



Bjergningsoperation, september 2007. Skibet kæntrade for få måneder siden, mens det lastede biler. Bjergerne konstruerede et særligt træksystem for at få skibet på ret køl i det snævre havnebassin. Træksystemet bestod af 15 store udliggerbjælker svejset på den ene skibsside (bagbords side) og forbundet til funderingsankre rammet 15 meter ned i havbunden. Hver udliggerarm blev forbundet til kraftige spil, så den samlede trækraft blev på 7.500 tons – eller som kræfterne fra 150 slæbebåde.

Foto Lise Astrup Frandsen

*Salvage operation, September 2007. The vessel capsized a few months earlier while loading cars. A special pulling system was created by the salvors for uprighting the vessel in the narrower port area. It consisted of 15 big cantilevers welded to one side of the vessel (the opposite side than seen here) and connected to pulling anchors piled 15 metres into the seabed. Powerful pulling machines were attached to each cantilever all together adding up to a pulling power of 7,500 tons – the power of 150 tug boats.*

Photo Lise Astrup Frandsen

Lise Astrup Frandsen

## SVITZER gennem 175 år

Lise Astrup Frandsen er uddannet etnolog og arbejdede fra sommeren 2007 til foråret 2008 på en jubilæumsbog om SVITZER.<sup>1</sup> Bogen var rekvireret af SVITZER gennem Københavns Bymuseum i anledning af firmaets 175 års virke. Virksomheden blev født i 1833 og er i dag en af verdens ældste og største ekspertvirksomheder i bjergning, bugsering og andre specialopgaver til søs.

Denne artikel bygger på arbejdet, der udmøntede sig i bogen *SVITZER safety and support at sea 1833-2008*. Arbejdet er baseret på sekundært kilde-materiale om den historiske udvikling, mens de nyere afsnit bygger på feltarbejde og interviews med medarbejdere på flere niveauer i SVITZER. Fokus i artiklen er virksomhedens udvikling i store træk, herunder større omvæltninger og udfordringer op til i dag.

### UDDRAG AF FELTDAGBOG:

#### **Belgien, 5.9.2007**

■ Klokken er halv syv en tidlig september morgen, og en usædvanlig kold morgenvind river i kinderne. Solen er stadig ved at stå op over kajen og kaster et smukt lys over det store vrug.

<sup>1</sup> Virksomheden blev startet under navnet Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise, men har igennem mange år fungeret under det kortere navn SVITZER, som jeg konsekvent vil benytte gennem artiklen.

Et fragtskib. 216 meter måler hun. Skibet skulle via Portugal til Afrika med et stort læs nye og brugte biler. Men da hun var ved at blive lastet gik et eller andet galt, og pludselig kæntrede hun. Skorstenen blev slået ind mod havnekannten, og skibet sank. Det gik hurtigt, men alle personer om bord nåede at komme ind på kajen.

Det er nu flere måneder siden, at skibet kæntrede, og bjergerne har allerede været i gang med arbejdet på vraget i to måneder. Skibet blev bragt på ret køl for blot et par dage siden; et arbejde som krævede stor forberedelse. Hun står nu på havnebunden 18 meter under vandoverfladen, og bjergerne kan fortsætte arbejdet på missionen om at få hende bragt flydende igen.

Der står en kæmpe kran på havnen, hvorfra der hænger noget, der ligner en jernkurv på 1 × 1 meter. "Hop op", får jeg at vide. Kranen skal fragte os over til vraget. Vi bliver hurtigt hejst højt op i luften, hvor der er en fantastisk udsigt over det hærgede skib, svæver over det øverste dæk med den ødelagte pool og skibets bro, og bliver sat af på et lavere dæk. Der er en klar linje af alger midt igennem skibet, som markerer den del, som har ligget under vand i månedsvis.

Jeg bliver fulgt ind på skibets lastdæk. Rumene er kæmpestore, og der ligger biler hulter



til bulter. Nogle er totalt smadrede, andre ser helt uskadte ud. Nogle er dækkede med alger, andre ikke. Det er et sørgeligt syn. På hver bil er der sat et klistermærke, der markerer hvor bilerne skal hen – der er mange til Luanda og Portugal, bemærker jeg. Bilerne skal nu skrottes alle sammen. På den måde sikres det, at der ikke bliver klunset noget fra bilerne. Det virker lidt absurd at skrotte de biler, der er helt nye og ser ubeskadigede ud. En af bjergerne åbner døren til en af dem, og den giver en velkendt lyd fra sig, som indikerer, at den er klar til en køretur. Bilerne bliver nu slæbt ud på dækket og over på en pram ved hjælp af en kran.

På de øverste dæk lugter der grelt af alger. I et af rummene ligger der videobånd ud over hele gulvet. Det må have været salonen. Jeg får at vide, at besætningen stadig kommer forbi og bjerger deres ejendele fra skibet. Nogle har boet der i 6 måneder, og nu er mange af deres personlige ting ødelagt. Der er også et stort rum, som ser ud til at have været en slags bar. Borde og stole er alle faldet ned i den ene side af rummet under kæntringen og bærer tydeligt præg af havnevandet.

◀ Dykkeren Gaby klar til at hoppe i vandet. Hans opgave i dag er at lokalisere nogle ventilationsskakter og måle dem, så de senere kan lukkes af. Bjergerne er i besiddelse af tegninger af skibet, men har ikke fundet skakterne der, hvor de er markeret på tegningerne. Dykkerkaptajnen følger Gabys bevægelser nøje fra dykkerbåden. De kommunikerer gennem en radio, og kaptajnen noterer de tal, som Gabys måler sig frem til. En reservedykker følger også opmærksomt operationen og er klar til at hoppe i vandet om nødvendigt.

Foto Lise Astrup Frandsen

Bjergningsteamet er på 12 mennesker lige for tiden. De har orange kedeldragter på og ser ud til at vide præcis, hvad de hver især skal gøre. De arbejder i mindre teams – et team arbejder fra en pram med en masse bjergningsudstyr. De er ved at gøre klar til at trække hundrede af meter af wire ind fra vandet, som skal leveres tilbage til det norske firma, det er lejet af. Dykkerteamet har base på en mindre båd med alt deres dykkerudstyr. De skal lukke ventilationsskakter til nogle tankrum, så skibet kan bringes flydende igen. En tredje gruppe arbejder på vrageets dæk med at få åbnet de ramper, som er spærrede af fastklemte biler, mens brandfolk holder skarpt øje med vraget. Bjergningsinspektøren synes at være over hele arbejdsfeltet på en gang jonglerende med walkie talkies, telefoner osv., mens han holder overblik over arbejdet og finder løsninger på akutte problemer. Efter blot disse få timer på stedet, hvor solen nu står formiddagshøjt på himlen, har jeg en klar fornemmelse af, at bjergningsarbejde er en helt speciel sag, som ikke kun kræver imponerende mængder hestekræfter, men også en helt særlig viden og ekspertise. ■

*The diver Gaby ready for a dive. His job of the day is to locate some ventilations shafts and measure them, so that they can be closed off. The salvors have drawings of the vessel, however the shafts are not where they are shown to be. The diver Captain is on board the diver boat following Gaby's moves accurately. They talk through a radio and the Captain notes Gabys' measurements. An emergency diver is also following the action closely ready to go in the water in case he is needed.*

Photo Lise Astrup Frandsen

## Sikkerhed til søs i verdens hjørner

SVITZER er i dag en verdensomspændende virksomhed. Den tæller over 4.000 medarbejdere, som hver dag arbejder med sikkerhed til søs på forskellige måder. Virksomheden blev bygget op omkring bjergning for 175 år siden, men i dag udgør bjergning kun omtrent 10-15 % af virksomhedens aktiviteter. Den største del af virksomheden er i dag bugsering. SVITZER har bugserbåde i større og mindre havne i mere end 35 lande verden over, bugserbåde ved olierigge eller platforme på åbent hav og på slyngede junglefloder, og bugserbåde som pligtskyldigt trækker kæmpestore konstruktioner, som eksempelvis borerigge og platforme, over de store verdenshave. SVITZER laver under termen emergency response/rescue service desuden beredskabsarbejde ved borerigge og platforme. Her ligger specialdesignede redningsbåde på vagt i alle døgnets timer klar til at rykke ud på sekunder, hvis der opstår en nødsituation.

SVITZER har sit hovedkvarter i København. Placeret i Nordhavn med en skøn udsigt over havnen og Trekroner, der minder om alle de år, hvor virksomheden har haft sin arbejdsgang herfra. På kontoret sidder der omkring 35 personer. Der er tale om direktionen samt eksperter i udvikling, teknik og økonomi. Virksomhedens overordnede arbejdsområder er struktureret inden for områderne bugsering, bjergning og emergency response/rescue service.

Bugsering er overordnet organiseret i tre hovedkategorier: havnebugsering, terminalbug-

sering og oceanbugsering. Havnebugsering er organiseret i otte regioner med hovedkontorer i Amsterdam, Cape Town, Dubai, Göteborg, Miami, Sydney, Singapore og Teeside. Fra hovedkontorerne koordineres alle slæbebådene i regionerne. Havneslæbebåde hjælper med bugsering af store skibe, som skal bruge assistance i havneområdet for eksempel ved manøvrer i smalle løb og med ankerhåndtering. Slæbebådene ligger på stand by i havnen i alle døgnets timer klar til hurtigt at rykke ud til assistance, når lodserne varsler om hvornår og til hvilken opgave, de skal bruges. Arbejdet udføres typisk efter faste tariffer afhængigt af størrelse på båden og den konkrete opgave.

Terminalslæbebåde er stationeret ved eksempelvis terminaler for olie eller naturgas, hvor bådene hjælper de store tankskibe i havnen, når de skal losse. Her udføres bugserarbejdet på længerevarende kontrakter, og en slæbebåd er gerne stationeret op til 15 år ved samme terminal. Ofte er terminalslæbebådene særligt udstyret til det område, de arbejder i, f.eks. er der isforstærkede både i isfyldte farvande. Andre slæbebåde arbejder ved borerigge og platforme, som både kan ligge på åbent hav eller tæt ved land. Her hjælper de med at flytte arbejdspramme og andre assistanceopgaver. De fungerer ligeledes på tidsbaserede kontrakter af forskellig varighed.

Oceanbugsering organiseres fra et hovedkontor i Amsterdam. Her bydes der ind på forskellige slags bugseringsopgaver. Typisk er det borerigge og platforme, der skal flyttes fra værftet til deres destination eller fra en desti-

nation videre til den næste. Nogle olieinstallationer ligger samme sted i årevis, mens andre flyttes til nye boresteder inden for måneder. Der er således bugseringsopgaver, som planlægges årevis forud i hård konkurrence med de andre bugseringsselskaber, og andre som planlægges og igangsættes på få uger. Der er ofte tale om bugsering over store afstande over verdenshavene, som kan tage månedsvist tilbagelægge, og der bruges ofte flere både til at varetage store opgaver. SVITZER har selv tre store oceangående bugserbåde og råder over yderligere fire gennem partnerskaber.

Hovedkontoret for bjergningsafdelingen er placeret i IJmuiden i Holland. Herfra koordineres alle SVITZERs bjergningsopgaver verden over. Hvis et skib har brug for assistance, annonceres det gennem et online kommunikationssystem, og bjergnings-selskaber begynder at indsamle informationer om opgaven og forbereder tilbud på arbejdet. Der kan være tale om akutte bjergningssituationer, hvor assistancen skal ydes så hurtigt som muligt for at redde menneskeliv, undgå voldsomme forværringer af situationen eller forhindre miljøkatastrofer. Det er afgørende for bjergningsarbejdet i dag, at forurening begrænses mest muligt. Det første, der sikres ved en bjergningsoperation, er en minimering af læk af olie og andre forurenende stoffer. Sådanne læk giver ikke blot økonomiske tab for skibsejeren, men har langt større miljømæssige konsekvenser, som ikke kan gøres op i penge. Ved akutte bjergningssituationer ydes hjælpen under Lloyds Open Form kontrakt, som indebærer, at bjergnings-



Oceanslæbebåden SVITZER SINGAPORE, der tidligere opererede under joint-venturenavnet SMITWIJS, er 75 meter langt med 22.000 hestekræfter og et pullertræk på 180 tons. Slæbet består af en lang slæbetrosse med et fjedrende forfang, en slags sap, for at give elasticitet i bølgegang.

Foto SVITZER

*The ocean-going tug SVITZER SINGAPORE, former operating under the joint venture name SMITWIJS, is 75 metres long with a 22,000 horsepower and a bollard pull of 180 tons. Tows are made using a long towing line with a stretcher to provide flexibility for the waves.*

Photo SVITZER

selskabet får dækket alle udgifter til operationen samt et honorar på minimum 25 % af det bjergedes værdi. Den egentlige bjergningstjeneste afgøres dog ofte først efter bjergningen har fundet sted, og det sker som regel gennem en særlig voldgift i London. Bjergninger som ikke er af akut art sættes i udbud på mere traditionel vis. Bjergningseksperter udarbejder



De moderne ESVAGT vagtskibe er særligt udrustet til at udføre offshoreopgaver, der omfatter ankerhåndtering, bugsering, levering af forsyninger og forhindring af forureningsulykker. Fotoet her er computergenereret og viser den nye generation af vagtskibe, der er i ordre lige nu.

Foto SVITZER

her en detaljeret bjergningsplan, som indeholder fortegnelser over, hvilket udstyr de skal bruge, hvordan det kan skaffes billigst muligt, hvor meget mandskab der er nødvendigt, og hvor lang tid operationen vil forventes at vare. Der tages i disse beregninger nøje forbehold for bjergningsoperationens specifikke forudsætninger – under hvilke forhold og omstændigheder bjergningen skal ske, i hvilket land, vand, vejrforhold o.s.v. Hvis SVITZER vinder kontrakten, sættes operationen i værk. Der bliver fragtet udstyr fra depoter til stedet, lavet aftaler om leje af udstyr fra underleverandører og ofte også iværksat konstruktioner af specialudstyr til opgaven. Et bjergningsteam, som

*The modern ESVAGT emergency response/rescue vessels are specially equipped for their offshore tasks including anchor handling, towing, running supplies and anti-pollution response. This photo is a computer generated image of the new generation of Area Rescue Vessels that are on order.*

Photo SVITZER

typisk består af mellem fem og 16 bjergnings-eksperter, bliver mobiliseret og er på et fly inden for få timer.

Emergency response/rescue service ved borerigge og platforme udfører SVITZER indtil videre kun i Nordsøen med hovedkontor i Esbjerg. Arbejdet varetages af firmaet ESVAGT, som SVITZER ejer 75 % af. ESVAGT har redningsskibe stationeret i Nordsøen inden for en 500 meters radius af olieinstallationerne, klar til at rykke ud på sekunder, hvis der skulle opstå en nødsituation. Det kan være i tilfælde af mand over bord, brand eller andre farer, som kræver evakuering af installationen. Besætningen på bådene holder desuden øje med, om

skibe kommer for tæt på en rig og derved udgør en sikkerhedsrisiko. I Nordsøen er der lovgivet om, at et sådan vagtskib skal være i stand by beredskab konstant på grund af Nordsøens lave temperatur og høje bølger, som gør oilearbejdet ekstra farligt. Flere af installationerne ligger over 100 kilometer fra kysten. Et vagtskib er kun inde på værftet hvert fjerde år. Besætninger med op til 18 folk ad gangen på de større skibe arbejder på vagtskift, der varer mellem 14 og 28 dage, og når de skal skifte vagt, sker det til søs. Den nye besætning sejler ud til vagtskibet og kommer over på skibet ved hjælp af en mindre båd kaldet Fast Rescue Craft. Den mindre båd kan hives op af og fires ned i vandet fra vagtskibet, mens der er folk i den. Der har i ESVAGT været en mangeårig tradition for at rekruttere personale, som har arbejdet med fiskeri, og besætningerne er fortrolige med at arbejde i Nordsøens temperamentsfulde vand. ESVAGT tæller i dag 25 skibe med otte topmoderne nybygninger på vej fra værft.

SVITZER er altså i 2008 en multinational virksomhed med operationer verden over. Virksomheden karakteriseres af en omstillingsparathed og en fleksibilitet, som gør det muligt at operere inden for principielt forskellige arbejdsområder med lignende kernekompetencer. Bjergningsarbejdet er blot en lille del af det operationelle felt i dag. Bjergningsafdelingen nyder godt af SVITZERs øvrige forretningsområder på den vis, at virksomheden allerede har materiel stationeret ved bugseringsafdelinger rundt omkring i verden. Desuden

er der gennem forretningsområderne udbygget et stort og stærkt netværk af samarbejdspartnere, som gør det nemmere for bjergerne at arbejde i nye områder og under forskellige omstændigheder. Bjergningsarbejdet er netop karakteriseret ved et enormt behov for omstillingsparathed, hvor den konkrete og fysiske situation spiller grundlæggende ind. Det bærer stærkt præg af at være katastrofearbejde, hvor omgivelserne følger tæt med i, hvad der foregår og stiller forskellige krav til en succesfuld bjergning. Det er derfor en stor hjælp at have netværk, som kender til områderne og kan lette arbejdsgange og kommunikation. Den store bugservirksomhed, SVITZER fører i dag, skaber en stabilitet i virksomheden. Hvor der i bjergning sættes store summer på spil, og der ofte går lang tid før bjergningslønnen kan indhentes, er bugsering en langt mere forudsigelig og stabil forretning. SVITZER har formået at konsolidere sig som en af de helt store aktører på den globale bugser-scene. Havnebugseringen udføres med samme standarder verden over, men arbejdet er hvert sted nøje lagt an på de lokale forhold. Der ansættes lokale medarbejdere på bådene og arbejdes efter de nationale forskrifter. Den globale færden er på den vis dybt afhængig af, at virksomheden formår at integrere sig med de lokaliteter, hvor der opereres. Emergency response/rescue service er et område, som har ekspanderet hurtigt og stadig indebærer et stort potentiale for vækst. I dag er det kun få steder i verden, hvor lovgivningen kræver vagtskibe i beredskab ved boreinstallationer, men et øget fokus på sik-



kerhed i branchen åbner for muligheder verden over. SVITZER har allerede manifesteret sig som eksperter på dette felt.

Der er altså tale om en global virksomhed med flere afgrænsede men relaterede arbejdsområder, som har gennemgået en rivende udvikling, siden virksomheden startede sine aktiviteter i 1833. Men hvad var SVITZER for en virksomhed, da den begyndte bjergningsaktiviteter for 175 år siden? Hvordan startede virksomheden op og under hvilke vilkår? Hvad kan siges at være de store træk og milepæle i virksomhedens udvikling? Og hvordan har virksomheden ændret sig og ikke mindst hvorfor?

### Historien om en bjergningsentreprenør

Emil Zeuthen Svitzer var kun 27 år, da han i 1833 realiserede sin idé om at gøre bjergning til sit levebrød. Han var vokset op i et præstehjem og blev som 14-årig handelslærling. Han arbejdede senere hos Jacob Holm – en driftig købmand med base på Christianshavn, som blandt sine aktiviteter drev et skibsværft. Efter at have fået borgerskab som grosserer i 1829 blev E. Z. Svitzer partner i trælasthandelen J. A. Lange & Co, som han overtog kort tid efter, da Lange døde. E. Z. Svitzer oplevede med trælasthandelen at se dele af sine investeringer gå tabt, da nogle af de skibe, som fragtede hans tømmer, forliste. Disse tab inspirerede til tanken om et professionelt bjergningsselskab. Et selskab som kunne assistere forulykkede skibe og begrænse de økonomiske tab.

Det var altså med en veletableret trælasthandel i baghånden, at E. Z. Svitzer startede sin bjergningsvirksomhed. Han havde herfra god erfaring med at vurdere og sælge tømmer og formentlig en stabil indtægt. E. M. Svitzer gik fra virksomhedens spæde begyndelse i partnerskab med styrmanden H. C. Larsen, som havde stor erfaring med sømandskab. De anskaffedes sig en gammel nordbåd fra Holmen, GAMMELHOLM, en kragejolle TRENDE BRØDRE og en 12 årsers gig.<sup>2</sup>

Bådene blev stationeret ved Kastrup. Øresund var et travlt område, da Kielerkanalen først blev bygget sidst i 1800-tallet. I 1832 passerede mere end 12.000 skibe Øresund.<sup>3</sup> Med Sundets lavvandsområder og store sten på havbunden, især ved Drogden og Flinterenden, var dette et ideelt sted at placere en bjergningsstation, da skibe ofte gik på grund eller forliste her. Af sikkerhedsmæssige grunde var de søkort, der var udarbejdet for området, vanskelige at få fat på. Regeringen skulle ikke risikere, at søkort kom i fjendens hænder, da kortene ville være en stor hjælp under angreb mod landet. Derfor navigerede sømænd så at sige de store træsejlskibe på kundskab og erfaring alene og uden faktisk viden om nye områder. SVITZER påtog sig ikke kun deciderede bjergninger af forliste skib, men assisterede også skibe, som var grundstødte men ellers uskadte og blot havde brug for assistance til at blive trukket fri.

<sup>2</sup> En gig er en stor robåd.

<sup>3</sup> Dansk Søfarts Historie 4 1814-1870, s. 114.



Havneslæbebåden SVITZER MENJA. Havnebugseringsopgaver i Danmark koordineres fra Göteborg. De fleste danske havne er ikke store nok til at have slæbebåde fast stationeret, og bådene jongleres derfor mellem havnene efter behov. Nogle af slæbebådene er desuden i stand til at udføre større bugseringsopgaver med store enheder over længere distancer. Disse opgaver omfatter slæb af skibssektioner omtrent 320 sømil fra skibsværfterne i Østersøen til Odense Stålskibeværft, hvor delene samles. Om sommeren er en eller to slæbebåde stationeret på Svalbard, Norges nordligste punkt.

Foto SVITZER

*The harbour tug SVITZER MENJA. Harbour towage operations in Denmark are as part of the Scandinavian region managed from Gothenburg in Sweden. Most of the ports in Denmark are not big enough for dedicated deployment of tugs and the tugs therefore rotate between the ports as required. Some of the tugs are also able to tow larger objects over longer distances. This work includes towing ship sections some 320 nautical miles from shipyards in the Baltic to Odense Steel Shipyard in Denmark, where the parts are assembled. In the summers one or two of the tugs are stationed in the most northern part of Norway Svalbard.*

Photo SVITZER

Bjergning var hidtil blevet varetaget af de lokale bjergelaug på kyststrækningerne. Bjergelaugene var typisk organiseret af fiskere, som mod en del af bjergfortjenesten stillede sig selv og deres både til rådighed, når et skib var i nød. For kystbefolkningen var nødstedte skibe på den vis en vigtig ekstra indkomst, der supplerede fiskeriet, og bjergelaugene var ikke venligt stemt over for idéen om et professionelt bjergningselskab. I 1827 var en lignende virksomhed startet op i samme område, men den lukkede blot tre år senere, da ejeren døde, og SVITZER var ved sin opstart den eneste virksomhed af sin slags i Danmark.

Skibsfarten var i 1830'erne voksende. Danmark led stadig af sine økonomiske tab som følge af krigen med England i 1807, hvor landet mistede størstedelen af sin flåde. Flåden var siden langsomt blevet genopbygget, og der blev sejlet store mængder korn til England, hvor den industrielle revolution var ved at vinde fodfæste. Siden reciprocitetsprincippet blev indført i 1824 nød danske skibe samme rettigheder i britiske havne som britiske skibe, hvilket gav gode eksportvilkår hertil. Skibene var på deres tilbagetur typisk lastet med kul. En anden stor importvare til Danmark var tømmer egnet til byggemateriale, som kom fra de skandinaviske og baltiske lande og blev fragtet gennem Øresund.

Det krævede ikke blot en stor skibsteknisk viden at skabe en forretning baseret på at assistere nødstedte skibe men også et skarpt forretningsøje. Der blev fra bjergningsstationen i Kastrup holdt godt øje med, om der var skibe,

som kunne have behov for assistance. Hvis et skib kom i nød, sejlede bjergerne ud til stedet og forhandlede med skibets kaptajn vilkår for at assistere det. Bjergningskontrakterne var typisk baseret på et 'no cure – no pay' princip, hvor SVITZERs bjergningsfortjeneste først blev afgjort i Sø- og Handelsretten efter bjergningen. Før bjergningsfortjenesten blev fastlagt, blev de bjergede værdier vurderet af søassurandører og ofte solgt på auktion. Disse forretningsvilkår, som har vist sig levedygtige ved akutte bjergninger helt op til i dag, krævede, at bjergerne på stedet hurtigt kunne vurdere bjergningens formodede profitmulighed. Deri skulle det vurderes, hvorvidt skibet kunne bjerges succesfuldt, hvordan, og hvilket udstyr det krævede. Ikke mindst var en estimering af skibets forventede bjergede værdi, inklusivt vrage og last, afgørende for, om bjergningen ville give fortjeneste. Bjergningselskabet satte på den vis store summer på spil for først lang tid efter at få afklaret bjergelønnen for arbejdet.

Hvis der blev underskrevet en kontrakt, kunne arbejdet gå i gang. Bjergningsbåden GAMMELHOLM var en bred og fladbundet båd, der egnede sig godt til bjergning, da den kunne sejles på lavt vand og dermed helt tæt på et grundstødt skib. Om bord på båden var der løftegier, kraftige spil og dampumper. Kragejollen blev brugt til at lægge dræg<sup>4</sup> ud med, og giggen blev brugt til at sejle frem og tilbage mellem skibet og kysten. I 1842 anskaffede firmaet sig Siebes nyopfundne lukkede

---

4 Mindre anker.



CAMILLA, købt af SVITZER i 1839, og IDA, SVITZERs første specialbyggede bjergningsskib fra 1848. IDA var opkaldt efter E. Z. Svitzers to hustruer, der begge hed det.

Foto H&S

*CAMILLA, bought by SVITZER in 1839, and IDA, SVITZER's first special built salvage vessel from 1848. IDA was named after E. Z. Svitzer's two wives, who shared the name.*

Photo DMM

dykkerdragt med hjelm. Dykning var på dette tidspunkt en risikabel sag. Der var ikke udarbejdet dykkertabeller for dykkersyge, og dykningen beroede på erfaring. Dykning var dog helt essentielt for bjergerne, da meget af bjergningsarbejdet foregik under vand. Dykkere blev brugt til at tætn huller i vrug og til at montere trosser, så skibet kunne trækkes fri. Der findes i kilderne også flere eksempler på

dykkersygesymptomer hos bjergningsdykkere. Symptomerne var typisk delvis lammelse, som kunne være for en periode eller permanent, men det skete også, at dykkere døde af dykkersyge.

Virksomhedens udvikling tog hurtigt fat. I 1839 købte selskabet bjergningsbåden CAMILLA og stationerede den ved Trekrøner. I 1848 lod selskabet sit første specialindrettede

bjergningsfartøj bygge, IDA, som ligeledes blev stationeret i Trekroners Havn. Kilderne viser at IDA og CAMILLA begge udførte bjergningsarbejde i Helsingør i 1850 med en sunken kuf<sup>5</sup> VROUW LIDIA AV EMDEN. Helsingør Havn blev i de følgende år en af hovedstationerne for bjergningsfartøjerne. I 1853 blev SVITZERs flåde udvidet med båden NANCY, som fik station i Frederikshavn. Herfra kunne bjergningsbåden drage nødstedte skibe til assistance på en stor del af den jyske østkyst og farvandet mellem Danmark og Norge.

### Damp teknologi og nye udfordringer

Op gennem den første del af 1800-tallet var store barke og skonnerter stadig de mest brugte skibstyper til søhandel. Dampskibe var begyndt at komme frem, men blev først for alvor benyttet som fragtskibe fra midten af århundredet. I henhold til statistisk tabelværk var der i 1857 kun 32 dampskibe med base i Danmark, hvoraf de 14 havde base i København.<sup>6</sup> Disse blev primært brugt til post og personfragt samt bugsering. Samme år lagde i alt 2.547 dampskibe til havn i Danmark, men tallet for sejl-skibe var helt oppe på 23.945.<sup>7</sup> Dampskibene var væsentligt større end de store træsejlskibe og kunne fragte op til ti gange så meget last. Dampskibenes størrelse og vægt var en ny udfordring for bjergningsselskabet, som medfør-

te et behov for større trækraft end de gamle bjergningsbåde kunne klare. De var først lavet af jern og siden af stål, hvilket krævede andre arbejdsredskaber til bjergningsoperationer end ved træskibene.

SVITZER imødekom udviklingen ved selv at anskaffe sig et dampskib, som kunne varetage de større bjergningsopgaver. Dampskibet blev erhvervet, da SVITZER selv bjergede det fra bunden af den svenske sø Väneren. Skibet som da bar navnet F.H. OF CHAPMAN blev betragtet som et totalt tab, men ved hjælp af al den kraft, SVITZER kunne mobilisere, som inkluderede en indsats af syv både og to løftepontoner, blev skibet succesfuldt bjerget. Vraget blev herefter købt af SVITZER og genopbygget som bjergningsskib med navnet SKANDINAVIEN. Bjergningsskibet blev også straks placeret i Kalmar i Sverige, hvorfra det kunne stå i spidsen for SVITZERs videre indvinding i de skandinaviske farvande. SVITZER erhvervede sig sidst i 1860'erne yderligere to bjergningsskibe, ØRESUND og HELSINGØR samt en hjuldamper HERTHA.

En anden konsekvens for SVITZER af fremvindingen af dampskibe viste sig hurtigt. Dampskibe kunne nemlig nemt assistere grundstødte og ellers skadefri skibe ved hjælp af sine maskinkræfter alene og blev derved en konkurrent til SVITZER. I og med at bjergningens var et svingende erhverv med periodevise arbejdsbelastninger og store økonomiske summer på spil, sikrede de mindre assistanceopgaver for grundstødte skibe SVITZER en vigtig indtægt. Med mulighed for at bruge dampski-

5 En hollandsk skibstype, der er fladbundet, bred i begge ender, to-mastet og grundgående.

6 Ifølge Dansk Søfarts Historie 4 var der minimum yderligere seks dampskibe med base i Danmark, dvs. 38 i alt, hvoraf 23 var privatejede og 15 offentligt ejede.

7 Dansk Søfarts Historie 4 1814-1870 s. 85+90.



be som slæbebåde til at trække grundstødte skibe fri, var en helt ny konkurrence dukket frem; dampskibene kunne nu udføre dele af bjergernes job uden specifik bjergningseksper-tise og ofte til billigere penge. Med denne nye konkurrence blev det i endnu højere grad end hidtil afgørende for SVITZER at være først til stede, der hvor et skib var i nød. SVITZER havde derfor behov for at finde en måde, hvorpå de kunne sikre deres chance for at være blandt de første, der fik nys om det nødstedte skibs position og tilstand og kunne være klar til at assistere. De allerede etablerede bjergningsstationer rundt omkring i Danmark og Sverige sikrede et stort operationsfelt, hvor skibene hurtigt kunne komme fra deres stationer til et nødstedt skib, når der var informationer om dets position.

SVITZERs første dampskib, SKANDINAVIEN, blev bygget i Göteborg i 1858 og forliste kun to år senere. SVITZER bjergede skibet fra bunden af Väneren, købte vraget og genopbyggede det som bjergningsskib. SKANDINAVIEN deltog i bjergningsoperationer indtil 1911 og forliste under Første Verdenskrig, mens det var i russisk tjeneste som ministryger.

Foto H&S

*SVITZERs first steamer, named SKANDINAVIEN, was built in Göteborg in 1858 and was wrecked just two years later. SVITZER salvaged the vessel from the bottom of the Swedish lake Väneren, bought the wreck and rebuilt it as a salvage vessel. SKANDINAVIEN participated in salvage operations until 1911 and was during the First World War wrecked while used by the Russians as a minesweeper.*

Photo DMM

Fra virksomhedens start havde SVITZER udarbejdet et vidtrækkende kommunikationsnetværk af lokale folk på kysterne, som mod en sum penge underrettede de professionelle bjergere, når et skib havde brug for assistance i deres område. Dette personlige netværk var en grundlæggende forudsætning for at opnå informationer om bjergningssituationer, da informationssystemer såsom telegrafen først blev udbredt i den sidste del af 1800-tallet. I 1877 udvidede SVITZER dette samarbejde ved at indgå kontrakter med de lokale bjergelaug, som stadig var aktive på kysterne. I henhold til kontrakterne skulle bjergelaugene kontakte SVITZER ved alle former for bjergningsopgaver i området mod betaling af en fast procentsats af bjergelønnen, gerne helt op til 50 %. Hvis de professionelle bjergere skulle få behov for

A/S Kn. S. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise,  
København.

KONTRAKT.



Imellem herr fisker Kaj Hansen, Gedser, og A/S Kn.S. Svitzers Bjergnings-Entreprise, København, (i det efterfølgende kaldet "Svitzers"), er dags dato indgået følgende kontrakt angående bjergning af skibe strandet på kysten af Falster - inklusive Gedser Rev og Schönheyder Fælle - med vest begrænset af en linie trukket i retningen retvisende nord/syd igennem anløvningssøjlen ved Sætre Marker, og på østkysten af Falster begrænset mod nord af en linie trukket i retningen retvisende øst/vest igennem Karenns Hølle.

§1.

I tilfælde af strandinger på ovennævnte kyststrækning såvel som i tilfælde af andre skibevarier i seen udfor dette distrikt stiller fisker Kaj Hansen sin motorbåd til disposition såvel nat som dag for Svitzers eller for herr fiskeeksportør Rosenlund Christensen, Gedser, som repræsentant for Svitzers.

§2.

Som vederlag for at holde båden til disposition erholder fisker Kaj Hansen af Svitzers en betaling af Kr. 125,- pr. måned, samt desuden en betaling af Kr. 225,- pr. dag for båden inkl. mandskab sålænge båden er i arbejde for Svitzers.

Tub eller havari, der måtte tilstede motorbåden, er for fisker Kaj Hansens egen regning og er Svitzers uvedkommende.

§3.

Fisker Kaj Hansen forpligter sig til ikke under nogen form hverken direkte eller indirekte at konkurrere med Svitzers med hensyn til bjergning, bugsering, vragsfiskeri eller lignende arbejde.

§4.

Denne kontrakt kan fra hver af parternes side opsiges med 3 måneders varsel til ophør den sidste i en måned, dog tidligst til ophør den 31. december 1953.

Gedser, den 22. januar 1951.

København, den 22. januar 1951.

Fisker

Kaj Hansen  
Gedser

Retten til Rosenlund Christensen  
og Sætre i København. 10

E.H. 2. Svitzers Bjergnings-  
Entreprise

H. Christensen

Bjergningskontrakter mellem lokale bjergelaug og SVITZER blev introduceret i 1877 og brugt indtil slutningen af det tyvende århundrede. I denne bjergningskontrakt fra 1951 mellem fisker Kaj Hansen og SVITZER indvilliger Kaj Hansen i at stille sin båd med mandskab til SVITZERs rådighed i tilfælde af grundstødning eller andre søulykker inden for et område ved Falster. Ifølge kontrakten modtager Kaj Hansen et fast månedligt beløb for dette samt en dagsrate, når båd og mandskab assisterer SVITZER. Kontrakten fastslår også, at Kaj Hansen ikke på nogen måde må konkurrere med SVITZER. Normalt blev disse kontrakter indgået med bjergelaug i stedet for med individuelle fiskere. I sådanne tilfælde skulle hvert medlem af lauget underskrive kontrakten.

Foto H&S

Salvage contracts between the local salvage guilds and SVITZER was introduced in 1877 and was used until the end of the 20th century. In this salvage contract from 1951 between the fisherman Kaj Hansen and SVITZER, Kaj Hansen agrees to put his boat including crew at SVITZER's disposal in case of grounding or other kinds of accidents in a specific coastal area at Falster. Kaj Hansen would receive a certain rate per month as well as a day rate, when the boat and crew were assisting SVITZER. The contract furthermore states that Kaj Hansen is not allowed to compete with SVITZER in any way. Usually these contracts were made with salvage guilds instead of individual fishermen. In those cases each member of the salvage guild would sign the contract similar to this one.

Photo DMM

ekstra mandskab eller materiel, ville dette blive skaffet fra bjergelaugene mod yderligere fastlagte tariffer. På den vis benyttede SVITZER de etablerede bjergelaug til sin fordel; gennem partnerskabet ville SVITZER have gode chancer for at få store dele af bjergningsoperationerne og sikre samtidigt lokal samarbejdsvillighed. Det må formodes, at de lokale bjergelaug også så klare fordele i samarbejdet. De var nu sikret indtægter for alle bjergninger i området. Dette skete desuden i en tid, hvor skibene var blevet så store og tunge, at bjergelaugene formentligt ville have problemer med at varetage større bjergninger selv uden professionel hjælp. Systemet med bjergningskontrakter bredte sig hurtigt i SVITZERs operationsfelter og viste sig funktionsdygtigt helt op til slutningen af 1900-tallet.<sup>8</sup>

### Overgangen til A/S

For at imødekomme den nye konkurrencemæssige udfordring og de tungere bjergningsopgaver satsede SVITZER yderligere på en udvidelse af deres virkefelt og dermed stærkere manifestering på de skandinaviske vande. Dette krævede investeringer; nye stationer med bjergningsskibe og mere mandskab, som kunne stå klar til at rykke ud når som helst. SVITZER blev d. 1. januar 1872 omdannet til

aktieselskab. Det var tidens store forretningsmand C. F. Tietgen, som var blevet indsat i bestyrelsen kort forinden for at stå i spidsen for omdannelsen af den gamle familievirksomhed til et aktieselskab. Tietgen var kendt for sine kundskaber inden for i den tid moderne virksomhedsstrategier og havde allerede ved indtrædelsen i SVITZERs bestyrelse erfaring i at omdanne store danske virksomheder til aktieselskaber.<sup>9</sup>

Alt selskabets bjergningsudstyr blev solgt til det nye aktieselskab for 220.000 rigsdaler. Udstyret var blevet vurderet af Burmeister & Wain til en værdi af 227.000 rigsdaler. Der blev ikke betalt for virksomhedens organisation, viden og etablering på virkeområderne, men altså kun for det fysiske materiel. Dette indikerer, at omdannelsen til et aktieselskab var en taktisk manøvre for at opnå en saltvandsindsprøjtning af kapital, og ikke en intention om at virksomheden skulle sælges ud af E. Z. Svitser og hans partners hænder. Der blev udstedt 80 aktier af 5.000 rigsdaler i virksomheden. Heraf blev 33 uddelt blandt E. Z. Svitser og hans partnere, hvoraf han selv fik syv aktier. Seks aktier gik desuden til dykkere og bjergere. E. Z. Svitser havde fra selskabets start lagt vægt på, at vigtige medarbejdere i firmaet havde en økonomisk interesse i foretagendet, og denne tradition blev altså inkorporeret i aktiefordelingen.

<sup>8</sup> Fra sidst i 1960'erne og igennem 1970'erne begyndte samarbejdet med bjergelaug at blive afviklet i takt med fremkomsten af moderne udstyr og transportmuligheder. SVITZER udviklede siden et stærkt samarbejde med Omø Bjergelaug, som helt til 1990'erne ydede ekstra mandskab til bjergninger hvor som helst når nødvendigt. Omø Bjergelaug blev betalt herfor på timebasis.

<sup>9</sup> Eksempler på disse er Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS), stiftet i 1866, og Burmeister & Wain, der bliver et aktieselskab samme år som SVITZER.

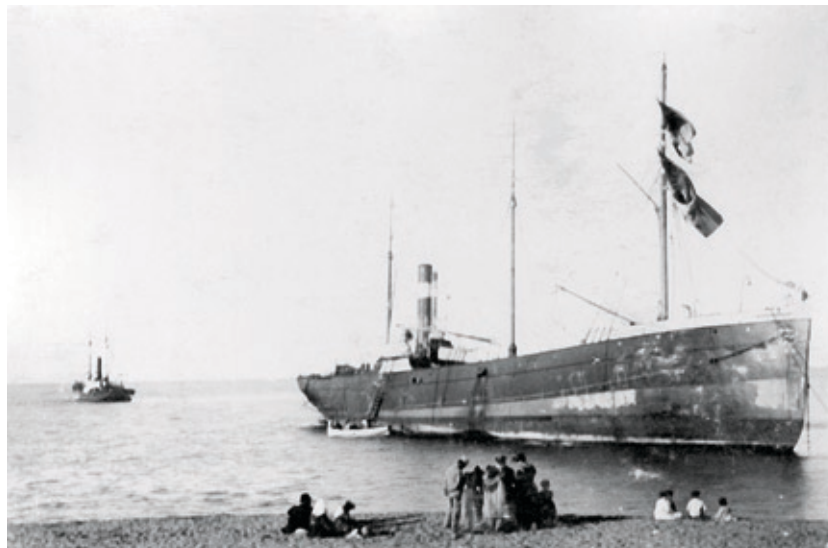


Det franske dampskib ATLANTIQUE grundstødt og flotbragt af EM. Z. SVITZER, der var SVITZERs første skib fast stationeret i Middelhavet fra 1889-1898.

Foto H&S

*The French steamer ATLANTIQUE grounded and salvaged by the vessel EM. Z. SVITZER, SVITZER's first vessel stationed in the Mediterranean from 1889 to 1898.*

Photo DMM



E. Z. Svitzer blev desuden forretningsfører i det nye aktiefirma. Bestyrelsen blev sammensat af nogle af Københavns ledende forretningsmænd, som tilsammen sad på 11 aktier. Der skete med denne konstellation ikke nogle voldsomme forandringer i forhold til ledelsen af bjergningsvirksomheden. Aktiemajoriteten var med 44 aktier holdt inden for bestyrelsen og de ledende personer i virksomheden. Disse aktier kunne ikke videresælges uden en generalforsamlings accept, og på den måde blev der holdt en vis kontrol over aktiemajoriteten.

Fortjenesten ved omdannelsen til et aktieselskab blev prompte brugt på investeringer. Der blev investeret i nogle aktier i bugservirksomheden De Forenede Bugsererselskaber og straks bestilt nybyggede bjergningsskibe: KATTEGAT, 1872, DROGDEN, 1873, FREDERIKSHAVN, 1875 og HERTHA, 1877. Disse skulle

tage konkurrencen op mod bugserbådene, som vandt hurtigt frem, og de muliggjorde tilsammen nye stationer ved Esbjerg, Thyborøn, Korsør og Lolland. Et citat, hvor E. Z. Svitzer motiverer bygningen af FREDERIKSHAVN i 1875 for bestyrelsen, giver et godt indtryk af den situation, bjergningsselskabet befandt sig i:

*“Da der i løbet av det sidste år til Helsingør, Helsingborg og København dels er bygget dels er under bygning bugserdampbåde, der, ihvorvel de ikke egentlig er bjergningsbåde eller bestemt er anskaffede til at bruges til bjergning, dog på grund av deres størrelse og hestekraft, 50 heste, i enkelte tilfælde kunne bruges ved grundstående skibe og således optræde som konkurrenter, da bjergningsselskabet på Gotland (d.v.s. den tidligere nævnt konsul Liljewalch) f.a. har forøget sin flåde med 2 skibe, og det således for bjergningsentreprisen*

Fyrskibet VYL ved Nymindegab, december 1909. Skibets ankre holdt ikke under en storm, hvorefter skibet blev kastet op på stranden.

Foto H&S

*The lightship VYL at Nymindegab in Denmark, December 1909. The anchors dragged during a storm and the vessel washed ashore.*

Photo DMM



*gælder om at være stærk ligeover mødende konkurrence, foreslår forretningsføreren bygningen af endnu et skib.”<sup>10</sup>*

Konkurrencen lurede altså som en konstant truende faktor for bjergningsvirksomheden i denne periode, og SVITZERs strategi var at tackle dette lige på gennem nye investeringer både i form af nye skibe samt opkøb i konkurrenter. En strategi som kom til at forme virksomhedens udvikling i mange år frem.

### **Internationale kampe og manifestering af operationsområder**

De følgende årtier var stærkt præget af den hårde konkurrence og SVITZERs kamp for en plads blandt de betydningsfulde aktører i branchen.

Der var efterhånden blevet implementeret en større søfartssikkerhed blandt andet gennem etableringen af flere fyr og bedre afmærkning samt hyppigere brug af lodser. Dette resulterede i færre bjergninger og hårdere konkurrence om at få operationerne i hus. Samtidigt trådte der fra 1880'erne nogle betydelige internationale konkurrenter ind på scenen. Blandt disse var det tyske selskab Nordischer Bergungs Verein, der blandt andet havde placeret tre bjergningsskibe på station i det sydlige Danmark og i SVITZERs fodspor også havde indledt samarbejde med de lokale bjergelaug.

I samme periode udfordrede det svenske foretagende Bergings- og Dykeri Aktiebolaget Neptun SVITZERs virke i Øresund. SVITZER tacklede denne udvikling ved at købe sig ind i begge selskaber og indlede et samarbejde i de fælles virkeområder – et ikke usædvanligt træk

<sup>10</sup> Grandjean 1947 s. 26



Det hollandske skib JOHANNA ramte en mine under Første Verdenskrig og blev repareret og bjerget af SVITZER.

Foto H&S

*The Dutch vessel JOHANNA hit a mine during the First World War and was repaired and salvaged by SVITZER.*

Photo DMM

i datiden. I 1889 indgik de samme virksomheder et samarbejde om et bjergningsskib stationeret i Marseilles<sup>11</sup>, og gennem lignende partnerskaber blev operationsfeltet senere udvidet helt til Kina, hvor det nybyggede bjergningsskib PROTECTOR blev stationeret i 1906.

Samarbejdet med den svenske virksomhed blev dog kortvarigt, og den trak sig ud af Middelhavssamarbejdet og tog atter konkurrencen op i Skåneområdet. For at sikre sig den bedste konkurrencemæssige position i området gik SVITZER så langt som til at etablere en telefonlinje fra Ystad til Åbekås, som sikrede hurtig kommunikation om potentielle operationer. SVITZER udvidede desuden sit operationsfelt i norske farvande med stationer langs den norske kyst, og indledte i starten af 1900-tallet samarbejde med de lokale kystbefolkninger i disse områder på samme vis, som de havde gjort i Danmark omtrent 30 år tidligere. Dette træk gjorde ikke kappestriden mellem de skandinaviske selskaber mindre bitter, og der tegnede sig i tiden flere kampe, som også blev tæt fulgt af den offentlige presse.

Den hårde konkurrencemæssige situation varede ved helt frem til Første Verdenskrig, hvorefter den kommende periode ligesom på alle andre områder blev stærkt præget af de to verdenskrige. SVITZER havde nok at lave under og mellem krigene. Danmarks neutrale

---

11 Senere medførte Første Verdenskrig, at den tyske partner trak sig ud af Middelhavssamarbejdet og SVITZER overtog dens fem skibe. De øvrige partnere fulgte tyskerne trop i henholdsvis 1928 og 1932, formentlig på grund af at der stadig var langt at skue til en profitabel forretning i området. SVITZER blev fortsat i området.



M/S «ESBJERG» salvaged by wreck-raising pontoons in the Baltic during the summer 1946.

Under begge verdenskrige havde SVITZER travlt med at fjerne vrage for begge krigens parter. På dette foto bjergter SVITZER skibet ESBJERG, der var stødt på en mine og sunket i Østersøen i juli 1945 under tysk kommando. To løftepontoner og fire bjergningskibe kom på opgaven, som varede fire måneder og blev afsluttet i august 1946.

Foto H&S

*During both world wars SVITZER was busy clearing wrecks from both parties of the war. On this photo SVITZER is salvaging ESBJERG, which had struck a mine and sunk in the Baltics in July 1945 while commanded by German forces. Two lifting pontoons and four salvage vessels were needed for the four months salvage operation completed in August 1946.*

Photo DMM

position muliggjorde det for selskabet at varetage bjergninger i deres operationsområder for begge parter i krigen. Flere bjergningskibe gik tabt i krigen, nogle ramte miner og sank, mens andre blev konfiskeret af parter i krigen.

I mellemkrigstiden manifesterede SVITZER sig desuden på bugserområdet. Det voksende etablerede bugseringsmarked udgjorde en stadig større trussel mod bjergningsvirksomheden, da de mindre bugseringsopgaver stadig var en vigtig supplerende indtægtskilde. I Danmark var det SVITZERs partner siden 1870'erne, De Forenede Bugseringskøbe, som

tegnede markedet. I 1923 løb SVITZER og De Forenede Bugseringskøbe imidlertid ind i nogle uoverensstemmelser. De Forenede Bugseringskøbe havde købt noget bjergningsmateriel af en konkurrent og forventede at sælge det videre til SVITZER. Men bjergningskøbet var ikke tilfreds med den fastlagte pris og manglede i øvrigt ikke udstyr. Det foranledigede De Forenede Bugseringskøbe til selv at begynde at foretage bjergningsoperationer i direkte konkurrence med SVITZER, som reagerede ved at anskaffe sig fire havneslæbebåde og tage konkurrencen på bugsermarkedet op.



Det svenske skib MANFRED af Verkeböck strandet ved Stenbjerg på Jyllands Vestkyst. Bjerget i marts 1930.

Foto H&S

The Swedish vessel MANFRED of Verkeböck stranded at Stenbjerg on the west coast of Jutland. Salvaged in March 1930.

Photo DMM

Konkurrencekrigen varede i fire år, hvorefter selskaberne fandt frem til en overenskomst og vendte tilbage til hvert deres operationsområde. SVITZERs nyerhvervede havneslæbebede blev herefter opereret gennem De Forenede Buggerselskaber. Dette blev starten på en mere aktiv indtræden på bugserområdet, som senere skulle komme til at udgøre SVITZERs hovedaktivitet.

### Enden på familiefirmaet

De Kampe blandt de internationale bjergningsaktører, som karakteriserede den sidste del af 1800-tallet, blev fulgt af en ikke mindre betydningsfuld intern magtkamp. E.Z. Svitzer døde i 1886, hvorefter hans sted- og svigersøn Hans Peter Johan Lyngbye havde overtaget den officielle ledelse af virksomheden. Lyngbye var søn af E.Z. Svitzers anden hustru fra hendes første ægteskab, og var gift med E.Z. Svitzers datter fra dennes første ægteskab. Ved sted- og svigerfaderens død havde han allerede ledet bjergnings- og trælastforretningen gennem 14 år. Da Tietgen, en fast støtte af Lyngbye, i 1898 pensionerede sig fra SVITZERs bestyrelse, fik det imidlertid indvirkning på virksomhedens ledelse. Bestyrelsen lagde nu vægt på at få ledelsen ud af familiens hænder og dermed også få etableret en klar adskillelse mellem bjergningsforretningen og trælastvirksomheden. De to virker havde hidtil delt kontor og været tæt integrerede. En nylig opdeling af de to virksomheders økonomi havde medført uoverensstemmelser mellem Lyngbye og medlemmer af bestyrelsen. Bestyrelsen og Lyngbye var desuden uenige om strategien angående samarbejdet med de lokale bjergelaug. I takt med udviklingen af moderne kommunikationssystemer og bjergningsvirksomhedens større geografiske manifestering var SVITZER begyndt at nedtone samarbejdet ved at reducere de lokale bjergelaugs procentdel af bjergningsfortjenesten. Hvor de f.eks. i Kalundborg ved samarbejdets indledning fik helt op til 50 % af alle bjergningsprofitter i området, blev det i 1884



S/S »MANFRED« of Verkeback, Sweden, stranded at Stenbjerg, westcoast of Jutland, exposed to the North Sea. Salvaged by S/S »GARM« in March 1930.

BELLONA strandet ved N. Tornby den 18. december 1924.  
Bjerget af SVITZER i januar 1925.

Foto H&S

*BELLONA stranded by N.Tornby on 18 December 1924.  
Salvaged by SVITZER in January 1925.*

Photo DMM

sat ned til 33 %.<sup>12</sup> Lyngbye advarede mod den drastiske reduktion af bjergelaugenes profit og understregede, at et godt samarbejde med kystbefolkningen stadig var essentielt for virksomhedens succes og omdømme. Bestyrelsen var af en anden mening og ville gerne anlægge en mere aggressiv linie.<sup>13</sup> Disse uoverensstemmelser fik konsekvens allerede samme år, som Tietgen gik af, da Lyngbye blev frataget sit ansvar som administrerende direktør. Han blev i

<sup>12</sup> Grandjean 1947, s. 36.

<sup>13</sup> I 1910 blev bjergelønnen for Kalundborg Bjergelaug således også reduceret til 17 %.

stedet tilbudt en post i bestyrelsen, men afviste dette. Lyngbye understregede ved sin afsked, at det var i strid med E.Z. Svitzers ønske at lade virksomheden træde ud af familiens hænder, og at familien aldrig havde ladet sig betale for afgivelse af ledelsen deraf.

### En branche under forandring

Mens branchen kun mødte relativt få markeds-mæssige forandringer i den første del af det 20. århundrede, kom den sidste del af århundredet til at præge SVITZERs operationer grundlæggende. Skibene blev større og mere



CP VALOUR bragt flot ved øen Horta i Azorerne i september 2005. Skibet gik på grund på en rejse fra Canada til Europa og blev hurtigt erklæret for totalforlist på grund af det hårde vintervejr. Der skulle en 86-personers bjergningsgruppe fra SVITZER og fire måneders arbejde på stedet til for at losse skibet og gennemføre flottagningen heraf.

Foto SVITZER

CP VALOUR taken off the island Horta in the Azores, September 2005. The vessel ran aground on a voyage from Canada to Europe and was soon declared a total loss due to rough winter weather. It required an 86 man salvage team for SVITZER and four months on location to unload the cargo and successfully re-float the ship.

Photo SVITZER

sikre, og nye navigationssystemer forebyggede ulykker. Gennem moderne kommunikationssystemer blev informationer om operationer hurtigt spredt til flere bjergningsselskaber, og der blev derved flere udbydere om arbejdet. Disse skift i markedet medførte vidtrækkende omstruktureringer i SVITZER. Det var ikke længere nødvendigt eller profitabelt at have bjergningsskibe og mandskab stationeret på spekulation<sup>14</sup> i særlige områder. Nu blev beregninger, profitvurderinger og udarbejdelse af tilbud udregnet på land af professionelle forretningsmænd og ikke som førhen af bjergnerne på bjergningsskibene ved det forulykkede skib. Bjergningsekspertes blev ligeledes

<sup>14</sup> Vendingen »at placere et skib på spekulation« bruges i branchen om at placere skibe et sted, hvor der forventes at være mulighed for operationer.

samlet på land eller på havneslæbebåde, klar til at rykke ud til en operation når som helst.

SVITZER afsøgte desuden nye operationsfelter og gik i 1970'erne ind på offshoremarkedet. Her udførte virksomheden forskellige offshoreopgaver, såsom oceanbugsering af store genstande og nedgravning af ledninger og kabler på havbunden. Der blev også investeret i kulpramme, som blev brugt til at fragte kul mellem Danmark, England, Holland og De Baltiske Lande, og der blev oprettet en dykker-service, der blandt andet lavede installations- og inspektionsarbejde under vand samt senere surveyopgaver.

SVITZER konsoliderede sig desuden yderligere på det danske bugseringsmarked i denne periode. I 1981 blev den resterende del af De Forenede Bugsererselskaber købt af virksom-



Bugsering i en australsk havn. Efter opkøbet af Adsteam i 2007 er SVITZER den største slæbebådsoperatør i Australien.

Foto SVITZER

*Towage operation in a port in Australia. Since SVITZER took over Adsteam in 2007 it is the biggest towage operator in Australia.*

Photo SVITZER

heden, og kort tid efter overtog SVITZER også bugseringsselskaberne Goliath og A/S Claus Jørgensens Bugserbåde. I 1983 tegnede SVITZER sig således med 53 skibe og 350 medarbejdere. Der var også i denne periode, at SVITZER indtrådte på beredskabsmarkedet emergency response/rescue service ved olieinstallationer i Nordsøen og indgik samarbejde med det nyetablerede foretagende ESVAGT.<sup>15</sup>

Allerede i midten af 1980'erne havde SVITZER altså formået at etablere sig på flere operationsområder, hvor der kunne drages fordel af virksomhedens ekspertise i at arbejde med komplicerede opgaver til søs. Det gamle bjergnings-selskab undergik desuden en anden stor forandring i disse år.

<sup>15</sup> Samarbejdet blev indledt i januar 1983.

I 1979 blev virksomheden en del af A. P. Møller-Mærsk Gruppen, som havde været investor i selskabet siden 1940'erne. I praksis betød det ikke store forandringer i det daglige arbejde. Der blev ikke foretaget ændringer i ledelsen og SVITZER finansierede fortsat selv sine investeringer.

Midt i 1990'erne skete der endnu et skift i SVITZERs virkeområder, denne gang med udgangspunkt i en modsat strategi af den, som blev realiseret 20 år tidligere. Der blev nu satset på få kerneområder og frasalg af de mindre perifere operationer, deriblandt kulpramme og survey-aktiviteter. Visionen var en geografisk ekspansion af kerneområderne: bugsering, bjergnings-operationer samt emergency response/rescue service. Den geografiske udvidelse af kerneområderne blev støttet af A.P. Møller-Mærsk





SVITZERs havneslæbebåde assisterer en LNG-tanker til kaj ved ELNG-terminalen i Idku Ægypten. For de fire ADS-slæbebåde med hver 65 tons pullertrækraft er det en rutineopgave at hjælpe sådanne tankskibe til og fra kaj i terminalen. SVITZER udfører også lodstjeneste og yder fortøjnings- og trosseføringsassistance i terminalen.

Foto SVITZER

SVITZER terminal tugs berthing a LNG tanker at the ELNG Terminal in Idku, Egypt. The four 65 tonnes bollard pull ADS tugs routinely assist such tankers with berthing and unberthing at the terminal. SVITZER also provides services of pilotage and mooring and line handling at the terminal.

Photo SVITZER

Gruppen, som satsede kapital til opkøb. I 1999 købte SVITZER det svenske bugseringsselskab Röda Bolaget, hvilket positionerede SVITZER

som den største bugseringsoperatør på skandinaviske vande. I 2001 erhvervede SVITZER sig endvidere det veletablerede hollandske selskab Wijismuller. Wijismuller var en stærk operatør på såvel bjergningsområdet som inden for havne-, terminal- og oceanbugsering, og virksomheden var, da SVITZER overtog den, noget nær dobbelt så stor som SVITZER selv. Sidste år, i 2007, erhvervede SVITZER sig sin seneste og hidtil største investering gennem opkøbet af den mere end 130 år gamle australske virksomhed Adsteam. Erhvervelsen heraf cementerede SVITZERs position som verdensledende.

### Afrunding

Der er langt fra de bjergningsoperationer, som E.Z.Svitzer byggede sin virksomhed op omkring i 1833, med en gammel flådebåd, en kragejolle og en gig, frem til den bjergningsoperation, jeg oplevede i 2007. Men grundlæggende indebærer bjergningsarbejdet det samme – skibet skal undersøges, repareres og bringes flydende igen. Så mange værdier som muligt skal reddes på den mest effektive og hensigtsmæssige måde. Men i dag sker bjergning under nogle drastisk forandrede vilkår. Hvor det i 1800-tallet var afgørende at have bjergningsskibe stationeret på spekulation for at være på rette tid og rette sted med det rette udstyr, fungerer det helt anderledes i dag. Moderne sikkerhedssystemer har medført langt færre forlis, og elektroniske kommunikationssystemer spreder informationer om forulykkede skibe til en vifte af internationale bjergningsseksperter. SVITZERs geografiske opera-

tionsfelt er desuden meget større end førhen; bjergningsmandskabet flyves verden rundt fra deres base på land, og meget af bjergningsudstyret lejes ind. Succeskriterierne for bjergning har desuden ændret sig væsentligt. Nu handler det ikke kun om at redde forlis, men også om at forhindre miljøkatastrofer, hvis skader ikke kan gøres op i penge. Ikke mindst er SVITZER et langt større og bredere foretagende i

dag med havne-, terminal- og oceanbugsering samt emergency response/rescue service som kerneområder. SVITZER er inden for disse felter, såvel som inden for bjergning, i blandt verdens ledende aktører – et faktum der bevidner historien om en virksomhed, der gennem snart to århundreder har formået at overleve ved at tilpasse sig forandringer og gribe muligheder for udvikling.

## LITTERATUR

Feldbæk, Ole et al. (red.)

“*Dansk Søfarts Historie*”, bind 4-7, 1998-2001

Frederichsen, Frederik

“*Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-entreprise. Oversigt over skibe ejet eller disponeret af Entreprisen i 150 år*”, København 1983

Grandjean, Louis E.

“*Verdens ældste Bjergningsselskab. Et stykke dansk Søfartshistorie*”, København 1947

Guldberg, Mette & Morten Hahn-Pedersen

“*Sikkerhed til søs. ESVAGT gennem 25 år*”, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg 2006

Hansen, Jørn

“*Svitzer-aktionen i 1945. Evakueringen af de danske bjergnings- og bugserbåde til Sverige under sidste fase af den tyske besættelse af Danmark*”, København 2000

Lund, Kaj

“*SVITZER. Skibene gennem 125 år*”, København 1958

Simonsen, Jørgen D.

“*Svitzer 150 år – Er gået til assistance. A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 1833-3.marts-1983*”, København 1983

Thorbjørnsen, Kr.

“*Av Bjergningsvesenets Historie*”, Norsk Bjergningskompagni A.A., Bergen 1943

Lise Astrup Frandsen

## 175 years of Svitzer

### SUMMARY

SVITZER is today a world-wide company with its head office in Denmark. It has more than 4000 employees who work every day with various different aspects of safety at sea. The company was built up as a salvage firm 175 years ago, but today salvaging only comprises around 10-15 % of the company's activities. The main part of the company's activities today is towing. SVITZER has towing boats in large and small harbours in 35 countries all over the world, as well as towing boats at oil installations. Under the term "emergency response/rescue service" SVITZER also does emergency rescue work at oil rigs and platforms operated by ESVAGT. Here specially designed rescue boats are on stand-by 24 hours a day, and they are ready to move out within seconds if an emergency arises. The article gives a detailed picture of how a company this size and with these kind of services operates today.

Emil Zeuthen Svitzer was only 27 when he fulfilled his goal of making his living from salvaging in 1833. At the age of 14 he became a commercial apprentice and later worked for Jacob Holm in Christianshavn, who among his activities ran a shipyard. After receiving his municipal licence to trade as a merchant in 1829 E. Z. Svitzer became a partner in the timber merchant firm of J. A. Lange & Co, which he took over shortly afterwards when Lange died. With this business E. Z. Svitzer had the unfortunate experience of seeing part of his investment lost when some of the ships carrying his timber sank. These losses inspired him with the idea of a professional salvage company which could provide assistance to vessels in distress and thus limit the financial losses.

E. Z. Svitzer started his salvage firm in partnership with H. C. Larsen, first mate, who had a lot of experience with seamanship. They got hold of an old northern boat (navy cutter) from the Royal Dockyard, GAMMELHOLM, a sprit-sail rigged boat called TRENDE BRØDRE, and a 12-oar gig. The running of the firm gave a profit and it developed to such an extent that on 1st January 1872 it

was made into a limited company. It was C. F. Tietgen, one of the great Danish businessmen of the time and a man who had a lot of experience in the founding of new firms, who as a member of the board took the lead in the transformation of the firm from a family-run business to a limited company. The new company was structured in such a way that E. Z. Svitzer, his partners and the board had a majority of the shares, and they could not be sold to anyone else without the approval of the annual general meeting. Thus the everyday running of the firm did not undergo any great changes when it became a limited company, but the manoeuvre made it possible to make large investments in new salvage ships.

E. Z. Svitzer died in 1886 after which his step-son and son-in-law Hans Peter Johan Lyngbye took over the leadership of the firm. Lyngbye was the son of E. Z. Svitzer's second wife from her first marriage, and he was married to E. Z. Svitzer's daughter from his first marriage. At the time of the death of his step-father-in-law he had already been head of the firm's salvage and timber business for 14 years. However, when Tietgen, who always supported Lyngbye, retired in 1898 from the board of SVITZER, it did have an effect on the leadership of the firm. The board now stressed the importance of taking the leadership of the firm out of the hands of the family and thereby also establishing a clear dividing line between the salvage business and the timber merchant business. The two activities had up until now shared the same office and been deeply integrated in each other. Moreover, Lyngbye and the board disagreed on the strategy to follow regarding collaboration with the local salvage associations. This collaboration had been formalised in 1877 by the introduction of contracts between SVITZER and the salvage associations. By the terms of the contracts the salvage associations bound themselves to put their local equipment and personnel at the disposal of the firm if SVITZER had need of them, and moreover promise not to compete with the firm in any way. In exchange they

were to receive 50% of the salvage profits. The salvage associations' share of the salvage profits had been reduced during the last year and the board wished to reduce it even further. Lyngbye was removed from his post as business manager the same year that Tietgen resigned as chairman of the board. Instead Lyngbye was offered a post on the board, but he turned it down.

In the 1970's SVITZER restructured its salvage work. Improved safety at sea and modern navigational systems had led to a smaller number of wrecks, and the salvage business had to adjust itself to this change. SVITZER now began to use its salvage boats and experts on other tasks, but they were still ready to move out for a salvage operation at short notice. On top of this SVITZER began to carry out offshore jobs which among others involved the washing-down of cables on the sea bed. Coal barges were also purchased and a diving and survey service was started. In 1983 SVITZER went into partnership with the firm ESVAGT to station emergency ships by the oil installations in the North Sea. Because of the cold temperatures and large waves the drilling installations had to have emergency ships on stand-by. In the 1980's SVITZER consolidated the Danish towage market by purchasing towage companies, among others De Forenede Buggerselskab (The United Towage Companies) in which SVITZER had been a partner since the end of the 19th century.

In the middle of the 1990's there was another change in SVITZER's field of operations, this time taking its lead in a strategy that was the exact opposite of the one that was followed 20 years earlier.

Now they were to concentrate on a few core activities and in the 1970's they began selling off the smaller borderline operations. Their vision was a geographical expansion of the core activities: towing, salvage operations and the emergency response/rescue service operated under ESVAGT. The geographical extension of the core activities was supported by the A.P. Møller-Mærsk Group, which put up capital for new investments. In 1999 SVITZER purchased the Swedish towing company Røda Bolaget, which positioned SVITZER as the largest towing operator in Scandinavian waters. In 2001 SVITZER also acquired the well-established Dutch company Wijsmuller. Wijsmuller was a strong operator both in the salvage area and in the fields of harbour, terminal and ocean towing, and at the time of its takeover by SVITZER it was almost twice the size of SVITZER. Last year, in 2007, SVITZER made its latest and hitherto dearest investment with the purchase of the Australian firm Adsteam, which is over 130 years old. Adsteam was a well-established towing firm, and the acquisition of this company cemented SVITZER's position as world-leader in towing, especially in the Australian and British markets.