

(/)

🏠 (/)

> Trafik og transport - Videnskab - Teknik (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik>)

> Bøger (<http://www.historie-online.dk/boger>)

> Anmeldelser (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5>) > Norden rundt



← **Forrige artikel** (<http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/det-modige-skib-lotus>)

Norden rundt

Kategori: Anmeldelser

Visninger: 1334

Del artikel: **f** ([https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.historie-](https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt)

[online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt](http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt)) **t**

(<https://twitter.com/home?status=>. Aktiviteten kan ses på [\[online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt\]\(http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt\)\) **in**](http://www.historie-</p></div><div data-bbox=)

([\[\\[rundt&title=\\]\\(http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-rundt&title=\\)\\)\]\(http://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/norden-</p></div><div data-bbox=\)](http://www.linkedin.com/shareArticle?mini=true&url=http://www.historie-</p></div><div data-bbox=)

Martin Jes Iversen

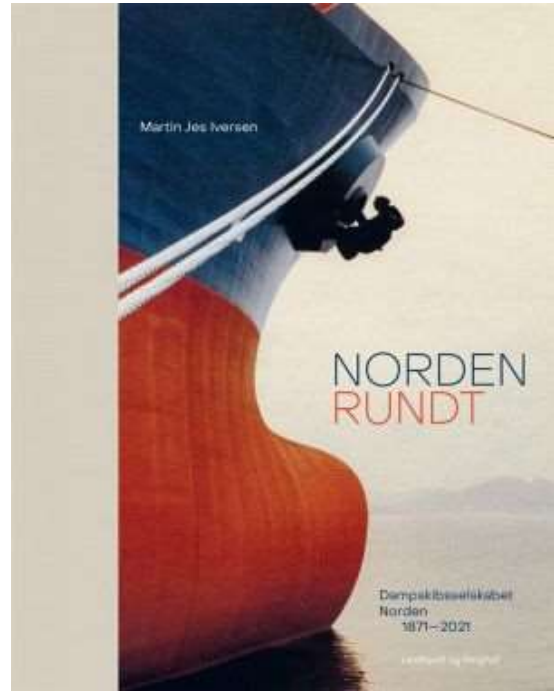
Norden rundt. Dampskibsselskabet Norden 1871-2021

Lindhardt & Ringhof, 2021. 312 sider Illustreret. 350 kr.

Af Kresten Søe

D/S Norden runder 150 år

Norden rundt rimer på Jorden rundt, og det er også en væsentlig del af historien om Danmarks næstældste rederi, der i år runder sit 150 års jubilæum. Som alle "rigtige" erhvervshistorier starter bogen med en pioner. Her den driftige Mads Christian Holm, der som 43årig stiftede D/S Norden 11. februar 1871. Holm kom fra fattige kår som søn af en enlig mor i Nykøbing Mors. Som barn svor han aldrig mere at skulle bede andre om mad men selv tjene sit brød.



Via hårdt arbejde fik han skabt sig kapital som skibstømrer og værftsejer i USA. Tilbage i Danmark trådte han ind i shipping og fik snart bl.a. i kraft af ægteskabet med Emilie Bendixen, som var datter af en afdød skibsreder, foden inden for i rederikredse. Her så Holm fremtiden i de nye dampskibe og oprettede et aktieselskab, der indkøbte det første dampskib D/S Norden. Allerede 1874 var flåden udvidet til tre skibe takket være fx dygtig udnyttelse af telegrafens muligheder for fjernkommunikation og dampens potentiale i punktlig fragt af laster til og fra Fjernøsten.

Kontinuitet, redelighed og solid økonomi

Rederiet gjorde sig bemærket med kontinuitet i såvel bestyrelse som ledelse gennem de første 100 år. Man satsede ikke over evne og lagde med livrem og seler vægt på soliditet og kendskab til markedet. Flåden bestod af ret få skibe og blev som sådan de første mange år overhalet af de fleste andre i branchen. I sammenligning med fx Mærsk virkede man i det stille og stod delvist i stampe i en årrække. - Dog altid med solide tal på bundlinjerne. Ikke desto mindre står D/S Norden i dag efter en rivende udvikling fra starten af 1970'erne nu som Danmarks næststørste rederi efter Mærsk. Således opererede man i 2019 med ikke mindre end 379 skibe fordelt på egne, time- og langtidschartersede fartøjer. D/S Nordens imponerende vækst skyldtes bl.a. et forudseende sats på laster frem for altid selv at eje skibene. Man red på konjunkturerne via kortere og længere transportoptioner og time- og langtidschartring. Dertil kom, at rederiet garderede sig ved at stå på to ben med hensyn til at sprede sig over både tørlast på bulkcarriers og produkttankskibe især på det fjernøstlige marked. I samspil med det tredje ben - en solid likviditet - udviklede D/S Norden sig efterhånden til en international virksomhed, der i 2019 stod for en omsætning på 17 milliarder kr.



Fra bogens fotomateriale. - Nord Manatee ankommer til Multiterminalen i Aarhus i 2018. Året hvor D/S Norden som de første udførte en testsejls med et stort oceangående skib, som udelukkende sejlede på CO2-neutralt brændstof

Udstyr, opbygning og indhold

Bogen er via en særskilt billedredaktion udstyret med et væld af fotos af rederiets mange skibe gennem årene. Hertil kommer fotos af diverse hovedpersoner og åsteder. Men det er primært skibene, der - i ofte imponerende fotokunstneriske scenarier og vinkler - bærer bogens unikke maritime atmosfære.

Fremstillingen er kronologisk opbygget i årstalsinddelte kapitler: 1871-1920, 1921-67, 1968-72 osv. Alt sammen i en helhed, hvor de senere år dog fylder hovedparten.

Læseren følger udviklingen i rederiet periode for periode mht. ansatte, skibe, ledelse og strategi suppleret af redegørelse for udviklingen på markederne og fx samarbejdet med B&W og det japanske værft Mitsui.

Allerede i 1960'erne fremstod D/S Norden i praksis som en konstruktion mellem tre forskellige rederier: Det familieejede Motortramp, rederiet Orient plus selve D/S Norden. Den samlede konstellation og dens knopskydninger i forskellige selskabsdannelser gav fx i 1970'erne fleksibilitet i drift og investering men fremstod også ret uigennemskuelig for aktionærerne. Heller ikke 1980'ernes finansiering med benyttelse af periodens populære men senere ret så forkætrede skibsanparter i samarbejde med Difko bidrog til gennemskueligheden.

1972 – et skelsættende år med ny strategi

Ved direktør Aage A. Tonboes afgang i 1969 var der grøde i markederne. En ny bestyrelse, som var slanket til kun 3 personer, indså, at der enten måtte sættes større og nyere eller lukkes ned ved salg af den lille forældede flåde. Satsningen skete dog som tidligere med en fornuftig likviditet og i samarbejde med det japanske værft Mitsui. En virksomhed, hvor D/S Norden med sit ry for altid at betale og levere til tiden nød fordele som værdsat kunde og partner.

Den indledende satsning var på tørlastskibe (Bulkcarriers) til langfart i forskellig form for fleksibel chartring med kort eller langtidsoptioner på både last og skibe.

Den nye strategi blev konfirmeret 12. april 1972, hvorefter D/S Norden tog de første vellykkede skridt på vejen mod en ledende position på verdens tørlastmarked. Satsningen gav pote, og 1972-76 fordobledes omsætningen således til 43 mil.

Midt i 1980'erne udvidede man virksomhedspaletten med et nyt ben, som også omfattede produkttankskibe. Vejen var dermed åben til en solid indtjening ved fx fragt af råvarer til fodring af det ekspanderende kinesiske industrielle tigerspring op til og efter årtusindskiftet.

Fødekæden til nytænkning på ledelsesgangen med hensyn til muligheder og udvikling var som oftest "de lyseblå drenge", der tilkom fra Mærsk og satte deres præg mht. dynamik og individualitet.

Fremme i skoene mht. medarbejderudvikling, bemandingsregler og miljøkrav

Med udvidelse med nye produkttankskibe blev D/S Norden frontløber i en global omlægning, der skabtes som følge af flere miljøkatastrofer fra lækager og forlis med ældre tankskibe. De politiske krav verden over lød her primært på sikring i form af nye skibe med dobbeltskrog. Et element, som D/S Norden tidligt læste og profiterede af.

Omsætningen bevægede sig nu opad fra millioner til milliarder med D/S Nordens aktier på himmelflugt, Også fordi rederiet var meget tidligt fremme i skoene med hensyn til personaleudvikling som et primært element i rederiets værdiskabelse og vækst.

Nu gik fødekæden således pludselig den anden vej. Næmlig med D/S Norden i øverste led og storleverandør af topkvalificerede medarbejdere og ledere til andre rederier og virksomheder. Takket være dygtige selvstændige medarbejdere placeret i verdens merkantile brændpunkter, det oprindelige gode ry, udstrakt erfaring og velplejede gode forbindelser verden over buldrede D/S Norden således frem mod toppen såvel nationalt som internationalt.

På den hjemlige front var rederiet i 1988 langt fremme med hensyn til pres for ændring af hidtidige bemandingsregler, der stod i stor fare for at udflage den danske handelsflåde. De nye bemandingsregler var - skønt udskældt af de faglige organisationer - i høj grad med til at betyde, at de danske rederier herefter igen vendte tilbage til at sejle under Dannebrog.

Konklusion

Skulle nogen af denne anmeldelse forledes til at slutte, at bogen har karakter af bestillingsarbejde i form af en receptionsbog i ført pen med lovprisning af D/S Norden, så er dette på ingen måde tilfældet.

Bogen fremtræder overalt som et stykke indbydende, habilt og analyserende erhvervshistorie. Forfatteren er prodekan på Copenhagen Business School, hvilket sammen med flere tidligere tilsvarende værker fx den fremragende "Udsyn - ØK, Danmark og verden" borger for både kvalitet og uvildig faglighed i håndtering af både kilder og stof.

D/S Norden har dannet økonomisk sikkerhedsnet ved at aftage en meget stor del af bogoplaget, men har ifølge forlaget ikke stillet krav til hverken vinkel eller redigering.

Martin Jes Iversen har på den måde haft frie hænder og skriver både grundigt og fagligt dybdeborende. Hertil formår han også både at udlægge og tolke det ofte komplicerede baggrundsstof for læseren. Yderligere opererer han med en fin overskuelig historisk ramme og formår desuden at puste en ganske spændende fremstilling ind i skildringen af flere højdepunkter: - fx bruddet i 1972, spillet omkring manøvrering i verdenskonjunkturerne, håndtering af krisen 2008 samt ikke mindst i begivenhederne omkring aktieopkøbene ved rederiet Torms forsøg på overtagelse af D/S Norden 2000-2004.

Hertil kommer en fint anskueliggørelse af fx købsoptioner, timeshare, langstids- og timecharting aktieemissioner og kapitalfrigørelse samt en udmærket redegørelse for, hvilke faktorer der bragte rederiet fri af de mange skær og konkurser, som branchen mødte op gennem verdenskrige og økonomiske kriser.

[Historie-online.dk, den 3. marts 2021]