

Kåre Lauring: Containertrafik gennem 50 år

Den 4. oktober 1957 afgik S/T GATEWAY CITY tilhørende rederiet Sea-Land ud fra Newark i New Jersey mod Miami. GATEWAY CITY var oprindeligt et standard C-2 general cargo ship, men skibet var blevet ombygget, så det i celler nede i skibet og stablet i to lag på dækket kunne medføre 226 stk. 35-fods containere.

Året før var S/T IDEAL-X, en ombygget T-2 tanker og verdens første containerskib, afgået fra Newark med 58 containere stående i et lag på dækket, men hvor IDEAL-X fortsat kunne transportere råolie i skibets tankrum, så var GATEWAY CITY ombygget, så det kun kunne medføre containere og intet andet.

En dansk indledning

I efteråret 1950 indsatte DFDS to ny fragtskibe på ruterne København-Horsens-Vejle og København-Samsø-Odense. Skibene var to nybygninger leveret fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri på kun 644 tdw. Motorerne var på 1200 ihk, hvilket gav dem en servicefart på 14 knob.

At indsætte to nye skibe skulle ikke være den helt store begivenhed for et rederi, der gennem årene havde modtaget mere end 300 nye skibe – og så alligevel. I tidsskriftet Vikingens decemhernummer samme år præsenteres skibene, og det under over-

Med IDEAL-X og GATEWAY CITY indledtes »containerrevolutionen« en af de største omvæltninger i skibsfartens historie. En omvæltning hvis udvikling, på trods af at den blev indledt i USA, i dag fortrinsvis er videreført af rederier i Europa og Asien.

I anledning af jubilæet for denne store omvæltning fortælles her om containertrafikken igennem 50 år, og den indflydelse containeren har haft ikke alene på udviklingen af den internationale søfart men også på den måde, hvorpå vi producerer og transporterer varer mellem lande og verdensdele.

skriften: »D.F.D.S. indsætter containerskibet AXELHUS på ruten København-Samsø-Odense«. I artiklen fortælles det, at: »Indsættelsen af RIBERHUS og AXELHUS markerer en milepæl i den indenlandske søværts godstrafik og i kysttrafikken i det hele taget, da det er første gang, at der så fuldstændigt er brudt med de traditioner, der hidtil har været gældende ved bygning af skibe til trafik af tilsvarende art.

AXELHUS er ligesom søsterskibet RIBERHUS indrettet og udstyret på den måde, at man kan sige, at det Forenede Dampskib-Selskab har videreført de gods-



M/S AXELHUS: Stykgodsskib på 644 tdw. leveret fra Burmeister & Wain 1950 til rederiet DFDS. M/S AXELHUS, der sammen med søsterskibet M/S RIBERHUS, var indrettet, så det kunne transportere DFDS' blåmalede »dør til dør« containerkasser. Skibet blev indsat på DFDS' indenrigsgodsruiter, hvor det sejlede mellem København, Samsø, Odense og mellem København, Horsens og Vejle. Fra 1963 betjente AXELHUS også ruten mellem Frederikshavn og Oslo. I 1968 blev skibet solgt til Singapore, og i 1989 blev det solgt til ophugning i Indonesien. (Foto: H&S)

behandlings- og transportmetoder, som sel-skabet indførte før krigen, og som kan karakteriseres »Fra dør-til-dør-transport«.

M/S AXELHUS: general cargo ship of 644 d.w.t. delivered from Burmeister & Wain in 1950 to the DFDS shipping company. M/S AXELHUS, which together with its sister ship M/S RIBERHUS, was fitted out to transport DFDS's blue-painted "door to door" container boxes. The ship was put into service on the DFDS domestic routes, where it sailed between Copenhagen, Samsø and Odense and between Copenhagen, Horsens and Vejle. From 1963 the AXELHUS also served on the route between Frederikshavn and Oslo. In 1968 the ship was sold to Singapore, and in 1989 it was sold to the breaker's yard in Indonesia. (Photo: DMM)

Godset anbringes dels i containers, dels på transportbakker, der kan transporteres lige fra producentens lager til modtagerens

dør, uden at godset bliver omlastet under vejs, og der tilsikres derved den mest omhyggelige transport, det er muligt at opnå.

Samtidigt tilsikres der ved de mekaniske hjælpemidler, der er taget i anvendelse, at der spares meget tid ved af- og pålæsning af varerne ved henholdsvis aflevering og udlevering ved skibet, således at man principielt kan sige, at ventetid ved skibssiden er elimineret.

Der er således her skabt en helt ny skibstype, hvor de videst mulige hensyn er taget til en omhyggelig og hurtig transport og godsbehandling, hvilket som nævnt er sket ved hensigtsmæssig indretning af skibet og anvendelsen af mekaniske hjælpemidler såvel om bord i skibet som i land i en udstrækning, der ikke tidligere er set ved skibe i denne størrelsesorden.

Ved disse foranstaltninger opnås det, at opholdet i havn nedbringes meget væsentligt, hvilket er en forudsætning for overholdelse af fartplanen«. ¹⁾

De ovennævnte containere, der her præsenteres for de danske læsere som et fremmedord med engelsk flertals »s«, var nogle ensartede blåmalede trækasser. E-containere blev de kaldt; de var kvadratiske og på siden var malet: »Fra dør til dør med DFDS«. Uanset præsentationen i Vikingen, så var M/S AXELHUS og RIBERHUS ikke bygget som containerskibe, men som mere traditionelle stykgodsskibe, eller som det hed i Vikingens beskrivelse »af shelterdæktypen«, hvilket indebar, at kasserne skulle lastes på traditionel vis ind over lugekarmen med skibets egne kraner. Til gengæld var lugerne store, 25,4 m. lange og 5 m bre-

de, i et skib, der var 64 m langt og 10,5 m bredt. De to kraner kunne køre frem og tilbage på lugekarmen, hvorved de nemt kunne betjene hele lugeområdet, og håndteringen af de blå containere kunne foregå i rask tempo.

Containere som basisemballage for fragt slog an inden for DFDS, og de to skibe fik følgeskab af flere. I 1959 kom M/S KOLDINGHUS på 1031 t.d.w. leveret fra Aarhus Flydedok & Maskinbyggeri og 1964 M/S BERGENHUS på 994 t.d.w. også fra Aarhus Flydedok. Med de fire søsterskibe, M/S FIRLINGEN, ROLLINGEN, TUMLINGEN og TRILLINGEN, leveret i 1967 fra Cantieri Navale Felszegi S.p.A. i Triest, gik DFDS bort fra at håndtere containere på traditionel vis ind over lugekarmen. De fire søsterskibe, der var på ca. 400 t.d.w., fik portluger i siden, hvorved godset kunne køres direkte om bord. De første af den skibstype, M/S SUFFOLK og SUSSEX, også fra værftet i Triest, havde DFDS modtaget året før til ruterne over Nordsøen. I alle seks tilfælde var der ikke tale om containerskibe, men om ro-ro-skibe, og leveringen markerede DFDS' skift fra de første forsøg på containerskibe til de ro-ro-skibe, der i årene fremover skulle blive rederiets foretrukne skibstype, hvad enten det var til DFDS selv eller til Tor-Line, som rederiet erhvervede i 1982.

DFDS var dermed ude af den egentlige containerfart, men rederiet havde været et af forgangsrederierne, og i de fleste udenlandske værker om containerfart er DFDS og deres små blåmalede trækasser da også nævnt som et af de allerførste forsøg på at indføre containerfart. ²⁾

De første forsøg med containere

Var DFDS et af de første rederier, der forsøgte sig med containertransport, så var selve ideen om at transportere varer i præfabrikerede ensartede emballager dog betydeligt ældre. I Middelhavet kender vi tilbage i Oldtiden amforaen, der blev brugt til at fragte vin og olie, og herhjemme har vi middelalderens skånemarkeder med deres sildetønder.

På søfartsmuseet i Lissabon er der udstillet en udhulet kokosnød. Den er fra 1500-tallet, og det øverste af nøden er skåret af som et låg. Nødden har været fyldt med peber, for den har på de tidlige krydderifarter mellem Indien og Portugal fungeret som container for peber. I 1996 fandt man på Christianshavn i forbindelse med det nye Nordeabyggeri nogle skibe. Et af dem var skibet DAVID, som i årene 1618-22 var med Ove Gedde i Indien, og om bord i DAVID fandt man resterne af en kokosnød. Så hvis peberlasten om bord i Ove Geddens skibe har været lastet på samme måde som samtidens portugisiske skibe, er det sandsynligt, at kokosnødden fra Christianshavn er Danmarks og en af verdens ældste containere på de senere så betydningsfulde containerlinjer mellem Europa og Fjernøsten.

Går vi længere op imod vor egen tid, er et af de første forsøg på containertransport nok de små jernbokse for transport af kul, Isambard Kingdom Brunel i 1841 indførte på Vale of Neath Railway for levering af kul til skibe i Swansea Docks. Hver boks kunne rumme 2½ tons kul, og når boksene nåede frem til kajkanten, løftede en kran dem af

jernbanevognen og ned i skibets lastrum. Bunden af boksen blev åbnet, og kullene styrtede ned i lasten.³⁾

I 1920-erne forsøgte British Railway sig med en række ensartede trækasser, der kunne transporteres med både jernbane, lastbil og skib. Containerne var af træ og forstærket med en jernramme, hvilket gav dem en egenvægt på tre til fire tons. Det var nok lige i overkanten, for lastmængden for containerne lå også omkring fire tons, hvilket indebar, at ca. 50% af lastmængden, mod en moderne containers ca. 10%, gik til containerens egenvægt. Derudover havde British Rails containere, der jo var designet af et jernbaneselskab som traditionelle godsvogne, fået svagt rundet tag, hvilket gjorde det muligt at stable containerne oven på hinanden.⁴⁾

I 1929 grundlagde amerikaneren Graham M. Brush så det første egentlige containerrederi. Brush, der oprindeligt var uddannet pilot, arbejdede for et rederi, og han var blevet opmærksom på, at de bedste muligheder for at få nedsat skibenes driftsomkostninger ville være at få nedsat den tid, de lå i havn. Skibe tjener kun penge, når de med tungt lastede buge bevæger sig af sted fra én havn til den næste, medens den tid, der tilbringes i havn, en tid, der ifølge Brush ofte lå på omkring 50 til 60%, var ren omkostning. Det drejede sig derfor om at få reduceret tiden i havn mest mulig, og det kunne bedst gøres, hvis ladningen forud var pakket i store ensartede containere, der kunne løftes direkte om bord i skibet.

Brush købte en ældre tanker, og da ideen



Den her viste container fra Sainsburys/British Railways fotograferet på Kolding Station ca. 1925, repræsenterer vel nok det første forsøg på at skabe en form for ensartet genbrugscontainer. Den her viste container kan fragtes uden besvær med skib eller jernbane. Ud fra størrelsen ses det, at den også kan fragtes med samtidens lastbiler eller hestevogn.

Eneste svaghed, bortset fra en egenvægt på tre til fire tons, var det svagt buede tag, der forhindrede at man kunne stable flere containere oven på hinanden.

(Foto: DSB. Danmarks Jernbanemuseum)

The container shown here from Sainsbury's/British Railways, which was photographed at Kolding Station around 1925, probably represents the first attempt to create a kind of standardised reusable container. This container can be carried without difficulty by ship or by train. Its size shows that it can also be transported by the lorries and horse carts of the time.

The only weak point this container had, apart from its unloaded weight of three to four tons, was its slightly arched roof, which prevented it from being stacked with one container on top of another.

(Photo: DSB. The Danish Railway Museum.)

var at lade jernbanevogne fungere som containermodul, lod han tankeren ombygge, så den havde fire gennemgående dæk. På hvert dæk var nedlagt fire sæt jernbaneskiner, medens et elevatordæk med en bredde som fire skinnesæt kunne sænkes ned gennem alle fire dæk.

En specialbygget kran, der var opstillet ved kajkanten, løftede vognen om bord i skibet og satte den på elevatordækkets skinner. Derefter blev vognen sænket til det dæk, hvor den skulle parkeres, og dér blev den så skubbet på plads og surret. Sådan fortsatte man, indtil hele skibet var stuvet tæt med jernbanevogne.

Den ombyggede tanker fik navnet SEATRIN NEW ORLEANS, og den 12. januar 1929 stod den ud på sin jomfrurejse på Seatrains nye linjefart mellem New Orleans og Havanna.

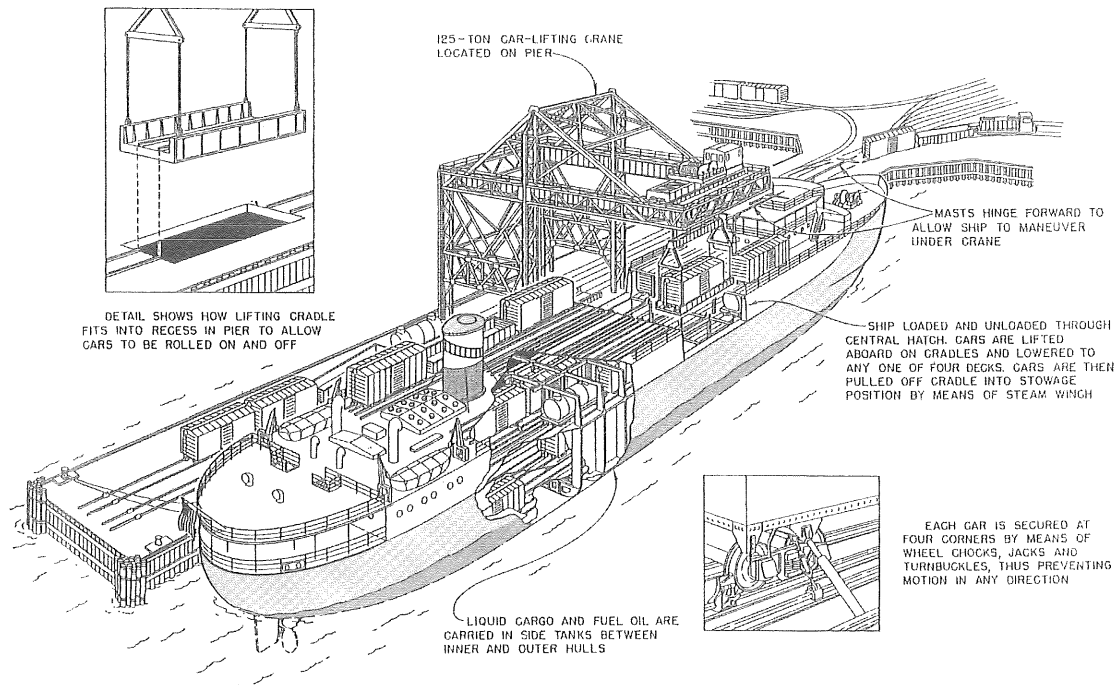
I en artikel i New York Port Authority's tidsskrift Port of New York fra 1932 hed det om rederiet Seatrain: »The new element which Seatrain introduced was its ability to come into port, unload and load in ten hours a cargo which an ordinary ship required six days to handle« og derefter fortsatte artiklen: »Many ships must spend half their time in port, loading and unloading, and half of each dollar in terminal expenses. The Seatrain vessel has been at sea 84% of the time, and a ship earns only while in motion carrying cargo«. ⁵⁾

Da SEATRIN NEW ORLEANS første gang nåede frem til Havana, var det planen, så hurtigt som muligt at få jernbanevognene losset direkte over på de cubanske jernbaneskiner og så af sted. De cubanske havnearbejdere, der havde en klar fornem-

melse af, hvad der var ved at ske, og hvilke konsekvenser det på sigt ville få for deres arbejde, havde dog en anden dagsorden. De forlangte, at før togvognene fortsatte på Cuba, skulle de losses tomme på kajen og fyldes igen. Det lød hverken særligt fornuftigt eller tidsbesparende, så en aftale måtte laves. Den første af mange, der skulle laves mellem rederier og havnearbejdere, efterhånden som containertrafikken gennem de næste 60 år bredte sig over hele kloden og nedsatte behovet for havnearbejdere med omkring 75%.

I 1932 fik Seatrain tilført yderligere to skibe SEATRIN NEW YORK og SEATRIN HAVANA, og med de to skibe blev ruten udvidet, så den også dækkede New York - New Orleans. De nye skibe, der kunne tage 100 jernbanevogne, kunne sejle 16½ knob, hvilket gav mulighed for en service, med fire månedlige anløb i Havanna og seks i New Orleans, ligesom det blev muligt at sende jernbanevogne direkte fra New York til New Orleans.

De to skibe, der blev leveret til Seatrain, stod, når det gjaldt skibsdesign, for noget helt nyt og epokegørende. For ifølge en artikel fra 1932 i Marine Engineering and Shipping Age, så var det første gang, at man havde designet skibe bagfra. Dvs. man begyndte med skibenes last, de 100 jernbanevogne, og ud fra det formede man så selve skibet uden om de mange jernbanevogne, hvis samlede masse dermed blev det, der væsentligst havde skabt skibets udseende. Forfatteren var også helt klar over, at princippet med at integrere jernbane, lastbil og skib i et samlet transportsy-



De første af rederiet Seatrains skibe bestod af ombyggede tankskibe, hvoraf det første SEATRIN NEW ORLEANS, på 7.684 brt. var bygget 1928 hos Swan & Hunter i Newcastle. Her ses, hvorledes skibene var indrettet med fire dæk, jernbaneskiner og en specialbygget kran, der kunne føre jernbanevognene til og fra skibet. (The Box that Changed the World, p.7)

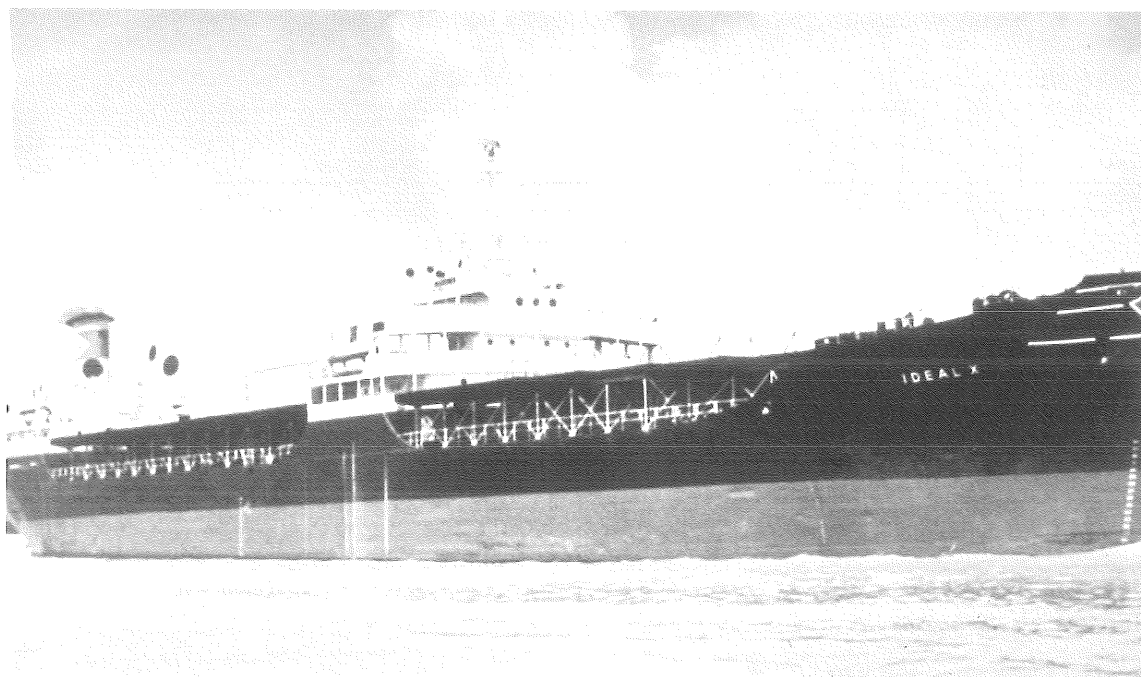
The first of the Seatrain shipping company's ships consisted of converted tankers, of which the first one, SEATRIN NEW ORLEANS, 7,684 g.r.t., was built in 1928 at Swan & Hunter in Newcastle. The picture shows how the ships were fitted with four decks, train rails and a specially built crane that could carry the railway carriages to and from the ship. (The Box that Changed the World, p.7)

stem, der muliggjorde dør-til-dør transport, var et helt nyt koncept for transport til søs. Et system der kunne yderligere forbedres, for som han også fortalte, så løftede man i det nuværende system hele jernbanevognen om bord, men man kunne vel også designe et skib, der kun tog imod overdelen af jernbanevognen, medens

underdelen med hjulene blev stående tilbage på kajen! ⁶⁾

Malcolm Maclean og Sea-Land

Den 26. april 1956 afsejlede fra kaj nr. 24 i Newark det ombyggede tankskib IDEAL X. Skibet var fra rederiet Pan-Atlantic Shipping Company, der året før var blevet over-



S/T IDEAL-X blev bygget 1945 i Sausalito ved San Fransisco som et type T-2 standard tankskib på 16.460 tdw. Det var tankskibe af den her viste type, MacLean indrettede, så de kunne medtage containere på dækket. Selve skibets indre forandrede han ikke, og de første Sea-Land skibe kunne da også, sammen med containere på dækket, stadig laste råolie i skibets tanke.

(Foto: A. P. Møller)

taget af vognmanden Malcolm Maclean. På dækket af IDEAL X stod 58 nye specialbyggede containere alle påmalet navnet »Sea-Land Services«. På kajen i Newark var de blevet løftet af deres lastbiltrailer og stillet på dækket, og alle var de nu klar til, når skibet nåede sit bestemmelsessted, at blive læsset over på nye lastbiler.

IDEAL-X' ejer, Malcom MacLean, blev født

The S/T IDEAL-X was built in 1945 in Sausalito near San Francisco as a type T-2 standard tanker of 16,460 d.w.t. It was tankers of the type shown here that MacLean fitted out so that they could carry containers on the deck. He did not change the inside of the ship, and as well as containers on the deck the first Sea-Land ships could also still load crude oil in their tanks.

(Photo: A. P. Møller).

1913 i en lille flække, Maxton, ca. 40 km. sydvest for Fayetteville i North Carolina. Maxton ligger på Interstate Highway nr. 74, og efter endt skolegang fik Malcolm arbejde ved den lokale benzinstation. Derefter fortælles det, at den unge Malcolm en dag havde en kunde, der spurgte, om han vidste, hvor man kunne få fat i en lastbil og en chauffør. »Yep« svarede MacLean, og for 150 \$, med 30\$ i udbetaling, fik han fat i en

brugt lastbil. Så var han i gang, og ca. 20 år efter ejede han MacLean Trucking en af USA's største vognmandsforretninger.⁷⁾

Andre kilder fortæller noget anderledes,⁸⁾ at MacLean kom i gang med forretningen, da han med en gammel tankvogn, og mod en betaling på 5\$ pr. gang, kom til at stå for leveringen af benzin fra Fayetteville til tankstationen.

Uanset hvordan det foregik, så er MacLeans historie er en rigtig amerikansk succeshistorie, for ud fra den gamle tankvogn – eller lastbil – opbyggede MacLean en vognmandsforretning, der i 1940 rådede over 30 og i 1945 162 lastbiler. Derefter gik det stærkt. Med baggrund i en række love, der efter krigen skulle få veteraner til at grundlægge selvstændige virksomheder, inviterede MacLean dem ind som selvstændige vognmænd under sin paraply, og på få år voksede MacLean Trucking til mere end 600 lastbiler. Basis for forretningen var leverancer af tekstilvarer og ikke mindst cigaretter fra Salem-Winston i North Carolina til New York og Philadelphia.

I begyndelsen af 1950-erne, begyndte trafikken på de amerikanske motorveje for alvor at tage til. Antallet af forsinkelser på hovedvejene steg, og leverancer lovet på bestemte tidspunkter nåede ikke frem. Malcolm Maclean begyndte derfor at overveje, om det ikke ville være meget bedre og mere driftsikkert, hvis man simpelthen fjernede lastbilerne fra motorvejene og lastede dem om bord i skibe, der sejlede langs med kysten. Der var der plads, og der kunne man betydeligt bedre end ved at sende dem af sted ad overfyld-

te hovedveje sikre en rettidig levering.

I 1955 købte MacLean Waterman Steamship Companys datterselskab Pan Atlantic Steamship Company med syv C2 fragtskibe. Senere samme år overtog han for 42 mill. \$ hele Waterman Steamship Company med yderligere 30 T-2 tankskibe.⁹⁾

I lighed med rederiet Seatrains skibe, som Malcom MacLean jo nok har kendt, var det nu MacLeans hensigt at lade nogle af Watermans tankskibe bygge om med dæk og ramper, så at lastbiler nemt kunne køre om bord i en form for ro-ro arrangement. Inden han nåede så langt, fik MacLean en ny idé: Hvorfor tage undervognen med om bord, den fyldte, og undervogne med hjul kunne ikke stables oven på hinanden. Hvis man derimod tog undervognen af og kun medtog selve kassedelen, så ville der være plads til flere lag, og kasserne kunne, hvis de var bygget til det, stables oven på hinanden.

At køre trailere, hvad enten det var lastbiler eller jernbanevogne, om bord i skibe var, som det også er nævnt ovenfor, set før, men ved at afmontere selve fragtkassen fra undervognen var MacLean inde på et helt nyt koncept. Et koncept der krævede nytænkning inden for både skibsdesign, udformning af containere, lastesystemet nede i skibet samt udformningen af de kraner, der skulle laste og losse den ny skibstype, der tog sit udgangspunkt i MacLeans helt klare definition: Skibsfart består ikke i at sejle med skibe, men om at transportere gods.

I efteråret 1955 satte MacLean sig i forbin-



Den moderne skibscontainers fader, vognmanden Malcolm MacLean, der skabte en af de største revolutioner inden for moderne skibstransport. En foretagsom forretningsmand med ideer, visioner og evner, men også en mand, hvor det ind imellem nok gik lidt for stærkt. MacLean endte da også med at køre flere børsnoterede selskaber ud i en konkurs.

(Foto: A. P. Møller)

The father of the modern ship container was Malcolm MacLean, a haulage contractor who revolutionised modern ship transport. He was an enterprising businessman with ideas, visions, and ability, but also a man for whom things sometimes went too fast. MacLean did in fact end up driving several limited companies into bankruptcy.

(Photo: A. P. Møller).



En 33-fods container fra Sea-Land bliver lastet om bord i IDEAL-X. De første containere blev håndteret via en traditionel kran, der stod inde på kajen. I kranens lastekrog, var der monteret en specialfremstillet "containergrab", der gik ned og låste sig om containerens fire hjørner. I bunden af containeren ses nogle kraftige jerntapper, der passede til de huller, der ses i dækket. De var med til at sikre, at containeren i hårdt vejr ikke begyndte at rutsje rundt på dækket.

(Foto: A. P. Møller)

delse med Brown Trailer Company i Toledo Ohio. En af kompagniets ingeniører Keith W. Tantlinger, havde været ansvarlig for leveringen af en række aluminiumstrailere, der holdt målene 30 x 8½ x 8 fod, til Ocean Van Lines Company, der transporterede trailere for det amerikanske forsvar.

MacLean bestilte via Keith Tantlinger en aluminiumscontainer på 33 fod, og da

A 33-foot container from Sea-Land being loaded on board the IDEAL-X. The first containers were handled by a traditional crane that stood on the quay. There was a specially constructed container grab mounted in the crane's loading hook that was designed to go down and lock on to the four corners of the container. Some strong iron bolts can be seen in the bottom of the container and these fitted the holes that can be seen in the deck. They helped ensure that the container did not start to slide round on the deck in stormy weather.

(Photo: A. P. Møller).

MacLean derefter fandt ud af, at Keith Tantlinger kunne være nyttig til meget andet, blev han snart efter »head-hunted« til Waterman og Pan-Atlantic.

Da de bestilte containere var leveret, gik man i gang med at finde to kraner, der kunne håndtere de nye containere. Dem fandt Tantlinger hos Sun Shipbuilding i Chester Pennsylvania.

Der var dog lige et problem til, for kranerne skulle jo have fat i alle fire hjørner, når containeren skulle løftes til og fra skibet. Det ville kræve, at fire havnearbejdere skulle op på containeren og sætte krogene fast før løftet, hvorefter fire andre havnearbejdere efter løftet skulle op og løsne krogene igen.

For at undgå det, konstruerede Tantlinger en krananordning, der sikrede, at løftekrogene var spredt, så de passede til containerens fire hjørner. Krogene blev hejst ned over containeren, til krogene fik fat. Derefter blev de låst og efter løftet låst op ved at trykke på en knap i kranhuset.

Efter at de to kraner var blevet ombygget, blev den ene opstillet i Houston Texas, medens den anden blev opstillet i Pan Atlantics udgangspunkt ved New York, de gamle havnearealer i Newark, New Jersey.¹⁰⁾

Under Anden Verdenskrig var havnen i Newark blevet kraftigt udvidet. Det skete i forbindelse med de meget store transporter, der fra Newark udgik til krigsskuepladsen i Europa. Efter krigen var der ikke meget brug for området, der i 1947 var blevet overtaget af en noget modvillig New York Port Authority, der ikke rigtigt vidste, hvad de skulle stille op med det. For Malcolm MacLean derimod var området ideelt. Den nye containerskibstype, han ville indsætte, kunne ikke bruge en traditionel havn med smalle kajer og pakhus i flere etager. MacLeans koncept krævede en havn, der var lagt ud som et stort åbent parkeringsareal med plads til trailere og containere. MacLeans nye linjefart kom dermed ikke til at løbe fra New York, men fra

Newark i New Jersey og ned til Houston Texas.

1957-58 overtog Maclean yderligere seks C-2 skibe. Også de skibe blev ombygget, men hvor IDEAL X kun var ombygget, så den kunne tage containere på dækket, og dermed var en slags semi-containerskibe, ønskede MacLean de nye skibe ombygget til rene cellesystem-containerskibe.

Hvert af de nye skibe kunne fragte 226 containere, og samtidigt blev målene på containerlængden sat op til 35 fod. Containertrafik består i en total integration mellem sø- og landtransport, og 35 fod var på den tid den maksimale længde for en lastvognstrailer på østkysten af USA.

Til søs blev containerne transporteret stablet oven på hinanden i en form for cellesystem. Hvordan sådan en stabel containere ville arbejde, når skibet var i søen, havde man ingen erfaring med. Det samme gjaldt spørgsmålet om cellens mål i forhold til containerens. Dels skulle containeren jo ikke arbejde for meget frem og tilbage, og dels skulle der være så meget plads, at containerne forholdsvist nemt kunne glide op og ned gennem cellen under selve laste-/losseprocessen.

En model blev bygget, og under ledelse af Tantlinger fandt man nu frem til, at det ideelle mål måtte være en celle, der var ca. 3 cm længere og 2,5 cm bredere end containeren. Også kranerne skulle fornyes. De gamle kraner i Newark og Houston var kun beregnet til at løfte containere til og fra et åbent dæk. Nu skulle man have en kran, der præcist kunne sende en container op og ned gennem en snæver celle. Kranen skul-

le være om bord i skibet, så den kunne håndtere containere i havne, der ikke havde eget lastegrej. Da MacLeans første skibe havde midteraptering, skulle hvert skib have to kraner.

Resultatet blev to store portkraner, der skrævede hen over dækscontainerne. Kranerne kunne køre frem og tilbage på for- og agterdækket. I havn kunne de slå en arm ud, der rakte ind over kajen, således at kranen kunne hejse containeren op fra dens celle, køre den ind over kajen og sænke den ned på den ventende lastbil eller togvogn.

Det første skib, der blev leveret med det nye cellesystem, eller verdens første rene cellecontainerskib, hed GATEWAY CITY. Den 4. oktober 1957 stod skibet ud på sin jomfrurejse, der fulgte ruten Newark, Miami, Houston og Tampa. Meget var endnu usikkert, så før afrejsen gik Tantlinger ned i F.W. Woolworth i Newark og købte alt det modellervoks, de havde. Om bord i skibet satte han de hele modellervoksstænger i klemme mellem containerne og cellerammerne. I Miami tog han imod skibet, fik modellervoksen taget ud, og målte, hvor meget de forskellige stænger var blevet klemt. Resultatet var, at de i gennemsnit var blevet klemt ca. 0,8 cm. Så modellervoksen var hverken uskadet eller klemt helt flad, hvilket blev taget som tegn på, at den valgte cellestørrelse var den rigtige. Cellecontainerskibet og den teknologi, der skal bruges både om bord og i land, var dermed født. Året efter flyttede MacLean selskabets hovedkontor fra Mobile i Alabama til Newark i New Jersey. I 1962 blev det gamle Pan Atlantic Steamship Company døbt om

til Sea-Land, og samtidigt gik MacLean i gang med at anlægge et helt nyt havneområde i Elisabeth, der ligger i den sydligste del af Newark Bay. Der blev rederiets nye hovedkontor også anlagt, samtidigt med at IBM udviklede et EDB system, der sikrede, at man altid vidste, hvor rederiets containere befandt sig.¹¹⁾

I et år var SeaLand enerådende inden for containerfart, men 1. august 1958 sejlede Matson Lines HAWAIIAN MERCHANT, et C3 fragtskib bygget i 1945, under Golden Gate på vej mod Honolulu. På dækket af skibet stod 22 containere.

Matson Line, var grundlagt tilbage i 1882, og rederiets base var fragt og passagerer mellem San Fransisco og Hawaii. I 1958 gik rederiet udmærket, men ledelsen fandt, at de stærkt stigende udgifter i forbindelse med havneophold, losning og lastning efterhånden slugte op imod 50% af de samlede transportomkostninger mellem USA og Hawaii, samtidigt med at rederiets overskud blev udsat for et jævnt stigende fald.

Matson Line nedsatte et udvalg, der skulle undersøge problemet, og udvalgets konklusion var klar. Matson Line skulle i lighed med Sea-Land omlægge til containere. I Matson Line indledte man omlægningen, men i modsætning til SeaLand mente Matson Line, at det mest ideelle ville være, at opstille kranerne på kajen. Matson Lines folk fandt, at de store kraner nemt kunne skabe stabilitetsproblemer og ikke kun til søs. Rederiet havde haft folk i Houston, der havde set, hvordan det gik med håndteringen af containerne om bord i GATEWAY CITY, og med kraner opstillet på skibet gik



S/T GATEWAY CITY var oprindeligt et C-2 (general cargo ship) på ca. 9.000 brt. bygget i 1943 ved Gulf Shipbuilding Corporation. Efter ombygning i 1957 sejlede S/T GATEWAY ud fra Newark som verdens første cellecontainerskib. Skibet havde da en lastekapacitet på ca. 226 stk. 35-fods containere. I årene efter fulgte flere oprindelige C-2 skibe, der blev indrettet til containerskibe.

Da GATEWAY CITY blev sat i fart, steg den lastemængde, en havnearbejder kunne håndtere på en time, fra ca. 380 kg til 6,2 tons, eller ca. 16 gange. Den tid, skibet skulle være i havn for at blive losset og lastet, eller for "at blive vendt", faldt fra 7-8 dage til 14 timer.

(Foto: A. P. Møller)

S/T GATEWAY CITY was originally a C-2 (general cargo ship) of about 9,000 g.r.t. built in 1943 by the Gulf Shipbuilding Corporation. After being converted in 1957 the S/T GATEWAY sailed from Newark as the world's first cellular container ship. The ship had a cargo capacity of about 226 35-foot containers. It was followed in the next few years by more ships, originally C-2 ships that were fitted as container ships. When the GATEWAY CITY was put into service the average weight of cargo that a stevedore could handle in an hour rose from 380 kilos to 6.2 tons, which was approximately 16 times more cargo. The length of time a ship had to spend in harbour being unloaded and loaded, or to be "turned around", fell from 7-8 days to 14 hours.

(Photo: A. P. Møller)

det for langsomt. Kranførerne måtte nemlig ikke arbejde i takt. Kun når en grøn lampe lyste inde i kranhuset, måtte de køre en container ud over skibssiden. Hvis begge samtidigt kørte containere ud over skibssiden risikerede man, at skibet ville kæntré. Det hensyn, der dermed skulle tages, var med til at sænke effektiviteten ved losning og lastning.¹²⁾

En ny type stationær kran skulle også udvikles, og opgaven blev sat i udbud hos 11 forskellige kranproducenter. Vinderen blev Pacific Coast Engineering Company, også kendt som Paccoco, og deres løsning var et »A« forment krantårn med et kranhus. På kranen var en lang arm, der kunne slås ned, så den rakte vandret ind over skibets lastarealer, hvilket sikrede, at containeren kunne hejses lodret op, køres ind over kajkanten og sænkes ned på den ventende lastbil eller omvendt løftes om bord og ned på sin plads.

1960 modtog Matson Line HAWAIIAN CITY, der blev rederiets og Stillehavsfarternes første rene containerskib. Det kunne tage 400 af Matson Lines standardcontainere, der var på 24 fod, og to af dem gav 48 fod, for hvor størst tilladte længde for lastbiltrailere på østkysten af USA var 35 fod, var den på vestkysten 48 fod.

Fire år efter, at HAWAIIAN CITY var sat ind i Stillehavsfarten, blev størsteparten af Matsons fragt sendt i containere. Rederiets omkostninger var på samme tid faldet med 25%. Året efter blev alle selskabets fragtrater låst fast på niveauet fra 1961, og der holdt de sig til 1971.¹³⁾

Det første rederi, der gik ind i internatio-

nal containerfart, var det New York baserede rederi Grace Line, der sejlede mellem USA's østkyst og Sydamerika.

To ældre C-2 tankere blev indkøbt, ombygget og forlænger med en 45 fods midtersektion, så de kunne medbringe 476 containere. Standardmålet var 17 fod, og to af dem lastet på en trailer giver 34 fod eller næsten 35 fod.

De to skibe fik navnene SANT ELIANA og SANTA LEONA, og den 30. januar 1960 afgik førstnævnte fra Port Newark, med kurs mod La Guyara i Venezuela. Om bord var 176 containere med en blandet last af radioer, øl, tyggegummi, kemikalier og maskindele. Et af de væsentligste formål med overgangen til containertrafik var, som det også er nævnt flere steder ovenfor, at nedbringe skibenes omkostninger i havn. Ikke mindst de meget store omkostninger der var forbundet med losning og lastning af skibene. Det var rederne helt klar over, men det var havnearbejderne også, så da SANTA ELIANA nåede frem til La Guiara, nægtede havnearbejderne med støtte fra Venezuelan Federation of Port Workers at losse skibet.

Skibet blev lagt for svaj ude på reden, forhandlinger blev indledt, og efter to uger fik skibet lov til at gå til kaj og blive losset, mod at Grace Line accepterede, at de ikke ville sende flere containerskibe til Venezuela, førend der var indgået en aftale med havnearbejderne om det.

To år tog forhandlingerne, og i al den tid lå de to skibe oplagt i Newark. Så endelig fik de lov til at sejle, men den indgåede aftale holdt ikke, nye strejker og uro fulgte. 6,9 mill. \$ havde Grace Line investeret i

ombygningen af skibene, indkøb af containere og andet i forbindelse med omlægningen. Det var dyrt, man prøvede at få et samarbejde i stand med United States Lines (U.S. Lines), der også sejlede på Sydamerika, men de betakkede sig, og til sidst opgav Grace Line forsøget, og de to skibe blev solgt til Sea-Land.¹⁴⁾

U.S. Lines afslog tilbuddet fra Grace Line, fordi rederiet ikke ønskede at få uro omkring dets trafik på Venezuela, og dernæst troede U.S. Lines ikke, at containere var fremtiden. I årene efter skiftede rederiet så opfattelse, og årsagen siges at være en annonce for luftfartsselskabet TWA. Den fortalte, at en pakke på 435 pund, på 15 timer og for en pris af 208 \$, kunne sendes fra Chicago til Zürich. Til søs tog turen 20 dage og kostede 267 \$.¹⁵⁾ Eller sagt på en anden måde; omkring 1960 var omkostningerne ved at drive det traditionelle linjestykgodsskib nået så højt op, at det i flere tilfælde var billigere at sende godset som luftpost.

Det var et argument, der kunne overbevise de fleste. Den 18. marts 1966 afsejlede US- Lines AMERICAN RACER, et ombygget C-4 fragtskib på 13.663 tdw., ud fra New Yorks North River Pier nr. 62 lige neden for 22. Gade West. Skibet havde kurs mod Europa, og om bord var 50 stk. 20-fods containere. AMERICAN RACER var et af fire C-4 fragtskibe som U.S. Lines havde købt, ladet ombygge til containere og nu indsat på containerfart mellem USA og Nordvesteuropa.

AMERICAN RACER var ikke det første containerskib over Nordatlanten, den ære tilfaldt et af rederiet Moore MacCormacks

skibe, der var afsejlet fra New York måneden forinden med 130 tyvefods containere om bord.¹⁶⁾

Den 26. april samme år, afgik SeaLands FAIRLAND fra Newark med 226 containere mod Europa. Fire skibe satte SeaLand ind på deres nye linje mellem New York, Baltimore, Rotterdam og Bremerhaven. Specielt den sidste var som basishavn vigtig, for byen Bremerhaven var en amerikansk enklave i den britiske sektor i Vesttyskland, og stort set alle forsyninger til de amerikanske styrker i Vesttyskland blev losset gennem Bremerhaven.

Containeren kommer til Europa

I Europa begyndte rederne at få øjnene op for de muligheder, der lå i en omlægning til containerfart. Hvad der ikke er noget at sige til, for f.eks. rederiet Moore MacCormack, der specielt sejlede på Skandinavien, fandt, at deres udgifter til lastning og losning efter overgangen til containere faldt fra ca. 16,00\$ pr. ton til ca. 2,50\$.¹⁷⁾

Europæerne indså hurtigt, at en omlægning af de bestående linjer fra traditionelle stykgodsskibe til containerskibe, en omlægning der også indebar store investeringer i containere, kraner og ombygning af havneområder, ville kræve så store investeringer, at det ville overgå, hvad mange af de eksisterende rederier ville være i stand til at klare. Resultatet blev derfor, at de europæiske redere i modsætning til de amerikanske sluttede deres containerafdelinger sammen i »pools«, hvori hvert rederi indskød et eller flere skibe.¹⁸⁾

Holland Amerika Linjen, de svenske rederier Svenska Amerika Linjen, Rederi



Den 18. marts 1966 afgik U.S. Lines AMERICAN RACER fra New York som det første skib, der sejlede containere mellem USA og Europa. U.S. Lines kom først, men flere amerikanske rederier var lige bagefter, således også Sea-Land hvis skib S/T FAIRLAND afgik fra New York mod Rotterdam, Bremen og Grangemouth den 23. april 1966.

(Foto: A. P. Møller)

On 18th March 1966 the U.S. Lines AMERICAN RACER sailed from New York as the first ship to sail containers between the USA and Europe. U.S. Lines came first, but other shipping companies were right on their heels, including Sea-Land whose ship S/T FAIRLAND left New York bound for Rotterdam, Bremen and Grangemouth on 23rd April 1966.

(Photo: A. P. Møller)

A/B Transatlantic, Wallenius Line samt det franske rederi La Compagnie Générale Transatlantique gik således sammen i containersammenslutningen Atlantic Contai-

ner Lines eller ACL, der sejlede mellem Europa og USA.

Det første skib, der blev indsat, ATLANTIC SPAN, var ejet af Rederi A/B Transat-

lantic, men det fik hurtigt følgeskab af tre skibe af samme type kaldet G-1 Class skibe og derefter yderligere seks G-2 Class skibe. Alle skibene var en blanding af container- og ro-ro-skibe, en skibstype som også fremover kendetegnede ACLs skibe.¹⁹⁾

I Storbritannien gik rederierne British & Commonwealth Shipping Company, Furness Withy and Company, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) sammen i Overseas Container Limited OCL. Andre britiske rederier som Ellermann, Blue Star, Ben Line og Harrison and Port Line gik sammen i Associated Container Transport ACT, der sejlede mellem Europa og Australien.

I USA havde containerrederierne hidtil haft standardcontainere, der som nævnt ovenfor rettede sig efter højest tilladte lastvognstrailerlængde. I 1959 blev det i USA vedtaget, at den maksimale trailerlængde for alle stater skulle være 40 fod. Den længde blev da også udgangspunktet, da American Standards Association i 1961 bestemte, at alle containere skulle holde 10-20-30-40 fod i længden, 8 fod i bredden og 8 fod 6 inches i højden. De mål blev i 1968 indført som de internationale standardmål for containere. I praksis blev det dog kun 20- og 40-fods containeren, der slog igennem. 20-fods containeren blev det mål, hvormed man opgav et containerskibs lasteevne, der opgives i antal 20-fods containere eller TEU (Twenty foot Equivalent Unit).²⁰⁾

På samme tid, som målene for standardcontaineren blev vedtaget, gik containerskibenes størrelse over de 1000 TEU. OCLs

først skib ENCOUNTER BAY, fra 1969 er normalt anset som det første cellecontainerskib, der kunne tage mere end 1000 TEU. Det er dog mere sandsynligt, at æren tilkommer American Export Lines skib C.V. LIGHTNING fra 1967.²¹⁾

Udviklingen i Danmark: ØK

Hjemme i København, i ØKs hovedkontor i Holbergsgade havde man også bemærket den ny udvikling. I 1968 blev den unge Henning H. Sparsø kaldt hjem fra en af kompagniets afdelinger i Asien, og hjemme i Holbergsgade blev han sat til at lede en nyoprettet afdeling for udvikling af kompagniets skibsafdeling.²²⁾ Allerede samme år modtog kompagniet fra Nakskov skibsværft en nybygning M/S ATREVIDA, der var indrettet, så den kunne medtage 354 TEU.

Tre år efter, den 13. september 1971, fik ØK fra Nakskov Skibsværft leveret M/S FALSTRIA, Danmarks først cellecontainerskib. FALSTRIA, der i april året efter fik følgeskab af søsterskibet M/S MEONIA, var på 18.002 tdw. De to skibe havde en besætning på 34 mand, de kunne medføre 1200 TEU og motorerne var en 10-cyl. 2-takts B&W dieselmotor på 27.300 ihk, der gav skibene en servicefart på 22,5 knob.

Efter leveringen blev de to skibe sat ind på linjen mellem Nordeuropa og USA's Vestkyst, hvor kompagniet samsejlede med det engelske rederi Blue Star Line og det svenske Jophnson Line i samarbejdslinjen ScanStar.²³⁾

I efteråret 1972 modtog ØK yderligere to containerskibe. Det var søsterskibene M/S



M/S FALSTRIA, cellecontainerskib på 18.002 tdw. med en lastekapacitet på 1.200 TEU. M/S FALSTRIA, der blev leveret til ØK fra Nakskov Skibsværft den 13. september 1971, var det første danskbyggede cellecontainerskib. 1992 blev skibet solgt til et rederi i Piræus, der charrede det ud, bl.a. til Maersk Line hvor det sejlede under navnet MAERSK AUSTRALIA og MAERSK TEKAPO. I 1999 blev FALSATRIA solgt til ophugning på Arlang Beach i Indien.
(Foto: H&S)

*M/S FALSTRIA, cellular container ship of 18,002 g.r.t. with a cargo capacity of 1,200 TEU. The M/S FALSTRIA, which was delivered to ØK from Nakskov Shipyard on 13th September 1971, was the first Danish built cellular container ship. In 1992 the ship was sold to a shipping company in Piræus that chartered it out to other companies including among others Maersk Line. Here it sailed under the names MAERSK AUSTRALIA and MAERSK TEKAPO. In 1999 the M/S FALSTRIA was sold to the breaker's yard at Arlang Beach in India.
(Photo: DMM)*

SELANDIA og JUTLANDIA begge leveret fra B&W. De to skibe var med deres 34.700 tdw. næsten dobbelt så store som FALSTRIA og MEONIA. Fremdriften blev leveret af ikke mindre end tre dieselmotorer en 12-cylinders og to 9-cylinders, der samlet leverede 75.000 ihk., hvilket gav skibet en marchhastighed på 28 knob. Ved

prøvesejladsen nåede SELANDIA endda op på 31,5 knob.

Som de fleste andre europæiske rederier, der omlagde til containertrafik, gik også ØK i samarbejde med en række udenlandske rederier. På linjen mellem Europa og Asien, hvor M/S SELANDIA og JUTLAN-

DIA blev indsat, gik kompagniet i 1969 i samarbejde med det norske rederi Wilh. Wilhelmsen Line og Svenska Ostindiska Kompagniet i en samsejling ved navn Scan-Service. Et stykke tid efter kom også det hollandske Koninklijke Nedlloyd, det franske Compagnie Générale Maritime (CGM) samt Malaysia International Shipping med i samarbejdet, der derefter hed ScanDutch.

På linjen mellem Europa og Nordamerika, hvor kompagniet indsatte M/S FALSTRIA og M/S MEONIA, gik kompagniet sammen med det svenske Rederiaktiebolaget Nordstjernen og det britiske Blue Star Line. På linjerne mellem Europa og Australien var kompagniet omkring 1980 i samarbejde med Wilh. Wilhelmsen og det svenske Transatlantic. Mellem Europa og Indien samarbejdede ØK med Broströms Rederi AB samt Wilh. Wilhelmsen, og mellem Europa og Indonesien var partnerne Ben Line Steamers Ltd., Ocean Transport & Trading, Broströms Rederi AB, Nedlloyd Lijnen B.V. samt Wilh. Wilhelmsen.²⁴⁾

Udviklingen i Danmark: A.P. Møller

Året efter at ØK havde modtaget de to store containerskibe fra B&W, fik A.P. Møller med M/S SVENDBORG MÆRSK leveret sit første containerskib. Skibet, der var på 32.153 tdw. og havde en Sulzer dieselmotor på 69.600 ihk., der gav skibet en marchhastighed på 26 knob, var bygget i Japan og kunne medtage 1800 TEU. Oprindeligt var skibet bygget til rederiets linjer mellem Europa og Fjernøsten, men da samarbejdet her mellem A.P. Møller og samarbejdspartneren K-Line var ophørt, blev det sat ind

på rederiets linje mellem USA's øst- og vestkyst, men en del af tiden var det også lagt op.

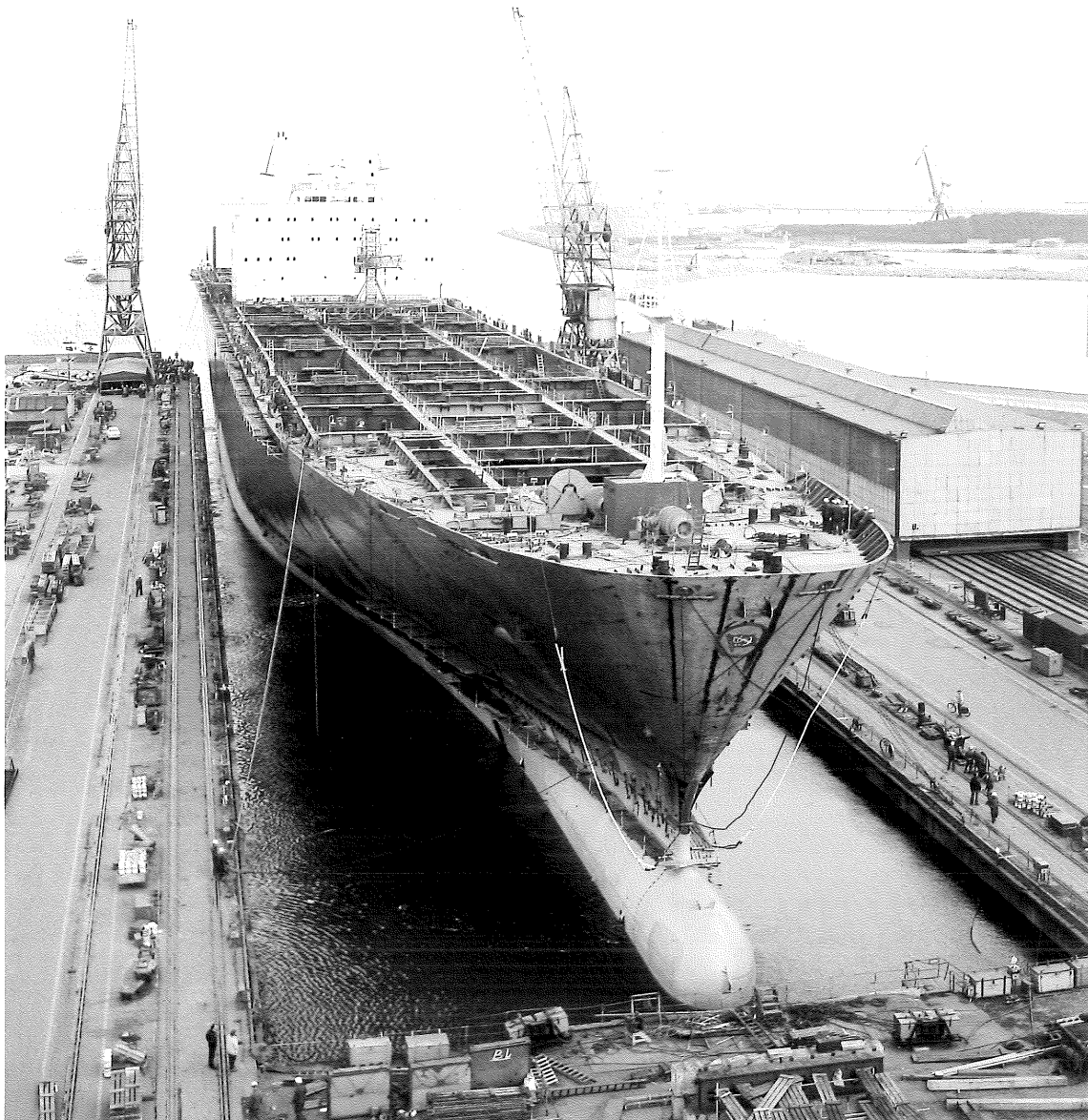
A.P. Møller var tøvende over for containerfart. Det kunne der være forskellige årsager til, en kunne være den som ACLs leder Otto Porton nævnte på et seminar i 1967:

»Many of the lines ... found themselves in the position the airlines faced when the first jets came on the market. Many of the airlines had just heavily invested in the improved DC-7 models and were suddenly confronted with the necessity to switch over from propeller-driven planes to jets. Likewise shipowners with newly built conventional vessels found themselves in a situation where these new vessels were no longer suitable to deal with the demands for container space.«²⁵⁾

Da Mærsk Mc-Kinney Møller omkring 1965 var i USA, var han om bord i et af Sea-Lands skibe, der blev gået grundigt igennem, men uden at Mc-Kinney Møller tilsyneladende var blevet overbevist om fordelene ved containere.²⁶⁾

McKinney-Møller var derfor tøvende, og rederiet havde desuden i årene 1967-1969 modtaget en serie på ni traditionelle styk-godsskibe. Så det var jo noget af en investering, der pludselig var endt i en blindgyde, hvis man skulle lægge om og gå ind for fuld containerisering.

Alligevel er der nok blevet sat noget i gang, for i slutningen af 60'erne blev de ledende medarbejdere inden for linjetrafik samlet, tekniske eksperter blev indkaldt og et seminar blev afholdt. Konklusionen på



M/S SELANDIA på vej ud af byggedokken på B&W. På dette billede ses, hvordan hele skibets indre er opdelt i celleskakter hvori de mange containere kan stables oven på hinanden.
(Foto: H&S)

M/S SELANDIA on its way out of the building dock at B&W. The picture shows how the whole of the ship's interior is divided up into cell shafts where the many containers can be stacked on top of each other.
(Photo: DMM)



M/S SVENDBORG MÆRSK, containerskib leveret 1974 fra Ishikawajima-Harima Heavy Industries i Japan var Mærsk Lines første containerskib. Skibet, der her ses på vej ind i Sydney Harbour med operabygningen i baggrunden, var på 32.153 tdw., og det kunne laste 1.800 TEU.

I 1979 blev Svendborg Mærsk chartret ud til Graham M. Brushes gamle rederi Seatrain, hvor det blev omdøbt til M/S SEATRIN CHARLSTON.

I årene efter vendte SVENDBORG MÆRSK igen tilbage til A. P. Møller rederierne, hvor det ofte blev brugt som "vikarskib" eller erstatning for skibe, der var i dok. Det skiftede også navn først til CHALLENGER, siden til DRAGØR MÆRSK, BRIGIT MÆRSK og endelig til BRIGIT. I 1999 blev skibet solgt.

(Foto: A. P. Møller)

M/S SVENDBORG MÆRSK, a container ship delivered in 1974 from Ishikawajima-Harima Heavy Industries in Japan, was Maersk Lines' first container ship. The ship, portrayed here on its way into Sydney Harbour with the Opera House in the background, was 32,153 d.w.t. and a cargo capacity of 1,800 TEU. In 1979 Svendborg Mærsk was chartered out to Graham M. Brushes' old Shipping company Seatrain, where it was renamed the M/S SEATRIN CHARLSTON.

In the following years the SVENDBORG MÆRSK returned once again to the A. P. Møller group of shipping companies, where it was often used as a substitute for ships that were in dock. It also changed its name, first to CHALLENGER, then DRAGØR MÆRSK, BRIGIT MÆRSK, and finally to BRIGIT. In 1999 the ship was sold.

(Photo: A. P. Møller)

seminariet var dog, at det ville blive for dyrt at omlægge til containere.²⁷⁾

Investeringen ville blive den største i rederiets historie. Nye skibe skulle bestilles, de gamle bygges om, foruden de store investeringer i containere, havne og kraner. Dertil kom, at medarbejderne ved en omlægning skulle oplæres i en helt ny form for søtransport og handel. For container-skibsfart er ikke som tramp-, tankskibs- og bulkfart et område, hvor man skal have næse for markedet og købmandskab. Containerfart er mere at sammenligne med en avanceret form for logistik og matematik.²⁸⁾

Alligevel, og på trods af at han havde støttet de konklusioner, der var kommet ud af seminariet, tog Mærsk Mc-Kinney Møller i 1970 beslutningen om at gå ind i containerfart. Beslutningen blev taget, og den blev taget grundigt, for rederiet skulle ikke bare lægge om til containerfart, det skulle være et af verdens førende containerrederier.

I 1972 fulgte så den størst investering nogensinde i rederiets historie: ni containerskibe leveret fra Blohm und Voss Hamburg og Flender Werft Lübeck til en samlet pris af 2,5 milliarder kr. Da Mc-Kinney Møller bestilte sine første containerskibe, var de containerskibe, som andre rederier brugte, hurtige skibe, der blev drevet af to skruer, men Mc-Kinney Møller ville det anderledes. Med to skruer var der for meget, der kunne gå i stykker, så han forlangte hurtige skibe drevet af en skrue.

På det tidspunkt kunne man ikke bygge en dieselmotor, der var kraftige nok, til at det kunne klares. Så de første containerskibe til A.P. Møller, eller Maersk Line, blev

som Sea-Lands skibe bygget som S/T eller »steam-turbine« skibe.²⁹⁾

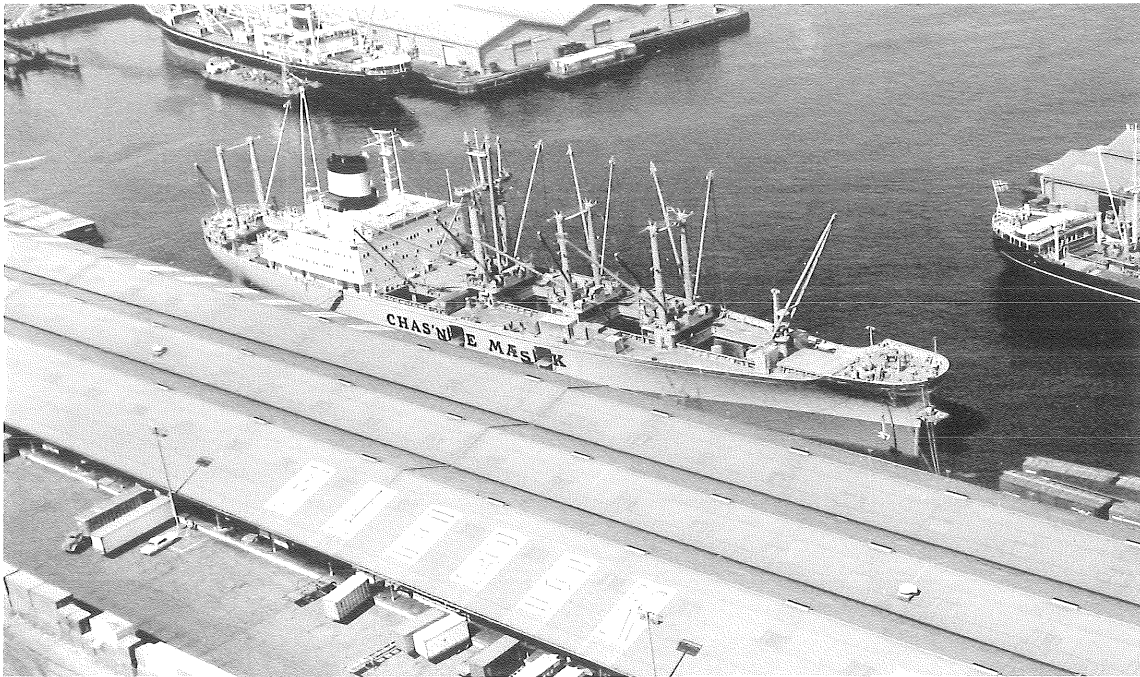
I årene 1975-1976 blev A-serien, som skibene blev kaldt, leveret. De var på ca. 25.800 tdw., og turbine motoren leverede 42.000 ihk, hvad der gav dem en servicefart på 26 knob, og de kunne laste ca. 1200 TEU. A-serien blev sat ind på linjen mellem USA's øst- og vestkyst og derfra videre til Fjernøsten, og de var fra begyndelsen en succes: »Jeg tror kun, der gik et par år, før man begyndte at tjene penge for alvor. Ingen havde bedre skibe eller bedre systemer end os. Det blev en forretning, som gav store penge.« Som en A.P. Møller ansat senere erindrede.³⁰⁾

I forbindelse med omlægningen til containerfart oprettede rederiet egne nye kontorer i Hong Kong, Singapore, Kuala Lumpur, Port Kelang og Penang foruden i USA, Houston, Dallas, New Orleans, Baltimore og Philadelphia. I New York flyttede A.P. Møller fra rederiets gamle anløbsplads i Brooklyn til Newark i New Jersey.³¹⁾

Containertrafikken kommer til Asien

I 1960 havde United States Freight Company i samarbejde med de amerikanske jernbaner, States Marine Lines samt en række japanske vognmænd åbnet containertransport til Japan

Fire år senere blev de store japanske rederier omlagt, så de kom til at bestå af seks store grundorganisationer: Nippon Yusen Kaisha eller NYK, Kawasaki Kisen Kaisha eller K Line, Mitsui O.S.K. Lines eller MOL, Yamashita-Shinnihon Steamship Company,



M/S CHASTINE MÆRSK, blev bygget 1968 på Bergens Mekaniske Verksted. Skibet, der var et traditionelt stykgodsskib på 14.169 tdw., blev leveret som led i en serie på otte skibe. C-serien, som de blev kaldt, var den sidste generation af traditionelle stykgodsskibe, der blev leveret til Maersk Line. CHASTINE MÆRSK er her fotograferet ved Maersk Lines Pier 11 i Brooklyn New York. Det ligger ved et traditionelt pakhus indrettet til stykgods, men på dækket og bagved pakhuset ses, at en ny tids containere er ved at dukke frem. Et par år efter at dette billede blev taget, flyttede Maersk line fra Brooklyn til containerhavnen i Newark, og C-seriens skibe blev bygget om til containere.

(Foto: H&S)

Showa Line og Japan Line.

Om den nye organisation skete som et led i omlægningen til containertrafik, er usikkert, men det bevirkede, at da containe-

M/S CHASTINE MÆRSK was built in 1968 at Bergens Mekaniske Verksted. It was a general cargo ship of 14,169 d.w.t. and was one in a series of eight ships. The C-series, as it was called, was the last generation of traditional general cargo ships to be delivered to Maersk Line. The CHASTINE MÆRSK is photographed here at Maersk Line's Pier 11 in Brooklyn, New York. It is lying next to a traditional warehouse designed for general cargo, but on the deck and behind the warehouse one can see that a new age of containers is emerging. A couple of years after this picture was taken, Maersk Line moved from Brooklyn to the container harbour in Newark and the C-series ships were converted to take containers.

(Photo: DMM)

neriseringen nåede frem til Japan, var de japanske rederier godt rustet til at klare overgangen.³²⁾

I 1968 indledte United States og Matson

Line containerfart mellem USA og Japan, men kun få måneder efter fulgte NYK og Showa Line efter, medens de øvrige fire japanske rederier, for yderligere at styrke soliditeten, og i lighed med det der foregik i Europa, gik sammen om en fælles linje. Året efter gik de seks japanske rederier sammen om en linje mellem Japan og Australien.

I det kommunistiske Kina blev statsrederiet China Ocean Shipping Company (COSCO) grundlagt i 1961. Rederiet skulle senere komme til at spille en væsentlig rolle, men foreløbigt sejlede det med traditionelle stykgodsskibe.³³⁾

I Singapore blev rederiet Neptun Orient Line (NOL) grundlagt i 1968, og samme år grundlagde en forhenværende skibsfører Chang Yung-fa på Taiwan rederiet Evergreen Marine. I 1975 modtog Evergreen Line, som containerafdelingen kom til at hedde, sit første cellecontainerskib EVER SPRING³⁴⁾ i en serie på fire skibe, der kunne medtage 600 TEU. Kun to år efter blev de alle fire forlænget, så de kunne medtage 878 TEU. I slutningen af 70-erne bestilte Evergreen Line yderligere syv skibe, der hver kunne medtage 1214 TEU.

Containertrafik kræver nye basishavne

Da SeaLand indledte sin trafik i 1956, skete det fra Newark i New Jersey, hvorfra skibene sejlede i en linjefart, der omfattede Jacksonville Florida, Houston Texas og San Juan Puerto Rico. Dermed sejlede skibene i en fart, der medførte, at traditionelle basishavne som Tampa Florida og Mobile Alabama gled ud.³⁵⁾

Containertrafik krævede en ny type havne med plads til containere. Havne med

store parkeringsområder, hvor man kunne parkere containere og trailere, samt kajer med store stationære containerkraner. Frem for alt skulle der være gode forbindelser til motorvejs- og jernbanenettet. Ikke noget med lastbiler, der skulle sno sig gennem snævre bykvarterer i overfyldte gader med »traffic jams«, hvor chaufførerne kunne hænge fast i timevis.

Containertrafik bygger på fart og effektivitet. Havnen skal placeres, så man kommer nemt til og fra. Der skal være plads til at parkere, der skal være så meget gods, at det kan betale sig for de store containerskibe at lægge til, og frem for alt skal der være en forståelse fra dem, der ejer havnen, og de lokale myndigheder, at en ny type havne kræver store investeringer.

De gamle havneområder langs Manhattan og Brooklyn, som man kun kunne nå frem til via snævre gader, overfyldte broer og med deres manglende muligheder for parkering af containere, gled derfor ud til fordel for de store åbne arealer i Newark med deres gode forbindelse til New Jersey Turnpike eller Interstate Highway nr. 95.

På vestkysten havde både Seattle og nabo-havnene Los Angeles og Long Beach forståelse for det nye. Det havde man derimod ikke i San Francisco; heller ikke da Matson Line kom med forslag om indretning af nye tidssvarende containerterminaler. Matson Line flyttede derfor til Alameda ved Oakland på indersiden af »The Bay Area«, og i løbet af få år var Oakland blevet San Franciscos nye storhavn.

På den anden side af Atlanten i London, der hidtil havde været Europas største



S/T AXEL MÆRSK, containerskib på 27.232 BRT med en lastekapacitet på 1.200 TEU, bygget 1976 hos Blohm & Voss i Hamburg. AXEL MÆRSK var del af den første serie containerskibe, der blev leveret til rederiet A. P. Møller. Ved leveringen var alle A-seriens skibe, som de blev kaldt, turbine-drevet, men med oliekrisen og de stigende oliepriser viste det sig, at dampmaskiner var for dyre, og de blev derfor udskiftet med B&W dieselmotorer. I 1978 blev AXEL MÆRSK ombygget og forlænget, hvilket skete igen i 1983, således at skibet endte med at være på 29.903 BRT og 34.972 tdw. med en lastekapacitet på 2.000 TEU.
(Foto: H&S)

*S/T AXEL MÆRSK, a container ship of 27,232 g.r.t. with a cargo capacity of 1,200 TEU, was built in 1976 at Blohm & Voss in Hamburg. The AXEL MÆRSK was part of the first series of container ships that were delivered to the A. P. Møller shipping company. On delivery all the ships of this A-series, as it was called, were turbine-powered, but with the onset of the oil crisis and the rising oil prices steam turbines became too expensive, so they were replaced by B&W diesel engines. In 1978 the AXEL MÆRSK was converted and lengthened, which happened again in 1983, so that the ship ended up being 29,903 g.r.t. and 34,972 d.w.t. and having a cargo capacity of 2,000 TEU.
(Photo: DMM)*

havn, var man også klar over, at de gamle havneområder i East End ikke lå ideelt for den ny type havne. Man begyndte derfor at anlægge en ny havn med fem kajanlæg beregnet for containere ca. 20 miles nede af Themsens ved Tilbury.³⁶⁾

Havnen i Tilbury åbnede i 1967, men Londons havnearbejdere, der var organiseret i The Transport and General Workers

Union, var fra begyndelsen klar over, at den nye effektive containertransport ville koste arbejdspladser. Rigtig mange endda, så uro fulgte, og fra januar 1968 boykottede de håndteringen af containere i Tilbury.

At lukke Tilbury ved en strejke kunne lade sig gøre, men ude ved kysten lige over for Harwich lå en lille havn med to kajanlæg. Den var ejet af Felixstowe Railway &

Dock Company, og så lille var den, kun 90 løst ansatte havnearbejdere, at man havde glemt at få de ansatte organiseret.

I 1966 havde Felixstowe lavet en aftale med SeaLand. 3,5 mil. £ blev investeret i nye kajanlæg og en containerkran, så havnen kunne klare en »shuttle service« eller feeder trafik, mellem Bremerhaven og Felixstowe. Det varede ikke længe, så ankom SeaLands store containerskibe til Felixstowe direkte fra USA, og 1974 gik der i alt 137.850 containere gennem havnen. Felixstowe var dermed ikke alene Storbritanniens største containerhavn, den var også landets vigtigste lastehavn for gods til og fra USA, hvad der ramte Liverpool, der hidtil havde haft den position.

Containerskibe er dyre, der er ikke tid til at besøge dårligt placerede havne som f.eks. Liverpool eller stoppe hist og pist for at læsse en sjat af. Containerskibe sejler til en række nøje udvalgte basishavne, som f.eks. Felixstowe, læsset en ordentlig stak af, der derefter bliver fordelt med lastbil eller med mindre »feeder« containerskibe.

Et transportsystem vi også kender fra Skandinavien, hvor Göteborg er største containerhavn og anløbshavn for flere store containerlinjer, efterfulgt af Århus, hvor Mærsk har en linje, der vender, og endelig København, der kun ser feedere.

Da Tilbury endelig åbnede i 1971, havde Felixstowe for længst fastslået sin position som Englands nye store containerhavn. Tilbury kom i gang, men strejken havde været dyr for alle parter, og i perioden 1967-1971, hvor Tilbury var strejkeramt, lukkede 70 af

Port of Londons gamle havnepladser i East End, medens antallet af havnearbejdere faldt fra 24.000 til 16.000.

På den anden side af Kanalen havde havnearbejderne i Rotterdam ikke samme modvilje mod containere, som deres kollegaer i London. 60 mill. \$ blev investeret i et nyt havneanlæg »European Container Terminal« med ti store kajanlæg og plads til mere. Rotterdam var dermed på vej til at blive Europas største containerhavn skarpt forfulgt af Antwerpen, Hamburg, Bremen/Bremerhaven I alle tre havne blev der som konsekvens af udviklingen losset gods, der med feedere blev sejlet til Tilbury i London.

Ved indgangen til 1970'erne var de ti største containerhavne som følger, her anført med containerlast målt i tons:

Største containerhavne 1969:

New York/New Jersey	4.000.800
Oakland	3.001.000
Rotterdam	2.043.131
Sydney	1.589.000
Los Angeles	1.316.000
Antwerpen	1.300.000
Yokohama	1.262.000
Melbourne	1.134.000
Felixstowe	925.000
Bremen/Bremerhaven	822.100

(Kilde: The Box side 209)

Når det gælder containertrafik var årene omkring 1970 solide vækstår. Der var vækst i antallet af rederier, der lagde om til containertrafik, i antallet af containerskibe og i mængden af fragt. Udover det begyndte

dog også en kraftig vækst i omkostningerne ved containerfart.

Indgangen til containerfart havde nok været dyr i anlæggelse af havne, infrastruktur, opbygning af servicesystemer foruden opstilling af nye kraner, men selve skibene, der jo for det meste bestod af ældre ombyggede tankere og stykgodsskibe fra Anden Verdenskrig, havde ikke været specielt omkostningskrævende. Nu var de gamle skibe ved at være udtjent, og hvis rederierne skulle følge med, skulle nye skibe bestilles. Denne gang var der ikke tale om ombygninger, men om skibe, der fra begyndelsen var bygget op som cellecontainerskibe, hvad medførte, at prisen for et containerskib nu blev ganske anderledes.

Første af de nye skibe var U.S. Lines AMERICAN LANCER, der i maj 1968 stod ud på sin jomfrurejse mellem Newark, Rotterdam, Tilbury og Hamburg. Skibet kunne medtage 1210 TEU og havde en servicefart på 20 knob. I Tilbury, som skibet nåede inden den havn blev lukket af strejke, blev der på 13 timer af 13 mand losset 300 containere svarende til 4000 tons. Med et traditionelt stykgodsskib havde det krævet 120 mand.³⁷⁾

Udgifterne til de nye containerskibe var store, hvad jo også var baggrunden for, at man i Europa havde sluttet sig sammen i samarbejdsorganisationer som OCL eller ACT, hvorved udgifterne kunne fordeles over flere rederier.

I USA derimod var rederierne bedre rustet økonomisk. De fik statsstøtte til skibe bygget inden for USA, og der var altid gode og rigelige fragter for det amerikanske

militær, der skulle have forsyninger frem til tropperne i Tyskland og andre steder, ikke mindst til krigen i Vietnam, hvor forsyningerne til de kæmpende tropper blev noget af et gennembrud for containerfarten.

I 1964 havde Sea-Land, verdens første og største containerrederi, bestilt en serie på seks nybygninger til en samlet pris af 71 mill. \$. Det viste sig at være mere, end rederiet kunne klare, og i 1968 havde Sea-Land en samlet gæld på 110 mill. \$, hvoraf de 22 mill. forfaldt inden for 12 måneder.

På det tidspunkt havde rederiet yderligere bestilt 8 nye skibe, SL-7 serien blev de kaldt, der skulle leveres fra europæiske værfter. Den samlede pris ville blive på 435 mill. \$,³⁸⁾ en sum, der var så stor, at Sea-Land, der i forvejen havde gæld, ikke kunne klare det.

Året efter blev Sea-Land for en pris af 400 mill. \$ overtaget af tobaksgiganten R. J. Reynolds,³⁹⁾ Tobaksfirmaet havde tjent milliarder på salget af cigaretter, men i USA var man begyndt at stille spørgsmål ved sundheden af J. R. Reynolds hovedprodukt, og man var gået så langt, at man havde forbudt cigaretreklamer i fjernsynet. På den baggrund var R. J. Reynolds interesseret i at investere noget af den store formue i nye og mindre kontroversielle virksomheder, og her kom rederiet Sea-Land ind i billedet. Rederierhvervet var mere respekteret, og MacLean, der trak sig ud af rederiet efter salget, var en gammel kending fra dagene med MacLean Trucking.

Den nye serie SL-7 bestod af cellecontainerskibe, der kunne tage 1900 TEU. De var, som det var normalt for skibene fra

Sea-Land, udstyret med steam-turbine, der på SL-7 skibene var på 120.000 ihk,⁴⁰⁾ der gav dem en topfart på 33 knob.

De nye SL-7-ere, hvoraf den første, SEALAND MACLEAN, stod ud på sin jomfrurejse den 18. august 1972, kunne klare turen over Atlanten på 4½ dag.⁴¹⁾ Konkurrenten U.S. Lines, der også havde modtaget en serie nye skibe, havde her valgt nogle lidt langsommere skibe, der kunne klare turen på 6½ dag.

SL-7-ernes kraftige steam-turbine motorer var storforbrugere af olie. Så forudsætningen for, at man kunne sejle med den ønskede fart, var, at olietilførslerne ikke alene var rigelige, men også billige. Det var de også, da skibene blev afleveret, men i forbindelse med Yom Kippur krigen i oktober 1973 og de arabiske landes olieembargo steg prisen på »heavy fuel oil« fra 22 \$ pr. ton til 70 \$ pr ton. Det var dyrt. En SL-7-er, der sejlede med 33 knob, forbrugte 614 tons olie om dagen, og selv om man sænkede farten til 24 knob, ville forbruget stadig være 240 tons.⁴²⁾

Farten blev sænket til 24 knob, men det krævede, for at man stadig kunne overholde fartplanen, at linjen over Atlanten måtte tilføres skibe fra Stillehavslinjen, hvad skabte huller i fartplanen på Stillehavet. SL-7'erne var for dyre; alligevel var Sea-Land nødt til at fortsætte med dem indtil 1981, hvor de med et tab på 150 mill. \$ blev solgt til US Navy, medens SeaLand gik over til skibe drevet af mindre olieforbrugende dieselmotorer.

ØKs containertrafik

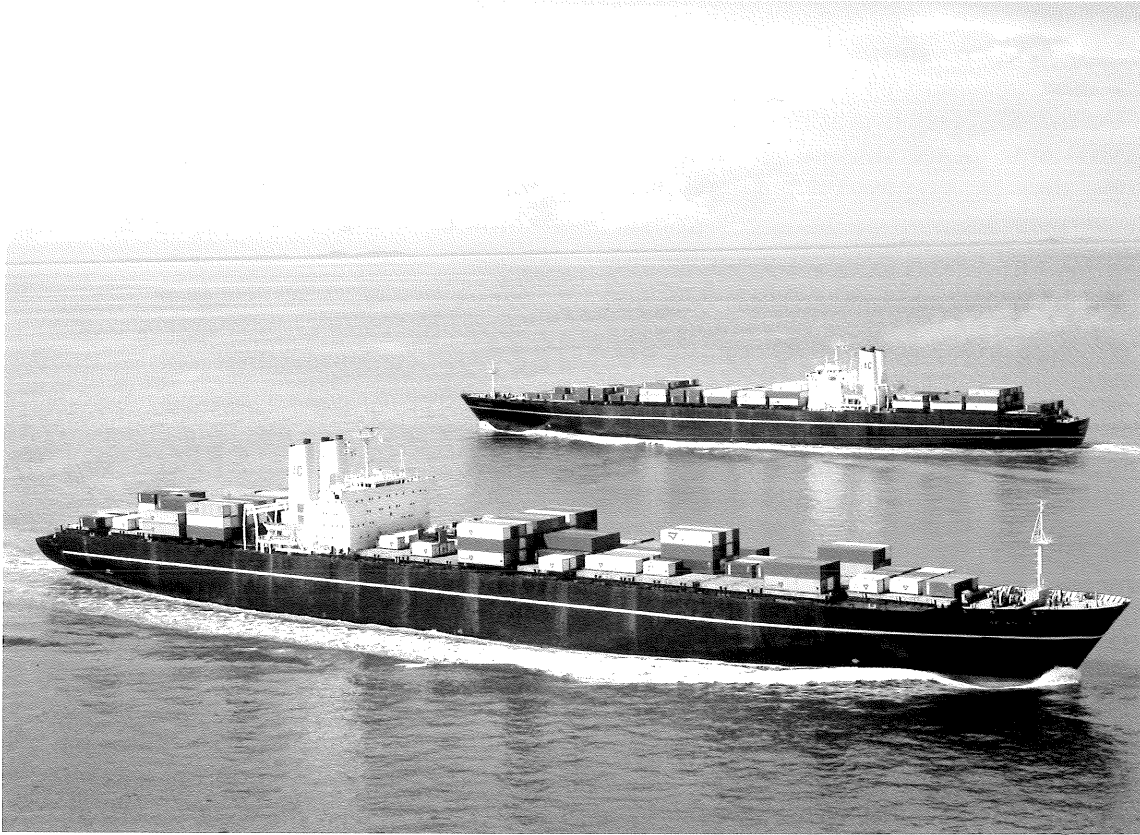
De høje oliepriser og det fald i verdens-

handelen, der satte ind efter 1975, ramte også ØK, med de to store containerskibe M/S SELANDIA og JUTLANDIA og deres tre dieselmotorer på tilsammen 75.000 ihk. De to af motorerne blev sat ud af drift, den store centermotor fortsatte som eneste motor, og servicefarten blev sat ned til 24 knob.⁴³⁾

På baggrund af det nye høje prisniveau, som mange på det tidspunkt regnede med ville være ved, bestilte ØK i februar 1976 en serie på syv nye skibe bestående af en kombination mellem et containerskib og et bulk- og stykgodsskib. I kompagniets årsrapport fra 1975 blev de nye skibe beskrevet således: »Kompagniet har i årets løb udviklet en ny type skibe primært til afløsning af den ældre del af den konventionelle linjeskibsflåde. Specifikationen er udarbejdet med henblik på konventionelt stykgods og containers såvelsom befordring af en lang række mere bulkbetonede varearter. Typen er på 23.000 tsdw. og får en containerkapacitet på ca. 600 20 fods containere og en fart på ca. 16 knob.«⁴⁴⁾

Med de skibe gik ØK i maj 1977 ind i en af de linjer, hvor den internationale konkurrence var hårdest, nemlig linjen mellem USA's Vestkyst og Fjernøsten.

ØK var ikke de eneste, der i de år byggede langsomme skibe. U.S. Lines, der igennem mange år havde tabt penge og havde været på salgslisten siden 1969, blev i 1978 for kun 160 mill. \$ overtaget af Malcolm MacLean, der igen vendte tilbage til rederierhvervet. For pengene fik MacLean 30 skibe, en stor havneterminal på Staten Island, New York, foruden et linjenet, der dækkede både Asien og Europa. Et par år



De to containerskibe M/S SELANDIA og JUTLANDIA, der her ses i Malaccastrædet i 1979, blev leveret fra B&W til ØK i 1972. Der var tale om skibe på 34.700 tdw. med en lasteevne på 2.272 TEU. Da skibene blev leveret, var de med deres 24 knob, SELANDIA nåede på prøveturen op på 31.5 knob, de hurtigste fragtskibe i verden.

Skibene havde da også tre dieselmotorer på henholdsvis 12 og 9 cylindere og dermed et motoranlæg, der indtil da kun havde været installeret i flådefartøjer. Efter oliekrisen i 1973 blev to af motorerne sat ud af drift. I 1984 blev skibene forlænget, hvorved containerkapaciteten blev sat op til 2.821 TEU. I 1993 blev skibene solgt til USA, hvor de blev overtaget af Military Sea Lift Command, og derefter ombygget til ro-ro skibe.

(Foto: Antofts samling. H&S)

The two container ships M/S SELANDIA and JUTLANDIA, which can be seen here in the Malacca Straits in 1979, were delivered from B&W to ØK in 1972. They were ships of 34,700 d.w.t. with a cargo capacity of 2,272 TEU. When the ships were delivered they had an average speed of 24 knots (the SELANDIA on its test run reached a speed of 31.5 knots), making them the fastest cargo ships in the world. The ships were after all fitted with three diesel engines of 12 and 9 cylinders respectively and thus had machinery that until then had only been installed on naval ships. After the oil crisis in 1973 two of the engines were taken out of service. In 1984 the ships were lengthened, which raised their cargo capacity to 2,821 TEU. In 1993 the ships were sold to the USA, where they were taken over by Military Sea Lift Command and converted to ro-ro ships.

(Photo: Antoft's collection. DMM)

efter overtagelsen bestilte MacLean⁴⁵⁾ 12 nye containerskibe til U.S. Lines. Skibene, Jumbo Eeconships, blev på ca. 4.500 TEU. Det største containerskib på det tidspunkt var HAPAG-Lloyds FRANKFURT EXPRESS på 3.045 TEU, så der var tale om for den tid meget store skibe. Men efter SeaLands SL-7'ere og de høje oliepriser, valgte US Lines at udstyre skibene, hvoraf den første, AMERICAN NEW YORK, blev leveret i 1984, med en Sulzer dieselmotor, der gav skibene en servicefart på kun 18 knob.⁴⁶⁾

De syv skibe, ØK havde bestilt, blev leveret fra Mitsui Shipbuilding i Japan samt fra Nakskov Skibsværft. Skibene – Liner-Replacement Vessels – blev de kaldt, var som nævnt ovenfor en form for kombineret bulk- og stykgodsskibe med plads til containere på dæk og i tre ud af skibets fem lastrum. Skibene havde deres egne kraner, men grundet indretningen havde skibene ikke de store muligheder for at optimerer antallet af de stadigt mere populære 40-fods containere, hvilket viste sig at være en af flere svagheder ved de ny skibe.

Byggeprisen var også lidt uheldig, for de to skibe, der blev leveret fra Mitsui Shipbuilding, kostede 85 mill. kr., medens de fem, der blev leveret fra Nakskov Skibsværft, kostede 115 mill. kr. En ekstra pris på 150 mill. kr., hvilket regnet efter Mitsui byggepriser svarede til næsten to hele skibe, en ekstraomkostning som ØK, der ejede Nakskov Skibsværft, altså var villige til at betale.

På USA's vestkyst bar valget af linjens

anløbshavne nok mere præg af en traditionel stykgodslinjefart, samt af ØKs skovbrugsinteresser i og omkring staterne British Columbia og Washington, som skibene jo også var indrettet til at kunne betjene, end af containerfart. For i stedet for nogle få omhyggeligt udvalgte basishavne, som det er normalt ved containerfart, skulle skibene i British Columbia anløbe Vancouver, i staten Washington både Seattle og Tacoma, og dernæst på Columbia River, der ligger på grænsen mellem Washington og Oregon, både Longview og Portland. Her skulle man nok have holdt sig til Vancouver og Seattle, hvor sidstnævnte ligger godt placeret i forhold til Interstate Highway nr. 5 og 90. Udover den nordlige østkyst var der længe sydpå anløb af San Francisco samt Los Angeles.

I Fjernøsten skulle skibene anløbe Manila, Singapore, Belawan i Indonesien, Bangkok, Hong Kong, Busan i Korea og i Japan Yokohama og Kobe.⁴⁷⁾

Det var altså rigtig mange anløbshavne og med meget forskelligartet gods fra containere til tømmer og stykgods, der igen krævede forskelligt lossegrej og kajanlæg. Det gav en lang sejlroute og lange havneophold ikke mindst for de skibe, ØK havde valgt. S-skibene, som de blev kaldt, idet alle skibenes navne begyndte med S, var nemlig alt for langsomme for de lange ruter, da de var udstyret med en dieselmotor på kun 9900 ihk, hvad der gav dem en topfart på 16 knob. I praksis viste det sig hurtigt, at skibene havde besvær med at holde en servicefart på 14½ knob.



M/S SONGKHLA fotograferet i Bangkok august 1978. På dette fotografi ses tydeligt, hvad der var problemet med ØKs S-serie. For SONGKHLA, der blev leveret til ØK fra Mitsui Shipbuilding & Engine Co. i juli 1977, ligger og laster og losses ved et traditionelt stykgodspakhus, medens skibets containere beregnet for et transportsystem, der holder et ganske andet tempo, tålmodigt står og venter på dækket.
(Foto: H&S)

*M/S SONGKHLA photographed in Bangkok in August 1978. In this photograph it can be seen quite clearly what the problem was with ØK's S-series. The SONGKHLA, which was delivered to ØK from Mitsui Shipbuilding & Engine Co. in July 1977, is lying by a general cargo warehouse being loaded and unloaded, while the ship's containers, which were designed for a transport system operating at a much higher tempo, are standing and waiting patiently on the deck.
(Photo: DMM)*

Over Atlanten var sejltiden 5-7 dage, og over Stillehavet med anløb kunne den være fire til fem gange længere, hvilket betød, at langt flere penge skulle bindes i skibe, hvis en kontinuerlig service skulle opretholdes. Jo langsommere skibene var, jo flere skibe skulle der indsættes, hvis man skulle være med i konkurrencen om kunderne.

De amerikanske rederier fandt ekstra støtte i meget store transportkontrakter med det amerikanske militær og af forskellige nationale støtteordninger. De japanske rederier var hjulpet af deres forbindelser til de store japanske handelshuse som Mitsui og Mitsubishi. Så for uafhængige rederier var det både vanskeligt og uhyre kostbart at trænge igennem på det hårde marked, hvor der på den tid var 40 konkurrerende linjer, hvoraf de ti var dominerende.⁴⁸⁾

ØKs nye linje, Transpacific Line, som den blev kaldt, løb da også fra begyndelsen ind i en lang række problemer. I kompagniets årsberetning fra 1978 nævnes linjen ikke, men i årsberetningen fra året efter omtales linjen således: »Med hensyn til den for godt to år siden etablerede linje mellem Vestkysten af Nordamerika og Sydøstasien/Det fjerne Østen, er konkurrencen desværre øget yderligere, men til trods herfor er det lykkedes at opnå en stigende markedsandel. Som følge af den forstærkede konkurrence har konferencerne imidlertid i årets løb været tvunget til at reducere det i forvejen meget lave rateniveau, og på denne baggrund har det endnu ikke været muligt at udvise et tilfredsstillende resultat.«⁴⁹⁾

Kompagniets ledelse indrømmede altså, at der var problemer, men problemerne

var udefrakommende. I virkeligheden var problemerne for en stor del interne og lå i den valgte skibstype. Skibene var nemlig ikke alene for langsomme, der var også med den fart, de kunne holde, for få af dem, og der var for stor ubalance i lastmængderne.

Det, at skibene ikke kunne overholde deres fartplan, medførte, at Transpacific Line ikke kunne komme med på de amerikanske importørers »Preferred Carrier List«, hvorved ØK gik glip af mange laster. For at få noget med skibene måtte man derfor ofte nøjes med ringere laster, som f.eks. rågummi mellem Singapore og Tacoma, der gav dårligere fragtrater.⁵⁰⁾

Der var fragt til USA, men der var kun lidt last retur til Hong Kong, og næsten ingen returlast til Japan og Korea. Fragten til USA var ofte containerlaster til det indre USA. Derfra var kun få returlaster, så rederiet fik hurtigt et problem. Transport af containeren fra modtager og retur til udskibningshavnen betales nemlig af linjen, og prisen for det er stort set det samme som transporten af en fuld container.

Containerrederiernes kunder kræver præcis og rettidig levering med en rimelig frekvens til konkurrencedygtige priser. For at leve op til de krav skal man ikke alene have tilstrækkeligt med skibe, men måske også have mere forstand på logistik og matematik end på søfart. Et firma som Nike kan f.eks. miste op til 15% af omsætningen på en bestemt kollektion, hvis varen er bare to til tre dage forsinket. På samme måde som selv små forsinkelser i leveringen af underkomponenter på få

dage kan sætte en industriproduktion i USA eller Europa i stå.⁵¹⁾

Der, hvor ØK gik galt, var måske i deres manglende evne til at adskille containerfart fra traditionel søfart. ØK havde altid været lidt af en blandet landhandel, med fabrikker, skovbrug, handel, agenturer og søfart. ØKs foretrukne skibstype, linjestyk-godsskibet, havde da også altid afspejlet denne blanding mellem mange aktiviteter og varegrupper. I modsætning til f.eks. A.P. Møller, havde ØK derfor ikke den store erfaring inden for specialfarter som f.eks. tank og bulk. Så hvor det lå inden for A.P. Møllers erfaringsgrundlag at have specialskibe, der tog sig af én varegruppe og kun den, lå det ligeledes i ØKs erfaringsgrundlag, at et skib helst skulle være indrettet, så det kunne laste lidt af hvert. Derfor havde ØK, og uanset at kompagniet havde modtaget Danmarks første cellecontainerskibe, måske lidt svært ved at forstå, at hvis man skal gøre sig gældende i den benhårde konkurrence, der eksisterer mellem de store containerrederier på linjerne over Stillehavet, så er der ikke tid til også at gå til Vancouver for at laste tømmer. Det har man andre specialskibe, der tager sig af.

Få år efter linjens åbning havde ØK tabt et trecifret millionbeløb. I 1983 lå det årlige tab fra »Transpanic Line«, som linjen blev døbt internt i ØK, på ca. 150 mill. kr. Samme år lavede The World Bank en undersøgelse over flere hundrede linjefarter mellem Europa og Vestafrika. Undersøgelsen viste, at et konventionelt stykgodsskib eller et semicontainerskib på ca. 14.000 tdw.

kunne klare rejsen, der var på ca. 10.000 sømil, på syv til otte uger, medens et ro/ro eller cellecontainerskib kunne klare den samme rejse på kun tre til fire uger. Kun få linjer, konkluderede rapporten, benytter sig da også af semicontainerskibe, og de, der gør det, er for det meste i færd med en udfasning af skibstypen.

Året efter viste en undersøgelse, at af 210 semicontainerskibe var de 114 sat i kystfart omkring Europa, omkring 50 var i kystfart omkring Afrika og af de resterende var kun 15 i fart på de store hovedlinjer over f.eks. Atlanterhavet eller Stillehavet.⁵²⁾

Liner Replacement skibene var altså på en og samme tid den forkerte skibstype indsat i den forkerte fart. I efteråret 1983 fik ØK da også udskiftet den uheldige S-serie, der enten blev chartret ud eller sat til salg, med fire nye cellecontainerskibe. I årene efter »humpede« linjen videre, yderligere nye skibe blev indkøbt, forskellige samarbejdspartnere blev afprøvet og kasseret, og der skete skift i valget af anløbshavne. Lige lidt hjalp det, linjen kom aldrig til at give overskud, og i 1992 blev den lukket efter at den havde givet ØK et samlet tab på over en milliard kroner. Et tab ØKs rederi-afdeling aldrig kom sig over.

A.P. Møller eller Maersk Line

Omkring 1960 var A.P. Møllers linjenet stort set som følger:

- 1: USA's østkyst via Panamakanalen til USA's Vestkyst og derfra videre til Fjernøsten, idet hvert andet skib dog fortsatte jorden rundt via Suezkanalen.
- 2: Fra Japan udspandt der sig linjer, der gik

i pendulfart til Indonesien, Persiske Golf og Vestafrika.

3: Mexicanske Golf og USA til Vestafrika.

4: Fra 1966 blev der fra Europa oprettet linjer til Fjernøsten, USA og Vestafrika.⁵³⁾

Omkring 1960 blev linjenettet betjent af ca. 40 traditionelle stykgodsskibe, men fra 1975 blev Maersk Lines første containerskibe, A-serien som er nævnt ovenfor, sat ind på linjen mellem USA's Vestkyst og Fjernøsten. Maersk Line var gået ind i en helt ny form for integreret land- og søværts transport, et transportsystem der ville stille rederiet over for nye problemer, nye udfordringer og ikke mindst nye løsningsmodeller. I modsætning til ØK, var man fra begyndelsen klar over et af hovedproblemerne, og man forsøgte ikke at tone problemet ned, men skrev ligeud i rederiets årsrapport fra 1976: »Selv om målet for operationen af containers er klar, kan det ikke altid opfyldes i praksis. Den omstændighed, at der var mere hjemgående last fra Østen til USA, end i modsat retning, medførte f.eks., at der hver uge måtte lastes et antal tomme containere i USA tilbage til Østen. Sligt er dyrt, da det koster det samme at laste og losse en tom container som en container fyldt med last.«⁵⁴⁾

Allerede efter få år var A-seriens containerskibe blevet for små, og i 1978 blev alle skibene forlænget, så de kunne medtage 1.400 TEU, ligesom rederiets sidste stykgodsskibe, C-skibene, fra 1968-69 blev bygget om til containere.

I 1979 blev det besluttet, at linjen mellem Europa og Fjernøsten skulle omlægges til

containere. Nye kontorer blev oprettet i Holland, Belgien og Tyskland. Med LAURA MÆRSK fra 1980 begyndte leveringen af den første serie af danskbyggede containerskibe fra Lindø Værft til Maersk Line. L-serien, som den kom til at hedde, var på i alt 10 skibe, der blev leveret i årene 1981-1985. De nye skibe var på ca. 31.000 brt, de havde en motor på ca. 47.500 ihk., der gav en marchhastighed omkring 24 knob. Under produktionen voksede seriens skibe, så de sidste fik en tonnage på 48.000 til 53.000 tdw. og en lasteevne på op til 3.400 TEU. Fra 1984 var seriens første skibe så i dok, hvor de blev forlænget, så de fik nogenlunde samme tonnage som de sidste af seriens skibe.⁵⁵⁾

De nye skibe blev leveret med B&W dieselmotorer på ca. 47.500 ihk, der gav skibene en servicefart på ca. 23-25 knob. Dieselmotorer var mere brændstofbesparende, og i 1984 blev den gamle A-serie, der oprindeligt var leveret som steam-turbine, da også bygget om til diesel.

I 1979 modtog A.P. Møller fra værftet i Lindø en serie på seks såkaldte Carolinere, navnet var en sammentrækning af cargo, roll-on roll-off samt liner-service. Der var da også tale om et »alt muligt skib«, der kunne tage både containere, stykgods samt trailere. I Mærsk Posten blev skibstypen præsenteret som følger: » Men al last er trods alt ikke containere i dag og ej heller i morgen; stål i lange længder og coils kan ubesværet staves i de rektangulære lastrum, hvor skibssiderne indvendig, og af hensyn til ideel stuvning af ikke containeriseret last er udført lodrette.«⁵⁶⁾



M/S CHARLOTTE MÆRSK, også fra Maersk Lines C-serie, ses her efter ombygningen til containerskib. CHARLOTTE MÆRSK var ved leveringen fra Kockums Mekaniske Verkstad i Malmø i 1968 et traditionelt stykgodsskib på 13.123 tdw. Efter ombygningen i 1980 ved Hitachi Zosen i Hiroshima, var skibet på 21.609 tdw. og kunne medføre 1.200 containere.

I 1987 blev CHARLOTTE MÆRSK solgt til China Ocean Shipping Company (COSCO) og omdøbt til M/S TAO HE.

(Foto: A. P. Møller)

Skibene var på ca. 21.000 tdw, de kunne medføre ca. 830 TEU og havde 900 meter til trailere. Skibene medførte egne kraner: seks stykker placeret to og to, der kunne klare et fælles løft på 60 tons. Fremdriften blev leveret af en Sulzer diesel motor på 15.960 bhk., der gav skibene en servicefart på 18,5 knob.

M/S CHARLOTTE MÆRSK, also from Maersk Lines' C-series, can be seen here after being converted to a container ship. When it was delivered from Kockums Mekaniske Verkstad in Malmø the CHARLOTTE MÆRSK was a traditional general cargo ship of 13,123 d.w.t. After conversion in 1980 at Hitachi Zosen in Hiroshima the ship was 21,609 d.w.t. and could carry 1,200 containers. In 1987 the CHARLOTTE MÆRSK was sold to the China Ocean Shipping Company (COSCO) and renamed M/S TAO HE.

(Photo: A. P. Møller)

A.P. Møllers Carolinere mindede en del om ØKs uheldige S-serie. Skibene blev dog ikke indsat på containerlinjerne over Atlanten, men på linjen mellem Japan og Fjernøsten. Om de så var egnet til den fart, er nok tvivlsomt, for på nær et blev alle skibene solgt fra inden for en meget kort årrække.

I årene 1985-91 modtog Maersk Line næste serie af store containerskibe fra Lindø. Det var M-serien, i alt 15 skibe, hvoraf tre blev bygget på Mitsui Shipbuilding Company. Skibene var på ca. 60.000 tdw. med en containerkapacitet på ca. 4.200 TEU. Motoren var en Mitsui/MAN-B&W på 66.480 ihk, der gav skibene en servicefart på ca. 28 knob.

Nye linjer blev oprettet, mellem USA og Mellemøsten, og i 1985 fulgte en ny linje mellem Fjernøsten og det nordvestlige USA. Som noget helt nyt blev der fra Maersk Lines terminal i Tacoma tilslutning til et containertog, der hver uge kørte fra Tacoma til Chicago på 66 timer.⁵⁷⁾ Hvert tog kunne medtage 400 TEU og var ca. 1,8 km. langt.

Oprindeligt var det MacLean, der havde fået ideen til sænke jernbanevognenes vogngulv, så der kunne stå to containere oven på hinanden, også når toget kørte under broer.⁵⁸⁾ I 1980 begyndte American President Line med deres egne godstog, i 1985 fulgte Maersk Line så efter, og i 1990 gik Maersk Line i samarbejde med Santa Fee Railways. I årene efter voksede antallet af tog, så der i 1993 kørte i alt 400 containertog ud af havnene i Los Angeles og Long Beach.⁵⁹⁾

En ny linje mellem Europa, Mellemøsten og Vestafrika blev åbnet i 1986, og i marts samme år blev der i Algeciras i Sydspanien, lige inden for Gibraltar, indviet en ny Maersk Line terminal, hvor de nord-sydgående linjer krydsede de øst-vestgående, således at godset kunne blive losset om til de rigtige destinationer.⁶⁰⁾ I årene efter

fulgte nye knudepunkter i Singapore, Kobe, Dubai, Rotterdam, Hamburg og Long Beach.

I 1987 tog Maersk Line endnu et nyt skridt. Hidtil havde rederiet altid foretrukket at vokse organisk eller ved sin egen naturlige vækst, men det år blev princippet brudt, idet Maersk Line overtog linjerfarten i det franske rederi Chargeurs Réunis og det belgiske Cie Maritime Belge.⁶¹⁾

Samme år beskæftigede Maersk Line i alt 32 store containerskibe samt 14 feedere, der rådede over mere end 100.000 containere.⁶²⁾

U.S. Lines går konkurs

I 1984 modtog MacLean og U.S. Lines de første af de 12 nye Jumbo Ecconships, som Maclean havde planlagt at sætte ind U.S. Lines nye østgående World Around Service.

Den totale pris for de 12 skibe blev ca. 580 mill. \$, hvortil kom for ca. 300 mill.\$ containere og andet udstyr. Det var dyrt, og da Maclean havde ladet skibene bygge på Daewoo Shipyard i Sydkorea, var han ikke berettiget til den statsstøtte, amerikanske rederier normalt havde krav på, når de lod deres skibe bygge på værfter i USA.⁶³⁾

At U.S. Lines World Around Service sejlede østover betød, at skibene kunne få last med fra USA til Europa og fra Europa til Mellemøsten og Asien. Fra Mellemøsten ville der være gode muligheder for at få tomme containere med til Asien, hvor de kunne blive fyldt op med varer til USA's Vestkyst, hvorfra skibene så fortsatte til østkysten og derfra til Europa. Det lød egentlig udmærket, for så vidt varerne også fortrinsvis bevægede sig østover. Til gengæld



M/S ELEO MÆRSK, "caroliner" eller blandet stykgods-, ro-ro- og containerskib på 21.050 tdw. Skibet, der kunne medføre 560 TEU, blev leveret til Maersk Line i 1979 fra Lindøværftet. Skibet ses her på Hong Kongs red.

(Foto: Antofts samling, H&S)

M/S ELEO MÆRSK, "caroliner" or mixed general cargo, ro-ro and container ship of 21,050 d.w.t. The ship, which could carry 560 TEU, was delivered to Maersk Line in 1979 from the Lindø Shipyard. It can be seen here in the Roads of Hong Kong.

(Photo: Antoft's Collection, DMM)

havde man ikke megen mulighed for at få fat i den vestgående varetransport fra f.eks. Fjernøsten til Mellemøsten.

De 12 Jumbo Ecconships, hvoraf der blev bestilt yderligere fem stk., viste sig hurtigt, og i lighed ØKs S-serie, ikke alene at være dyre, men de var også for langsomme. Skulle de sejle rundt om jorden på en rimelig tid, krævede det, at antallet af anløbshavne blev skåret ned til et minimum. Det ville til gengæld forøge kravene til linjens tilhørende feedernet. Skibene kunne heller ikke overholde en fartplan, og forsinkelser spredte sig ud over hele linjen. De valgte

skibe var også for store til flere af anløbshavnene, hvilket bevirkede, at de for at overholde fartplanen måtte afgå ved højvande, hvad enten de havde fået varerne med eller ej. Udover de dyre skibe havde US Lines også overtaget to andre rederier nemlig Delta Line og Moore Mac Cormack Line, så økonomien var trængt, og der var ikke råd til at give kunderne, eller bare de utilfredse af dem, rabat.

Malcolm MacLean var heller ikke den eneste, der havde fået ideen om at indlede World Around Service. For på den anden

side af Stillehavet på Taiwan havde Chang Yung-fan, der ejede Evergreen Line, der siden grundlæggelsen i 1968 havde arbejdet sig op som et af verdens førende containerrederier, også planer om en linje rundt om kloden.

Til den planlagte linje bestilte Evergreen Line 12 skibe, G-serien blev de kaldt, da de alle hed EVER efterfulgt af noget med G. Skibene var fra 37.000 til 46.000 tdw., og de kunne medføre fra ca. 2.700 til 3.400 TEU. Flere skibe fulgte, og i alt modtog rederiet i årene 1983-1987 31 nye containerskibe, hvoraf de 25 blev sat ind i den nye World Around Service. Efterhånden som de mange skibe blev leveret, voksede Evergreen Line frem til at være verdens største containerrederi.

De mange nye skibe gjorde det muligt for Evergreen Line at sætte flere skibe ind på deres World Around Service, end U.S. Lines havde mulighed for, og hvor US Lines sejlede østover sejlede Evergreen Line både øst og vest om kloden. Antallet af basishavne kunne dermed også blive større, og hvor US Lines skibe kun kunne sejle 16 knob, holdt Evergreen Lines skibe 21 knob, hvilket sikrede, at der var en afgang både øst- og vestover hver tiende dag.

MacLean havde påbegyndt linjen med sine brændstofsbesparende og langsomme Jumbo Econsips ud fra den forudsætning, at olieprisen ville stige fra 28 \$ pr. ton til 50 \$. Det gik lidt anderledes, idet prisen faldt, så den i 1985 lå på mellem 10 og 14 \$. pr. ton.⁶⁴⁾

Da oliepriserne begyndte at falde, tjente

olielandene i mellemøsten færre penge, importen begyndte at gå ned, og fragtratterne faldt. I 1984 havde U.S. Lines et overskud på 62 mill. \$, men året efter var det vendt til et underskud på 67 mill. \$. De første ni måneder af 1986 tabte rederiet yderligere 237 mill. \$, og i november samme år var gælden vokset til 1,2 milliarder \$. Den 24. november 1986 gik U.S. Lines konkurs i den største konkurs, der indtil da havde ramt et amerikansk firma.

52 skibe, alle ejet af U.S. Lines, deriblandt de uheldige Jumbo Econsips, blev lagt op i havne over hele kloden. I 1988 blev skibene, der ca. fire år tidligere havde kostet 47,5 mill. \$ pr. stk., solgt til Malcolm MacLeans gamle rederi Sea-Land, der i mellemtiden af J.R. Reynolds var blevet solgt til jernbaneselskabet CSX Corporation, for 14,5 mill. \$ pr. skib.

Et par af skibene blev efter salget forkortet, og det gav dem sammen med en kraftigere motor en mere konkurrencedygtig servicefart. En del af dem blev derefter indsat i Sea-Lands linjenet, medens resten blev chartret til andre containerrederier.

Da US Lines gik fallit, var også MacLeans gamle vognmandsforretning, MacLean Trucking, der var blevet solgt i forbindelse med grundlæggelsen af Sea-Land, gået fallit. MacLean er dermed kendt som den eneste amerikaner, der har grundlagt tre børsnoterede selskaber, der alle er gået fallit. Alligevel var han stadig respekteret og anerkendt. Han døde i 2001, og om morgenen for hans begravelse den 30. maj samme år lod containerskibe verden over skibsflyjterne høre.⁶⁵⁾

Maersk Line i 1980'erne

I 1983 var de ti største containerrederier som følger:

<i>Rederi</i>	<i>Antal TEU</i>
1: U.S. Lines	88.028
2: Evergreen	69.728
3: Sea-Land	61.002
4: Hapag-Lloyd	53.636
5: Maersk Line	51.250
6: Nedlloyd	51.186
7: Overseas Containers	43.986
8: Mitsui Containers	33.349
9: OOCL	32.717
10: NYK	30.959

(Kilde: The Box Changed the World side 183.)

Som det fremgår af listen, var U.S. Lines på det tidspunkt verdens største containerrederi skarpt forfulgt af Evergreen Line på Taiwan. MacLeans gamle Sea-Land ligger på en tredjeplads, Maersk Line er nummer fem og på ottende- og tiendepladsen ligger to japanske rederier, medens nummer ni er det Hong Kong baserede rederi Orient Overseas Container Line.

Efterhånden som M-seriens skibe (se ovenfor afsnittet om Maersk Line) blev leveret til Maersk Line, blev de indsat på linjerne over Atlanten og Stillehavet, medens L-serien, der indtil da havde sejlet på de linjer, blev overført til linjen Europa-Fjernøsten, hvor de afløste de gamle skibe fra A-serien.⁶⁶⁾

I marts 1991 indledte Maersk Line på Europa-Fjernøsten linjen et samarbejde med det engelske containerrederi P&O Containers Ltd, hvorved kunderne kunne

få to ugentlige afgange i hver sin retning. I maj samme år indledtes på linjerne over Stillehavet et samarbejde med Sea-Land, der sikrede kunderne fem ugentlige afgange i hver retning.⁶⁷⁾

ØK sælger ud

I 1992 trak ØK sig som nævnt ovenfor ud af containerfarten på Stillehavet, efter at kompagniet havde tabt over en milliard kr. Tilbage var så kompagniets gamle hovedlinje mellem Europa og Fjernøsten, hvor kompagniet var med i samarbejdet Scandutch.

I 1990 havde kompagniet til den linje modtaget to nye skibe M/S AROSIA og ALSIA, leveret fra Mitsui i Japan. Skibene, der kunne medtage 4000 TEU, var på ca. 55.000 tdw. de havde en motor på ca. 55.000 ihk., der gav dem en servicefart på ca. 24,5 knob.

Det kneb dog, specielt mellem Europa og Fjernøsten, at få last til skibene, og linjen havde i flere år givet meget store økonomiske tab. Det franske CMG havde trukket sig ud, og de to skandinaviske samarbejdspartnere, Wilh. Wilhelmsen og Svenska Ostindiska Kompagniet, valgte også at forlade samarbejdet. Tilbage var Neddlloyd, der ønskede at overtage Wilh. Wilhelmsen og Svenska Ostindiska Kompagniets andele, men det satte ØK sig imod, og også Neddlloyd trak derefter sig ud af samarbejdet.

ØK gik så i samarbejde med det skotske rederi Ben Line Steamers Ltd., som kompagniet tidligere havde arbejdet sammen med i forbindelse med fragt af tømmer fra Fjernøsten til Europa.⁶⁸⁾ Samarbejdet vakte en del undren, for det var kendt, at Ben



M/S AROSIA, containerskib på 55.971 tdw. med en lastekapacitet på 4.000 TEU, blev leveret til ØK fra Mitsui Shipbuilding Company. M/S AROSIA var sammen med søsterskibet M/S ALSIA de sidste containerskibe, der blev leveret til ØK. I april 1993 blev de begge overtaget af Maersk Line, hvor AROSIA blev omdøbt til MARSTAL MÆRSK. (Foto: H&S)

M/S AROSIA, a container ship of 55,971 d.w.t. with a cargo capacity of 4,000 TEU, was delivered to ØK from Mitsui Shipbuilding Company. M/S AROSIA and its sister ship the M/S ALSIA were the last container ships to be delivered to ØK. In April 1993 they were both taken over by Maersk Line, where AROSIA was renamed MARSTAL MÆRSK. (Photo: DMM)

Line var i krise. Det eneste, rederiet kunne tilbyde samarbejdet, var da også tre ældre containerskibe, der alle var taget af banken som pant for Ben Lines gæld. Millioner blev investeret i nye terminaler og containere foruden EACBen-Lines nye flotte linjehovedkvarter i Seven Oaks uden for London.⁶⁹⁾ Lige lidt hjalp det, skibene sejlede stadig halvtomme frem og tilbage mellem Europa og Fjernøsten. På de første tre måneder tabte linjen omkring 60 mill. kr.,

og efter kun seks måneder kollapsede Ben Line. Rederiet måtte forlade samarbejdet, og ØK stod tilbage med tabene og en urentabel linje.⁷⁰⁾

Det skal i den forbindelse nævnes, at det ikke kun var inden for skibsfart, at ØK i disse år led store tab. En lukning af et smelteværk i Seattle kostede 125 mill. kr., et opkøb af et slagteri uden for Berlin havde givet store tab, og det samme gjorde også kompagniets grafiske virksomhed Heidel-

berg Eastern. Et obligationslån på 600 mill. kr. til en tysk bank var ved at udløbe, og i august 1992 meddelte den Danske Banks børsmæglerselskab, at man regnede med, at ØK ville komme ud af 1992 med et underskud på omkring 830 mill. kr.⁷¹⁾ Det rigtige tal blev 1.184.186.000 kr. hvoraf EAC-Ben Lines tegnede sig for 260 mill., tank og bulk for 103 mill., medens de sidste udgifter i forbindelse med nedlukningen af linjen mellem Nordamerika og Fjernøsten kostede 92 mill. kr. I alt gav skibsfarten i 1992 dermed ØK et tab på 455 mill. kr.⁷²⁾

Som en konsekvens af de store tab, ikke mindst inden for linjefart, henvendte ØK sig samme år til Maersk Line for at høre om, A. P. Møller evt. var interesseret i at overtage ØKs containerafdeling. For Maersk Line blev forhandlingerne ledet af chefen for finansafdelingen Michael Fiorini, der også havde lavet de beregninger, der viste, hvad Maersk burde betale for ØKs linjeafdeling. På trods af den krise, ØK befandt sig i, mente man ikke, at det tilbud, A. P. Møller kom med, var godt nok, så forhandlingerne blev afbrudt uden resultat.⁷³⁾

I september 1992 blev Henning Sparsø, der i 1980 havde afløst Mogens Pagh som forsiddende direktør og i 1991 også var blevet formand for kompagniets bestyrelsesråd, tvunget til at forlade ØK. En ny bestyrelse blev indsat med Jan Erlund som formand, og en af de første opgaver bestyrelsen gik i gang med, var at finde en ny direktør. For første gang i kompagniets historie blev den nye mand ikke alene hentet udefra, men hentet fra rivalen på Esplanaden. Ny forsiddende, eller ordførende som han kaldte sig, direktør blev A. P. Møllers

finanschef Michael Fiorini. At gå fra A. P. Møller til en stilling i ØK, var ikke noget man så hver dag, men måske var der også tale om, at A. P. Møller stillede en mand til rådighed, så ØK kunne blive reddet. Eller som der blev sagt hos A. P. Møller: »Det er normalt ikke velset, at man går fra borde. Men det var en redningsopgave, Fiorini påtog sig, derfor blev det accepteret i langt højere grad, end man ellers så på Esplanaden.«⁷⁴⁾

Da Fiorini tiltrådte, var ØK i forhandlinger med American President Line om et salg af dele af kompagniets containerafdeling. De forhandlinger brød sammen den 25. marts 1993, fire dage før ØK skulle have sin årlige generalforsamling. Fiorini så nu ingen anden udvej, end at henvende sig til sin gamle chef McKinney Møller om et evt. salg af hele ØKs linjeservice.

A.P. Møller og ØK gik i igen til forhandlingsbordet fra A.P. Møllers side blev forhandlingerne varetaget af Jess Søderberg, der i juni samme år var blevet udnævnt til daglig leder af A.P. Møllers Rederierne. Fra ØKs side mødte den nye direktør Michael Fiorini, der året tidligere havde lavet de beregninger, der dengang lå til grund for forhandlingerne. De nye forhandlingerne tog da heller ikke lang tid, beregningerne var lavet og skulle kun ajourføres, for ØK var situationen overordentlig kritisk, så den 29. marts 1993, få timer inden generalforsamlingen, var aftalen i hus.⁷⁵⁾ Maersk Line havde overtaget EACBen Linjens ni containerskibe og et større antal containere foruden fire mindre linjer mellem Sydøstasien og Australien.⁷⁶⁾

Fiorini måtte, nu som direktør for ØK, indse, at prisen var faldet en del siden de første forhandlinger. De to store containerskibe SELANDIA og JUTLANDIA blev dog senere solgt for en god pris til den amerikanske marine, medens de to nye skibe ALSIA og AROSIA blev solgt til Maersk Line for 68 mill. \$ pr. stk.⁷⁷⁾

Tilbage i ØK's rederiafdeling var afdelingerne for olie og bulk, hvoraf sidstnævnte i 1997 blev overtaget af Tschudi & Eitzen. Dermed var det forbi. Efter mere end 100 år drev ØK ikke mere rederivirksomhed.⁷⁸⁾

ØKs rederiafdeling var dog ikke det eneste rederi, der i de år bukkede under i kapløbet om investeringer og containerlinjer. Det store U.S. Lines var bukket under, og det engelske P&O havde overtaget det australske Associated Container Transportation. I 1986 overtog P&O også Overseas Containers, og rederiet skiftede nu navn til P&O Containers Ltd.

Maersk – og alle de andre

I 1988 modtog American President Line (APL) fra værftet Bremer Vulkan et nyt containerskib, PRESIDENT POLK, der var det første i en serie på fem nye skibe leveret fra tyske værfter. PRESIDENT POLK var på 61.926 brt., servicefarten var 24 knob, det kunne medføre 4340 TEU. Skibet var 899 fod langt og 129,5 fod bredt; det sidste var vigtigt, for PRESIDENT POLK var dermed det første containerskib, der var for bredt til at sejle gennem Panamakanalen. APL havde siden 1980 specialiseret sig i at transportere containere med tog over USA. Det var lidt dyrere, men man sparede ca.

fem dage af transporttiden, så containere blev transporteret fra østkysten af USA over land til Vestkysten og derfra videre til Fjernøsten.⁷⁹⁾

For at et skib skal kunne være i slusekammerne i Panamakanalen, skal skibet, hvis det skal holde den maksimale længde, bygges i et forhold mellem længde og bredde, der holder 1 til 9. Hvis skibet derimod ikke skal igennem Panamakanalen, kan man gøre det bredere. Det kan så ikke alene tage flere containere tværs over skibet, men man kan også bygge skibet i det betydeligt mere fordelagtige forhold mellem længde og bredde, der holder 1 til 7, et forhold der gøre skibet langt mere stabilt.⁸⁰⁾

I årene efter fulgte flere rederier i APL's fodspor og bestilte skibe, der var for store til at gå gennem Panamakanalen. Antallet af containere, skibene kunne medtage, voksede, og i 1996 modtog Maersk Line fra værftet i Lindø REGINA MÆRSK, der var det første containerskib, der kunne medføre mere end 6000 TEU.

De store containerrederier kæmpede med stadigt større investeringer i stadigt større skibe stort set om de samme områder, nemlig hovedlinjerne mellem Europa og Fjernøsten, Europa og USA samt fra USA til Fjernøsten. Hertil kom så et net af mindre linjer til Middelhavet, Afrika, Mellemøsten, New Zealand og Australien. I hovedtræk kan man sige, at de største skibe sejler på de vigtige linjer, der går øst-vest, medens de mindre skibe sejler på de mindre vigtige linjer, der ofte går nord-syd.

Efterhånden som konkurrencen om de samme linjer skærpedes, blev rederier slået



M/S REGINA MÆRSK, containerskib leveret 1996 til Maersk Line fra værftet i Lindø. Med sine 84.900 tdw. var REGINA MÆRSK ved leveringen fra værftet verdens største containerskib. Det var med en lasteevne på 6.400 TEU yderligere det første containerskib, der kunne laste mere end 6.000 containere.

(Foto: A. P. Møller)

M/S REGINA MÆRSK, a container ship delivered in 1996 to Maersk Line from the Lindø Shipyard. With its 84,900 d.w.t. REGINA MÆRSK was on delivery the world's largest container ship. Its cargo capacity of 6,400 TEU also made it the first container ship that could load more than 6,000 containers.

(Photo: A. P. Møller)

sammen, og da det ikke var nok, søgte de store rederier sammen i store alliancer, hvor en del af deres skibe samsejlede på udvalgte linjer.

I 1995 var de største alliancer:

Global Alliance: der bestod af APL, Mitsui OSK, Nedlloyd, Orient Overseas Container Line (OOCL)

Grand Alliance: Hapag-Lloyd, idet Hapag og Norddeutsche Lloyd i 1970 var blevet

slået sammen, Neptun Orient Line (NOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK) samt P&O Container Lines.

Trico/Hajin Alliance: Chi Yang, DSR-Senator, Hanjin Shipping Company.

Maersk/Sea-Land, Mediterranean Shipping Company (for dette se efterfølgende) samt Evergreen Line valgte at stå uden for alliancerne.⁸¹⁾

I 1996 blev de franske rederier Compagnie

Général Maritime og Compagnie Maritime d'Affrètement slået sammen til containerrederiet CMA-CGM, og samme år blev P&O Container Line slået sammen med Nedlloyd til P&O Nedlloyd. Det nye rederi valgte at gå ind i Grand Alliance.

Samme år stod det klart, at udgifterne til de store C-10 skibe, en investering på ca. 900 mill. \$, var mere end APL kunne klare, og i april 1997 blev APL for en pris af 825 mill. \$ overtaget af det Singaporebaserede Neptun Orient Line. De to rederier fortsatte under navnet APL+NOL og rederiet meldte sig ind i Global Alliance.

Det var dog ikke alle containerrederier, der kæmpede for at komme ind på de store konkurrenceprægede linjer over Atlanter eller Stillehavet. I 1970 grundlagde Gianluigi Aponte Mediterranean Shipping Company (MSC). Rederiet begyndte med en tysk fragtbåd købt second-hand, der blev sat i trampfart langs kysten af Afrika. Flere skibe kom til, linjerne mellem Europa og Afrika blev udbygget, og senere fulgte linjer mellem Europa og Asien gerne via Sydafrika. Efterhånden blev rederiet lagt om til containerskibe, i 1984 var linjen Europa-Sydafrika fuldt containeriseret, og flere linjer fulgte. MSC brugte second-hand skibe, det holdt omkostningerne nede, og så opererede man i nichemarkeder som linjefart mellem Sydafrika og Australien og mellem USA og Sydamerika. Fra 1985 begyndte MSC at sejle på USA, senere blev linjen udvidet så den også omfattede Australien, Sydafrika, Europa, USA. Fra midten af 1990'erne gik MSC væk fra at sejle med

second-hand skibe til selv at bygge nye store containerskibe. I 1998 etablerede rederiet, der da var et af de største containerrederier, en terminal i Freeport på Bahamaøerne, hvor containerne på de øst-vestgående linjer kan udveksles med containere på de nord-sydgående linjer.

I Asien blev de seks store rederisammenlutninger (se ovenfor) sluttet sammen til tre: NYK, MOL og K-Line. I Korea voksede det store Hanjin Shipping frem som landets største containerrederi.

I 1961 var China Ocean Shipping Company (COSCO) blevet grundlagt som et traditionelt rederi. I 1978 erhvervede rederiet sit første containerskib, der blev sat ind i linjefart mellem Shanghai og Sydney, og fire år senere åbnede rederiet linjefart på USA.

I 1979 blev der etableret endnu et kinesisk containerrederi. Det var China Shipping Line, der blev til ved en sammenslutning af en lang række mindre rederier. På baggrund af det økonomiske boom, der de sidste ti år har været i Kina, kan det da heller ikke undre, at de to rederier siden midten af 1990'erne har været nogle af verdens hurtigst voksende containerrederier.

På Stillehavet gik Maersk Line fra marts 1991 i samarbejde med rederiet Sea-Land, hvor man tilbød fem ugentlige afgange i hver retning. Nye linjer blev også indviet mellem USA's østkyst og Sydamerikas vestkyst; en linje der blev udvide til at omfatte også Mellemamerika og Sydamerikas østkyst. Derudover blev der indviet linjer fra USA's østkyst til Caraibien, Mellemamerika samt Sydamerikas østkyst, fra Europa til



Containerhavnen i Algeciras. Da havnen, eller terminalen, i 1986 blev åbnet for trafik omfattede området i alt 4,5 hektar. Der var 270 meter kaj og standpladser til 3.600 TEU i et lag.

Siden er terminalen blevet udvidet, så den i dag omfatter 67 hektar. Den rummer normalt omkring 25.000 parkerede TEU, og den har i snit 38 skibsanløb om ugen. Algeciras håndterede i 2006 ca. 3.2 millioner TEU, og det er den af APM Terminals, der håndterer mest af Maersk Lines eget gods.

(Foto: A. P. Møller)

The container harbour in Algeciras. When the harbour, or terminal, was opened for traffic in 1986 its total area was 4.5 hectare. There were 270 meters of wharf and standing room for 3,600 TEU in one layer.

Since then the terminal has been enlarged so that today it has a total area of 67 hectares. Normally it can take up to 25,000 parked TEU and has on average 38 ships arriving a week. In 2006 Algeciras handled approximately 3.2 million TEU, and among all the APM terminals it is the one that handles the most of Maersk Line's own goods.

(Photo: A. P. Møller)

Sydamerika, Europa til Sydafrika, Mellemøsten til Sydafrika og mellem Singapore og New Zealand.

I 1986 havde Maersk Line indviet sin store havneterminal i Algeciras, og i 1993 fulgte nye terminaler i Kaoshiung på Taiwan og i Hong Kong ligesom terminalen i Algeciras blev udvidet.⁸²⁾ Året efter fulgte aftaler om anlæggelsen af en terminal i Yantian i det sydlige Kina.

I 1995 indledte Maersk Line et tættere samarbejde med Sea-Land, året efter modtog rederiet REGINA MAERSK, og samme år stod Maersk Line frem som verdens største containerrederi, som det også fremgår af tabellen nedenfor:

Største operatører 1996

Rederi	Skibe	TEU
A.P. Møller	106	232.257
Evergreen	108	228.248
P&O Nedlloyd	106	221.531
Sea-Land	95	215.114
COSCO	139	201.593
Hanjin Shipping Co.	62	174.526
Mediterranean Shipping Co. (MSC)	100	154.185
NYK Line	68	128.154
Mitsui OSK Lines	62	115.763
Hyundai Merchant Marine	36	112.958

(Kilde: DK Søfarts Historie vol 7 side 149)

Som det fremgår af tabellen, så er Maersk Line nummer et, Evergreen Line, der er grundlagt så sent som 1968, er nummer to, medens MSC, der er fra 1970, nu har arbejdet sig op til en syvendeplads. U.S. Lines er

ude, og af amerikanske rederier er der nu kun Sea-Land på fjerdepladsen tilbage.

1999 fortsatte Maersk Line sine udvidelser via opkøb, idet rederiet for 1,7 milliarder kr. overtog South African Marine Corporations containerafdeling, Safmarine, med ca. 50 skibe og omkring 80.000 containere. Safmarine havde et godt linjenet på Syd- og Vestafrika, hvor Maersk ikke stod stærkt, så de to linjer komplementerede hinanden.⁸³⁾

På samme tidspunkt begyndte Malcolm Macleans gamle rederi Sea-Land, der nu var ejet af jernbaneselskabet CSX Corporation, at tabe terræn. Rederiets skibe var ved at være for gamle, og indtægterne var begyndt at falde, så hvis rederiet skulle rettes op, krævede det nye meget store investeringer. Der var dog stadig store værdier i rederiet i form af skibe, containere, havneterminaler og linjerettigheder, men CSX var et jernbaneselskab ikke et rederi. Det blev derfor besluttet at dele rederiet op i tre divisioner. Et indenlandsk rederi, der under navnet Horizon Line, skulle drive linjefart mellem USA og Puerto Rico, Alaska, Hawaii og Guam. Et internationalt containerrederi, der drev linjefart på Atlanten og Stillehavet, samt en tredje division, der skulle drive Sea-lands havneterminaler.⁸⁴⁾

Dermed var den internationale del i form af containerrederiet og havneterminalerne skilt ud og klar til et evt. frasalg. En naturlig køber ville være Maersk Line, der siden 1995 havde samarbejdet tæt med Sea-Land. I juli 1999 blev det da også meddelt, at Maersk Line for en pris af 5,6 milliarder kr. havde overtaget Sea-Land med 70 con-



M/S S. A. WATERBERG, containerskib på 50.017 tdw. leveret 1979 fra Chantier de Navale de La Ciotat til South African Marine Corp. Ltd. I 1999 blev S. A. WATERBERG sammen med hele South African Marine Corp. containerafdeling, Safmarine, overtaget af A. P. Møller. S. A. WATERBERG er et af en serie på fem containerskibe, der i 1977-79 blev leveret fra franske værfter til Safmarine. I 2001 blev skibet døbt om til MAERSK CONSTANTIA. Her ses det under navnet S.A. WATERBERG ud for Cape Town med Taffelbjerget i baggrunden.

(Foto: A. P. Møller)

containerskibe, 200.000 containere og 16 havneterminaler.⁸⁵⁾ Maersk fik altså nogle terminaler med i købet, resten beholdt CSX Corporation lidt endnu, hvorefter de blev solgt til Dubai DP World.⁸⁶⁾

De havne, Maersk overtog fra Sea-land,

M/S S. A. WATERBERG, a container ship of 50,017 d.w.t. delivered in 1979 from Chantier de Navale de La Ciotat to the South African Marine Corp. Ltd. In 1999 the S. A. WATERBERG, together with the entire South African Marine Corp. Container division Safmarine, was taken over by A. P. Møller. The S. A. WATERBERG is one of a series of five container ships that were delivered from French shipyards to Safmarine in 1977-79. In 2001 the ship was renamed MAERSK CONSTANTIA. Bearing the name S.A. WATERBERG it can be seen here off Cape Town with Table Mountain in the background. (Photo: A. P. Møller)

blev lagt sammen med A.P. Møllers øvrige havneterminaler, der fra 2001 blev samlet under navnet APM Terminals.⁸⁷⁾ I årene efter blev nye terminaler åbnet i Århus og Yokohama, ligesom der blev erhvervet andele i havneterminaler i Pipavav i Indi-

en, Puerto Cabello i Venezuela, Rotterdam, Los Angeles, Shanghai, Luanda Angola, Qingdao Kina, Port Quasim Pakistan samt flere andre steder. I juli 2007 åbnede Maersk Line en ny terminal i Tanger med 1600 m kaj og 16 portalkraner, der skal supplere den nærliggende terminal i Algeciras.⁸⁸⁾ Næsten samtidigt med åbningen af havnen i Tanger, åbnede også APM Terminals nye havneanlæg i Portsmouth Virginia, i hvert fald uofficielt idet anlægget i august måned tog imod sit første skib. Den nye terminal, der bliver den tredjestørste på USA's østkyst efter Newark og Charleston, har kostet omkring 2,5 milliarder kr. Den er beregnet til at modtage 1,2 mill. TEU om året, men den kan hurtigt udbygges til at modtage 2 mill.⁸⁹⁾ I dag driver APM Terminals 45 havne, medens 13 nye er på vej. APM Terminals er i dag med en markedsandel på 6,8% (2004) verdens tredjestørste havneoperatør kun overgået af Hutchison i Hong Kong og PSA i Singapore.⁹⁰⁾ APM Terminals, der har sit hovedkontor i Holland, håndterer i dag 28 millioner containere om året. Mellem 60 og 70% af containerne kommer fra Maersk Line, medens resten kommer fra andre rederier.⁹¹⁾

Med købet af Sea-Land, der i modsætning til Safmarine Container Lines N.V., blev lagt direkte ind under Maersk-Sea-Land, som det kom til at hedde, fastslog A. P. Møller sin position som verdens største containerrederi. Maersk Line beskæftigede nu omkring 250 containerskibe med ca. 600.000 containere. Målt på containere rådede nummer to Evergreen Line over ca. 300.000 medens tre og fire P&O Nedlloyd

og MSC rådede over henholdsvis 270.000 og 225.000 containere.⁹²⁾

I august 2005 foretog A. P. Møller så yderligere et opkøb. Denne gang det hidtil største, idet rederiet for en pris af 2.9 milliarder \$ overtog verdens tredjestørste containerrederi, P&O Nedlloyd, med 13.000 ansatte, mere end 150 containerskibe og 400.000 containere.⁹³⁾ Efter overtagelsen kom Maersk-Sea-Land til at sidde på omkring 18% af verdens containerskibsflåde. Da det nye rederi næppe kunne hedde Maersk-Sea-Line-P&O Nedlloyd, gled Sea-Land ud og A. P. Møllers containerservice hed igen Maersk Line.⁹⁴⁾

Efter overtagelsen af P&O Nedlloyd var listen over verdens ti største containerrederier som følger:

De ti største containerrederier januar 2006

Rederi	Antal containere
1: Maersk	1.665.272
2: MSC	784.480
3: CMA-CGM	507.954
4: Evergreen	477.911
5: Hapag-Lloyd	412.344
6: China Shipping	346.493
7: APL (NOL)	331.437
8: Hanjin/Senator	328.794
9: COSCO	322.326
10: NYK	302.213

(Kilde: BRS-Alpaliner 2006 og Supply brain.com)
Af listen fremgår det, at Maersk Line nu er suverænt det største containerrederi. Det eneste amerikanske rederi, der er tilbage, er APL, men det er ejet af NOL i Singapore. Evergreen Line er nu nede på en fjer-

deplads, det franske CMA-CGM ligger som nummer tre, medens det Genevebaserede MSC, nu er verdens næststørste containerrederi.

De ti største containerrederier sidder i dag på ca. 49% af markedet. I perioden 1996-2006 er antallet af containere vokset med 77,4% fra 5.150.000 til 9.135.000 TEU, og containerrederierne har udvidet deres samlede flåder med samme procent-sats.

Kampen gælder markedsandelene, og væksten sker via organisk vækst, men især igennem opkøb og fusioner. Maersk Line er forrest efter sine opkøb af først Sea-Land og dernæst P&O Nedlloyd, men det franske rederi CMA CGM har også udvist kraftig vækst via bl.a. opkøb af rederiet Delmas, medens Hapag-Lloyd via opkøb af CP-Ships har fordoblet sin markedsandel. MSC har næsten tredoblet sin flåde, medens det japanske rederi NYK, og for øvrigt også MOL og K Line til dels har stået i stampe. Det kinesiske COSCO samt Hamjin Shipping fra Korea er gået noget tilbage, medens China Shipping Line har haft en kraftig vækst.

Maersk Lines hårdeste konkurrent, MSC, er de sidste 15 år vokset med en organisk vækst på ca. 15% om året mod Maersk Line, der har haft en organisk vækst på ca. 8%. MSC har en anden strategi end Maersk, idet rederiet i højere grad satses på billige second-hand skibe, og på et kunde-segment, hvor kunderne er tilfredse med at få leveret varen billigt, men til et cirka tidspunkt. Maersk satses i højere grad på kunder, der kræver stabilitet i leverancer-

ne. Investeringerne i MSC har været store, regnskaberne er ikke tilgængelige, men i dag er rederiet, der i 2005 rådede over ca. 250 containerskibe, den største konkurrent til Maersk Line, og stabile leverancer eller ej, i de sidste 10 år er MSC via kundeafstemninger i Lloyds List fire gange blevet udnævnt til det bedste containerrederi.⁹⁵⁾

I august 2005, før Maersk overtog P&O Nedlloyd, havde de to rederier tilsammen en markedsandel på 17,7%.⁹⁶⁾ Købet af P&O Nedlloyd var en satsning, containermarkedet var i top, så det var dyrt, men beregninger havde vist, at det var billigere at købe sig til den ønskede vækst, end det ville være, hvis man skulle have bygget det tilsvarende antal skibe.⁹⁷⁾

Opkøbet er måske også sket lidt hurtigt, eller på et teknisk uheldigt tidspunkt, for de to linjer var begge ved at udrulle et nyt edb-system, og efter sammenslutningen har de to nye systemer haft en del problemer med at tale sammen. Der gik, så vidt man forstår, og på godt gammelt dansk »kage« i den meget vigtige del af systemet, hvor kunderne går ind og bestiller containere til transport for sig selv og andre. Containere kom ikke, de kom for sent, eller de kom til tiden, men i den forkerte havn. I alt skønner man, at rod i systemerne samt P&O-kunder, der har søgt til andre rederier, for stadig at kunne opretholde en transportforbindelse via to rederier, har kostet Maersk Line et tab, der svarer til håndteringen af ca. 1 million containere⁹⁸⁾

Den 27. juni 2006 måtte A. P. Møller, til dels grundet problemerne med samkørin-

gen af Maersk Line og P&O Nedlloyd, da også, noget usædvanligt for dette rederi, anmelde til Københavns Fondsbørs, at rederiet nedjusterede årets forventede overskud med omkring 5 milliarder, og at forventet overskud for 2006 dermed ville blive ca. 40% lavere end overskuddet for 2005.

Uanset problemerne med de to rederier, så var 2006 et hårdt år for containertrafikken. Indtægterne faldt 6% medens brændstofpriserne steg med 35%. Til gengæld steg mængden af varer mellem Asien og Europa med 14% og mellem Asien og USA med 11%, hvilket dog i nogen grad blev modsvaret af udbuddet af containerskibe. Omkring årskiftet 2006/2007 begyndte det dog at lette noget. I december blev Far Eastern Conference enige om at hæve fragtraterne på en TEU mellem Europa og Asien med 1.130 kr.,⁹⁹⁾ og 2007 indledtes med pæne stigninger i fragtraterne.¹⁰⁰⁾ Det skulle de også gerne, for et fald på bare 1% koster et rederi som Maersk Line et tab på 1 milliard.¹⁰¹⁾

Senere blev forudsigelserne dog lidt mere dystre, og man forventede et fald i containerfragtraterne for både 2007, 2008 og 2009. Et fald, der sammen med Maersk Lines faldende markedsandel specielt i USA, kan have været med til at fremkalde det tidlige chefskift, vi i sommeren 2007 så i A. P. Møller.¹⁰²⁾

Hen over sommeren kom der så nye prognoser. I andet kvartal af 2007 voksede Kinas økonomi med ca. 12% sammenlignet med samme periode i 2006, og for eksporten var stigningen på 27,6%. Der var et

samtidigt fald i forbruget i USA, men det blev opvejet af stigende forbrug i Europa. I juli 2007 kom så meddelelsen om, at Far Eastern Freight Conference havde meddelt, at fragtraterne mellem Europa og Fjernøsten skulle sættes op med 300 \$ pr. container fra de nuværende 1.550 \$.¹⁰³⁾

Hvordan det vil komme til at udvikle sig, er derfor svært at sige, for tallene svinger en del fra måned til måned. Hovedproblemet drejer sig om mængden af tonnage over for udbud og efterspørgsel. En tommelfingerregel siger, at hvis den økonomiske vækst er på f.eks. 3%, så vil verdenshandelen stige med 6% og behovet for containertransport med 9%.¹⁰⁴⁾ Omvendt vil det så sige, at hvis væksten i containertransport som forventet vil stige med 14,7% i 2007, så skal den økonomiske vækst samme år være 4,9%, før det løber rundt. Så må fremtiden så vise, om det kommer til at holde stik.

Et meget vigtigt konkurrenceelement fremover kan også blive APM Terminals og ejerskabet til havne. For med stigningen i antallet af containerskibe kan man nemt risikere, at der bliver mangel på kajplads i containerhavnene. Med ejerskabet til alle de havne og terminaler, der er ejet af APM Terminals, har Maersk Line sikret sig, at uanset hvordan det kommer til at gå, så kan Maersk Lines skibe altid komme til kaj til tiden og få losset og lastet. Det sikrer, at kunderne får deres containere hurtigst muligt og til tiden, hvad rederier, der ikke har ejerskab til egne havnefaciliteter, vil have betydeligt sværere ved at garantere.



M/S AXEL MÆRSK containerskib leveret 2003 til Maersk Line fra værftet i Lindø. Skibet der er på 109.000 tdw., kan medføre 6.600 TEU inklusive 700 reeferplugs og har desuden aptering til 10 kadetter. Her ses AXEL MÆRSK syd for Seattle med Mt. Rainier i baggrunden.
(Foto: A. P. Møller)

M/S AXEL MÆRSK, a container ship delivered in 2003 to Maersk Line from the Lindø Shipyard. The ship, which is 109,000 d.w.t., can carry 6,600 TEU including 700 reefer plugs, and as well as this has accommodation for 10 cadets. Here the AXEL MÆRSK can be seen south of Seattle with Mt. Rainier in the background. (Photo: A. P. Møller)

Jo længere og mere usikker transporttid man har, jo større er man nød til at have sit lager, og det er dyrt. Så dyrt at flere kunder er villige til at betale ekstra for en hurtig og sikker leverance. Det kan være baggrunden for, at Maersk Line i januar 2007 annoncerede en ny ekspressrute mellem Kina og Europa, hvor varerne kunne være fremme på kun 21 dage.¹⁰⁵⁾

Det er derfor alt for tidligt at sige noget om, hvordan det på sigt vil komme til at gå med sammenlægningen af Maersk Line og P&O Nedlloyd. I Maersk tror man dog på fremtiden, så 2006 var også året, hvor rederiet modtog EMMA MÆRSK på 156.097 tdw., der er anset som verdens største containerskib. Motoren leverer 110.000 bhk, der sikrer, at skibet kan holde en servicefart på 25 knob. Skibet har, som der er tradition for i rederiet A. P. Møller, kun én skrue – og sikken en – den er støbt i Mecklenburg, har 6 blade og vejer 131,5 ton. Diameteren er 9,6 meter, så de måtte fjerne den ene række træer i en allé, for at få den ud fra fabrikken. Når den drejer, foregår rotationen ved spidsen af propelbladene med 53 m/s eller 191 km. i timen. Skrueakslen er 120 meter lang og vejer 605 ton, men det er der plads til, for EMMA MÆRSK er næsten 400 meter langt, og det laster 11.000 TEU, officielt. I virkeligheden ligger det måske omkring 12-14.000 TEU.¹⁰⁶⁾

Containerrevolutionen

For ca. 50 år siden tilbragte et traditionelt stykgodsskib omkring 50% af tiden i havn. En traditionel kran kunne tage fra to til

fem tons, og et gæng på ni mand kunne håndtere ti tons i timen. Åbning af luger, »re-stowing« af gods i lasten, dårligt vejr og pauser kunne tage omkring 20%, så i realiteten blev der kun arbejdet 80% af arbejdstiden, og håndteret gods i timen blev dermed ca. otte tons.¹⁰⁷⁾ Hertil skulle man så lægge skader på godset, fra uheld og til skader forårsaget af »hooks«. Svind eller simpelt tyveri krævede også sin del.

At have et traditionelt stykgodsskib liggende i havn var dyrt. Skibe tjener som bekendt ingen penge, medens de ligger stille, og hvad værre var, udgifterne til havneophold blev ved med at stige. Efter 1960 tog stigningen for alvor fart, hvad kan ses af nedenstående tabel over havneudgifter 1870-1970.

(Indekstallene er udregnet efter 1870-priser)

1870	100
1940	468
1960	647
1970	1989

(Kilde: Conway History of the Ship side 42)

Mere end halvdelen af driftsomkostningerne ved det enkelte skib blev slugt af lønninger til søfolk og havnearbejdere. Samlet kostede havneudgifter op imod 70% af skibets driftsomkostninger. På baggrund af de tal, og undersøgelsen nævnt på side 76, der viste, at det i flere tilfælde var billigere at sende godset med fly end med skib, kan det ikke undre, at den internationale søtransport omkring 1970 var klar til en større omvæltning, og det var, hvad der skete med introduktionen af containeren.



M/S EMMA MÆRSK, containerskib leveret til Maersk Line i 2006 fra værftet i Lindø. EMMA MÆRSK, der er på 156.907 tdw., er p.t. verdens største containerskib. Skibets maskine er en dieselmotor på 14 cylindere med 110.000 HK fra finske Wärtsilä, hvilket giver skibet en marchhastighed på 22 knob.

Officielt kan skibet medføre 11.000 TEU, men inden for branchen anslås det, at skibe måske kan laste op imod 14.000 TEU. Usikkerheden skyldes, at man i Maersk Line beregner kapacitet ud fra en gennemsnitsvægt pr. container på 14 tons, medens man i andre rederier beregner kapaciteten ud fra det antal containere, der fysisk er plads til om bord i skibet.

Verdens næststørste containerskib er XIN LOS ANGELES, der i 2006 blev leveret til China Shipping Company fra Samsung Heavy Industries Ltd. Korea. XIN LOS ANGELES er det første af en serie på otte skibe på 115.000 tdw., der kan laste ca. 9.960 TEU. Flere andre containerrederier har også skibe i ordre i størrelsen ca. 11-12.000 TEU. Containerskibe er dog, sammenlignet med traditionelt byggede skibe, meget åbne konstruktioner med meget store lasteluger. Der opstår derfor nemt problemer med de belastninger og vridninger, som så store containerskibe kommer ud for, når de går gennem søen. På den baggrund er det derfor et spørgsmål, om containerskibe i de nærmeste år vil blive meget større end disse.

(Foto: A. P. Møller)

M/S EMMA MÆRSK, a container ship delivered to Maersk Line in 2006 from the Lindø Shipyard. The EMMA MÆRSK, which is 156,907 d.w.t., is at the moment the world's largest container ship. The ship's engine is a 14-cylinder diesel engine with 110,000 h.p. from the Finnish Wärtsilä yard, which gives the ship a cruising speed of 22 knots. Officially the ship can carry 11,000 TEU, but in the shipping branch it is estimated that it might be able to carry as many as 14,000 TEU. The uncertainty is due to the fact that Maersk Line calculate their ships' capacity on the basis of an average weight per container of 14 tons, whereas other shipping companies calculate their ships' capacity on the basis of the number of containers that there is physically room for on board the ship.

The world's second largest container ship is XIN LOS ANGELES, which was delivered to the China Shipping Company in 2006 from Samsung Heavy Industries Ltd., Korea. XIN LOS ANGELES is the first of a series of eight ships of 115,000 d.w.t. that can carry 9,960 TEU. Several other container shipping companies also have ships on order with capacities around 11,000 – 12,000 TEU. Compared with traditionally built ships, however, container ships are very open constructions with very large cargo hatches. This means that problems can easily arise with the strains and torsional stress that such large container ships are subject to when they sail the seas. In the light of this one could ask whether it is likely that container ships will get much bigger than these in the coming years.

(Photo: A. P. Møller)

Malcolm Maclean fik æren for at have opfundet den, men det var nok tiden, og ikke mindst omkostningerne forbundet med havneophold, der var den egentlige opfinder.

Med introduktionen af containeren faldt den tid, et skib tilbragte i havn, fra omkring 50% til under 10%, og transportudgifterne faldt til under 1% af varens pris. Den mængde gods et gæng havnearbejdere kunne håndtere steg med mere end tyve gange, og man havde derfor også beregnet, at containerne ville reducere behovet for havnearbejdere med ca. 30%. Det rigtige tal blev omkring 75%.

Til gengæld krævede overgangen til containertrafik så store investeringer, at mange rederier ikke havde råd til at være med. Flere bukkede under, medens andre, som vi har set ovenfor, blev opkøbt eller opslugt af andre. Der skulle investeres i dyre cellecontainerskibe, kraner, kajanlæg og containere. Af de sidste skulle man have mange – rigtig mange – i Maersk Line regner man med at 33% af linjens containere befinder sig om bord i skibene. 33% står parkeret i havne eller hos kunder, medens 33% befinder sig under transport med jernbane eller lastbil. Alene det sidste kræver omkring 300.000 lastbiler.¹⁰⁸⁾

Med containeren faldt transportprisen så meget, at der ikke mere er et naturligt tilhørsforhold mellem produktions- og forbrugssted. Varerne kan nu produceres, der hvor det er billigst, og derefter sendes med containere til det sted, hvor de skal forbruges. Et par sko til 35 \$ kan transporteres fra

Asien til USA for kun 34 cent. For et fjernsyn er prisen ca. 11 \$ og for en motorcykel 90 \$.¹⁰⁹⁾

Prisfaldet på transport var så stort, at produktionen begyndte at flytte ud fra Europa og USA til specielt Fjernøsten, hvor nye fabrikker skød og skyder op overalt i Korea, Indien, Vietnam, Thailand og ikke mindst i Kina. Det betyder dog ikke, at f.eks. et fjernsyn så bliver produceret på en bestemt fabrik, men mere at alle underkomponenter til fjernsynet bliver produceret nøjagtigt det sted, hvor den underkomponent bliver produceret bedst og billigst. Alle underkomponenter bliver derefter sendt rundt med containere til de andre produktionssteder og efterhånden får man så bygget et helt fjernsyn. Alene delene til en sko, kan blive produceret op til tyve forskellige steder, førend de bliver samlet til en hel sko.

Underkomponenter til bilfabrikkerne i Europa og USA bliver produceret ude i Asien, og ikke alene det, men med den forsyningssikkerhed, der ligger i containertrafikken, er lageret også placeret ude i Asien, hvorfra delene bliver sendt til fabrikkerne i Europa og USA i takt med, at de skal bruges.

Containertrafikken flyttede de amerikanske og europæiske fabrikker ud til Asien. Tøj, fjernsyn, pc-ere, mobiltelefoner, legetøj, ikke mindst Barbiedukker, bliver nu produceret i Asien og sendt med containere til Europa og USA. Byen Dongguan i Kina, en by de færreste i USA eller Europa har hørt om, producerer i dag ca. 40% af alle de joggingsko, der bliver solgt i USA,

medens området Dalang i samme by producerer ca. 300 mill. sweatere om året, hvoraf de 200 mill. bliver solgt i USA.¹¹⁰⁾

Det var containeren, der åbnede op for, at Dongguan og Dalang og mange andre byer kunne få indledt en industrialisering og en industriproduktion, der har fået hele verden som markeder. Ligesom det var containeren, der åbnede op for, at vi alle nu kan købe stort set alt overalt. Heineken øl findes nu i ethvert supermarked i USA, ligesom Millers Genuine Draft kan findes i stort set ethvert supermarked i Europa, sammen med bøffer fra Texas eller Argentina, eksotiske grøntsager, legetøj, fjernsyn og pc-ere samt alle former for sko og tekstiler.

En af årsagerne til, at Maersk Line lægger deres nye store havneterminal på Østkysten af USA i Portsmouth Virginia, er da også, at supermarkeds kæden Wal-Mart har fordelingscentret for hele USAs østkyst i Virginia.

Hele butikskæder er blevet opbygget mere eller mindre på basis af den billige containerimport fra Østen eller andre steder. Butikker som Hennes & Mauritz, Jysk Sengetøjslager, Bauhaus, Silvan eller bare midterrabatten frem til kasseapparatet i vores lokale Netto kan alle sammen takke containeren for deres tilstedeværelse i vores samfund.

Kina er hovedproducenten, men allerede nu er der så småt ved at vise sig tegn på, at arbejdere og funktionærer i Kina i lighed med tidligere Japan og Sydkorea nu er ved at få så store lønstigninger, at produktionen er ved at blive for dyr. Kina er begyndt

sin opstigning mod højere velfærd og en mere avanceret teknologi og produktion, medens produktionen af de billige massevarer søger mod nye og billigere produktionssteder.

At produktionen er flyttet ud, og på en helt ny måde har bragt Asien ind som en vigtig del af verdensproduktionen og -handelen, ses også af følgende tabel over verdens største containerhavne fra 2005:

<i>Havn</i>	<i>Antal containere håndteret i millioner</i>
1: Singapore	23.192
2: Hong Kong (Kina)	22.427
3: Shanghai (Kina)	18.084
4: Shenzhen (Kina)	16.197
5: Busan (Sydkorea)	11.843
6: Kaohsiung (Taiwan)	9.471
7: Rotterdam (Holland)	9.287
8: Hamburg (Tyskland)	8.088
9: Dubai (Arabiske Emirater)	7.619
10: Los Angeles (USA)	7.485
11: Long Beach (USA)	6.710
12: Antwerpen (Belgien)	6.482
13: Quingdao (Kina)	6.307
14: Klang (Malaysia)	5.544
15: Ningbo (Kina)	5.208
.....	
50: Melbourne (Australien)	1.863

(Kilde: Wikipedia, the free encyclopedia)

Af listen fremgår det, at fem ud af femten havne er kinesiske. Største havn uden for Asien er dobbelthavnen Los Angeles/Long Beach, der nok burde ligge på en delt femteplads, samt Rotterdam på en syvendteplads. Newark ligger som nr. 17 og er

dermed uden for listen. Englands største containerhavn Felixstowe, ligger som nr. 29, Frankrigs største containerhavn, Le Havre, ligger som nr. 38. Den forholdsvis ukendte Italienske containerhavn, Gioia Tauro, helt nede på sydspidsen, ligger som nr. 26, hvilket gør den til Europas sjettes-tørste containerhavn, medens Maersk Lines containerhavn i Algeciras er nummer 25. Til sammenligning kan nævnes, at Skandinaviens største containerhavn Göteborg i 2005 håndterede 788.000 containere, hvilket svarer til ca. 40% af de containere, der håndteres af listens nr. 50 Melbourne.¹¹¹⁾

Det er heller ikke småting, et containerskib kan have med sig. Da EMMA MÆRSK i november kom til Felixstowe for første gang på sin jomfrurejse fra Fjernøsten til Europa, blev der losset 3.000 containere. I dem var bl.a. 12.300 MP-3 afspillere, 101 lædersofaer, 19.500 herre- og drengestrømper, 2.900 pige T-shirts samt 17 containere, der hver indeholdt 14 tons sudokuspil, radiostyrede biler og andet legetøj.¹¹²⁾

Og de mange tomme containere, der skal retur? Så vidt man kan skønne, er ØK's gamle hovedpine ved at være løst. For i dag produceres nye containere i Kina så billigt,

at det er billigere et lade de tomme containere stå tilbage i Europa, hvor de med tiden vel kan danne basis for en ny »scrap iron« fart mellem Europa og Fjernøsten, og så købe nye containere til de store containerskibe, hver gang de er i Kina.

Siden 1960'erne har den vestlige verden ivrigt diskuteret den bedste vej for den Tredje Verden, når det gjaldt udviklingen frem mod økonomisk vækst og velstand. Spørgsmålet var vigtigt og blev hurtigt en del af Den kolde Krig og konfrontationen mellem Øst og Vest og mellem kommunisme og kapitalisme. Der blev debatteret ivrigt af politikere, kommentatorer og forskere. Der blev ført krige både åbne med hære og lukkede via de forskellige landes efterretningstjenester, medens begge sider arbejdede på højtryk for at sikre, at det blev deres ideologi, der kom til at forme fremtiden for de pågældende områder.

I dag begynder vi så småt at være klar over, at den bedste og hurtigste vej mod målet, nok ikke ligger i at følge den ene eller den anden ideologi, men at løsningen måske skal findes i en aluminiumsboks med standardmålene: 20 fod lang, 8 fod bred og 8 fod 6 inches høj.

Litteraturliste

- Andersen, Svend Aage, Jeppesen, Hans, Johansen Chr. Hans: *Dansk Søfarts Historie* bind 7. København 2001.
- Andersen, Stig: *Møllers mand*. København 2006.
- Gardiner, Robert, ed.: *Conway History of the Ship: The Modern Ship*. London 1992.
- Bjerrum, Chresten A.: *ØK i uvejrs*. København 1993.
- Bonney, Joseph & Donovan, Arthur: *The Box that Changed the World*. New Jersey 2006.
- Corlett, Ewan: *The Revolution in Merchant Shipping 1950-1980*. London 1981.
- Cortzen, Jan: *Myten Møller*. København 1993.
- Cudahy, Brian J.: *Box Boats*. Fordham University Press 2006.
- Dansk Illustreret Skibsliste* 1981- 2007.
- Funch, Søren & Tüchsen, Henrik: *Manden de kaldte særlig egnet*. København 2006.
- Gardiner, Robert, ed.: *The shipping Revolution*. London 1992.
- Højbo, Flemming: *Det sidste kompagni*. København 1993
- Is Increased Ocean Container Capacity too much of a good thing*. Supply Brain Com.
- Johannesen, Ole Stig: *Kompagniets Skibe*. København 2007.
- Levinson, Marc: *The Box*. New Jersey 2006.

Tidsskrifter

- A. P. Møller, Årsrapporter. Herunder D/S Svendborg og D/S 1912. Diverse årgange.
- Aktieugebrev. Diverse numre.
- Berlingske Nyhedsmagasin. Nr. 16, 2007.
- Berlingske Tidende. Diverse numre.
- Børsen. Diverse numre.
- International Herald Tribune. 25. maj 2007.
- Jyllands-Posten. Diverse numre.
- Vikingen nr. 12. København 1950.
- ØK Årsrapporter. Diverse årgange.

Noter

- 1) Vikingen nr. 12. December 1950.
- 2) Se f.eks. Ewan Corlett): The Ship, The Revolution in Merchant Shipping side 10, hvor der står): »Perhaps the first post-war use of containers was by the United Steamship Company of Copenhagen.« I Marc Levinson): The Box nævnes på side 31 »The first ships designed for containers arrived in 1951 when Denmark's United Shipping Company opened a container service to move beer and foodstuffs among Danish ports.«
- 3) The Ship side 4.
- 4) The Shipping Revolution side 44.
- 5) The Box that Changed the World side 8.
- 6) The Box that Changed the World side 13.
- 7) Box Boats side 21
- 8) The Box side 38.
- 9) Den amerikanske Merchant Marine Act fra 1936 omfattede også design for en lang række standardtyper på både passager- og fragtskibe. Skibene var inddelt i typerne C1, C2, C3 og C4, der var henholdsvis ca. 7.000 tdw., 10.000 tdw. og 15.000 tdw.
Disse standardskibe var designet før krigen, og de var derfor adskilt fra de senere Liberty og Victorybåde, der også var inddelt i C1 til C4, men som var bygget på baggrund af et engelsk design.
- 10) The Box that Changed the World side 57.
- 11) The Box that Changed the World side 84-85.
- 12) The Box side 63.
- 13) The Box that Changed the World side 73-81.
- 14) The Box side 93-94 og Box Boats side 70-72.
- 15) The Box that Changed the World side 100.
- 16) The Box that Changed the World side 102.
- 17) The Box side 165.
- 18) The Box that Changed the World side 104.
- 19) Box Boats side 100-102.
- 20) Conway side 45 og The Box that Changed the World side 121.
- 21) Box Boats side 103.
- 22) Dansk Søfarts Historie bind 7 side 104.
- 23) Kompagniets skibe side 14.
- 24) ØK's Årsrapport 1980.
- 25) The Box that Changed the World side 106.
- 26) Mærsk manden og magten side 182.
- 27) Mand af Mærsk side 62 og Mærsk manden og magten side 62.
- 28) Møllers mand side 77.
- 29) Mærsk manden og magten side 183.
- 30) Mærsk manden og magten side 186.
- 31) A. P. Møllers Årsberetning 1974-1975.
- 32) The Box that Changed the World side 130.
- 33) The Box that Changed the World side 187.
- 34) Box Boats side 216 og The Box that Changed the World side 145.
- 35) The Box side 190.
- 36) The Box side 203.
- 37) Box side 214 Box that Changed the World side 136.
- 38) The Box side 217.
- 39) Box Boats side 130-131.
- 40) The Box that Changed the World side 139.
- 41) The Box side 216 og Box Boats side 130.
- 42) The Box side 229 og Box Boats side 136.
- 43) Kompagniets skibe side 208.
- 44) ØK's årsrapport 1975.
- 45) The Box side 232 og Box Boats side 148.
- 46) The Box that Changed the World side 153-155.
- 47) ØK i uvejr side 18-19 og 22.
- 48) ØK i uvejr side 26.
- 49) ØK's Årsrapport 1979.
- 50) ØK i uvejr side 35.
- 51) Møllers mand side 198.
- 52) Conway History of the Ship, side 51.
- 53) Dansk Søfartshistorie bind 7 side 215.
- 54) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1976.
- 55) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1979.
- 56) Mærsk Posten December 1978.

- 57) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1985.
58) Box Boats side 164.
59) Box Boats side 165.
60) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1986.
61) Møllers mand side 118.
62) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1987.
63) The Box that Changed the World side 153.
64) The Box side 242-243 og The Box that Changed the World side 160.
65) The Box that Changed the World side 164 og The Box side 244.
66) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1989.
67) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1991.
68) Kompagniets skibe side 15.
69) Det sidste kompagni side 144-145.
70) Det sidste kompagni side 163.
71) Det sidste kompagni side 174.
72) ØK's Årsberetning 1992.
73) Møllers mand sider 147-148.
74) Møllers mand side 149.
75) Møllers mand side 147-150.
76) Dansk Søfarts Historie bind 7 side 107 og Det sidste kompagni side 194.
77) Det sidste kompagni side 194-195.
78) Kompagniets skibe side 16.
79) Box Boats side 211.
80) Conway History of the Ship, side 50.
81) Box Boats side 174 og The Box that Changed the World side 184.
82) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1993.
83) Møllers mand side 222.
84) Box Boats side 188-190.
85) A.P. Møller beretning (D/S Svendborg) 1999.
86) The Box that Changed the World side 193.
87) A.P. Møllers beretning (D/S Svendborg) 2001.
88) Børsen 31. december 2004 og Søfart nr. 30-31 2007.
89) A.P. Møller beretning 2006, Berlingske Tidende 26. marts 2007.
90) Børsen 31. december 2004.
91) Jyllands-Posten 1. december 2006.
92) Box Boats side 198.
93) Jyllands-Posten 12. maj 2005.
94) The Box that Changed the World side 193.
95) Berlingske Tidende 13. maj 2005, Jyllands-Posten april 2003, Børsen 21. maj 2007 og The Box side 184-186.
96) Berlingske Tidende 22. november 2006.
97) Møllers mand side 292.
98) Berlingske Tidende 24. juli 2006.
99) Berlingske Tidende 1. december 2006.
100) Børsen 22. januar 2007.
101) Aktieugebrev nr. 6, 2006.
102) Børsen 25. juni 2007.
103) Berlingske Tidende 10. og 23. juli og Børsen 10. juli 2007.
104) Aktieugebrev nr. 24, 2006.
105) Berlingske Nyhedsmagasin nr. 11, 2007 side 34.
106) Søfart nr. 8, 2007.
107) The Ship side 9.
108) Møllers mand side 221.
109) The Box, forordet.
110) International Herald Tribune 25. maj 2007.
111) Dagens Industri 16. januar 2006.
112) Berlingske Tidende 14. November 2006.

Containers, in the form of standardised pre-fabricated boxes, jars or barrels have been known to us throughout most of our history. We could name the amphorae of the Mediterranean or the herring barrels of the Skåne Market. From 16th century Portugal we have hollowed out coconuts that were used for transporting pepper, and from early 20th century England we have small containers that could be carried both by ship and rail.

A shipping company called Seatrain was founded in the USA in 1929 that started a line service between New York and New Orleans. It was served by former tankers, which had been rebuilt so that all four decks could carry railway carriages, when these were lifted aboard by specially built cranes. In 1951 the Danish shipping company DFDS began carrying containers on their domestic routes. The company's two ships, M/S RIBERHUS and M/S AXELHUS, were built as traditional cargo ships, but now they began carrying crates that were painted blue (E-containers) as part of the company's new policy "from door to door with DFDS."

The world's first actual container shipping company was the American company Sea-Land. On 26th April 1956 the company's first container ship, S/T IDEAL-X, a rebuilt tanker with 58 specially built containers standing in one layer on the deck, departed from Newark. The following year the world's first specially built cellular container ship, GATEWAY CITY, also sailed from Newark.

The introduction of cellular container ships led to a complete reorganisation in the transport of general cargo. The ship had to be rebuilt, or if it was newly built it had to be designed with cell division all the way down through the hull, where the containers could be piled on top of each other in a stable fashion. In the case of deck containers a method had to be found whereby they could be fastened together in a safe way when they were

piled on top of each other as deck cargo.

All over the world harbours had to be rebuilt, from harbours with warehouses along the quays to harbours with large open parking areas where there was room for thousands of parked containers. Many harbours were phased out in favour of others, and in general a development began whereby the old centrally located harbours were replaced by new ones located far outside the towns, with easy access by motorway or railway, and where there was room for the large parking areas that containers needed.

The introduction of containers meant that the ships could be used much more efficiently. The time spent in harbour fell from about 50 % to under 10 %. Efficiency in loading and unloading increased 15 to 20 times, and the number of dockers that were needed was reduced by about 75 %. The price of transport fell to less than 1 % of the price of the product, which meant that production was moved to the place where the individual product or component could be produced the cheapest. The increased stability and safety of transport enabled factories in Europe and the USA to have their stores of components in Asia, from where they were shipped to Europe or the USA as they were needed in the production process.

The first actual container shipping company Sea-Land was located in the USA and it was soon followed by several American container shipping companies. Gradually shipping companies in Europe and Asia followed suit, while a large number of the original American container shipping companies disappeared. Reorganisation for container transport required very large investments. Many companies could not manage the reorganisation, and as a result they had to shut down or were taken over by other companies, while other companies stayed in business by merging their

container divisions. The shipping company U.S. Lines went bankrupt and the American President Line was taken over by the Neptune Orient Line in Singapore. In Japan the country's six largest shipping companies were merged into three companies, in France two of the country's largest shipping companies were merged, in Germany the shipping companies Hapag and Norddeutsche Lloyd merged, and in England the P&O container division merged with the Dutch NedLloyd.

Elsewhere large shipping companies were built up based on container traffic, e.g. in Taiwan the shipping company Evergreen Line, in China COSCO and China Shipping Company and in Europe a completely new shipping company was founded, the Mediterranean Shipping Company, which today is the world's second largest container shipping company.

The first Danish shipping company to venture into container traffic was Østasiatisk Kompagni (EAC), and they were later followed by A.P. Møller. The latter managed well enough, but the EAC ran into greater and greater difficulties, until

the company's container traffic was taken over by A.P. Møller's container division Maersk Line in 1993.

As well as the EAC Maersk Line also bought up Sea-Land, and this was followed later by the purchase of the South African container shipping company Safmarine and in 2005 the largest takeover so far, when A.P. Møller purchased P&O NedLloyd.

Today Maersk Line is the world's largest container shipping company, just as A.P. Møller with its APM Terminals is the world's third largest harbour operator. This ensures that the shipping company not only always has harbour space for its own ships, but also that it can still make a profit from container transport in times of economic uncertainty, no matter whose ships are being handled in the harbours operated by APM Terminals. This can be of great importance as things look today, when both prices and the market for container traffic are uncertain, and the final consolidation and selection of its future participants has not yet been determined.