

Jens Christian Mohr: A.E. Sørensens Rederier

Under Første Verdenskrig etablerede A.E. Sørensen sit rederi i Svendborg. Fra 1939 var det provinsens største rederi. I denne artikel gennemgår Jens Chr. Mohr rederiet fra starten og til likvidationen i 1987. Et stykke rederihistorie, men samtidig også et billede af et rederi sikkert styret gennem tidernes omskifteligheder af en af tidens store forretningsstalenter.

Indledning

Almindeligvis anskues rederbranchen som en erhvervsgren, hvor "normal", forretningsmæssig tænkemåde styrer dispositionerne. Det er vel opfattelsen, at ønsket om at tjene penge er det helt afgørende her som i alle andre brancher.

Avisernes erhvervsstof retfærdiggør denne opfattelse. Er der krise skrives om, hvordan rederne forsøger at tilpasse sig ved at lægge skibe op eller i hvert fald holder igen med nyinvesteringer. Det fremstilles, hvordan der i branchen opereres i et nøje afstemt forhold til mulighederne på markedet. Er der kun lille rum for for tjeneste, vil pengene søge over i andre erhverv, hvor mulighederne er bedre.

Denne måde at drive forretning på er kendt og accepteret. Principperne bag regnes for at være universalregler bag enhver type produktion.

Inidtlertid har man i Svendborg-rederen A.E. Sørensens virksomhed et eksempel på en forretning, hvis baggrund og historie bestemt ikke blot var styret af markedskræfter i gængs forstand. Rederiets forudsætninger var i lige så høj grad kulturelle og erhvervsmæssige mønstre lokaliserede på Svendborgegnen, og dets grundlægger og ejer var ikke i branchen, fordi udviklingstendenser i det internationale fragtmarked havde antydnet, at her var de gunstige investeringsmuligheder.

I det følgende vil dette rederis historie blive fortalt og analyseret.

Kildemæssigt er grundlaget for beretningen forskelligartet. Afgørende betydning for udvalget har det haft, at Sørensen ikke lever længere, og at hans virksomhed blev endelig likvideret i 1987. Jeg var derfor henvist til beretninger fra folk, der kendte ham og arbejdede for ham og desuden en mængde skriftligt materiale hentet forskellige steder fra.

Til den første gruppe hører interviews med Sørensens søn, M.H. Sørensen, med Sv. Pedersen og Ingvar Jensen. Pedersen var Sørensens kontorchef og blev direktør for rederiet ved sin arbejdsgivers død. Jensen var firmaets kasserer, men ligesom Pedersen en af de mest betroede medarbejdere.

Her må også nævnes et interview med Marius Hansen, skibsfører, der sejlede for Sørensen i over 40 år.

Dernæst er der to-tre informanter, der stod uden for selve rederiet. Den ene er Margrethe Bom. Hendes mand var skibsfører og ud af Thurø-rederslægt, og M. Bom er herigennem godt underrettet på vigtige punkter, lige som hun har kendt Sørensen personligt. Under min samtale med hende, dukkede en veninde til M. Bom op, Asta Petersen, også med familiemæssig tilknytning til rederbranchen, fra hvem der også kunne fås informationer. Som udenforstående må også nævnes en journalist, Hakon Brønnum, der i en årrække arbejdede for en Svendborg-avis. En overgang i 70'erne var søfart hans faglige område her, og Brønnum har jævnligt været i personlig kontakt med Sørensen.

Det benyttede skriftlige materiale er mangeartet. En komplet oversigt over det er gengivet bagest i artiklen, og kommentarer over dets muligheder og begrænsninger gives løbende, dels i noter, dels i tekst.

Rederiets historie i korte træk¹

A.E. Sørensen blev født i 1896 på Thurø. Faderen, som bedstefaderen, var skipper med skiftende skibe finansieret på parthaverbasis. De fleste af hans brødre kom ud at sejle, og hjemegnen var totalt domineret af søfart erhvervmæssigt. A.E. Sørensen blev med andre ord født ind i en meget stærk søfartstradition.

Denne baggrund sporede imidlertid ikke A.E. Sørensen ind på en traditionel sømandskarriere. Sørensen var berømt for sit gode hoved² og valgte tilsyneladende ret målrettet fra starten at satse på en mere overordnet stilling inden for søfart.

Ret bemærkelsesværdigt for tiden og miljøet tog han realeksamen. Dette skete med tanke på

en skibsmæglerlæreplads. Denne var svær at få, og i stedet havnede Sørensen i første omgang som toldembedsmand i Marstal. Denne udgang kan ikke egentlig benævnes en karrieremæssig afsporing, for stillingen indebar nemlig kontakt til redere og et detailkendskab til skibshandler, idet skibsskøder skulle registreres af toldvæsenet.³

Sørensen fik foden inden for i mæglerbranchen ad denne vej. Snart optrådte han aktivt på scenen.

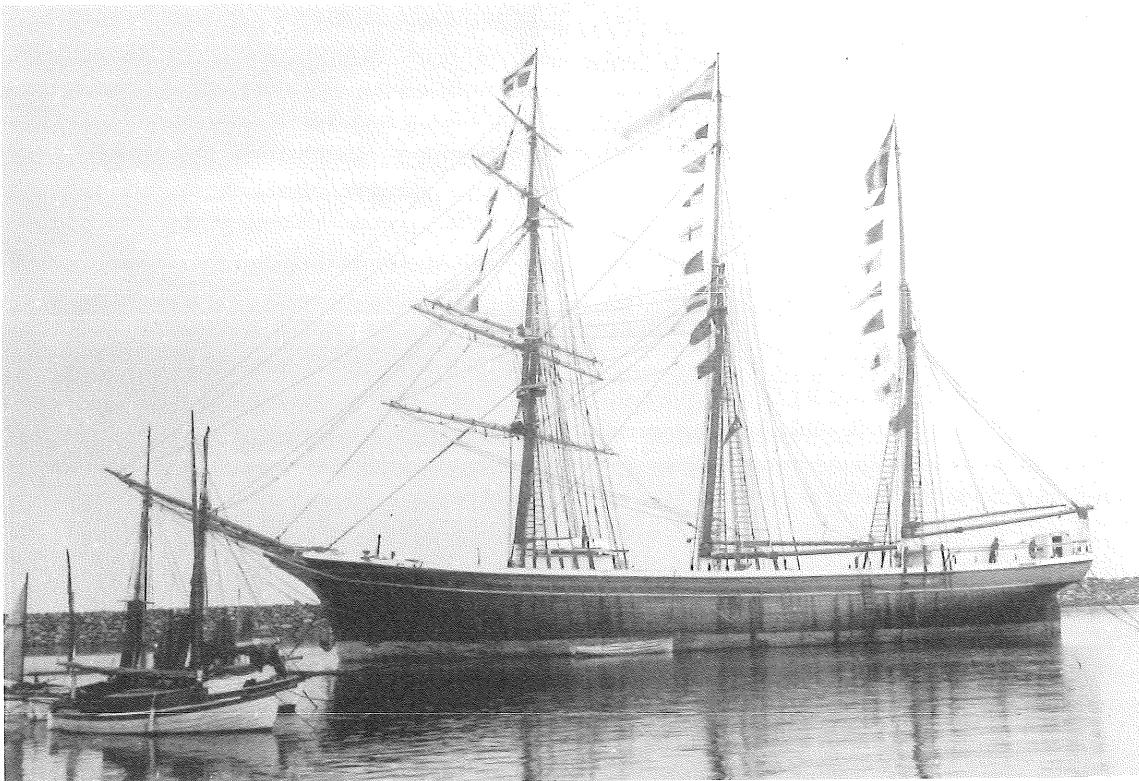
Det begyndte med et par hurtige skibshandler. Hermed skaffedes en grundkapital, der med tilskud fra familie tillod Sørensen at etablere sin virksomhed.⁴

I sin art var denne lidt sammensat, hvorfor følgende redegørelse er nødvendig.

Gennem hele perioden bevarede et element af skibsmæglervirksomhed, idet Sørensen fortsatte med at handle skibe, når lejligheden bød sig. Sørensen fungerede også fortsat som ren befragter, idet han som sådan var agent for en del skibe, hvori han i øvrigt ingen direkte interesse havde.

Kernen i forretningen, og den del der næsten udelukkende fokuseres på her, var dog oparbejdelsen af en flåde af handelsskibe, som Sørensen kontrollerede dels som bestyrende reder, dels i kraft af et mere eller mindre dominerende ejerskab.

Som bestyrende reder administrerede Sørensen skibene, dvs. han befragtede og bemandede dem. Underforstået ved denne post var en større eller mindre aktiepost i skibene, ligesom Sørensen for det meste var initiativtageren bag oprettelsen af de selskaber, der lå bag de enkelte skibe og bevarede den fortsatte kontrol med dem. Detaljerne i disse forhold vil der blive redegjort for i senere kapitler.



Denne flåde ekspanderede overordentlig kraftigt. Det første skib, "Saga", købt i 1918, blev fulgt af yderligere 8 skibe inden 1921. I samme tidsrum afgik imidlertid 3 skibe, idet Sørensen moderniserede, således at rederiet på dette sit foreløbige højdepunkt disponerede over 7-8 skibe. Typemæssigt var der tale om træskonnerter på 300-500 brt. uden motor.⁵

Imidlertid var ballonen ved at revne. Sørensens flåde var blevet til i krigskonjunktur. Skibene var købt ekstremt dyrt ind, og kravet om afkast var tilsvarende store. Samtidigt havde rederiet ikke haft tid til at konsolidere sig. Omkring 1921 faldt fragtraterne drastisk. Sørensen måtte

"Saga", 285 brt. Bygget i Marstal 1893, købt af A.E. Sørensen i 1918. Skibet er en barkentine, hvilket var lidt usædvanligt på Svendborg-kanten. "Saga" var A.E. Sørensens første anskaffelse, købt i anparter med bl.a. hans far som indskyder. Det blev solgt igen allerede i 1921; dets relative udtjenthed har nok ikke passet ind i Sørensens stil - alle øvrige skibe købt 1919-21 var nybygninger. Senere blev han mere forsigtig. Foto: H&S. *The "Saga", 285 gross register tons, built in Marstal in 1893 and purchased by A.E. Sørensen in 1918. The ship is a barkentine, which was rather unusual in the Svendborg region. The "Saga" was the first ship acquired by A.E. Sørensen, bought on a co-operative basis, with his father as one of the contributors. The ship was sold again as early as 1921, probably because it was too worn out for Sørensen's liking - all the other ships bought from 1919 to 1921 were newly built. Later he became more cautious. Photo: DMM.*

indskrænke, sælge flere skibe med tab, eller overtale aktionærer til at nedskrive deres tilgodehavender.

Ved årsskiftet 1929-30 ejede Sørensens rederier derfor kun 2 skibe. Indtægterne herfra blev supplerede med udbyttet af et erhvervet BP-agentur - "mit bedste skib", som Sørensen sagde, når denne tid var på tale.⁶

Ret afgørende for det senere forløb var det, at søfarten fra Svendborg og Thurø nu kom ind i en tilbundsgående krise.

Den samlede tonnage var i 1925: 21.906 brt., 1930: 12.061 brt. og 1935: 9.652 brt. Afgangen af skibe fra Sørensens hjemegn var altså meget kraftig. Mere detaljeret kan det slås fast, at særligt de rene sejlskibe var dem, der forsvandt. I 1925 fandtes på egnen for 14.538 brt. at disse, 1930: 7.907, og 1935: 463. Motorskibstonnagen forøgedes derimod, men altså ikke nok til at kompensere dette tab. 1925 fandtes for 3.282 brt. motorskibe, 1930: 3.105 og 1935: 6.094.⁷

Denne krise kan ikke blot tilskrives en efterkrigskrise, som den der bragte Sørensen til et foreløbigt stop. Den må sættes i forbindelse med en almen tendens, nemlig at de rene sejlskibes rentabilitet blev for ringe i konkurrencen med motorskibene. Rederne på Thurø og i Svendborg var i almindelighed ikke i stand til at foretage den heraf nødvendiggjorte omstilling, enten fordi de var for traditionsbundne, eller fordi krisen i 30'erne medførte endnu lavere fragtrater og dermed vanskelige finansieringsforhold. De var nu tvungne til at sælge deres tonnage med store tab.

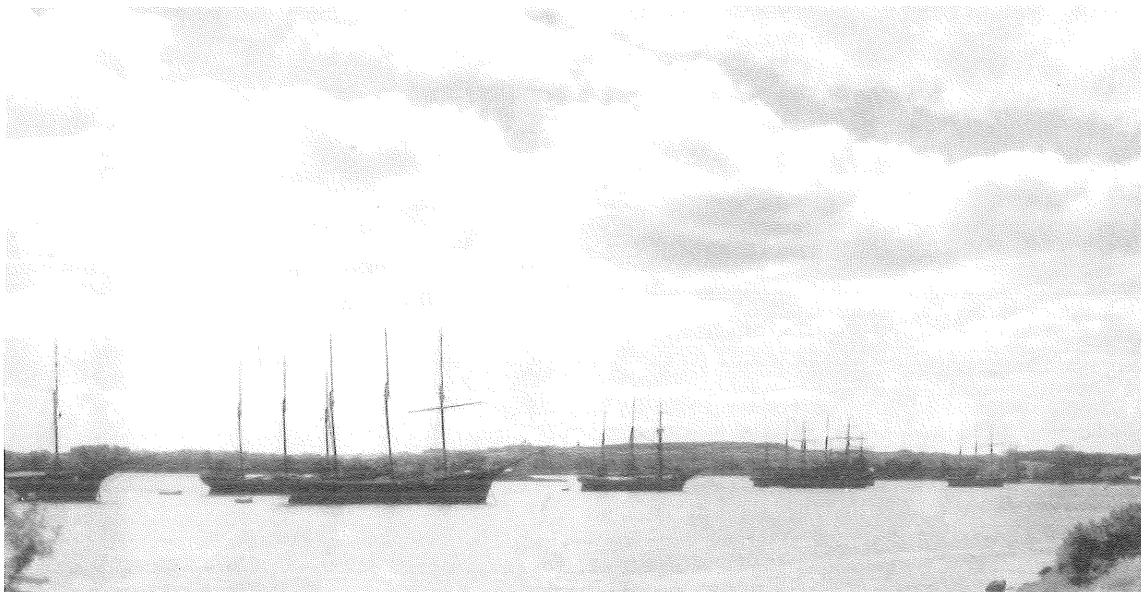
En markant undtagelse fra denne regel var A.E. Sørensen. Han var i stand til at foretage omstillingen og profiterede til en vis grad på denne katastrofe. Midt i krisen var han i stand til at samle kapital. Stor foretagsomhed og et

"fænomenalt snakketøj"⁸ bragte et tilstrækkeligt antal aktionærer til veje. Gamle sejlskibe blev købt billigt, dvs. for 25-30.000 kr. og moderniseret af ham for et tilsvarende beløb. Der blev isat motor, lastelugerne gjort bredere, riggen blev reduceret og styrehus påsat.⁹ Hermed fik 10-20 år gamle sejlskibe nyt liv.

Et nyt grundlag var skabt for en atter hurtigt ekspanderende virksomhed. Udgangspunktet var en tonnage på 682 brt. i 1930, hvilket år Sørensen blot var 5. største reder på egnen, mens den største, H.A. Hansen, disponerede 3.684 brt. 1935 var Sørensen reder for 2.938 brt. og dermed den største omkring Svendborg. Hansen-rederiet var i mellemtiden gået op i røg, og den 2. største reder styrede 1.375 brt. i et hensygnende foretagende. Ved udgangen af 1939 disponerede A.E. Sørensen over 4.291 brt., og han kunne nu kalde sig provinsens største skibsreder, en position han beholdt i flere årtier. Ekspansionen kunne for så vidt have været endnu større, hvis ikke valutarestriktioner havde sat en stopper for yderligere indkøb af skibe fra udlandet, en hindring Sørensen rasede over.¹⁰

Udviklingen efter krigen skal kun berøres kort. Efter 1945 kan man konstatere, at den eksplosive tilvækst i Sørensens tonnage-beholdning blev afløst af en mere rolig udvikling. Tallene svinger mellem 4.493 brt. (1940), 3.497 brt. (1950), 5.531 brt. (1960) og 6.043 brt. (1970).

Kvalitetsmæssigt ændredes flåden derimod ganske radikalt, idet træskibe af ældre dato gradvis erstattedes af moderne stålskibe. På dette område var Sørensen pioner, idet han i 1939 anskaffede "Mogens S", som var det andet "full-powered motorship", d.v.s. moderne coaster under dansk flag.



Allerede her tegnede sig det senere billede, nemlig at Sørensens skibe var ret moderne og velbyggede. Stadig var flåden præget af mindre skibe med størrelser på fra 1.500 brt. til over 2.000 som maksimum.

Det må desuden nævnes her, at Sørensens flåde efter krigen for en meget stor dels vedkommende var beskæftiget i chartersejlad, hvilket vil sige, at skibene var lejede ud til forskellige selskaber, der så kunne disponere over dem i en vis periode. Her var tale om længerevarende aftaler, navnligt sejledes meget for Kongelige grønlandske Handel under denne form.

Sørensen døde i 1974. Rederiet kørte videre til 1987, hvor det sidste skib blev solgt. De mellemiggende år var prægede af pengetab og mangel på nyinvesteringer afsluttende med en gradvis afvikling.

Oplagte skibe i Thurøbund 1922. Foto: F. Holm-Petersen. *Laid-up ships in Thurøbund in 1922. Photo: F. Holm-Petersen.*

Pengene bag rederierne

Herefter vil jeg trække et par ting frem, som var meget karakteristiske for A.E. Sørensens måde at drive forretning. Først kommer her en redegørelse for, hvordan A.E. Sørensen finansierede sine skibsindkøb, og for det grundlag, hvorpå hans virksomhed konsolideredes.

Man må her sætte et skel mellem forholdene før og efter 2. Verdenskrig.

Tiden før var karakteriseret ved mange små selskabsdannelser under A.E. Sørensens ledelse. I 30'erne, det vil sige den periode hvorpå den

følgende skildring hviler, dannede A.E. Sørensen 7 aktieselskaber, alle omkring et enkelt skib, hvortil kom at han i tidens løb overtog og investerede i en del allerede etablerede.¹¹

Kapitalgrundlagets art må nu skildres med udgangspunkt i en redegørelse for, hvad Sørensen personligt skød ind i disse selskaber, og derefter for aktionærernes mulige motiver for at indgå i kompagniskab med ham.

Kilden til disse oplysninger er aktionærlisten vedrørende de pågældende selskaber. Disse har ikke været helt nemme at fremskaffe, og der er derfor kun 4 af slagsen til rådighed. Imidlertid er disse så uniforme, hvad angår oplysninger om øvrige aktionærer, at man godt på dette punkt herudfra kan tillade sig at drage generelle slutninger.

Størrelsen af Sørensens eget engagement synes at have svinget en del fra selskab til selskab. Han tegnede sig for 5.000 ud af i alt 41.000 kr. i aktieselskabet Asta, for 3.500 kr. af en aktiekapitalsudvidelse på i alt 13.500 kr. i A/S Rolf Krake, for 10.000 kr. ud af i alt 100.000 kr. i A/S Concordia og for 6.500 kr. ud af i alt 50.000 kr. i A/S Elin.¹²

Næste punkt bliver en gennemgang af aktionærlisten med vægten på de øvrige aktionærer. Det er frugtbart at vægte de oplysninger, der her gives om indskydernes beskæftigelse og bopæl, og for at lette denne gennemgang har jeg valgt en enkelt liste ud, hvis indhold nu vil blive gennemgået forholdsvis grundigt. De oplysninger den indeholder bliver så løbende suppleret med mine informanternes viden, som den kom frem, da de så den.

Det drejer sig om listen vedrørende selskabet Asta, og aktierne er tegnede i løbet af 1933. Aktiekapitalen er blevet spredt på i alt 55 personer. Sørensen tegnede sig som nævnt for

5.000 kr. og en skibsfører Marius Hansen for 10.000 kr. I øvrigt lå beløbene pr. person på mellem 250 og 1.500 kr., vel med et gennemsnit på 500 kr.

Erhvervsmæssigt kan disse opdeles i forskellige grupper. Først kan man tale om folk med en direkte maritim tilknytning, dvs. skibsfører, værftsejere, lodser og skibsprovianteringsforhandlere m.v. Gruppen udgør i alt 15.

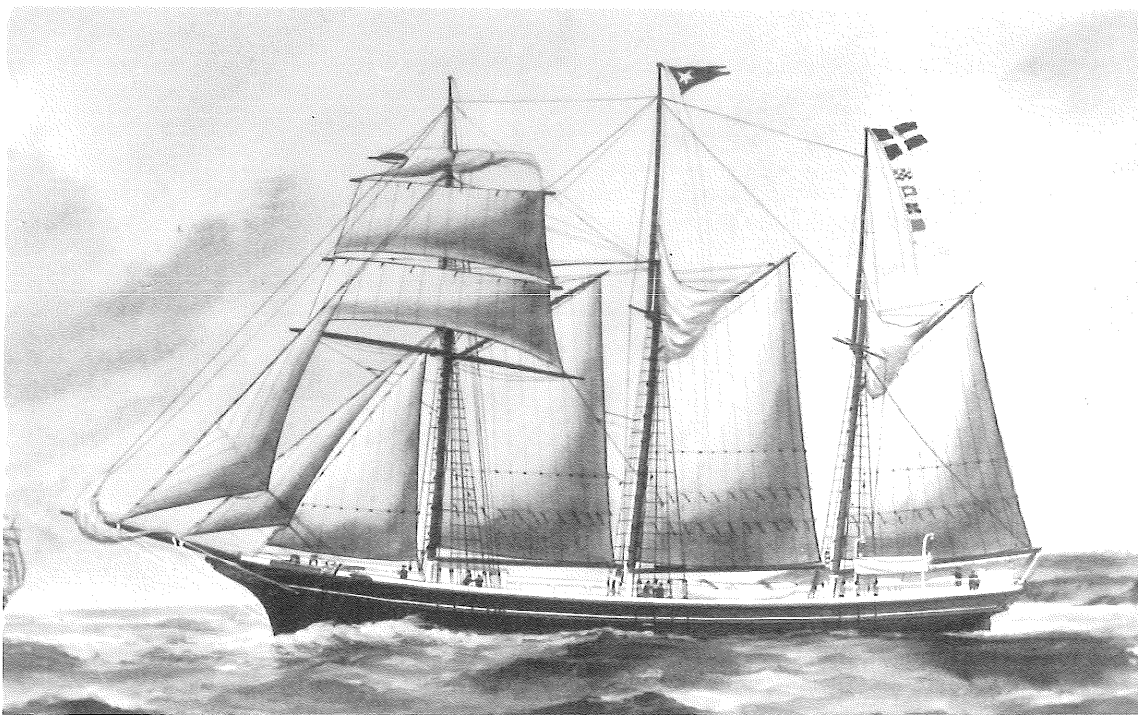
Dernæst er der gruppen "handlende" dvs. slagtere, købmænd, farvehandlere og en grossist i korn.

Overvægten er i fødevarer, men her findes også en boghandler, en gartner og en guldsmed, i alt 14 personer. Derefter figurerer direktører for større erhvervsvirksomheder. Fyns Andelsfoderforening, en papirfabrik, en dampmølleleder og en elektricitetsværksdirektør, i alt 6 personer.

Desuden kan nævnes 3 restauratører, 2 fra et elektricitetsselskab, en sagfører og en læge. Med få undtagelser havde disse personer bopæl og forretning i Svendborg. Endelig er der en brugsuddeler og en mejeribestyrer fra Vester Hæsing, et stykke inde på Fyn.

Hermed er der aflagt regnskab for 45 af de 55 personer. Resten var "husejere", rentier, enkefruer og et par murer mestre, også fra Svendborg.

Man kan nu med fuld berettigelse fundere over, hvorfor disse mennesker var villige til at skyde penge i foretagendet. 500 kr. lyder vel ikke af meget, men beløbet skal vurderes i det perspektiv, at en arbejders årsløn på dette tidspunkt udgjorde ca. 3.200 kr.¹³, at man ikke med denne investering kunne forvente det store afkast¹⁴, og at tiderne for søfart var dårlige. Beløbet var altså ikke helt lille, og risikoen stor, mens investorernes indtægter nok gennem-



“Cornwall”, 212 brt. bygget på Thurø i 1906. “Cornwall”s ejerforhold var op gennem 20’rne således: Endnu 1925 ejedes skibet af R.W. Rasmussen, Thurø. Denne reder bestyrede dette år 7 skibe, men hans forretning var for nedadgående, og “Cornwall” overtoges af et mindre Thurø-aktieselskab, A/S Rolf Krake. Dette selskab var først i 30’rne i krise og kom under A.E. Sørensen bestyrelse i 1933. 1937 udvidedes aktiekapitalen og større motor blev isat. “Cornwall” blev solgt til A/S Storebælt i Korsør 1941. Foto: H&S.

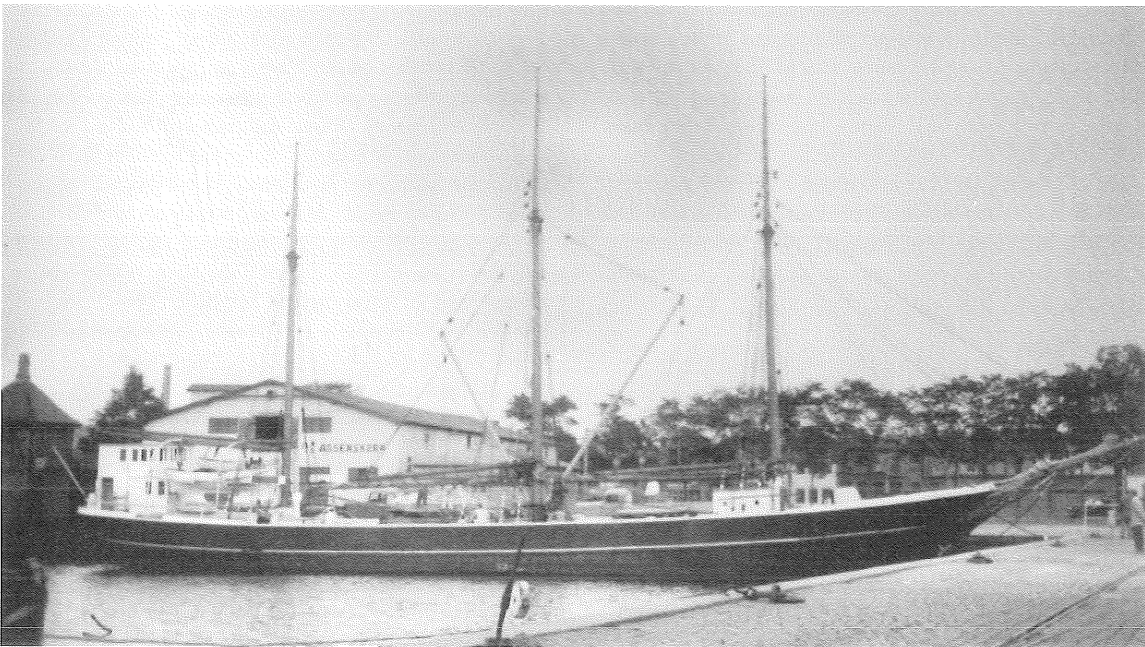
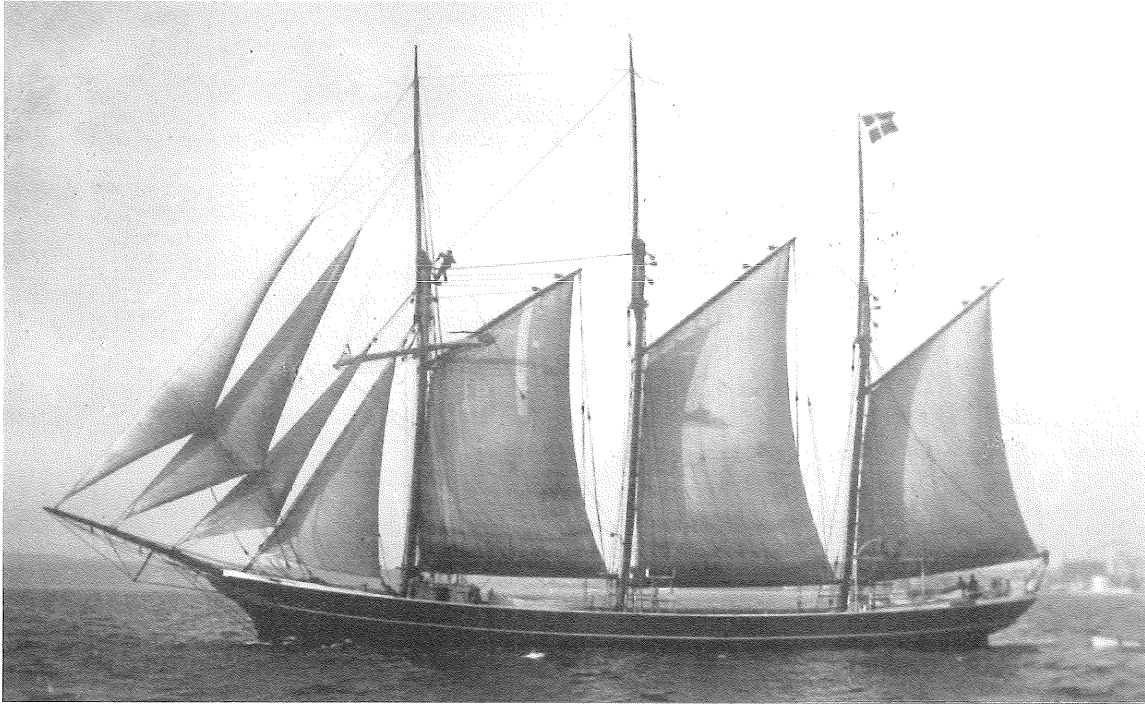
The “Cornwall”, 212 gross register tons, built on Thurø in 1906. Ownership of the “Cornwall” changed during the 1920’s as follows: Up until 1925 it was still owned by Mr. R.W. Rasmussen of Thurø, who that year had a total of 7 ships. However, the business was going badly so the “Cornwall” was taken over by a small Thurø limited company called A/S Rolf Krake. In the beginning of the 1930’s this company got into great difficulties and was taken over by A.E. Sørensen in 1933. In 1937 the share capital was increased and a larger engine installed. The “Cornwall” was sold to the company A/S Storebælt in Korsør in 1941. Photo: DMM.

gående har været ret jævne.¹⁵ Påfaldende er også overvægten af ganske bestemte erhvervsgrupper.

Visse oplysninger fra Marius Hansen kan bru-

ges som udgangspunkt for en afklaring af disse spørgsmål.

Han fortæller om lodsernes interesse i at få lodsningsopgaver for Sørensen, og sætter den-



ne interesse i forbindelse med aktiekøb. "Den ene tjeneste var den anden værd", som han siger. Følgende dette spor nævner han et kornfirmas eventuelle behov for oplagringskapacitet og sætter dette behov i forbindelse med aktiekøb. Vinteroplagte skibe kunne fungere og blev brugt som kornsiloer.¹⁶

Endvidere kan det bemærkes, at Hansen beretter, hvordan han som skibsfører ikke frit kunne vælge, hvem han ville proviantere hos. Kun ganske bestemte skibsprovianteringshandlere kunne komme på tale, i København Schierbecks Eftfl., der figurerer på "Asta"s aktionærliste, i Fowey, på Cornwall, en anden¹⁷, hvis navn

Tremastet skonnert "Dannebrog"-før og efter. "Dannebrog" var bygget på Thurø i 1916 og var på 239 brt. Ligesom "Cornwall" var "Dannebrog" en del af R.W. Rasmussens smuldrende forretning. Det blev solgt af Rasmussen til A/S Dannebrog, hvor Sørensen var bestyrende reder, i 1930. Største aktionær var her føreren, kaptajn N. Nielsen, Thurø. På de to billeder kan man se illustreret, hvordan A.E. Sørensen, efter at have isat motor, nedriggede skibene og påsatte styrehus og bedre lossegrej. "Dannebrog" sejlede mest på Nord- og Østersøen, men foretog også en rejse til Grønland for Knud Rasmussen på dennes Thule-ekspedition. *The three-masted schooner "Dannebrog" - before and after. The "Dannebrog" was built on Thurø in 1916 and had a gross tonnage of 239. Just like the "Cornwall" the "Dannebrog" was a part of R.W. Rasmussen's failing business. In 1930 Rasmussen sold the ship to the A/S Dannebrog company, where A.E. Sørensen was managing shipowner and whose largest shareholder was the ship's master, Captain N. Nielsen of Thurø. The two pictures show how E.A. Sørensen after installing an engine rigged the ship down and equipped it with a wheel house and better cargo gear. The "Dannebrog" sailed mainly in the North Sea and the Baltic but also sailed on a voyage to Greenland for Knud Rasmussen while he was on his Thule expedition.*

muligvis er det, der findes på aktionærlisten vedrørende A/S Rolf Krake.¹⁸

Endeligt påkalder det sig interesse, når Hansen beretter, at han selv kunne have været skibsfører tidligere, end tilfældet faktisk blev, hvis han selv havde skudt penge i et skib - således som hans navnebroder, der som nævnt figurerer med 10.000 kr. på Asta-listen og faktisk blev fører af "Asta".¹⁹

Disse beretninger og M. Boms villighed til at gå ind på tankegangen²⁰, gør det til en nærliggende mulighed at forsøge at drage en parallel til træk af Åbenrå-søfarten, således som de er fremdragne af Ole Mørkegaard.²¹ Denne bys flåde blev i 17-1800-årene overvejende finansieret for det første af familie og venner til rederne, for det andet af investorer med en meget direkte professionel interesse i søfart.

Styrmænd investerede i skibe for at få en skibsførerstilling, sejlmagere, skibsprovianteringshandlere m.v. for til gengæld at få leverancer til skibene. Rederivirksomhed var den naturlige overbygning på en hel egners erhvervsstruktur, og penge til nye skibe kom til rederne som et led i denne strukturs overlevelselsestræbelser.

Der er store muligheder i at tilskrive Asta-indskyderne tilsvarende motiver. Sørensens skibe holdt sig i 30'erne til europæiske farvande. Grundlaget var sejlads med tømmer fra Sverige eller Finland til England eller Frankrig. Herfra kunne så hentes returlaster af forskellig art. Dette sejladsmønster betød ganske hyppige og ofte længerevarende anløb af Svendborg, dels i tilfælde af havari, dels når skibe blev lagt op for vinteren, hvilket almindeligvis skete, når der lagde sig is i Østersøen.²²

Under disse ophold skulle skibene repareres, og ved afsejlingen skulle de provianteres; ved

sådanne lejligheder var der altså nok at gøre for en værftsejer og for en slagter eller bager med mere. I valget af leverandører har det så nok været afgørende for Sørensen, om der blandt mulighederne var nogle, der havde aktier i hans skibe.

Endnu flere af aktionærernes udskrivninger kan forklares ad dette spor.

Direktører for dampmøller kan have lagt vægt på ekspeditte fragtmuligheder for råvarer, lige så en papirfabrikant. For restauratører kan Sørensens mange aktieselskaber meget direkte have været indtægtskilder. Til hvert af disse hørte flere årlige generalforsamlinger, og ved disse lejligheder herskede en meget gemytlig stemning hjulpet på vej af veldækkede borde.²³ Flere generalforsamlinger holdtes på Central Cafe²⁴, hvis ejer også er opført på Asta-listen.

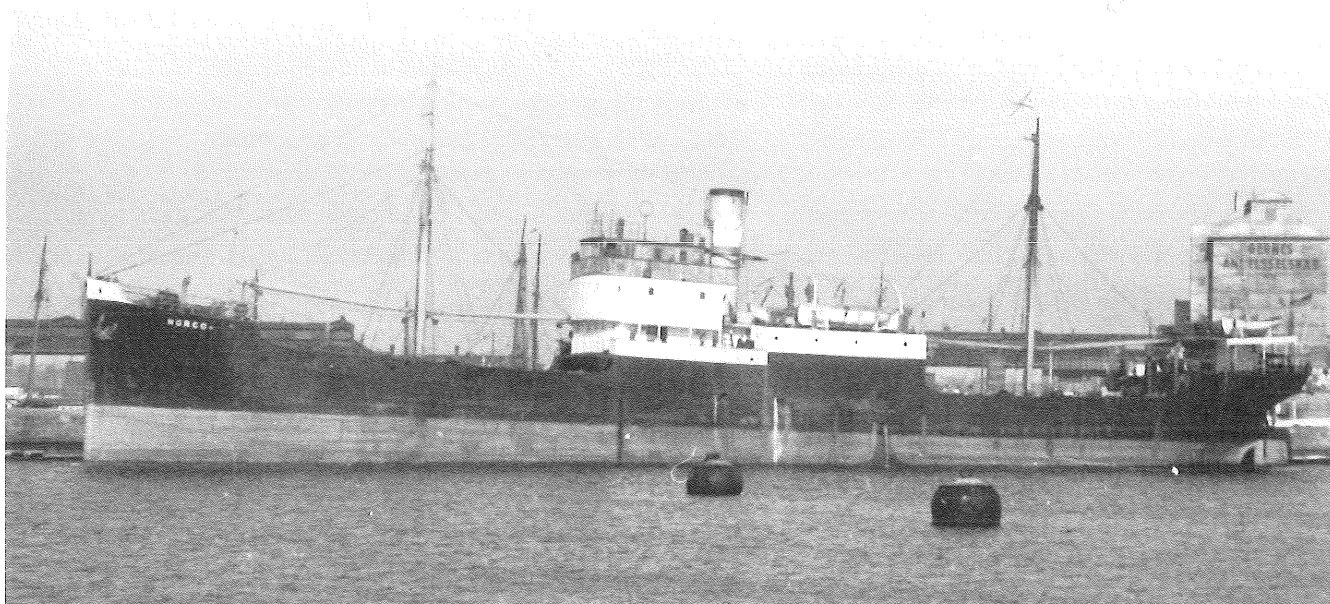
På den anden side ser man, at den sagfører, der skød penge i foretagendet, også var den der varetog korrespondancen mellem myndigheder og selskabsdirektionen.²⁵

Lidt sværere er det at forklare tilstedeværelsen af indskydere som mejeribestyreren, brugsuddeleren, telefonfolkene og elektricitetsværksdirektøren ad samme spor. På den anden side forklarer Ingvar Jensen, at Sørensen via sit BP-agentur kom i kontakt med mange uddelere og mejeribestyrere.²⁶ Det kan også anføres, at Sørensen på et tidspunkt var medlem af direktionen for Fyns kommunale Telefonselskab.²⁷ Var disse folk uden interesse i søfart, så kan de have følt sig forpligtede over for Sørensen eller have haft en særlig form for professionel interesse i at stå på god fod med ham.

Folk der kan have haft eller helt sikkert havde en meget direkte professionel interesse i søfart er dog klart i overvægt, og denne helt specielle sammensætning af investorer gør det

S/S "Norco", 1335 brt. bygget i Holland i 1917. Rederiets eneste dampskib, købt af Sørensen på tvangsauktion i Norge 1934. Selskabet bag driften her hed A/S Concordia, hvor A.E. Sørensen og føreren, kaptajn N. Nielsen, Thurø, var største aktionærer med for 10.000 kr. aktier hver. Det kan undre, at Sørensen købte dette skib, der ikke passer ind i den øvrige flåde. Prestigehensyn kan have betydet en del - det skal have været forbundet med anseelse at være dampskibsreder på Svendborg-kanten. I øvrigt var skibet billigt og tjente godt med penge ind. "Norco" var i engelsk tjeneste under krigen, men blev tilbageleveret i 1945 og solgtes 1952 til Tyskland. *The S/S "Norco", 1335 gross register tons, built in Holland in 1917. The shipping company's only steamship it was bought by A.E. Sørensen in a compulsory sale in Norway in 1934. In this case the company running the ship was called A/S Concordia, whose largest shareholders were A.E. Sørensen and captain N. Nielsen, each of them holding shares to the value of 10.000 kr. It may seem surprising that Sørensen bought this ship, since it did not fit in with the rest of the fleet. It may have been a question of prestige - being a steamship owner gave a high standing in the Svendborg region. Besides which, the ship was cheap and earned a lot of money. The "Norco" was in British service during the war but was returned to Denmark in 1945 and sold to Germany in 1952.*

berettiget at fastslå, at der i disse år lå en særlig "søfartskapital" bag Sørensen; dvs. midler der var stærkt bundne til branchen. Det var vel den- nes tilstedeværelse, der gjorde det muligt for Sørensen overhovedet at komme i gang, ligesom den hurtige ekspansion i rederivirksomheden også må ses i lyset af, at denne kapital i en årrække havde savnet anbringelsesmuligheder, som følge af Thurø/Svendborg-søfartens momentane sammenbrud i 20'rne. Ejern af disse penge har vel været ret glade for de nye chancer Sørensen gav dem og har slået til med det samme.



Udviklingen efter krigen var præget af koncentration af kapital inden for færre enheder. De mange mindre aktieselskaber blev enten likviderede, skibet solgt og overskuddet fordelt mellem aktionærerne, eller selskaberne blev samlede under større konfigurationer. Således A/S Britannia der opslugte 4 selskaber.

Samtidig gør en anden tendens sig stærkere gældende, nemlig at rederiets tonnage kom under Sørensens personlige ejerskab.

Denne udvikling afspejler sig for det første i skibslisternes oplysninger om ejerskabsforhold. Flere og flere skibe indregistreredes i Sørensens eller børns navne fremfor diverse selskaber. Skønt de nødvendige oplysninger for en

detaljeret redegørelse har vist sig umulige at få fat i²⁸, kan man godt tillade sig at gå ud fra, at disse angivelser dækker over reelt eneeje. Det har været muligt at undersøge forholdene vedrørende 4 skibe, og her figurerede Sørensen alene som udsteder af pantebreve i skibene.

Bemærkelsesværdigt er det forøvrigt, at Sørensen selv lagde 40-60% på bordet ved disse handler.²⁹

Samtidig kom Sørensen til at besidde flere og flere af aktierne i de endnu eksisterende aktieselskaber.³⁰ Denne udvikling kan ikke følges direkte, men det er påfaldende, at der efterhånden kom flere og flere familiemedlemmer i disse selskabers bestyrelse.

Sønnen tegnede sig for en del af disse poster, ligeså de to svigersønner.³¹

Statistik kan delvis illustrere. I 1950 havde Sørensen 7 aktieselskaber og et interessentselskab, i hvis navne var indregistrerede skibe på i alt 2.516 brt. I Sørensens og hans søns navne var indregistreret 981 brt. I 1960 var forholdet: 2 aktieselskaber og et interessentselskab med 2.431 brt., i Sørensens og børns navne 3.100 brt.

Kulminationen på denne udvikling nåedes med oprettelsen af et familieaktieselskab i 1967. Alle aktieposter var ejede af den allernærmeste familie, og det hed i statutterne for selskabet, at ingen udenforstående for fremtiden måtte besidde mere end 40% af aktierne.³² Dette selskab ejede i 1968 4.025 brt. Samtidig var i øvrigt 399 brt. registreret i Sørensens eget navn og 495 i sønnens - dvs. at i alt 4.919 brt. var under Sørensens mere eller mindre direkte ejerskab. Samme år delte Sørensen ejerskab med udenforstående m.h.t. 2.892 brt.³³

Omkring 1970 kontraherede Sørensen bygningen af nye skibe på Frederikshavns Værft. Der var tale om en serie på 11 coastere, de fleste på 499 brt., to lidt mindre, der blev leverede i løbet af de følgende 5-6 år.

Ved finansieringen af disse blev der brudt afgående med de hidtil gældende mønstre, idet familiemedlemmer, Sørensen selv og svendborggersere stort set blev erstattede af automobilforhandlere, pelsdyravlere, tandlæger m.v. bosatte over hele landet.³⁴ Der var med andre ord tale om "trusserederskibe" finansierede overvejende med skatteplagede borgeres penge.

Sørensen gik altså her i Lindingers og Mercandia-Henriksens fodspor, og en stor del af rederiets særpræg kan på dette tidspunkt sy-

nes udvisket. Så længe den varede, havde A.E. Sørensens gang mod eneeje en anden side, der også fortjener omtale.

Det siger næsten sig selv, at en meget stor del af hans personlige formue efterhånden må være blevet bundet i egne skibe, ellers havde strategien ikke været praktisk. Hvor stor en del, der har været tale om, er det imidlertid vanskeligt at udtale sig om med absolut sikkerhed.

Jeg er tvunget til at holde mig til indicier i dette spørgsmål og må først slå fast, at mine informanter ikke kender til, at Sørensen for alvor skulle have etableret sig i andre brancher. Indtrykket af et dybt finansielt engagement i egen virksomhed bekræftes herved. I samme retning peger det, når Brønnum fortæller, at Sørensen ikke syntes om at låne flere penge til skibe end højst nødvendigt, dvs. udover hvad han selv kunne lægge på bordet.³⁵ Dette udsagn harmonerer godt med det tidligere anførte, nemlig at Sørensen ved visse skibskøb erlagde bastante udbetalinger af egen lomme.

På dette grundlag kan man tillade sig at gå ud fra, at en meget stor del af Sørensens personlige midler var anbragt i skibene.

Et andet indicium er, hvad der kan læses ud af Sørensens engagementer i bestyrelser m.v. Som det senere vil blive beskrevet, var det langt vigtigste her medlemskab af mere eller mindre officielle organer, der bestyrede søfartsanliggender.

Hvad der derimod glimrer ved sit fravær er bestyrelsesposter i større forretningsforetagender af andet end lokal interesse.

Dette er påfaldende, for Sørensen havde i øvrigt vist sin evne og lyst til at få tillidsposter som en opfølgning af sine forretningsinteresser. Forklaringen er nok, at Sørensen ikke hav-

de interesser i den retning, eller at han ikke for alvor var engageret pengemæssigt i andre forretninger end sin egen.

A.E. Sørensens lederstil

- er det næste tema i denne analyse af A.E. Sørensens virksomhed. Her vil to emner blive taget op, dels Sørensens stilling over for de personer, der skød penge i firmaet, dels hans indflydelse og medleven i det praktiske arbejde på rederkontoret.

Om første punkt er der at sige, at nok lader forholdene sig ikke fuldstændigt oplyse, og nok kan man tænke sig, at Sørensen omkring 1930 har stået med hatten i hånden. På lidt længere sigt er der dog ikke tvivl om, at Sørensen inden for de forskellige aktieselskaber blev manden med det absolut sidste ord.

De enkelte selskaber blev i reglen til på den måde, at Sørensen sammen med to andre opsatte en stiftelsesoverenskomst. Det fremgik så gerne af denne, at Sørensen enten allerede havde købt et skib eller, at han havde muligheden for snart at gøre et køb. Endvidere at stifterne allerede havde ansat en bestyrende reder, nemlig Sørensen, og at spørgsmål om bl.a. aktiekapitalens størrelse og modernisering af skibet var aftalt.³⁶

Stifterne satte altså indskyderne over for et fait accompli, der indebar Sørensens betydningsfuldhed. Samtidig var Sørensen største aktionær i selskaberne, selv medstifterne havde så vidt det kan ses aldrig mere i selskaberne end denne, men som hovedregel mindre.³⁷ A/S Asta er i denne henseende undtagelsen. I øvrigt var kapitalen jo ejet af en mangfoldighed af personer, hvilket selvsagt gjorde det svært at mobilisere en opposition mod Sørensen. Yder-

ligere kunne en eventuel murren dæmmes op med særlige statutter, der efterhånden blev indføjtet, og som gik ud på, at den bestyrende reder kun kunne afsættes, hvis 3/4 af aktionærerne var enige om det.³⁸

Lige så stærk var Sørensens stilling over for bestyrelsesmedlemmer i diverse selskaber. Disse synes at have været rene kransekagefigurer. Der var tale om succesrige forretningsfolk, hvis navne var en garanti for firmaets soliditet³⁹, men som ikke nødvendigvis besad de store aktieposter⁴⁰ og dermed indflydelse på et kontant grundlag.

Takket være disse tingenes tilstand havde Sørensen altså stor bevægelsesfrihed, og positionen kan kun være blevet styrket i takt med ændringerne i rederiets kapitalgrundlag.

På denne baggrund bliver det forståeligt, at mine informanter gennemgående afviser tanken om, at Sørensen egentlig skulle have samarbejdet med nogen⁴¹, og at de understreger hans egenrådighed.⁴²

Tydeligst mærker man denne suverænitet i de tilfælde, hvor man kan se Sørensens fingeraftryk på afgørelser, der var af stor betydning for firmaets forretningsmæssige strategi. Gang på gang studser Sv. Pedersen, Ingvar Jensen m.fl. over, hvordan Sørensen dog fik indgået den og den kontrakt. Pedersen nævner konkret, hvordan hollandske firmaer af Sørensen blev underbudte og udkonkurrerede i Antarktis-sejlads for et australsk firma, men forstår ikke hvordan hans arbejdsgiver fik øje på disse muligheder.⁴³ At Sørensen-skibe kom ind i sejlads på Falklandsøerne for et engelsk firma forklares med, at Sørensen kendte en bestemt dansker i London, som havde kontakt til dette firma.⁴⁴ Sv. Pedersen nævner også, hvordan 1970-kontrakterne med Frederikshavn Værft

kom i stand. Forholdet var det, at Mercandia-rederierne her havde bestilt flere skibe end de egentlig havde brug for, da det kom til stykket. Værftet fik derfor skibe i overskud, som Sørensen så kunne overtage til nedsat pris. Det Pedersen blot undrer sig over er, hvordan Sørensen fik nys om værftets besværligheder.

Disse aftaler, der alle var betydningsfulde, blev altså ikke truffet på grundlag af offentliggjorte licitationsaftaler, der så blev drøftede i bestyrelserne. De kom, fremgår det, i stand via Sørensens personlige mellemkomst. Alt afhang af ham.

Personalepolitikken i dette firma havde interessante træk.

Sørensen kørte sine folk forholdsvis hårdt. Både Sv. Pedersen og Ingvar Jensen var forpligtede til at blive efter fyraften for længere drøftelser med Sørensen.⁴⁵ Pedersen nævner desuden, hvordan det var svært for ham overhovedet af få ferie; det var i den forbindelse nødvendigt for ham "at slå i bordet". Hertil kom, at Sørensen kunne efterse og korrigere sine ansattes arbejde helt ned til petitesseplan.

Marius Hansen beretter, hvordan Sørensen personligt bebrejdede ham, at han i en kritisk situation havde ringet ekspres til rederkontoret i stedet for til almindelig takst. Desuden hvordan der fra samme side blev gjort indsigelser mod anskaffelsen af en særligt omfangsrig ost og en vægt til 17,50 - begge dele anskaffede i forbindelse med provianteringen.

Endelig fortæller Ingvar Jensen, at firmaets udbetalinger til leverandører m.m. på et tidspunkt altid var forsinkede, fordi Sørensen personligt ville gennemse alle bilag.

På den anden side kunne Sørensen også vise sig generøs over for sit personale og havde et personligt præget forhold til dele af det.

Han var aldrig bange for at stikke et gratiale, og gav ved flere lejligheder finansiell hjælp til sine ansatte.

Sørensen fulgte også godt med i sine kaptajners familieforhold og var med til Marius Hansens sølvbryllup.⁴⁶ Han kom desuden på privatbesøg hos Ingvar Jensen og faldt ved disse lejligheder ofte i søvn i en bestemt stol.⁴⁷ Det kan da også fremhæves, at mange af medarbejderne blev i firmaet overordentlig længe. For de højt placerede var 20-30-40 årige ansættelsesforhold det normale.⁴⁸

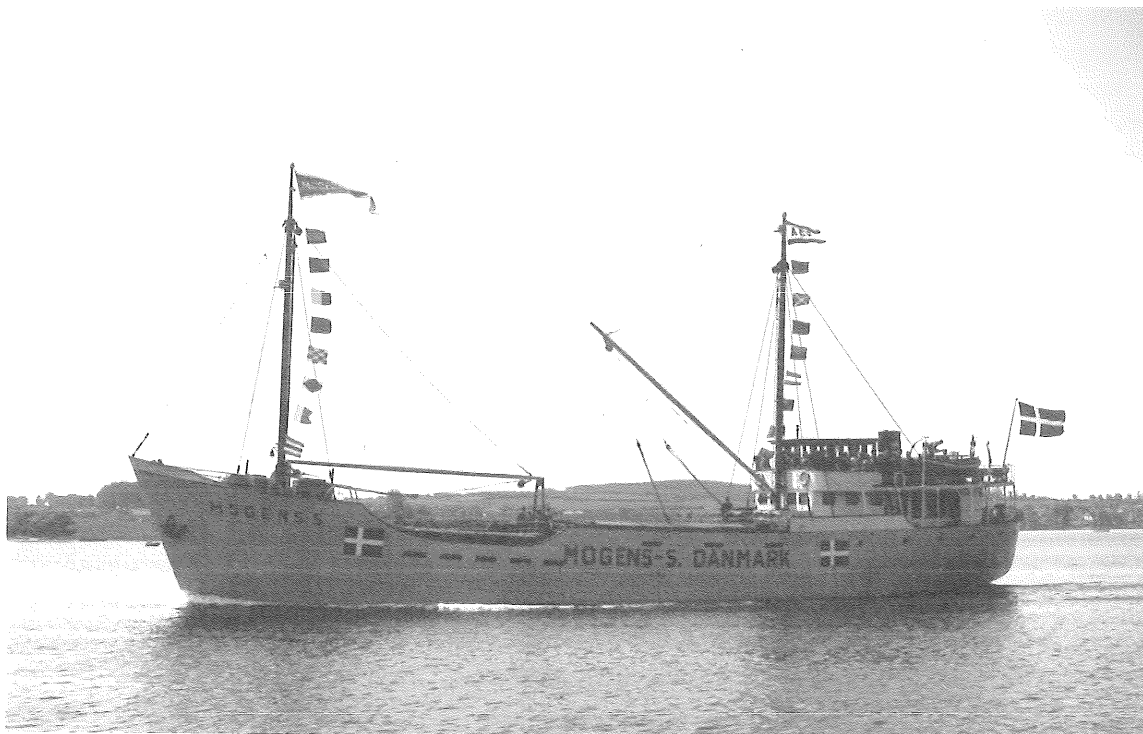
Den måde, hvorpå Ingvar Jensen og Sv. Pedersen blev rekrutterede af firmaet på, er sigende for en anden del af Sørensens personalepolitik.

Sv. Pedersen er uddannet som bogholder og fungerede som sådan i Fyns Foderstofforretning i Svendborg på en midlertidig kontrakt. Her var Sørensens gode ven I.C. Madsen chef.

Pedersens kone arbejdede som stuepige hos A.E. Sørensen og hørte herigennem, at denne savnede en bogholder. Pedersen, som var interesseret i stillingen, henvendte sig til Madsen og bad denne lægge et godt ord ind for sig.

Herefter gik et par måneder, men en dag ringede Sørensen til Pedersen og bad ham starte i sit nyt job om tirsdagen. Alle formaliteter var i forvejen ordnede af Sørensen og Madsen.⁴⁹ Ingvar Jensen på sin side er oprindeligt mejerist, men var i en periode elev på Svendborg Handelsskole; forstanderen her sagde så en dag til ham: "Der er en plads til dig hos A.E. Sørensen". Efter en samtale tog Jensen jobbet og blev i 38 år.

Disse ansættelser kom altså, ligesom flere firmakontrakter, i stand takket være Sørensen og hans kontaktnet. Han kendte Madsen og handelsskoleforstanderen og skaffede de nævn-



M/S "Mogens S", 383 brt. Bygget i Holland 1940 som bestilt af A.E. Sørensen. Bugseredes under stort besvær til Danmark i starten af krigen. "Mogens S" var en af de allerførste moderne coastere under dansk flag, og var det første skib Sørensen helt og holdent ejede personligt. Skibet skal have tjent enormt med penge ind. Solgtes i 1957 til Sverige. Størrelsen og typen prægede rederiets flåde stærkt fra krigens afslutning til likvidationen. *The M/S "Mogens S.", 383 gross register tons. It was built in Holland in 1940 on order from A.E. Sørensen. It was towed to Denmark with great difficulty at the beginning of the war. The "Mogens S" was one of the very first modern coasters under the Danish flag, and was the first ship owned completely by A.E. Sørensen personally. The ship is said to have made enormous profits, and in 1957 it was sold to Sweden. This size and type of ship characterized the company's fleet from the end of the war right up to its liquidation.*

te medarbejdere via disse bekendtskaber. Lignende mønstre ser ud til at have været normen. Sørensen skal aldrig have averteret efter medarbejdere⁵⁰, i hvert fald ikke dem, der var udsete til ansvarsfulde stillinger. Det berettes også, hvordan Sørensen ringede til forskellige familier på Svendborg-kanten og hørte om Per eller Poul som nykonfirmerede dog ikke ville ud at sejle.⁵¹ Tilsvarende rekrutteringsmetoder kunne ligge bag det faktum, at bemærkelsesværdigt mange af Sørensens skibsofficerer var fra Svendborg eller nærmeste omegn.⁵²

Når Sørensen kunne anvende sine metoder, hang det sammen med, at han havde et kolossalt kontaktnet dels lokalt, men nok så væsent-

ligt inden for søfart og nærstående brancher i almindelighed.

Kigger man i Den Blå Bog er der under A.E. Sørensen opregnet et hav af bestyrelsesmedlemsposter og andre tillidshverv. Lokalt kan nævnes formandskab for Den konservative Vælgerforening, viceborgmesterposten, samt medlemskab af den kommunale skolekommission i Svendborg, men tillige formandskabet for "Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for søfolks ejendele". Af mere landsdækkende betydning kan blot nævnes følgende: Fragtnævnet, Handelsministeriets Skibslåneudvalg, Lodsrådet, Udvalget vedrørende Besejling af Grønland, Søfartskommissionen af 1947 og Rederforeningen af 1895.

I Svendborg blev der vist grinet lidt i krogene af denne Sørensens emsighed, men det er vel ingen urimelig tanke, at det var hele denne omkringfaren og udadvendthed, der skaffede Sørensen kendskab til mulighederne i Antarktis-sejladss og Frederikshavns Værfts besværligheder plus en lang række forbindelser, hvis betydning jeg heller ikke direkte kan spore.

Ligeledes kan man sige, at når Sørensen brugte forstanderen fra handelsskolen til at finde en ny medarbejder, så må der have eksisteret et tillidsforhold Sørensen og forstanderen imellem. Men hvordan var dette blevet opbygget? Et af Sørensens mange hverv kan have været det oprindelige grundlag.

Som på andre områder vidnede årene omkring 1970 om et brud med gammel praksis.

Sørensen begyndte herefter at se sig omkring efter en direktør, som skulle have mere direkte indflydelse på driften og med tiden skulle overtage. Ved denne lejlighed averterede han faktisk og skaffede hermed nogle emner - 4 stykker ankom de, men forsvandt ligeså hurtigt igen.

Sørensen kunne ikke arbejde sammen med dem.⁵³ Enden blev opgivelsen af disse forsøg på at skaffe topfolk ind udefra. Sv. Pedersen blev direktør i stedet for bl.a. en af de korttidsansatte, Volkmar, der som højprofessionel, ekspansivt indstillet shippingmand⁵⁴ ellers var blevet hentet helt fra Holland.

Afslutning

Det der går som en rød tråd gennem A.E. Sørensens karriere, som den er beskrevet i det foregående, er et meget personligt, engageret forhold til rederbranchen.

Sørensen gik i gang med at samle de fornødne kvalifikationer så tidligt som overhovedet muligt, og hele sit liv igennem udbyggede han et kontaktnet, der kunne befæste hans forbliven i branchen.

Meget bemærkelsesværdigt er det endvidere, at A.E. Sørensen først rigtigt for alvor kom i gang i 30'erne, altså midt under en meget voldsom krise, hvor der i Københavns havn i øvrigt lå oplagt tonnage i hidtil uset omfang. Sørensens strategi i denne situation må have været følt umulig for en rent markedsorienteret reder.

Ligeledes gik en meget stor del af hans privatformue ind i forretningen, en politik der må vurderes som ret hasarderet, for skibsfart er et risikopræget erhverv. Som udtryk for en nødvendighed kan man ikke betragte dette investeringsmønster, for det var gennemgående selv i den største højkonjunktur, hvor der kunne opregnes talrige andre profitable investeringsobjekter.

Snarere må A.E. Sørensens pengeanbringelse ses som et udtryk for en meget karakteristisk indstilling til kapital som sådan, nemlig at det ikke var noget, man efter A.E. Sørensens mening bare flyttede rundt på, alt efter hvor de gode forretninger var; penge var for ham driftsmidler i en virksomhed, der for enhver pris skulle holdes i gang.

Tillige mærkes i disse pengeanbringelser et udtryk for en stærk selvstændighedstrang. Var skibene i rederiet under Sørensens helt dominerende ejerskab, slap denne for irriterende indvendinger fra direktionen, hvilket betød mere end at sikre sig ved at føre en mere forsigtigt linie.

Hans kapital var med andre ord lige så lidt profitsøgende i traditionel forstand, som den kapital fra kaptajner og skibsprovisioneringshandlere m.fl., der hjalp ham i gang. Rederivirksomhed var for disse parter mest af alt et middel til realisering af specielle lokalt baserede kulturelle og uddannelsesmæssige baggrunde.

At der her er tale om et gennemgående træk kan også ses af ledelsesstilen i firmaet. Sørensen var for engageret i driften til at give kompetence fra sig, han ville have fod på alt. Det er til lige karakteristisk, at han havde meget svært ved at affinde sig med den traditionelle lønmodtager - 8 til 4-indstilling - og forsøgte at finde engagerede medarbejdere, helst fra sin hjemegn, hvor det vel betød lidt mere at arbejde for denne respekterede mand. Han ville så vidt muligt have folk, hvis indstilling til rederiet lignede hans egen.

Heri ligger rederiets særpræg i forhold til, hvad man forestiller sig er det forretningsmæssigt normale.

Mange af disse karakteristiske træk blev udvi-

skede omkring 1970, og det brud der sås i disse år kan synes uforståeligt og uforeneligt med Sørensens holdning, således som denne nu er defineret. Det må imidlertid bemærkes, at Sørensen i disse år befandt sig i en kritisk situation. Dels var han nu kommet godt op i 70'erne og var ikke helt rask, dels kunne hans arvinger ikke blive enige om rederiets fortsættelse.

Tilsammen betød dette, at fremtiden for rederiet var overordentlig usikker. Reformen var nødvendig, hvis Sørensens livsværk skulle bestå. Det er nok i dette lys, man skal se kontraheringen af "frederikshavnerne", med en ny finansieringsform som grundlag, samt indkaldelsen af kometer inden for shippingbranchen. Disse initiativer skulle gøre spørgsmålet om rederiets videreførelse til et ikke familieanliggende. Nye investorer skulle borge for kapitalgrundlaget og yngre direktører for en ny form for ekspertise, når Sørensen selv var væk, og hans metoder ikke mere var brugbare.

Karakteristisk nok blev processen kun halvt gennemført. Sørensen kunne ikke forlige sig med typer som Volkmar, da det kom til stykket, for han ville ikke have, at nogen "blandede" sig.

A.E. Sørensen oplevede ikke oliekrisens eftervirkninger, nemlig et stort fald i konjunkturerne for rederne. Men hvis han havde gjort det, er det mest sandsynlige nok, at han selv i denne situation ikke på noget tidspunkt ville have overvejet at trække sig ud af branchen, og at han meget længe ville have holdt sine skibe gående, selv om indtjeningen var lig nul eller negativ.

A.E. Sørensens rederier lignede kort sagt ikke det, man ser i lærebøger om økonomi, og virksomhedens vitalitet er derfor bemærkelsesværdig.

“Nanok S” bygget på Svendborg Skibsværft i 1962, 2.232 brt. Et maksimum i Sørensen-flåden. Ejedes af A.E. Sørensen personligt, fra 1969 af familiekitieselskabet A/S A.E. Sørensen. Som decideret ishavsskib var “Nanok S” 1962-67 chartret af KGH. Det sejlede herefter skiftevis på Grønland, Falklandsøerne og Antarktis. Solgt 1986.

The “Nanok S”, 2.232 gross register tons. Built at the Svendborg Shipyard in 1962 it was the culmination of the Sørensen fleet. It was owned by A.E. Sørensen personally, and after 1969 by the family company A/S A.E. Sørensen. As a decided polar ship the “Nanok S” was chartered by the Greenland Trade Department in the years 1962-67. After this it sailed by turns to Greenland, the Falkland Islands and the Antarctic, and was sold in 1986.



Kilder

Danmarks Skibsliste, udgiver Handelsministeriet, for årene 1925-1987. Diverse avisudklip, hentede fra Svendborg Museum, de fleste udaterede og alle uden angivelse af, fra hvilken avis de er klippede.

Aktionærister vedrørende selskaberne: A/S Asta, A/S Elin, A/S Rolf Krake, hentet på Svendborg Museum; desuden liste for A/S Concordia, hentet i Erhvervs- og selskabsstyrelsen under det pågældende selskab.

Indberetninger til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (tidligere: Aktieselskabsregisteret): Vedrørende A/S Concordia (reg. nr. 12.663, hævet 31/5 1977), A/S Britannia (reg. nr. 15.595, hævet 12/12 1977) og A/S A.E. Sørensen (reg. nr. 39.620), hævet 15/1 1997) hentede i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Vedrørende A/S Flora (reg. nr. 1536, hævet 12/1 1934), A/S Richard (reg. nr. 4478, hævet 5/10 1934); A/S Lynæs (reg. nr. 4907, hævet 20/12 1934), A/S Rolf Krake (reg. nr. 8976, hævet 29/8 1958), A/S Lunden (reg. nr. 11.646, hævet 6/6 1950), A/S Asta (reg. nr. 12.496, hævet 6/6 1950), A/S Elin (reg. nr. 13.417, hævet 15/12 1950), A/S Gerda (reg. nr. 13.614, hævet 6/6 1950), A/S Sct. Jørgen (reg. nr. 16.740, hævet 20/8 1959) hentede på RA.

Skibsregistret. Vedrørende "Anette S" (OWGU), "Martin S" (OYGL) og "Hanne S" (OYMB) hentet på RA.

Vedrørende "Charlotte S" (OWRQ), "Eva Silvana" (OUKU), "Peder Most" (OUSD), "Patricia S" (OUKW), "Flora S" (OZOX), "Mogens S" (OZSC), "Charlotte S" (OYXY) og "A.E.S". (OXCM) hentede i Søfartsstyrelsen.

Interviews

Med M.H. Sørensen, optaget 6/3 1989, 3 bånd.
Med Sv. Pedersen, optaget 6/3 1989, 2 bånd.
Med M. Bom (og Asta Petersen), optaget 7/3 1989, 3 bånd.

Med Ingv. Jensen, optaget 8/3 1989, 1 bånd.
Med J. Brønnum, optaget 9/3 1989, 2 bånd.
Med Marius Hansen, optaget 10/3 1989, 2 bånd.

Anvendt litteratur

Brønnum, Hakon: Svendborg-matadoren fra Thurø (i: Årbog for Svendborg og Omegns Museum, 1986, s. 113-126).

Hansen, Bernhard: En skibsreders saga, Rederiets Forlag, Svendborg 1974.

Hansen, Sv. Aage, Ingrid Henriksen: Dansk Socialhistorie 1914-1938, 1980.

Holm Pedersen, F., Lund: Et Svendborg rederi, Svendborg 1959.

Højrup, T.: Det glemte Folk, 1983.

Mørkegaard, O.: Søen, slægten og hjemstavnen - en etnologisk analyse af livsformer på Åbenrå-egnen ca. 1700-1900, utrykt konferens, Brede 1985. Heri s. 1-12, 15-39, 43-54, 145-171, 176 B og C samt 180-197.

Olsen, E., Hoffmeyer, E.: Dansk Pengehistorie, bd. II, 1968.

Bemærkning: Denne opgave er en bearbejdet udgave af en opgave, der blev skrevet som afslutning på mit bifag i Europæisk Etnologi i 1989. Hele problemstillingen er typisk for faget; mere præcist er den udformet efter inspiration fra min lærer, Ole Mørkegaards arbejde (se litteraturlisten).

- ¹ A.E. Sørensens rederiers historie er tidligere beskrevet, dels af Holm Petersen/Lund, dels af Bernhard Hansen og endelig af Hakon Brønnum (se litteraturlisten). Tilgangsvinklen til emnet er dog her anderledes end min. Både Holm-Petersen og Hansen arbejdede på bestilling fra Sørensen, og en mængde stof er i disse værker slet ikke benyttet, hvilket dog ikke afholder mig fra at citere de nævnte forfattere visse steder. Brønnums artikel blev jeg imidlertid så sent opmærksom på, at den ikke har spillet nogen rolle for den foreliggende artikel; derimod har jeg benyttet Brønnums viden gennem interviewet med ham.
- ² Interview med M. Bom.
- ³ Hele denne beskrivelse af omstændighederne ved Sørensens erhvervsvalg er hentet fra Holm Petersen, a.a. s. 27-34.
- ⁴ Faderen skal have været aktionær i de fleste skibe anskaffet omkring 1920, svigerfaderen i hvert fald i et af disse. (Holm Petersen a.a. s. 37 og 52).
- ⁵ Alle oplysninger om tonnagestørrelser, skibenes kvalitet og ejerskab er så længe det drejer sig om perioden op til 1958 og Sørensens skibe hentede fra Holm Petersen a.a., men kontrollerede med skibslisterne. Når spørgsmålet er tonnagebeholdningen i hele Svendborg-området er oplysningerne hentet udelukkende fra skibslisterne, idet kun skibe der helt klart ejedes og administreredes her er medtaget. Havde rederen bopæl i København f.eks., er skibet ikke medtaget - dette gælder A.P. Møller-skibe bl.a. Udelukket er desuden fiskeskibe og lægttere.
- ⁶ Holm Petersen a.a. s. 34.
- ⁷ Ang. tonnageopg. se note 4.
- ⁸ Interview med M. Bom.
- ⁹ Et typisk forløb af en modernisering kan følges i A/S Garibaldi.

- ¹⁰ Interview med Brønnum.
- ¹¹ Forløbet af en overtagelse kan følges i A/S Rolf Krake og A/S Concordia.
- ¹² De selskaber, der her er nævnt, er de for hvilke jeg har kunnet finde aktionærlistes. Listen fra Elin er helt klart ikke komplet, men hullet, størrelsen af Sørensens engagement, har kunnet dækkes med oplysninger hentede fra indberetninger til aktieselskabsregisteret (RA).
- ¹³ Dansk Socialhistorie, a.a. s. 361.
- ¹⁴ Både M. Bom og Brønnum fremhæver, at aktionærerne ikke tjente det store. Dette stemmer godt overens med en statusopgørelse fra 1950 indeholdt i sagsmappe vedr. A/S Garibaldi. Her hedder det, at aktionærudbyttet hvert år, siden oprettelsen i 1935, havde været 6%, mens udbyttet for en obligation 30'rne igennem lå på 5% (E. Olsen/E. Hoffmeyer a.a. s. 328).
- ¹⁵ M. Bom mener ikke, man gennemgående kan tale om, at investorerne på Asta-listen havde ret store forretninger i ryggen.
- ¹⁶ Interview med Marius Hansen.
- ¹⁷ Interview med Marius Hansen.
- ¹⁸ Her tegnede firmaet Toyne, Carter and Co. sig for 500 kr.
- ¹⁹ Interview med Marius Hansen.
- ²⁰ For en enkelt af indskyderne foreslog hun selv muligheden og fortsatte derefter ad sporet (interview med M. Bom).
- ²¹ Mørkegaard a.a. s. 188-195.
- ²² Sejladsmønstre skildres af M. Hansen som gældende for Svendborgskibe som sådan. Af en oversigt over Sørensen-skibet "Elin"s sejlads 1937 fremgår det, at mønsteret her var det samme. Til lige af "Elin" var vinteroplagt dette år (Holm Petersen a.a. s. 64).
- ²³ En skildring gives af Brønnum (interview med Brønnum).
- ²⁴ F.eks. A/S Lunden, generalforsamling 30/3 1940.
- ²⁵ Se f.eks. A/S Garibaldi.
- ²⁶ Interview med Ingv. Jensen.
- ²⁷ Holm Petersen a.a. s. 136.
- ²⁸ Bind fra skibsregistret i 1957-1983 kan ikke skaffes på RA og heller ikke i Skibstilsynet.

²⁹ Jeg udtaler mig på grundlag af undersøgelser vedr. "Martin S", "Hanne S" og "Annette S" i skibsregistret. Disse skibe blev købt 1950-52. Desuden "Flora S", købt i 1965.

³⁰ Sørensen opkøbte disse aktier, når han blev dem tilbudt (interview med Ingv. Jensen).

³¹ Således A/S Condordia. Sønnen kom ind i 1953, svigersønnen, S.P.L.A. Heegaard i 1956. Dette betød 50% af bestyrelsesposterne i familiens hændelser. I A/S Britannia kom familiemedlemmer, inkl. Sørensen selv med tiden til at sidde på 4 ud af 6 pladser.

³² Se A/S A.E. Sørensen. At alle aktier ejedes af familien kan ses af generalforsamlingsreferater. Det ses her, hvem der var til stede, og samtidigt hvor mange procent aktier disse repræsenterede.

³³ Vedrørende ejerskaberne se note 4.

³⁴ Panthavernes navne fremgår af Skibsregisteret.

³⁵ Interview med Brønnum.

³⁶ For typiske stiftelsesoverenskomster, se f.eks. A/S Elin, A/S Asta og A/S Garibaldi.

³⁷ A.D.Sørensen var medstifter af A/S Elin, men figurerer kun med 2.000 kr. i selskabet mod Sørensens 6.500 kr. (3. stifters indskud fremgår ikke). A/S Sct. Jørgen stiftedes 1942 af Sørensen, I.C. Madsen og en Hj. Jensen. Hver skød 1.000 kr. ind. Hovedparten af aktieposterne købtes imidlertid af Sørensens øvrige skibsselskaber, og selskabet var vel hermed under Sørensens absolutte kontrol. A/S Britannia blev stiftet i 1939 af Sørensen,

I.C. Madsen og Soph. Nielsen. Tilsammen indskød disse 25.000, heraf tegnede Sørensen sig for de 20.000 (Aktieselskabsregisteret, RA).

³⁸ Denne bestemmelse blev indføjet i alle statutter for 30er-selskaber, jeg har læst (se kilde- og litteraturliste).

³⁹ Her var udvælgelseskriteriet i.flg. M.H. Sørensen. (Interview med M.H. Sørensen).

⁴⁰ I.C. Madsen, Soph. Nielsen, A.D.Sørensen og apoteker Winding blev bestyrelsesmedlemmer i A/S Concordia med indskud på hhv. 2.000, 2.000, 1.000 og 3.000 kr. ud af 75.000 kr. i samlet kapital. Sørensen selv havde 10.000 kr. inde.

⁴¹ Interview med M.H. Sørensen.

⁴² Interviews med Sv. Pedersen og M. Bom.

⁴³ Interview med Sv. Pedersen.

⁴⁴ Interview med Sv. Pedersen og M.H. Sørensen.

⁴⁵ Interview med Sv. Pedersen.

⁴⁶ Interview med Marius Hansen.

⁴⁷ Interview med Ingv. Jensen.

⁴⁸ Se Bernhard Hansen a.a. s. 124.

⁴⁹ Interview med Sv. Pedersen.

⁵⁰ Interview med Ing. Jensen.

⁵¹ Fortalt af Ole Mørkegaard.

⁵² Hos Bernh. Hansen, a.a. s. 125-126, er en fortegnelse over disse officerer pr. oktober 1974. 69 er på listen, 32 af dem er fra Svendborg og omegn.

⁵³ Interviews med Ing. Jensen og M. Bom.

⁵⁴ Brønnums karakteristik.

A.E. Sørensen's Shipping Companies

Summary

There may be a tendency to regard the running of a shipping company as an "ordinary" line of business in the sense that it is assumed to be run in accordance with the market forces, just like other businesses.

Nevertheless the subject of this article, A.E. Sørensen's shipping companies, encompasses certain historical features which do not follow the normal pattern.

The founder of the companies, A.E. Sørensen, was born in 1896 on the island of Thurø, near Svendborg in Southern Funen. This region had a large fleet of Schooners, but during the 1920's and 1930's it experienced a disastrous recession during which the amount of tonnage in Svendborg declined.

It was characteristic of A.E. Sørensen that his shipping first began to prosper during this very

depression. He bought up the schooners whose owners were on the brink of bankruptcy, installed larger motors and reduced their rigging. This enabled them to make a profit, not much at first, but enough to survive on. This fleet was expanded so that by 1939 A.E. Sørensen had ships at his disposal with a total tonnage of more than 4000 g.r.t. Thus the foundation was laid for a shipping company which was to be modernized enormously after World War II, but which was never allowed to grow larger than a maximum of about 6000 g.r.t. Its ships consisted of very competitive small and medium-sized coasters.

A.E. Sørensen died in 1974, but his shipping company carried on business until 1987, though without making any new investments.

The mere fact that Sørensen could make investments during the depression of the 1930's requires some explanation.

The financing arrangements were quite exceptional, since the money was raised via contributions from private individuals who were mainly residents of Svendborg and the surrounding area. A closer study of the list of shareholders also shows that these contributors were people with a close professional interest in shipping. Captains and first-mates paid in money for ships which they were given command of, pilots contributed funds in the hope of jobs on Sørensen's ships, ship's chandlers, butchers, shipyard owners and many others put money into the ships with similar motives. One could say that Søren-

sen had temporarily unemployed "shipping capital" behind him in the 1930's.

After the war financing was mostly provided by Sørensen's own funds, which rather indicates that by far the greatest part of Sørensen's personal fortune, quite substantial by this time, was tied up in his own ships.

These features already indicate the special nature of the shipping companies. For the investors profits were not of paramount importance. The sailors among them used their contributions to get the jobs which they were trained for, and the ship's chandlers used them to keep their businesses running. It can almost be said that Sørensen himself went to extremes in investing a lot of his own money in his ships, without regard for other investments which would have been safer and possibly more profitable. A special cultural background tied these people to the shipping branch and made them reorganize and make new investments in the midst of a serious economic crisis.

A.E. Sørensen's very personal involvement in his firm could also be seen in his style of leadership. Interviews with former employees intimate that he was very reluctant to delegate responsibility and wanted control of all business routines in the firm. It also transpires that Sørensen had his own personal way of hiring employees and obtaining carrying contracts, making good use of an enormous network of contacts which he had purposefully built up over the years.