

ANNA. (I) Bygget af Fredrikstads (Myrens) Mek. Verksted. Afl. okt. 1891 til Myren. (Bilbrev = bygningsattest 13.10.1891). 333 gt; 448 dw; 141'3". 1 dæk. Damp. 3 cyl. 250 ihk.

Solgt 30.4.1898 til A/S Anna, Laurvig, uden navneændring. Forlist dec. 1902 på rejse fra Middlesbrough – Vejle. Afsejlet fra England 23.12.1902 og siden ingen efterretning.

Myren – rederiet og skibene

Forfatteren er lektor cand. mag. i fransk, tysk og russisk, men har også en maritim fortid. Han har desuden skrevet bøger om rederierne ØK, Ove Skou, Dansk-Fransk og A. P. Møller-Mærsk. I denne artikel gennemgås først rederiets historie fra begyndelsen i 1891 og frem til lukningen i 1975, hvorefter skibene omtales enkeltvis. For fuldstændighedens skyld medtages til sidst skibene fra rederierne Ægir og Gefion.

Rederiets stiftelse og perioden op til 1ste verdenskrig

Den bølge af nationalisme, der slog ind over landet efter nederlaget i 1864, fik virkning både i årene lige efter, men også op mod århundredskiftet og endda helt op til Genforeningen i 1920. Dette gav sig også udslag i navnene på firmaer, selskaber, rederier, ja i nogle tilfælde endda på skibe. Der var en tendens til at navngive efter noget gammelnordisk. Det kunne være historiske personer, guder, helte og sagnskikkelser, således f.eks. Gefion¹ eller Ægir, der lagde navn til flere foretagender, men også til to rederier. Et rederinavn skilte sig dog markant ud fra de andre: Myren.

Det var skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild² (1878), hvis speciale var befragtning af træ, der stod bag oprettelsen i

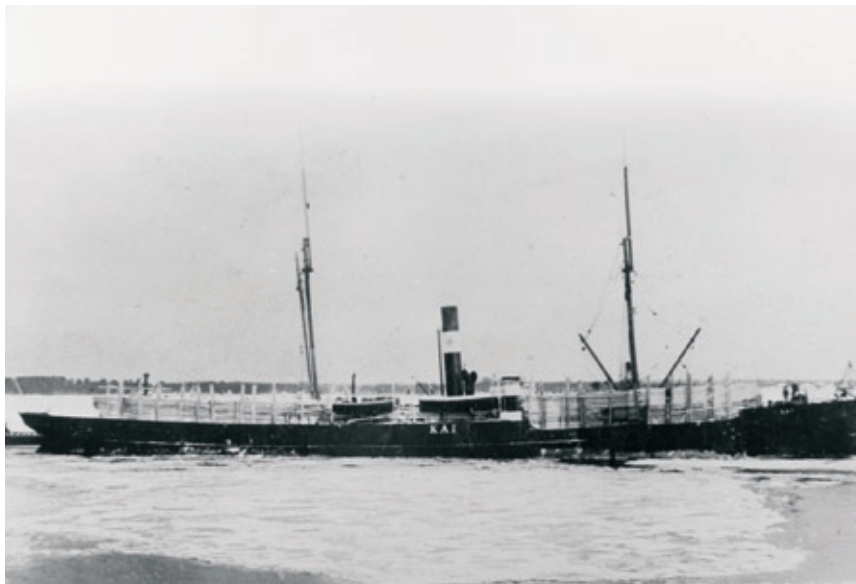
1891, hvor skibsmægler Ulrik Holm³ mente, at tiden var gunstig for grundlæggelsen af et rederi – tanken kan jo ikke være fjern, når man er i branchen, således som det ofte er set med datidens storkøbmænd og grossister. Der blev tegnet aktier for 115.000 kr., og som det var almindeligt dengang, måtte en eventuel kaptajn såvel som kommende skibsførere også bidrage. Det første skib ANNA blev bygget i Norge på Myrens Mek. Verksted i Fredrikstad.⁴

Herfra tog man navnet Myren, der selvfølgelig også er et ordspil på det lille insekts legendariske flid.

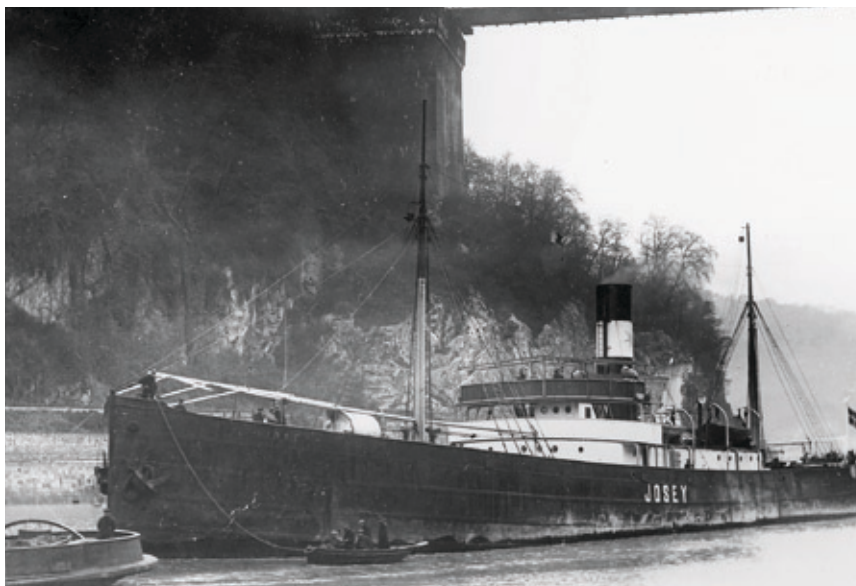
Det gik tilsyneladende nogenlunde i de første år,⁵ om end der ikke var meget at rutte med, men da man i 1895 vejrede en øget aktivitet på fragtmarkedet, blev resultatet et indkøb af et ældre dampskib, og for 1896 kunne der deklareres et udbytte på 10 %. I 1898 solgtes det første skib, der var for lille, og det erstattedes af et second hand 2100 tons dampskib, der overtog navnet. I de fire år 1897-1900 gik virksomheden upåklageligt, således at der kunne udbetales et gennemsnitligt udbytte på 10 %. Man fik blod på tanden, og Chr. Sass, der var i firmaet, fik oprettet det nye D/S Ægir.

Så kom der med 1901 atter en nedgang på fragtmarkedet, og de følgende tre år var fortje-

KAI. (I) Bygget af Osbourne, Graham & Co., Sunderland. Nr. 63. Søs. juni 1883. Afl. 1884 til Pyman, Watson & Co., Cardiff, og døbt WHITBY ABBEY. Solgt maj 1897 til A/S Ganger Rolf, Oslo, og omdøbt GANGER ROLF. Solgt 11.12.1900 til Myren. 1391 gt; 2000 dw; 241'9". Damp. 2 cyl. compound. 513 ihk. Forlist 5.11.1917 på rejse i konvoj Melilla – Port Talbot med erts. Sænket af tysk ubåd, (skibet var sakket agterud). Besætningen reddet.



JOSEY. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 460. Afl. (anm.) 4.2.1907 til Myren. 2625 gt; 4150 dw; 285'6". 1 dæk + awningdæk. Damp. 980 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Under ophold i Maracaibo opstod der 31.8.1928 brand i nr. 2 underlast. Ladningen bestod af imprægnerede pæle. Branden bredte sig, og skibet blev slæbt ud i bugten, hvor branden først blev slukket 3.9. Som følge af de store skader blev skibet kondemneret 2.10.1928.



nesten så ringe, at der ikke kunne udbetales udbytte. I 1905 nærrede man håb om, at depressionsperioden var forbi, og det dannede baggrund for stiftelsen af det nye rederi D/S Gefion. Man fik et lille overskud på driften, og i 1906 udbetaltes der udbytte (4 %), men der måtte stadig udvises den største sparsommelighed – grænsende til nærighed – såvel på skibene som i administrationen. Adskillige rederier gav intet udbytte, og mange udenlandske selskaber måtte lukke.

Man besluttede i april 1906 at sammenlægge Myren og Ægir til ét rederi under navnet Myren. Derved sparede der omkostninger til administrationen. Ægir bidrog til udvidelsen med de tre dampskibe AXEL, ERIK og SVEND. Det vedtoges også at udvide aktiekapitalen løbende op til 1,5 mio. kr. I 1907 passerede man således en mio. kroner. Som det siden er set praktiseret af et meget stort rederi, så skal man i denne branche skaffe sig tonnage, når markedet er i bund. Dette gjorde man da også: der blev bestilt to nybygninger i Tyskland. Det ene skib på 2300 tons (HUGO), og det andet på 3500 tons, men for sidstnævntes vedkommende ændrede man i juli 1906 kontrakten til et dampskib på 4150 tons (JOSEY). Som partbetaling modtog Howaldtswerke i Kiel damperen SVEND.

Ved skibsmægler Holms fratræden i 1904 var Chr. Sass og den kendte Marius H. Nielsen⁶ kommet ind i ledelsen, og disse to satte uden tvivl deres fingeraftryk, så at driften fik fremgang i de følgende 10 år, men konjunkturerne kunne de dog ikke gøre noget ved – man var nu kommet ind i de magre år. I perioden 1907-1911

var aktieudbyttet 0. I denne periode måtte skibene ofte lægges op af mangel på beskæftigelse, klasser skulle fornyes, og havarier indtraf, så der måtte kæmpes hårdt for at holde virksomheden gående. For at lette det økonomiske tryk forsøgte man at sælge ERIK, men forgæves, og først i 1912 kunne dette skib afhændes til D/S Orion for en efter omstændighederne rimelig pris. Årene 1912-13 bragte en stigende fortjeneste, men med den tiltagende politiske uro følte man sig usikker. For 1912 udbetaltes der 6 % og for de efterfølgende to år 8 % i udbytte.

1ste verdenskrig

Krigsudbruddet i august 1914 kuldkastede med et slag alle normale beregninger. Efter en kort pause satte det ind med store og hurtige fragtstigninger med tilsvarende fortjenester for de skibe, der efterhånden blev frigjort fra tidligere kontrakter. Dette medførte en opgang i skibspriserne, og man benyttede anledningen til i 1915 at sælge det aldrende ANNA (II) til en på daværende tidspunkt høj pris.

For det første halvår 1915 udbetaltes der à conto 15 % – og ved årsopgørelsen foreslog bestyrelsen i alt 45 %, men en aktionærgruppe gik stærkt imod og fik gennemtrumfet et samlet udbytte på 60 % – men det var kun begyndelsen.

I 1916 udtrådte Marius Nielsen, og der kontraheredes med Flydedokken om en nybygning, JAN, der dog på grund af materiale-mangel først blev leveret i 1919. Aktiekapitalen var nu på over 1,5 mio. kr. Udbyttet nåede op 70 %, og selskabets aktier blev optaget til eks-

AXEL. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 405. Afl. (anm.) 7.3.1904 til A/S DS Ægir, København. Solgt 15.2.1907 til Myren. 950 gt; 1520 dw; 212'8". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 3 cyl. 550 ihk. Solgt 28.3.1928 til Yrjänen, Fagerström & Kumpp, Raumo, uden navneændring. 1931 – 1933: Axel Ythyma, Raumo. 1934 -1946: E. Fagerström, Raumo. 1947-1957: O/Y Nautic AB, Åbo. Solgt aug. 1957 til ophugning i Antwerpen.



traordinær notering. For 1917's vedkommende gik det økonomisk stadigt fremad. En aktionærgruppe i Gefion foreslog, at Myren skulle overtage eller rettere købe selskabet. Dette skete formedelst godt 8 mio. kr. og med i handlen var de to skibe VERATYR og GAUTATYR⁷ til 600 kr. pr. t. dw. Endvidere blev der overtaget kontrakterne på to nybygninger hver på 3000 tons, BIRTE og KAI (II), men de blev dog først leveret i 1921. Aktiekapitalen udvidedes først til 2 mio. til kurs 325, men bestyrelsen fik bemyndigelse til at udvide til 4 mio. kr. dog til kurs 200. Udbyttet nåede op på 75 %, og Myren blev optaget til daglig notering på Børsen. Rederiet led i dette år sit eneste krigstab, KAI, der blev torpederet i nov. 1917.

I maj 1918 tvang en majoritetsgruppe af aktionærer bestyrelsen til at udvide kapitalen

til 4 mio., men nu til den favorable kurs 125. Aktiekursen svingede på dette tidspunkt mellem 450 og 500. Årets udbytte blev 40 %. Myren var i det hele taget sluppet godt igennem krigen med kun det ene ovenfor nævnte tab. Gefion havde derimod før sammenlægningen mistet fire skibe.

Lige fra begyndelsen i 1891 havde sejladsen været den traditionelle trampfart på Nord- og Østersøen i sommerperioden, og hvis skibene ikke var oplagte så sydover til Middelhavet i vintersæsonen. Man søgte dog beskæftigelse overalt, og kom efter verdenskrigen mere og mere ind i oversøisk fart.

I 1919 overtog man nybygningen JAN. På sin første rejse stødte det på en mine i Den engelske Kanal; det lykkedes imidlertid for besætningen at sætte skibet på grund, og det blev



SVEND. Bygget af Henderson, Coulborn & Co., Renfrew. Nr. 129. Afl. 1872 (billbrev 27.11.1872) til A/S Dampskibet Svends Rederi, København. Solgt 28.6.1880 til A/S DS Skjold, København, uden navneændring. Solgt 31.1.1900 til Ægir, København, uden navneændring. Solgt 15.2.1907 til Myren, uden navneændring. 1337 gt; 1758 dw; 229'2". 3 master. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. Damp. 2 cyl. compound. 500 ihk. Overdraget til Howaldtswerke som partbetaling for nybygning og straks videresolgt 5.3.1907 til A/S DS Urania, København, uden navneændring.

Solgt 17.5.1915 til A/S DS Svend, København, uden navneændring. Solgt 10.3.1916 til C. G. H. Lehmann, København, uden navneændring. Solgt 15.7.1926 til A/S DS Senta, København, uden navneændring. På rejse Malmö – Grimsby med træ blev det 5.1.1917 opbragt af tysk trawler og ført til Swinemünde. Skib og ladning blev 28.2.1917 erklæret for prise. Omdøbt til SCHULENSEE. Overdraget 1919 til Shipping Controller, London, og bestyret af J. Currie & Co. Solgt 1920 til ophugning og ophugget 1921 i England.

GAUTATYR. (I) Bygget af Sunderland Shipbuilding Co., Sunderland. Nr. 236. Afl. 12.4.1906 til D/S Frem og døbt AUSTA. Solgt 17.10.1912 til Gefion, København, og 4.1.1913 omdøbt GAUTATYR. Solgt 13.9.1917 til Myren. 1119 gt; 1900 dw; 229'; 1 dæk + awningdæk. 3 luger. Damp. 3 cyl. 700 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Solgt 13.12.1935 til M. Utzon, Talinn, og omdøbt HEINO. Beslaglagt juni 1941 af USSR. Sidste gang i LR 1948/49.



JAN. Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 137. Afl. 10. jan. 1919 til Myren. 1739 gt; 2815 dw; 261'. 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 800 ihk. På en af sine første rejser med kul fra England til Lissabon blev det minesprængt 8.2.1919 ud for den engelske kyst, det lykkedes imidlertid at bringe skibet ind til Gravesend. Opbragt 26.5.1938 ud for Gibraltar og bragt ind til Ceuta af "Francostyrker" på rejse Cardiff-Oran med kul. Overtaget 1939 af den spanske regering, tildelt Empresa Nacional S. A., Cadiz, og omdøbt CASTILLO COCA. Forlist 1948.



efterfølgende bjærget og repareret. Fragterne var fremdeles meget høje, og da det voldte vanskeligheder at fremskaffe materiale til de to fra Gefion overtagne nybygninger, besluttede man at købe second hand tonnage. Der blev underhandlet om flere skibe bl.a. et tankskib, men priserne var på dette tidspunkt så vanvittigt høje, at man opgav tanken.

1920erne

I 1920 afsluttedes højkonjunktoren, og hen på året begyndte fragtraterne at falde, hvad der blev indledningen til nedgangsperioden i de efterfølgende år. De tidligere indgåede certepartier bragte dog endnu stor fortjeneste for dette år. Udbytte 40 % + 30 % bonus.

Grundet stagnation på fragtmarkedet var alle rederiets skibe oplagt en del af året 1921, der kunne imidlertid stadigvæk udbetales et pænt udbytte på 15 %. Man anskaffede også ny tonnage: BIRTE og KAI. Denne skibstype, hvoraf det første skib (JAN) var leveret til Myren i 1919, hørte til værftets (Kjøbenhavns Flydedok) standardtype: dødvægttonnagen var stor i forhold til skibets størrelse, og der kunne medføres høj dækslast. Maskinen var økonomisk med et lavt kulforbrug.

Desuden, udover de to fra Gefion overtagne nybygninger, indkøbtes fra Svendborg endnu en mindre nybygning, der fik navnet INGA. Selvom fragtforholdene i 1922 stadigvæk medførte periodiske oplægninger, kontraherede man dog med Flydedokken om to skibe MARGIT/ASTRID af samme standardtype som de tidligere 3000-tonnere, og året efter købtes STAL af

Københavns Private Laanebank. I 1924 indgik man aftale med Howaldtswerke i Kiel om en nybygning, CLARA (II), og den første CLARA blev overdraget som delvis betaling. Efter i tre år at have haft et gennemsnitligt udbytte på 9 % faldt det nu i 1925 og de næste par år til 5 %. Fragtmarkedet var i 1925 atter så dårligt, at det var vanskeligt at holde skibene i gang, og dette forhold forblev uændret i de følgende år. Man indgik aftale med D.D.P.A. om at lade et tankskib, CHRISTIAN, bygge hos B&W, og dette skib leveredes i 1927, samme år som HUGO forliste under Grønland. Det blev nu besluttet at sælge ud af skibene på bedst mulige vis, dog mindst til den bogførte værdi. Det lykkedes kun at sælge de to, nemlig AXEL og VERA-TYR i 1928, hvorimod JOSEY, der også var på salgslisten, udbrændte i Maracaibo. Trods de dårlige tider vovede man alligevel at bestille et tørlastskib, CHR. SASS, hos B&W, og efter at der var indgået aftale om D.D.P.A.'s overtagelse i 1929 af det første tankskib, foretog man igen samme konstruktion, da Petroleumsselskabet stadig behøvede mere tonnage: Myren kontraherede denne gang med B&W om bygningen af et 16.000 tons tankskib, DANMARK, som senere skulle overtages af D.D.P.A.

1930erne

Året 1930 indledte en 5-årig depressionsperiode for skibsfarten. Skibene måtte ofte lægges op på grund af manglende beskæftigelse, eller fordi sejlads til de herskende fragtrater ville resultere i uforholdsmæssigt store tab. Der blev først og fremmest lagt vægt på skibenes

BIRTE. Bygget af Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 148. Afl. 5.8.1921 til Myren. 1741 gt; 3000 dw; 261'. 760 ihk. 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fem 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 800 ihk. 9 knob. 1940-45 i hjemmeflåden. Beslaglagt af tyske myndigheder 24.3.1945. Oplagt ultimo maj 1952 til 7.11.1952 i Frederikshavn. Solgt juni 1957 til Lorenzo Palomba, Torre del Greco, og omdøbt LINCE. Ankom 15.6.1962 til La Spezia for ophugning.



KAI. (II) Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 150. Afl. 19.11.1921 til Myren. 1746 gt; 3000 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fem 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 760 ihk. 9 knob. April 1940 i hjemmeflåden. Minesprængt 11.7.1940 på rejse København-Svendborg i ballast. Skibet, der blev forladt af besætningen ud for Langelands østkyst, drev på land ved Snøde Rev. Det blev senere bjærget og repareret. 1 mand omkom ved eksplosionen. Forlist 5.12.1941 på rejse i konvoj Rotterdam-Århus med kul. Under kuling (med tysk ledsageofficer som navigatør) strandede skibet ud for Schiermonnikoog og blev slået til vrag.



vedligehold, og den ringe fortjeneste, som indsejledes, medgik hertil. I begyndelsen af 1931 leveredes CHR. SASS, men selv dette tiptop moderne motorskib måtte henligge nogle måneder, inden der kunne opdrives en bare nogenlunde rimelig beskæftigelse. Et grelt tidsbillede! Ved slutningen af året 1931 var hele flåden oplagt med undtagelse af STAL, CHR. SASS og DANMARK. Dette nye tankskib, der var det største, der hidtil var blevet bygget i Danmark, gik i fart straks efter afleveringen. I løbet af 1932 havde alle de oplagte skibe dog været i fart og var blevet dokket, men de var alle – bortset fra de tre førnævnte – atter lagt op ved årets afslutning, og denne oplægning varede til omkring andet halvår af 1933, hvor alle skibene efterhånden kom i fart. I okt. 1934 blev DANMARK overdraget til D.D.P.A. Nogle af skibene GAUTATYR, JAN, INGA, MARGIT, og CLARA havde endnu engang været oplagt nogle måneder, men kom dog på ny i fart hen sidst på året. I årene 1931-34 udbetaltes der intet udbytte, men man begyndte nu at kunne ane bedre tider og bestilte derfor i jan. 1935 et nyt motorskib, ASBJØRN,⁸ hos B&W til levering i efteråret. I løbet af dette år var der atter en del oplægninger, men fragterne blev bedre hen på efteråret på grund af den italiensk-abyssinske konflikt. GAUTATYR blev afhændet, og der kunne igen udbetales et beskedent udbytte. De to næste år udviste ligeledes en bedring på fragtmarkedet, men perioden forløb ikke helt smertefrit. I 1936 led ASBJØRN maskinhavari, der kunne tilskrives en konstruktionsfejl, og maskinen blev istandsat for

B&W's regning. Enkelte skibe havde været oplagt om foråret, nemlig ASTRID og KAI, desuden JAN, som man overvejede at skille sig af med. 1937 blev et særdeles godt år, hvad der må tilskrives den spanske borgerkrig samt konflikten mellem Kina og Japan. Fortjenesten kunne dog ikke helt opveje de foregående års nedgang. På trods af at raterne faldt stærkt sidst på året, gav aktierne et pænt udbytte (15 %). De faldende rater fortsatte ind i det nye år, og i løbet af sommeren 1938 måtte flere af skibene atter lægges op. På rejse fra Middelhavet til Sverige fik KAI kedelhavari ved Gibraltar og måtte slæbes til Göteborg. JAN blev opbragt af en spansk trawler tilhørende Francostyrkerne og en måned senere prisedømt. Sagen verserede mellem danske og spanske myndigheder og var ikke afgjort, da skibet forliste i 1948. Rederiet fik dog udbetalt en pæn sum fra krigsforsikringen.

Farten her i sidste halvdel af 1930'erne var fordelt sådan, at motorskibene var i fart på Amerika, hvorimod de øvrige var i europæisk fart og fart på Nordafrika.

På grund af storpolitiske spændinger var fragtmarkedet meget nervøst i 1939. Skibspriserne steg stærkt og var helt ude af proportion med de opnåelige rater. Efter krigsudbruddet blev skibene i europæiske farvande reserverede – gennem det oprettede Fragtnævn – for transporter af kul og koks til landet, og skibene i oversøisk fart blev der efterhånden også lagt beslag på for at sikre tilførslerne af korn og foderstoffer til Danmark. Alt vedrørende shipping var nu inde i en lodret stigning.



STAL. Bygget (skroget) af A/S Baltica Værft (Søndre Værft). Udrustet af Københavns Flydedok. Nr. 253. Afl. 22.10.1921 til A/S DS Storebælt (P. L. Fisker), København, og døbt STAL. Solgt (via Laanebanken) 30.11.1923 til Myren. 2242 gt; 3900 dw; 301'. Damp turbine 1350 ihk. 10,5 knob. (I modsætning til almindelige Parsons-turbiner, var STAL-turbinen en radialturbine, hvor dampen tilføres ved akslen. Der var ingen bakturbine, men en form for omskiftning; hovedturbinen løb fortsat samme vej rundt med omdrejningerne reduceret til det halve). Gennem flere år indsat i sukkerfarten mellem Vestindien og USA. Opbragt i april 1940 i Det irske Hav, og kom i havn 1. april. Overtaget af MOWT, bestyret af Dene Ship Management Co. Ltd., London,

og indsat i transatlantisk fart frem til medio 1943. (Det var ikke egnet hertil, og det kneb med at holde farten i konvojerne). Derefter i fart på Middelhavet i forbindelse med det italienske felttog og senere i forsyningsflåden under invasionen i Sydfrankrig. Tilbageleveret okt. 1945. (Passerede København 15.10.1945 på rejse Tyne – Kotka. Det var første besøg i Danmark efter krigen). Grundstødte og blev stærkt beskadiget 4.11.1949 på Seinen på rejse Rouen – Casablanca. Solgt 21.12.1949 til Bisco, London og overdraget til Thos. W. Ward Ltd., Grays for ophugning, hvilket skete 1950. Skibets særprægede navn er dannet af forbogstaverne fra det svenske turbineværksted: Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström.

2. verdenskrig og 1940erne

Vinteren 1939-40 blev særdeles streng. Farvandene frøs til, og meget trægt kom skibene igennem med isbryderassistance. Til slut kun til København og med lange ophold i isen. Ved Danmarks besættelse blev al trafik vestpå spærret, og rederiet havde kun disposition over BIRTE, der lå i Århus. Fire skibe KAI, ASTRID, INGA og CLARA lå i Bergen (på vej til England) og blev tilbageholdt her til ultimo maj 1940. De fem dampskibe ASTRID, BIRTE, CLARA, INGA og KAI deltog alle i løbet af besættelsesperioden i malmfarten mellem Sverige og Tyskland.

MARGIT lastede i engelsk havn, og også STAL befandt sig i britisk farvand. Begge blev beslaglagt af engelske myndigheder. ASBJØRN lossede i St. John, Canada, og blev tilbageholdt. CHR. SASS søgte ind til Montevideo, som beskrevet andetsteds. I juli måned rantes både KAI og ASTRID af minesprængninger i Bælterne. Bjærgning og reparation lagde beslag på 3-4 måneder. På grund af den gode fortjeneste fra skibene i den oversøiske fart i årets første tre måneder, kunne der for 1940 dog udbetales 8 % i udbytte.⁹ Den næste vinter 1940-41 blev ligeledes kendetegnet af hård og langvarig frost, hvad der forårsagede lange ophold og delvis oplægning af skibene i de hjemlige farvande. BIRTE blev ramt af en minesprængning i maj og måtte reparere til ultimo juni. I sept. grundstødte KAI i tåge på Hatter Barn, blev atter bragt flot, men reparationen varede til ultimo november. Primo december strandede KAI på den hollandske kyst og gik tabt.

Den 9. april 1940 befandt CHR. SASS sig på rejse fra Rio de Janeiro bestemt for Bahia Blanca for at laste korn til Danmark. Da nyheden om Danmarks besættelse blev kendt, ønskede kaptajnen at søge mod nærmeste neutrale havn, hvad der i dette tilfælde var Montevideo i Uruguay. Efter at den engelske opfordring til at søge allieret havn var blevet udsendt, ønskede adskillige medlemmer af besætningen, anført af 1. maskinmester, at man skulle sætte kursen mod britisk havn, hvilket ville sige Falklandsøerne, men kaptajnen fik støtte fra flertallet af besætningen, og d.12. april ankom skibet til Montevideo. Atter forsøgte 1. mester med flere at få skibet overgivet til den britiske konsul, men kaptajnen nægtede. Der var svage tilløb til mytteri, men det kom ikke længere end til arbejdsnedlæggelser.

Uruguay fulgte USA's eksempel og tog udenlandske skibe i såkaldt beskyttelsesarrest. 5. april 1941 blev besætningen beordret i land, skibet blev taget i forvaring, og der kom politivagt om bord. Først 39 dage senere fik besætningen lov at komme om bord igen. Det blev nu aftalt med rederiet, at skibet skulle overtages midlertidigt af Uruguay.¹⁰ Forhandlingerne med regeringen i Uruguay om beskæftigelse for CHR. SASS førte ikke til noget resultat, og d. 26. sept. 1941 blev skibet beslaglagt og fik navnet COLONIA for nu at sejle under uruguayansk flag. Det står lidt hen i det uvisse, hvor meget det kom i fart under dette navn, men der blev dog efter krigen (1950) udbetalt en godtgørelsessum for brug af skibet på 1,5 mio. kr. Udbyttet for 1941 var 8 %.

ASTRID. Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 161. Afl. 2.8.1924 til Myren. 1735 gt; 2875 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum.

4 luger. Fem 3 tons bomme (to over 2-lugen). Damp. 3 cyl. 825 ihk. 9 knob. 1940-45 i hjemmeflåden. Minesprængt 18.7.1940 ud for Fyns vestkyst og sat på grund. Atter minesprængt i Kattegat sept. 1942 – bjærget juli 1943 – færdigrepareret i Svendborg febr. 1944. Solgt juni 1954 efter at have været oplagt siden 1.1.1954 (overtaget 28.6) til Caribbean Cargo Carriers S. A. Comp. de Naviera, Panama, og omdøbt GAVILAN. Sænket som ikke rentabel for ophugning maj 1975 i det Røde Hav ud for Jeddah af Harms Salvage GmbH & Co.



CHRISTIAN. Bygget af B&W, København. Nr. 348. Afl. (anm.) 2.8.1927 til Myren. (Kom straks i charter til D.D.P.A. for fart mellem Den mexicanske Golf og Danmark). 9119 gt; 12.900 dw; 471'1". To 6 cyl. firetakts B&W. 3800 ihk. 2 skruer. Solgt 10.9.1929 til Det Danske Petroleums-A/S, København, og omdøbt CHRISTIAN HOLM. Opbragt april 1940 af canadisk hjælpekydser og ført til Trinidad. Skibet blev overgivet til England og prisedømt, og som bestyrer indsattes Anglo-American Oil Co. Tilbageleveret 1945 (ankom til København 31.12.1945). Solgt marts 1953 til Nazim Kalhavan, Istanbul, og omdøbt RIZA KAPTAN. Ophugget i Tyrkiet omkring 1960.



Også 1942 indledtes på ny med meget streng vinter, som stoppede sejladsene 2-3 måneder. BIRTE lå indespærret i Stettin fra 4. februar til 10. april. ASTRID ved Holtenau fra 26.1 til 3.4. INGA og CLARA havde ligeledes lange ophold i tyske Nordsøhavne. D. 27. april blev INGA sænket under flyangreb ud for øen Sild. Som det sidste krigsforlis blev MARGIT, der blev bestyret af et engelsk rederi, torpederet i 1944, hvorefter det sank. Efter krigen kunne man endelig gøre tabene op og konstatere, at man havde mistet tre skibe. De tre "overlevende" skibe i hjemmeflåden blev i febr. 1945 oplagt som følge af mangel på bunkerkul og kom først i fart medio juli og august.

Freden sænkede sig dog ikke umiddelbart over rederiet, efter at de fleste udefra kommende hændelser var overstået, opstod der intern uro. I 1944 opstod der en påfaldende interesse for rederiets aktier.¹¹ Der arbejdedes på at samle en majoritet, som ville kræve en udvidelse af aktiekapitalen. Uroen fortsatte i 1945, hvor den oprørske aktionærgruppe atter forsøgte at opnå flertal i bestyrelsen sandsynligvis med henblik på at sælge ud med god fortjeneste og indkassere gevinsten ved en likvidation, nu hvor skibspriserne stadig var høje på grund af tonnagemanglen. Dette blev dog afværget gennem ØK's opkøb af aktier.¹²

1950erne og 1960erne

Der blev rejst krav over for Handelsministeriet om godtgørelse for hyre og kostpenge, som gennem seks år var blevet udbetalt til besæt-

ningen på CHR. SASS, men man modtog kun et mindre beløb, da Staten ikke mente at være forpligtet til at yde kompensation.

Det kneb adskillige gange op gennem 1950-erne at holde de små og forældede dampskibe i fart, ind imellem var der oplægninger bl.a. i 1952. Det var lykkedes at komme af med STAL i 1949 samt ASTRID og CLARA i 1954, men gamle dampskibe var efterhånden ikke i høj kurs.

Til gengæld for de solgte skibe blev der erhvervet ny motordrevet tonnage fra Nakskov Skibsværft: MARGIT i 1953 og ARNGRIM¹³ i 1956. Endelig i 1957 solgtes det sidste dampskib, BIRTE – for øvrigt til en usædvanlig god pris – og som konsekvens heraf ændrede man d. 1.5.1958 rederiets navn fra D/S A/S Myren til Rederi-A/S Myren. Efter oplægninger solgtes i 1958 ASBJØRN til en efter forholdene god pris, og CHR. SASS, der også var oplagt i perioder i de seneste år, blev ligeledes afhændet 1959. Udbyttet for 1950'erne svingede pænt mellem 20-25 %.

Til erstatning fik man nybygningerne AN-GANTYR¹⁴ (1960) og GAUTATYR (1962), ligeledes begge skibe fra Nakskov. Man sporer nok her ØK's indflydelse: formanden for bestyrelsen i Myren var direktør Aschengren fra ØK. De to sidst tilkomne motorskibe var pæne og nydelige skibe, men måske var de allerede ved at være forældede i deres traditionelle opbygning med brobygning og officersaptering midtskibs. Mere moderne var det i 1965 i Norge indkøbte skib, BOGATYR,¹⁵ der også skulle blive rederiets sidste erhvervelse.

DANMARK. Bygget af B&W, København.
Nr. 590. Afl. 14. okt. 1931 til Myren. (Kom
straks i charter til D.D.P.A. for fart mellem
Den mexicanske Golf og Danmark).
10.517 gt; 16.400 dw; 490'8". To 6 cyl.
firtakts B&W 6630-S.5000 ihk. 11,5 knob.
Solgt 10.10.1934 til Det Danske
Petroleums-A/S, København, uden
navneændring. Torpederet af tysk
ubåd 12.1.1940 på rejse Aruba – Nyborg
med benzin, medens det lå for anker i
Inganess Bay ved Kirkwall for inspektion.
Forskibet blev senere bjærget,
omdannet til tanklægtter og fungerede
som olieforsyningskib for flåden i Scapa
Flow. (Okt. 1945-febr. 1948 lå det i Clyde).
Solgt 20.7.1948 til Shell-Mex og BP,
London, til anvendelse som depotskib
for bunkerolie i Dublin. Omdøbt til SHELL
FOIL.



MARGIT. (II) Bygget af Nakskov
Skibsværft, Nakskov. Nr. 133. Afl.
23.10.1953 til Myren.
4967 gt; 8600 dw; 437'11". Ti 5 tons
bomme, en 12 tons og en 20 tons. 6 cyl.
totakts B&W 674-VTF-140. 14 knob.
På rejse 12.2.1965 San Francisco – Indien
(i time charter for Leif Høegh & Co.,
Oslo) opstod der brand om bord som
følge af en motorekspllosion. Skibet
blev forladt af besætningen ca. 900
sømil sydvest for Honolulu. 11.3.1965
strandede skibet – stadig i brand –
ved Wotje Atoll (Marshalløerne). 3
udenlandske maskinfolk omkom ved
motorekspllosionen.



Afslutningen i 1970erne

Allerede i 1967/68 drøftede man en udvidelse af flåden med et større skib. Derved blev det. Man indhentede ganske vist tilbud fra forskellig side og fik i foråret 1970 et tilbud fra Nakskov på en bulk carrier på godt 25.000 tons. Der var også kontakt til W. Wilhelmsen i Norge angående bortfragtning af skibet til dette rederi. Imidlertid fandt man efter langvarige undersøgelser og drøftelser, at skibet ville være utidssvarende inden for få år. Det foreslåede skib ville kun være velegnet til tungt masse gods som korn og erts, men ikke særligt anvendeligt til tømmer og papirmasse. Det var også for dyrt i sammenligning med andre forslag. Der blev drøftet videre i de følgende år, og endelig i 1973 konkluderede man, at egenkapitalen kun ville række til et halvt skib, og en større gældsætning havde man ikke lyst til ihukommende det underskud, som rederiet fik i 1972.¹⁶ Man kunne ikke på forsvarlig vis operere med ét skib alene, og de nuværende tre skibe var for gamle og urentable. Det var en erkendelse af vanskelighederne ved at drive ældre shelterdækkere på ca. 10.000 tons under dansk flag. På generalforsamlingen i april 1973 blev det derfor besluttet, at sælge flåden hurtigst muligt, medens fragtmarkedet var inde i en stigning. Der var egentlig i bestyrelsen et flertal for den opfattelse, at man derefter så måtte overveje, om der skulle investeres videre i skibsfart.¹⁷ Aktionærerne stemte for salget, men ønskede derimod ikke at fortsætte med skibsfarten. Stemningen blandt aktionærerne på generalforsamlingen var for likvidation. ØK, der ejede over halv-



ARNGRIM. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 143. Afsl. 21.9.1956 til Myren. 4774 gt; 9000 dw; 415'4". 4 lastrum 5 luger. 7 cyl. totakts B&W 762-VTBF-115. 4900 ihk. 14,25 knob. Solgt 6.4.1970 til Union Transportation Inc., Monrovia, og omdøbt UNISCOPE. Solgt 1971 til Gesuri Lloyd Inc., Monrovia, og omdøbt GELINDA. Solgt 1972 til Asia Africa Shipping Co. Ltd., Monrovia, uden navneændring. På rejse Akita – Belawan udbrød der brand i ladningen 8.6.1972. Samme dag forladt af besætningen ca. 250 sømil nordvest for Manila. Ankom 11.10.1972 til Hong Kong for ophugning.

delen af aktierne, erklærede, at man på ingen måde ønskede at dominere i Myren, og at man ville følge de øvrige aktionærers ønske. I løbet af det næste halve års tid lykkedes det så at afhænde de tre skibe til gode priser. Skibene blev solgt for i alt 31 mio. kr. med et nettoprovener på 15,8 mio. Likvidationen med virkning pr. 1. jan. 1974 vedtoges endeligt på en ekstraordi-

nær generalforsamling d. 5. dec. 1973, da man fandt markedsforholdene for risikable for et så lille foretagende som Myren. Der blev udloddet 630 % til aktionærene, og den sidste generalforsamling blev holdt d. 23. april 1975.

Selskabets virksomhed havde alle dage været ren trampfart, og det var det første tramprederi herhjemme, som påbegyndte tankskibsfart. I perioden mellem de to verdenskrige var dampskibsselskabet Myren et af de mellemstore rederier, men efter 2. verdenskrig gik det i stå; man var for længe om at sælge de gamle

dampskibe og erhverve større motordrevne skibe. Det var som om, man tøvede med at træffe beslutninger. Man kan dog på ingen måde sige, at rederiet var dårligt drevet, men fremdriften og viljen til at fortsætte manglede. I en analyse,¹⁸ der byggede på 231 danske selskabers 1970-regnskaber, indtog Myren med 13,4 % førstepladsen som selskabet med den største indtjeningsevne.

KILDER

Erhvervsarkivet
Rigsarkivet

NOTER

- 1 Gudinde, der af Odin fik den opgave at lede efter land. Den svenske kong Gylfe (det er også er navnet på et af datidens rederier) lovede hende så meget land, som hun kunne pløje rundt om på en dag. Hun omskabte sine fire sønner til okser og pløjede Sjælland ud af Sverige; herefter dannede der sig en sø på stedet: Vänern. Ægir er en jætteskikkelse i den nordiske mytologi.
- 2 Skibene fra Myren blev ofte omtalt som Holm & Wonsilds både. Rederiflaget var rødt med en hvid kant, i det røde felt stod med store hvide bogstaver H&W. Skorstensmærket var et bredt hvidt bånd med en rød stjerne på den sortmalede skorsten. Rederiet havde til huse i Amaliegade 36, København.
- 3 V. L. Wonsild trak sig tilbage i 1887.
- 4 Fredrikstads Mek. Verksted (1870) var en filial af Myrens Mek. Verksted frem til 1906, da det blev et selvstændigt aktieselskab. Myrens Mek. Verksted lå ved Akerselven i Oslo, og Myren er et stednavn langs Akerselven.
- 5 Allerede året efter stiftelsen kunne der udbetales 4 % i dividende.
- 6 Denne velkendte shippingmand stod bag rederierne Progress og Skagerak.
- 7 Gautatyr, et navn for Odin (betyder egentlig Göternes gud), Veratyr er et andet navn for Odin.
- 8 Asbjørn, jarl og yngre broder til kong Svend Estridsen.
- 9 Der var ved lov blevet indført udbyttebegrænsning.
- 10 Uruguay forblev neutralt indtil februar 1945.
- 11 Således omtalt i et særtryk af Børsen 19.6.1944.
- 12 Der findes intet i Erhvervsarkivets arkivalier herom. Der henvises til H.C. Røder: Dansk skibsfarts renæssance II, p. 147, hvor hændelsen omtales sporadisk. Om det virkelig var en håndsrækning til Myren eller sund investering fra ØK's side, har ikke kunnet afgøres ud fra de foreliggende oplysninger.
- 13 Arngrim, nordisk sagnhelt af jættestamme og bosat i den sydlige del af Sverige. Han vandt sværdet Tyrfinng, der var smedet af dværge, og som havde den egenskab, at det altid krævede en mands liv, når det blev draget af skeden. Han havde tolv sønner, der alle var bersærker, og som alle faldt i kamp på Samsø.
- 14 Angantyr, den ældste af Arngrims tolv bersærkersønner. Han faldt i holmgangen mod Hjalmar og Orvarodd på Samsø. Hans sværd, Tyrfinng, som han havde fået af faderen, blev lagt i høj sammen med ham, indtil hans datter Hervar hentede det.
- 15 Bogatyr, sagnhelt.
- 16 Dog ikke at forglemme, at Myren over de sidste tre år havde udbetalt et gennemsnitligt udbytte på 15 %.
- 17 Der var udarbejdet flere forslag, som blev drøftet i bestyrelsen. Det var også på et tidspunkt blevet foreslået, at ØK skulle drive Myren som et bulkrederi, men dette blev afslået med henvisning til administrative årsager. På et bestyrelsesmøde 26.9.1973 blev der givet udtryk for divergerende holdninger. Flere medlemmer ville helst fortsætte med skibsfart, hvis man blot kunne finde en passende skibstype, for det ville være ærgerligt at skulle betale millioner kroner i skat ved en likvidation. Bestyrelsesformanden, der nu hed H. Sparsø, som tillige var direktør i ØK, og som sådan havde "to kasketter på", tog nu ordet og bemærkede, at i samråd med direktionen var konklusionen, at den eneste mulighed for at fortsætte rederivirksomheden ville være investering i en bulk carrier. Han påpegede, at det i givet fald ville kræve investeringer af betydeligt omfang, og at han måtte støtte alternativet om likvidation. Det kunne i den forbindelse oplyses, at ØK investerede i den pågældende type af tonnage, men på grundlag af et lastunderlag, som Myren ikke rådede over.
- 18 Analyse foretaget i Greens Danske Fonds og Aktier og bl.a. omtalt i Børsen 21.12.1971.

SKIBSLISTE

Alle de i artiklen viste skibe samt alle skibe i efterfølgende liste kan findes på Handels- og Søfartsmuseets billedarkiv på www.martime-museum.dk

1. ANNA. (I) Se foto side 72.
2. CLARA. (I) Bygget af M. Pearse & Co., Stockton. Nr. 136. Søs. aug. 1874. Afl. 1874 til G. Pyman & Co., West Hartlepool, og døbt LADY CLARE. Ombygget 1891. Solgt 31.10.1895 (anm.12.11.1895) til Myren og omdøbt CLARA. 1148 gt; 1570 dw; 235'5". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 2 cyl. compound. 490 ihk. 7,5 knob.
Overdraget til Howaldtswerke som partbetaling på nybygning og straks videresolgt 19.2.1925 til Holztransport GmbH, Stettin, uden navneændring. Videresolgt 1925 til F. W. Ludwig, Stettin, og omdøbt GLÜCKKAUF. Solgt 1927 til E. Schneekloth, Rostock, og omdøbt MECKLENBURG. Solgt febr. 1933 til ophugning i Rostock.
3. ANNA. (II) Bygget af Murdock & Murray, Glasgow. Nr. 60. Afl. juli 1882 som OPAKH. Solgt 1882 til Hood & Co., Glasgow, og omdøbt CEDRIC. Solgt 1883 til J. N. Theophilolros, Ithaca, og omdøbt THRACE. Solgt 26.4.1898 til Myren og omdøbt ANNA. 1499 gt; 2120 dw; 250'2". 1 dæk + brønddæk. 3 luger. Damp. 2 cyl. compound. 650 ihk. Besætning 17.
Solgt 7.7.1915 til A/S DS Rødby Havn, Rødby Havn, og omdøbt DANSTED. Sænket (med sprængladning anbragt om bord) af tysk ubåd 23.11.1916 på rejse Barry – St. Nazaire med kul.
4. KAI. (I) Se foto side 74.
5. JOSEY. Se foto side 74.
6. AXEL. Se foto side 76.
7. ERIK. Bygget af Henderson, Coulborn & Co., Renfrew. Nr. 130. Afl. 1873 (bilbrev 7.1.1873) til A/S Dampskibet Eriks Rederi, København. Solgt 28.6.1890 til A/S DS Skjold, København, uden navneændring. Solgt 30.9.1899 til A/S DS Ægir, København, uden navneændring. Solgt 15.2.1907 til Myren. 1343 gt; 1750 dw; 229'8". 3 master. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. Damp. 2 cyl. compound 500 ihk.
Solgt 2.11.1912 til A/S DS Orion, København, uden navneændring. Forlist 12.12.1913 på rejse Windau – Rotterdam med korn. Kolliderede ved Holtenau med et tysk skib og blev slået læk. Sat på grund med agterskibet under vand. Kondemneret.
8. SVEND. Se foto side 77.
9. HUGO. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 461. Afl. (anm.) 24.4.1907 til Myren. 1427 gt; 2530 dw; 241'2". 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 580 ihk. Efter 1. verdenskrig i Atlanterhavsfart og indsat i amerikansk kystfart. Var desuden beskæftiget i kryolitfarten på Grønland.
På rejse maj 1927 Ivigtut – København med kryolit forsvundet efter afrejse fra Ivigtut. 23 mand omkom.
10. GAUTATYR. Se foto side 78.
11. VERATYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 443. Afl. 26.7.1906 (anm. 16.7.1906) til Gefion. Solgt 13.9.1917 til Myren. 1427 gt; 2350 dw; 241'2". 1 dæk + brønddæk. 4 luger. Damp. 3 cyl. 580 ihk.
Solgt 10.3.1928 til Franz L. Nimtz, Stettin, og omdøbt FRANZ RUDOLF. Sænket 29.9.1942 af russisk ubåd ud for Stolpmünde.
12. JAN. Se foto side 78.

13. INGA. Bygget af Svendborg Skibsværft & Maskinbyggeri. Nr. 24. Afl. 29.3.1921 til A/S DS Hamlet, København, og døbt STYRBJØRN. Solgt 7.4.1921 til Myren og omdøbt INGA. 1494 gt; 2400 dw; 253'. Damp. 3 cyl. 700 ihk. I hjemmeflåden fra april 1940. Sænket af fly i Nordsøen 27.11.1942 på rejse Esbjerg – Rotterdam i ballast. 1 omkom.
14. BIRTE. Se foto side 80.
15. KAI. (II) Se foto side 80.
16. STAL. Se foto side 82.
17. MARGIT. (I) Bygget af Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 160. Afl. 29.4.1924 til Myren. 1735 gt; 2875 dw; 261'1". 1 dæk + brønddæk. Damp. 3 cyl. 820 ihk. Beslaglagt april 1940 i Manchester. Under ophold i Rouen 26.4.1940 blev det overdraget til Frankrig, bestyret af Compagnie Charles Le Borgne, Paris. Efter ankomst til Brest 25.5.1940 atter sat under engelsk administration, bestyret af Atkinson & Prickett Ltd, Hull. Torpederet 7.2.1944 af en tysk ubåd på rejse England – Island. Hele besætningen (heraf 15 danskere) omkom.
18. ASTRID. Se foto side 84.
19. CLARA. (II) Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 669. Afl. (anm.) 6.6.1925 til Myren. 1398 gt; 2230 dw; 246'1". 1 dæk + brønddæk. 2 lastrum. 4 luger. Fire 3 tons bomme. Damp. 3 cyl. 660 ihk. 9 knob. Besætning 19. 1940-45 i hjemmeflåden. Udsendte nødsignaler natten mellem 2. og 3. maj 1952 fra en position i nærheden af Cap Finisterre. (Efter en eksplosion i bunkerrummene udbrød der brand i kullene. Det lykkedes selv at komme i havn). Solgt juni 1954 efter at have været oplagt siden 1.1.1954 (overtaget juli) til Raffaele Capano, Torre del Greco, og omdøbt TERESA CAPANO. Solgt juni 1972 til ophugning i La Spezia.
20. CHRISTIAN. Se foto side 84.
21. CHR. SASS. Bygget af B&W, København. Nr.579. Afl. (anm.) 15.12.1930 til Myren. 2812 gt; 7000 dw; 380'. Åben shelterdækker. 4 lastrum. 5 luger. Otte 3 tons bomme, to 5 tons, en 15 tons og en 20 tons. To 6 cyl. firetakts B&W. 3100 ihk. 12 knob. 2 skruer. April 1940 oplagt og beslaglagt i Montevideo, Uruguay, og navnet ændres til Colonia Leveret tilbage januar 1946 og fik sit gamle navn. Solgt 23.6.1959 til Garante Comp. Naviera S. A., Panama, og omdøbt TAXIARCHIS (af Piræus). Overgået 1967 til Tholos Comp. de Navegación, Panama (hjemsted: Piræus). Oplagt dec. 1965 i Grækenland. Afsejlede 24.6.1967 fra Piræus til Split for ophugning og ankom hertil 1.7.1967.
22. DANMARK. Se foto side 86.
23. ASBJØRN. Bygget af B&W, København. Nr. 608. Afl. 5.10.1935 til Myren. 4567 gt; 8000 dw; 399'5". 4 lastrum. Mellemdæk. 5 luger. Seks 3 tons bomme, fire 5 tons, en 10 tons og en 15 tons. To 5 cyl. totakts B&W 50-VF-90. 3600 ihk. 12,5 knob. 1940-45 overtaget i St. John af Canada og bestyret af Canadian National Steam Ship Co., Montreal. Kom i transatlantisk fart og foretog 50 sådanne rejser – i alt 726 døgn i konvoj. I foråret 1944 fik det tilladelse til atter at føre dansk flag. Tilbageleveret ultimo nov. 1945. Solgt nov.1958 til Kina og omdøbt HO PING ER SHI CHIU.1978 omdøbt HO PING 29. 1979 omdøbt ZHAN DOU 29.
24. MARGIT. (II) Se foto side 86.
25. ARNGRIM. Se foto side 87.
26. ANGANTYR. Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 154. Afl. 4.2.1960 til Myren. 6930/4844 gt; 10.210/8860 dw; 437'11". Shelterdæk. 4 lastrum. 5 luger. Otte 5 tons bomme, fire 10 tons og en 20 tons. 7 cyl. totakts B&W 762-VTBF-115. 4900 ihk. 14,25 knob.

Solgt 29.5.1973 til Arcamare Shipping Corp., Monrovia, og omdøbt ARCADYRA (af Piræus). Under en tyfon (Atimonan / Luzon, Philippinerne) brast fortøjningerne 27.9.1978. Skibet kolliderede med kajen og sank. Blev hævet, men skaderne var omfattende, og efterfølgende blev det kondemneret. Ankom 6.9.1979 i slæb til Kaohsiung for ophugning.

27. GAUTATYR. (II) Bygget af Nakskov Skibsværft, Nakskov. Nr. 159. Søsterskib til ANGANTYR. Afl. 12.1.1962 til Myren. 6933/4846 gt; 10.270/8830 dw; 437'11". Shelterdæk. 4 lastrum. 5 luger. Otte 5 tons bomme, fire 10 tons og en 20 tons. 7 cyl. B&W 762-VTBF-115. 5050 ihk. 14,25 knob. Solgt 30.8.1973 til Bangladesh Shipping Corp., Dacca, og omdøbt BANGLAR TARANI (af Chittagong). Ophugget april 1987.
28. BOGATYR. Bygget af Lübecker Flenderwerke, Lübeck. Nr. 494. Afl. 11.11.1958 til A/S Laboremus – T. Dannevig & Co., Oslo, og døbt LEIV EIRIKSSON. Solgt 21.7.1965 til Myren. 8931 gt; 12.536 dw; 478'8". Shelterdæk. 5 lastrum. 5 luger. Fjorten 5 tons bomme, to 10 tons, en 20 tons og en 30 tons. 9 cyl. totakts MAN K 9 Z 70/120 A. 7300 ihk. 14,5 knob. Under rejse i time charter til det franske rederi Delmas-Vieljeux fik skibet begyndende smøreoliesvigt ved afsejling fra Duala d. 24.9.1972. Efter ankomst til Lobito konstateredes det d. 2.okt., at alle hovedlejer såvel som tre krydshovedlejer og et krumtapleje var alvorligt beskadigede. Skaderne var så omfattende, at det var nødvendigt at reparere i Europa, og skibet blev bugseret til Hamburg for reparation. Årsagen til maskinhavarieret skyldtes et par shorts og nogle klude, som man fandt i de to smøreoliepumper. Solgt 17.10.1973 til Kalamos Comp. Naviera S. A., Panama, og omdøbt EPTANISSOS (af Piræus). 1977 i charter til Rederi-AB Transatlantic, Göteborg, og midlertidigt ændret navn til INNAREN. Solgt 1984 til Sirius Shipping, Malta, og omdøbt SIRIUS. Ophugget okt. 1984.

ÆGIR

1. ERIK. Se Myren nr. 7.
2. SVEND. Se Myren nr. 8.
3. KNUD. Bygget af Hendersson, Coulbronn & Co, Renfrew. Nr. 123. Afl. (bilbrev) 24.11.1872 til A/S Dampskibet Knuds Rederi, København. Ombygget og ommålt 1881. Solgt 28.6.1890 til A/S DS Skjold, København, uden navneændring. Solgt 30.9.1899 til A/S DS Ægir, København, uden navneændring. 1184 gt; 1350 dw; 222'8". 2 cyl. compound 500 ihk. 1 dæk + mellemdæk midtskibs. 3 master. Strandet og sunket 2.1.1900 på rejse i ballast Gent – Middlesbrough.
4. AXEL. Se Myren nr. 6.

GEFION

1. VERATYR. Se Myren nr. 11.
2. ANGANTYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 440. Afl. (anm.) 25.4.1906 til Gefion. 1359 gt; 2150 dw; 231'7". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk. 4 luger. Torpederet af tysk ubåd 16.6.1917 på rejse Göteborg-Rouen med stykgods, jern og træmasse. Besætningen reddet i bådene og optaget af engelske trawlere. 1 mand omkom.
3. BOGATYR. Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 441. Afl.(anm.) 18.5.1906 til Gefion. 1360 gt; 2150 dw; 231'7". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk. 4 luger. Torpederet af tysk ubåd 12.8.1917 på rejse i konvoj Sunderland – Århus med kul.

4. FARMATYR (et andet navn for Odin). Bygget af Howaldtswerke A. G., Kiel. Nr. 442. Afl. (anm.) 19.6.1906 til Gefion. 1426 gt; 2350 dw; 241'2". 580 ihk. 1 dæk + brønddæk.
Minesprængt 2.9.1916 på rejse South Shields – Rouen med kul. Man forsøgte at sætte skibet på grund, men det sank forinden.
5. GAUTATYR. Se Myren nr. 10.
6. HROPTATYR (et andet navn for Odin). Bygget af Københavns Flydedok & Skibsværft. Nr. 113. Afl. (anm.) 13.9.1913 til Gefion. 1301 gt; 2170 dw; 241'4". 709 ihk. 1 dæk.
Sænket 22.12.1919 af tysk ubåd på rejse North Shields – Oran med kul. 2 mand omkom. 6 mand blev taget om bord i ubåden og ført til Brügge.

Ole Stig Johannesen

Myren – the company and the vessels

SUMMARY

The shipping company got its name from Myrens Mek. Verksted (Myren Engineering Works), the shipyard in Fredrikstad, Norway, where its first ship, ANNA, was built in 1891. The shipping firm Holm & Wonsild were responsible for the establishment of this shipping company as well as two other shipping companies, Ægir og Gefion. The two latter companies were later merged with Myren, in 1906 and 1917 respectively.

The shipping company, which only lost one ship during World War I, grew at a steady pace and in the period between the two World Wars Myren became one of the medium-sized Danish shipping companies. In 1927 the company delivered its first tanker, CHRISTIAN, and four years later it acquired the tanker DANMARK, which was 16.000 dwt. These two tankers were chartered out in advance to D.D.P.A. – a company that later changed its name to Danish ESSO. Myren, which throughout its entire existence was a tramp shipping company, was thus the first tramp shipping company to acquire tankers.

With these two tankers and the dry cargo ship CHR. SASS, which was delivered in 1931, the company gradu-

ally switched to motor ships. It had previously tried out a steam turbine ship, STAL, but the experiment was not repeated. Just like the other shipping companies Myren had many ships laid up in the beginning of the 1930's, but it surmounted the crisis, which it also did in World War II, this time with the loss of three ships.

In the beginning of the 1950's it was difficult to keep the small steamships in traffic, and the last of them, BIRTE, was finally sold in 1954. On the other hand new motor ships were acquired, mainly from the shipyard in Nakskov. However, it seems that the company hesitated too long before replacing their steam ships and this was probably a contributing factor in the later closure of the company. In its later years the company had only three ships and it considered the possibility of going into bulk traffic with a new ship. The shareholders, however, wanted the company liquidated. The three ships were sold and with a dividend of 630% the Myren shipping company closed down.

The many ship names taken from Nordic mythology were a distinctive characteristic of the company.