



Styrmand:
Søren Stidsholt Nielsen,
63 45 21 40
sosn@faa.dk
Redigeret af: SSN

Søsiden andraver ugentlig på denne plads, i reglen fredag. **Søsiden** har kurs mod det havendte, - ofte med udflugt fra eller til Sydfyn og Øhavet.

■ Noget DFDS-historie strejfede Svendborg fra 2005-2008, da Niels Højlungs Stevns-rederi var ejer af det tidligere DFDS-paketskip Trillingen ændret til andre formål og omdøbt til Sikker Havn. Arkivfoto: Hans Stuessen



■ 150 års drift af passager- og fragtskibe har trafikeret talrige nye og brugte skibe og massevis af ombygninger i rederiets flådeliste. 1950'ernes og 1960'ernes generation af indlandsbåde og Oslo-både var blandt de klassisk smukkeste skibe i rederiet. Blandt de formfuldendte indlandsbåde var H.P. Prior (*billedet tv.*) og Jens Bang på Aalborg-København og Norges-båden Prinsesse Margrethe fra 1957. Ombygningen af Kong Olav V (*t.h.*) i slutningen af 1970'erne gør derimod ondt i øjnene. *Fotos fra bogen*

Maritim bog

KØBENHAVN - Det jubilæren-de DFDS er et produkt af den samme foretagssomhed, der gryede i Det Sydfynske Øhav, da dampskibe for alvor vandt frem i midten af 1800-tallet. Da det nu 150-årige DFDS blev forenet af flere mindre dampskibsselskaber omfattende godt en snes fartøjer, havde Det Sydfynske Øhav også taget hul på den nye æra for person- og godstrafik på vandet. De sydfynske typisk enkeltskibs-rederier var dog ikke store nok til at indgå i det nye, nationale fællesskab forenet i DFDS.

De betød ikke, at DFDS sejlede udenom Det Sydfynske Øhav. I mange år trafikerede DFDS farvandet med primært fragt, men også i perioder med passagerer til Svendborg, Rudkøbing og Faaborg. Svendborg-besejlingen ophørte i 1960 og Faaborg og Rudkøbing stoppede i 1950.

Den sydfynske sejlads og dansk indlandstrafik i øvrigt er kun et lille hjørne i historien om et rederi, der på linje med Mærsk har næsten national-ikonisk status.

Værftsejer og vognmand

Det Forenede Dampskibs-Selskab har gennem alle 150 år fastholdt sit navn, selvom det gennem årene har beskæftiget sig med meget andet end skibsfart og for mere end 50 år siden har forladt damp som drivkraft. Rederiets sidste dampdrevne fartøj var i øvrigt bygget på Svendborg Skibsværft.

Blandt det i dag overskuds-givende rederis mange aktiviteter gennem årene har også været ejerskab af skibsværftet i Helsingør og af mega-vognmandsforretningen DFDS Transport. I dag er flytning af gods og logistik til lands og til vands i et vidt forgrenet net i navnlig Nordeuropa samt Frankrig og England et kerneområde for DFDS.

Tre skibstyper

Tre skibstyper dominerer i dag rederiets flåde. Det er cruise-passagerskibe med kahytter som på København-Oslo og Amsterdam-Newcastle, de store bilfærger på Den Engelske Kanal samt ikke mindst kæmpeflåden af kombinerede fragt- og passagerskibe (med hovedvægt på fragt), såkaldte ropax'ere plus de rene fragtskibe af typen ro-ro. Disse skibes hovedforretning er at sejle lastbil-trailere - containere med hjul kunne man også kalde dem - i et vidt forgrenet rutenet. Det store billede viser, hvor tæt trailerne kan staves på de op til 230 meter lange skibe - endda på flere dæk.



Fra hjul-damper til ro-paxer

DANMARKS NÆSTEN NATIONAL-
IKONISKE DAMPSKIBSSELSKAB
FYLDER RUNDT I BEDSTE FORM.
ET DIGERT VÆRK FORTÆLLER
HISTORIEN BAG SKIBENE MED
MALTESER-KORSET.

■ Siden 1967 har malteserkorset på skorstenen signaleret DFDS. I dagens DFDS er en kerneforretning transport af Lastvogns-trailere på et omfattende net af ruter i europæisk farvand og Middelhavet. Billedet er fra Nordsøen på ro-pax'eren Sirena Seaways. Ro-pax er typebetegnelsen for et skib, der både kan sejle fragt (roll-on, roll-off) og passagerer (pax). *Foto: Søren Stidsholt Nielsen*



■ Bemærk malteserkorsene. DFDS har også sat sig varige spor i Det Sydfynske Øhav. Dette smukke, nyrenoverede pakhus på Rudkøbing Havn lod rederiet opføre i 1916 som dets terminal for gods og passagertrafik til og fra Langeland. Dengang var rederiet 50 år. *Foto: Søren Stidsholt Nielsen*

Da DFDS var indenrigskonge

■ Nu er Oslo-ruten fra København rederiets eneste danske havn med passagertrafik.

SVENDBORG - I de mere end første 100 år af rederiets historie var DFDS sideløbende med sin internationale sejlads et dominerende rederi i den danske indenrigstrafik. Flyruter, motorveje, brobyggerier og lastvognstrafik har i dag fuldstændig udkonkureret disse aktiviteter i rederiet. DFDS' eneste aktuelle besejling af danske havne er den populære minikryds-rute København-Oslo og godstrafikken Esbjerg-Immingham. De tidligere tre ruter fra Esbjerg til Newcastle, Torshavn og Harwich er ophørt.

Afviklingen af rederiets danske indenrigstrafik er sket gradvis og i takt med de svindende muligheder for at drive rentabel forretning.

I mange år var rederiets to storby-ruter over Kattegat, Aalborg-København og Aarhus-København betydelige faktorer i trafikken mellem landsdelene. For passagerer var konceptet, at man kunne gå til køjs, når båden sejlede sidst på aftenen og næste morgen vågne udhvilet - eller søsøg - i ankomstbyen. Begge ruter fra København til de jyske storbyer medtog også store godsmængder - fx øl fra hovedstadens bryggerier. Aarhus-trafikken ophørte i 1969 og Aalborg-ruten sluttede i 1970.

Revolutionerende kasser

Fragtskibs-fart mellem København og provinsens havne - også Svendborg, Faaborg og Rudkøbing - var i mere end 100 år et givtigt område for DFDS. I den sidste epoke af denne trafik udviklede rederiet sit eget revolutionerende system af mørkeblå og fleksible træ-containere i en størrelse, så

de kunne håndteres af en mindre gaffeltruck. Principet var transport fra dør til dør med skib, jernbane, tog og lastbil. De sidste DFDS-fartøjer, der sejlede med disse kasser var fire italiensk byggede søstre fra 1967, Tumlingen, Rollingen, Trillingen og Firlingen. Efter fem år blev skibene solgt og indenrigs-fragtfarten ophørte dermed i 1972.

Af DFDS' andre aktiviteter relateret til danske havne skal nævnes kortvarige passagereruter på Aalborg-Oslo og Frederikshavn-Oslo plus rederiets ejerskab af Mols-Linien. I mere end tyve år sejlede de med DFDS-bemaling og malteserkors på skorstenene. DFDS-ejerskabet af denne Kattegat-trafik ophørte i 1984 og dermed også DFDS' dengang næsten 120-årige rutenet i dansk indenrigs-farvand.

Af Søren Stidsholt Nielsen, sosn@faa.dk

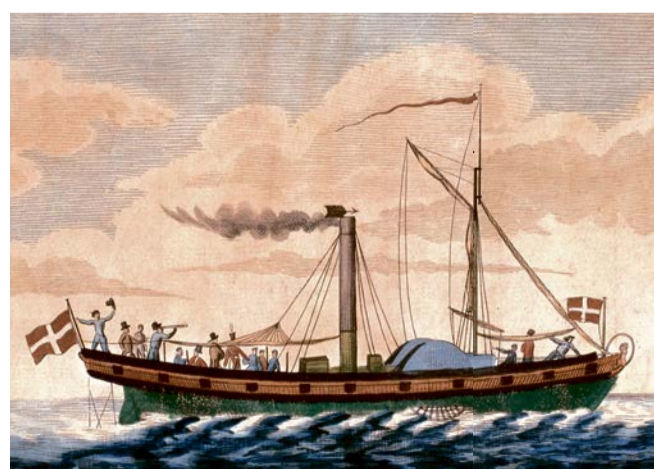
Det Forenede Dampskibs-Selskab, DFDS

Det Forenede Dampskibs-Selskab blev den 11. december 1866 grundlagt af tidens store finansmand og igangsætter, C.F. Tietgen. Rederiet var - som navnet angiver - en fusion af flere rederier. Fra starten disponerede DFDS i alt 22 dampskibe.

DFDS voksede hurtigt og fik efterhånden sejlads på næsten alle ikke-lokale indenlandske ruter samt ruter for eksport af landbrugsvarer fra Danmark til England. Desuden fik DFDS skabt passager- og fragtruter på havne i bl. a. Skandinavien, Island, Færøerne, Nord- og Østersøen, Frankrig, Portugal, Spanien, Italien, Nordafrika samt Nord- og Sydamerika.

DFDS sejler i dag med passagerer og fragt på den Den Engelske Kanal, samt på Amsterdam-Newcastle, København-Oslo, Kiel-Klaipeda (i Litauen), Klaipeda-Karlshamn (Sverige), Paldiski (Estland)-Kapeliskär (Sverige). Desuden en lang række udelukkende fragtruter.

Fjerneste rute i dag er Marseille-Tunis med overfartstid på 34 timer. DFDS råder over 60 skibe og besejler i alt 42 havne i 20 lande. DFDS har i dag omkring 6.000 ansatte i en snes lande og en overskudsgevindende omsætning i fremgang på pt. i alt ca. 12 mia. kr. årligt. DFDS er i dag 42 pct. ejet af fonden bag J. Lauritzen-rederiet. sosn



■ Det Forenede Dampskibs-Selskab blev skabt i hjuldampernes tid som en fusion af damperederier. Denne hjuldamp, Caledonia fra 1819, var dog ikke ejet af DFDS, men er maritim-historisk kendt som det første dansk-ejede maskindrevne skib. Caledonia sejlede med post fra København til Kiel. *Foto fra bogen*



■ Det Svendborg Skibsværft-byggede Diana blev det sidste dampdrevne skib, som det gamle dampskibsrederi købte. Nybygningen blev leveret til rederiet C. Clausen som Linda Clausen i 1945. Den blev købt af DFDS i 1950 og navngivet Diana til primær fart Danmark-England indtil salg i 1965. *Foto fra bogen*



■ Efter lukning i 2014 af ruten Esbjerg-Harwich er den succesrige København-Oslo eneste passagertrafik DFDS driver fra dansk havn. Ruten besejles af Pearl Seaways (*billedet*) og af Crown Seaways. Rederiet er i øvrigt igang med at droppe ordet "Seaways" på skibssiderne. *Foto: Søren Stidsholt Nielsen*



■ Et af DFDS store, kombinerede passager- og fragtskibe, Lisco Gloria, kom i efteråret 2010 på et uventet og dramatisk besøg i bugten mellem Ærø og Langeland. Det brændende og senere totalskadede skib drev fra Kieler-bugten hertil. Alle ombordværende blev reddet. Der skete skader for en halv mia kr. *Scanpix*