



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Peder Olsen



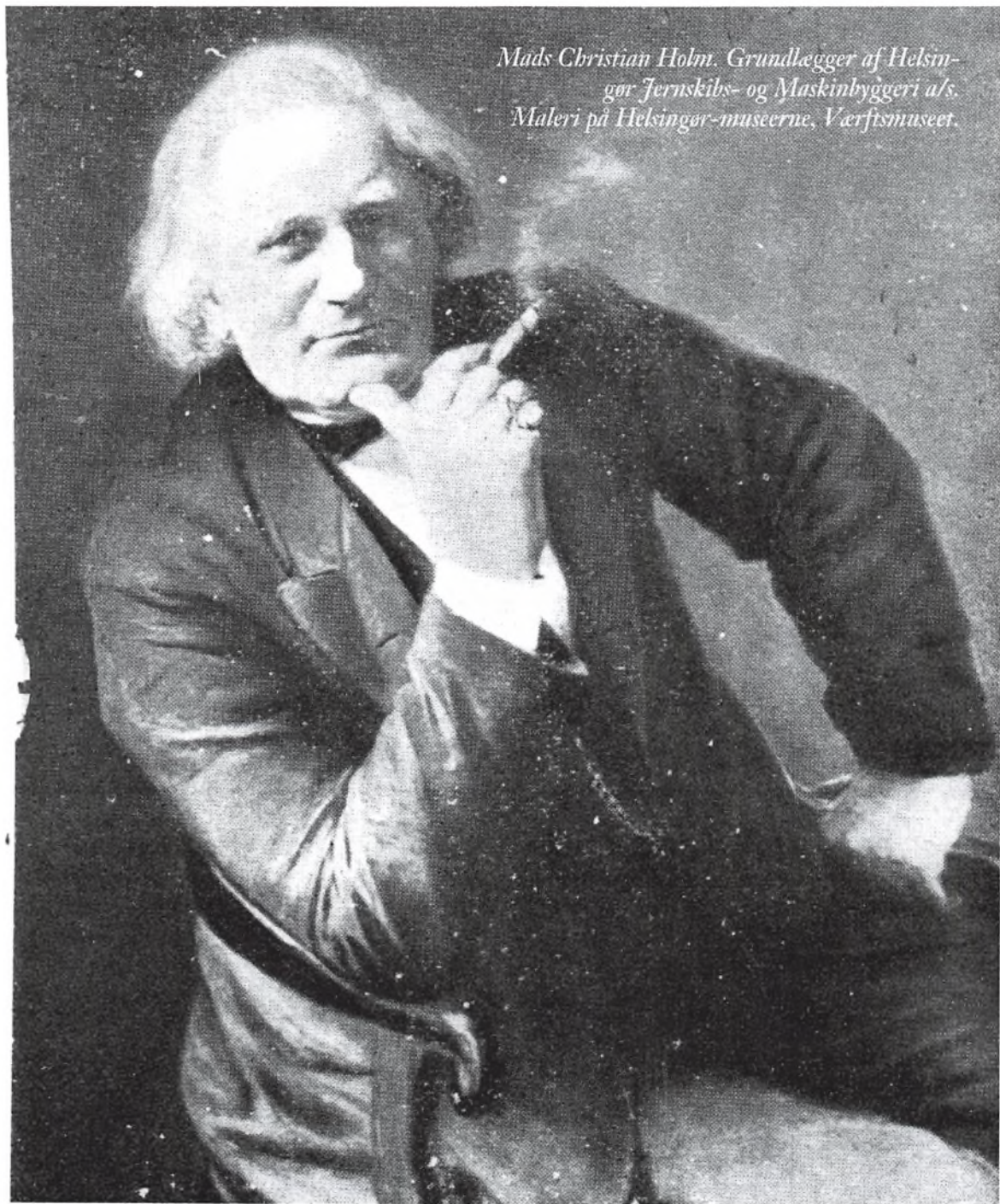
**Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s
Bestyrelse og forretning 1882-1920**

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s

Bestyrelse og forretning 1882-1920

Af Peder Olsen

*Mads Christian Holm. Grundlægger af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s.
Maleri på Helsingør-museerne, Værftsmuseet.*



Peder Olsen

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s

Billedredaktion: Peter M.M. Christensen, Museerne Helsingør

Skrift: Janson

Udgivet 2018 af Museerne Helsingør

Grafisk produktion: Duus & Kompagni

Oplag: 300 eksemplarer

ISBN 978-87-89120-79-9

Aftryk i referat af bogens tekst er tilladt, når bogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket sendes til Museerne Helsingør inden gengivelse af aftryk.

Omslagsbilledet:

Værftsanlægget fotograferet i starten af 1890'erne. Til venstre ses den store skibsbygningshal og i midten tre bygninger med diverse værksteder, smedjer, støberi, dampcentral, tegnestuer, administration osv. Yderst til højre i dokken et af de fire barkskibe, som Værftet byggede i årene 1891-94.

Indhold

Indledning	side 9
De første 10 år under Holm Tiden før marts 1882 Tanker. Ventetid. Koncession. Bestyrelse	side 10
Marts 1882 til oktober 1882 Bestyrelsen etablerer sig. Værftet anlægges. Omkostningerne	side 12
1882-1883 Holm træder i karakter. Nybygning nr. 1 »Helsingør«	side 23
1883-1884 Driftskapitalen forsvinder. Man skifter bank. Voldgift om »Helsingør«. Afl levering af dokken	side 27
1884-1885 Tomme beddinger	side 35
1885-1886 De første ordrer fra staten	side 39
1886-1887 Fortsat tomme beddinger. Holm får kritik	side 42
1887-1888 Direktøren fyres. Holm fortsætter som direktør, og køber igen en nybygning	side 46
1888-1889 Holm køber igen en nybygning, denne gang til »Norden«. Holm er følsom overfor kritik. Året ender med travlhed	side 49
1889-1890 Elektrisk lys. 1. maj. Nordtyske ordrer	side 54

1890-1891 Første registrerede dødsulykke	side 57
1891-1892 Holms magt. Ny direktør. Holm afgår ved døden	side 60
Perioden med Holm	side 63
Tiden efter Holm 1892-1893 – Nye tider Ny direktør. Sejlskibe. Ny bestyrelsesformand. Malkemaskiner. Personalegoder	side 64
1893-1894 Værdien af et »træben«. Formandstillæg	side 68
1894-1895 Broen ved Østerport station. Varmbadeanstalt. Den store værftsudvidelse	side 72
1895-1896 Understøttelser til betrængte sjæle. Værftsudvidelsen tager form. Rohmann dør. Udvidelse af aktiekapitalen. Første overenskomst med fællesorganisationen	side 77
1896-1897 Nu får bestyrelsen honorar. Den første uddannelse af skibsbyggere. Københavns flydedok	side 86
1897-1898 Arbejdernes forsørgelseskasse ændres til en lovpligtig ulykkesforsikring. Der bygges pramme	side 91
1898-1899 Skinnekørende kran ved dokken. Arbejdernes ulykkesforsikring. Bestyrelsen ønsker fast honorar. Overenskomst med »De Samvirkende fagforeninger«. Alderdoms- og Forsørgelseskassen overgår til fagforeningen	side 95
1899-1900 Arbejderkantine. Kontorbygning. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, B&W	side 99

1900-1901	side 102
Maskinværkstedet, kontorbygningen og »Gammel dok« får el. Overenskomst med Mesterforeningen i jernindustrien. Trykluft. Pensionskasse for funktionærer, samt sagen om nr. 84 »J.C. la Cour«	
1901-1902	side 105
Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening. Mesterforeningen i Jernindustrien. Maskinværkstedet får opvarmning	
1902-1903	side 108
Bæreevne endnu engang. Maskinværkstedet udvides. »En enke og 4 ukonfirmerede børn«	
1903-1904	side 111
Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring. Tilskud til øjenlæge. Strejke og lockout	
1904-1905	side 114
Fyringsanlæg, kedel- og maskinkran	
1905-1906	side 116
5-årig overenskomst. Ansvarsforsikring. Ny dampmaskine	
1906-1907	side 119
Festskrift, strejke og lockout	
1907-1908	side 121
Ny kobbersmedje, igen »for egen regning«	
1908-1909	side 124
Fiskers rederier. »For egen regning«. »Røde tal«	
1909-1910	side 127
Fiskers konkurs. Fisker stopper i bestyrelsen	
1910-1911	side 130
Fiskers gæld. Ny formand strammer op. Værftets grund. Ingen dividende	
1911-1912	side 134
Aftaler. »Thore«. Elektricitet. Diesel. »I Hafnia«	
Perioden efter Holm	side 140

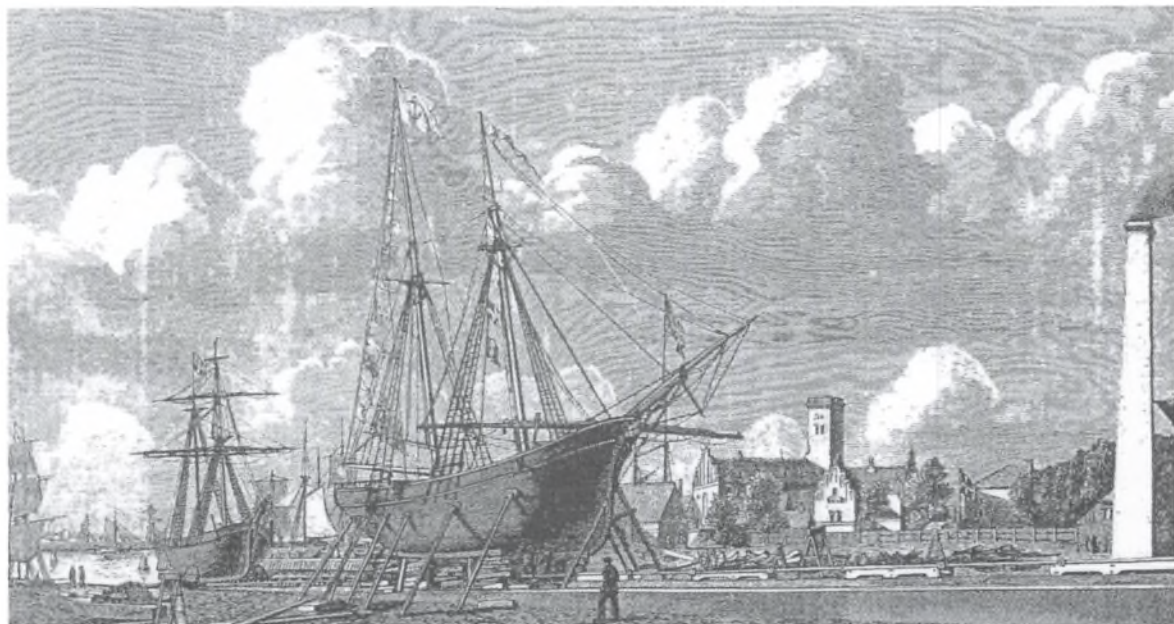
Nye tider med skiftende hovedaktionærer B&W og DFDS – 1912-1913 Der handles med aktierne. Ny formand. B&W og DFDS	side 141
1913-1914 Nye hovedaktionærer, ny direktør, ny bestyrelsesformand, ny forretningsorden. Verdenskrig	side 151
1914-1915 »Ministeriet for offentlige arbejder« afholder licitation i udlandet	side 157
1915-1916 Staten liciterer i udlandet. Brændselshjælp og toiletter. Første samarit. Stålvalseværk. Arbejderboliger. DFDS bliver hovedaktionær	side 160
1916-1917 DFDS er hovedaktionær. Nordsjællands Elektricitetsværk. Stålvalseværket	side 165
1917-1918 Dansk Dieselmotor Kompagni. Aktieudvidelse til værftsudvidelse	side 169
1918-1919 Damptrubiner. Verdenskrigen slut. Lundgård får ekstrabetaling hos DFDS	side 176
Perioden med skiftende hovedaktionærer	side 180
Kilder og slutnoter	side 182

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s

Forfatterens indledning

Efter mit indlæg i Helsingør Kommunes Museers Årbog i 2014 besluttede jeg, som en naturlig fortsættelse af denne artikel, at se nærmere på Holms og de efterfølgende bestyrelses arbejde, og samtidig gøre nogle betragtninger over forretningen, og de økonomiske begivenheder, som de skiftende bestyrelser var involveret i. Tidsrummet det omhandler, strækker sig fra værftets start, og til efter 1. verdenskrig. Idet det er min hensigt at forsøge at skabe et overblik over bestyrelsesarbejdet, kontraheringerne, værftets

udvikling, de sociale pligter, ansættelser og hvad der ellers kan uddrages fra værftets protokoller. Udført som en slags logbog, over de forskellige regnskabsår, og baseret på det skrevne ord i protokollerne. Der vil derfor heller ikke være noter der henviser til forhandlingsprotokollerne,¹ idet hændelserne er beskrevet med årstal og måned, og derfor vil være direkte tilgængelige i protokollerne. Dog vil kilder hentet udenfor protokollerne, såsom økonomiske tal og regnskaber, være behæftet med noter.



Stik. Illustreret Tidende 1864. Helsingør Patent-ophalings-bedding. Beddingen blev sammen med Helsingør træskibsbyggeri i 1896 overtaget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

De første 10 år under Holm Tiden før marts 1882

Tanker. Ventetid. Koncession. Bestyrelse

I slutningen af 1870'erne var Helsingør i dyb krise og stagnation. De nye dampskibe havde ikke sejlskibenes behov, for at bunkre mad og proviant, og sejlede ofte forbi.

Købmændene tænkte mange tanker, men det var fortsat havnen man vendte tilbage til, og derfor blev en udvidelse af havnen det tilbagevendende spørgsmål.

Det var da også på et grundigt forarbejde af de Helsingørske købmænd, nærmere betegnet byens Handelsforening, der meget bejljligt havde nogle af sine medlemmer i byrådet, at færdiggørelsen af den nye havn blev afsluttet i 1879, og med det nye havneanlæg satte kun fantasien grænser, for den videre udvikling.

I starten drømte man bare om et reparationsværksted for jernskibe, en tanke der dog hurtigt blev omsat til ideen om at anlægge et jernskibsværft ved Kronborg.²

Købmændene gik nu for alvor i gang med at agitere for ideen bl.a. med en række artikler i Helsingør Dagblad (HD), men allerede i efteråret 1879 stod det dem klart, at den nødvendige finansiering ikke kunne etableres lokalt, og man forsøgte sig derfor udenfor Danmark, nemlig i Norden, England og Skotland, for at finde, en eller flere iværksættere, der havde mod og evner til at gå ind i et sådant projekt.



Grosserer Mads Christian Holm 1827-92.

I januar-februar 1880 fik man kontakt til Mads Christian Holm, en mand der fremstod som tilpas uafhængig af den spirende danske værfts- og rederiverden, og som samtidig, havde både viden om, og erfaring i hvordan man kunne lede et aktieselskab.

Holm blev efterfølgende, under megen opmærksomhed, præsenteret af Regner Ulstrup ved et stort anlagt borgermøde, på rådhuset i marts 1880, sammen med Wilhelm Andreas Dyhr, der blev præsenteret som selskabets kommende direktør. På mødet omtalte de, i hver sit indlæg, alle de fordele som et værft

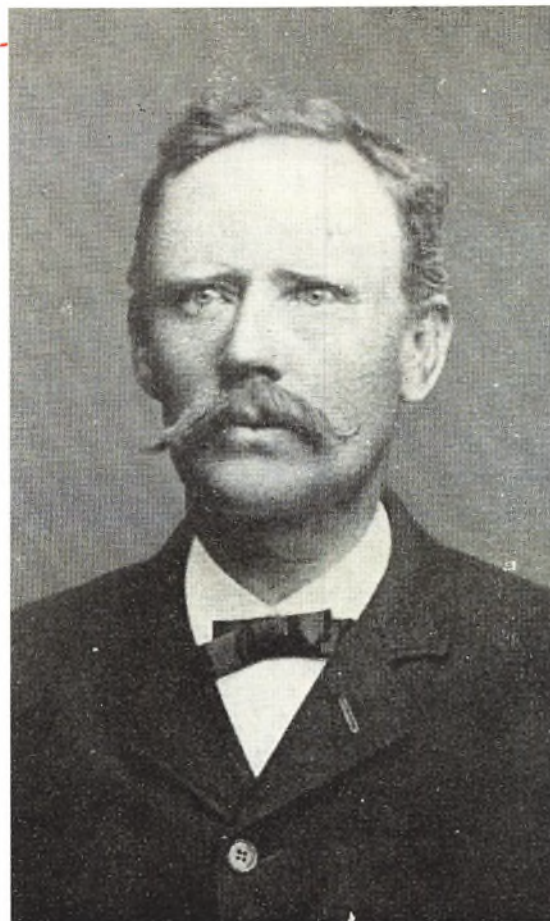
kunne tilføre byen befolkningsmæssigt og økonomisk, og der var tilsyneladende ikke »et øje tørt« da mødet sluttede, i flg. Helsingør Dagblad (HD).³

Der forestod nu en lang række svære forhandlinger for byrådet, med staten og militæret, for at opnå den fornødne koncession, og få de nødvendige arealer ved havnen stillet til rådighed. Da forhandlingerne fortsat ikke var afsluttet i august 1881 blev det dog for meget for Holms tålmodighed, og han meddelte byrådet at hvis ikke tingene var på plads senest den 1. marts 1882, ja, så skulle de ikke regne med ham.⁴

Dette ultimatum fik da også byrådet op af stolene, og det lykkedes dem endeligt at få afsluttet forhandlingerne om koncession, arealer og mageskifte, med de involverede myndigheder.

Derfor kunne Holm også, selvfølgelig med det forbehold at man opnåede indenrigsministeriets stadfæstelse af koncessionen, ⁵ afholde et stiftende bestyrelsesmøde den 9. december 1881 i Købehavn, og etablere en bestyrelse bestående af følgende:

Bestyrelsesformand Mads Christian Holm (1827-1892) grosserer, korresponderende reder og bestyrelsesformand for rederiet »Norden«. København. B. Bloch overrets-prokurator, bestyrelsesmedlem i rederiet »Norden«. København. Regner Ulstrup (1818-1906) konsul, medlem af Helsingør byråd, bestyrelsesformand for Handelsforeningen, og bestyrelsesmedlem i det »Helsingørske Dampskibsselskab«.



*Skibskonstruktør Wilhelm Andreas Dybr.
Direktør Helsingør Jernskibsværft 1882-1887.*

Andreas Carl von Mehren (1818-1912) grosserer, cand.phil., bestyrelsesmedlem i Handelsforeningen.

Johan Arnold Unna (1820-1892) købmand, medlem af Helsingør byråd, bestyrelsesmedlem og tidligere formand i Handelsforeningen, samt bestyrelsesformand i det »Helsingørske Dampskibsselskab«.

Jens Levin Tvede (1830-1891) brændevinsbrænder og fabriksejer, medlem af Helsingør byråd. Endelig adm. direktør Wilhelm Andreas Dyhr født 1839, der ifølge vedtægterne, som adm. direktør, var medlem af bestyrelsen med stemmeret på linje med de øvrige medlemmer.

Man fornemmer tydelig Holms utålmodighed med at få tingene i gang, ved at afholde bestyrelsesmøde, allerede inden koncessionen var endelig på plads.

Man kan måske også ane et kompromis mellem Holm og byrådet bag sammensætningen af bestyrelsen. Holm får lov til at gøre sig selv til bestyrelsesformand, samt at indsætte Bloch fra sin bestyrelse i »Norden«, og Dyhr, hans direktør, som bestyrelsesmedlemmer. I forhold til byrådets 4 repræsentanter i bestyrelsen.

Det besluttedes endvidere på mødet, at bestyrelsen (Holm) skulle sende Dyhr på indkøbsrejse for at skaffe de nødvendige maskiner m.m. til værftet. Formentlig efter en, på forhånd, grundig udført planlægning af Dyhr, forberedt i den lange ventetid inden koncessionen faldt på plads.

Til alle de med indkøbene forbundne udgifter, havde Holm sikret sig uindskrænket fuldmagt fra den øvrige bestyrelse, således at han suverænt kunne træffe alle beslutninger omkring de forskellige indkøb. For Dyhr gjaldt det, at han skulle holde sig i løbende kontakt med Holm, for at opnå de nødvendige godkendelser af indkøbene.

Som det tydeligt fremgår styrer Holm fra starten tingene med fast hånd, og man fornemmer ikke, at det hviler på et samarbejde mellem Holm og »byrødderne«.

Marts 1882 til oktober 1882

*Bestyrelsen etablerer sig.
Værftet anlægges.
Omkostningerne*

Endelig var formalia på plads, og nu var det entreprenørerne, den utålmodige bestyrelsesformand Holm, og hans direktør Dyhr, der skulle vise deres kunnen. Først og fremmest skulle der anlægges en række bygninger til værksteder, og derudover, skulle man til skibsbygningen, anlægge beddinger til at bygge skibene på, samt en dok til reparationer m.m., og endelig skulle de i Skotland,

England, Tyskland og Danmark indkøbte maskiner, opstilles i de færdige bygninger, således at alle nødvendige tekniske faciliteter kunne være til stede, når værftet, skulle starte sin første produktion, med bygning- og reparation af jernskibe, samt dampmaskiner. Et stort og krævende arbejde lå foran initiativtagerne, og det var nu at Holm og Dyhr skulle træde i karakter.

På det første ordinære bestyrelsesmøde, den 11. februar på hotel Øresund i Helsingør, var mødets vigtigste punkt da også, at få sat gang

i byggeaktiviteterne på værftsarealerne. Også i denne sag overlod den øvrige bestyrelse al det praktiske arbejde til Holm, dels at finde den rigtige arkitekt til at udføre de nødvendige tegninger, samt at træffe de økonomiske aftaler om byggeriet.

En anden vigtig sag på mødet var hvordan man skulle forholde sig til § 12 stk. 2 i koncessionen.⁶ En lidt følsom sag overfor de fastboende bestyrelsesmedlemmer, fordi den indeholdt en bestemmelse om, at der til enhver tid skulle være mindst en fra bestyrelsen, bosat i Helsingør, og at denne samtidig skulle have fuldmagt til at repræsentere bestyrelsen overfor myndighederne.

Beslutningen skulle være indberettet til indenrigsministeriet, med navn og adresse på denne person, senest 3 måneder efter koncessionen var trådt i kraft den 21. november 1881, hvilket betød at sagen skulle være afklaret senest den 21. februar. Da Holm som følge af sin bopæl i København ikke kunne pege på sig selv, pegede han på direktør Dyhr, som var blevet fastboende i Helsingør, og det var derfor Dyhr der på aktieselskabets vegne, fik overdraget området den 1. marts 1882.

At Holm valgte Dyhr som bestyrelsens repræsentant, frem for et af de lokale medlemmer, vidner måske lidt om det forhold Holm havde til de lokale bestyrelsesmedlemmer.

Den tekniske stab var i begyndelsen ret beskeden. Den først ansatte ingeniør, Julius Drewsen, havde Dyhr ansat i Glasgow, den 21. december 1881, som »bestyrer« for maskinbyggeriet. Hans løn var fastsat til 300 engelske pund, hvilket efter tidens kurs svarede



Skibskonstruktør Frederik Møller.

til ca. 5.500 kr. Udover gagen skulle han også have dækket sine rejse- og flytteudgifter fra Glasgow til Helsingør. En omkostning der senere skulle vise sig at udgøre hele 3.000 kr. Drewsen havde arbejdet med produktion af dampmaskiner i Skotland, og burde være den rette mand til dette job.

Til at forestå skibsbygningen ansatte man Frederik Møller som skibskonstruktør, til en årlig løn på 3.500 kr.

Dyhrs egne ansættelsesforhold var i form af en tinglyst ansættelseskontrakt, og til en løn på 10.000 kr. om året. Kontrakten blev først underskrevet den 24. maj 1882, så der har formentlig været nogle forhandlinger, frem

og tilbage, inden den kunne underskrives. Kontrakten kunne først opsiges af en af parterne efter 5 år.⁷

Den 1. april 1882 blev selskabets første bogholder, og foreløbige kasserer, den blot 24 år gamle Gudmund Amund Jensen antaget til en årlig løn af 2.500 kr. Jensen kom fra København og var muligvis blevet ansat af Holm, der jo også kom fra København. Økonomiområdet var et vigtigt område, som Holm formentlig ønskede at have en personlig indflydelse på. Den nye boghol-

der fik snart udvidet sit ansvarsområde med en prokura, således at han kunne kvittere for den indkomne almene korrespondance, dog ikke til den økonomiske eller anbefalede korrespondance, der i det daglige arbejde var Dyhrs område. I Dyhrs fravær kunne Jensen dog med Drewsen, som medunderskriver, også underskrive denne korrespondance.

Det var således ikke nogen stor stab der udgjorde værftets tekniske og økonomiske styring igennem den første tid.



*Helsingør Træskibsværfts ophalings-bedding omkring 1890.
I baggrunden Jernskibsværftet som er ved at lide under de snævre rammer.*

I byggeperioden havde man brug for et midlertidigt kontor, til det daglige arbejde som samtidig lå i bekvem afstand til værftsområdet, og til dette formål lejede man sig ind i det gamle Sankt Maria kloster, der dengang var ejet af kommunen, og det var således herfra at værftets første ledelse, dels kunne udføre den nødvendige planlægning, og dels kunne føre det nødvendige tilsyn med byggeriet på den anden side af gaden.

Hvis man kaster et blik på arealerne omkring havnen, på denne tid, vil man kunne se at udgravningen af det nye nordlige havnebassin, havde skabt en halvø imellem dette og det oprindelige havnebassin, samt at den gamle ophalerbedding nu dannede et naturligt skel, mellem Barfoeds træskibsværft og det nye jernskibsværft, der havde overtaget dette område efter Løwes træskibsværft, og det var da også på dette område, at skibsbyggeriet, med de foranliggende tre byggebeddinge, var blevet placeret. Længere mod nordvest, og bag ved Barfoeds værft, var de tre værkstedsbygninger placeret, og resterne af den gamle allé til Kronborg, blev adgangsvejen til jernskibsværftet.⁸

Det første arbejde der skulle fortages var en planering af terrænet, således at fundamentsarbejdet for de tre værkstedsbygninger kunne sættes i gang umiddelbart efter overdragelsesdagen den 1. marts.

Projektet til de tre første værkstedsbygninger lå da også klar ved bestyrelsesmødet den 2. april, hvor arkitekt F. Gnudtzmann præsenterede projektet for bestyrelsen. Formentlig havde han allerede efter mødet den 11. februar, fået overdraget sagen, og man havde da også »tyvstartet« fundaments-



Helsingør Jernskibsværft omkring 1890 set fra Kronborgs volde. I baggrunden ses Træskibsværftet klemmt inde mellem Jernskibsværftets bygninger.

arbejdet inden den 1. marts. Et arbejde der var blevet udført uden licitation. Efter at arkitekten havde fremlagt licitationspriserne på bygningsarbejdet, besluttede bestyrelsen at overdrage arbejdet til murermestrene Hansen & Kruse, Købehavn, til en pris på 182.750 kr. hvilket var 370 kr. over det laveste bud, men da firmaet tidligere havde udført fundamenterne i regning, valgte man dem frem for den billigste.

Byggeperioden var fastlagt til 5 måneder, altså med en færdiggørelse omkring den 1. oktober. Firmaet havde for udførelsen af fundamenterne i regning, modtaget 26.842 kr. Igen en situation hvor Holm viste sin handlekraft, hvilket også var nødvendigt for at få sat fart i byggeprocessen, således at man kunne opnå den fulde udnyttelse af den forestående sommerperiode.

Bygningerne var projekteret i tidens stil med røde mursten, og enkelte dele af dem eksisterer fortsat den dag, i dag. De har for-

mentlig været enkelt indrettet med rustikke jernvinduer, døre og porte, og med grovpudsede vægge, der senere blev hvidtede, for at gøre rummene lyse. Installationerne var få, med nogle enkelte vandhaner til brug for produktionen, samt en enkelt petroleumsgasbelysning. Bygningerne var uden nogen form for varme eller el, og faciliteter som omklædningsrum, bad og kantine havde man ikke på den tid.

Den første bygning nærmest havnen og træskibsværftet var i 2 etager. Den nederste etage var indrettet med et snedkerværksted, en savmølle til opskæring af tømmer, et tømmerlager til oplagring af det forarbejdede tømmer, et malerværksted, et riggerværksted, og i den vestlige ende et kontrolkontor, hvorfra arbejdernes arbejdstid og løn blev kontrolleret. I 2. etage var der indrettet en skibs- og maskintegnesteue, et hovedkontor, og et direktørkontor samt bestyrelsesværelse.

Den næste bygning var ligeledes indrettet i 2 etager, og her var begge etager i den østlige ende indrettet til maskinværksted med 2 etagers fri højde.

Den åbne del i 2. etage var omkranset af et galleri, der i den vestlige ende var indrettet med et mindre klejnsmedeværksted. Endvidere var der opført en sidebygning til maskinværkstedet, der rummede værftets kraftcentral, samt dampskorsten, og i kraftcentralens 2. etage var der værksted for værftets modelsnedkeri.

Den sidste bygning var den største og bredeste af værkstedsbygningerne. Denne bygning var indrettet med en grovsmedje i den vest-

lige ende, i midten en kedelsmedje og kobbersmedje, og i den østlige ende et støberi.⁹

HD fulgte, som resten af byen, med stor opmærksomhed med i alt det nye der skete på værftets byggeplads, og den 20. juni gav de følgende status på byggeriet i dagens avis. »Arbejderne skrider nu rask frem igen efter en pause, hvor noget udeblevne byggemateriale havde haft stoppet murerarbejdet på bygningerne.

De tre bygninger skrider rask fremad og man er nu i færd med at sætte tagværk på bygningen nærmest Kronborg Allé. På selve skibsbygnings pladsen har man påbegyndt opførelsen af en glødeovn, ligesom man også har påbegyndt udgravningerne til byggebeddingen. Avisen fortæller videre at værftets største og dyreste arbejde, anlægget af en tørdok, ville blive påbegyndt i løbet af den følgende måned når de, til den første juli, indkomne tilbud var gennemset.«

Den sidste bemærkning om dokken kom ikke til at holde stik, idet entreprenørerne fik udsat afgivelsen af deres tilbud til den 15. juli. Til gengæld blev der ved bestyrelsesmødet den 6. juli kontraheret med en tømmermester H. Tesch om bygningen til skibsbyggeriet, hvilket han havde tilbudt at udføre til en pris på 20.700 kr. eksklusiv prisen på den del af tømmeret han allerede havde leveret til værftet.

Bygningen til skibsbyggeriet fremstod som en åben bygning uden vægge, opført i træ, med pandeplader som tag. Udover bygningen skulle der opføres en muret dampskorsten med forbindelse til en dampmaskine der skulle drive skibsbyggeriets maskiner.

Endvidere kunne HD den 28. juli fortælle at »værftets trebenede dampkran, der har en vægt af 50 tons, er blevet rejst den 27. juli på fundamenter funderet på 27 alen lange nedrammede pæle. Kranen skal hurtigt være klar således at værftet kan modtage sine første maskiner fra Glasgow, der forventes at ankomme i den efterfølgende uge.

Det nævnes ligeledes at bygningsarbejdet fremmes med alle midler, samt at man ligeledes har indhegnet en del af området, hvilket dog ikke har vakt udelt tilfredshed, fordi arealet mellem træ- og jernskibsværftet og Kronborg Alle, har fået«, som man skriver, »et noget aparte udseende«.

Den omtalte dampkran var indkøbt hos »Northam Iron Works«, Southampton i England. Den var som dampkran forsynet med både dampmaskine og kedler og havde en løfteevne på 45 tons. Kranen kørte i øvrigt som dampkran indtil 1917 hvor den blev forsynet med en elektromotor fra A/S Asea, København, og den blev først endelig fjernet i 1949. Hvilket fortæller en del om



Den trebenede dampkran på kajen foran skibbyggeriets store hal.

kranens kvalitet, men måske også noget om tempoet i den teknologiske udvikling indenfor værftsindustrien.¹⁰

Den 16. september 1882 kunne bestyrelsen afholde sit første bestyrelsesmøde i eget bestyrelsesværelse. Mødets vigtigste punkt var en status over de foreløbige omkostninger ved byggeriet, og det totale omfang af samtlige omkostninger på dette tidspunkt. Dette har formentlig ikke været så positivt som forventet, for efterfølgende besluttes det af økonomiske årsager, ikke at indlægge elektrisk lys, men i stedet anvende den noget billigere løsning med gas, og som sædvanligt blev det overladt til Holm og Dyhr at finde det rette projekt.

Beslutningen om ikke at installere elektrisk lys må nok have gjort lidt ondt på bestyrelsen, og måske især Holm, da man var vidende om at både B&W og Orlogsværftet allerede i slutningen af 1870'erne havde fået indlagt elektrisk lys.

Byggeomkostningerne fremgår af alle de viste beløb som er bogført 30.06.1882 og indeholde de fleste af aktiviteterne i byggeperioden:

Byggeomkostninger

Planering og regulering af terrænet	9.191,-
Bygning nr. 1. Værksteder og kontorer samt indretning m.m.	73.925,-
Bygning nr. 2. Maskinværksted og kleinsmedje, incl.dampskorsten og kraftcentral	78.025,-
Bygning 3. Grovsmedje, kedelsmedje,kobbersmedje og støberi	88.749,-
Bygning 4. Skibsbyggeriet	29.564,-
Dampskorsten	5.665,-
Diverse småskure	2.000,-
Plankeværk om værftet	5.483,-
Retirader og pissoirs	850,-
Sporvej til transport	3.756,-
Bolværk og havneanlæg	3.450,-
Brolægning og spildevandsledninger	4.672,-
Varmeledning	4.302,-
Vandleddning	5.273,-
Gasledning	678,-
Kran 45 tons	37.843,-
I alt	431.679,- ¹¹

I byggeomkostningerne var ikke indregnet murede ovne eller andre anlæg der blev udført i forbindelse med byggeriet, idet disse udgifter blev lagt ind under udgifterne til de forskellige maskiner.

Selvom det ikke umiddelbart fremgår af bogføringen må det anses for givet at lønudgifter til værftets egne ansatte samt de faste omkostninger, såsom lønninger til funktionærer, afskrivning på maskiner, og leje af arealerne, (i det følgende driftsomkostningerne), i øvrigt er indregnet i anlægsudgifterne. De samlede byggeomkostninger inkl. 45 tons kranen udgjorde 431.679 kr. hvilket beløb skulle tillægges udgifterne til maskiner og øvrigt materiel. Det har derfor været et godt tidspunkt at gøre status, før man satte gang i det sidste projekt, tørdokken. Et projekt der forventedes at koste i omegnen af ca. 400.000 at opføre.

I modsætning til værkstedsbygningerne, hvor koncessionen tilsagde at man skulle have afsluttet byggeriet senest 2 år fra datoen for arealets overdragelse, var der ikke fastsat tid for hvornår dokken skulle være færdig.

Det var derfor forståeligt at bestyrelsen havde været lidt afventende med at sætte arbejdet med tørdokken i gang, som var den tunge af værftets investeringer.

Det var da også med stor opmærksomhed, at bestyrelsen den 5. august 1882, efter nøje granskning af de indkomne tilbud, afholdt et kontraktmøde med Dunker & Østrand fra Helsingborg, om kontraktbetingelserne for værftets tørdok. Prisen for anlægget var på 400.000 kr. og denne pris holdt næsten hele vejen hjem, idet den endelige pris inkl. lidt

ekstraarbejde landede på 404.421 kr. En af kontraktens betingelser var at der til læsning af dokken, skulle leveres en større og en mindre pumpe, hvoraf den mindste skulle have en kapacitet på 8-10 hk. Således at den i en nødsituation, kunne lænse dokken for vand, på under 5 timer.

Et andet vigtigt kontrakt punkt var at hele anlægget skulle stå færdigt til anvendelse den 1. juli 1884, og at entreprenøren ved overskridelse af dette tidspunkt, ville blive påført en månedlig bod på 4.000 kr. Til gengæld ville entreprenøren, såfremt det færdige bygværk kunne afleveres den 1. november 1883, modtage 25 % af den nettoavance som dokken kunne indtjene i månederne frem til den 1. maj 1884. Beregningen af denne bonus lå dog alene til afgørelse hos værftets bestyrelse. Entreprenøren skulle endvidere som sikkerhed, for at kunne gennemføre arbejdet, deponere 60.000 kr. i svenske værdipapirer hos Handelsbanken i København.

Et beløb der først ville blive frigivet efter den endelige aflevering af dokken. Dokken var i øvrigt således dimensioneret, at den ville få et indvendigt mål på 320 eng. fod, samt en bredde foroven på 70 eng. fod, og i bunden på 40 eng. fod. vanddybden vil blive på 13 ½ eng. fod og var på dette tidspunkt nordens største dok. I prisen var der ligeledes indregnet en kraftcentral med dampmaskine, med en dertil hørende bygning og skorsten, til at drive pumperne. Dokken havde fra starten en særdeles høj prioritet for værftet, idet man allerede på det stiftende møde havde kalkuleret med de store muligheder som værftet kunne få som reparationsværft. At man alligevel nølede med at igangsætte dokprojektet kunne skyl-

des, at man fortsat havde brug for en rimelig margin til bundlinjen i egenkapitalen til driftskapital, når man inden længe skulle sætte gang i værftets produktion.

Arbejdet med dokken forløb dog ikke helt efter planen idet man løb ind i nogle store grundvandsproblemer, således at bunden først kunne støbes i august måned 1883. Så den, lidt optimistiske, aflevering den 1. november samme år blev forpasset. Endelig i juni måned 1884, men dog en måned før kontraktdato, kunne entreprenøren melde dokken klar, og udføre den krævede test af dokken, nemlig at tømme dokken på under 5 timer. Denne tømning blev udført på 4 timer og 40 minutter, altså 20 minutter under kravet, og værftet kunne derefter overtage dokken den 12. juni 1884. Værftet var nu, omsider, klar til at udføre rationelle reparationer under vandlinjen, for deres kunder.

Samtidig med at bygningsarbejdet var kommet godt i gang, begyndte maskinerne, som Dyhr havde indkøbt på sin indkøbstur i december 1881, at ankomme. Således skriver HD den 21. juli 1882 at »i følge 'Glasgow Herald' vil de af værftet bestilte maskiner hos James Bennie & Co's maskinværksted i Glasgow, snart blive lastet og sejlet til deres bestemmelsessted i Helsingør«. De første maskiner og kedler ankom da også til Helsingør i slutningen af juli med et af rederiet Nordensskibe, nemlig dampskibet Nordstjernen (ikke at forveksle med Dampskibet af samme navn, byggenr. 97, som Helsingør Værft leverede til Norden i 1903).

Skibsbyggeriet var placeret som et selvstændigt værksted bag ved byggebeddingerne og havnebassinets, og det havde derfor også sin

egen kraftcentral der forsynede de forskellige maskiner med kraft. Til formålet havde man installeret en 24 hk dampmaskine og en driftskedel. Dampmaskinen og driftskedlen kom fra Thomas Robinson & Søn, Railways Works, Rochdale nær Manchester, England¹².

Til bygningen af skibene var der mod havnen anlagt 3 byggebeddinge på henholdsvis 240, 300 og 350 fod.



Udsigt over den store skibsbygningshal med den trebenede dampkran og pladelageret. I baggrunden Jernskibsværftets tidligste bygninger.

Skibsbyggeriet var selvfølgelig en nøgleproduktion, idet det var her, skibene blev bygget og søsat.

Skal man give en kort beskrivelse af denne proces, startede en skibsbygning altid med en kølstrækning på en dertil indrettet byggebedding, ovenpå kølen fulgte der en opbygning med spanter og bjælker fremstillet i værkstedet, en efterfølgende beklædning med jernplader, også kaldet klædningen, blev ligeledes tildannet i værkstedet efter skabe-

løner, på en såkaldt afslagningsplan. Klædningen blev samlet med nitter, og efterfølgende blev dæk og dækshuse, ligeledes tildannet i værkstedet, opbygget på dæksbjælkerne på beddingen. Til opvarmning af de forskellige emner som spanter, plader og nitter havde værftets egne folk, opbygget forskellige ovne i ildfaste sten. Ligesom man selv havde bygget de nødvendige planer for spant- og pladebukning. Til at foretage de mange tunge løft i værkstedet og på pladsen havde værftets folk med tov og taljer fremstillet flere håndbetjente kraner på 1, 2 og 3 tons.¹³ Et af skibsbyggernes store arbejdsområder var nitningen, og dette arbejde blev da også snart udskilt som et selvstændigt arbejdsområde. Arbejdet var indtil 1901, hvor de pneumatiske anlæg blev indført, et udpræget håndarbejde.

Maskinindkøbene var foretaget hovedsageligt i Skotland og England, men det fremgår tydeligt at maskiner direkte relateret til skibsbygningen alle kom fra skotske firmaer. Den skotske skibsbygning var højt estimeret på den tid, og værfterne lå tæt langs Clyde-floden ved Glasgow, hvor man allerede i 1802 havde bygget det første dampskib, og derfor også havde en langt større erfaring på området, end noget andet sted i verden.¹⁴ Dette havde Holm da også i 1870-1871 fået et direkte kendskab til, ved bygningen af det første skib til rederiet Norden. Et arbejde som han personligt fulgte under hele bygningen, samtidig med at han formentlig skabte sig nogle kontakter inden for skibsbygningen.¹⁵ Det har derfor været ret oplagt at sende Dyhr på indkøbsrejse til Glasgow, for her var der ikke alene mulighed for at se de mest moderne maskiner i anvendelse, men samtidig var der også

en bred repræsentation af leverandører, ikke alene fra Skotland, men også fra England, som forhandlede de forskellige maskiner.

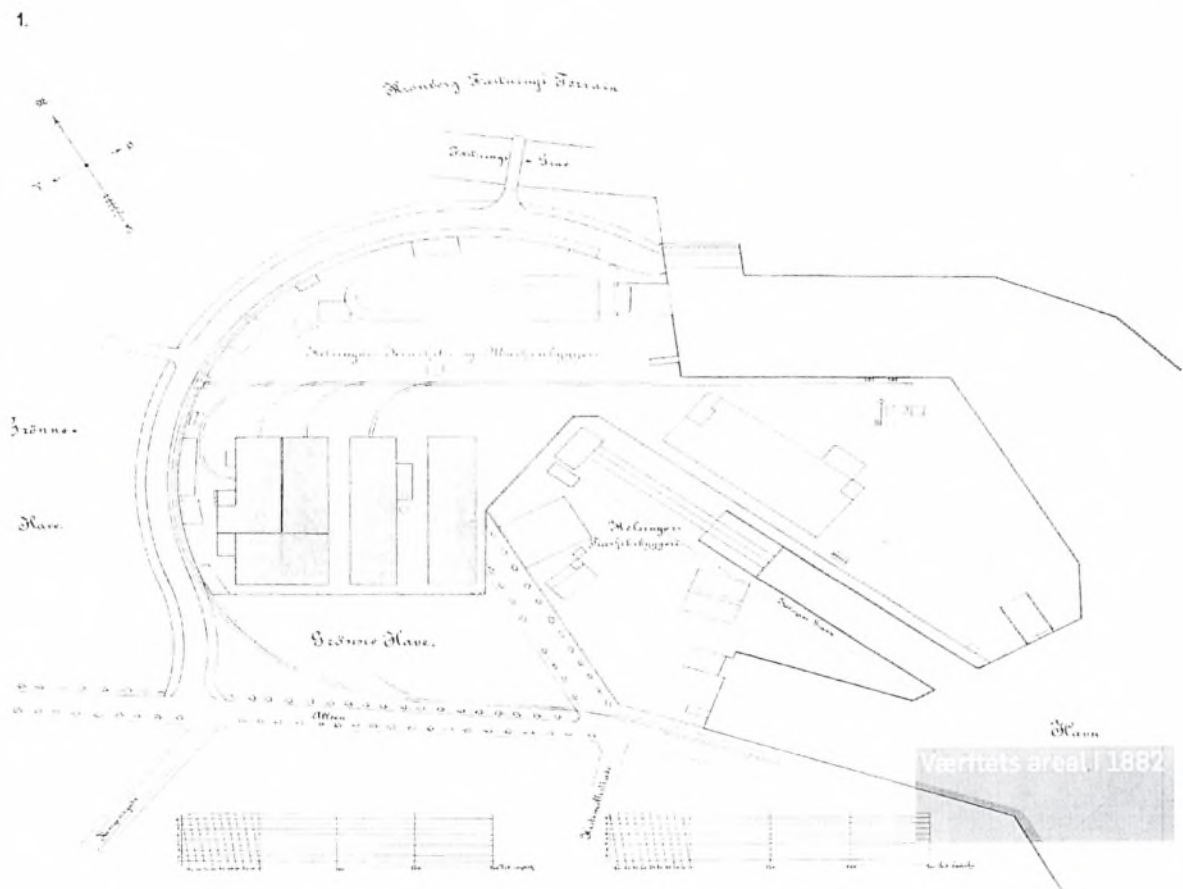
Maskinværkstedets kraftcentral var centralt beliggende i forhold til værkstedsbygningerne, i en tilbygning til maskinværkstedet. Centralen skulle tilføre kraft til maskinerne i maskinværkstedet, klejnsmedjen, grovsmedjen, kedelsmedjen, kobbersmedjen, støberiet, og de øvrige værksteder. Til formålet havde man installeret en 1-35 hk dampmaskine samt 2 driftskedler. Dampmaskinen var dansk, og kom fra Tuxen & Hammerich i Nakskov. De to driftskedler var med 2 dobbelte røgkanaler, og de kom fra Thomas Robinson & Son, Rochdale nær Manchester, England. Kraftoverførslen foregik med remme og transmissionsaksler under loftet i værkstederne, og det var langt fra ufarligt at arbejde under disse forhold. Materialerne til disse transmissioner blev indkøbt tre forskellige steder. Rømmene blev indkøbt hos Thomas L. Tullis & Co i Glasgow, remskiverne hos Rudolf Koefoed & Co i København og akselledningerne hos The Kirkstall Forge Co i Leeds.¹⁶

Maskinværkstedet var en anden af værftets nøgleproduktioner, og det var her at dampmaskinerne til de kommende skibe skulle fremstilles og samles. Værkstedet var som tidens maskinværksteder forsynet med et antal mekaniske arbejdsmaskiner der modtog deres drivkraft fra kraftcentralen. Maskinerne bestod af drejebænke, bore-, høvle- og skæremaskiner. Samt nogle enkelte nyudviklede maskiner af typen stikkemaskiner, en art høvlemaskiner, der bl.a. kunne udføre notgange i huller, og endvidere smergel slibemaskiner til slibning af overflader.

Produkterne fra disse maskiner krævede ofte en stor tilpasning og bearbejdning, og denne proces blev foretaget ved skruestikken hvor maskinarbejderen udførte dette arbejde med mejsel og fil, og et erfarings tal tilsagde at for hver maskine der var til stede, ville det være nødvendigt at have 3-4 arbejdere ved skruestikken.¹⁷

Ser man på antallet af maskiner på både 1. etage og galleriet i 2. etage tilsammen, udgør antallet af maskiner i alt 39. Hvilket skulle give et antal på ca. 150 arbejdere på værkstedet.

Omkostningerne til maskinerne udgjorde et samlet beløb på 389.990 kr.,¹⁸ og i de følgende år kom der flere til, men mange af de første maskiner var faktisk i brug i de efterfølgende 30 år.



1882-1883

Holm træder i karakter.

Nybygning nr. 1 »Helsingør«

Der stod nu et færdigbygget værft, men uden ordrer, og det fik Holm til at træffe nogle beslutninger, og måske nogle aftaler. I hvert fald bestilte han for egen regning, på bestyrelsesmødet den 16. oktober 1882, en nybygning på værftet. Om salget blev der noteret følgende i protokollen: »Salg af damper til grosserer M.C. Holm i København vedtages til en sum af 16.000 pund sterling, (291.264 kr.). Skibets dimensioner var følgende: Længde indenfor stævnen 212 fod, bredde på spantet 29 fod og 9 tommer, dybde fra spardæk til top af dæk 22 fod.

Skibet var et spardæks skib, Veritas 1ste division af 110 hk nominel. Vandballast i dobbelt bund og square. Fart 8 ¼-9 Knob.« Skibet var ikke, som man måske kunne forvente, til rederiet Norden, men for Holms egen regning, men måske var det netop dette initiativ der satte skub i forretningen, for i starten af 1883 indløb der flere ordrer på såvel nybygninger, som reparationer.

Ved samme møde vedtog man også en forretningsorden for bestyrelsen der bl.a. indeholdt retningslinjer for afholdelse af bestyrelsesmøder, herunder, at de skulle sammenkaldes af formanden, at de fortrinsvis skulle afholdes i Helsingør, samt at der blev udbetalt dækning af rejseudgifter til bestyrelsesmedlemmerne.

I december tog man fat på at indfri nogle af koncessionens sociale krav. Nemlig de under § 15 krævede sociale kasser som »Alderdomsforsørgelses-kassen« og »Syge- og Begravelseskassen«. Til den første skulle værftet bidrage med 2½ % af den udbetalte arbejds løn. »Syge- og Begravelseskassen« skulle arbejderne derimod selv betale, men kassen modtog dog også afkastet af de strafefebøder, som arbejderne måtte betale når de overtrådte værftets arbejdsreglement. Til gengæld var det bestyrelsen der styrede kasserne og bestemte hvor meget og hvem, der skulle betales til.

I februar 1883 ansatte Dyhr værftets første mestre, nemlig skibsbygmester P. Johansen til en løn på 60 kr. pr. uge, maskinbygmester Caulson til en løn på 60 kr. pr. uge, og støbemester Hansen til en løn på 50 kr. pr. uge.

Man havde også opnået sin første kontrakt, nemlig nybygning nr. 2 (»Victoria«) til Svenska Lloyd i Göteborg, til en pris på 432.500 kr. Dimensionerne var følgende, længde i lade linjen 258 fod, største bredde 34 fod, dybde midtskibs fra spardækket til bundstokkens overkant 24 fod og 10 ½". Til 19 fod og 6" middeldybgang skulle skibet, inkl. maskinkul, laste 2.117 tons, skibet skulle være udstyret med en dampmaskine på 165 nominelle – 742 indicerede hk.

Der var ligeledes indkøbt 572 tons jern til nybygning nr. 1 (»Helsingør«) til et beløb på 53.000,- kr., samt 640 tons jern til nybygning nr. 2 (»Victoria«) til et beløb på 73.000 kr., og ud fra hvilke oplysninger man kan udlede at produktionen først for alvor er startet efter januar 1883.



Indgangsporten til Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i Allégade omkring 1890. Bygningen rummede kontorer og forskellige værksteder. Den blev genopbygget efter en brand i 1932.

I marts havde Dyhr fremskaffet flere nye kontrakter. Den første med H. Schuldt i Flensborg om et dampskib. Nybygning nr. 3 (»Fero«) af følgende dimensioner, længde i lade linjen inkl. Stævnen 213 fod 3”, bredde på pladernes yderkant 29 fod 11”, dybde fra hovedbjælkernes overkant til overkant bundstok 15 fod 2”, lasten ca. 1.320 tons inkl. bunkers til middeldybgang 16 fod 6” med 6 fod 10” fribord, en dampmaskine på 90 nominelle – 405 indicerede hk, fart lastet, 8 knob, og til en pris på 278.500 kr., med levering i begyndelsen af december, dog senest den 8. december 1884.

Den anden kontrakt var med Dampskibsselskabet Foldin i Christiania (Oslo) om bygning af nybygning nr. 4 (»Foldin«) et skib af følgende dimensioner, længde 184 fod, bredde 28 fod 10 7/8”, dybde fra dæksbjælkens overkant til overkant af bundstok 14 fod 4 1/2”, lasten ca. 870 tons incl. bunkers til middeldybgang 14 fod, dampmaskine på 85 nominelle – 380 indicerede hk, fart lastet 8 1/2 knob, pris på 228.000 kr.

Der var også foretaget indkøb af jern til skibene på ca. 560 tons plader og 220 tons vinkelstål, til en pris på 83.000 kr.

På reparationsområdet var der også godt nyt, og Dyhr kunne fortælle at værftet for tiden havde 3 reparationer under arbejde nemlig »Fidueria« af Flensborg, »Exferes« af Aalborg og »Norden« af København.

Der var for alvor kommet gang i produktionen på det nye værft både med nybygnings- og reparationsarbejde, men de nye kontrakter havde da heller ikke været helt uproblematisk at hente hjem. For køberne havde åbenbart fået oplysninger om værftets meget lille driftskapital og krævede derfor at de enkelte bestyrelsesmedlemmer skulle hæfte for de indbetalte rater, som kautionsister og selvskyldnere, indtil det pågældende dampskib var afleveret i henhold til kontrakten. Bestyrelsen var nød til at gå ind på betingelserne, men de fik dog indføjet, at værftets værdier skulle stå først, samt at forpligtelsen ophørte hvis man afgik ved døden.

I april afholdt Det Helsingørske Dampskibsselskab en ekstraordinær generalforsamling indkaldt af bestyrelsen. Mødet havde kun et punkt på dagsordenen, og det var Unnas forslag om indkøb af et skib fra værftet, et forslag der enstemmigt blev vedtaget af forsamlingen. Skibet var Nybygning nr. 1 (»Helsingør«), som Holm havde under bygning på værftet.

Man kan selvfølgelig gøre sig nogle tanker om hvilke aftaler der har været baggrunden for Holms køb af nybygning nr. 1 (»Helsingør«), og hans meget belejlige videresalg af nybygningen, to måneder inde i byggepe-

rioden, til Det Helsingørske Dampskibsselskab. Dette selskab der var etableret i 1881 ved en fusion af de 4 mindre dampskibsselskaber Bien, Det Nordsjællandske Dampskibsselskab, Dana og Neptun. Selskabet havde desuden meget belejligt to af værftets bestyrelsesmedlemmer, Unna og Ulstrup, i sin bestyrelse. Derudover havde rederiet H.C. Nyholm som formand, som allerede tidligere havde været Holms partner, da de sammen dannede det første interessentselskab. Selv om Holm og Dyhr optrådte ret suverænt i værftets daglige beslutninger, kunne der åbenbart fortsat være brug for en hånd fra »købmændene« i bestyrelsen.

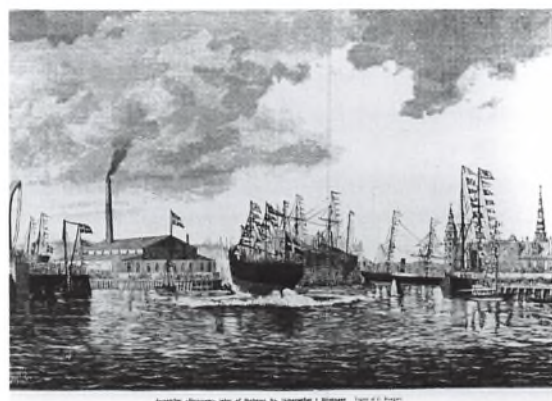
I maj fortsatte den gode udvikling med en ny kontrakt, med Dampskibsselskabet Danmark, om et dampskib, nybygning nr. 5 (»J.N. Madvig«), bygget til Veritas 1. division af følgende dimensioner, længde 265 fod, største bredde på spardæk 35 fod 3", dybde fra hoveddæk til overkant dørk plade 16 fod 8 ¼", dyb fra Spardæk 24 fod 2 ¼", skibet skulle kunne laste ca. 2.115 tons inkl. bunkers til middel dybgang 24 fod 2 ¼", dampmaskinen skulle være på 765 indicerede hk med et kulforbrug på 14 1/3 tons over 24 timer, en fart lastet ca. 9 ¼ knob, med leveringstid senest 30. april 1884, og til en pris på 514.000 kr. Til nr. 5 var der indkøbt 520 tons plader og 210 tons vinkelstål til en pris på 83.000 kr.

Det blev endvidere vedtaget at indmelde værftet i det lokale telefonselskab og oprette en telefon. M.C. Holm havde endvidere fremlagt selskabets aktiebrev, til underskrift af bestyrelsesmedlemmerne.

I juni fremsatte Dyhr ønsket om at anskaffe 4 nye maskiner hvilket inkl. fundament,

opstilling og kraft-transmission, ville beløbe sig til 31.400 kr. Forslaget blev, trods den stramme økonomi, vedtaget.

Det var nu tid for værftets første stabelafløbning, nemlig nybygning nr. 1 (»Helsingør«). Der var lidt diskussion om, hvem og hvor mange, der skulle med, der var dog bred enighed om at invitere konseilspræsidenten, (statsministeren) og indenrigsministeren, til at bese værftet torsdag den 3. eller onsdag den 4. juli, hvor skibet skulle løbe af stablen.



Stik. Illustreret Tidende. Den første stabelafløbning fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri 5. juni 1883. Skibet er »S/S Helsingør«.

I august nærmede tiden sig for »Helsingørs« prøvetur, og tilsyneladende var man en smule afventende. For det vedtages at man alligevel ikke vil udsende officielle indbydelser til de forskellige myndigheder, men kun uformelt meddele dem, at de ville være velkomne til at deltage.

Der har formentlig ikke været den store lyst hos Holm til, på baggrund af årets resultater, at afholde den første generalforsamling, men det var de lokale bestyrelsesmedlemmerne

ikke enige i, og Ulstrup fremsendte en skrivelse, hvori han i meget beskedne, men alligevel bestemte, vendinger fremførte, at han fandt det både rigtigt og rimeligt, at afholde generalforsamlingen, som det var anført i lovenes § 9, også selvom dokken ikke var færdig, og at der ikke var forløbet et helt driftsår. Han fremførte også at det ville være rimeligt, at afgive en mundtlig oversigt over anlægsomkostningerne, status, samt forretningens gang i driftsåret, til aktionærerne. Måske følte man at man var gået lidt for vidt overfor den patriarkalske Holm. For efterfølgende blev alle øvrige beslutninger omkring generalforsamlingen overladt til Holm, og der blev ikke fremlagt hverken forslag til beretning eller regnskab, men man enedes dog om at bekendtgøre generalforsamlingen i Helsingør Dagblad og Helsingør Avis.

Til slut kunne Dyhr meddele at dokentreprenøren havde bestilt en dokport til den nye dok (nybygning nr. 6) til en pris på 17.430 kr.

Den 28. september 1883 afholdtes værftets første ordinære generalforsamling i København. Overrets-prokurator Bloch valgtes til dirigent, og gav efterfølgende ordet til Holm. Holm gjorde rede for hvad anlægsomkostningerne havde været, og hvad man forventede at dokken ville koste, og gav derefter en gennemgang af driftens hidtidige forløb. Han kommenterede også en artikel, der havde været i »Dagens Nyheder« den 27. september, om nybygning nr. 1, »Helsingør«, som værende helt ude af proportioner. Holm kunne til orientering for aktionærerne fortælle, at der var konstateret en fejl ved kedlerne på »Helsingør«, som bestod i at fyrkanalerne var dimensioneret for små, samt at kedlerne ville blive udskiftet med kedlerne

fra et andet skib. Dette var, forklarede Holm hele fejlen, og hvad der ellers måtte være nævnt i artiklen, var grebet ud af luften.

»Dagens Nyheder« havde skrevet følgende i artiklen. »Det Helsingørske Skibsbyggeri har ikke været heldig med det første dampskib, – det har bygget til »Det Helsingørske Dampskibsselskab, idet skibet ved prøvefarten ikke løb den stipulerede fart, ligesom maskinen viste sig at være i uorden. Skibsbyggeriet har nu fået skibet tilbage og forsøger at istandsætte det. Dets aktier dalede i går på børsen i den anledning 2 ½ %.«

Hvad Holm egentlig mente med, at »hvad der ellers var nævnt, var grebet ud af luften«, for bladets beretning var jo egentlig ganske sober, og de fejl der nævnes var i øvrigt helt identiske med Holms eget udsagn. Holm var tilsyneladende meget følsom over for kritik, og når man i øvrigt har kendskab til, hvad der udover de famøse kedler, var af andre fejl på skibet, kunne kritikken egentlig have været meget værre.

Der var ingen af aktionærerne der havde nogen kommentarer til disse udtalelser. I stedet ønskede grosserer Nissen på de fremmødte aktionærers vegne, at udbringe en tak for det store arbejde selskabet hidtil havde udført. Altså kun positive tilkendegivelser fra aktionærkredsen, på trods af de tekniske fejl, skrantende økonomi med mere.

De omtalte omkostninger ved anlægget var på 1.002.289,24 kr. hvortil kom et beløb på 34.000 kr., for de ekstra maskiner, dokken ville koste 404.421 kr. Tilsammen et beløb på 1.441.000 kr. inkl. dokken. Hvilket ville give at der nu var 159.000 kr. til rest af

aktiekapitalen. Så vidt så godt, men her var heller ikke indregnet udgifter for kedelfejl, eller gjort overvejelser om de høje drifts-udgifter på nybygningerne.

Årets tal bag regnskabet i 1882-1883 var følgende:¹⁹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	617.080,58 kr.
Reparationer	104.747,84 kr.
I alt	721.828,42 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	617.080,58 kr.
Reparationer	60.102,01 kr.
I alt	677.182,59 kr.

Gevinst	45.928,06 kr.
Driftsomkostninger	68.335,99 kr.
Afskrivning	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	÷ 22.407,93 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.

Reparationer

Antal skibe reparerede: 38

Brutto-omsætning	104.747,84 kr.
Nettoomsætning	60.102,01 kr.
Gevinst	44.645,83 kr.

Gevinst 74,3 % af nettoomsætning.

Resultaterne taler for sig selv og tabet var kun toppen af isbjerget. På positivsiden kunne man heldigvis glæde sig over reparationerne, der havde levet op til forventningerne. Ser man på den samlede gevinst på 45.928,06 kr. stammer de 44.645,83 kr. fra reparationerne.

1883-1884

Driftskapitalen forsvinder.

Man skifter bank.

Voldgift om »Helsingør«.

Aflevering af dokken

I oktober var det blevet sandhedens time, og Holm havde alvorlige problemer på sin dagsorden til bestyrelsesmødet. På en konference den 13. oktober havde man drøftet værftets drift, og her kunne Dyhr ud fra værftets bogføring konstatere et tab for det første skibs vedkommende på 20.000 kr., hvilket var omtrent det samme, som der var afsat til de samlede driftsomkostninger for skibet.

Dyhr kunne også oplyse, at udover tabet, som værftet ville få ved fejlen på »Helsingørs« kedler, ville der også blive tab ved alle i ordre værende kedler, idet de alle var udført med den samme fejl. Hvilket ville betyde at de samlede omkostninger for disse fejl, samt bøde for den forsinkede aflevering m.m. ville andrage 131.642 kr.

Efter dette triste resultat, var det sidste af aktiekapitalen væk, og det stod bestyrelsen klart at der hurtigst muligt måtte fremskaffes frisk kapital, selvfølgelig ikke alene på grund af disse tab, men også fordi driftskapitalen under hele forløbet havde været for lille.

Ved en konference den 17. og 18. oktober var det store spørgsmål, hvorledes disse fejl og tab på »Helsingør« kunne opstå. Ifølge Holm, måtte værftet gøre nogle ting forkert, enten ved at føre en dårlig indkøbspolitik, eller, for arbejdsloønnens vedkommende, at for meget arbejde blev udført i dagløn i ste-

det for akkord, og dette ønskede han at høre Dyhrs mening om.

Dyhr forsvarede sig med at arbejdslønnen altid ville være et problem på et nyt værft med nye uøvede arbejdere, i modsætning til et gammelt velfungerende værft der havde sine ressourcer af erfarne arbejdere, der kunne udføre skibsbygningsarbejde på akkord. Han havde selvfølgelig sat alle de arbejdere der kunne til at arbejde i akkord, hvor det var muligt, men en stor del af de uøvede kunne ikke tjene en dagløn ved akkordarbejdet. Derfor havde han, for at holde arbejdet i gang, været nød til, at lade en del af arbejdet udføre i dagløn. Dyhr havde selvfølgelig en helt klart en pointe her, når man ser på den sammenbragte arbejdskraft, som han havde startet produktionen med.

Hele sagen endte da også op i, at bestyrelsen gav en henstilling til at formændene, måtte gøre en indsats for at dygtiggøre deres folk, således at værftet kunne bringes op på samme produktivitetsniveau som andre værfter. Med hensyn til de tekniske fejl havde man åbenbart blot taget dem til efterretning, selvom de også må have været et af Dyhrs ansvarsområder.

Et andet problem var økonomien, hvor det var helt nødvendigt at værftet fik styrket sin driftskapital, og gerne med 500.000 kr. Holm ville dog ikke gå til en anden bank før han havde talt med Handelsbanken, men han fastslog samtidig, at hvis bankens direktion ikke uden videre kunne give denne kredit, men først skulle have bestyrelsens tilsagn, skulle man ikke bruge den.



Direktør Regner Ulstrup.

Med hensyn til at finde en anden bank blev det punkt hurtigt afklaret, i det direktøren for den nyoprettede afdeling af Landmandsbanken i Helsingør, ved Ulstrups mellemkomst, den 21. oktober, opsøgte Holm i København, hvor der blev truffet en foreløbig aftale om et samarbejde.

I oktober forsøgte Holm, som han havde udtalt, først at forhandle med etatsråd Reimann i Handelsbanken, om en kassekredit til værftet. Som ventet kunne Reimann ikke give den, uden at spørge sin bestyrelse. Holm forlangte derfor at få klar besked om hvorvidt direktionen overhovedet ville støtte sagen med en anbefaling eller ej. Hvortil Reimann måtte gøre ham opmærksom på, at han kun havde 1 stemme i bestyrelsen.

Som tidligere nævnt, ønskede Holm ikke at få bestyrelsen indblandet, fordi den bl.a. rummede Tietgen der var bestyrelsesformand, og som han betragtede som både en konkurrent og en modstander, og han besluttede sig derfor for at tage imod tilbuddet fra Landmandsbanken.

Holm henvendte sig derfor til Landmandsbankens direktør, etatsråd Glückstadt, i København og meddelte Glückstadt, at man stillede sig indforstået med de af direktør Slomann fra Helsingør aftalte betingelser, hvilket Glückstadt stillede sig indforstået med. Banken skulle yde kreditten uopsigeligt for banken i 30 år, til en rente på 1 % over Nationalbankens rente, ikke under 5 % og ikke over 6 %.

Hvis værftets konto hos banken skulle udvise en kreditsaldo ville renten blive beregnet til 3 %. Værftet forpligtede sig endvidere til ikke at stifte yderligere gæld, uden bankens samtykke. Det var også en selvfølge, at alle værftets køb og salg af valuta og øvrige bankforretninger i fremtiden ville blive foretaget igennem Landmandsbanken.

Holm havde givet en foreløbig accept af disse betingelser, hvorefter en ligelydende skrivelse til sanktion, af de pågældende betingelser for kassekreditten indtil 500.000 kr., til Landmandsbanken, blev underskrevet af værftets samlede bestyrelse.

Igen ser man at bestyrelsen helt lægger sig ned for Holms egenmægtige bestemmelser, ligesom Ulstrup igen, og kun ved diplomatisk snilde, får tingene på sporet igen, uden at Holm, selvfølgelig, taber ansigt

Nu var de første fejltagelser blevet gjort op og værftet havde igen fået styr på økonomien. Tilbage var nu kun problemet med Det Helsingørske Dampskibsselskab.

I november indkaldte man derfor til et møde på værftet for at få afsluttet sagen. Til stede var fra værftets bestyrelse Holm, Tvede, von Mehren, Dyhr og Bloch. Af gode grunde var Unna og Ulstrup ikke til stede. Fra dampskibsselskabets bestyrelse var mødt Nyholm, Hellmann og Schjerbek. Og her var Unna og Ulstrup så heller ikke repræsenteret.

Selvom værftet havde begået nogle helt indlysende fejl, havde man dog ikke i sinde, uden videre, at godkende modpartens krav. Det første punkt var den forsinkede aflevering, der blev drøftet uden resultat, men man var dog enige om at afgøre det foreliggende mellemværende i mindelighed. Fra juridisk side blev man dog rådet til at hver part skulle udpege en upartisk voldgiftsmand, senest 14 dage fra dato. Voldgiftsmændene skulle derefter hurtigst muligt træde sammen, og deres kendelse skulle være inappellable, således at man undgik at skulle i retten. Hvis voldgiftsmændene ikke kunne blive enige, skulle de vælge en opmand, og i tilfælde af at voldgiftsmændene heller ikke kunne blive enige om dette valg, skulle man anmode formanden for Sø- og Handelsretten om at vælge opmanden. Denne opmand skulle derefter sammen med voldgiftsmændene træffe en kendelse, som skulle have samme inappellable virkning som tidligere beskrevet.

Da parterne havde fået denne information blev de dog enige om at de hellere måtte finde en afgørelse selv. Der blev derefter truffet det kompromis, at værftet for den

sene aflevering skulle betale 16.000 kr. til fuld og endelig afgørelse. Spørgsmålet om skibets manglende bæreevne kunne man dog ikke blive enige om, og til afgørelse af dette spørgsmål, måtte man derfor anvende den tidligere beskrevne fremgangsmåde med voldgiftsmænd. Den manglende bæreevne var for så vidt en ret banal fejl der var opstået fordi man havde beregnet bæreevnen ud fra havnevandet i Helsingør havn, og ikke ud fra Nordsø vand som beskrevet i kontrakten.

I januar kunne Dyhr meddele om en ny kontrahering, nemlig nybygning nr. 7 (»Mary«), et dampskib til dampskibsselskabet Helmsing & Grimm i Riga, med følgende dimensioner: længde af hoveddæk 228 fod mellem stævnene, største bredde på spanternes yderkant 31 fod 10", dybde fra hoveddæk til overkant dørk plan 15 fod 6", bæreevne 1.355 tons til 15 fod 6" middeldybgang. Dampmaskine 540 indicerende hk, fart 9 knob, og leveringstid den 30. juni 1884, til en pris på 338.000 kr.

Endvidere havde dokentreprenøren været hos Dyhr med en anmodning om forskud på den sidste rate. Hvilket blev drøftet, hvorefter Dyhr, som sædvanligt, fik sin instruktion af formanden, for derefter at kunne give entreprenøren en mundtlig meddelelse om hvad der kunne lade sig gøre. Alle beslutninger var meget formelle og altid med Holm som omdrejningspunkt.

Midt i januar anmodede dokentreprenørens repræsentant, ingeniør Østrand, om et møde for at få udredet nogle projekt- og kontraktproblemer om dokkens skorsten, og her blev det indledningsvis vedtaget at den oprindelige kontrakt, fortsat var gældende, herunder



Maskinværkstedet omkring 1900 med en mangfoldighed af maskiner til at dreje, høvle, bore, slibe og fræse de utallige forskellige dele, som en skibsmotor består af.

bestemmelsen, om at entreprenøren skulle levere maskiner og kedler således at dokken kunne læses på 5 timer.

Problemet var at myndighederne havde forlangt at den murede skorsten skulle opføres med en højde på 60 fod, hvilket efter dokentreprenøren mening ville give for lidt træk i skorstenen til at man kunne opnå det ønskede damptryk til pumperne. Efter nogle forhandlinger, enedes man dog om, at entreprenøren skulle lade kedler og skorsten opføre således, at dokken kunne tømmes på 5 timer. Skulle myndighederne senere forlange skorstenen forhøjet til 60 fods højde, skulle entreprenøren forhøje den for egen regning, hvorimod værftet til gengæld måtte påtage sig ansvaret for den eventuelle mindre træk i skorstenen.

I marts kunne Dyhr give nogle forskellige meddelelser om tilbud og forhandlinger. Samt at der havde været foretaget en særdeles vellykket prøvetur, onsdag den 6. med nr. 2 »Victoria« der derefter var blevet afleveret til svenske Lloyd Gøteborg. Ligesom der ligeledes var afholdt prøvetur med nr. 3 »Fero«, der derefter var blevet afleveret til H. Schuldt i Flensborg. Fint at kedelproblematikken nu var godt afsluttet og rart med lidt succes efter de mange problemer med nr. 1 »Helsingør«, og store ekstraomkostninger for værftet.

I april forsøgte bestyrelsen endnu engang at få redet trådene ud med det Helsingørske Dampskibsselskab. Efter nogen snak frem og tilbage blev bestyrelsen enige om at kontakte H.C. Nyholm, og anmode om hans tilstedeværelse, således at man kunne drøfte hvordan man bedst kunne få tvisten om bæreevnen for »Helsingør« afgjort. Efter forhandling med Nyholm blev man enige om følgende betingelser, som blev nedfældet i et brev til det Helsingørske Dampskibsselskab.

»Helsingør den 23. april 1884
Det Helsingørske Dampskibsselskab.
Her

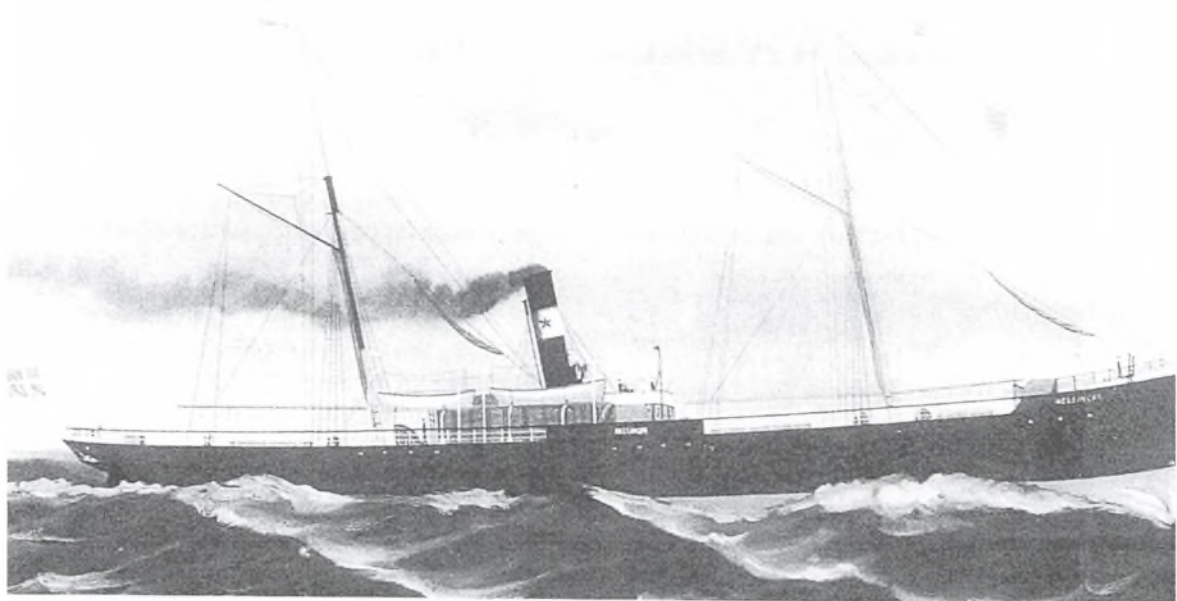
I henhold til den i dag med Herr. Grosserer H.C. Nyholm, som personlig var til stede på værftets kontor, truffet overenskomst med bestyrelsen for Jernskibs & Maskinbyggeriet.

Her indgår Værftet på forlods at godtgøre 24 tons mindre Bæreevne og lade en voldgift afgøre om 9 tons forskellige genstande anbragte ombord i S/S Helsingør udover hvad værftet formener sig pligtig at anbringe, skal medregnes i denne vægt skibet skal kunne bære, samt 33 tons, der hidrører fra, at værftet har beregnet bæreevnen efter Nord-søvand a 64 engelske pund pr. kubikfod, medens dybgående blev optaget her i havnen, hvor vandet dengang vejede 63 engelske pund pr. kubikfod, også afgøres ved en voldgift.

Dersom voldgiften fastslår, at bæreevnen skal beregnes efter Helsingør havn, så skal værftet godtgøre disse 33 ton, men dersom voldgiften godkender, at bæreevnen er rigtig beregnet efter 64 engelske pund pr. kubik fod, så bliver der intet at godtgøre for denne post. Derefter afgør voldgiften, hvor meget der af værftet skal betales pr. tons af de 24 henholdsvis 66 tons, som skibet måtte laste mindre end det kontraktmæssige på 16 ½ engelske fods dybgang.

Vi imødeser deres ærede skriftlige anerkendelse heraf og tegner med højagtelse

Sig. Wm. Dyhr.«



Nybygning nr. 1 fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, Dampskibet »S/S Helsingør« efter ældre maleri. (M/S søfart)

Tilsyneladende var man nu nede i petitesser og småting og det lyder voldsomt at man var nød til at gå til voldgift med den sidste, lidt ubetydelige del af sagen. De nære relationer taget i betragtning.

I maj forelå der nogle kompromisforlag fra værftets egen voldgiftsmand, kaptajn Jespersen, om »Helsingør«. Man vedtog dog, at man ikke kunne gå ind på de foreslåede kompromisforslag, men at voldgiftssagen måtte gå sin gang. På en eller anden måde kan man ane Holms stædighed bag disse sidste forhandlinger.

I maj havde Dyhr indkaldt chefen for maskinbyggeriet, Julius Drewsen, til et møde med bestyrelsen, idet Drewsen havde opsagt sin stilling som bestyrer for maskinbyggeriet, til Holm, og her meddelte Drewsen kort (uden for protokollen) hvorfor han ønskede

at fratræde den 1. april 1885. Man kan selvfølgelig kun gætte, men mon ikke de opståede kedelfejl har været en del af årsagen.

I juni var dokentreprenøren færdig med sit arbejde, og der var derfor indkaldt til møde på værftets kontor. På mødet var Østrand ikke helt enig i den aftale der var sket den 15. januar og ført til protokols. Idet han ikke havde forstået at dokentreprenøren skulle betale for den 60 fod høje skorsten, da den ikke var nævnt i hans kontrakt.

Efter at have forhandlet om problemet blev man dog enige om, at da alt arbejdet på dokken var meget veludført, skulle entreprenøren betale 1000 kr. og resten blev betalt af værftet. Selve udpumpningstesten forløb som planlagt, og blev foretaget på 4 timer og 40 minutter, hvilket var 20 minutter hurtigere end hvad der var krævet i kontrakten.

I juli kunne Dyhr meddele om kontraheringen af nybygning nr. 8 (»Svanen«), en mindre damper (bugserbåd), til Sukkerfabrikken Nykøbing Falster, med følgende dimensioner: længde mellem stævnene 60 fod, største bredde på spant 14 fod, dybde fra overkant dæksbjælke til overkant bundstok plade 7 fod 8". Dampmaskine 90 indicerede hk, til en pris på 32.000 kr. Levering 31. marts 1985. Det var nok den mindste type skibe man kunne påtage sig, men selvfølgelig bedre end slet ingenting.

Dyhr kunne ligeledes meddele om salget af nybygning nr. 9 (»Orrik«), et dampskib til Det Jysk-Engelske Dampskibsselskab i Århus, til en pris på 123.800 kr.

Endelig var voldgiftskendelsen faldet, i sagen om »Helsingør«, og enden på sagen blev at værftet skulle betale 338 £ ca. 6.000 kr. til Det Helsingørske Dampskibsselskab for den mindre bæreevne i forhold til kontrakten. Sagens omkostninger er ikke nævnt, men de har nok været rimeligt store i forhold til kendelsens fordele.

Det årlige tilskud til Alderdomsforsørgelses-kassen blev på 12.813,71 kr. svarende til 2 ½ % af den udbetalte arbejds løn, og for de arbejdere der ved driftsårets udgang havde været mindst 1 år på værftet var beløbet 5.167,13 kr.

Tallene her fortæller også noget om beskæftigelsen på værftet, og om hvor få af arbejderne der kunne påregne en fuld årsindtægt.

I august forberedte man sig på den årlige generalforsamling, og som sædvanligt blev alle beslutninger overladt til Holm, og man

ser også her hvor suverænt Holm køre sin ledelse af værftet, idet han ikke på noget tidspunkt inddrager den øvrige bestyrelse i hvordan han vil fremlægge regnskabstallene på generalforsamlingen.

Der var ingen nye kontraheringer, men Dyhr kunne dog meddele om en større reparation af Dampskibet »Christianssund«.

Den 24. september 1884 afholdtes den årlige generalforsamling i Schamps lokaler i København. Til dirigent valgtes B. Bloch, og formanden M.C. Holm fremlagde regnskabet for det til den 30. juni forløbne driftsår, og gav forskellige oplysninger, med hensyn til det opståede tab på 74.486,57 kr. som regnskabet udviste.

Han kunne endvidere meddele at de samlede anlægsomkostninger inkl. dokken, nu var på 1.510.366 kr. Hvilket gav en kassebeholdning på 89.634 kr., hvad der ikke var tilstrækkeligt til at sikre driften fremover, hvorfor bestyrelsen havde optaget en kassekredit i Landmandsbanken i Helsingør på 500.000 kr., og at denne kredit p.t. var på 354.935 kr.

Alle tal og værftets lagerbeholdninger var selvfølgelig nøje blevet gennemgået af revisorerne, og deres vurdering blev da også oplæst. Til slut kunne formanden trøste forsamlingen med at der, trods manglende nye ordrer, var fuld gang i reparationsafdelingen.

Efterfølgende var der da heller ikke de store kommentarer til regnskabet eller formandens beretning, og regnskabet blev derefter godkendt.



M. Wright var gennem en årrække revisor for skibsværftet.

Skibsbygmester Rohmann og major Wright genvalgte derefter til revisorer for det følgende års regnskab.

Det første hele driftsår var forløbet, de opståede fejl var betalt, ny kredit var opnået, så nu var der kun at se fremad og håbe på nye og mere givtige ordrer, hvilket skulle vise sig at blive svært nok.

Årets tal bag regnskabet i 1883-1884 var følgende:²⁰

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.416.707,52 kr.
Reparationer	163.875,35 kr.
Dokker	4.542,39 kr.
I alt	1.585.125,26 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.192.739,81 kr.
Reparationer	97.063,30 kr.
Dokker	1.508,57 kr.
I alt	1.391.311,68 kr.

Gevinst	194.476,19 kr.
Driftsomkostninger	246.554,83 kr.
Afskrivninger	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	52.078,64 kr.
Fortjeneste incl. overførsel.	
22.407,93 kr.+(52.078,64 kr.)=	74.486,57 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer 61 stk.	
Bruttoomsætning	163.875,35 kr.
Nettoomsætning	97.063,30 kr.
Gevinst	66.812,05 kr.
68,8 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 714, i slutningen af året 406, udbetalt løn 663.351,31 kr., pr. mand, pr. år 929,06 kr.

Nybygninger 6 stk. bruttotonnage 6.281,01.

Antal afleverede maskiner 5 stk. på 2.795 hk.

Antal afleverede kedler 15 stk. med 12.877 m² hedeblade.

Driftsomkostningerne er forsat for høje, og det er tydeligt at en stor del af gevinsten stammer fra reparationerne, ligesom det er tydeligt at beskæftigelsen falder i slutningen af året som følge af den manglende ordreindgang.

1884-1885

Tomme beddinger

I oktober var der fortsat ikke nye kontrakter, og af igangværende nybygninger var der kun et mindre dampskib til Sukkerfabrikken Nykøbing Falster, nybygning nr. 8 («Svanen»), en fragtdamper til det engelsk-danske dampskibsselskab nr. 9 («Orrik»), og til grev Knuth af Knuthenborg en lille passagerdamper nr. 10 («Polyxene»). Den sidste på størrelse med nr. 8, og det var al for små skibe i forhold til den produktion som værftet var bygget til.

Måske som en følge af manglen på nybygningsarbejde, brugte Dyhr meget tid på at fremhæve hvor godt det gik på reparationsområdet, hvor følgende havarister var under reparation.

Hamburgerdamperen »Isolde« som fik nye kanaler i kedlerne. Flensborgdamperen »Tebartos« der fik fornyet en del bundplader, samt spanter. Den engelske damper »Crete« og tyske damper »Commenginal« der ligeledes fik nye plader og spanter. Den danske damper »Kastrup« som fik en ny kedel, en del plader samt et gennemgående eftersyn, og endelig den danske damper »Christi-



Et sejlskib og et dampskib i dok. Indtægterne fra reparationer var i mange år kernen i værftets økonomi og en langt bedre forretning end nybygningerne.

anssund«, der, efter at have ligget sunket i Østersøen i 3 måneder, fik en gennemgående reparation bestående af 2 nye dæk, en del plader, spanter og stævnen repareret, samt en helt ny kahytaptering, derudover skulle maskinen adskilles og efterses, og kedlen repareres.

Endvidere kunne Dyhr meddele at der var kontraheret med dampskibsselskabet »København« om et par nye kedler med overheder til en pris på 25.500 kr.

Nu da også den sidste del af værftets anlæg, nemlig skorstenen til dokmaskinhuset, var blevet færdig, blev det vedtaget at indgive beretning til indenrigsministeriet, om en endelig godkendelse, i forhold til konces-

sionen, således at man kunne få frigivet det indbetalte depositum på 50.000 kr. Penge der nok kunne være brug for i de svære tider.

I november var der fortsat ikke indgået nye ordrer. Til gengæld havde man fået svar på henvendelsen fra ministeriets »særlige tilsyn«, angående den endelige godkendelse, og de havde meddelt, at værftets indberetning, var sendt videre til indenrigsministeriet, og at der derfor ikke var noget til hindring for udbetalingen af det indbetalte depositum. Man besluttede dog at anmode det »særlige tilsyn« om at få dette på skrift.

I december stadig ingen kontrahering om nybygninger, men Dyhr kunne meddele at der var kontraheret med dampskibsselskabet Østerlandske i Christiania om ombygning af »Profuhre« af Christiania til et beløb af 447.722 kr..

Båden skulle ankomme i slutningen af januar 1885 og arbejdet skulle være tilendebragt 2 ¼ måned efter skibets ankomst. Endvidere var damperen »Jyden« af Randers inde til reparation, hvilket ville beløbe sig til 13.000 kr.

Dyhr havde været i Grimstad i Norge for at forsøge at opnå en kontrahering på et større sejlskib. Desværre havde det vist sig at nordmændene også forhandlede med et værft i England. Samt senere, at skibet var kontraheret til englænderne, og endda til en højere pris end Helsingørs. Hårde tider og der var kamp om de arbejder der var i udbud.

I slutningen af januar havde man dog opnået en kontrahering til lands, idet Dyhr kunne meddele, at Ringsted vandværk havde købt kedler og maskiner til en pris på 20.200 kr. Der havde ligeledes været en forespørgsel fra De Jysk-Fynske Statsbaner om en pris på en dampfærge.

Heldigvis var der dog god aktivitet omkring reparationerne, og følgende dampere lå inde for reparation. »Svea« af Helsingør til maskineftersyn og dokning. »Fåborg« og »Svendborgsund« af Svendborg til eftersyn og dokning. »Bornholm« af Svaneke skulle have ny krumtapaksel.

»Holbæk« af Holbæk skulle have ny overbygning og en kedelreparation. Endelig »Profuhre« af Christiania der skulle have ny overbygning og indretning til passagerer.

Den 15.01 var nybygning nr. 9 »Orrik« og den 17.01 nybygning nr. 8 »Svanen« sat i vandet. Så nu var der tomt på beddingerne.

Endvidere blev det meddelt at Drewsen ikke havde fået en ny arbejdsplads til den 1. april, hvor han ellers skulle fratræde, og man flyttede derfor hans opsigelse til den 1. juni 1885. Meget kulant af ledelsen når man tænker på at værftet manglede ordrer, og at man egentlig, måske slet ikke, havde behov for Drewsen.

I februar var man fortsat uden ordrer på nybygninger, men heldigvis var der dog fortsat reparationer som »Spodsbjerg« af Ringkøbing, der var inde til dokning og eftersyn, »Nordpol« af København, der fik nye kedelrør og »Elisabeth« af København, der lå til dokning og bundeftersyn. Ligesom

damperen, den tidligere byggede nybygning nr. 3, »Fero« af Flensborg, havde meldt sin ankomst for at dokke og blive malet.

De to dampere nybygning nr. 8 »Svanen« og nybygning nr. 9 »Orrik« havde været på prøvetur den 26. og den 27. februar.

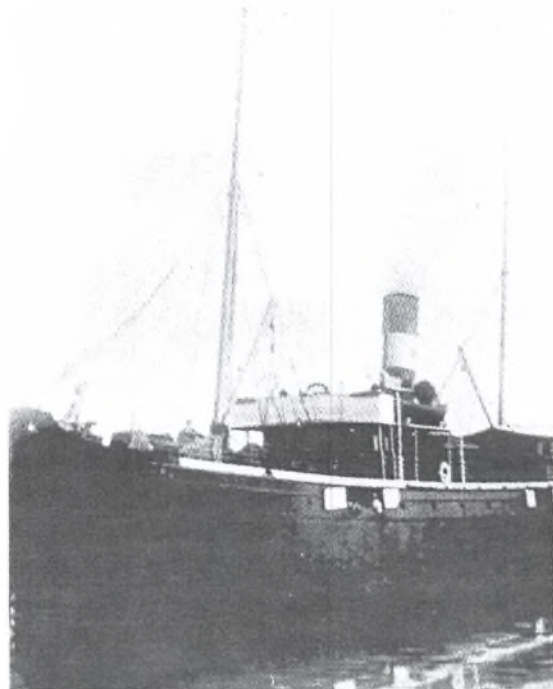
Fra indenrigsministeriet var der i gennem havnekomiteen modtaget meddelelse om at det »særlige tilsyn« ville være bortfaldet fra og med den 1. november 1884. Dog forbeholdt ministeriet sig ret til, at genindføre det nævnte tilsyn, hvis det skulle vise sig at være nødvendigt.

Til at afløse Drewsen som bestyrer i maskinbyggeriet fra den 1. juni 1885 havde Dyhr, med bestyrelsens godkendelse, ansat I.M.B. Piil til en løn på 3.500 kr. det første år og derefter med et årligt tillæg på 500 kr. dog ikke udover en årlig løn på 5.500 kr.

I marts kom der endelig lidt nyt arbejde ind, idet der den 5. marts blev kontraheret med Hobro Fjord Dampskibsselskab om nybygning nr. 11 (»Mercur«) en lille skruedamper til fragt- og passagerfart til en pris på 31.300 kr., til levering den 1. juli 1885. Igen en mindre damper, men i denne svære tid var alt nyt arbejde interessant.

I april var der ingen nye kontraheringer, selvom der var blevet afgivet flere oveslag, der var dog fortsat godt besøgt i dokken med reparationer.

Den 2. april afgik damperen »Profuhre« til sit hjemsted i Norge efter at være blevet ombygget fra fragt- til passagerskib, til en pris på 71.343,93 kr. Værftet havde fået rosende



Den lille fragtdamper »Jarl« forliste i 1890 af ukendte årsager nord for Bornholm.

omtale i dagspressen, og fra rederiet, for det gode kvalitetsarbejde, og den korte udførelsestid.

I maj var det fortsat småt med nyt arbejde. På reparationssiden havde man med Carl Hassager i Randers kontraheret om en mindre ombygning af hans damper »Ekspe-dit« til beløb på 6.500 kr., og at skibet skulle anløbe Helsingør den 6. juni.

Samt at Dampskibsselskabet Københavns damper »Asia« var ventet den 15. juni for at få indsat nye kedler.

I anledning af Drewsens fratrædelse blev der afsendt en anmeldelse om forandringen til Helsingør magistrat.

I juni var der fortsat ingen nye kontrakter, kun reparationer, af skibe tilhørende dampskibsselskabet København.

I juli fik man endelig en nybygning, nemlig nybygning nr. 12 («Jarl») en fragt- og passagerdamper til Det Østbornholmske Dampskibsselskab i Hasle, til en pris på 160.000 kr., og med aflevering den 15. december 1885. ikke nogen kæmpe sag, men alligevel arbejde til nogle folk for resten af året. Det lave antal beskæftigede arbejder fremgår da også af det årlige tilskud til Alderdoms- og Forsørgelses-kassen, der efter 2 ½ % af de arbejders løn som havde været mindst 1 år i værftets tjeneste, for det forløbne driftsår, kun var på 3.356,26 kr.

I august tog man fat på forberedelserne til den ordinære generalforsamling først i september måned. I henhold til lovenes § 17 skulle der foretages lodtrækning i bestyrelsen, om hvem der skulle på valg, og det blev købmand I.A. Unna der på den forestående generalforsamling i september skulle udtræde af bestyrelsen. Som sædvanligt var det Holm der egenhændigt forestod regnskabstal, beretning m.m. I stedet for den opsagte kasserer, var der ansat en ny, nemlig J. Svedstrup, fra den 1. september 1885, til samme løn som forgænger.

Den 23. september 1885 afholdtes der generalforsamling i Schamps lokaler i København og Bloch blev valgt til dirigent. Holm havde ikke meget at byde på hvad regnskab og dividende angik, i stedet beklagede han de dårlige tider for skibsfarten, og den deraf følgende konkurrence der var på både nybygninger og reparationer. Han mente også at de danske toldforhold,

var med til at gøre konkurrenceforholdene svære, for værftsindustrien. Til slut gav han en oversigt over det sidste års udførte arbejder og reparationer og deres tilskud til årets omsætning. Som det fremgik af regnskabet havde årets drift givet et tab på 22.331,48 kr. hvilket sammenlagt med sidste års tab ville give et samlet tab for de forløbne driftsår på 96.818,05 kr. Et resultat der blev godkendt af forsamlingen uden kommentarer.

Der var derefter valg af det fratrædende medlem af bestyrelsen I.A. Unna samt revisorerne Rohrmann og Wright, og de blev alle enstemmigt genvalgt.



Købmand Johan Arnold Unna.

Årets tal bag regnskabet i 1884-188521
var følgende: ²¹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	341.405,24 kr.
Reparationer	403.136,36 kr.
Dokker	21.070,07 kr.
I alt	765.611,67 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	287.679,57 kr.
Reparationer	294.127,81 kr.
Dokker	6.847,60 kr.
I alt	588.654,68 kr.

Gevinst	177.167,27 kr.
Driftsomkostninger	199.498,75 kr.
Afskrivninger	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	÷ 22.331,48 kr.
Fortjeneste incl. overførsel ÷ 74.786,57 kr. + (-22.331,48 kr.) = ÷ 96.818,05 kr.	

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer: 74 stk.	
Bruttoomsætning	403.136,36 kr.
Nettoomsætning	294.127,51 kr.
Gevinst	109.008,85 kr.
37 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 343, i slutningen af året 228,
udbetalt løn 315.621,34 kr., pr. mand pr. år
920,18 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 1.594,55.
Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på
990 hk.

Antal afleverede marinekedler 12 stk. med
7.091 m² hede flade.

Igen et år med tab, og hvor omsætningen på
nybygninger var lavere end reparationernes.
Også beskæftigelsestallene taler deres tyde-
lige sprog.

1885-1886

De første ordrer fra staten

I oktober blev Ringsted vandværk afleveret;
og ved den officielle prøve var kulforbruget
på 26,89, eller 10,4 % under det i kontrakten
stipulerede.

Derudover var der afleveret en dampkedel til
fabrikken »Hamlet«.

Til nr. 12 (»Jarl«) var der indkøbt stål, plader
og vinkler til en pris af 676.£ og plade for
700 £ alt med 2 ½ % rabat.

I november havde en kommission fra
Orlogsværftet inspiceret værftet den 20.
november 1885. Formentlig for at se på
værftets kapacitet og muligheder i forhold til
evt. at kunne modtage ordrer fra søværnet.

I december var nybygning nr. 12 »Jarl«,
efter prøvetur den 16., blevet afleveret til
Det Østbornholmske Dampskibsselskab.
Så nu var der atter tomt på beddingerne og
værftet måtte igen overleve på reparationer.

I januar var der fortsat stille om nye arbejder og Dyhr kunne kun berette om reparationer og afgivne tilbud.

I februar fik værftet en meget vigtig ordre, og det var på to transportbåde til Marineministeriet nybygning nr. 13 (Transportbåd nr. 24) og nybygning nr. 14 (Transportbåd nr. 25) til Den KGL. Marine. Det betydningsfulde lå ikke i ordrens størrelse, men i selve kunden Den Kgl. Marine. Det var nu endelig lykkedes for Holm at bryde Holmens og B&Ws monopol og få ordre fra staten, og dette skulle blive begyndelsen til et langt og godt samarbejde mellem værftet og den danske stat.

I marts kom der yderligere en ordre fra Marineministeriet, denne gang på en dampmaskine og tre kedler.

I april var der fortsat ingen ordre på nybygninger, og andre kontraheringer var få og små, som f.eks. en ordre på maskiner og kedler til Ørholm Papirfabrik til en pris af 25.000 kr., samt til fabrikken »Hamlet« for 1.742 kr., ikke rigtigt noget et værft kunne leve af, men heldigvis var der dog fortsat en del reparationer.

I maj havde konstruktør F. Møller, der havde været ansat siden januar 1882 på samme løn, fremsendt en ansøgning om lønforhøjelse. Hvilket Dyhr formentlig havde fundet rimeligt, og derfor indstillet ham til at hans årlige gage, på 3.500 kr., blev forhøjet med 500 kr., og derefter fortsat skulle forhøjes med 500 kr. årligt, dog således at den maksimale gage højst kunne blive på 5.500 kr. om året. Møller fik sin lønforhøjelse godkendt af bestyrelsen (læs Holm), dog med en bemærkning

om, at man ikke brød sig om den fremsatte motivering i ansøgningen. Hvordan Møller havde formuleret sig vides ikke, men ansatte skulle nok udtrykke sig i meget neutrale og ydmyge vendinger ved sådanne henvendelser, for overhovedet at komme igennem.

I juni var der fortsat ingen ordrer på nybygninger.

I juli havde Holm et forslag til en udvidelse af ledergruppen idet han følte at man savnede et mellemed mellem på den ene side direktøren, og på den anden side mestre og formænd, og foreslog derfor at man ansatte en ny funktionær til at udfylde denne stilling. Denne nytænkning gav anledning til nogen drøftelse, herunder ansvarsområde og plads i hierarkiet, og måske også økonomien som en følge af de dårlige tider og manglende ordrer.

Det blev dog vedtaget at Holm skulle ansætte sit eget forslag en V. Paulsen som inspektør til en løn på 3.000 kr. om året, og 3 måneders gensidig opsigelse fra begge sider, og med de funktioner som bestyrelsen var blevet enige om. I denne sammenhæng kan man undre sig over Møllers plads i organisationen, er han udelukkende på tegnestuen? eller er han ikke en mand Holm regner med? For i hierarkiet burde han vel egentlig ligge netop et sted mellem Dyhr og mestrene.

I juli måtte Holm dog meddele at V. Paulsen, efter nogle dages betænkningstid, ikke havde ønsket inspektørstillingen.

Der var fortsat ingen nye kontraheringer på nybygninger, men heldigvis stadigvæk reparationer.

Det årlige tilskud til alderdomsforsørgelses-kassen var på 2 ½ % af de arbejderes løn som ved udgangen af driftsårets havde været ansat mindst 1 år på værftet, og var for det forløbne driftsår på 2.936,11 kr. Igen et tal der understregede værftets dårlige beskæftigelse og lave produktion.

I august gjorde man forberedelser til generalforsamlingen i september måned, og som sædvanlig »overlades det nærmere med uindskrænket myndighed til formanden«. I henhold til § 17 skulle der foretages lodtrækning om hvem der skulle på valg, og det blev denne gang Ulstrup. Men fortsat var beretning og regnskabstal ikke noget der var til almindelig drøftelse på bestyrelsesmødet; Det var noget Holm suverænt fremlagde.

Den 24. september 1886 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarch & Rises lokaler i København, og Bloch valgtes til dirigent. Holm benyttede lejligheden til at takke regeringen fordi man sidste vinter havde overladt værftet forskellige arbejder, der havde fremmet beskæftigelsen, således at færre arbejdere var blevet arbejdsløse, og Holm kunne da også meddele at det sidste driftsår havde været bedre en det forgående, selvom forholdene for skibsfarten fortsat havde været dårlige. Som det fremgik af regnskabet, havde årets drift givet et mindre overskud på 60.616,85 kr., Hvilket gjorde at der med de sidste års tab kun ville blive et samlet tab på 36.201,20 kr.



Kedelsmedjen omkring 1900.

Forsamlingen godkendte hurtigt og uden kommentarer regnskabet. Det var da også et stort fremskridt for værftets, at man, trods dårlige tider, nu kunne se en vej ud af de gamle tab, selvom man fortsat ikke kunne udbetale dividende til de tålmodige aktionærer, og selvom der fortsat ikke var plads til afskrivninger, eller dispositionsfonde til nyanskaffelser.

Udover at fremlægge regnskabet, benyttede Holm også lejligheden til at give et billede af, hvor meget den høje told betød for værftets økonomi, ved at fortælle at værftet siden 1883 havde betalt 108.757,53 kr. i told, og han udtrykte samtidig håbet om at den nye toldlov måtte komme med nogle lettelser. Til slut var der genvalg til Ulstrup og de to revisorer Rohrmann og Wright der genvalgte uden afstemning.

Årets tal bag regnskabet i 1885-1886 var følgende.²²

Bruttoomsætning:

Nybygninger	322.021,00 kr.
Reparationer	402.321,01 kr.
Dokker	24.821,75 kr.
I alt	749.136,76 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	287.217,33 kr.
Reparationer	255.156,50 kr.
Dokker	5.579,39 kr.
I alt	518.133,22 kr.

Gevinst	231.286,99 kr.
Driftsomkostninger	170.670,14 kr.
Afskrivning	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 60.616,85 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	

÷ 96.818,05 kr.
+ 60.616,85 kr. =
÷ 36.201,20 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer	103 skibe
Bruttoomsætning	402.321,01 kr.
Nettoomsætning	255.156,50 kr.
Gevinst	147.164,51 kr.
57,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 288, i slutningen af året 271, udbetalt løn 251.282,75 kr., pr. mand pr. år 872,51 kr.

Nybygninger 3 stk. bruttotonnage 475,31.

Antal afleverede marinemaskiner 1 stk. på 480 hk.

Antal afleverede landmaskiner 3 stk. 95 hk.

Antal afleverede marinekedler 5 stk. med 4.285 m² hedeplade.

Antal afleverede landkedler 5 stk. med 1.837 m² hedeplade.

Omsætningen for reparationer var fortsat større end for nybygninger, heldigvis også med en væsentlig større gevinst. Årets beskæftigelse kunne nu næsten ikke blive mindre.

1886-1887

Fortsat tomme beddinger. Holm får kritik

I oktober var der fortsat ingen nye kontraheringer, på trods af et ihærdigt tilbudsarbejde, men heldigvis fortsat godt med reparationer.

I november var der fortsat intet nyt.

I januar kunne Dyhr fortsat kun meddele om udførte reparationer, og tilbudsaktivitet på reparationer og nyt arbejde.

Kunne man ikke tjene penge kunne man måske spare på nogle udgifter. Man havde derfor indbudt bankbestyrer Møller til en samtale om værftets renter på kassekredit. Idet bestyrelsen foreslog Møller at anbefale for hovedafdelingen i København at nedsætte værftets kreditrente fra 5 % til 4,5 %. Dette var Møller dog ikke sikker på

at han kunne komme igennem med, men foreslog i stedet at værftet skulle ansøge om at få en nedsættelse af den nuværende 1 % rente, over Nationalbankens laveste diskonto, til en ½ % rente.

I februar var der svar på værftets skrivelse af 29. januar til Landmandsbanken, om at man havde nedsat de nuværende 1 % en ½ % over Nationalbankens laveste diskonto, dog med et minimum, som tidligere, på 5 %. Endvidere tog banken det forbehold at overenskomsten kunne opsiges med 3 måneders varsel såfremt der måtte opstå en forandring i bestyrelsen som banken var imod.

Det sidste forbehold var lidt interessant, for det kunne tyde på at banken ønskede ind-

flydelse på bestyrelsens sammensætning, eller/og, måske fortsat ønskede at »købmændene« sad i bestyrelsen.

I april døde overrets-prokurator B. Bloch og bestyrelsen skulle derfor finde et nyt bestyrelsesmedlem, valget faldt ret hurtigt på Peter Phillip Rosenstand (1831-1912), overdommer og kgl. Privilegeret borgmester i Helsingør, som derefter indtrådte i bestyrelsen. Blochs død må have været et tab for Holm, der således mistede en af sine personlige støtter i bestyrelsen. At byens borgmester indsættes i bestyrelsen, vidner om at byens råd fortsat var meget interesseret i værftets drift. Det forekommer også som om Holm nu ændrer sin attitude noget i den positive retning overfor bestyrelsen.

Bestyrelsen bestod nu af bestyrelsesformand Mads Christian Holm, Regner J. Ulstrup, Andreas Carl von Mehren, Johan Arnold Unna, Jens Levin Tvede, Peter Phillip Rosenstand og Wilhelm Andreas Dyhr.

I maj blev Rosenstand budt officielt velkommen i bestyrelsen som afløser for Bloch. I juni var der fortsat ikke kommet gang i kontraheringen, og måske begyndte man i bestyrelsen at overveje, om ikke det var tiden for nogle ændringer i værftets direktion. I hvert fald tager man til efterretning at kontrakten imellem Dyhr og værftet udløber den 1. januar 1887, således at man efter denne dato kunne opsigte Dyhr med 6 måneders varsel. Et opsigelsesvarsel, der efter bestyrelsens mening var for langt, hvorefter man blev enige om, at sætte opsigelsesfristen til 3 måneder, som mere passende for begge parter.



Peter Phillip Rosenstand 1831-1912.

Dog således at en opsigelse tidligst kunne finde sted den 1. januar 1888. Måske var disse forhandlinger begyndelsen til enden for Dyhr som direktør, og i virkeligheden til en endelig opsigelse.

Holm havde nok mistet lidt af troen på Dyhr efter den famøse start med de mange tekniske fejl, samt hans senere vanskeligheder med driftsudgifterne, og med at skaffe nye ordrer. Alligevel må det nok have været svært for Holm, at han havde taget fejl i sin vurdering af Dyhr, og ikke mindst at han igen mistede en af sine stemmer i bestyrelsen.

I juli var ordresituationen fortsat uændret og det var nu tid at kigge på årets regnskab der nu, for første gang, blev fremlagt på et bestyrelsesmøde. Regnskabet for driftsåret 1886-1887 udviste et overskud på 46.167,72 kr. før afskrivning, hvilket gjorde at man ved at fradrage tidligere års tab på 36.201,22 kr., endelig havde et spinkelt overskud på 9.966,52 kr.

Selvom der forsat ikke var plads til hverken afskrivning på værftets ejendom eller udbetaling af dividende til aktionærerne, var det en positiv fremgang. Der blev også trukket lod om hvem af de fire medlemmer af bestyrelsen der skulle gå af, og loddet faldt denne gang på M.C. Holm.

I august kunne revisorerne Rohrmann og Wright meddele at de havde gennemgået regnskaberne og at de ikke havde noget at bemærke.

Med hensyn til den ordinære generalforsamling skulle den afholdes i september måned som vedtaget i lovene, og som sædvanlig blev

det lagt op til formanden at bestemme det endelige tidspunkt og sted.

Den 24. september 1887 blev den årlige generalforsamling afholdt i Wittmarch & Rises lokaler i København, og overrets-prokurator Paludan blev valgt til dirigent. Paludan startede med at meddele, at generalforsamlingen var indvarslet lovmæssigt med 14 dages varsel i Helsingør Avis m.m., og oplæste herefter forretningsordenen, for derefter at give ordet til formanden.

Holm gav en oversigt over værftets virksomhed i det forløbne driftsår og brugte meget tid på at beskrive de vanskelige forhold som skibsindustrien havde arbejdet under i det sidste år, ligesom han også fremhævede de vanskelige økonomiske forhold, formentlig en hentydning til højre regeringen Estrups provisoriske finanslove.

Holm foreslog derefter at det iflg. regnskabet værende overskud på 9.996,52 kr. skulle overføres til næste år. Dirigenten forespurgte som sædvanlig om der var nogen bemærkninger til regnskabet inden det gik til afstemning, og det var der faktisk, for første gang i øvrigt.

En N.A. Christensen fremsatte en forespørgsel om, hvornår bestyrelsens havde tænkt sig at opsigelse værftets direktør. Hertil svarede Holm, at opsigelse og ansættelse af værftets direktører altid ville være et bestyrelsesanliggende, men han kunne dog røbe at det havde været under overvejelse i bestyrelsen. Da ingen yderligere ønskede ordet, blev der foretages afstemning om regnskabet, som blev vedtaget ved håndsoprækning.

Der skulle derefter afholdtes valg af bestyrelsesmedlemmer, og her foreslog man Rosenstand, som man havde suppleret sig med efter Blochs død, samt M.C. Holm der fratradte efter tur.

Nu kom N.A. Christensen atter frem igen, ved at opstille sig selv som kandidat, og samtidig begære skriftlig afstemning. Ved afstemningen genvalgte M.C. Holm med 131 stemmer, Rosenstand fik 167 stemmer, og N.A. Christensen fik 36 stemmer.

Et mindre nederlag til Holm der ellers siden værftets start havde haft forsamlingens ubegrænsede tillid og opbakning.

Til gengæld blev de to revisorer Rohrmann og Wright enstemmigt genvalgt uden problemer.

Årets tal bag regnskabet i 1886-1887 var følgende.²³

Bruttoomsætning:

Nybygninger	263.348,85 kr.
Reparationer	355.206,75 kr.
Dokker	22.334,81 kr.
I alt	640.890,17 kr.

Nettoomsætning

Nybygninger	203.097,69 kr.
Reparationer	219.328,78 kr.
Dokker	7.780,68 kr.
I alt	430.207,12 kr.

Gevinst	211.282,35 kr.
Driftsomkostninger	165.114,63 kr.
Afskrivninger	0,00 kr.

Fortjeneste/Tab	+ 46.167,72 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	÷ 36.201,20 kr.
	+ 46.167,72 kr. =
	+ 9.996,52 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer	98 skibe
Bruttoomsætning	355.206,75 kr.
Nettoomsætning	219.328,75 kr.
Gevinst	135.878,00 kr.
62 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 230, i slutningen af året 250, udbetalt løn 232.736,28 kr., pr. mand pr. år 930,94 kr.

Ingen nybygninger.

Ingen marinemaskiner.

Antal afleverede landmaskiner 4 stk. 370 hk.

Antal afleverede marinekedler 7 stk. med 3.634 m² hedeplade.

Antal afleverede landkedler 6 stk. med 2.243 m² hedeplade.

Fortsat krise og al for lav omsætning, reparationerne løfter fortsat i positiv retning. Beskæftigelsen er i bund, og direktøren er på vej ud.

1887-1888

Direktøren fyres.

Holm fortsætter som direktør, og køber igen en nybygning

Umiddelbart efter generalforsamlingen samlede Holm bestyrelsen til et møde, hvor det med 5 stemmer imod 1 (C.V. von Mehren), blev vedtaget at opsiges Dyhr til den 1. januar 1888, med øjeblikkelig fratrædelse, og fuld løn til 1. januar. Dyhrs fratrædelseløn var beregnet til 13.056,50 kr. et aftrædelsesbeløb der således var større end årets overskud. Holm havde lyttet til signallerne på generalforsamlingen, og havde da også en næsten samlet bestyrelse bag sig.

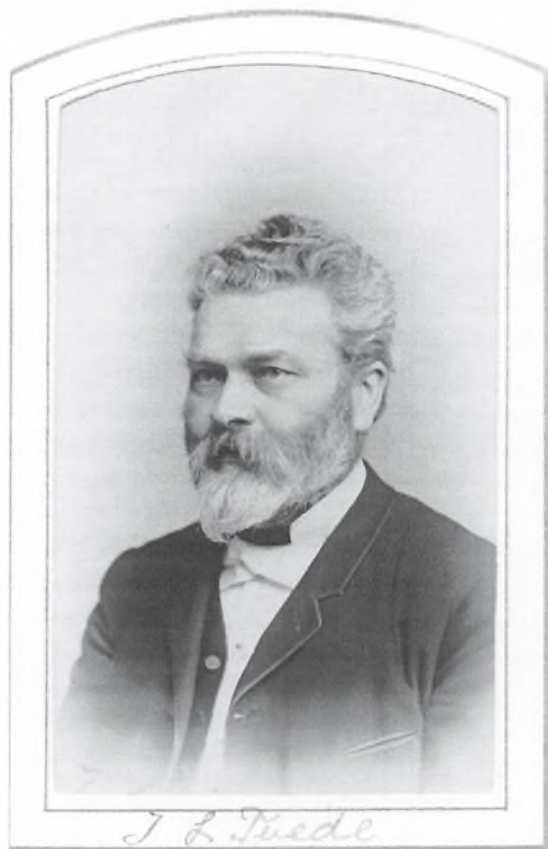
I oktober konstituerede bestyrelsen sig med Holm som formand, og samtidig valgte man J.L. Tvede, til at være det bestyrelsesmedlem der Ifølge koncessionens § 12 stk. 2, havde bopælspligten i Helsingør.

Bestyrelsen bestod nu af bestyrelsesformand Mads Christian Holm, Regner J. Ulstrup, Andreas Carl von Mehren, Johan Arnold Unna, Jens Levin Tvede, Peter Phillip Rosenstand.

Det blev også meddelt til magistraten at Dyhr var fratrukket, og at Rosenstand var indtrådt i stedet for Bloch, endelig skete der en mindre uddelegering af magten på værftet, idet Åmund Jensen, sammen med Janus Piil eller Frederik Møller i forening, havde fået prokura.

Samt at Piil og Møller tilsammen også havde prokura, hvis Åmund Jensen ikke var til stede på værftet. Endelig blev det til slut lagt over til Holm at foretage de indledende forhandlinger vedrørende ansættelsen af en ny direktør, i stedet for Dyhr.

I november var der fortsat ikke kommet nogen ny direktør, og det var nu Holm der måtte varetage direktørens arbejde, og berette om de mange tilbud der ikke gav ordrer, men heldigvis også, om gode og givtige reparationer.



Jens Levin Tvede 1830-1891.

I december, januar og februar var der fortsat ingen nybygninger, men dog fortsat reparationer.

I marts var situationen fortsat den samme, og som en følge af dette havde Holm åbenbart følt sig nødsaget til at gøre noget, for at komme ud af den betrængte situation. Holm indkaldte den samlede bestyrelse til et møde den 4. marts, hvor han fremlagde et tilbud på et skruedampskib, nybygning nr. 15 (»Hafnia«), bygget af stål, 260 fod lang, 35 fod og 10" bred, med 18 fods dybgående og 3 gange ekspansionsmaskine af 650 indicerende hk.

Han forelagde derefter et kontraktudkast for den samlede bestyrelse, og forlod derefter lokalet, således at bestyrelsen kunne fortsætte sine forhandlinger uden Holm.

Resultatet blev at man besluttede at levere det pågældende skib til en pris på 355.000 kr. og i øvrigt i overensstemmelse med det udkast til kontrakt som man tidligere havde forhandlet med Holm. Kontrakten blev derefter underskrevet af, på den ene side af Holm som køber, og på den anden side, de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

Situationen var lidt speciel, idet Holm, der nu agerede både som formand og direktør, i forhold til disse roller, samt værftets dårlige kontraheringssituation, med kontrakten, nemt kunne give anledning til sladder imellem utilfredse aktionærer eller andre.

I april, maj, juni og juli var der ingen nye kontraheringer, men dog fortsat godt med reparationer, så Holms tiltag må have været livgivende for værftet, og helt nødvendigt

for at holde bare et minimum af beskæftigelse kørende.

I august gjorde man igen forberedelser til den kommende generalforsamling.

Regnskabet for det forløbne driftsår 1887-1888 blev fremlagt og det viste et overskud for året på 39.795,48 kr. som sammenlagt med det overførte overskud fra sidste år på 9.966,52 kr. ville give et samlet overskud på 49.762 kr., og der var altså fortsat ikke noget til afskrivning, eller fonde til nyanskaffelser.

Da Holm siden Dyhrs afgang havde varetaget arbejdet som værftets direktør ønskede bestyrelsen at Holm skulle modtage direktørgængen for dette arbejde.

Dette ønskede Holm ikke, derimod ønskede han at en del af overskuddet, nemlig de 48.000, skulle udbetales i dividende til aktionærerne med 30 kr. pr. aktie, samt at restbeløbet på 1.762 kr. skulle overføres til næste regnskabsår 1888-1889. Der var derefter lodtrækning af det medlem der skulle på valg til bestyrelsen, og her faldt loddet på Tvede.

Det blev vedtaget at generalforsamlingen skulle afholdes i begyndelsen af september måned. Hvorefter resten af formaliteterne som sædvanligt blev overladt til formand Holm.

I september lykkedes det endelig for Holm at få et tilbud til en nybygningskontrakt accepteret af H.M. Gehrckens i Hamburg, angående levering af en damper (nybygning nr. 16 »Gefle«), til en pris på 214.000 kr., og til levering den 15. april 1889 i henhold til kontrakt og specifikationer.

Det var vel også på tide, når man tænker på at der var forløbet 3 år siden den sidste nybygning var blevet kontraheret. Holms eget skib blev også endeligt kontraheret, til en pris på 404.000 kr., og denne kontrakt blev underskrevet af Holm på den ene side og bestyrelsen på den anden. I øvrigt en pris der oprindeligt havde været på 355.000 kr. så der må være sket nogle tilpasninger.

Den 28. september 1888 afholdt værftet sin årlige generalforsamling i Wittmarch & Rises lokaler i København, og til dirigent valgtes overrets-prokurator Paludan. Efter at Paludan havde konstateret generalforsamlingen lovmæssigt indvarslet med 14 dages varsel, gav han ordet til formanden.

Hvor Holm gav sin sædvanlige oversigt over værftets virksomhed i det forløbne driftsår, og igen brugte noget tid på at beklage de høje materialepriser. Holm foreslog derefter, i henhold til det trykte regnskab, at der skulle udbetales et udbytte på 3 % til aktionærerne, og dette blev, på opfordring af dirigenten, enstemmigt vedtaget, ligesom regnskabet uden kommentarer blev godkendt enstemmigt ved håndsoprækning.

Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for J.L. Tvede der efter tur fratrådte og enstemmigt blev genvalgt. De to revisorer Rohrmann og Wright blev ligeledes genvalgt.

Der opstod derefter en diskussion om hvorvidt der var hold i de verserende rygter om en sammenlægning med B&W var forestående, hvilket Holm dog benægtede.

Da ingen yderligere ønskede ordet erklærede dirigenten generalforsamlingen sluttet og mødet hævet.

M.C. Holm havde tilsyneladende, kort før sin død i 1892, en række forhandlinger med B&Ws bestyrelse om en overtagelse af H.S.M. Udover værftet, ønskede M.C. Holm samtidig at rederiet »Norden« skulle indgå i handelen, og overtages af C.F. Tietgens rederi D.F.D.S. Det sidste kunne man ikke komme til enighed om, og i stedet indledte de to værfter en række brancheaftaler omhandlende enhedspriser og fordeling af reparationer.²⁴

Årets tal bag regnskabet i 1887-1888 var følgende.²⁵

Bruttoomsætning:

Nybygninger	517.443,49 kr.
Reparationer	347.466,62 kr.
Dokker	21.191,22 kr.
I alt	886.101,33 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	447.005,21 kr.
Reparationer	210.759,44 kr.
Dokker	6.495,31 kr.
I alt	664.259,96 kr.

Gevinst	222.823,07 kr.
Driftsomkostninger	183.027,59 kr.
Afskrivninger	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 39.705,48 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	9.966,52 kr.
	+ 39.705,48 kr. =
	49.762,00 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	48.000 kr.
Reparationer	144 skibe
Bruttoomsætning	347.466,62 kr.
Nettoomsætning	210.759,44 kr.
Gevinst	136.707,18 kr.
64,9 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 335, i slutningen af året 460, udbetalt løn 295.551,56 kr., pr. mand pr. år 882,27 kr.

Nybygninger 1 stk. bruttotonnage 610,29.

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 815 hk.

Antal afleverede landmaskiner 6 stk. 355 hk.

Antal afleverede marinekedler 8 stk. med 6.005 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 11 stk. med 4.100 m² hedeblade.

Endelig kan der udbetales dividende, men der er dog fortsat ingen afskrivning på værftets ejendom. Holms tiltag har fremmet beskæftigelsen noget. Så alt i alt et mere positivt år, med fortsat god indtjening på reparationerne der har en gevinst på 136.707,18 kr. i forhold til den samlede gevinst på 222.823,07 kr.

1888-1889

Holm køber igen en nybygning, denne gang til »Norden«. Holm er følsom overfor kritik. Året ender med travlhed

I oktober kunne Holm meddele om en kontrahering, med Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, et dampskib (nybygning nr. 19 »Heimburg«) af stål på 2300 tons DW og 18 fods dybgående til en pris på 440.000 kr., med triple ekspansions maskine på 750 indicerede hk, og de vedtagne specifikationer.

I november havde man et noget anderledes bestyrelsesmøde. Mødet startede med at Holm gav bestyrelsen en redegørelse over sit arbejde, for værftet, siden Dyhrs afgang i oktober 1887, og efter denne redegørelse ønskede Holm at få følgende ført til protokols:

»Efter nøje overvejelse har jeg besluttet at nedlægge mit hverv som formand for bestyrelsen, thi jeg vil ikke være formand for en bestyrelse, der har ladet mig mistænke for at jeg tilsidesætter værftets interesser for egne, men at jeg vil berige mig på værftets bekostning.

Man kan sige meget om mig, uden at jeg lader mig anfægte deraf, men min hæderlighed og respektabilitet tillader jeg ingen, enten direkte eller indirekte, at angribe, denne vil jeg værne om så længe jeg lever, og selv mine værste fjender fra Københavns Børs, vil ikke sværte mig med at drage samme i tvivl.

– Jeg skal blive i bestyrelsen til der bliver afholdt en generalforsamling, hvor der kan vælges et nyt bestyrelsesmedlem i mit sted,

men fra nu af må de kun betragte mig som almindeligt medlem af bestyrelsen.

Mit ønske er nu at den aktive bestyrelse snarest muligt vil skaffe værftet en direktør, hvilket efter min mening er den eneste redning for at værftet kan overleve og føre et selvstændigt liv.«

Efter at den noget bestyrte bestyrelse igen var kommet ovenpå, fik man gevaldigt travlt med at forsikre Holm om, at der da ikke var nogen i bestyrelsen der kunne finde på at drage Holms gode intentioner for værftet i tvivl, og det lykkedes dem da også at få Holm til at falde til ro igen og frafalde sine tidligere dramatiske udmeldinger.

Det var selvfølgelig Holms kontrahering med værftet om en nybygning der havde været årsag til kritikken, måske af en emsig journalist, eller måske et utilfreds bestyrelsesmedlem. En mulighed kunne være von Mehren der som den eneste stemte imod Dyhrs afgang, og ligesom det senere vil fremkomme, heller ikke ville genopstille, ved den næste generalforsamling.

I november kunne Holm meddele at den kontrakt der var sluttet med ham den 15. september om et dampskib nu var videregivet til dampskibsselskabet København.

Altså en situation der kunne ligne meget den man havde med »Helsingør«, hvor Holm havde været iværksætteren, ved at sætte i gang, og derefter videresælge, for på denne måde at skabe arbejde til værftet.

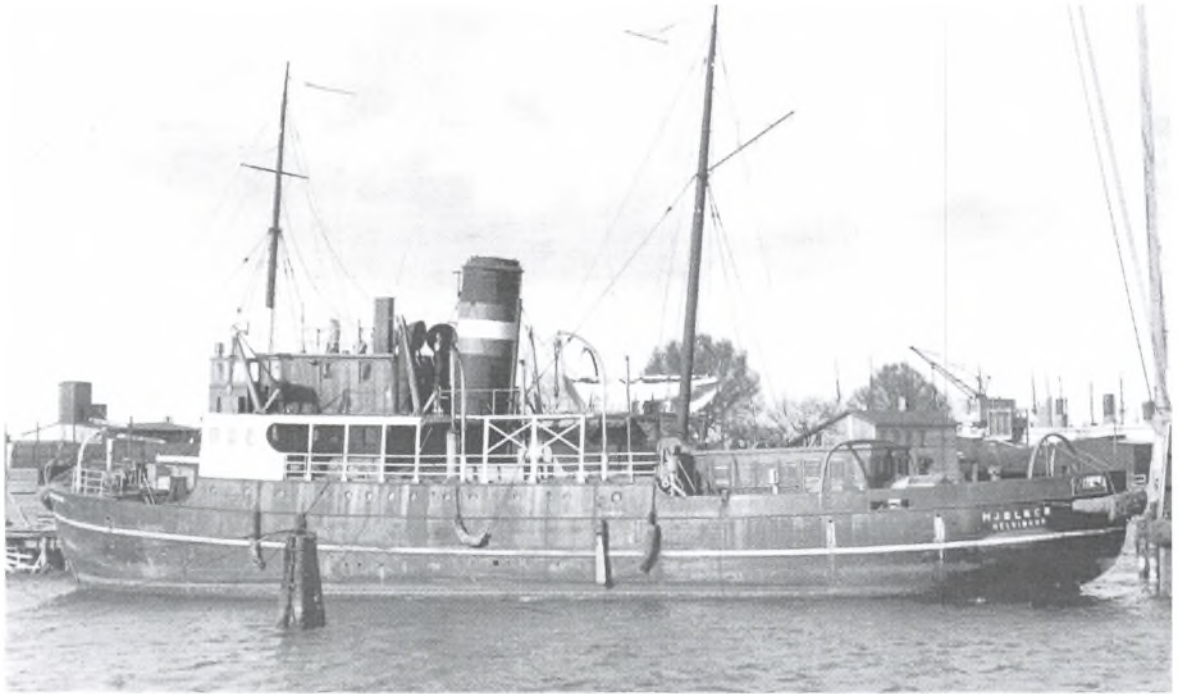
Det var selvfølgelig også en forretningsgang som kunne forekomme ejendommelig for udenforstående, at værftets bestyrelsesformand og direktør kunne købe nybygninger med videresalg for øje. Selvom det var med til at bringe værftet igennem de svære tider.

Der var endvidere afsluttet kontrakt med dampskibsselskabet København, om bygningen af et dampskib (nr. 18 »Russia«) på 2330 tons dødvægt, og med 18 fod dybgående, samt en fart på 9 knob i godt vejr, og et forbrug på 11 tons gode Wales kul, til en pris på 415.000 kr. og levering i maj måned 1889.

I december og januar var der igen meget stille.

I februar var Holm igen på banen, denne gang, med en forespørgsel på en nybygning af samme størrelse og på samme betingelser som nybygning nr. 15 »Hafnia«. Hele bestyrelsen var samlet, med undtagelse af von Mehren og Holm. Konstruktør Møller og ingeniør Piil, der havde kalkuleret overslaget, fremlagde nu overslaget for bestyrelsen. Overslaget var på 400.000 kr. (nr. 20 »Nordvest«), og det var et dampskib til dampskibsselskabet Norden, og det blev derefter vedtaget at tilbyde Holm skibet til den nævnte pris, og til aflevering i september måned 1889.

I februar bekræftede man kontrakten med Holm. Ellers var der trods stor tilbudsaktivitet ikke nye kontrakter, så Holms initiativ, med køb og salg, var en god støtte til værftets produktion. Der var dog fortsat godt med reparationer.



DSB-isbryderen »Mjølner« 1890. Mjølner nåede i sin levetid bl.a. at sejle på ruten Helsingør-Helsingborg.

I marts kom der igen gang i kontraheringen og der blev sluttet en stor kontrakt med Carl Heckscher, København, om hele 4 stk. ståldampere (nybygning nr. 21 »Asta«, 22 »Yrsa«, 23 »Maja« og 24 »Ella«) med dimensionerne 124 fod x 24 fod x 11" – class 3/3 G 1-1, og med en bæreevne på 450 tons dw, en fart på 8 ¼ knob, samt en maskine Compound 230 hk 19" x 35" slag 21", og med et kulforbrug på 4,7 tons Waleskul til en pris på 147.000 kr./stk.

Udover det var der kontraheret 1 stk. ståldamper (nybygning nr. 25 »Hamlet«) med Th. Sonne, København, med dimensionerne 225 fod x 32 fod x 13 fod 7, – class 3/3 A 1-1, en bæreevne på 1,280 tons dw, på et bestemt dybdegående, fart 9 ½ knob, samt

en maskine tripple 18" x 27 ½" ½" slag 33", 570 hk, og med et kulforbrug på 9 ¾ tons, til en pris på 370.000 kr.

I maj fortsatte den gode stime med, at man sluttede kontrakt med DSB om en isbryder (nybygning nr. 26 »Mjølner«), til Storebælt. Med dimensionerne 135 fod lang, 33 fod bred, 15 fod 7" dyb. class Veritas 3/3, 1.1 G, 1.000 hk, med en fart på 11 knob til en pris på 408.000 kr., og med levering 6. januar 1890.

Udover dette en donkeykedel til SS Laura med komplet montering færdig til anvendelse, til en pris på 11.425 kr. Man må sige at Holm endelig havde fået sat gang i værftet.

I juni havde de mange ordrer, efterhånden givet Piil og Møller så meget overarbejde, at de bad om mere i løn, hvilket i øvrigt var ret nye toner fra en funktionær i de dage. Holm må dog have fundet det rimeligt, for han meddelte bestyrelsen at han havde givet dem et tillæg på 500 kr. som en følge af deres forøgede arbejde for værftet.

Deres gage ville derefter, fra 1. juli 1889 til 1. juli 1890, blive på 6.000 kr. til hver. Hvertil kom et beløb på 2 % i tantieme. Eller i samme procentvise størrelse som det, der iflg. Loven, blev udbetalt til direktøren.

I juli blev der kontraheret en dampkedel til damperen »Thorsing« for et beløb på 3.250 kr.

I august var der igen afsluttet en ny kontrakt, denne gang med Marineministeriet, om levering af en damper (nybygning nr. 27 »C.F. Grove«), et fyr- og vagerskib til den Kgl. Danske Marine, af følgende dimensioner 130 fod × 25 fod × 9 ½ fod, fart 10 ¼ knob indtil 350 hk, kulforbrug 1,85 engel. pund, og leveringstid den 17. juli 1890, til en pris på 236.788 kr. Igen en af de vigtige statsordrer der kunne være med til at give omsætning og fastholde beskæftigelsen på værftet.

Regnskabet for det forløbne driftsår blev også fremlagt, og det kunne fremvise et overskud på 129.349,90 kr. inkl. overførslen fra året før, og før afskrivning.

Af dette beløb ville bestyrelsen foreslå generalforsamlingen at afskrive 29.000 kr., på værftets ejendom i henhold til § 26, samt at fordele de resterende 100.349,90 kr. således at 5 % eller 80.000 kr. gik til divi-

dende, af resten 20.349,90 kr. skulle 10 % eller 2.034,99 kr. gå til henlæggelser til et reservefond, og til tantieme iht. Lovens § 23 2.034,99 kr., samt 1 % ekstra dividende på 16.000 kr., for derefter at overfører 279,90 kr. til næste driftsår.

Endelig begyndte regnskabet at ligne noget, med plads til afskrivninger og reservefond, samt udbetaling af en pæn dividende til aktionærerne, Holm har virkelig formået, efter sin tiltrædelse som direktør, at få sat værftet i gang.

Der blev derefter foretaget lodtrækning blandt de 2 medlemmer, hvoraf det ene medlem, ifølge loven skulle udtræde, og loddet faldt derefter på von Mehren. Generalforsamlingen skulle, i overensstemmelse med lovene, afholdes i september måned, og som sædvanlig blev det overladt til formanden at klare det formelle.

Den 27. september 1889 afholdtes den årlige generalforsamling i Wilmach & Rises lokaler i København, og overprokurator Paludan valgtes til dirigent, og han kunne meddele at generalforsamlingen var indvarslet lovligt med 14 dages varsel, hvorefter han gav ordet til formanden.

Holm gav en oversigt over værftets virksomhed i det forløbne driftsår der ifølge regnskabet, som oplæstes, sluttede med et nettooverskud på 100.349,90 kr.

Holm brugte igen, i det efterfølgende, at omtale de uheldige toldforhold, og kunne fortælle at der alene i år var betalt 58.380 kr. hvilket svarede til 3 ½ % af aktiekapitalen. Regnskabet blev derefter enstemmigt

vedtaget. Holm havde selvfølgelig ret m.h.t. toldloven, der kunne virke konkurrencefordrivende i forhold til de udenlandske værfter, der ikke var underlagt en tilsvarende lov.

Ved det senere valg til bestyrelsen, meddelte C.V. Mehren at han ikke ønskede genvalg, og i stedet valgtes, på forslag af grosserer Nissen, med 176 stemmer, Theodor Valdemar Bonnesen (1837-1893) landvæsenskommissær, gårdejer og medlem af Frederiksborg amtsråd. Til revisorer genvalgtes Rohrmann og Wright.

Bestyrelsen bestod nu af Mads Christian Holm, Regner J. Ulstrup, Johan Arnold Unna, Jens Levin Tvede, Peter Phillip Rosenstand og Theodor Valdemar Bonnesen.

Årets tal bag regnskabet i 1888-1889 var følgende.²⁶

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.465.534,97 kr.
Reparationer	486.610,31 kr.
Dokker	21.801,31 kr.
I alt	1.973.946,62 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.336.366,99 kr.
Reparationer	280.311,50 kr.
Dokker	6.643,56 kr.
I alt	1.623.322,05 kr.

Gevinst	352.125,85 kr.
Driftsomkostninger	224.537,95 kr.
Afskrivninger	29.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 98.587,90 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	1.762,00 kr.
	+ 98.587,90 kr. =
	100.349,90 kr.
Reservefond	2.034,99 kr.
Dividende	96.000,00 kr.
Reparationer	145 skibe
Bruttoomsætning	486.610,31 kr.
Nettoomsætning	280.311,50 kr.
Gevinst	206.298,81 kr.
73,6 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 636, i slutningen af året 874, udbetalt løn 632.205,80 kr., pr. mand pr. år 994,04 kr.

Nybygninger 2 stk. bruttotonnage 2.293,40. Antal afleverede marinemaskiner 2 stk. på 1.130 hk.

Antal afleverede landmaskiner 4 stk. 140 hk.

Antal afleverede marinekedler 10 stk. med 7.178 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 9 stk. med 1,982 m² hedeblade.

Den forbedrede ordreindgang ses tydeligt på beskæftigelsen, men overskuddet er fortsat for svagt til større afskrivninger og konsolideringer af værftets økonomi. Reparationerne er fortsat mere givtige end nybygningsarbejdet.

1889-1890

Elektrisk lys. 1. maj. Nordtyske ordrer

I november blev der afsluttet kontrakt med H.M. Gehrckens i Hamburg om et fragtskib (nybygning nr. 28 »Norrköping«) til Sundsvall, til en pris på 229.200 kr., og til levering 15. maj 1890. Samt med Frederiksværk Kobbervalseværk om levering af en dampmaskine og 2 kedler til en pris på 36.000 kr.

I december drøftede man planerne om at indlægge elektrisk lys på en del af værftet til en pris på 9.750 kr.

I januar blev der afsluttet kontrakt med Aalborg Portland Cementfabrik om 1stk. vertikal- og 3 stk. kondensations-dampmaskiner, til levering den 16. august 1890, til en pris på 39.300 kr.

Der var ligeledes afsluttet kontrakt med Deutche Damschiffe Gesellschaft Hansa i Bremen om levering af 2 stk. fragtskibe som nybygning nr. 19 »Heimburg« (nybygning nr. 29 »Ahrensburg« og nr. 30 »Marxburg«), til en pris på 1.120.000 kr. Den første til levering i oktober 1890 og den anden i december 1890. Holm var tilsyneladende kommet godt ind på det nordtyske marked og det havde givet gode ordrer til værftet.

De efterfølgende måneder februar, marts og april blev stille uden nye kontrakter, men fortsat med en del reparationsarbejder.

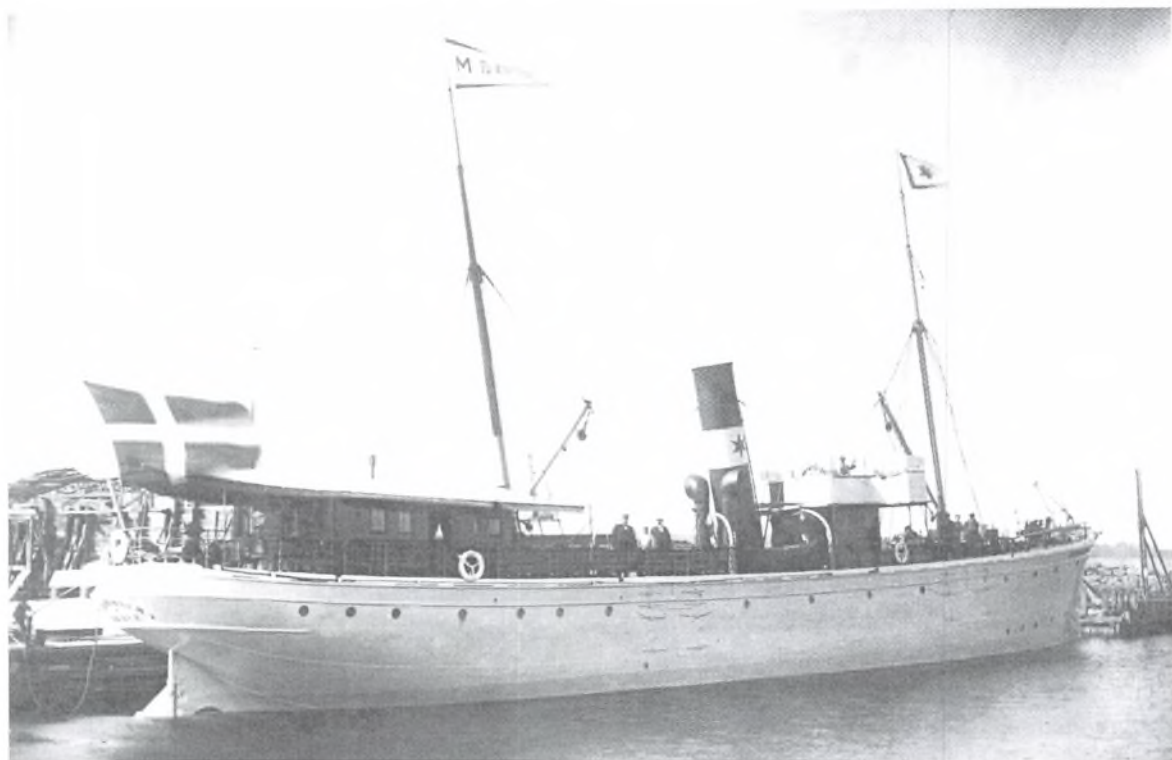
I maj var der fortsat ingen ny ordrer, men til gengæld fik Holm nu at føle at nye tider

var på vej. Da han havde hørt at arbejderne ville holde fri på arbejdernes internationale kampdag den 1. maj, havde han tilbudt at betale 1.000 kr. til arbejdernes sygekasse hvis de i stedet passede deres arbejde. Dette var arbejderne dog ligeglade med og de holdt deres 1. maj for første, men ikke sidste gang. Nye tider var på vej og det var bestemt ikke efter Holms hoved.

I juli blev der, med Trafikministeriets godkendelse, afsluttet kontrakt med De Danske Statsbaner om levering af en dampfærge (nybygning nr. 31 »Kronprinsesse Louise«), af samme type som færgerne på Storebælt, til en pris på 300.000 kr., og til levering den 15. juli 1891.

Der var nu for alvor kommet gang i fagbevægelsen, og det havde da også, til Holms store irritation, den 29. juni medført en strejke i jernstøberiet, hvor arbejderne simpelthen krævede at mesteren blev fyret på grund af hans opførsel overfor dem. Det var Holm dog ikke indforstået med og han fik held med sin stædighed. For den 13. juli modtog han et brev fra de strejkende arbejdere, der anmodede om tilladelse til igen at optage arbejdet, hvilket han derefter indrømmede dem. Endnu kunne han styre dem, men tiderne hvor arbejdsgiveren suverænt kunne bestemme over sine ansatte, skulle snart være slut. Nutidens arbejdere ønskede både medbestemmelse og indflydelse, og fandt sig ikke mere i mestrenes ofte både urimelige og korporlige behandling.

I august blev det atter til en ny kontrakt, denne gang med Helmsing & Grimm i Riga, der havde antaget værftets tilbud om bygningen af en ståldamper (nybygning nr. 32



Nybygning nr. 33, Dampskibet »M. Davidsen« fik en turbulent start på sin tid til søs, idet den kængrede under søsætningen. Her ses den imidlertid efter at være kommet på ret køl og færdigbygget i 1891.

»Ljubow« (»Vera«), med dimensionerne 250 fod × 35 fod × 15 2/3 fod, og med en lastevne på 1800 tons dw, og en 15 ½ compound maskine på 600 i hk, til 9 knobs fart, og levering den 31. marts 1891, til en pris på 19.350 £.

I september kunne Holm meddele om en ny kontrakt med Det Østbornholmske Dampskibsselskab i Hasle, (nybygning nr. 33 »M. Davidsen«) en skruedamper med følgende dimensioner 127 fod × 26 fod 2" × 9 fod 6", maskinen en compound 350 i hk, og til en pris på 154.600 kr., med levering 1. maj 1891.

Der blev også gjort forberedelser til den kommende generalforsamling og regnskabet for driftsåret blev gennemgået. Regnskabet viste et overskud 141.442,57 kr., og af dette overskud valgte man iht. § 26 at afskrive 61.546,49 kr. på værftets ejendom, og derefter at fordele resten således, at aktionærerne fik 5 % eller 80.000 kr. i dividende, og at der af resten blev henlagt 10 % eller 6.116,27 kr. til reservefonden, tantieme efter § 23 på 6.116,27 kr., samt en ekstradividende på 3 % eller 48.000 kr., samt at overføre 1.210,03 til næste år.

Efter 8 hårde år havde Holm nu endelig fået værftet til at køre til aktionærernes tilfredshed, også selvom afskrivning og henlæggelser til fonde fortsat var beskeden.

Til valg var det Rosenstand der efter tur afgik fra bestyrelsen, men ellers blev de øvrige beslutninger om generalforsamlingen som sædvanligt overgivet til formandens afgørelse.

Den 26. september 1890 afholdtes den årlige generalforsamling i Vittmarch & Rises lokaler i København, og overretsassessor Paludan blev valgt til dirigent.

Holm gav en oversigt over værftets virksomhed i det forløbne år, omsætningen, de i årets løb afleverede arbejder, og de foretagne nyanskaffelser. Endelig oplæste han regnskabet med de tidligere vedtagne tal. Holm berettigede derefter om årets problemer, og her måtte toldforholdene samt de vanskelige konkurrenceforhold endnu engang stå for skud.

Regnskabet blev derefter enstemmigt vedtaget.

Rosenstand og de 2 revisorer Rohrmann og Wright blev derefter enstemmigt genvalgt.

Grosserer Nissen havde derefter et sidste punkt på dagsordenen, idet han på vegne af flere aktionærer, foreslog at generalforsamlingen bemyndigede bestyrelsen til at anvende, et udvalgt beløb til en hædersgave til Holm, og dette forslag blev selvfølgelig enstemmigt vedtaget.

Holm var nu blevet en populær mand og ikke uden grund, dels for hans arbejde som direktør, og ikke mindst det flotte årsresultat taget i betragtning. Man skal også huske at han heller ikke belastede budgettet med en direktørløn.

Årets tal bag regnskabet i 1889-1890 var følgende:²⁷

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.513.418,60 kr.
Reparationer	362.299,71 kr.
Dokker	19.014,16 kr.
I alt	2.895.490,47 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.206.549,95 kr.
Reparationer	229.386,22 kr.
Dokker	6.097,00 kr.
I alt	2.442.033,17 kr.
Gevinst	455.208,22 kr.
Driftsomkostninger	252.499,08 kr.
Afskrivning	61.546,49 kr.
Fortjeneste/Tab	+141.162,65 kr.
Fortjeneste inkl. overførsler	279,92 kr.

+ 141.162,65 kr. =
141.442,57 kr.

Reservefond	6.116,27 kr.
Dividende	128.000,00 kr.
Reparationer	109 skibe
Bruttoomsætning	362.997,71 kr.
Nettoomsætning	229.386,22 kr.
Gevinst	133.611,49 kr.
58,3 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 916, i slutningen af året 980, udbetalt løn 846.940,45 kr., pr. mand pr. år 924,60 kr.

Nybygninger 7 stk. bruttotonnage 4.202,55.

Antal afleverede marinemaskiner 7 stk. på 3.760 hk.

Antal afleverede landmaskiner 2 stk. 40 hk.

Antal afleverede marinekedler 17 stk. med 14.685 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 3 stk. med 1.109 m² hedeblade.

Endelig et ordentligt regnskabsår med rimelige tal over hele linjen.



Sejlskibenes tid lakkede mod enden, men Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s nåede dog at bygge 4 stykker, hvoraf barkskibet »Hyon« i 1892 var den ene – og den var naturligvis af jern.

1890-1891

Første registrerede dødsulykke

I november blev der kontraheret med Carl Neynaber & Co i Elsfløth, om levering af et barkrigget stålsejlskib (nybygning nr. 34 »Hyon«), 206 fod × 35 fod 26 fod 10”, Lhoyds 100 A1, til en pris på 247.000 kr. leveringstid 15. juni 1891. Sejlskibenes tid var ikke helt forbi, men nu var de i stål.

Endvidere var der kontraheret med H.E. Gosh i København om leveringen af en stål-dampkedel med armatur, og med dimensionerne 20 fod × 11 fod × 7 fod 2”, og med fyrkanaler, til en pris på 6.800 kr. En lignende aftale var der også lavet med Velt & Wessel i København til samme pris.

I december oplevede værftet sin første arbejdsulykke med dødelig udgang. Den afdøde Mathias Petersens enke var dækket af Alderdoms- og Forsørgelseskassen, under § 10 i forsørgelseskassens love, men da dødsfaldet ville komme til retsforfølgelse kunne Holm ikke optræde som repræsentant for bestyrelsen, da han samtidig fungerede som administrerende direktør. Holm pegede derfor på Unna der derefter fik den tvivlsomme fornøjelse at repræsentere værftets bestyrelse ved retssagen. Udfaldet af retssagen kendes ikke, men den kunne måske være et eksempel på Holms skyhed overfor offentlighedens søgelys.

Januar, februar og marts forløb uden kontraheringer. I marts var ingeniør Piil afgået ved døden og man havde foreløbigt ladet ingeniør Lundquist overtage hans arbejdsområde. I april blev der afholdt et bestyrelsesmøde i anledning af at Jens Levin Tvede var

død. Bestyrelsen besluttede at anmode Harald Emil Høst (1835-1908) byretsfoged og birkedommer i Helsingør, om at indtræde på hans plads i bestyrelsen. Det var fortsat fortrinsvis lokale, eller folk fra oplandet, man pegede på til bestyrelsen.

Bestyrelsen bestod nu af Mads Christian Holm, Regner J. Ulstrup, Johan Arnold Unna, Peter Phillip Rosenstand, Theodor Valdemar Bonnesen og Harald Carl Emil Høst.

I juli var der afsluttet kontrakt med C.E. Goltermann eft. i Altona, om en fragtdamper (nybygning nr. 37 »Helfreid Bismarck«) af stål, på 600 tons, til en pris på 165.000 kr., og til levering februar 1892. Samt med P.N. Vinter i Nordby på Fanø om levering af et stål barkskib (nybygning nr. 35 »Prins Valdemar«) på 2100 tons til en pris på 240.000 kr., og levering 1. februar 1892.

Samt med Cesar Wehrhahn i Hamborg om levering af et stålsejlskib (nybygning nr. 36 »Favorita«) på 2285 tons til en pris på 290.000 kr. til levering ultimo marts 1892. Der var fortsat gang i sejlskibene.

I august gav man Værftets- Syge- og Begravelseskasse, et tilskud på 1.500 kr. for det indeværende år.

Ligeledes blev regnskabet for det forløbne driftsår fremlagt, og det fremviste et overskud på 180.208,80 kr., og blev derefter videresendt til revisorerne.

I september var regnskabet kommet tilbage fra revisionen og det udviste et overskud på 180.208,80 kr. før afskrivning, altså det



S. C. W. BINDESBØLL.
Direktør 1892—1914

Direktør S.W. Bindsbøll.

samme beløb. Det blev vedtaget at fordele regnskabet således at der blev udbetalt 5 % i dividende til aktionærerne, 80.000 kr.

Resten 100.208,80 kr. – saldo fra året før på 1.210,03, og det endelige beløb blev således 98.998,77 kr. hvorefter der blev der 10 % eller 9.899,88 kr. til reservefonden, tantieme i henhold til Lovens § 23 på 9.899,88

kr., samt 5 % i ekstra dividende 80.000 kr., og endelige blev der overført 409,04 kr. til næste driftsår.

Ifølge loven skulle J.A. Unna udtræde af bestyrelsen, og det blev besluttet at afholde generalforsamlingen i Wittmarchs lokale i København den 25. september.

Den 25. september 1891 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarch & Rises lokaler i København, og overrets-prokurator Paludan valgtes til dirigent. Dirigenten meddelte at generalforsamlingen var rettidigt indvarslet, hvorefter han gav ordet til formanden. Holm gav en oversigt over værftets virksomhed i det forløbne år, omsætningen, og de i årets løb afleverede nybygninger, samt de i årets løb foretagne anskaffelser, og Holm oplæste derefter regnskabet med de tidligere aftalte regnskabstal.

Formanden berettede derefter om overgangen, til at bygge sejlskibe, der i den senere tid havde fundet sted, og igen fik toldbestemmelserne, og de problemer som de skabte for værfterne med en told på 3 % for skibe, samt tolden for råmaterialer til skibsbygning.

På opfordring af dirigenten blev regnskabet vedtaget, og man gik til valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Tvede, og i hvis sted bestyrelsen foreslog byfoged Høst, der enstemmigt blev valgt, ligesom Unna blev genvalgt, og Rohrmann og Wright genvalgtes som revisorer.

Til slut mindedes Holm afdøde Tvede og hans virksomhed i bestyrelsen.

Årets tal bag regnskabet i 1890-1891 var følgende:²⁸

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.974.451,56 kr.
Reparationer	453.480,64 kr.
Dokker	31.168,65 kr.
I alt	2.459.100,85 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.682.070,18 kr.
Reparationer	265.673,82 kr.
Dokker	9.369,30 kr.
I alt	1.957.113,30 kr.

Gevinst	503.070,69 kr.
Driftsomkostninger	262.297,69 kr.
Afskrivninger	61.774,23 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 178.998,77 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	1.21,03 kr.
	+ 178.998,77 kr. =
	180.208,80 kr.

Reservefond	9.899,88 kr.
Dividende	160.000,00 kr.
Reparationer	173 skibe
Bruttoomsætning	453.480,64 kr.
Nettoomsætning	265.673,82 kr.
Gevinst	187.806,82 kr.
70,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 822, i slutningen af året 657, udbetalt løn 763.561,13 kr., pr. mand pr. år 928,91 kr.

Nybygninger 8 stk. bruttotonnage 8.233,59.

Antal afleverede marinemaskiner 8 stk. på 4.660 hk.

Antal afleverede landmaskiner 1 stk. 250 hk.

Antal afleverede marinekedler 18 stk. med 19.739 m² hedeplade.

Antal afleverede landkedler 6 stk. med 3.531 m² hedeplade.

Som man bemærker udbetaltes der en stor dividende, men afsættes et forholdsvis beskedent beløb til afskrivning og konsolidering. Indtjeningen var blevet bedre på nybygning, men var fortsat bedst på reparationer, når man vurderer ud fra gevinsternes størrelse. Beskæftigelsen var faldende.

1891-1892

Holms magt. Ny direktør. Holm afgår ved døden

I oktober henvendte en meget fortørnet konstruktør Møller sig til bestyrelsen for at beklage sig over at den administrerende direktør. Årsagen til hans klage var, at han var blevet idømt en bøde på 1700 rigsdaler (1 511 kr.) af Holm, for en fejl som han havde foretaget i sit arbejde som skibskonstruktør. Efter at Møller havde forladt mødet, nedfældede man følgende notat i protokollen.

»Mindre af hensyn til det tab som er pådraget værftet i økonomisk forstand, men derimod af hensyn til at den pågældende fejl i 6 måneder er blevet holdt skjult for den administrerende direktør, der dermed er blevet udsat for den ubehagelighed at fare med usandhed af pågældende sag.

Stemmer vi ubetinget for, at hr. Møller ubetinget må bøde for det hændte. Idet vi hermed overlader til hr. grosserer Holm at bestemme bødens størrelse.«

Episoden fortæller lidt om hvordan Holm udøvede sin magt på værftet og i sin bestyrelse.

Episoden gav også anledning til en omlægning af Møllers arbejdsområde, idet Holm nu isolerede Møller fra den praktiske skibsbygning, ved at udnævne skibsbygmester Johansen, til inspektør og bestyrer i skibsbyggeriet, samt nitterformand Blem til skibsbygmester i stedet for Johansen. Hvorfor der nu skulle søges ny nitterformand.

I december blev der afsluttet kontrakt med Dampskibsselskabet København, i København, om levering af en damper (nybygning nr. 38 »Carl Hecksher«), med dimensionerne 260 fod × 35 fod 10" × 18 fod, og med en 2300 DW triple maskine 650 ihk, til en fart på 9 knob, og et kedelforbrug på 11 tons Wales kul, til en pris på 390.000 kr. Samt med Cimbria a/s i Hobro om en vertikal komponent dampmaskine 14 × 25 fod, cylinder 15 fod slag til en pris på 120.000 kr. Samt en dampkedel på 6 fod 6" i diameter og 23 fod 5" i længde til en pris på 5.800 kr.

I januar blev der afsluttet kontrakt med firmaet E. Casebourne & Co i West Hartlepool om levering af en dampbåd (nybygning nr. 39 »Ferrum«) i maj 1892 til en pris på 7.700 £.

I marts mindedes man at købmand S.A. Unna var af gået ved døden den 22. februar 1892, og man besluttede at anmode

Chr. Rohmann (1829-1896), kapt., skibsbygmester og byrådsmedlem i Helsingør byråd, om at indtræde i bestyrelsen.

Bestyrelsen bestod nu af Mads Christian Holm, Regner J. Ulstrup, Peter Phillip Rosenstand, Theodor Valdemar Bonnesen, Harald Emil Høst og Christian Rohmann.

I marts var der endelig et emne, der havde fundet nåde for Holms kritiske vurdering, til direktørstolen. Manden var Severin Wilken Bindsbøll (1857-1924). Bindsbøll kom fra en stilling som chefkonduktør på værftet R. Dickson i Middlesborough i England, så det var en kompetent og erfaren værftsmand Holm havde fået fat i. Bestyrelsen godkendte da også hurtigt Bindsbølls ansættelse, som blev fastsat til 1. maj 1892. Samtidig med sin ansættelse som adm. direktør indtrådte Bindsbøll også, i lighed med Dyhr, som medlem af bestyrelsen, med stemmeret på linje med de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

I april kunne formanden fremlægge en aftale fra 26. marts 1892, med en hr. Jens Nielsen der gik ud på, at Jens Nielsen overdrog sit patent på udførelse og forhandling af en særlig type malkemaskine, for Østrig og Ungarn, samt eneret for Donaufyrstedømmerne, Tyrkiet og Grækenland. Endvidere skulle Jens Nielsen samtidigt overdrage værftet forkøbsretten, til at overtage hans patent, for kejserdømmet Tyskland, senest 1. januar 1893, imod en betaling på 6.000 kr.

I maj var der afsluttet kontrakt med Dampskibsselskabet Østersøen om bygning af en fragtdamper (nybygning nr. 40 »Rita«) med dimensionerne 173 fod × 27 fod × 11 fod 1 ½", en maskine på 260 ihk, og en bæreevne

på 650 tons dw, på en dybgang på 12 fod 2", til en fart på 8 ¼ knob, og et kulforbrug på 5 1/3 tons til en pris på 150.000 kr., til levering i september 1892.

Man vedtog også at formand M.C. Holm og direktør Bindsbøll hver for sig skulle have prokura. Ligesom skibskonstruktør F. Møller, bogholder A.G. Jensen og maskiningeniør K.L. Lundquist havde det i fællesskab, dog således at 2 underskrifter var tilstrækkeligt. Samtidig blev der lavet en ny firmaanmeldelse om ændringen, og med de indtrufne forandringer i bestyrelsen efter Tvedes og Unnas død. Måske lidt usædvanligt at en bestyrelsesformand havde prokura, men Holm var jo heller ikke en helt almindelig bestyrelsesformand.

I september havde værftets syge- og begravelseskasse rettet forespørgsel om tilskud, og man besluttede at give et tilskud på 1.500 kr. for det indeværende år.

Det var også blevet tid at kigge på regnskabet for driftsåret, og det viste et overskud på 80.069,79 kr., som det blev besluttet at fordele med 5 % i dividende, eller 80.000 kr., til aktionærerne, og derefter overføre resten på 69,79 kr. til næste driftsår. Ikke noget til afskrivning eller henlæggelser.

Denne gang skulle Ulstrup på valg, og det besluttedes at afholde den årlige generalforsamling den 30. september i Wittmarchs lokaler i København.

Den 23. september 1892 afgang formand M.C. Holm ved døden, og som en følge af dette samledes bestyrelsen til et ekstraordinært møde den 27. september. Først og



Kaptajn Christian Rohrmann.

fremmest var det nødvendigt at finde en formand, og her valgte man til midlertidig bestyrelsesformand Rosenstand, endvidere valgte man, i overensstemmelse med den af bestyrelsen og Bindsbøll indgåede kontrakt, at de to bestyrelsesmedlemmer Rosenstand og Rohrmann, i kontraktspørgsmål angående større beløb end 8.000 kr., skulle deltage i beslutningsprocessen med direktøren.

Med hensyn til Holms bisættelse, skulle den finde sted fra Holmens kirke den 30. september 1892, med en senere jordfæstelse i Nykøbing Mors.

Altså samme dag som den årlige generalforsamling, og for at ære Holms minde blev det besluttet at værftets kontorer og værksteder skulle holdes lukkede på bisættelsesdagen, og at arbejderne skulle have udbetalt en dagløn for dagen, samt at bestyrelsen skulle mødes ved bisættelsen, og at der på afdødes kiste skulle henlægges en krans med påskriften »Helsingør Jernskibs og Maskinbyggeri«. Der var ikke enighed om hvorvidt man skulle lade sig repræsentere ved jordfæstelsen i Nykøbing Mors, og denne beslutning blev udsat til en endelig afgørelse på bisættelsesdagen.

Den 30. september 1892 kunne man derefter afholde den årlige generalforsamling i Witmarschs lokaler i København, og her startede den konstituerede formand Rosenstand med at mindes den afdøde formand M.C. Holms bortgang samt hans store indsats som skibsreder og leder af værftet. På forslag af formanden valgtes overrets-prokurator Paludan derefter til dirigent. Herefter kunne Rosenstand nu aflægge beretning, og meddele at årets overskud var på 80.069,79 kr. før afskrivning. Senere mindedes formanden også Unna der ligeledes var afgået ved døden, samt omtalte at Bindsbøll var blevet ansat som direktør for værftet. Det blev derefter foreslået at udbetale 5 %, eller 80.000 kr., i dividende til aktionærerne, hvilket blev vedtaget, ligesom det enstemmigt blev vedtaget at godkende regnskabet.

Dirigenten opfordrede derefter til at valg af et nyt bestyrelsesmedlem i stedet for Unna. På forslag af Nissen valgtes Rohrmann til Unnas plads, og der var genvalg til R.J. Ulstrup. Til revisor genvalgtes Wright og der var nyvalg til Skibsbygmester Barfod, i stedet for Rohrmann der nu var indtrådt i bestyrelsen.

Årets tal bag regnskabet i 1891-1892 var følgende:²⁹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.528.138,78 kr.
Reparationer	624.554,70 kr.
Dokker	27.948,07 kr.
I alt	2.180.641,55 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.421.592,28 kr.
Reparationer	370.552,43 kr.
Dokker	11.587,93 kr.
I alt	1.803.732,64 kr.

Gevinst	378.241,81 kr.
Driftsomkostninger	283.581,06 kr.
Afskrivning	15.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 79.660,75 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	409,04 kr.

+ 79.660,75 kr. =
80.069,79 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	80.000,00 kr.
Reparationer	160 skibe
Bruttoomsætning	624.554,70 kr.
Nettoomsætning	370.552,43 kr.
Gevinst	254.002,27 kr.

68,5 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 684, i slutningen af året 805, udbetalt løn 621.198,95 kr., pr. mand pr. år 908,19 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 4.949,34.

Antal afleverede marinemaskiner 2 stk. på 800 hk.

Antal afleverede landmaskiner 5 stk. 530 hk.

Antal afleverede marinekedler 11 stk. med 5.602 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 6 stk. med 1.406 m² hedeblade.

Et lidt magert år, uden henlæggelser, og hvor det igen er reparationerne der må trække overskuddet hjem.

I oktober besluttede bestyrelsen at direktør Bindsbøll og bogholder Jensen skulle deltage ved Holms jordfæstelse den 3. oktober 1892 i Nykøbing Mors.

Perioden med Holm

En epoke var slut med Holms død, og nye tider var på vej. Holm havde ledet værftet på sin patriarkalske facon, og havde fået det på ret køl efter de første svære år, hvor hans bestyrelse gang på gang havde givet ham ansvaret, og ladet ham stå alene med beslutningerne. Måske i erkendelse af deres manglende viden, men måske også fordi Holm ikke ønskede at dele ansvaret.

Efter Dyhrs afgang og Rosenstands indtræden i bestyrelsen kommer der tilsyneladende mere gang i den demokratiske proces, og man fornemmer at bestyrelsen nu bliver

mere involveret i beslutningsprocessen, selv om det fortsat er Holm der er den afgørende faktor i beslutningerne.

Efter opsigelsen af Dyhr ser man Holm tage kampen op ved selv at overtage direktørstillingen. Hvor han får skabt sorte tal på bundlinjen, dels ved køb og salg af skibe, med sig selv som mellemmand, men også ved gode salgstal i ind- og udland, hvor han finder nye kunder, som DSB, og nordtyske rederier.

I hele den første periode bliver der først udbetalt dividende i de sidste år, ligesom der heller ikke er plads til afskrivninger, eller henlæggelser i fonde.

Tiden efter Holm 1892-1893 – Nye tider

Ny direktør, sejlskibe, ny bestyrelsesformand, malkemaskiner, personalegoder

Værftets stærke leder var død, og selvom Holm, måske, var knap så dominerende i sine sidste år, så havde det dog fortsat været ham der tog de afgørende beslutninger, men nu var det en ny bestyrelsesformand, og en ny direktør der skulle lede værftet.

Ved mødet i november, skulle man træffe beslutning om et tilbud, på et sejlskib til rederiet P.N. Winther på Fanø. Problemet var, at prisen var så lav, at man ikke engang ville få dækket sine driftsomkostninger. Til gengæld var ordreindgangen pt. så beskedent, at fik man ikke kontrakten, ville det betyde et



Barkskibet »Prinsesse Marie« var et af de fire sejlskibe Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s byggede.

stop i produktionen, og dermed efterfølgende tab. Man valgte derfor at forhandle videre med rederiet, og evt. tage kontrakten hjem på rederiets vilkår. Resultatet blev da også, at Bindsbøll senere i november, kunne fortælle, at tilbuddet nu var blevet til en kontrakt på bygningen af et sejlskib til P.N. Winther Nordby, Fanø, en stålbark (nybygning nr. 41 »Prinsesse Marie«) på 227 ½ fod x 36 fod 8" x 21 ¼ fod, 2280 tons dw, og til en pris på 237.500 kr., og med levering maj 1893.

Der var tilsyneladende også lidt delte meninger om hvem der skulle have pladsen som bestyrelsesformand. P.H. Rosenstand der tidligere havde været næstformand, var blevet udnævnt til midlertidig formand efter Holms død, men bestyrelsen havde åbenbart ikke tillid til at han var manden, og man besluttede i stedet at vælge Rohmann til formand. Det var vel alt andet lige, nok også en rigtig beslutning, da man må formode at den gamle skibsbygmester havde betydelig mere erfaring, med kontrahering og bygning af skibe, end borgmesteren i Helsingør.

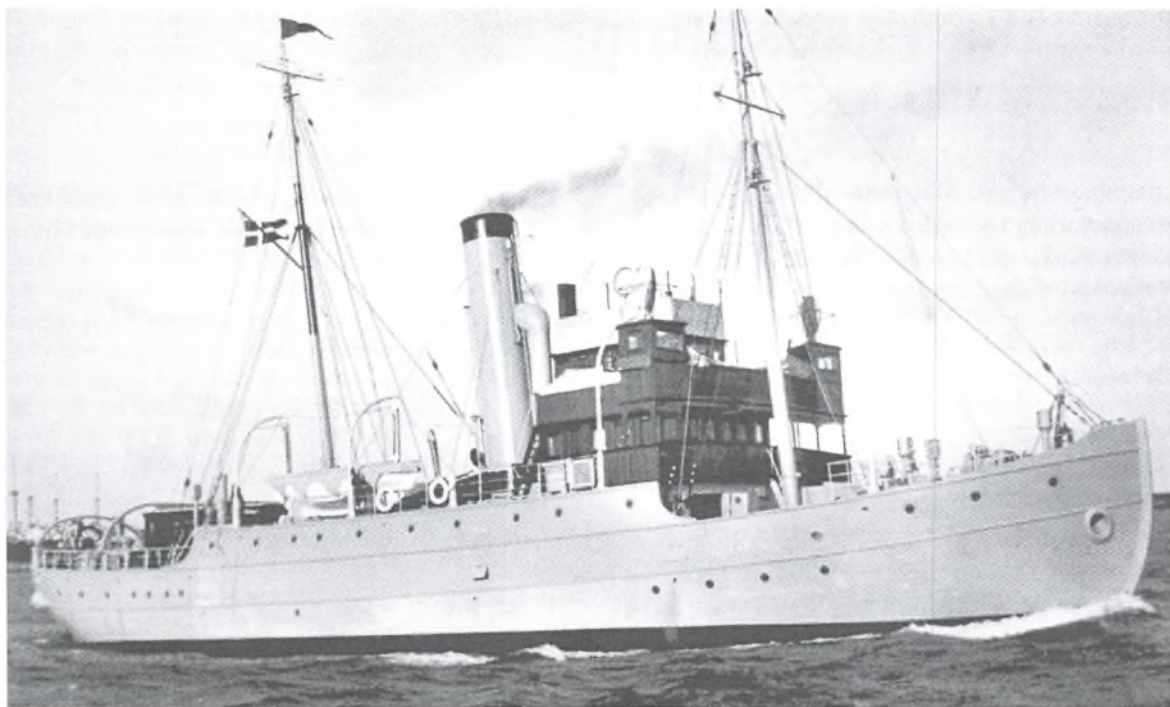
Bestyrelsen var nu følgende. Bestyrelsesformand Christian Rohmann, Peter Phillip

Rosenstand, Theodor Valdemar Bonnesen, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, samt Severin Claudius Wilken Bindsbøll der i flg. selskabets love havde plads i bestyrelsen. Man lod foreløbig Holms plads forblive tom.

I december blev der indgået kontrakt om en lille fragt- og passagerdamper til P. Schou i Frederikshavn (nybygning nr. 42 »Expres«) med dimensionerne 62 fod × 14 fod 6" × 7 fod 9", og 100 ihk til en pris på 34.200 kr. Med levering 1. april 1893. Samt en skrue-damper til J. Lauritzen i Esbjerg (nybygning nr. 43 »Norma«) til en pris på 182.000 kr. I stedet for afdøde Unna indvalgte man Bonnesen, som nyt medlem til bestyrelsen for alderdomsforsørgelses-kassen.

I december besluttede man, at undlade at gøre brug af forkøbsretten på Jens Nielsens malkemaskinepatent for kejserdømmet Tyskland. Selvom det var fristende at forsøge at skabe nye arbejdsområder, var et indskud på 6.000 kr. formentlig en for stor belastning i regnskabet.

I marts havde Bindsbøll åbenbart lidt indkøringsproblemer med sine afdelingschefer. For den 16. januar modtog bestyrelsen en fælles skrivelse, fremsendt af værftets bogholder Å. Jensen, skibskonstruktør F. Møller og maskinkonstruktør K. Lundquist, der omhandlede deres forhold til værftet, og i særdeleshed til deres nye direktør. Bindsbøll havde derfor til mødet lavet et oplæg,



Isbryderen »Tyr« var søsterskib til DSB-isbryderen »Mjølner«. Her ses Tyr i »Krigsmaling« i en periode hvor den sejlede som depotskib for undervandsbådene.

for de impliceredes fremtidige ansættelsesforhold, og i henhold til dette oplæg besvarede Rohmann henvendelsen.

I april fremlagde Bindsbøll tre færdige udkast til stillingsbeskrivelser, for Jensen, Møller og Lunquist, til cirkulation blandt bestyrelsesmedlemmerne.

Et andet problem var, at der ved nytårstid havde vist sig en lækage i dokken, der havde givet anledning til en forøget pumpning. Efter forskellige undersøgelser, blandt andet et nivellement af dokken når den var tør, havde man henvendt sig til firmaet Dunker & Østrand, om et forslag til udbedring. Firmaet svarede med forslag til en undersøgelse og det blev overdraget til Rohmann, sammen med Bindsbøll, at træffe de nødvendige foranstaltninger til denne undersøgelse, i samråd med havneingeniør Muus.

I maj kom der igen en kontrakt, denne gang med De Danske Statsbaner om et isbrydende dampskib (nybygning nr. 44 »Tyr«), med dimensionerne 136 fod x 35 fod x 14 fod 9", til en pris på 398.000 kr., med levering efter 8 ½ måned. Samt en fragtdamper til Th. Ahrenberg i Gøteborg (nybygning nr. 45 »Virgo«), 146 fod x 24 fod 6" x 12 fod 9" til en pris på 128.000 kr. og levering den 1. november 1893.

Endvidere en rørdampkedel til C.F. Grove, København, til en pris på 14.000 kr. Den nye ledelse med Bindsbøll var ved at få gang i forretningen.

Senere i maj kunne Bindsbøll fremlægge de endelige stillingsbeskrivelser for Jensen, Møller og Lundquist, til bestyrelsens god-

kendelse, og de blev givet med det forbehold, at man til en hver tid ville kunne ændre dem, eller helt ophæve dem. Bogholderen Åmund Jensen havde åbenbart også følt at hans løn trængte til et løft, hvad han nu foreholdt bestyrelsen. Hvorefter man vedtog at give ham en lønforhøjelse på 1.000 kr. om året fra 1. januar 1894, som en følge af de særlige omstændigheder, som man udtrykte det.

Tilbage var der så F. Møllers bøde på 1700 rigsdaler = 1511,11 kr. fra 3. oktober 1891, og den valgte man nu at eftergive ham. Holm havde allerede eftergivet ham 521,12 kr. og det var derfor restbeløbet på 989,99 kr., der blev eftergivet ham.

Formentlig havde Bindsbøll en anden ledelsesstil end Holm, og det har så åbenbart været årsag til at de implicerede havde vejret morgenluft, og givet los for nogle af de ting, de havde samlet sammen under Holm. Bindsbøll havde nu på fornuftig vis, fået løst de forskellige problemer, og havde fået skabt arbejdsro i forholdet til sin ledergruppe.

I august valgte bestyrelsen at supplere sig med et nyt medlem på Holms tidligere plads. Det nye medlem var etatsråd Hans Nissen (1822-1902) København. Hans Nissen stammede fra Flensborg, hvor han var medejer af et handelsfirma Burka & Nissen. Efter krigen i 1864 rejste Nissen til København, og fortsatte en del af forretningen herfra.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Christian. Rohmann, Peter Philip Rosenstand, Theodor Valdemar Bonnesen, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Hans Nissen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.



Mindesøjlen for Mads Christian Holm blev rejst af Helsingør Byråd i 1929. Bronzestopstykket er udført af kunstneren professor E. Utzon Frank. Det forestiller en Galeon omkranset af springende delfiner.

Om de nye arbejder kunne Bindsbøll fortælle, at man havde kontraheret en hjuldamper til Dampskibsselskabet for Skælskør og omegn (nybygning nr. 46 »Omøsund«), med dimensionerne 142 fod 6" × 21 fod 10 1/2" × 14 fod 9", til en pris på 108.600 kr., og med levering til den 1. februar 1894.

Ved mødet i september blev det reviderede regnskab for 1892-1893 med revisorerne godkendelse fremlagt. Regnskabet udviste et overskud på 142.086,76 kr. før afskrivning, og heraf valgte bestyrelsen at afskri-

ve 41.363,68 kr. ifølge § 26, på selskabets ejendom, samt at fordele restbeløbet på 100.723,08 kr. således, at der blev udbetalt 5 % eller 80.000 kr. i dividende, at der skulle henlægges 18.000 kr. til en reservefond, at 2.072,39 gik til gratialer, samt at restbeløbet på 651,42 kr. skulle overføres til næste regnskab. I stedet for Holm skulle der vælges et nyt medlem til bestyrelsen.

Det blev også vedtaget at give et tilskud til værftets syge og begravelseskasse på 1.500 kr. for det indeværende år.

Forskellige organisationer var begyndt at bede værftet om tilskud til deres arbejde, og således anmodede E. Urban om en understøttelse til Nordisk Good Templar Orden, og de fik da også bevilliget et bidrag på 30 kr. for indeværende år. Samtidig bevilgede bestyrelsen formanden til at give et gratiale til skibsinspektør Johansen, skibsmestrer Bloom og Hoffmann for det forløbne år.

Der blev nu åbnet lidt mere for pengeposen, idet formanden også fik tilladelse til at forhøje bestyrer for maskinafdelingen Lundquist gage til 5.500 kr. årlig fra 1. september, og samtidig at forhøje maskintegner Allerups gage til 2.400 kr. ligeledes fra 1. september. Nye tider og nye ledelsesformer var på vej.

Den 22. september 1893 afholdt man den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og overretssagfører Paludan blev igen valgt til dirigent, og her kunne Rohrmann indlede med at meddele at bestyrelsesmedlem V. Bonnesen var afgået ved døden tidligere i september. Rohrmann gav derefter en oversigt over værftets virksomhed og oplæste derefter regnskabet.

Regnskabet blev derefter uden kommentarer godkendt af forsamlingen. Derefter skulle der være valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Holm, og her blev grosserer H. Nissen valgt enstemmigt. Ligesom revisorerne Wright og Barfoed blev genvalgt.

Årets tal bag regnskabet 1892-1893 var følgende:³⁰

Bruttoomsætning:

Nybygninger	871.855,93 kr.
Reparationer	568.393,24 kr.
Dokker	32.214,04 kr.
I alt	1.472.463,21 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	773.115,34 kr.
Reparationer	332.284,29 kr.
Dokker	10.583,33 kr.
I alt	1.105.982,96 kr.

Gevinst	367.452,30 kr.
Driftsomkostninger	225.434,60 kr.
Afskrivning	41.363,68 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 100.654,02 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	69,79 kr.
	+ 100.654,02 kr. =
	100.723,81 kr.

Reservefond	18.000,00 kr.
Dividende	80.000,00 kr.
Reparationer	164 skibe
Bruttoomsætning	568.393,24 kr.
Nettoomsætning	322.284,29 kr.
Gevinst	246.108,95 kr.
76,4 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 504 i slutningen af året 567, udbetalt løn 478.367,52 kr., pr. mand pr. år 949,14 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 4.125,76.

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 1.260 hk.

Antal afleverede landmaskiner 4 stk. 210 hk.

Antal afleverede marinekedler 19 stk. med 13.294 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 11 stk. med 1.002 m² hedeblade.

En forbedring af året før, med plads til lidt afskrivning, men fortsat lav beskæftigelse. Ser man på gevinsten fremgår det tydeligt at det er reparationerne, der er det mest givende idet de har en gevinst på 246.108,95 af den samlede gevinst inkl. nybygning på 367.452,30 kr.

1893-1894

Værdien af et »træben«.

Formandstillæg

I oktober besluttede bestyrelsen, at den efter loven afsatte tantieme, skulle fordeles ligeligt mellem konstruktør Møller, maskiningeniør Lundquist og bogholder Jensen, og således at de hver fik 207,23 kr., idet differencen kunne betragtes som gratiale.

Det blev meddelt, at det træben P. Jensens havde modtaget, efter sin arbejdsulykke på værftet ikke fungerede helt godt, hvorfor bestyrelsen for Alderdoms- og Forsørgelseskassen havde tildelt Jensen, en årlig

understøttelse på 94,50 kr., fra den 1. april at regne.

Det havde været småt med ordrer, men i december kunne Bindesbøll endelig fortælle at han den 4. november havde kontraheret en skrue/ståldamper (nybygning nr. 47 »Ajax«) til Dampskibsselskabet Neptun i Bremen, med dimensionerne 180 fod × 26 fod 9 ½" × 14 fod 8" til 167.200 kr., med levering 6 måneder senere, og til en pris på 190.000 mark.

Samt at man den 29. november dette år havde kontraheret med H.M. Gehrckens i Hamborg om en skrue ståldamper (nybygning nr. 48 »Hernøsund«) med dimensionerne 223 fod × 32 fod 10 ½", til en pris på 253.400 kr., med levering den 15. april 1894. Samt om 7 stk. kedler til Yotar Lockerfabrik i Køpinge til en pris på 57.400 kr. med levering den 15. april 1894.

Det vedtoges at nedsætte et udvalg til at revidere loven for Alderdoms- og Forsørgelseskassen; og til dette udvalg valgtes Rosenstand og Høst.

Fra tømrermand P. Jensen (træbenet) var der kommet en ny ansøgning til Alderdoms- og Forsørgelseskassen, om en forhøjelse af den, i oktober, ham tildelte understøttelse. Suppleret med en erklæring fra understøttelseskassen om, at understøttelsen kun skulle forhøjes til et maksimum på 9 ugers løn om året. Da det ikke kunne udelukkes at den pågældende, når han har vænnet sig til at gå med træben, ville kunne udføre noget arbejde. Man fandt det derfor rimeligt, at yderligere understøttelse først kunne komme på tale når dette var oplyst.



Fragtdamperen »Njord« på bedding for at få repareret en skade. »Njord« blev leveret til sit rederi i 1894.

Således at han indtil videre skulle modtage en understøttelse på 6 kr. pr. måned. Det taler lidt om tidens sociale forhold, og lidt ufatteligt hvordan en mand, måske med familie kunne leve for 6 kr. pr måned + den årlige på 94,50 kr., når hans normale indtjening formentlig har ligget i området af 90 kr. pr. måned.

Efterfølgende besluttede bestyrelsen, at kaptajn Rohrmann der havde fungeret som formand for bestyrelsen siden november året før, og i dette tidsrum at havde haft en stor arbejdsbyrde, skulle tilbydes et vederlag på 2.000 kr. Hvilket Rohrmann modtog. På dette tidspunkt, skal man huske, var alt bestyrelsesarbejde vederlagsfrit.

Nytåret startede godt, for allerede i februar kunne Bindesbøll fortælle, at der den 11. januar var kontraheret en fragtdamper (nybygning nr. 49 »Njord«) til Dampskibsselskabet »Norman« i Göteborg, med

dimensionerne 146 fod × 24 fod × 6 fod × 13 fod 6", og til en pris på 148.000 kr. til levering den 31. juli 1894.

I februar havde skibstegner A. Olsen anmodet om lønforhøjelse af sin nuværende løn til en løn på 3.000 kr. om året, idet Olsen hævdede at det var et gammelt løfte fra afdøde Holm, og da bestyrelsen efterfølgende fik dette bekræftet hos Møller, der var hans chef, fik Olsen sin lønforhøjelse op til de lovede 3.000 kr.

I maj forelå en ny kontrakt, denne gang med Dampskibsselskabet Dannebrog i København, på et stålskruedampskib (nybygning nr. 50 »Uranienborg«), med dimensionerne, længde 270 fod mellem stævnene i hoveddæk, største bredde 37 fod, dybde 19 fod 6" til en pris på 395.000 kr., og til levering 15. oktober 1894.

I juni kontraherede man en passager-skruebåd med Det Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg (nybygning nr. 52 »Rut«), længde i vandlinjen 92 fod 9", største bredde 17 fod 6", dybde på middelspantet 6 fod 6 ¼", dybgående fuldt lastet 6 fod, til en pris på 56.000 kr., og med leveringstid inden udgangen af dette år.

Samt at der var afsluttet kontrakt med Dampskibsselskabet Danmark i København, om et stål/skruedampskib (nybygning nr. 51 »Helge«), med følgende dimensioner, længde i vandlinjen 270 fod, største bredde på spandens yderkant 37 fod og 11 ½", dybde 19 fod, skibets lasteevne 2750 tons, inklusive bunkerkul, på middeldybde 18 fod 5", og til en pris på 395.000 kr., med leveringstid medio marts 1895.

Maskintegner Allerup havde formentlig hørt om kollega Olsens lønforhøjelse, og ønskede nu også en lønjustering. Bestyrelsen fandt det åbenbart rimeligt idet de forhøjede Allerups løn med 400 kr., ligesom Olsens, dog kun til 2.800 kr. om året. Man fornemmer tydeligt at ledelsesformerne under Bindsbøll og Rohrmann er blevet betydeligt mere liberale end under Holm.

I august besluttede bestyrelsen at supplere sig med Johannes Hage (1842-1923) godsejer af Nivågård, teglværksejer, politiker og mæcen, i stedet for afdøde V. Bonnesen.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Christian Rohrmann, Peter Phillip Rosenstand, Johannes Hage, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Hans Nissen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

I august blev regnskabet for 1893-1894 fremlagt og forhandlet. Bestyrelsen vedtog en afskrivning på 20.000 kr., og på det grundlag blev regnskabet afsluttet.

I september blev der den 15. august kontraherede en fragt- og passagerdamper, med Dampskibsselskabet Stockholm – Lybæk i Stockholm (nybygning nr. 53 »Gustaf Vasa«) af følgende dimensioner, længde overalt 150 engelske fod, bredde på spant 24 ¼ engelske fod, dybde i rummet 13 ¾ engelske fod, til en pris på 145.500 kr., samt med levering den 1. marts 1895.

Det reviderede regnskab for 1893-1894 blev derefter fremlagt. Regnskabet udviste et overskud på 117.137,83 kr. hvoraf bestyrelsen, som tidligere nævnt, havde bestemt at afskrive, i flg. § 26, 20.000 kr. på værftet, samt

derefter at fordele restbeløbet på 97.137,83 kr., med 5 % til dividende, 15.000 kr. til reservefonden, 10 % i tantieme 1.648,64 kr. Hvorefter resten på 489,23 kr. skulle overføres til næste års regnskab. Godsejer Hage var på valg til bestyrelsen i stedet for afdøde Bonnesen, samt Høst der efter tur fratrådte.

Den 21. september 1894 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og overretssagfører Paludan valgtes til dirigent. Rohmann berettede derefter om værftets virksomhed i det forløbne driftsår, og benyttede samtidig lejligheden til, i tråd med sin forgænger, at beklage sig over de eksisterende toldforhold. Formanden oplæste derefter årsregnskabet med regnskabstallene.

Regnskabet der var rimeligt uden at være prangende, blev da også enstemmigt godkendt. Der blev derefter foretaget valg af to bestyrelsesmedlemmer, i stedet for afdøde Bonnesen, og Høst som efter tur fratrådte. På forslag af formanden valgtes derefter grosserer J. Hage, og Høst blev genvalgt. Til revisorer genvalgtes Wright og Barfoed. Til formanden var der da også lidt ekstra ros, idet en aktionær udtrykte sin tak til formanden for hans store arbejde for værftet.

Årets tal bag regnskabet i 1893-1894 var følgende:³¹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.430.165,63 kr.
Reparationer	329.495,52 kr.
Dokker	28.086,95 kr.
I alt	1.787.748,10 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.200.057,60 kr.
Reparationer	207,625,79 kr.
Dokker	7.789,85 kr.
I alt	1.415.673,24 kr.

Gevinst	372.686,28 kr.
Driftsomkostninger	256.199,83 kr.
Afskrivninger	20.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 96.486,45 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	651,42 kr.
	+ 96.486,45 kr. =
	97.137,87 kr.
Reservefond	15.000,00 kr.
Dividende	80.000,00 kr.
Reparationer	101 skibe
Bruttoomsætning	329.495,52 kr.
Nettoomsætning	207.625,79 kr.
Gevinst	121.869,73 kr.
58,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 584 i slutningen af året 742, udbetalt løn 553.733,96 kr., pr. mand pr. år 948,17 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 2.779,83.
Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 2.305 hk.

Antal afleverede landmaskiner 4 stk. 150 hk.
Antal afleverede marinekedler 16 stk. med 12.790 m² hedeblade.
Antal afleverede landkedler 9 stk. med 7.578 m² hedeblade.

Igen ikke noget stort år, men der bliver dog plads til nogle mindre hensættelser samt en beskedne dividende. Beskæftigelsen er på det jævne, kun reparationerne var fortsat givtige.

1894-1895

Broen ved Østerport station.

Varmbadeanstalt.

Den store værftsudvidelse

I oktober havde værftets syge- og begravelseskasse, bedt om at få udbetalt det samme tilskud som det foregående år, da det ellers ville blive nødvendigt at forhøje medlemmernes ugentlige bidrag. Kassens regnskab blev derefter fremlagt, og det viste en kassebeholdning på 3.709,99 kr.

Man vedtog derfor at yde et bidrag for indeværende år på 1.500 kr. Man skal her huske at syge- og begravelseskassens bestyrelse til dels bestod af folk fra værftets bestyrelse, så det var egentlig de samme folk der gav tilskuddet, som modtog det, men formalia skulle selvfølgelig være i orden.

I november havde man afsluttet kontrakt om en stål/skrue passagerdamper med Jens Mejnich & Co. i Christiania (nybygning nr. 54 »Christiania«), med dimensionerne, længde 180 fod, største bredde på spanterne 27 fod 6", dybde i rummet 12 fod 8 ½", til en pris på 260.000 kr., og med leveringstid den 1. juni 1895.

På landsiden, den 29. oktober, var afsluttet kontrakt med Goldsmith & Nordholm om levering af 2 stk. bølgekanalkedler, til en pris på 11.600 kr., og leveringstid 8 uger fra datoen for kedel nr. 1, og 9 uger for kedel nr. 2.

I december tildelte bestyrelsen Rohmann, i lighed med året før, 2.000 kr., som et vederlag for hans store arbejde som formand.

Bestyrelsen besluttede ligeledes at godsejer Hage skulle overtage Bonnesens plads i bestyrelsen for Alderdoms- og Forsørgelseskassen.

I januar blev der afsluttet kontrakt om en stål/skrue bugserdamper (nybygning nr. 55 »Mjølner«), med Jansom & co. i København af følgende dimensioner, længde af dækket mellem stævnene 67 fod, største bredde på spanterne 18 fod, dybde i rummet 9 fod 3 ½", en maskine på 280 indicerede hk, til en pris på 70.000 kr., og leveringstid den 1. marts 1895.

I februar kom det frem at Lundquist var blevet syg, på grund af overanstrengelse og arbejdspress. Hans læge havde derfor foreslået en baderejse, formentlig et kurophold, til hvilket man vedtog at yde et tilskud på 600 kr.

I marts var der oprettet en kontrakt med havnekaptajn W. Lyders, på vegne af Københavns havnevæsen, om bygningen af en bro over rangerstationen ved Østerbro, til en pris på 219.000 kr., og til aflevering den 1. august 1895.

Værftet viser nu sin alsidighed ved at gå i gang med brobygning, som dengang ofte var i stål. Den kønne stålbro eksisterer da også frem til 1992 hvorefter den blev nedrevet på grund af manglende vedligeholdelse.

I april var der afsluttet kontrakt om et skruedampskib med Dampskibsselskabet »Nep-tun« i Bremen (nybygning nr. 56 »Achilles«), med dimensionerne, længde 209 fod 10", længde i hoveddæk mellem stævnene 200 fod, største bredde på spanterne 28 fod



»Langeliniebroen« ved Østerport station, blev tegnet af professor Asger Ostenfeld og bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s. Broen viser en ny side af værftets kunnen. Til trods for at broen i 1987 blev betegnet som en milepæl i dansk ingeniørkunst, idet den foregreb bl.a. Lillebæltsbroens konstruktion, blev den offer for mange års manglende vedligeholdelse. I 1988 blev broen revet ned og senere opbygget.

6", dybde i rummet til bundstøkkens højde 13 fod 9", og en dybgang på 14 fod 7", til en pris på 201.000 kr., og med leveringstid i slutningen af september dette år.

I maj forelå der en ansøgning, »fra udvalget for tilvejebringelse af en offentlig varmebadeanstalt« i Helsingør, om værftet ville bidrage med en sum på 1.200 kr. til et badeanlæg for byens arbejdere og deres familier, således at de kunne få et varmt bad. Bestyrelsen besluttede at bidrage, til gavn for

værftets arbejdere, med 1.000 kr. Idet man dog forbeholdt sig retten til, at der månedlig blev stillet 10 fribilletter til disposition for værftets sygekasse.

Det var også i maj at Chr. Rohmann, der i øvrigt var medejer af træskibsværftet og ophalerbeddingen, fremlagde et forslag til en meget stor udvidelse af værftet. Forslaget gik ud på at værftet skulle overtage både træskibsværftet og beddingen for derved at skabe bedre udvidelsesmuligheder for stålskibs-

værftet. Således at der blandt andet kunne bygges en ny dok, som der længe, efter hans udsagn, havde været stort behov for. Bestyrelsen besluttede derfor at der skulle foretages følgende:

1. At formanden skulle indhente oplysninger hos rådgivende ingeniører og entreprenører om udgifterne til projektet.
2. Samt at formanden skulle indlede forhandlinger om en overtagelse med ejerne af ophaler-beddingen og træskibsværftet.
3. Samt at Nissen og formanden skulle undersøge hvorledes at man kunne finansiere foretagendet.

Værftet var nu næsten 13 år gammelt, og der var ikke blevet ofret ret meget på vedligeholdelse, ligesom det først var i de senere år, at der var sat penge af til nyanskaffelser. At overtage beddingen og træskibsværftet var den, næsten, eneste udvidelsesmulighed værftet havde nu, og i fremtiden. Rohmann der var ejer af træskibsværftet, og i øvrigt barnløs, samt medejer af beddingen, havde vel også selv en vis interesse i denne udvikling.

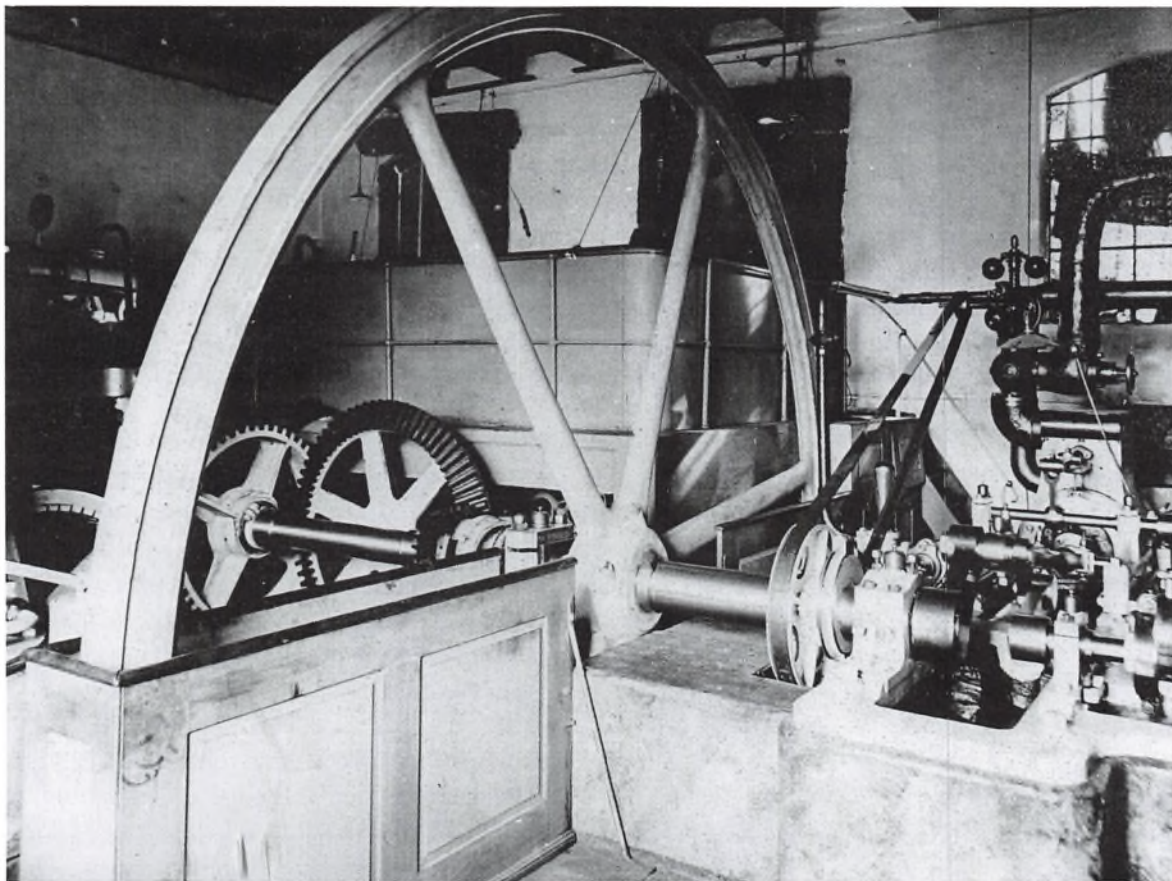
I juli fik man en ny statskontrakt med Indenrigsministeriet i København, om bygningen af et mindre skruedampskib (nybygning nr. 57 »Vestkysten«) og iht. 4 fremsendte tegninger og 2 specifikationer. Med dimensionerne, længde 96 fod 9", bredde 20 fod 7", dybde 10 fod 9", last 11 fod 4" til en pris på 116.000 kr., og levering den 28. oktober 1895.

Som opfølgning på værftsudvidelsen, kunne formanden fremlægge et gennearbejdet, projekt med tegninger til anlæg af en

dok, samt forslag til en erhvervelse af ophaler-beddingen og træskibsværftet, og efter en runde med spørgsmål og svar, besluttedes man at ansøge Ministeriet for offentlige arbejder om følgende: »At de ville tillade anlægget af en dok på det anviste sted i havnen.

At det af Helsingør havn tilhørende areal imellem ophaler-beddingen, den gamle, såkaldte, Kronborg alle og Havnegade, hvilket for tiden benyttes af Helsingør træskibsbyggeri overdrages til nærværende aktieselskab. Med forpligtelse til at drive træskibsbyggeri, og i øvrigt på samme betingelser, som de øvrige som jernskibsværftets overladte arealer, i sin tid, er overdraget dette og på samme tidsrum, samt for, i øvrigt på samme vilkår med hensyn til flytning af de på samme værende havnen tilhørende bygning som nærmere måtte blive bestemt. At aktieselskabet Helsingørs Patent-ophaler-bedding overladte areal overdrages nærværende aktieselskab på samme vilkår som for ophaler-beddingens fastsat.« Tingene var sat i gang, og det var nu op til Rohmann at få tingene skubbet videre.

I slutningen af august havde man overblik over regnskabet for 1894-1895. Regnskabet udviste et overskud på 155.443,45 kr., hvoraf bestyrelsen valgte at afskrive, ifølge § 26, 40.466,53 kr. på værftets ejendom. Restbeløbet på 114.976,92 kr. skulle derefter fordeles således at 6 % eller 96.000 kr. blev udbetalt i udbytte til aktionærerne, 3 % eller 3.448,77 kr. til tantieme, og 15.000 kr. til reservefonden, for derefter at overføre 528,15 kr. til næste års regnskab. Et nyt medlem skulle vælges i stedet for Hage, der efter tur fratrådte. Det blev ligeledes besluttet, at give skibsinpektør Johansen, skibsbygmester Bleem og Hofmann et gratiale for det forløbne år.



Dampmaskinen og spillet til ophaler-beddingen blev bygget af Helsingør Træslibværft og fungerede frem til 1930'erne.

Den 20. september 1895 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København. Overretssagfører Paludan valgtes til dirigent. Rohmann aflagde derefter beretning om årets produktion m.m., og lavede derefter lidt forhåndsreklame for de nye projekter. Han berettede blandt andet om de mange skibe, der som en følge af værftets manglende dokkapacitet, forgæves havde forsøgt at blive repareret i Helsingør.

Hvilket også havde fået bestyrelsen til at overveje at bygge en ny dok. Spørgsmålet ville man dog ikke tage op i dag, men først på en senere ekstraordinær generalforsamling. Formanden oplæste derefter regnskabet med regnskabstallene, og det blev godkendt uden kommentarer. Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Hage, som gik efter tur, og som, i øvrigt ikke ønskede genvalg. Valget faldt på Jørgen August Henry Tegner (1843-1923) Helsingør.

Premierløjtnant, kammerjunker, grosserer og senere direktør for Handelsbanken i København. Tegner var i øvrigt far til kunstneren Rudolph Tegner, og der var dermed fortsat en stærk lokal repræsentation i værftets bestyrelse.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Christian Rohmann, Peter Phillip Rosenstand, August Henry Tegner, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Hans Nissen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

Årets tal bag regnskabet i 1894-1895 var følgende:³²

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.622.516,42 kr.
Reparationer	590.966,46 kr.
Dokker	36.145,63 kr.
I alt	2.249.628,51 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.507.421,30 kr.
Reparationer	316.306,26 kr.
Dokker	10.646,74 kr.
I alt	1.834.374,30 kr.

Gevinst	417.208,09 kr.
Driftsomkostninger	262.253,87 kr.
Afskrivning	40.456,53 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 114.487,69 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	489,23 kr.
	+ 114.487,69 kr. =
	114.976,92 kr.
Reservefond	15.000,00 kr.
Dividende	96.000,00 kr.
Reparationer	124 skibe

Bruttoomsætning	590.966,46 kr.
Nettoomsætning	316.306,26 kr.
Gevinst	274.660,20 kr.
86,9 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 758 i slutningen af året 807, udbetalt løn 743.962,85 kr., pr. mand pr. år 981,48 kr.

Nybygninger 6 stk. bruttotonnage 6.194,39.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 2.720 hk.

Antal afleverede landmaskiner 8 stk. 131 hk.

Antal afleverede marinekedler 19 stk. med 15.233 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 8 stk. med 3.538 m² hedeblade.

Et år på det jævne, hvor reparationerne udgjorde en tredjedel af Bruttoomsætningen, men mere en halvdelen af gevinsten. Beskæftigelsen var også fortsat på det jævne. Dog med spændende planer for fremtiden.

1895-1896

Understøttelser til betrængte sjæle. Værftsudvidelsen tager form. Rohmann dør. Udvidelse af aktiekapitalen. Første overenskomst med fællesorganisationen.

I september blev der afsluttet kontrakt om et skruedampskib med Dampskibsselskabet »Neptun« i Bremen (nybygning nr. 58 »Atlas«), med en længde på 200 fod, og største bredde på spanterne 30 fod 3", dybde i rum med 12 fod, til en pris på 200.500 kr., og leveringstid den 15. marts 1896.

I november kom den årlige ansøgning fra syge- og begravelseskassen om tilskud, således at man kunne spare medlemmerne for en kontingentforhøjelse.

Regnskabet for kassen blev fremlagt, og kassen havde en beholdning på 3.795,44 kr. Hvorfor bestyrelsen vedtog at yde et tilskud på 1.500 kr.

Til medlem af bestyrelsen for Alderdoms- og Forsørgelseskassen valgtes Høst.

Rohmann fik, i lighed med året før, tildelt 2.000 kr. for hans store arbejde for værftet. Meget rimeligt i betragtning af at bestyrelsesmedlemmer stadig ikke fik betaling for deres arbejde.

I december bredte den almindelige julestemning sig også til værftets bestyrelseslokale, hvor bestyrelsen vedtog at yde nitter Valdemar Nielsen en understøttelse en gang

for alle på 50 kr. og former Hans Peter Sørensens enke 25 kr. ligeledes en gang for alle.

Det var endvidere kommet til bestyrelsens kendskab, at enken efter snedkermester Bussekist, der havde været værftets første og meget påskønnede snedkermester, var kommet i økonomiske vanskeligheder, hvorfor man vedtog at give hende en understøttelse til jul på 25 kr.

Der blev også i december sluttet kontrakt med Hans Kjær & Co i Drammen om bygningen af et skruedampskib (nybygning nr. 59 »Pronto«), med følgende dimensioner, 240 fod lang, 34 fod 3" bred, dybde målt til spardækket 21 fod 3", last 1820 tons inkl. bunkers. Til en pris på 285.000 kr., med leveringstid den 15. marts 1896.

Bestyrelsen fravalgte endvidere et kontrakttilbud, om udnyttelsen af Petersen & Marquards patent, på en ny type dampkedel.

I januar blev der skrevet kontrakt med Dampskibsrederiet af 1889 i Hamborg, om bygningen af et skruedampskib (nybygning nr. 60 »Gunther«) med dimensionerne, 240 fod lang, 34 fod bred, og 17 fod dybde, og med en bæreevne på 2100 tons incl. bunkerul, og 8 ½ miles fart ved et kulforbrug

på 1,45 lbs. pr. indicator hk pr. time, en triple maskine på 600 indicerede hk, for en sum på 322.500 kr., og med leveringstid 1. august 1896.

Der fremlagtes også en skrivelse fra Havnekomiteen i Helsingør, til hvem Ministeriet for Offentlige arbejder havde meddelt, »at de under forudsætning af at selskabet bag ophaler-beddingen og træskibsværftet var indforstået med at værftet overtager arealerne, ville give sin tilladelse til at værftet kunne anlægge en dok i Helsingør havn umiddelbart vest for ophaler-beddingen. Samt at de, på Helsingør havn tilhørende arealer imellem ophaler-beddingen, den gamle Kronborg alle, og Havnegade, der benyttes af Helsingørs Træskibsbyggeri, overdrages til aktieselskabet med forpligtigelsen til at drive træskibsbyggeri. Samt at det til aktieselskabet Helsingør Patent-Ophaler-bedding overladte areal, kan overdrages til Aktieselskabet på samme vilkår som for ophaler-beddingen.«

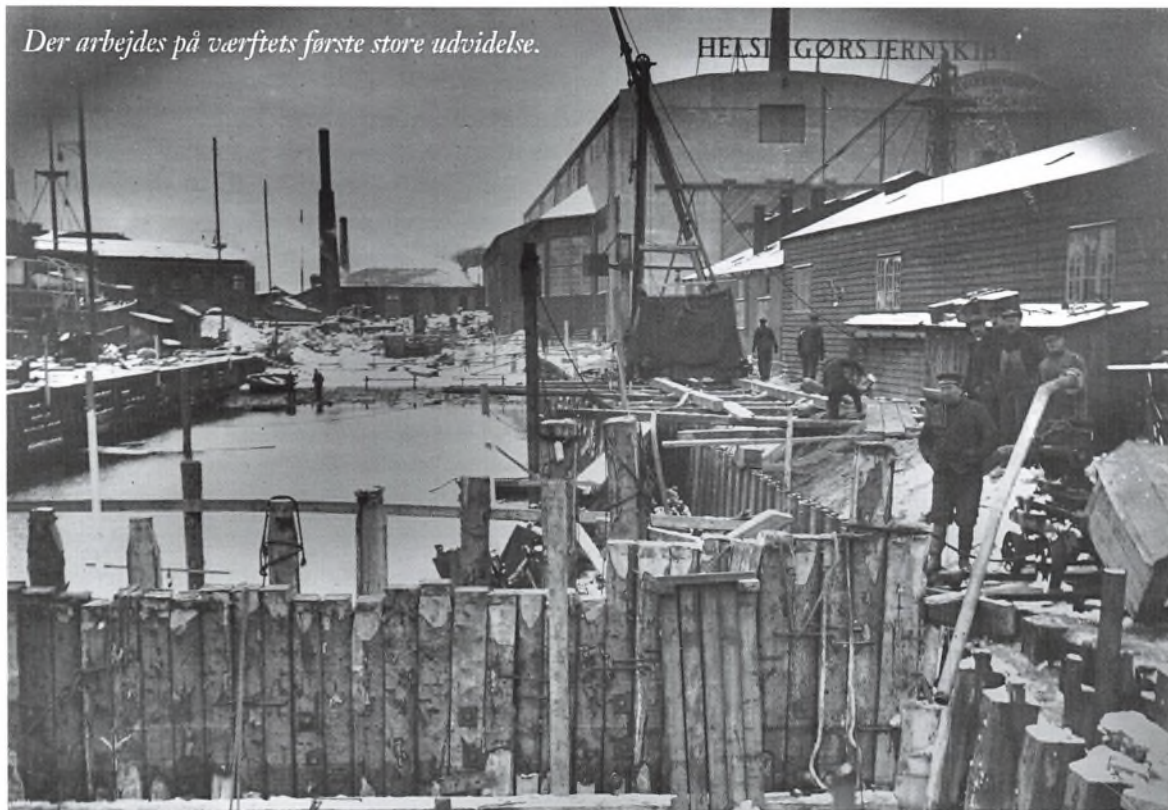
Alt ifølge Indenrigsministeriets skrivelse af den 10. november 1864. Det var en forudsætning at der, som foreslået af Havnekomiteen, samtidigt skulle udføres en udvidelse af havnearcalet. Hvilken, da ministeriet i hvert fald ikke for tiden kunne søge de dertil nødvendige midler i statskassen, må iværksættes af aktieselskabet, der selv må udføre de pågældende arbejder på havnen, dog således at det nye havnebassin og de nye møler bliver havnens ejendom, og således at arbejderne blev udført under Vandbygningsvæsenets kontrol, men imod at aktieselskabet til gengæld får en passende nedsættelse af deres lejeafgift til havnen.« Ministeriet havde derefter givet havnekomiteen mandat til at foretage de videre forhandlinger med værft-

et om en endelig aftale, og værftets bestyrelse havde derefter valgt Rohmann og byfoged Høst, til at repræsentere værftet ved disse forhandlinger.

I februar var der igen afsluttet kontrakt, denne gang med rederiet H. Schuldt i Hamborg, om bygningen af et skruedampskib (nybygning nr. 61 »Regina«) med dimensionerne, 280 fod lang over stævnene, største bredde på pladerne 40 fod 6", dybde 18 fod 6", bæreevne på 3.000 tons, inkl. bunker kul på Lloyds fribord, 8 ½ knobs fart med last, og med et kulforbrug på 1,45 lbs. Wales kul pr. indikator hk pr. time, maskine triple ekspansion, til en pris på 435.000 kr., og en leveringstid på 7 måneder fra kontrakt-dato. Ligeledes var der var afsluttet kontrakt om bygningen af et skruedampskib med Dampskibsselskabet Svenska Lloyd i Göteborg (nybygning nr. 62 »Italia«), største længde 244 fod 6", største bredde på spanterne 33 fod 9", dybde 17 fod 9", bæreevne på middeldybgående på 16 fod 4" i Nordsøvand 1670 tons incl. Bunker. Gennemsnits hastighed på mindst 10 knob på prøvetur i Sundet. Til en pris på 310.000 kr., med levering 20. oktober d.å.

Om værftets udvidelse kunne Rohmann oplyse at han på vegne af bestyrelsen den 18. og den 19. havde henvendt sig til byrådet, til aktieselskabet for patentophaler-beddingen og til interessentskabet Helsingør Træskibsbyggeri for at opnå de nødvendige aftaler, og kunne allerede nu fremlægge en skrivelse fra Helsingør Byråd, ifølge hvilken byrådet den 27. havde vedtaget. »At overdrage til Helsingør Havnevæsen uden vederlag det areal på 6.800 kvadratalen som der var angivet på den fremsendte plan.

Der arbejdes på værftets første store udvidelse.



Dog således at dersom den del af arealet der ikke medgår til bassin og boldværker, på et tidspunkt skulle give havnen en lejeindtægt, forbeholder man sig ret til en forholdsmæssig del af denne. Samt at overlade det andet på samme plan angivne areal på 9.700 kvadratalen til aktieselskabets benyttelse, på samme betingelser som den del af Grønnehave, som er udlejet til aktieselskabet ifølge koncession af den 29. november 1881. Dog med de ændringer, der er en følge af, at arealet overlades til aktieselskabet direkte af kommunen. Således at bl.a. den i koncessionens § 10, om indenrigsministeriets ret til at forhøje lejeafgiften, forbeholdes af kommunen, samt at lejeafgiften fortsat betales forud til kommunens kasse med halvdelen den første hverdag

i januar og juli måned og første gang i januar 1898. Arealet stilles til rådighed så snart kontrakten er underskrevet og lejemålet udløber samtidig med skibsværftets koncession i øvrigt.«

Endvidere en skrivelse af den 5., fra Interessentselskabet Helsingør Træskibsbyggeri hvorefter dette er villig til, at afstå sin forretning med alt det materiale og de inventar genstande der er på arealet og som henhører til træskibes nybygning og reparation, samt de for træskibsbyggeriet tilhørende, og på arealet opførte, 4 teglbelagte materialerum samt et åbent arbejdsskur, for en samlet købesum på 80.000 kr. Således at summen uddedes kontant, eller halvdelen kontant og

halvdelen i aktier til pari kurs med udbytte fra 1. juli og med rente af summen på 4 % fra køkets afslutning. Samt at aktieselskabet aflønner træskibsbyggeriets funktionærer på deres tidligere lønvilkår. Skibsbygger Wilhelm Løve, der var lønnet med 124 kr./måned, og formand Kanstrup der har 24 kr./uge, og der samtidig har det fremtidige ansvar ved skibes optagelse og udsættelse fra beddingen, samt de forefaldende træskibsreparationer. Samt at antage og aflønne træskibsværftets 3 lærlinge og på bedste måde anvende dem som hidtil og benytte dem som tømrermænd på værftet, navnlig ved træskibsafdelingen.

Endelig forelå der også en skrivelse fra Interessentselskabet af 6. december for patentophaler-beddingen, hvor denne meddelte, at den med forbehold for generalforsamlingens tilsagn, er villig til at sælge beddingen med tilbehør for 150.000 kr. således at køberen indfrier eller overtager et statslån på 58.264,45 kr., samt at resten 91.735,55 kr. skulle betales kontant eller med aktier i jernskibsbyggeriet til pari kurs og med udbytte fra den 1. juli, eller efter nærmere forhandling. Den del af købesummen som lægges i aktier, skulle forrentes med 4 % fra afslutningsdagen den 1. juli. Jernskibsværftet må endvidere være villig til at overtage de bestillinger på ophaling som måtte være indløbet inden overtagelsesdagen. Gælden til statskassen skulle forrentes og afdrages med 2.275 kr. hver 11. juni og hver 11. december termin således at der først beregnes 4 % af den til en hver tid skyldige sum og resten afskrives som kapitalafdrag. Man må sige at formand Rohmann havde handlet hurtigt og effektivt. Formentlig med god hjælp, fra bestyrelsens velvilje i byrådet. Det var nu mere

end nogensinde værftet der var vigtigt for Helsingørs fremtid. Til slut fremlagde Rohmann et overslag på, hvad værftets samlede omkostninger ville blive på det samlede projekt, og de løb op i 1.100.000 kr.

Det blev herefter besluttet at modtage de af byrådet, træskibsværftet og beddingen fremsatte tilbud, samt at forelægge generalforsamlingen det samlede udvidelsesprojekt. Hvor man ville foreslå at finansiere projektet, ved at låne 600.000 kr. og udvide aktiekapitalen med 500.000 kr.

Måske havde det store arbejdspress været for meget for Rohmann, for den 15. marts 1896 afgik formand Rohmann ved døden. Endnu en travl formand var bukket under for arbejdspresset og havde betalt prisen. Efter Rohmanns død overtog overretsdommer Rosenstand frivilligt formandshvervet, og man enedes senere om at vælge ham til formand for bestyrelsen.

Det nye projektet gik da også videre, og den 26. marts 1896 kunne man afholde den ekstraordinære generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København. Hvor man, efter at have mindet Rohmann, valgte overretssagfører Paludan til dirigent. Rosenstand gav herefter en udførlig fremstilling af hvorledes værftets virksomhed havde udviklet sig, i årenes løb, navnlig på reparationsområdet. Samtidig gjorde han det klart at værftet havde brug for en fornyelse af det eksisterende materiel, og herunder særligt en ny dok. Hvorfor det var nødvendigt at man overtog patentophaler-beddingen og træskibsbyggeriet, således at man kunne få plads til dokken. Udover dette ønskede man at udvide maskinværkstedet, samt at anskaffe nye maskiner, endvidere

at flytte kleinsmedjen og modelværkstedet, og her skulle der til kleinsmedjen bygges en ny bygning, og endelig var der også behov for at opføre en helt ny bygning til kontor- og tegnestue. Omkostningerne ved at foretage disse ændringer var på 1.100.000 kr., og dem foreslog bestyrelsen finansieret ved at udvide aktiekapitalen med 500.000 kr. samt ved at låne 600.000 kr. mod pant i værftets ejendom.

At ny erhvervelserne og udvidelsen måtte anses for at blive rentable fremgik af, at den nuværende dok i det sidste regnskabsår, havde givet et udbytte på $5 \frac{1}{4}$ % af anlægssummen i dokaafgifter, udover den langt betydeligere indirekte fortjeneste, som den kunne tilføre værftet. Samt at ophaler-beddingen i samme tidsrum havde givet $5 \frac{3}{5}$ % af den akkorderede købesum, og træskibsbyggeriet $10 \frac{1}{4}$ %.

De enkelte poster for udvidelsen blev anslået til at se således ud:

Nye maskiner til maskinværkstedet	100.000 kr.
Nye maskiner til skibsbyggeriet	53.000 kr.
Ny bygning til kleinsmedje	12.000 kr.
Flytning af kleinsmedje og marketenderi	8.000 kr.
Ny bygning til kontor og tegnestue	36.000 kr.
Flytning og opstilling af 4 skure	8.000 kr.
Flytning af plankeværk	2.000 kr.
I alt	219.000 kr.

Erhvervelse af beddingen	150.000-
58.000	92.000 kr.
Træskibsværftet	80.000 kr.
Tørdok med tilbehør	560.000 kr.
Godtgørelse til havnen for bygninger	12.400 kr.
I alt	943,400 kr.

Udvidelse af havnebassinet med bolværk m.m.	963.000 kr.
Planering og vejanlæg	111.750 kr.
Ingeniør-honorar, kurstab og renter.	24.850 kr.
Samlet sum	1.100.000 kr.

Generalforsamlingen bemyndigede derefter bestyrelsen til at iværksætte de foreslåede ny erhvervelser og anlæg, og specielt blev bestyrelsen bemyndiget til:

At erhverve træskibsbyggeriet, ophaler-beddingen med tilhørende bygninger og anlæg.

At anlægge en ny tørdok.

At foretage den fornødne udgravning af havnebassinet efter ministeriets anvisninger.

At afslutte den fornødne overenskomst om de projekterede udvidelser og arealer.

At tilvejebringe de, til samtlige foranstaltninger, nødvendige pengemidler.

Dels ved en udvidelse af selskabets aktiekapital og således at de nuværende aktionærer fik forhåndsret til tegning af de nye aktier.

Dels ved opsigelse af lån med pant i selskabets ejendele på sådanne vilkår som tjente

selskabet bedst. Desværre kunne forslaget ikke endelig vedtages, da det fornødne antal stemmer, ikke var til stede på generalforsamlingen. Der blev dog afholdt en foreløbig afstemning der gav tilslutning til forslaget.

Det var et særdeles godt og vel planlagt oplæg som blev præsenteret for aktionærerne, og det må vel også have været tiden for at foretage en modernisering og udvidelse af det efterhånden 14 år gamle værft, hvor der grundet, de økonomisk vanskelige tider, ikke havde været økonomi til ret meget vedligeholdelse eller modernisering.

Den 10. april 1896 afholdt man en ekstraordinær generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, igen med overretssagfører Holger Paludan som dirigent, og som, i følge vedtægterne, kunne erklære generalforsamlingen for beslutningsdygtig.

Formanden gengav derefter de tidligere fremførte forslag, og efter en afstemning blev forslaget enstemmigt vedtaget. På en efterfølgende forespørgsel kunne formanden meddele at arbejderne i det væsentligste, kunne forventes afsluttet i 1897.

I maj skulle man tage stilling til et brev fra Den Danske Landmandsbank fra den 11. februar hvori banken tilbød at overtage de 600.000 kr. i obligationer, og de 500.000 kr. i aktier, til dokanlægget og værftets udvidelse. Obligationerne som et 4 % lån over 35 år imod en provision på 2 %, og aktiebeløbet ligeledes imod en provision på 2 %. Værftet fik dog, (formentlig efter forhandling) i et brev af den 28. februar følgende modifikation af tilbuddet.



Arbejdere på værftet i 1890erne.

Her var provisionen på aktierne nedsat fra 2 % til 1 ½ %, samt at provisionen på de 100.000 kr. til selskabet bag ophaler-beddingen, var blevet nedsat til 1 %.

Aktierne ville blive fremlagt til tegning blandt aktionærerne, til pris og iht. Lovens § 4, og banken ville overtage renterne af det beløb der ikke ville blive tegnet af aktionærerne. Aktiebeløbet skulle deltage på lige fod med de gamle aktier fra den 1. juni at regne.

Af de beløb selskabet midlertidigt måtte have af indestående i banken, skulle godtgøres ½ % under den til enhver tid gældende Nationalbanks rente, dog ikke over 3 ½ %, og den fremtidige debetrente, hvis selskabet ville være i minus i banken, ville der blive beregnet med 1 % over nationalbankens, dog med et maksimum på 4 ½ % mod de tidligere 5 %.

Værftet havde nu forhandlet sig til en god finansiering af udvidelsen, og havde samtidig forbedret sine kreditforhold for fremtiden. Der blev ligeledes fremlagt udkast, til en kontrakt med entreprenørfirmaet N. Andersen & N. Monberg, om anlægget af tørdok-

ken, til en pris på 560.000 kr., og kontrakten blev efter gennemgang godkendt af bestyrelsen. Hvorefter den blev underskrevet af Monberg på egne, og Andersens vegne, og på værftets vegne af Bindsbøll og Åmund Jensen.

Der fremlagdes ligeledes en skrivelse fra beddings-interessentselskabet af den 9. februar, der meddelte at selskabets generalforsamling havde vedtaget at afhænde beddingen på de tidligere nævnte vilkår, samt en skrivelse fra overretssagfører Holsøe fra den 18. februar, hvori han meddelte at beddingen, som betaling, for en del af købesummen gerne ville modtage 60.000 kr. i aktier, og at træskibsbyggeriet fik 40.000 kr.

Samt at de endelige overtagelsesdokumenter derefter ville kunne udstedes, når interessentselskabet havde modtaget ministeriets godkendelse af aftalen. Snart kunne dokken komme i gang, og der resterede nu kun ministeriets endelige afgørelse.

I juni blev der skrevet kontrakt med marineministeriet, angående levering af et dampskib til fyrvæsenet (nybygning nr. 65 »Kattegat«) længde 88 fod, bredde 19 fod, dybgående 16 fod 3", til en fart på 9 knob, med et kulforbrug på 2,2 lbs gode Wales kul, til en pris på 86.000 kr., og med levering den 1. juni 1897.

Det blev ligeledes besluttet at overdrage tilsynet med dokanlægget, og gravningen af det nye havnebassin, til havnekomiteens tekniske medlem, ingeniør Muus, mod et honorar på 6.000 kr., for hele tilsynet, i op til 2 år. En rigtig praktisk foranstaltning, idet Muus, formentlig også var den, der for Havnekomite-

ten, skulle foretage den senere godkendelse af arbejdet.

På forslag fra Bindsbøll blev det ligeledes besluttet at sætte samme priser for beddingen som for dokken.

Der var nu kommet så meget gang i den kommunale vandforsyning, at man besluttede at tilslutte sig, til en pris på 5.000 kr.

Som en følge af udvidelsen af maskinværkstedet, var det nødvendigt at flytte klejnsmedene. Det blev derfor foreslået at forlænge bygning nr. 2, der var en bygning i to etager, til klejnsmedje i stueetagen, og modelsnedkeri i den øverste etage. Dette projekt blev godkendt, og det blev overdraget til arkitekt Gundzelmann, at udføre tegninger og overslag på byggeriet.

Der blev ligeledes fremlagt en faktura for projektering og overslag på tørdokken, fra firmaet Madsen & Johansen, på 4.800 kr.

I juli fik man afsluttet en kontrakt med C.K. Hansen, København, på en fragtdamper (nr. 63 »Skanderborg«) med dimensionerne, længde 278 fod 6", bredde 40 fod 4", dybde 20 fod 7 ½", last 3.000 dw, fart 8 ¾ knob, til en pris på 408.000 kr., og til levering den 15. december d.å. Samt om en fragtdamper med Niels H. Kjær i Drammen (nr. 64 »Dr. H.J. Kiær«) med dimensionerne, længde 221 fod 2", bredde 33 fod 6", dybde 19 fod 3", last 1.500 ton dw, fart 9 knob, til en pris på 250.000 kr., og med levering ultimo februar 1897.

Forlængelsen af bygning 2 havde været udbudt i licitation, og der var indkommet

10 tilbud på arbejdet, og her var der, efter forhandling, truffet aftale med tømrermester Søgård om at udføre arbejdet for en pris på 16.000 kr.

Arbejderne havde nu for alvor organiseret sig i fagforeninger, og begyndte snart at komme med modspil til værftets lønpolitik. Den 19. juni havde nogle grupper af arbejderne, bestående af nitterne, borerne og stemmerne, stillet krav om en forhøjelse af timelønnen. Hvorefter Bindsbøll havde tilbudt en forhøjelse for nitterne fra 25 til 25,5 øre og på 26 til 27 øre, for lærlingene på 22,5 til 24 øre, og for sjakformændene på 27 til 27,5 øre og på 28 til 29 øre, det forslag var man dog langt fra tilfreds med, og man nedlagde derfor arbejdet den 7. juli.

Bestyrelsen havde stillet sig bag ved Bindsbølls tilbud, og man overlod derfor de videre forhandlinger til ham og Rosenstand. Senere i juli havde også arbejdsmændene nedlagt arbejdet, og man besluttede derfor at standse alt arbejdet på værftet fra onsdag morgen den 15. juli.

Indtil nu havde værftets ledelse ført sine lønforhandlinger, efter eget behov og skøn, med de enkelte faggrupper, men som en følge af arbejderne nye organisering, i en Fællesorganisation, var man nu tvunget til at få aftalt en form for overenskomst med denne organisation.

Der blev derfor nu forhandlet en samlet overenskomst, mellem værftet og Fællesorganisationen, hvor der blev fastsat lønsatser for samtlige værftets arbejdere, og disse forhandlinger var bestyrelsen nød til at affinde sig med. Da bestyrelsen skulle stemme om

denne beslutning, var der ikke udelt tilfredshed hos bestyrelsen, og slet ikke hos hr. Høst, der slet ikke ønskede at stemme.



Møde i Fællesorganisationens bestyrelse i 1912. Fra 1900-tallets begyndelse kunne selv store virksomheder ikke længere ignorere arbejderne krav.

Den nye overenskomst skabte dog arbejdsro på værftet i de aftalte perioder, og det må, alt andet lige, også have været en fordel for værftet at kende sine lønudgifter for den nærmeste fremtid. Nye tider var på vej, og arbejdsgiverens før så suveræne magt på arbejdspladsen var ved at være slut.

I september var kontrakten med Københavns Havnevæsen om viadukten ved Østerbro station endelig blevet afsluttet og afleveret, og i denne anledning syntes Bindsbøll, at ingeniør S. Kofoed der havde ledet arbejdet rigtigt godt, skulle have et gratiale på 600 kr., hvilket blev bevilliget.

Derefter blev det reviderede regnskab for året 1895-1896 fremlagt. Regnskabet viste et overskud på 135.281,84 kr., hvoraf det blev vedtaget at anvende 32.171,89 kr. til afskrivninger på værftets ejendele.

Resten 103.109,95 vedtog bestyrelsen fordelt med 5 % + 1 % eller 96.000 kr. i dividende til aktionærerne, til tantieme ifølge loven 2.258,18 kr., til reservefonden 4.000 kr., og resten på 851,77 kr., skulle overføres til næste års regnskab.

Fortsat et stabilt regnskab, men også uden den store gevinst. Der skulle vælges 2 nye bestyrelsesmedlemmer, dels i stedet for Rohermann, der var afgået ved døden, samt Rosenstand der efter tur fratrådte. Der blev ligeledes fremlagt et regnskab for arbejderens syge- og begravelseskasse, og det blev vedtaget, i lighed med de tidligere år, at yde kassen et tilskud på 1.500 kr. for året 1896-1897.

Der blev også fremlagt et udkast til en kontrakt med Helsingør kommune, om leje af et areal af Grønnehave, på 9.300 kvadratalen, uopsigeligt indtil den 29. november 1971, efter hvilket tidsrum lejeforholdet kunne opsiges med 1 års varsel. Den månedlige lejeafgift var på 10,50 kr./1000 kvadrat alen og et forholdsmæssigt beløb for det overskydende areal. Lejeafgiftens betaling skulle træde i kraft den 1. januar 1898, og kommunen forbeholdt sig ret til, fra den 1. januar 1928 at forhøje lejen med indtil 25 %, og fra den 1. januar 1958 med yderligere 25 %.

Fra direktionen for patentophaler-beddingen forelå den endelige overdragelse af beddingen, idet ministeriet den 21. juli 1896, havde endeligt godkendt overdragelsen.

Den 29. september 1896 afholdtes den årlige generalforsamling i H. Wittmarchs lokaler i København, og overretssagfører Paludan blev valgt til dirigent. Formanden afgav derefter beretning om selskabets arbejde i det forløbne driftsår, samt oplæste regnskabet, med de tidligere aftalte regnskabstal. På denne generalforsamling kommer det også for første gang på tale at give bestyrelsen en form for honorar for deres arbejde.

Idet en Hr. Brammer foreslog at der skulle udbetales bestyrelsen et beløb i vederlag, eller et beløb på 6.000 kr. i tantieme. En hr. Quist var enig i dette forslag, men ville foretrække at vederlaget var en tantieme. Hvilket ville sige at det blev gjort afhængigt af værftets overskud.

En hr. Møller tilsluttede sig dog til Brammers forslag. Rosenstand gik også ind for Brammers forslag, da de gældende regler for tantiemens-beregning gav et, navnlig for udenbys medlemmer, meget beskedent vederlag for arbejdet.

Dirigenten gjorde opmærksom på, at tantieme reglerne var fastsatte og altså kun kunne forandres ved en lovændring af selskabets love. Hvorefter Brammers forslag blev udpeget, således at beløbet 6.000 kr. til udbetaling til bestyrelsen kom til at indgå i årsregnskabet. Dette forslag og regnskabet blev herefter godkendt. Bestyrelsen ønskede derefter at udsætte valget af Rohrmanns efterfølger til næste generalforsamling, og denne henstilling blev vedtaget enstemmigt, hvorefter Rosenstand, der gik efter tur, blev genvalgt. Ligesom revisorerne major Wright og skibsbygmester Barfoed genvalgte.

Årets tal bag regnskabet i 1895-1896 var følgende:³³

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.615.162,46 kr.
Reparationer	673.625,86 kr.
Dokker	34.454,42 kr.
Beddingen	2.002,41 kr.
I alt	2.325.245,15 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.488.746,75 kr.
Reparationer	419.222,19 kr.
Dokker	8.447,37 kr.
Beddingen	1.094,79 kr.
I alt	1.917.511,10 kr.

Gevinst	408.603,00 kr.
Driftsomkostninger	273.849,31 kr.
Afskrivninger	32.171,89 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 102.581,80 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	528,15 kr.
	+ 102.581,80 kr. =
	103.109,95 kr.

Reservefond	4.000,00 kr.
Dividende	96.000,00 kr.
Reparationer	111 skibe
Bruttoomsætning	673.625,86 kr.
Nettoomsætning	419.222,19 kr.
Gevinst	254.403,67 kr.
60,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 809, i slutningen af året 962, udbetalt løn 779.032,60 kr., pr. mand pr. år 962,96 kr.

Nybygninger 6 stk. bruttotonnage 4.155,38.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 2740 hk.

Antal afleverede landmaskiner 3 stk. 195 hk.
Antal afleverede marinekedler 17 stk. med 15.635 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 14 stk. med 9.468 m² hedeblade.

En stigning i bruttotonnagen, og også i beskæftigelsen. Det var dog fortsat reparationerne der var den største gevinst. Så det var rigtig godt tænkt, at man havde skaffet sig fuld rådighed over beddingen, og samtidig havde fået en ekstra dok til rådighed.

1896-1897

Nu får bestyrelsen honorar. Den første uddannelse af skibsbyggere. Københavns flydedok

I november skulle man så fordele de 6.000 kr., som bestyrelsen var blevet tilkendt i honorar, mellem bestyrelsesmedlemmerne, og på formandens forslag, blev det med følgende fordeling.

Til den afdøde formand Rohrmanns enke skulle der tildeles 3/4 års andel af 2.000 kr. eller 1.500 kr. Formand Rosenstand skulle derefter modtage 1/4 års andel af 2000 kr. eller 500 kr.

De resterende 4.000 kr. skulle fordeles mellem 5 medlemmer i 19/4 år således at Rosenstand fik 3/4 år eller 631,60 kr., Høst fik 4/4 år eller 842,10 kr., Nissen fik 4/4 år eller 842,10 kr., Tegner fik 4/4 år eller 842,10 kr., og Ulstrup fik 4/4 år eller 842,10 kr.

i alt 6000 kr. Der var som altid orden i tingene, og nu fik bestyrelsen endelig økonomisk anerkendelse for sit arbejde.

Det blev ligeledes besluttet, i lighed med tidligere år, at udbetale skibsbyggeriets mestre og inspektør et gratiale på 500 kr.

Rosenstand kunne endvidere meddele at byens Tekniske Skole ville oprette et teori kursus for skibsbyggere, og henstillede til at værftet bidrog med 100 kr. til formålet, hvilket blev vedtaget.

Fra funktionærerne forelå der en ansøgning om lønforhøjelse, og det blev besluttet at forhøje deres årlige løn med 1.000 kr. til hver. Således at F. Møller ville få 7.000 kr. årligt, og K. Lundquist og Å. Jensen ville få 6.500 kr. årligt.

I januar blev der afsluttet kontrakt med Bergnings- og Dykeri AB »Neptun« i Stokholm om bygning af en bjergningsdamper (nybygning nr. 68 »Herakles«) med dimensionerne 182 fod x 30 fod x 17 fod 6", til en fart på 12 ½ knob, og til en pris på 365.000 kr., med levering 31. juli 1897.

Samt kontrakt om bygningen af en fragtdamper med dampskibsselskabet »Neptun« i Bremen (nybygning nr. 67 »Venus«) med dimensionerne 170 fod x 26 fod x 10 fod 3 ½", en maskine på 300 ihk, til en pris på 155.500 kr., og til levering 31. juli 1897. Samt den 23. december med Arenlig & Rosenfeldt i København, om en 3 x ekspansionsmaskine på 260 hk, og med tilhørende røkedel på 980 m² hedeplade til en pris på 280.000 kr., og til levering den 10. maj 1897. En rigtig fin start på det nye år.

Rosenstand havde, da en af skibsbyggeriets lokkemaskiner var brudt sammen, bevilget indkøb af en ny til en pris af 392 £. Samt indstillet at der blev anskaffet endnu en dobbelt lokkemaskine, og vinkel klippemaskine til skibsbyggerne, til en pris på 420 £.

Det blev endvidere vedtaget, at meddele De Danske Statsbaner, at man, på grund af de gentagne stigninger på værftets arbejds løn, så sig nødsaget til at forhøje arbejds lønnen på de skibe der var til reparation, og som fik udført arbejdet i timeløn.

Under henvisning til fordelingen af bestyrelsens vederlag på 6.000 kr. for regnskabsåret 30. juni 1896, vedtog man for det løbende regnskabsår at give formanden et vederlag på 2.000 kr., uanset om der ville blive bevilget bestyrelsen noget vederlag.

I februar blev bestyrelsesmødet afholdt på hotel Dagmar i København, årsagen var at Rosenstand den 19. februar havde fået en henvendelse fra grosserer A. Collstrup samt skibsbygger Arent, der ønskede at få værftet med i et konsortium, til etablering af en flydedok på Krøiers Plads i København, det selskab der senere blev kendt som Københavns Flydedok. Idet man ønskede at etablere flydedokken, som en afdeling af værftet i Helsingør. Sagen var blevet grundigt undersøgt, ved et møde i Landmandsbanken der var blevet ledet af etatsråd Glückstadt, og hvor Rosenstand, Bindeshøll og Åmund Jensen havde deltaget. Et møde hvor også alle konsortiets repræsentanter, der bestod af skibsreder A. Carl, grosserer A. Collstrup, etatsråd H.N. Andersen, kontorchef Juul og fuldmægtig Boas fra Landmandsbanken, havde været til stede, og man var her blevet

orienteret om konsortiets planer. På et senere møde den 23. februar forelagde konsortiet derefter sine mere detaljerede betingelser for etableringen, samt overdragelsen af pladsen til Helsingør værft.

»1) at købesummen var på 600.000 kr. for pladsen med inventar samt den herværende forretning. I det værftet skulle betale ejeren således, at oplagspladsen blev betalt med 100.000 kr. kontant eller i aktier efter værftets eget valg.

Resten 500.000 kr. med 2. prioritets partialobligationer a 4 ½ % efter indtil 500.000 kr. 1. prioritetsobligationer amorisatte i 30-50 år., og de fra pladsen værende materialer skulle overtages af Helsingør værft til dagspriser efter vurdering.

2) Den gamle dok skulle overtages til leje, til en årlig afgift på 10.000 kr.

3) Konsortiet havde ret til af forøgelsen af Helsingør værfts aktiekapital, antagelig 600.000 kr., at skulle disponere over halvdelen til pari kurs.

4) Andelen i Rosenfeldts værft ved kalkbrænderi havnen skulle overtages af Helsingør værft til en sum af 65.000 kr. der skulle betale kontant eller med aktier efter Helsingør værfts eget valg.

5) På Krøiers Plads skulle anlægges en flydedok af den mest moderne konstruktion til ligemed det fornødne værksted m.m.

6) At konsortiets 5 medlemmer de herrer Carl, Colstrup, H.N. Andersen, Arents og Boas skulle indgå i Helsingør værfts besty-

relse, således at den ville komme til at bestå af 10 medlemmer, formanden skulle dog have ret til 2 stemmer.

Bestyrelsen skulle fordele tilsynet med de 2 virksomheder mellem sig således, at den samlede bestyrelse havde domicil i Helsingør, medens underbestyrelsen, såvel i Helsingør som i København, skulle tilse det daglige arbejde de respektive steder.

De to værfter skulle føre selvstændige regnskaber, dog skulle overskuddet fra begge virksomheder indgå i en fælles statusopgørelse.

Værftet skulle ledes af 2 direktioner hver for sig, Bindesbøll i Helsingør, og Arent i København, og de to direktørers ansvarsområder, gage- og tantieme-forhold skulle fastsættes af bestyrelsen.«

Inden den afsluttende forhandling kom der nu en kort replik fra etatsråd Glückstadt. Der efter en anmodning, fra B&Ws bestyrelse, fremlagde et udarbejdet forslag til en sammenslutning mellem B&W og Helsingør Jernskibsværft, og hvor flydedokken skulle indgå som et led i dette samarbejde. Rosenstand svarede klart, at det var han afgjort imod, men at han selvfølgelig ville fremlægge det for sin bestyrelse.

Sagen var derefter til forhandling i bestyrelsen i Helsingør hvor en samlet bestyrelse nedstemte al deltagelse i projektet. Hvilket formanden derefter kunne meddele konsortiet, og etatsråd Glückstadt. Det skabte dog ingen mislyd imellem parterne, og senere fik Helsingør da også et godt samarbejde med Københavns Flydedok, som blev projektets firmanavn.

Til gengæld havde det nok givet anledning til nogle spændende episoder hvis Helsingør pludselig var blevet direkte konkurrent, og nabo til B&W. Episoden viser da også hvor meget opmærksomhed B&W havde på Helsingør.

I marts blev der afsluttet kontrakt med Dampskibsselskabet »Neptun« i Bremen om levering af en maskine og et kedelanlæg til S/S »Planet« til en pris på 65.000 kr. og levering den 1. november 1897. Sidst i marts blev der afsluttet en kontrakt med Dampskibsselskabet Bore i Åbo, om levering af en passagerdamper (nybygning nr. 69 »Bore«) til vintertrafik med dimensionerne 180 fod x 28 fod 9" x 13 fod 11", og en maskine på 900 ihk, til en pris på 373.500 kr., og levering den 1. december 1897.

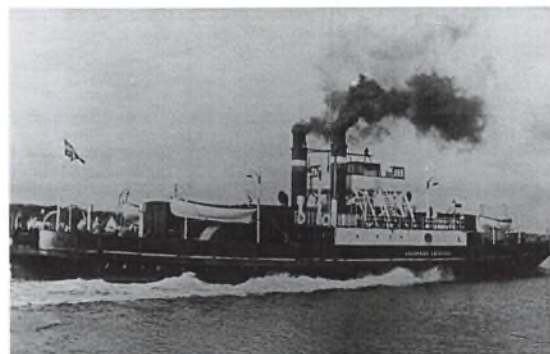
I april blev der afsluttet kontrakt med Em. Z. Svitzer i København om en bjærgningsdamper (nybygning nr. 70 »Danmark«) med dimensionerne 155 fod x 26 fod x 14 fod, fart 11 knob, til en pris på 335.000 kr. og levering medio marts 1898.

I juli måtte Tegner nedlægge sit mandat i bestyrelsen da han var blevet udnævnt til direktør for Handelsbanken i København.

B&W havde igen været fremme med næsen, idet man havde forsøgt at lokke Åmund Jensen med en attraktiv stilling. Værftet havde dog hurtigt fået afklaret situationen ved at forhøje Jensens gage til 8.000 kr., hvorefter der igen var ro om sagen.

I august blev der afsluttet kontrakt med de Danske Statsbaner om levering af en dampfærge (nybygning nr. 71 »Kronprins

Frederik«), med dimensionerne 177 fod x 26 fod x 12 fod 9", og en maskine på 550 ihk, til en pris på 337.500 kr., og levering inden den 1. juli 1898.



Hjulfærgen »Kronprins Frederik«, 1898.

I september kunne formanden meddele, at Peter Karberg (1840-1922) grosserer, med tidligere virksomhed i Honkong og London, nu investor fra residensen Maglegård i Gentofte, havde modtaget valget som bestyrelsesmedlem til bestyrelsen i stedet for H. Tegner.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Hans Nissen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

Derefter blev regnskabet for 1896-1897 fremlagt, og regnskabet udviste en bruttofortjeneste på 114.773,26 kr. Hvoraf det blev besluttet at anvende 30.140,29 kr. til afskrivning på værftet, samt at resten på 84.632,97 kr. skulle anvendes til, 4 % eller 84.000 kr. i dividende til aktionærerne, medens 632,97 kr. overførtes til næste års regnskab. Der skulle på generalforsamlingen vælges 3 bestyrelsesmedlemmer, i stedet

for H. Tegner og H. Nissen der ønskede at fratræde, samt for Ulstrup der fratrådte efter tur. Ikke noget godt regnskab, hvilket skibskonstruktør Møller også fik at mærke da hans ansøgning, om at få samme løn som Åmund Jensen, blev pure afvist.

Den 24. september 1897 afholdtes årets generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og højesteretssagfører Paludan blev valgt til dirigent. Formanden aflagde først regnskabet for udvidelsen af værftet, samt for anskaffelsen den nye tørdok og patentophaler-beddingen, der i alt var løbet op til 1.229.580,14 kr., og hvilket var en overskridelse på 71.315,69 kr.

Formanden fortalte derefter om værftets virksomhed i det forløbne driftsår, samt oplæste regnskabet med regnskabstallene, og selvom der i dagspressen havde været en kritisk artikel, der navnlig havde betvivlet værftets udestående fordringer og afskrivninger, blev regnskabet godkendt, ligesom der i lighed med sidste år, af det løbende regnskab, blev bevilget bestyrelsen et honorar på 6.000 kr. til deling.

Der blev derefter valgt 3 nye bestyrelsesmedlemmer. Idet H. Tegner som følge af sin udnævnelse til direktør i Handelsbanken var fratrådte, og grosserer P. Karberg tiltrådte, og at H. Nissen også ønskede at udtræde af bestyrelsen, og i hans sted indtrådte grosserer L. Nissen. Alle blev valgt enstemmigt, ligesom Ulstrup og revisorerne Wright og Barfoed blev genvalgt.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Laurits Nissen og Severin Claudius Wilken Bindesbøll.

Årets tal bag regnskabet i 1896-1897 var følgende:³⁴

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.697.228,40 kr.
Reparationer	760.178,66 kr.
Dokker	47.683,20 kr.
Beddingen	16.868,95 kr.
I alt	2.521.959,11 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.633.765,12 kr.
Reparationer.	468.028,92 kr.
Dokker	11.314,95 kr.
Beddingen	9.200,82 kr.
I alt	2.122.309,81 kr.

Gevinst	401.801,87 kr.
Driftsomkostninger	287.880,38 kr.
Afskrivninger	30.140,29 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 83.781,20 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	851,77 kr.
	+ 83.781,20 kr. =
	84.632,97 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	84.000,00 kr.
Reparationer	166 skibe
Bruttoomsætning	760.178,56 kr.
Nettoomsætning	468.028,92 kr.
Gevinst	292.149,64 kr.
62,4 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 995 i slutningen af året 1045, udbetalt løn 934.059,25 kr., pr. mand pr. år 938,75 kr.

Nybygninger 7 stk. bruttotonnage 8.079,67.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 3.600 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 21 stk. med 20.654 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 6 stk. med 3.060 m² hedeblade.

Et år med et stigende antal bruttoregister-ton, og også en rimelig beskæftigelse, men til gengæld en ringe indtjening på nybygningsarbejde, dog med fortsat god indtjening på reparationer. Et dårligt år, også for aktionærerne, der kun fik en beskedent dividende.

1897-1898

*Arbejdernes forsørgelseskasse ændres til en lovpligtig ulykkesforsikring.
Der bygges pramme*

I november forelå der en ny kontrakt med fyrdirektøren i København om et Fyrtransport-dampskib til Nordsøen (nybygning nr. 72 »Nordsøen«), til en pris på 104.000 kr., og med levering den 5. september 1898.

I januar vedtog man endnu engang at tildele Rosenstand det årlige formands vederlag på 2.000 kr., uden at tage hensyn til om bestyrelsen, i øvrigt, fik bevilget vederlag.

I februar var der afsluttet kontrakt med Dampskibsselskabet »Gøtha« i Gøteborg om en fragtdamper (nybygning nr. 73 »Flandria«) med dimensionerne 231 fod × 33 fod × 16 fod, til en fart på 10 knob, og til en pris på 337.000 kr., med levering den 15. november 1898. Bestyrelsen fik også et nyt medlem, idet kommandør Niels Jacobsen fra den Danske Marine, indtrådte på afdøde Chr. Rohmanns ledige plads.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Harald Emil Høst, Regner J. Ulstrup, Laurits Nissen, Niels Jacobsen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

I marts blev der afsluttet kontrakt med DFDS om levering af to fragtdampere (nybygninger nr. 74 »Arno« og nr. 75 »Tiber«), med dimensionerne 228 fod 6" × 33 fod 9" × 16 fod 10 1/2", og en bæreevne på 1.600 tons, til en fart på 10 knob, og en samlet pris på 750.000 kr., med leveringstid respektive 31. marts og 30. april 1899. Tilsyneladende en ordre af de bedre.



Esserne i grovsmedjen omkring århundredskiftet.

Værftet havde trods den netop overståede modernisering fortsat brug for nye maskiner og mindre ombygninger, og det blev derfor i april besluttet at indkøbe 2 stk. nye drejebænke til maskinafdelingen til en pris på 3.750 kr., samt 1 stk. til skibsafdelingen til 1.700 kr.



Grovsmedjen omkring 1900. Arbejdet i smedjen var varmt, beskidt og hårdt.

Det blev samtidig besluttet at gøre kobbersmedjen til et selvstændigt værksted, med det formål at forbedre deres nye produktion af rørledninger i kobber.

Som et forsøg, besluttede man også at bygge en pram på 300 tons for egen regning, for således, ved evt. forespørgsler, at have et erfarings grundlag at sætte sine priser efter.

I. maj kunne Bindsbøll fortælle om en ny kontrakt med en gammel kunde, H.M. Gehrckens i Hamborg, om levering af en fragtdamper (nybygning nr. 76 »Søderhamn«), med dimensionerne 240 fod » 34 fod x 16 ½ fod, på 1.885 tons dw, og med 9 ¼ knobs fart, til en pris på 355.000 kr., og levering den 1. juni 1899.

I august blev der sluttet kontrakt om levering af en fragtdamper med Helmsing & Grimm i Riga, (nybygning nr. 77 »Anna«), med dimensionerne 289 fod x 40 fod 4" x 20 fod 7 ½", på 3.000 tons DW, og med 8 ¾ knobs fart, til en pris på 445.000 kr., og til levering 1. juli 1899.

I september blev det reviderede regnskab for 1897-1898 fremlagt. Regnskabet udviste et bruttooverskud på 127.493,48 kr. Hvoraf det blev besluttet, at henlægge 42.820,35 til afskrivning på værftets ejendom, samt at fordele resten på 84.673,13 kr., således at aktionærerne ville få 4 % i dividende, 84.000 kr., medens resten på 673,13 kr. skulle overføres til næst års regnskab. På generalforsamlingen skulle der være valg af kommandørkap-tajn Jacobsen, samt de to revisorer.

Der blev endvidere nedsat et udvalg af Jacobsen og Høst, til at fremkomme med et oplæg, til et ændringsforslag af lovene i Arbejdernes Forsørgelses-kasse, udført i henhold til regeringens lovforslag om arbejdernes forsikring imod ulykkestilfælde, der trådte i kraft.

Den 27. september 1898 afholdt man den årlige generalforsamling i Wittmarch lokaler i Købehavn, med overretssagfører Paludan som dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det nu forløbne driftsår, samt de i årets løb opnåede kontrakter.

Regnskabet var hurtigt overskuet, det udviste et nettooverskud på 84.673,13 efter afskrivning, hvilket kun kunne udløse en dividende på 4 %, samt en overførsel af resten på 673,13 kr. til næste års regnskab. Som en forklaring på det dårlige regnskab, henviste



I 1896 overtog Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s Helsingør Træskibsværft og fik dermed mulighed for at anlægge en ny tørdok, som kunne betjene tidens største skibe.

formanden til de store forsinkelser der havde været ved leveringen af damperne nr. 68 »Herakles« og nr. 69 »Bore«, og som havde kostet bøder på 68.750 kr., eller omtrent 3 ½ % af aktiekapitalen. Det var nok ikke helt tilfredsstillende for aktionærerne der på dirigentens forespørgsel om evt. kommentarer kom med følgende modforslag. »De til afskrivning overførte 32.879,56 kr. erstattes af en reservefond af driftsoverskuddet, hvorefter restsummen på 51.793,57 kr. fordeles således at 2 ¼ % eller 47.250 fordeles til dividende og resten 4.543,57 kr. henlægges til næste driftsår.«

Efter at formanden havde henvist til § 25 og derved vist at afskrivningen var korrekt blev forslaget dog trukket tilbage. Bestyrelsen fik da også, lidt under protest tildelt deres 6.000 kr. som året før, men blev opfordret til at få det indført i lovene. Der var derefter valg af kommandør Jacobsen, samt genvalg af Wrigth og nyvalg af konsul A. Kås Helsingør som revisor. Selvom der havde været pænt med kontrakter havde de også været svære at afvikle, ikke mindst som en følge af uroen på arbejdsmarkedet med mange strejker og de deraf efterfølgende forsinkelser.

Årets tal bag regnskabet i 1897-1898
var følgende³⁵

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.944.881,41 kr.
Reparationer	804.650,09 kr.
Dokker	66.385,19 kr.
Beddingen	15.516,34 kr.
I alt	2.831.433,03 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.854.201,22 kr.
Reparationer	502.086,96 kr.
Dokker	16.983,06 kr.
Beddingen	9.554,12 kr.
I alt	2.382.825,36 kr.

Gevinst	448.979,72 kr.
Driftsomkostninger	322.119,21 kr.
Afskrivning	42.820,35 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 84.040,16 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	632,97 kr.
	+ 84.040,16 kr. =
	84.673,13 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Dividende	84.000,00 kr.
Reparationer	186 skibe
Bruttoomsætning	804.650,09 kr.
Nettoomsætning	502.086,96 kr.
Gevinst	302.563,13 kr.

60,2 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 930 i slutningen af året 950,
udbetalt løn 951.061,95 kr., pr. mand pr. år
1.022,65 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 2.745,25.

Antal afleverede marinemaskiner 7 stk. på
4.010 hk.

Antal afleverede landmaskiner 1 stk. på
250 hk.

Antal afleverede marinekedler 19 stk.
med 17.893 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 6 stk. med
2.092 m² hedeblade.

Dårlig afvikling af årets nybygningsarbejde,
som en følge af uroen på arbejdsmarkedet,
men en høj beskæftigelse. Forretningen går
dårligt og det bliver kun til et lille udbytte til
aktionærerne, der da også begynder at ud-
trykke sin utilfredshed. Heldigvis var antallet
af reparationer fortsat stort og godt betalt.

1898-1899

Skinnekørende kran ved dokken. Arbejdernes ulykkesforsikring.

Bestyrelsen ønsker fast honorar.

Overenskomst med »De Samvirkende fagforeninger«.

Alderdoms- og Forsørgelseskassen overgår til fagforeningen

I december var det lykkedes at få gang i salget af stålpramme, idet der den 1. december var afsluttet en kontrakt med DFDS om salget af to stålpramme, (nybygningerne nr. 79 »DFDS 11« og nr. 80 »DFDS 12«), med dimensionerne 144 fod × 31 fod 10 ½" × 12 fod 9" til en pris på 95.000 kr., og med levering 15. juni 1899. Samt en med dimensionerne 131 fod × 28 fod 4 ¼" × 11 fod 5", til en pris på 75.000 kr. og levering 31. juli 1899.

Endvidere var der skrevet kontrakt om leveringen af to fragtdampere med Helmsing & Grimm i Riga (nybygningerne nr. 81 »Katie« og nr. 82 »Dagmar«) med dimensionerne 290 fod × 42 ½ fod × 21 fod 10", med en bæreevne på 3.500 tons, en maskine på 20 ½ × 35 × 57 med 39 slag, til en pris på den første damper på 520.000 kr., med levering den 15. oktober, og en pris på den anden damper på 525.000 kr., og til levering den 15. december 1898.

Møller der havde rendt ledelsen kraftigt på dørene om sin løn, i forhold til Åmund Jensen, fik nu endelig sin lønforhøjelse på 1.000 kr. til 8.000 om året, og var nu sidestillet med Åmund Jensen, dog uden dennes forbedrede pensionsforhold.

Hvad maskinchef Lundquist angik, ønskede man at optage Lundquists forhold, til en nærmere forhandling.

I januar blev der fremlagt en skrivelse fra De Samvirkende Fag- og Arbejderforeninger (Fællesorganisationen) fra den 18. december med opsigelse af den, under den 29. juli 1896, med nævnte forening afsluttede overenskomst, til ophør 1. april 1899. Der skulle således forhandles igen, og det var fortsat værftet, der som eneste virksomhed, stod for disse forhandlinger.

I februar ønskede kedelmester R. Boots at forlade sit job den 1. maj, og rejse tilbage til England, og man vedtog derfor at bevilge ham 10 £ til hjælp til flytning.

I marts fik skibsbygmester C.L. Blum et løntillæg på 360 kr. årligt fra den 1. april at regne.

Ligeledes bevilgedes der et beløb på 2.000 kr. til anskaffelse af en større kørekran, der skulle køre på et skinneanlæg ved dokken. Formålet var at spare de store omkostninger, med den stadigt voksende reparationsvirksomhed, der var ved at skulle forhale skibene mellem værftets nuværende kran og dokken.

I april kunne formanden fremlægge en ny overenskomst mellem de Samvirkende Fag- og Arbejderforeninger (Fællesorganisationen) og værftet, gældende til 1. april 1901 med 3 måneders forudgående opsigelse. Noget køb havde værftet måtte give, idet smedene opnåede at få en forhøjelse på 3 øre i timen, til 30 øre/time, samt en arbejdstidsnedsættelse til 58 timer/uge.

Arbejdernes Alderdoms- og Forsørgelseskasse skulle desuden overgå til arbejdernes egen organisation, og altså i fremtiden køres af Fællesorganisationen.

Der forelå også en ansøgning fra riggkammermand Hansen der ønskede at forlade sit job på værftet den 1. juni. Til baggrund for sin ansøgning om en ekstra pension, lægger han sit svigtende helbred, samt det forhold at han trods sine 59 år, har 6 ukonfirmerede børn.

I juni besluttede man at give den nye kedelmester E. Nielson en løn på 70 kr. om ugen fra den 1. maj.

Ligeledes besluttedes det, efter Lundquist død, at ansætte E. Allerup, som bestyrer af maskinafdelingen til en årlig gage på 5.000 kr.

Værftets kasserer S. Svedstrup havde fået tilladelse til at forlade sin stilling til den 1. juli, og man havde derfor ansat H. Lindahl Hoest som kasserer fra den 1. juli, med en årlig begrundelsesgage på 2.100 kr.

Der forelå endvidere en ansøgning fra byens Good Templar Orden (afholdsbevægelse) om at tegne aktier til en ny logebygning, og da man godt ville støtte foreningen,



I industrialiseringens første år var alkoholisme et betydeligt problem blandt arbejdere med hårdt fysisk arbejde. Det gav derfor god mening at værftet støttede en af tidens største afholdsbevægelser N.I.O.G.T. (Nordisk International Order Of Good Templars). Bevægelsen havde sine rødder i USA, men vandt i 1900-tallets begyndelse stor udbredelse i Norden. Billedet er fra et møde i Helsingør-logen omkring 1910.

besluttedes det at man tegnede sig for 100 aktier a 10 kr. i alt 1.000 kr.

I juli forelå der et tilbud fra Lundquists arvinger, om at sælge værftet eneretten på fabrikation og forhandling i Danmark, af den af Lundquist patenterede forvarmer til en pris på 25.000 kr. Bestyrelsen besluttede ikke at afkøbe patentet, men overlod i stedet til Bindsbøll at træffe en aftale med arvingerne, enten på baggrund af de bestående forhold, eller ved at afslutte en kontrakt på patentets benyttelse, for et begrænset tidsrum.

I henhold til overenskomsten med De Samvirkende Fagforeninger den 5. april skulle arbejderne overtage Alderdoms- og Forsørgelseskasse og de indestående beløb skulle

derfor udbetales i to terminer 1. juli 1899 og 1. juli 1900, men således at de deltagere der havde under 100 kr. på kontoen fik udbetalt hele beløbet den 1. juli 1899, og at de der havde beløb på 100 kr. og der over, kunne få det resterende beløb den 1. juli 1900.

Med hensyn til den lovpligtige ulykkesforsikring af 7. juni 1898, besluttede man indtil videre, selv, for resten af det indeværende driftsår, at overtage risikoen ved arbejdernes forsikring. Således at der skulle henlægges til et ulykkesforsikrings fond 1 % af den fra 15. januar til 30. juni udbetalte arbejds løn på i alt 5.066,02 kr.

Til afklaring af bestyrelses honoraret havde L. Nissen følgende forslag til en lovændring: »Bestyrelsesrådet honoreres som i § 23b angivet, dog at rådet, (her direktøren ikke medregnet) uden hensyn til nettoudbyttets størrelse, har krav på et vederlag på mindst 7.000 kr. årligt.«

I september forelå det reviderede regnskab for driftsåret 1898-1899, og det udviste en total fortjeneste på 338.628,35 kr. Hvoraf det blev besluttet at 100.461,19 kr. skulle afskrives på værftets ejendom, og at resten 238.167,16 kr., skulle fordeles på følgende måde. En dividende til aktionærerne på 1 + 5 % eller 126.000 kr., tantieme ifølge loven på 13.249,40 kr., til reservefonden 9.000 kr., og at resten 8.917,76 kr. skulle overføres til næste regnskabsår.

Der skulle på generalforsamlingen foretages valg af et Bestyrelsesmedlem i stedet for L. Nissen som efter tur fratrådte. Endvidere ændrede man den tidligere regnskabsbetragtning af modelkontoen, fra at være et

aktiv, til i fremtiden at belaste omkostningerne direkte på det pågældende arbejde, og således, at man ved mindre årlige afskrivninger, efterhånden fik bragt denne konto ud af regnskabet.

Man drøftede også Nissens forslag til bestyrelses honorar, og man enedes om at ændre Nissens forslag der gik ud på et vederlag af mindst 7.000 kr. som ville være at fordele med 2.000 kr. til formanden, og 1.000 kr. til hvert af de øvrige medlemmer, derhen, at der kun skulle bevilliges 6.000 kr. som skulle fordeles ligeligt mellem bestyrelsens medlemmer, idet formanden, udover dette, skulle oppebære et beløb på 1.000 kr. fra den årlige drift.

Det vedtages derfor at indbringe et forslag om følgende tilføjelse til lovens § 20. »Bestyrelsesrådet honoreres som i § 23b angivet, dog således at rådet (ikke direktøren) uden hensyn til netto udbyttets størrelse har krav på et vederlag af mindst 6.000 kr. årligt.«

Der forelå også en skrivelse fra revisoren major Wright, hvori han henstillede til bestyrelsen at forhøje honoraret til revisorerne, der p.t. var 1.500 kr., således at deres honorar i fremtiden ville blive på 2.000 kr. eller 1.000 kr. til hver.

Rosenstand kunne meddele at der havde været en henvendelse fra Arbejdsgiverforeningen der gik ud på, om værftet ville yde et bidrag til foreningen, til de store udgifter der var kommet på grund af den løbende lockout.

Da Arbejdsgivernes Fællesorganisation om ikke just direkte, da man aldrig havde væ-

ret medlem, så dog indirekte havde været til gavn for værftet, så vedtog man at bidrage med 1.500 kr. en gang for alle. Idet værftet, som uorganiseret, ikke var underlagt den store »lockout«, og derfor kunne fortsætte arbejdet som hidtil.

Fra bestyrelsen i Alderdoms- og Forsørgelseskassen forelå en indstilling om, at der af kassens reservefond kunne ydes en engangs-understøttelse til alle de medlemmer, som indenfor den periode som kassen havde eksisteret, havde pådraget sig betydelige legemsbeskadigelser i værftets tjeneste, såsom et mistet øjne m.m. Bestyrelsen vedtog at se på de enkelte sager, og bevilgede et beløb på 8.250 kr. til formålet.

Den 27. september 1899 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på Rosenstands forslag valgtes overretssagfører Paludan til dirigent.

Rosenstand afgav beretning om selskabets virksomhed i det forgangne år, og derunder afleverede arbejder og nye kontrakter, og herunder om overenskomsten med De Samvirkende Fagforeninger der nu løb til den 1. april 1901. Formanden oplyste derefter at regnskabet, når der var afskrevet 100.0641,19 kr. på værftets ejendom, sluttede med et nettooverskud på 238.167,16 kr., og foreslog derefter den fordeling som var beskrevet i det trykte regnskab.

Som tidligere nævnt havde man den 7. juli 1898, ophævet Alderdoms- og Forsørgelseskassen, og ved den afsluttede overenskomst med fagforeningerne var man blevet enige om, at udbetale det indestående beløb i 2 terminer den 1. juli 1899 og den 1. juli 1900. I anledning af den nye lov om arbejdernes

ulykkesforsikring, havde bestyrelsen besluttet at værftet indtil videre selv tog denne risiko, ved at henlægge 1 % af den udbetalte arbejds løn i stedet for de 10.000 kr. der var krævet af ulykkesforsikringen, hvilket beløb, efter bestyrelsens skøn, ville være tilstrækkeligt til dækning af indtrufne ulykkestilfælde. Regnskabet blev derefter vedtaget i den foreliggende form, og enstemmigt godkendt. Dirigenten oplæste derefter bestyrelsens forslag til en lovændring af § 20. Der uden hensyn til nettofortjenesten skulle give bestyrelsen et vederlag på mindst 6.000 kr. årligt.

Forslaget kunne ikke komme til endelig afstemning idet det fornødne antal stemmer, ikke var til stede, og der skulle derfor afholdes en ekstraordinær generalforsamling

Prøveafstemningens udfald var dog en enstemmig vedtagelse.

Der var derefter til valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for L. Nissen som efter tur fratrådte, Nissen blev enstemmigt genvalgt ligesom revisorerne Wright og Kås.

Årets tal bag regnskabet i 1898-1899 var følgende:³⁶

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.133.582,32 kr.
Reparationer	1.048.282,75 kr.
Dokker	73.177,54 kr.
Beddingen	16.333,88 kr.
I alt	3.271.376,49 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.903.544,48 kr.
-------------	------------------

Reparationer	653.589,50 kr.
Dokker	22.660,83 kr.
Beddingen	9.580,66 kr.
I alt	2.589.375,47 kr.

Gevinst	682.001,02 kr.
Driftsomkostninger	344.045,80 kr.
Afskrivning	100.461,19 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 237.494,03 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	673,13 kr.
	+ 237.494,03 kr. =
	238.167,16 kr.
Reservefond	90.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Reparationer	173 skibe
Bruttoomsætning	1.048.282,75 kr.
Nettoomsætning	653.589,59 kr.
Gevinst	394.693,25 kr.
60,4 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 976 i slutningen af året 1073, udbetalt løn 1.030.505,65 kr., pr. mand pr. år 1.055,85 kr.

Nybygninger 7 stk. bruttotonnage 7.718,16.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 3.875 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 24 stk. med 26.549 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 3 stk. med 1.341 m² hedeblade.

Et godt år, med en stabil beskæftigelse, samt stigende indtjening, og igen plads til en større afskrivning på værftets ejendom, med fortsat god fortjeneste på reparationer.

1899-1900

Arbejderkantine.

Kontorbygning. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, B&W

Den 20. oktober 1899 afholdtes der en ekstraordinær generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København med højesteretssagfører H. Paludan som dirigent. Formålet var en afstemning om bestyrelsens forslag til bestyrelsesonorar.

En hr. Aschcliner havde et ændringsforslag der gik ud på, at tilføjelsen skulle flyttes til § 17 efter første linje, i stedet for § 20. Hvilket ville gøre vederlaget variabelt i forhold til overskuddet. Efter den efterfølgende diskussion, trak Aschcliner dog sit forslag tilbage. Der blev dog begæret skriftlig afstemning, og her blev der afgivet 164 stemmer, med 158 for forslaget, og 6 imod, hvorefter forslaget var vedtaget

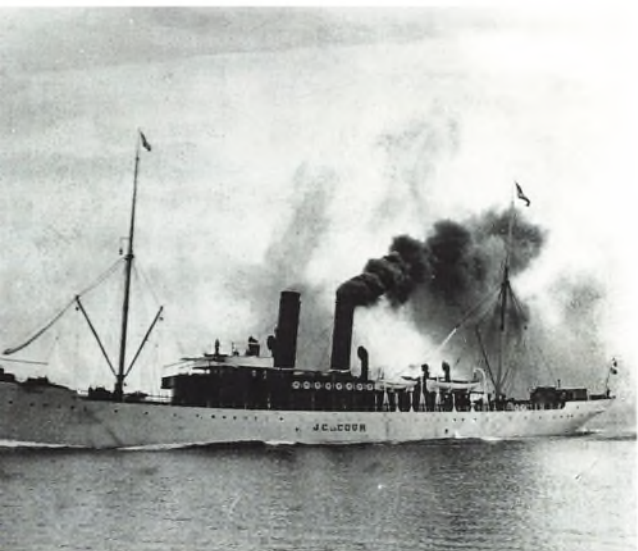
I november blev der oprettet en ny kontrakt om levering af en passagerdamper til Dampskibsselskabet Bore i Åbo, (nybygning nr. 83 »Bore II«), med dimensionerne 180 fod x 28 fod x 14 fod 5" fod, til en fart på 12 ½ knob, og til en pris på 468.000 kr., med levering den 16. september 1900.

Endelig blev Riggermester R. Hansen ansøgning behandlet, og det blev vedtaget at yde ham en årlig sum på 300 kr., til hjælp til ham selv, hans kone, og hans 6 ukonfirmerede børn, beløbet skulle udbetales med halvdelen den 1. januar og den 1. juli. Fn ydelse der skulle afholdes af Alderdoms- og Forsørgelses-kassens fond.

Teknisk Skole fik ligeledes et bidrag på 100 kr. til det nyoprettede skibsbygger-kursus.

Endvidere var der afsluttet kontrakt med tørmester L. Søgård om opførelsen af en kantine for arbejderne. At stille kantineforhold til rådighed, var en del af den overenskomst der, den 5. april, var afsluttet med fagforeningen. Prisen ville andrage 4.200 kr., og nu var det altså slut med at spise sin mad på beddingen, eller ved filebænken.

I januar blev der afsluttet kontrakt med DFDS om en fragt- og passagerdamper til ruten Esbjerg-Parkstone, (nybygning nr. 84 »J.C. La Cour«), med dimensionerne 270 fod x 36 fod 6" x 16 fod 4", og en fart på 15 knob, til en pris på 970.000 kr., og levering den 31. december 1900.



*Frugt- og passagerdamperen
»J.C. La Cour«, 1901.*

I februar havde man igen, enkefrue Lundquists pensionsandragende, til fornyet behandling, men man besluttede først at se på pensionen, når kontrakten om forvarmeren var afsluttet. Formentlig ønskede bestyrelsen at have lidt at handle med, når de skulle de skulle aftale prisen på patentet.

I april forelå der et skitseprojekt på en ny kontorbygning, som man besluttede hurtigst muligt at få opført.

I juni var der afsluttet kontrakt om en skrue-fragtdamper med Dampschifferederi af 1889 i Hamburg, (nybygning nr. 85 »Wellgrunde«), med dimensionerne 300 fod 9" x 40 fod 10" x 18 fod 9", en maskine på 800 ihk, og med levering den 31. marts 1901, til en pris på 548.000 kr.

Det vedtoges også at opføre den nye kontorbygning i henhold til de, af arkitekt Grundtz-mans, fremlagte tegninger og overslag.

I juli vedtages det, på baggrund af forhandlinger med DSB, og efter en forudgående licitation, at overtage bygningen af en hjul-dampfærge (nybygning nr. 86 »Strib«) til DSB, til ruten over Storebælt, til en pris på 355.000 kr.

Man beslutter også at lade muremester E. Wallin udføre den nye kontorbygning til en pris på 46.683 kr. Ligesom det besluttedes at gøre brug af tilbuddet fra firmaet Bruun & Sørensen i København, på et varme- og ventilationsanlæg, til en pris 7.700 kr. med 2 års garanti. En lidt anden kvalitet og pris end arbejderne nye kantine.

I august kunne Rosenstand oplyse, at værftet den 19. juli var tiltrådt den i marts oprettede overenskomst med Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund indenfor jernindustrien, på den betingelse, at den bestående normal-løn skulle forblive uændret, samt at de nu-gældende regler for overarbejde blev bibeholdt, og at de i arbejdsreglementet, og de for faget særlige overenskomster vedrørende akkordarbejde, blev opretholdt. Den pågældende overenskomst var da også vedtaget af B&W, og begge foreninger af fabrikanten i jernindustrien, samt af mesterforeningen i jernindustrien.

I september blev det reviderede regnskab for 1899-1900 fremlagt. Regnskabet udviste et bruttooverskud på 355.776,28 kr. hvoraf det blev besluttet at afskrive 86.821,38 kr. på værftets ejendom. Resten 268.954,90 kr. blev det vedtaget at fordele på følgende måde. Til aktionærerne 5 + 1 ½ % i dividende, eller 136.500 kr., til tantieme iflg. Loven 15.503,71 kr., 110.000 kr. til reservefonden, til funktionærer og hustruers pensionsfond 5.000 kr., og til næste års regnskab 1.951,19 kr., der skulle endvidere foretages valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Høst som efter tur fratrådte.

Der blev også fremlagt en ny kontrakt dateret den 12. august om den på forrige møde nævnte dampfærge til DSB (nybygning nr. 86 »Strib«). Færgen skulle leveres den 12. juni 1901, og var af dimensionerne 166 fod x 26 fod 6" x 12 fod 9", med en dampmaskine på 550 ihk, og en pris på 355.000 kr.

Fra B&W var der blevet fremlagt et forslag til samarbejde med følgende indhold: »B&W og HJM beslutter et samarbejde i arbejderspørgsmål for at søge ensartede arbejdsforhold for de respektive skibsværfter og værksteder gennemført, og for at bistå hinanden under alle væsentlige forhandlinger med arbejdernes organisationer. Det er desuden deres hensigt i forening at søge samvirke med andre arbejdsgivere i alle arbejderspørgsmål, hvor dette med nytte lader sig gøre, samt at undersøge om en hensigtsmæssig tilknytning til Dansk Arbejdsgiver og Mesterforening lader sig gennemføre.« Det blev vedtaget at svare B&W, at man forinden tiltrædelse til en sådan beslutning, ønskede en forhandling om de pågældende forhold, samt at bestyrelsen havde overdraget de videre forhandlinger til direktør Bindesbøll og kontorchef Jensen.

Den 28. september 1900 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på forslag af formanden valgtes H. Paludan til dirigent. Rosenstand aflagde derefter beretning, og fremlagde regnskabet for det forløbne driftsår. Hvilket blev godkendt. Til bestyrelsen genvalgtes Høst, og til revisorer genvalgtes Wright og Kås.

Årets tal bag regnskabet i 1899-1900 var følgende:³⁷

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.251.786,47 kr.
Reparationer	1.201.620,58 kr.
Dokker	74.713,40 kr.
Beddingen	15.892,22 kr.
I alt	3.544.012,67 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.004.911,82 kr.
Reparationer	772.975,66 kr.
Dokker	28.172,29 kr.
Beddingen.	12.286,87 kr.
I alt	2.818.346,64 kr.
Gevinst	725.666,03 kr.
Driftsomkostninger	378.807,51 kr.
Afskrivninger	86.821,38 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 260.037,14 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	8.917,76 kr.
	+ 260.037,14 kr. =
	268.954,90 kr.
Reservefond	110.000,00 kr.
Dividende	136.500,00 kr.
Reparationer	182 skibe
Bruttoomsætning	1.201.620,58 kr.
Nettoomsætning	772.975,66 kr.
Gevinst	428.644,92 kr.
55,5 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 1022 i slutningen af året 1047, udbetalt løn 1.099.636,17 kr., pr. mand pr år 1.075,96 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 6.765,62.

Antal afleverede marinemaskiner 3 stk. på 2.700 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 16 stk. med 13.810 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 16 stk. med 5.274 m² hedeblade.

Igen et godt år, med god beskæftigelse og indtjening, og med pæne afskrivninger og henlæggelser.

1900-1901

Maskinværkstedet, kontorbygningen og »Gammel dok« får el. Overenskomst med Mesterforeningen i jernindustrien. Trykluft. Pensionskasse for funktionærer, samt sagen om nr. 84 »J.C. la Cour«

I november var der afsluttet en ny kontrakt om en fragtdamper med H.C. Horn i Slesvig, (nybygning nr. 87 »Konsul Horn«), med dimensionerne 315 fod x 45 fod x 22 fod 1", på 4.000 tons dw, til en fart på 9 ½ knob lastet, og en pris på 685.808 kr., med levering den 31. august 1901.

Samt om en fragtdamper med C.K. Hansen København, (nybygning nr. 88 »Flynderborg«), med dimensionerne 250 fod x 36 fod x 19 fod 6", en bæreevne på 2200 tons dw, fuldt lastet, til en fart på 8 ¾ knob, og til en pris på 440.000 kr., med levering den 29. november 1901.

Det vedtoges igen at bevillige Teknisk Skole et bidrag på 100 kr. til det oprettede skibsbygger kursus. Ligesom det bevilgedes direktøren at udbetale inspektør Johansen og skibsbygmester Blum et gratiale på tilsammen 500 kr.

I december vedtages det at acceptere et tilbud fra Th. Thrige i Odense på elektrisk belysning i den nye kontorbygning og maskinafdelingen, samt el-arbejdet i forbindelse med en omlægning til motordrift for pumpe i den gamle dok.

Det hele til en pris på 24.600 kr.

I januar forelå der en skrivelse fra den 31. december 1900 fra De Samvirkende Fag og Arbejderforeningen indeholdende en opsigelse af overenskomsten af 6. april 1899. Samt fra Dansk Smede- og Maskinarbejder forbund hvor overenskomsten indenfor Jernindustrien af marts 1900 blev opsagt. Begge til ophør 1. april 1901.

Fra bestyrelsen for værftets Alderdoms- og Forsørgelseskasse lå en meddelelse fra den 24. december om at kassen havde afsluttet sine forpligtelser, og at restsummen på 43.663,34 kr., ville blive overdraget til pensjonskassen for funktionærer og hustruer ved HSM. Det sidste ville bestyrelsen dog foreløbigt overveje.

I februar kunne der fremlægges en kontrakt på en fragtdamper med Damskibsselskabet »Karin« i Helsingborg, (nybygning nr. 89 »Marie«), med dimensionerne 290 fod × 42 fod 6" × 21 fod 10", og på 3.500 tons dw, til en fart på 8 ¾ knob, og levering den 7. januar 1902, til en pris på 549.000 kr.

Det var åbenbart rygtedes at værftet fik elektricitet, for Teknisk Skole så nu chancen for at opnå det samme ved at koble sig på værftets elværk. De fik da også tilladelsen, mod at de opsatte en måler, og med det forbehold at de kunne blive frakoblet, hvis de var til gene for værftet.

I marts anskaffede man, som en følge af udvidelsen af maskinværkstedet, en kørekran, til en pris på 12.000 kr.

Rosenstand kunne ligeledes meddele at værftet nu havde tiltrådt en overenskomst med



Hovedbygningen langs Alléen (Allégade) omkring 1901.

Mesterforeningen i Jernindustrien, B&W, Flydedokken og Vulcan i Maribo, om at stå sammen under forhandlingerne med arbejderorganisationerne, når overenskomsten fra den 6. april 1899 og hovedoverenskomsten i Jernindustrien udløb.

I april fik værftet sit første trykluftanlæg i skibsbyggeriet til nitning, prisen var på hele 20.000 kr., og man havde store forventninger til hvilke besparelser det kunne give på arbejdslønnen.

Der var også afsluttet kontrakt om bygning af en fragtdamper med Deutsche Levante Linie i Hamborg (nybygning nr. 90 »Enos«) med dimensionerne 280 fod × 40 fod 4" × 20 fod 9", lastet 3125 tons, med en fart på 9 knob, til levering den 1. april 1902, og til en pris på 595.000 kr. Ordrebogen var nu godt fuld.

I juli fremlagdes der atter en kontrakt i Nordtyskland, denne gang med H.M. Gehrckens i Hamborg om bygning af 2 fragtdampere 1) (nybygning nr. 91 »Piteå«) med dimensionerne. 223 fod 6" × 32 fod 10 ½" × 15 fod

10 ½”, og bæreevne på 1430 tons dw., til en fart på 9 ¼ knob, og til levering den 3. juni 1902, til en pris på 316.000 kr. 2) (nybygning nr. 92 »Luleå«) med dimensionerne 240 fod × 35 fod × 17 fod, og en bæreevne på 1930 tons dw, og en fart på 9 knob, til levering den 31. august 1902, til en pris 355.000 kr.

Det blev endeligt vedtaget at overføre Alderdoms- og Forsørgelseskassens formue på 44.500 kr., til den nyoprettede pensionskasse for funktionærer og mestre på HSM.

I august forelå en kontrakt om levering af en dampfærge, med 2 uafhængige drivskruer med De Danske Statsbaner (nybygning nr. 93 »Helsingborg«), og dimensionerne 177 fod × 32 ½ fod × 14 fod 1”, en maskine på 800 ihk, og til levering den 1. november 1902., til en pris på 410.000 kr.



Færgen »Helsingborg«, senere »Glyngøre«, på vej ind i Helsingør havn ca. 1902.

Senere i august blev regnskabet for 1900-1901 fremlagt. Regnskabet viste en brutto fortjeneste på 336.773,74 kr. Hvoraf det blev det besluttet at afskrive 59.694,82 kr. på værftets ejendom. Hvorefter resten 277.078, kr. blev fordelt med 5 + 1 % eller 126.000 kr. i dividende, tantieme iflg. loven 17.012,77 kr., reservefonden 70.000 kr., konti for løbende garantier 50.000 kr., funktionærer og mestres pensionsfond 5.000 kr., Samt til næste års regnskab 9.066,15 kr. Karberg var på valg til generalforsamlingen, idet han skulle »gå efter tur«.

I september måtte man afholde et ekstraordinært bestyrelsesmøde, i anledning af en kedelig sag som man havde kørende med DFDS, om nybygning nr. 84 »J.C. la Cour«, . Årsagen var at der nu fra DFDS forelå et ultimatum der krævede en kontant erstatning for forsinkelserne af skibet på 40.000 kr. Bestyrelsen vedtog at betale den foreslåede erstatning, under forudsætning af at den også omfattede den manglende bæreevne. Det kunne desværre se ud til at bæreevnen fortsat kunne volde besvær.

Den 24. september 1901 afholdes årets generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og H. Paludan valgtes til dirigent. Formanden aflagde beretning og oplæste derefter regnskabet. Efterfølgende måtte formanden dog besvare spydige spørgsmål da en aktionær forespurgte om garantifonden i virkeligheden var stor nok, når man havde sager som forsinkelsen af »J.C. La Cour« samt S/S Dorritsunds kæntring. Sidstnævnte der havde været til reparation på værftet, var kæntrret i forbindelse med reparationen. Regnskabet blev dog godkendt

Karberg genvalgte enstemmigt, ligesom revisorer Wright og Kås.

Årets tal bag regnskabet i 1900-1901 var følgende:³⁸

Bruttoomsætning:

Nybygninger	3.007.921,40 kr.
Reparationer	1.317.889,39 kr.
Dokker	85.274,67 kr.
Beddingen	15.265,98 kr.
I alt	4.426.351,44 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.765.922,72 kr.
Reparationer	859.593,68 kr.
Dokker.	23.823,66 kr.
Beddingen	11.403,60 kr.
I alt	3.660.743,66 kr.

Gevinst	765.607,78 kr.
Driftsomkostninger	430.942,45 kr.
Afskrivninger	59.694,82 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 275.127,73 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	1.951,19 kr.
	+ 275.127,73 kr. =
	277.078,92 kr.
Reservefond	70.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Løbende garantier	50.000,00 kr.

(Første gang der afsættes penge på denne konto.)

Reparationer	112 danske skibe. 47
udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	1.317.889,39 kr.
Nettoomsætning	859.593,68 kr.
Gevinst	458.295,71 kr.
53,3 % af nettoomsætning.	

Arbejdere i snit 1086 i slutningen af året 1904, udbetalt løn 1.145.266,78 kr. pr. mand pr. år, pr. mand 1.054,57 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 5.048,74.

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 5.800 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 26 stk. med 26.125 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 2 stk. med 216 m² hedeblade.

Trods god omsætning kun en mindre gevinst, som en følge af uheld og bøder, og det er fortsat reparationerne der har den gode dækning, men fortsat god beskæftigelse.

1901-1902

Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening. Mesterforeningen i Jernindustrien. Maskinværkstedet får opvarmning

I november kunne formanden meddele at værftet, i lighed med B&W, den 14. oktober var blevet indmeldt i Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening. Værftet havde nu ligesom arbejderne organiseret sig i en interesseforening, og var nu til gengæld fri for selv at være med i de direkte forhandlinger, men havde selvfølgelig heller ikke den direkte indflydelse på dem som tidligere.

Efter ansøgning fra maskinchef Allerup besluttede bestyrelsen at give ham en lønforhøjelse på 1.000 kr. om året fra den 1. november.

I december besluttede man, som sidste år, at give inspektør Johansen og skibsbygmester Blum et gratiale på i alt 500 kr.

Det blev ligeledes, på indstilling af maskinchef Allerup, besluttet at indkøbe en ny dampkedel til maskinafdelingens dampmaskine til 18.000 kr.

Året sluttede med en ordre, idet man skrev kontrakt med DSB om bygningen af en dobbeltskinnede dampfærge til overfarten Gedser-Warnemunde, (nybygning nr. 94 »Prins Christian«), til en pris på 1.020.000 kr., og levering den 1. september 1903. En stor kontrakt, og den første over millionen.

I februar kunne formanden meddele, at der den 13. januar var afsluttet en overenskomst mellem Mesterforeningen i Jernindustrien, skibsværfterne, Vulcan i Maribo og Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund, angående det fremtidige samarbejde på værkstederne, samt minimallønnen, en aftale der var bindende, indtil den blev opsagt af en af parterne med 3 måneders varsel, til ophør en 1. februar.

For minimallønnens vedkommende dog tidligst den 1. februar 1904. Der var nu skabt arbejdsro for de næste 4 år.

Der forelå også en forespørgsel fra dagbladet »Samfundet«, der fremtidigt skulle indgå som et blad for danske arbejdsgivere, om tegning af 5 % præference aktier. Det blev

vedtaget at værftet skulle støtte sagen med 1.000 kr.

I maj besluttede man at give kedelsmedemester Nielson et gratiale på 600 kr. som belønning for at han havde opfundet en metode, hvorved man ved brug af en nittemaskine, kunne udføre kantsamlinger af kedelbunde, til betydeligt lavere priser end værftet hidtil havde betalt.

En ansøgning fra formand Risbergs enke, der ønskede hjælp, til etablering af en mindre forretning blev belønnet med 200 kr. en gang for alle.

I juli var patentaftalen med afdøde maskinchef Lundquist enke, om forvarmeren udløbet den 1. juli, og det besluttes at forny den, dog på noget forbedrede betingelser.

Der fremlagdes også en kontrakt med Dampskibsselskabet Danmark i København, om bygningen af en skrue fragtdamper (nybygning nr. 95 »Rolf«), til levering den 1. april 1903, med en bæreevne på 3.200 tons, og med en fart, lastet, på 9 knob, til en pris på 478.000 kr.

I august fremlagdes regnskabet for driftsåret 1901-1902. Regnskabet viste en fortjeneste på 274.407,75 kr. Hvoraf det besluttes at anvende 56.859,06 kr. til afskrivninger på værftets ejendom, og resten 217.548,69 kr., besluttes det at fordele på følgende måde, 5 % + 1 % i dividende, i alt 126.000 kr., tantieme iflg. loven 10.348,25 kr., reservefonden 50.000 kr., garantier 25.000 kr., funktionærer og hustruers pensionsfond 5000 kr., og henlæggelse til næste regnskabsår 1.200,44 kr. I september besluttes det at imødekomme

maskinarbejdernes ønske om at få indlagt varme i maskinværkstedet. Varmeinstallati- onen ville koste ca. 10.000 kr., og pengene skulle tages fra reservefonden. Kantine, to- iletforhold, og varme i værkstedet, nye tider var på vej.

Der blev ligeledes fremlagt en kontrakt med Dampskibsselskabet »Vendila« i København, om bygningen af en fragtdamper (nybygning nr. 96 »N.F. Høffding«), med dimensionerne 247 fod 6" x 36 fod 10" x 18 fod 4", og til en fart på 9 ½ knob, med levering den 1. maj 1903, til en pris på 387.000 kr. Samt en kontrakt om bygningen af en fragtdamper, med dampskibsselskabet Norden i København, (nybygning nr. 97 »Nordstjernen«), med di- mensionerne 290 fod x 42 fod 6" x 21 fod 10", og en fart på 9 knob, med levering den 1. august 1903, til en pris på 528.700 kr.



Fragtdamperen »Nordstjernen« 1903.

Den 23. september 1902 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og overretssagfører H. Paludan blev valgt til dirigent. formanden aflagde beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, herunder afleverede arbej- der og oprettede kontrakter. Regnskabet for året blev derefter fremlagt, med den forde- ling der var besluttet på bestyrelsesmødet.

Rosenstand, som efter tur fratrådte, genvalg- tes enstemmigt, og til revisorer genvalgte Wright og Kiis. Efter generalforsamlin- gen blev det enstemmigt vedtaget igen at vælge dommer Rosenstand til formand for bestyrelsen.

Årets tal bag regnskabet i 1901-1902 var følgende:³⁹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.436.281,26 kr.
Reparationer	853.194,36 kr.
Dokker	43.581,58 kr.
Beddingen	8.497,55 kr.
I alt	3.341.464,75 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.115.427,87 kr.
Reparationer	573.580,87 kr.
Dokker	14.731,01 kr.
Beddingen	7.692,71 kr.
I alt	2.711.432,46 kr.

Gevinst	630.660,13 kr.
Driftsomkostninger	365.318,53 kr.
Afskrivning	56.859,06 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 208.482,54 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	9.066,15 kr.

+ 208.482,54 kr. =
217.548,69 kr.

Reservefond	50.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Løbende garantier	25.000,00 kr.
Reparationer	

74 danske skibe. 32 udenlandske skibe

Bruttoomsætning	853.194,36 kr.
Nettoomsætning	573.580,87 kr.

Gevinst	279.613,49 kr.
48,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 1099 i slutningen af året 1044, udbetalt løn 1.174.682,36 kr. pr. år, pr. mand 1.068,86 kr.

Nybygninger 6 stk. bruttotonnage 10.559,37.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 4.900 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 19 stk. med 24.651 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 1 stk. med 707 m² hedeblade.

Bruttotonnage var værftets højeste indtil videre, og gevinsten på nybygning var forbedret, reparationerne var fortsat givtige, og beskæftigelsen fortsat god.

1902-1903

Bæreevne endnu engang. Maskinværkstedet udvides. »En enke og 4 ukonfirmerede børn«

I november havde Ulstrup meddelt bestyrelsen, at han på grund af sygdom måtte trække sig fra sin plads i bestyrelsen. Ulstrup var den sidste af iværksætterne og havde siddet i bestyrelsen siden værftets start. Som hans afløser havde bestyrelsen besluttet sig for Peter L. Fisker (1862-1936), konsul og skibsreder for dampskibsselskabet »København« og »Østersøen«. Senere også for »Union«, »Ocean«, »Ingo« og »Dan«.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Harald Emil Høst, Peter L. Fisker, Laurits Nissen, Niels Jacobsen og Severin Claudius Wilken Bindesbøll.

De gode tider og værftets fremgang fik igen bestyrelsen til at rette tankerne mod en udvidelse af værftet, og det blev vedtaget at direktøren skulle fremkomme med sine forslag til en udvidelse.

I december blev Rosenstand indsat i den Vestindiske kommission, og formandsposten blev derfor indtil videre overdraget til kommandør N. Jacobsen.

I marts afgik værftets revisor, konsul Kiis, ved døden, og han blev efterfulgt af købmand Sophus Rasmussen, Helsingør.

I maj kom årets første kontrakt, om bygningen af en fragtdamper (nybygning nr. 99 »Tholma«), for P. Thommesen & søn, i Arendal, med dimensionerne 278 fod 6" × 40 fod 4" × 20 fod 7 1/2", til en fart på 9 knob, til levering inden udgangen af marts 1904, og til en pris på 440.000 kr.

Desværre var der opstået nogle problemer med det i september 1901 leverede skib »Konsul Horn« til rederiet »Horn« i Lybæk. Idet man var uenige om skibets forventede bæreevne, samt om den evt. erstatning der måtte tilkomme rederiet, og da man ikke kunne blive enige, havde man, i henhold til kontrakten, henvist sagen til en voldgift.

Værftet havde derefter krævet at voldgiften skulle falde i 2 punkter nemlig:

1. Hvorvidt værftet, under de foreliggende omstændigheder var berettiget til at lade bæreevnen kontrollere fra begge sider, eller om den af rederen foretagne kontrol var tilstrækkelig.
2. Hvorvidt der tilkommer rederen erstatning og i hvilket omfang. Efter at advokaterne havde været inde over sagen besluttede man dog at frafalde kravene og acceptere voldgiftens afgørelse. Ja, den bæreevne, den bæreevne.

I juni blev der skrevet kontrakt med William Hansen i Bergen, om bygningen af en fragtdamper (nybygning nr. 98 »Dana«), med dimensionerne 203 fod × 30 × 13 fod 3", på 980 tons dødvægt, til en pris på 198.000 kr., og til levering november 1903.

Kasserer H.L. Holst fik, efter ansøgning, forhøjet sin gage til 3.000 kr.

I august kunne Bindesbøll fremlægge en plan over de nye fundamenter, til kran skinnerne ved maskinværkstedets udvidelse, udarbejdet af ingeniør Wolf Købehavn, der samtidig havde indhentet priser for dette arbejde hos nogle tyske fabrikker.

Arbejdet kunne leveres til en pris på 18.000 kr., for det samlede arbejde, men leverancen kunne også tilbydes til kun 15.000 kr. uden nitning. Hovedsageligt på grund af af den lave todsats. Man vedtog derfor den sidstnævnte løsning.

En sag, om en dårlig støbning af skruen til J.C. la Cours, med DFDS havde givet anledning til at rederiet havde stillet et erstatningskrav, på 28.478,50 kr., som kompensaa-

tion, for den tid skibet havde opholdt sig på værftet for at få en ny skrue. Selvom værftet ifølge kontrakten var fritaget for denne erstatningspligt, blev man alligevel enige om at tilbyde 15.000 kr. for at bevare det gode kundeforhold.

I august forelå en ansøgning fra afdøde rigermester K. Hansens enke om en pension, til hende selv og hendes 4 ukonfirmerede børn. Man vedtog indtil videre at betale hende en understøttelse på 200 kr. om året som skulle udredes af pensionskassen.

Det årlige regnskab for driftsåret 1902-1903 blev også fremlagt. Regnskabet udviste en total fortjeneste på 342.575,99 kr., hvoraf man besluttede at anvende 76.422,92 kr. til afskrivning på værftets ejendom. Samt at foreslå resten 266.153,07 kr. fordelt på følgende måde, med 5 % + 1 % eller 126.000 kr. i dividende, tantieme i følge. loven på 15.995,26 kr., reservefonden 100.000 kr., løbende garantier 15.000 kr., pensionskassen for funktionærer og hustruer 5.000 kr., og resten 4.157,81 skulle overføres til næste års regnskab. Kommandør Jacobsen, der gik efter tur, var på valg Ligesom P. Fisker der var kommet i bestyrelsen i stedet for Ulstrup.

Den 25. september 1903 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på forslag af formanden valgtes overretssagfører H. Paludan til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, derunder afleverede arbejder og indgåede kontrakter, og formanden oplæste regnskabet. Regnskabet var der dog ikke fuld enighed om, idet bagermester Øhrenslærer og Chr. E. Martinsen fremsatte forslag om at

hæve dividenden til 7 %. Forslaget gik der-
 efter til en afstemning, hvor der var 211 nej
 stemmer til forslaget og kun 3 ja stemmer
 for det. Hvorefter bestyrelsens forslag blev
 vedtaget. Derefter var der valg til bestyrel-
 sen hvor Jacobsen blev genvalgt og Fisker
 nyvalgt. Lige som S. Rasmussen og Wright
 blev nyvalgt og genvalgt som revisorer.

Årets tal bag regnskabet i 1902-1903 var
 følgende:⁴⁰

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.312.627,84 kr.
Reparationer	959.198,06 kr.
Dokker	54.304,76 kr.
Beddingen	7.113,39 kr.
I alt	3.333.244,05 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.986.607,95 kr.
Reparationer	596.401,24 kr.
Dokker	16.400,14 kr.
Beddingen	6.677,73 kr.
I alt	2.606.087,06 kr.

Gevinst	727.156,99 kr.
Driftsomkostninger	392.093,81 kr.
Afskrivninger	76.422,92 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 264.952,63 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	1.200,44 kr.
	+ 264.952,63 kr. =
	266.153,07 kr.
Reservefond	100.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Løbende garantier	15.000,00 kr.
Reparationer	

88 danske skibe. 39 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	959.198,06 kr.
Nettoomsætning	596.401,24 kr.
Gevinst	362.796,82 kr.
60,8 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 1049, i slutningen af året
 1126, udbetalt løn 1.115.714,96 kr. pr. år, pr.
 mand 1.063,60 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 7.837,79.

Antal afleverede marinemaskiner 7 stk. på
 6.000 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 22 stk. med
 25.808 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 2 stk. med 1.621
 m² hedeblade.

Pæne afskrivninger og henlæggelser, men
 fortsat med nogle dumme produktionsuheld,
 fortsat høj beskæftigelse, og rimeligt med re-
 parationer.

1903-1904

Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring. Tilskud til øjenlæge. Strejke og lockout

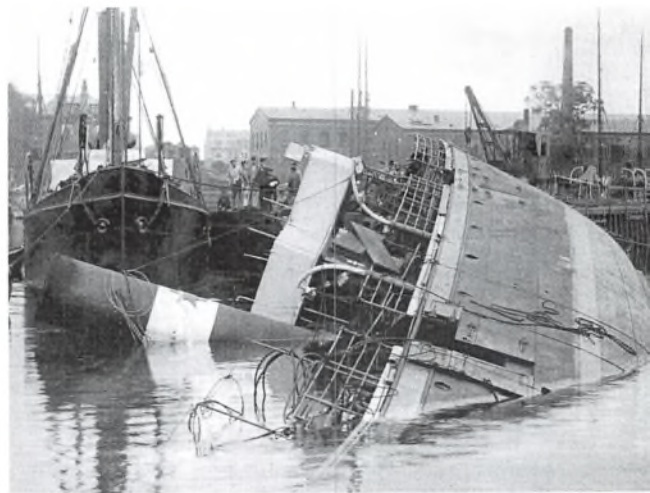
I oktober vedtog man på indstilling fra Bindebøll at bevilge snedkermester K. Petersen og kedelsmedemester O. Nielson et beløb på henholdsvis 500 og 600 kr. til en uddannelsesrejse i værftets interesse.

Det blev også, igen i år, besluttet at betale inspektør Johansen og skibsbygmester Blem et gratiale på 500 kr.

Endelig var der kommet en mindre ordre på en fragt- og passagerdamper (nybygning nr. 100 »Christianssted«) til Det Vestindiske Kompagni i København med dimensionerne 140 fod x 24 fod 6" x 10 fod 6", til en fart på 9 knob, og til levering den 1. april 1904, til en pris på 163.000 kr.

I november besluttede man alligevel at tegne en ulykkesforsikring for arbejderne. Idet man valgte at forsikre sig mod den store ulykke, ved at tegne en katastrofe-forsikring hos arbejdsgivernes ulykkesforsikring, med en selvrisiko på 15.000 kr. pr. ulykkestilfælde. Imod en årlig præmie på 0,50 kr. pr. mand, beregnet ud fra 300 arbejdsdage.

I december blev smedeforbundets overenskomst, der var opsagt fra januar 1902, forlænget til februar 1906 på samme minimalønsbetingelser, dog således at minimallønnen for de unge svende var forhøjet fra 30 øre til 31 øre fra 1. februar 1904. Man må



Frugtdamperen »M. Davidsen« kæntrede under søsætningen. Skibet blev bjærget, repareret og afleveret 1891.

sige at lønnen ligger rimelig fast i de år, hvilket måske var medvirkende til et lidt uroligt arbejdsmarked.

I januar vedtog man at yde et tilskud på 500 kr. til øjenlæge Norman Hansens klinik, idet værftets arbejdere havde haft meget gavn af klinikken.

I februar forelå der en ansøgning fra forhenværende nittermester Niensens far, om at få en årlig understøttelse til sin søn. Der efter at have været ansat som mester i 12 år på værftet, nu pga. sygdom, var blevet anbragt på et sindssygehospital. Der blev bevilget 300 kr. som skulle betales af pensionskassen.

I marts kom der endelig gang i kontraheringen, med en god ordre til DFDS, om bygningen af to passager- og frugtdampere (nybygning nr. 101 »Limfjorden« og nybygning nr. 102 »Ulv Sund«) den første med dimensionerne 160 fod x 25 fod 9" x 11 fod 2", til en

fart på 10 ½ knob, og til levering den 30. juni, og den anden med dimensionerne 142 fod × 23 fod × 9 fod, og til en fart på 9 ½ knob, og til levering den 16. august, til en pris på henholdsvis 238.000 kr. og 168.500 kr.

Der havde den 29. februar været en arbejdsnedlæggelse, af samtlige nittere, stemmere, bore og forholdere, da man ikke kunne blive enige om fortolkningen af en akkord. Arbejdet var dog blevet genoptaget den efterfølgende mandag.

Den 21. marts forekom der en ny arbejdsnedlæggelse, denne gang var det skibs- og modelsnedkerne, der havde nedlagt arbejdet, for at fremtvinge en forhøjet timeløn samt en forbedret priskurant. Man aner en vis uro blandt arbejderne, måske på grund af den i lang tid fastlåste timeløn.

I april væltede det lige frem ind med nye ordrer, idet man skrev en stor kontrakt med dampskibsselskabet »Vendila« i København, om bygningen af 3 fragtdampere, (nybygning nr. 103 »J.D.S. Adolph«, nybygning nr. 104 »Alfred Hage« og nybygning nr. 105 »T.M. Werner«), hver med dimensionerne 247 fod 6" × 37 fod 4" × 18 fod 4", og til en fart på 9 ½ knob lastet, til levering henholdsvis oktober, november 1904, og marts 1905, og til en samlet pris på 1.115.000 kr. En god ordre med mulighed for at lave en slags sericbyggeri.

I maj modtog værftet et forslag fra Sammenlutningen i Jernindustrien, om at lockouten samtlige arbejdere på værftet fra den 20. maj, hvis skibs- og modelsnedkerne, der nu strejkede på 6. uge, ikke inden denne dato, havde genoptaget arbejdet. B&W, Københavns

Flydedok, Vulcan i Maribo, og Foreningen af Fabrikanter i Jernindustrien i København og provinsen, ville derefter tilslutte sig lockouten fra den 3. juni, hvis lockouten i Helsingør ikke havde tilstrækkelig virkning. Efter en længere diskussion og overvejelse af situationen i bestyrelsen, besluttede man, da man ikke kunne gå ind på snedkernes betingelser, at lade Jernindustriens Sammenlutning gå videre med sagen. Det kom dog ikke så vidt, idet snedker konflikten blev afsluttet den 16. maj, og snedkerne måtte genoptage arbejdet på den samme timeløn som tidligere, et plaster på såret var det dog, at værftet i fremtiden skulle levere snedkernes værktøj.

Den nuværende priskurant skulle revideres og udvides, dog således at det nuværende prisniveau blev bibeholdt, og der skulle derefter afsluttes en ny overenskomst mellem parterne, der var bindende til den 1. februar 1906.

I juni godkendte Ministeriet for offentlige arbejder endeligt, at man overførte de 53.000 kr. fra Arbejdernes Forsørgelseskasse, til funktionærer og mestrenes pensionskasse.

I august blev det besluttet at indkøbe 2 nye driftskedler til skibsbyggeriet, til en pris på 18.000 kr.

I september forelå der igen en ansøgning fra maskinchef Allerup om lønforhøjelse, og på Bingesbølls anbefaling blev det vedtaget at efterkomme maskinchefens ønske, således at hans løn blev på 7.000 kr. om året. Samt en kollektiv prokura, i lighed med de to andre afdelingschefer. Det reviderede regnskab for året 1903-1904 blev ligeledes forelagt, og det udviste en bruttofortjeneste på 231.443,60

kr. hvoraf det blev besluttet at anvende 57.643,35 kr. til afskrivning på værftets ejendom. Resten 173.800 kr. vedtog man at fordele med 5 % + 1 % tilsammen 126.000 kr. i dividende, tantieme iflg. loven på 8.885,70 kr., reservefonden 25.000 kr., løbende garantier 3.000 kr., funktionærernes og mestrenes pensionskasse 5.000 kr. og henlagt til næste års regnskab 6.214,55 kr. På valg var Fisker som fratrådte efter tur.

Den 23. september 1904 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på formandens forslag valgte man H. Paludan til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, samt de afleverede arbejder og overtagne kontrakter. Regnskabet blev derefter fremlagt, og godkendt. Fisker blev valgt, og Wright og Rasmussen genvalgt.

Årets tal bag regnskabet i 1903-1904 var følgende:⁴¹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.675.357,60 kr.
Reparationer	1.062.374,11 kr.
Dokker	70.667,57 kr.
Beddingen	11.543,23 kr.
I alt	2.819.942,51 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.533.889,15 kr.
Reparationer	648.989,22 kr.
Dokker	19.483,18 kr.
Beddingen	7.265,02 kr.
I alt	2.609.596,57 kr.

Gevinst	610.345,94 kr.
Driftsomkostninger	383.544,91 kr.
Afskrivning	57.643,35 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 169.642,44 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	4.157,81 kr.
	+ 169.642,44 kr. =
	173.800,25 kr.
Reservefond	25.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Løbende garantier	3.000,00 kr.
Reparationer	

	101 danske skibe. 28 udenlandske skibe
Bruttoomsætning	1.062.314,11 kr.
Nettoomsætning	648.989,22 kr.
Gevinst	413.384,89 kr.
	63,1 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 938 i slutningen af året 984, udbetalt løn 982.303,30 kr. pr. år, pr. mand 1.047,23 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 3.364,89.

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 2.180 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 18 stk. med 17.145 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Et beskedent år med lav indtjening, faldende beskæftigelse, men fortsat stabil indtjening på reparationer.

1904-1905

Fyringsanlæg, kedel- og maskinkran

I oktober tildelte man, i lighed med tidligere, inspektør Johansen og skibsbygmester Blum et gratiale på 500 kr.

Det blev samtidig besluttet at man skulle investere i et mekanisk fyringsanlæg til 5000 kr. til det nye kedelanlæg i skibsbyggeriet, hvilket skulle medføre en besparelse på 20 % af kulforbruget.

I november besluttede man at overføre 12 mand fra kedelsmedjen til maskinafdelingen, for at afhjælpe puklen på igangværende ordrer.

I december havde Dampskibsselskabet Dan i København bestilt en fragtdamper, (nybygning nr. 106 »Selandia«), på 1530 tons dw.

I januar mistede bestyrelsen igen et af sine medlemmer, idet kommandør N. Jacobsen var afgået ved døden.

Ordremæssigt var året startet godt med en kontrakt med Dampskibs Selskabet Gøtha i Gøteborg, om bygning af en fragtdamper, (nybygning nr. 107 »Normandia«), med dimensionerne 245 fod × 35 fod × 24 fod, 1.700 tons dw, til en fart på 9 ½ knob, og til en pris på 355.000 kr., og med levering den 15. august 1905.

Der blev også kigget på forskellige tilbud på en ny kedel- og maskinkran, og her besluttede man at acceptere tilbuddet fra firmaet



Værftets store 80-ton kran på kajen 1905.

Å.S. Smith, Hygind & Heitemann, til en pris på 92.100 kr., med levering den 15. oktober 1905.

I april forelå der en ansøgning, fra forhenværende nittermester Nicolaisens hustru, om et tilskud til start af en forretning, idet manden var erklæret uhelbredelig sindssyg, og man vedtog derfor at give enken 300 kr. Der blev endvidere fremlagt en kontrakt med Marineministeriet om bygning af et fiskeriinspektions-dampskib til Island, (nybygning nr. 108 »Islands Falk«), til en pris på 475.000 kr., og levering den 12. marts 1906.

I maj kunne Bindsbøll fremlægge endnu en kontrakt, denne gang med DSB, om forlængelse og ombygning af dampfærgeren »Alexandrine«, til en pris på 283.000 kr., arbejdet skulle være tilendebragt senest den 1. december 1905. under forudsætning af at færgeren ankom til værftet i løbet af maj måned 1905.

I juni kom der igen en ordre, denne gang med Rob. M. Slomann i Hamborg om bygningen af en fragtdamper, (nybygning nr. 109 »Bastia«), med dimensionerne 265 fod x 36 fod x 20 fod 6", 2.000 tons dw, og til 10 knobs fart, til en pris på 432.500 kr., og levering den 31. december 1905.

I september blev det reviderede regnskab for året 1904-1905 fremlagt. Regnskabet udviste en fortjeneste på 136.461,83 kr. Hvoraf man besluttede at anvende 57.010,33 kr. til afskrivning på værftets ejendom.

Af resten 79.451,60 kr., blev der afsat 3 % eller 63.000 kr. til dividende, tantieme iflg. Loven 6.000 kr., til funktionærers og mestres pensionskasse 5000 kr., samt at overføre til næste års regnskab 5.451,60 kr. L. Nissen skulle efter tur fratæde.

Den 29. september 1905 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på forslag af formanden valgtes overretssagfører H. Paludan til dirigent. Formanden indledte mødet med at mindes afdøde kommandør Jacobsen som den 12. december 1905 var afgået ved døden.

Formanden afgav derefter sin beretning om forretningens gang i det forløbne driftsår, og gennemgik regnskabet. Der var selvfølgelig



Hovedkontoret med bogholderiet, som det så ud før moderniseringen i 1930.

enkelte spørgsmål til den lave dividende, men en revisor Hillman anbefalede bestyrelsens dividende forslag, hvorefter regnskabet blev vedtaget.

Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem, hvor L. Nissen blev genvalgt, og til revisorer genvalgtes Wright og Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1904-1905 var følgende:⁴²

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.651.911,01 kr.
Reparationer	736.550,86 kr.
Dokker	37.557,68 kr.
Beddingen	8.889,96 kr.
I alt	2.434.909,51 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.453.386,23 kr.
Reparationer	448.792,36 kr.
Dokker	14.236,91 kr.
Beddingen	4.108,07 kr.
I alt	1.920.493,57 kr.

Gevinst	514.415,94 kr.
Driftsomkostninger	384.593,01 kr.
Afskrivning	57.010,23 kr.
Fortjeneste/Tab	+73.237,05 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	6.214,55 kr.
	+ 73.237,05 kr. =
	79.451,60 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Dividende	63.000,00 kr.
Løbende garantier	0,00 kr.
Reparationer	
98 danske skibe. 17 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	736.550,86 kr.
Nettoomsætning	448.792,36 kr.
Gevinst	287.758,50 kr.
64,1 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 913 i slutningen af året 1009, udbetalt løn 939.215,15 kr. pr. år, pr. mand 1.028,71 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 5.783,39.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 3.450 hk.

Antal afleverede landmaskiner 1 stk. på 600 hk.

Antal afleverede marinekedler 11 stk. med 14.937 m² hedeplade.

Antal afleverede landkedler 1 stk. 1.417 m² hedeplade.

Et dårligt år med lav indtjening, hvilket også gav sig udslag i den usædvanlige lave dividende, og små henlæggelser, men der var fortsat høj beskæftigelse, og omfanget af reparationer var fortsat uforandret og udgjorde næsten en tredjedel af den samlede omsætning.

1905-1906

5-årig overenskomst.

Ansvarsforsikring.

Ny dampmaskine

Den 1. november 1905 blev der af Jernindustriens Sammenslutning aftalt en løn og voldgiftsoverenskomst med Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund for et tidsrum af 5 år fra den 1. februar 1906 at regne. En lang overenskomstperiode, som måske ikke ligefrem ville styrke borgfreden.

Det blev endvidere besluttet at indkøbe en »Ingersoll sergent« luftkompressor til en pris på 10.300 kr.

I december kunne man afslutte året med to nye kontrakter, nemlig ombygningen af en skrue-fragtdamper, med Alfred Christensen & Co. I København, (nybygning nr. 110 »Queen Alexandra«), med dimensionerne 235 fod x 34 fod 9" x 15 fod, last 1600 tons dw fra 13 fod – 11 ¾ fod, til en fart på 9 ½ knob, og til en pris på 332.000, og med levering maj 1906. Samt om bygningen af 2 dampere til konsul D. Fisker i København (nybygning nr. 111 »Kotonia« og nybygning nr. 112 »Boscia«) med dimensionerne 280 fod x 42 fod x 20 fod, og en bæreevne på 3450 tons, til en pris på 340.000 kr., og med levering medio juli og 1. september 1906.

I februar blev der indkøbt en drejebænk til maskinafdelingen til en pris på 15.235 kr. I marts fik »Sømandsstuen« i Helsingør et tilskud på 100 kr.

I april fik man en ny kontrakt på bygning af en fragtdamper, til Nykøbing Mors Dampskibsselskab (nybygning nr. 113 »Nykjøbing«), med dimensionerne 200 fod x 31 fod 6" x 13 fod 9 1/2", lastet til 1.100 tons dw på 13 fod dybgang, til en fart på 9 knob, og en pris på 275.000 kr., med levering den 1. november 1906.

Man vedtog endvidere at tegne en ansvarsforsikring for skade på 3. person hos forsikringsselskabet Zürich i Zürich, til en årlig præmiesum på 795,60 kr. Forsikringen var bindende for 5 år fra den 10. april at regne.

Efter flere ansøgninger om mere i løn, besluttede man at give følgende mestre og formænd et årligt personligt tillæg. Malermester Johansen 400 kr., snedkermester K. Petersen 400 kr., formand C. Martens 180 kr., maskinmester S. Johansen 100 kr. og maskinmester O. Johansen 180 kr. Tillægget skulle udbetales 2 gange årligt første gang den 30. juni.

Der forekom nu så meget reparationsarbejde for DSB at man indgik en fast prisaftale.

I august afsluttede man kontrakt om bygningen af en fragtdamper, til Aalborg Dampskibsselskab (nybygning nr. 114 »Jens Bang«), med dimensionerne 236 fod x 36 fod 6" x 16 fod 9", en bærevne på 2.000 tons, til en fart på 9 knob, og med levering marts 1907, til en pris på 355.000 kr.

På forslag af Bingesbøll besluttede man at indkøbe en ny dampmaskine til skibsbyggeriet til en pris på 15.000 kr. Maskinen blev udført på eget maskinværksted og var på 200 I.H.K. Maskinen kom i drift i 1908 og var faktisk i drift indtil 1922.

I september fremlagdes det reviderede regnskab for 1905-1906. Regnskabet udviste en fortjeneste på 246.747,82 kr. hvoraf det blev besluttet at anvende 59.432,01 kr. til afskrivning på værftets ejendom.

Resten 187.315,81 vedtog man at fordele med 5 % + 1 % eller 126.000 kr. i dividende, 40.000 kr. til reserve- og fornyelses-fonden, til tantieme iflg. loven 9.292,63 kr., til løbene garantier 3.000 kr., og til funktionærer og mestres pensionskasse 5.000 kr., samt til næste års regnskab 4.023,18 kr.

Ved forrige regnskabsår, havde man måttet arbejde lidt kreativt for at få dividenden op på 3 %. Idet man havde taget et forskud på 20.000 kr. på det følgende års fortjeneste. Da dette ville få konsekvenser for funktionærernes tantieme, vedtog man at bevilge dem det mistede beløb i form af en ekstra tantieme fra dette års regnskab. Endvidere skulle Høst fratræde efter tur.

Den 28. september 1906 afholdtes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København. På forslag af formanden blev overretssagfører H. Paludan valgt til dirigent.

Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, samt foretog en gennemgang af regnskabet, i henhold til det besluttede. Regnskabet blev uden kommentarer godkendt. Hvorefter Høst enstemmigt blev genvalgt, og det samme blev revisorerne Wright og Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1905-1906 var følgende:⁴³

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.494.910,20 kr.
Reparationer	970.305,84 kr.
Dokker	51.008,11 kr.
Beddingen	9.487,30 kr.
I alt	3.525.711,45 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.274.518,23 kr.
Reparationer	587.771,56 kr.
Dokker	12.963,57 kr.
Beddingen	5.037,16 kr.
I alt	2.880.350,52 kr.

Gevinst	645.360,93 kr.
Driftsomkostninger	404.064,71 kr.
Afskrivning	59.432,01 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 181.864,21 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	5.451,60 kr.
	+ 181.864,21 kr. =
	187.318,81 kr.

Reservefond	40.000,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Løbende garantier	3.000,00 kr.
Reparationer	

101 danske skibe. 19 udenlandske skibe

Bruttoomsætning	970.305,84 kr.
Nettoomsætning	587.771,56 kr.
Gevinst	382.534,28kr.

65,1 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 994 i slutningen af året 968, udbetalt løn 1.124.812,22 kr. pr. år, pr. mand 1.131,60 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 7.406,68.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 4.060 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 17 stk. med 14.791 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Et år på det jævne, dog med pæne tal på bundlinjen, god beskæftigelse, og fortsat god indtjening på reparationer.



Kedelsmedene på Helsingørsk Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s fotograferet 1905.

1906-1907

Festskrift, strejke og lockout

I oktober udbetalte man det årlige gratiale på 500 kr. til inspektør Johansen og skibsbygmester Blum.

Endvidere havde værftet modtaget en bestilling på et sæt nye kedler, og en 600 hk dampmaskine, med 3 gange ekspansion til en tidligere kunde (nybygning nr. 7 »Mary«).

I november fremlagdes der en kontrakt med H.C. Christensen i Marstal. om bygningen af en fragtdamper (nybygning nr. 115 »Emanuel«) med dimensionerne 225 fod × 34 fod × 15 fod, en bæreevne på 1.650 tons, til en fart på 9 ½ knob, til en pris på 315.000 kr., og med levering den 1. maj 1907.

I december besluttede man, i anledning af at værftet havde 25-års jubilæum den 1. marts 1907, at lade udgive et festskrift med assistance fra Kontorchef Jul. Schovelin i København.

I februar fik man årets første kontrakt, på bygningen af 2 søsterskibe, til H. Kirschner i København, (nybygning nr. 116 »Fulton« og nybygning nr. 117 »Newton«), med dimensionerne 236 fod × 36 fod 6" × 16 fod 9", og en bæreevne på 2.000 tons, til en fart på 9 knob, og til en pris på 370.000 kr./stk. med levering henholdsvis den 31. juni og den 31. august 1907. To dejlige kontrakter at begynde året på.

En ansøgning med forespørgsel fra kobbersmed E.F. Lindberg, om at et tidligere forskud på 200 kr. til et sanatorieophold., måtte blive eftergivet, eller delvist eftergivet, blev besvaret med, at man i stedet ville gøre lånet, rente og afdragsfrit i 5 år indtil 1912.

Det blev samtidig besluttet at indkøbe 3 nye drejbænke til maskinværkstedet til en pris på 9.000 kr.

Den 21. marts havde arbejdsgiverforeningen besluttet at lockoute samtlige skibstømrere ved de danske værfter, i et forsøg på at øve et pres på de københavnske skibstømrere på B&W og Københavns Flydedok, der havde nedlagt arbejdet.

Det blev nu alvor med oprettelse af en pensionskasse for værftets funktionærer, mestre og formænd, og det besluttedes at nedsætte et udvalg der kunne fungere som en foreløbig bestyrelse, og det blev vedtaget at Fisker, fra bestyrelsen, skulle indgå i udvalget.

I maj var den tidligere nævnte tømrer-lockout, fra den 13. april, blevet efterfulgt af en lockout for samtlige beskæftigede i skibsbyggeriet. Arbejdet blev dog genoptaget den 2. maj efter at der, den 28. april, var opnået en overenskomst med skibstømrerne og arbejdsmændene.

I juni vedtog man at bevilge 2.300 kr. til en mindre damphammer til maskinsmedjen. Samt at der for de 46.000 kr., der var fortjenesten ved salget af en gammel tank, skulle anskaffes en boremølle til maskinværkstedet. Man kan fornemme at der i de svære tider, bliver passet godt på pengene.

Kleinsmeden Bøje der havde gjort en stor indsats, da man indførte pneumatisk (trykluft) i skibsbyggeriet, fik for sin dåd en belønning på 250 kr.

I august kom der en bestilling på en triple-ekspansions-dampmaskine, til Marstal Skibsbyggeri, til en pris på 19.000 kr.

I september blev det reviderede regnskab for året 1906-1907 fremlagt. Regnskabet viste en fortjeneste på 340.778,25 kr. før afskrivninger. Hvoraf det blev besluttet at anvende 76.302,55 kr. på afskrivning af værftets ejendom. Resten 264.475,70 kr. blev fordelt således, med 147.000 kr. eller 5 + 2 % til dividende, og 86.571,97 kr. til reserve- og fornyelses fonden, til tantieme iflg. Loven 15.545,25 kr., til løbende garantier 3.000 kr., og til funktionærer og hustruers pensionsfond 5.000 kr., samt at overføre til næste års regnskab 7.358,48 kr. På valg efter tur var grosserer D. Karberg.

Desværre stod værftet uden nye ordrer, efter søsætningen af nybygning nr. 117 »Newton«, og der skulle derfor tages beslutning om hvordan man kunne holde værftets produktion i gang. En af mulighederne kunne være, at man som i Holms tid, byggede et skib for egen regning, og bestyrelsen gav derfor Rosenstand og Bindsbøll mandat til at finde en løsning på problemet, (nybygning nr. 118 »Skibfaxe«).

Den 28. september 1907 var der generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København. På forslag af formanden blev H. Paludan valgt til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, og gennemgik derefter det frem-

lagte regnskab. En aktionær forespurgte om ikke der kunne udbetales et større udbytte i stedet for den store henlæggelse til reservefonden. Til dette svarede formanden at reservefonden med dens nuværende størrelse kun ville kunne give et bidrag til udbytte svarende til 1 %. Hvilket de øvrige aktionærer tilsluttede sig, og regnskabet blev derefter vedtaget. Derefter blev Karberg genvalgt enstemmigt, og det samme blev revisorerne Wright og Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1906-1907 var følgende:⁴⁴

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.855.469,17 kr.
Reparationer	1.179.139,81 kr.
Dokker	53.708,07 kr.
Beddingen	7.502,50 kr.
I alt	3.095.819,55 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.611.186,98 kr.
Reparationer	701.134,73 kr.
Dokker	13.136,93 kr.
Beddingen	4.124,63 kr.
I alt	2.329.583,27 kr.

Gevinst	766.236,28 kr.
Driftsomkostninger	429.481,21 kr.
Afskrivninger	76.302,55 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 260.452,52 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	4.023,18 kr.
	+ 260.452,52 kr. =
	264.475,70 kr.
Reservefond	86.571,97 kr.
Dividende	147.000,00 kr.
Løbende garantier	3.000,00 kr.

Reparationer

85 danske skibe. 25 udenlandske skibe

Bruttoomsætning 1.179.139,81 kr.

Nettoomsætning 701.134,73 kr.

Gevinst 478.005,08 kr.

68,2 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 958 i slutningen af året 975, udbetalt løn 1.030.451,91 kr. pr. år, pr. mand 1.075,63 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 7.916,64.

Antal afleverede marinemaskiner 6 stk. på 3.710 hk.

Antal afleverede landmaskiner 1 stk. på 600 hk.

Antal afleverede marinekedler 19 stk. med 17.203 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 1 stk.

Et år på det jævne, med en indtjening der fortsat er bedst på reparationer, beskæftigelsen fortsat god, men ordrebo-gen er tom.

1907-1908

*Ny kobbersmedje, igen
»for egen regning«*

I november fik inspektør Johansen og skibsbygmester Blum deres sædvanlige gratiale på 500 kr., og det blev samtidig besluttet at bygge en ny og mere tidsvarende bygning til kobbersmedjen.

I december kom der heldigvis to nye kontrakter, dels med Det Forenede Buggerselskab i København om bygning af en bugserdamper, (nybygning nr. 119 »Tyr«), med dimensionerne 80 fod × 21 fod × 12 ½ fod, og en maskine på 400 ihk, til en pris på 102.000 kr., og med levering juni 1908. Samt med Dampskibsselskabet Skandia i København om bygningen af en fragtdamper (nybygning nr. 120 »Rimfaxe«) med dimensionerne 210 fod × 32 fod × 12 ½ fod, og en bæreevne på 1.340 tons, til en fart på 8 ¾ knob, og en pris på 295.600 kr., samt levering senest den 15. juni 1908.



*Fragtdamperen
»Rimfaxe« 1908.*

I marts havde man indgået en overenskomst med kobbersmedene, gældende indtil februar 1910, ligesom der også var opnået enighed om en priskurant med nitterne.

Den 2. april var medlem af bestyrelsen birkedomme H. Høst afgået ved døden.

Bestyrelsen valgte derfor at anmode Carl Vilhelm Edvard Carstensen (1863-1940) kaptajn, og senere contra-admiral i marinen, om at indtræde i bestyrelsen i stedet for afdøde kommandør N. Jacobsen der i 1904 var afgået ved døden.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Peter L. Fisker, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

Det blev besluttet at deltage i en udstilling, den følgende sommer i Århus, ved at udstille en model af dampfærgen »Prins Christian«. Bindsbøll kunne fortælle at nybygning nr. 118 »Skibfaxe« som værftet havde sat i gang for egen regning, den 28 marts, var blevet solgt til firmaet Schach Steenberg & Co dampskibsselskabet »Skandis« i København til en pris på 345.000 kr.

I juni forelå en ny kontrakt med Københavns Fiskeriforsyning i København, om bygningen af en skruedamper (nybygning nr. 121 »Grenen«), med dimensionerne 120 fod x 21 fod 4 ½" x 11 fod 6", til en fart på 10 knob, og med levering den 1. oktober 1908, til en pris på 130.000 kr.

Da man fortsat manglede nybygningsarbejde besluttede man at forfølge succesen med »Skibfaxe«, og igen for egen regning at bygge en fragtdamper på 2.350 tons dw, (nybygning nr. 122 »Gulfaxe«) således at man i hvert fald hen over efteråret, kunne holde arbejdsstyrken i gang.

I juli vedtog man at købe en ny damphammer til maskinsmedjen til 400 £.

Der forelå også en accept fra fyrvæsnet, på forlængelse og eftersyn af damperen »Kattegat« til en pris på 36.555 kr. I mangel af nyt måtte man glæde sig over reparationerne, og ligesom tidligere, er det ret typisk at man i smalle tider, gør meget ud af at nævne reparationerne i forhandlingsprotokollen.

I august viste det sig at værftets fond for ulykkesforsikring, allerede i det første år havde givet et stort overskud, hvorfor man besluttede at nedsætte det årlige tilskud på 1 % til 3/4 % af arbejdslønnen årligt. Der spares hvor der spares kan.



Byretsfoged H.E. Høst, 1835-1908.

I stedet for afdøde H.E. Høst, endes man om at anmode Albert Wright (1858-1926) konsul og købmand i Helsingør, samt medlem af havnerådet i Helsingør, om at indtræde i bestyrelsen. Man holder fortsat fast i den lokale repræsentation i bestyrelsen.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Peter L. Fisker, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright og Severin Claudius Wilken Bindesbøll.

I september fremlagdes det reviderede regnskab for året 1907-1908. Det udviste en fortjeneste på 368.461,91 kr., hvoraf man besluttede at anvende 77.830,48 kr. til afskrivning på værftets ejendom. Resten på 290.631,43 kr. valgte man at fordele med 5 + 3 % eller 168.000 kr. til dividende, til tantieme efter loven 17.827,30 kr., til løbende garantier 3.000 kr., til pensionskassen for funktionærer og mestre 5.000 kr., og til reserve- og dispositionsfonden 90.000 kr., samt at overføre til næste regnskabsår 6.804,13 kr.

Der skulle vælges tre bestyrelsesmedlemmer, Wright i stedet for afdøde Høst, samt Carstensen, og endelig Rosenstand som efter tur afgik. Desuden skulle der vælges 2 revisorer til næste års regnskab.

Til en international kongres for materialeundersøgelse vedtog man at give et beløb på 500 kr.

For årets juridiske bistand fra overretssagfører H. Paludan vedtog man at give et honorar på 500 kr.

Den 25. september 1908 afholdes den årlige generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på forslag af formanden blev H. Paludan valgt til dirigent. Formanden indledte mødet ved at mindes det afdøde medlem af bestyrelsen Høst, der havde fungeret siden 1891. Formanden gav derefter en beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år, samt gennemgik årsregnskabet som var fremlagt, og regnskabet blev da også efterfølgende godkendt.

Til bestyrelsen nyvalgtes admiral C. Carstensen og konsul A. Wright, og Rosenstand blev genvalgt enstemmigt. Til revisorer genvalgtes major Wright og Sophus Rasmussen. Dirigenten varslede derefter en ekstraordinær generalforsamling med forslag til lovændringer.

Årets tal bag regnskabet i 1907-1908 var følgende:⁴⁵

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.093.433,81 kr.
Reparationer	1.860.251,81 kr.
Dokker	67.853,27 kr.
Beddingen	8.859,18 kr.
I alt	3.030.389,07 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	918.593,72 kr.
Reparationer	1.139.001,98 kr.
Dokker	18.520,27 kr.
Beddingen	5.473,73 kr.
I alt	2.141.589,70 kr.

Gevinst	888.799,37 kr.
Driftsomkostninger	527.796,59 kr.
Afskrivninger	77.830,48 kr.

Fortjeneste/Tab	+ 283.272,95 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	7.358,48 kr.
	+ 283.272,95 kr. =
	290.631,43 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	3.000,00 kr.
Dispositionsfond	90.000,00 kr.
	(Igen en nyoprettet konto)
Dividend.	168.000,00 kr.
Reparationer	
	86 danske skibe. 26 udenlandske skibe
Bruttoomsætning	1.860.251,81 kr.
Nettoomsætning	1.139.001,98 kr.
Gevinst	721.249,83 kr.
63,3 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 962 i slutningen af året 968, udbetalt løn 1.113.274,17 kr. pr. år, pr. mand 1.157,25 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 4.262,65.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 2.340 hk.

Antal afleverede landmaskiner 1 stk. på 200 hk.

Antal afleverede marinekedler 16 stk. med 16.512 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 4 stk. med 2.439 m² hedeblade.

En lav omsætning på nybygning, også selvom værftet igen bygger »for egen regning«, men heldigvis for reparationerne der udgør de 65 % af omsætningen, og næsten hele gevinsten, der er dog fortsat god beskæftigelse, men høj dividende i forhold til hensættelser i øvrigt.

1908-1909

Fiskers rederier.

»For egen regning«. »Røde tal«

I oktober fik inspektør Johansen og skibsbygmester Blum deres årlige gratiale på 500 kr.

Til bestyrelsesmedlemmer i værftets pensjonskasse for funktionærer og hustruer valgte man fra værftets side Rosenstand, Wright og Bindesbøll, samt til revisor skibsbygger Histan. Til suppleant for Wright valgtes konsul Fisker. Rosenstand valgtes efterfølgende enstemmigt til formand, hvorefter man fastsatte den ekstraordinære generalforsamling til den 22. oktober kl. 5 i Wittmarchs lokaler.

Den 22. oktober 1908 afholdtes der en ekstraordinær generalforsamling i Wittmarchs lokaler i København, og på forslag af formanden valgtes Paludan til dirigent. Den væsentligste rettelse for bestyrelsen var at opnå mere råderum over reserve- og fornyelses-fonden, en mindre sag var at mange af de københavnske aktionærer, savnede annonceringen af generalforsamlingen, i andre dagblade end Helsingørs aviser. Det blev derfor besluttet at annoncere i Berlinske Tidende, udover mindst en Helsingør-avis.

I november kiggede bestyrelsen på nye alternative produktioner til værftet. Et forslag om at værftet skulle overtage eneretten til en fabrikation i Danmark, af et suge gasanlæg system »Capiteinex«, blev dog forkastet, i stedet lod man maskinchefen foretage forsøg med et overhededt dampsystem »Schmidt«, i kedlerne i værftets skibsbyggeri, med en bevilget omkostning på 4.500 kr.

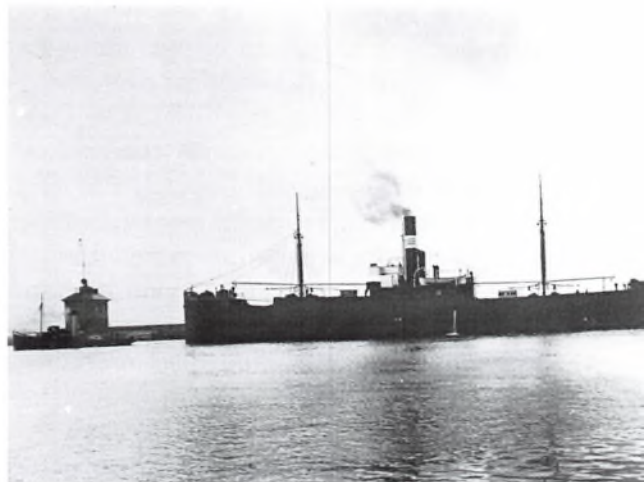
Således sluttede året med en fortsat sparsom ordreindgang, og hvor man søgte nye veje med alternative produktioner.

I marts afholdtes der et ekstraordinært bestyrelsesmøde, i overdommer Rosenstands privatbolig i København. Møder om følsomme sager, blev næsten altid afholdt uden for værftet. Årsagen var at Fiskers rederier var i betalingsvanskeligheder og var blevet overtaget af et rederisyndikat. Fra syndikatet, forelå der nu en skrivelse fra den 24. februar med en forespørgsel om hvorvidt værftet ville være villigt til at afvikle sit vekseltilgodehavende hos disse selskaber på 303.351,66 kr. imod en ratebetaling og 4 % rente af de til enhver tid indestående beløb. Selvom man var bevist om de vanskelige forhold der var for skibsfarten pt., besluttede man at besvare skrivelsen med et tilbud om, at mellemværendet blev afviklet på 12 måneder med 25.000 kr. i månedlig afdrag, og en rente på 6 %.

I marts forelå der en ny kontrakt med Dampskibsselskabet A. S. Skandia i København, om køb af værftets, for egen regning, byggede damper nybygning nr. 122 »Gulfaxe« til en pris på 337.500 kr., og til levering den 15. maj.

Værftets sikrede også sin direktør og de 3 afdelingschefer, måske fordi der ikke var råd til de store lønforhøjelser, en pension udover pensionskassens maksimums beløb, på 4.000 kr. årligt.

Senere den 18. marts 1909 afholdes der et nyt ekstraordinært bestyrelsesmøde i Rosenstands privatbolig i København. Af gode grunde var Fisker fraværende. Anled-



Fragtdamperen »Gulfaxe« 1921.

ningen var, at der den 16. marts, var indløbet svar fra rederisyndikatet på værftets tilbud af 3. marts hvori man meddelte, at man ikke kunne tilbyde et større månedligt afdrag end 10.000 kr. med en forrentning på 5 % pr. år af restgælden. Så langt havde værftet ikke lyst til at strække sig, og man foreslog i stedet som et kompromis, at syndikatet når de havde betalt de månedlige afdrag på 10.000 kr. stillede en bankgaranti på restbeløbet, samt forrentede restgælden med 6 %.

Den 27. marts 1909 afholdes der atter et ekstraordinært bestyrelsesmøde i Rosenstands privatbolig i København, igen uden Fisker. Anledningen var et nyt brev fra den 24. marts, hvor i syndikatet meddelte at de ikke kunne opfylde værftets krav af 19. marts, og at de derfor måtte gentage tilbuddet af 16. marts. Man vedtog fortsat at fastholde en venlig holdning og tilbød nu at reducere det oprindelige krav på 25.000 kr. månedlig i afdrag til et krav på 15.000 kr., og imod at syndikatet i hvert enkelt tilfælde betalte den gældende diskonto kontant.

I april var man endnu ikke blevet enig med rederisyndikatet, og man enedes nu om, at lade værftets juridiske konsulent overretssagfører H. Paludan fortsætte forhandlingerne. I juni var der fortsat ingen nybygninger i sigte, men direktøren kunne dog oplyse at værftet pt. lå i kontraktforhandlinger om bygning af et par mindre broer, desværre med meget ringe betalingsbetingelser, så man besluttede i stedet at bygge et søsterskib til Gulfaxe (nybygning nr. 123 »Rødfaxe«), som tidligere for egen regning.

Som bestyrelsens repræsentant i værftets pensionskasse valgte man P. Fisker.

I august forelå en ny, men mindre, kontrakt fra den 13. juli med De Danske Sukkerfabrikker om bygningen af en dampfærge, (nybygning nr. 124 »Henriette«), til en pris på 125.500 kr., og med levering 12. januar 1910.

I september blev årsregnskabet for 1908-1909 fremlagt og det udviste et underskud på 14.404,52 kr. som bestyrelsen besluttede at afskrive på den, fra forrige år, oprettede dispositionsfond. Det blev ligeledes besluttet at overføre 6.000 kr. i tantieme til bestyrelsen i henhold til loven § 18. Samt 9.800 kr. til pensionskassen for værftets funktionærer i overensstemmelse med lovens § 23, og endelig vedtog man at foreslå 3 % i dividende 63.000 kr. der ligeledes skulle overføres fra værftets dispositionsfond. Der skulle foretages valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Carstensen som efter tur fratradte, og af 2 revisorer til at gennemgå det næste års regnskab.

Den 21. september 1909 afholdtes den årlige generalforsamling på Hotel Phønix i Kø-

benhavn, og på forslag af formanden valgtes H. Paludan til dirigent. Formanden, afgav derefter beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, og herunder regnskabet der sluttede med et underskud på 14.404,52 kr. som bestyrelsen havde vedtaget at afskrive fra den fra forrige år oprettede dispositionsfond med 90.000 kr.

Der var nogle bemærkninger fra hr. Øhrenslærer, hr. Justus, Møllmann og Gerner Mathiesen der havde nogle bemærkninger til posteringen under pensionskassen, og henstillede til at avertissementer om værftets generalforsamling fremtidigt bliver optaget i morgenudgaven af Berlinske Tidende, hvilket bestyrelsen lovede at efterkomme. Da hr. Øhrenslærer havde foreslået at der ikke skulle udbetales udbytte, skulle dette spørgsmål til afstemning, men bestyrelsens regnskab blev enstemmigt vedtaget. Til bestyrelsen valgtes Carstensen enstemmigt, og til revisorer, genvalgtes, Wright og Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1908-1909 var følgende:⁴⁶

Bruttoomsætning:

Nybygninger	574.646,45 kr.
Reparationer	1.018.559,78 kr.
Dokker	49.558,60 kr.
Beddingen	8.813,74 kr.
I alt	1.651.578,57 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	539.474,47 kr.
Reparationer	651.730,34 kr.
Dokker	16.287,42 kr.
Beddingen	5.655,82 kr.

I alt 1.213.148,05 kr.

Gevinst

459.654,72 kr. inkl. varelager.

Hvad der ikke var normal procedure.

Driftsomkostninger 480.863,37 kr.

Afskrivning 0,00 kr.

Fortjeneste/Tab ÷ 21.208,65 kr.

Fortjeneste inkl. overførsel 6.804,13 kr.

+ (÷ 21.208,65 kr.) =

÷ 14.404,52 kr.

Reservefond 0,00 kr.

Løbende garantier 0,00 kr.

Dispositionsfond 0,00 kr.

Dividende

63.000,00 kr. (overført fra dispositionsfond)

Reparationer

107 danske skibe. 15 udenlandske skibe

Bruttoomsætning 1.018.559,78 kr.

Nettoomsætning 651.730,34 kr.

Gevinst 366.829,44 kr.

56,3 % af nettoomsætning

Arbejdere i snit 690 i slutningen af året 572,
udbetalt løn 710.826,37 kr. pr. år, pr. mand
1.030,18 kr.

Nybygninger 2 stk. bruttotonnage 1.921,02.

Antal afleverede marinemaskiner 2 stk. på
1.000 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 9 stk. med
5.328 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 2 stk. med 603
m² hedeblade.

Et helt igennem dårligt år med meget dårlig omsætning, trods selvbyg, samt nedgang i reparationer, hvor dårligt det står til ses af, at man har indregnet varelageret i gevinsten for at begrænse tabet, og samtidig har man det store hængeparti med Fiskers rederi på 337.500 kr., og der var ligeledes et stort fald i beskæftigelsen.

1909-1910

Fiskers konkurs.

Fisker stopper i bestyrelsen

I oktober forelå der dog en ny, om end mindre, kontrakt med Dampskibsselskabet Thor i København om bygningen af 2 pass./fragtdampere til kystfarten ved Island, (nybygning nr. 125 »Austri« og 126 »Vestri«), med dimensionerne 150 × 26 fod 4" × 10 fod 6", og 9 knops fart, til levering den 1. april 1910, prisen for begge dampere var på 338.000 kr.

Samt en større med DFDS i København om bygningen af en passagerdamper, (nybygning nr. 127 »Ydun«), til overfarten Stettin-Gøteborg, til en pris på 340.000 kr., til levering 30. april 1910. Dejlige ordrer der nu kunne sikre værftets produktion i den kommende vinter.

I november var der igen en ny kontrakt, denne gang med Marstal Stålskibs- og Reparationsværft om bygning af en dampmaskine 8 ½" × 16" × 10 ½", til en pris på 13.875 kr., og levering senest 15. januar 1910.



De to små passager- og fragtdampere »Astri« og »Vestri« ved kaj, inden de indtager deres plads i den Islandske kystfart 1910.

Året startede stille, og først hen i marts forelå der en kontrakt med 2. Bygningsdistrikt i København, om bygningen af en mindre damper, (nybygning nr. 128 »Kongedybet«), til brug for bugsering, til en pris på 42.950 kr., og til levering den 15. maj.

Værftets forhandlinger med rederisyndikatet om de Fiskerske dampskibsselskaber var nu givet videre til højesteretssagfører Møldrup, der efter flere forsøg havde opgivet at forhandle, hvorfor han havde givet syndikatet en frist på 14 dage, til at acceptere værftets tilbud. Hvis dette mislykkedes ville Møldrup foreslå værftet at begære rederiet konkurs.

I april kunne Rosenstand fortælle at Møldrup havde erklæret rederiet konkurs, men at det samtidigt var klart, at værftet ved en konkurs, ikke ville få en krone. Der havde ligeledes været forhandlinger med Handelsbanken,

der kunne fortælle at hverken de eller Landmandsbanken, siden syndikatets oprettelse, havde modtaget nogen form for renter eller afdrag fra rederiet. For den gode ordens skyld, havde Handelsbanken derefter tilbudt, at rederiets bøger til hver en tid ville være tilgængelige for værftets undersøgelser. Et beløb på 8.473,81 kr. som værftet havde til gode fra syndikatet på reparationer, tilbød man dog at betale kontant.

Det blev derfor vedtaget, at det ikke havde nogen mening at forfølge konkursbegæringen, der skulle stilles i Sø- og Handelsretten den efterfølgende dag, hvorefter Møldrup erklærede at han i henhold til de foreliggende forhold ville trække konkursbegæringen tilbage. Formentlig havde Handelsbanken ved at tilbyde at betale for reparationerne, åbnet en »kattedem« for en videre forhandling.

I juni besluttede man at modtage et tilbud fra Dampskibsselskabet »Skandia« i København på nybygning nr. 123 »Rødfaxe«, som værftet havde bygget for egen regning, med aflevering den 15. juli, til en pris på 338.750 kr. hvoraf 5.000 kr. skulle falde ved kontraktens underskrift, 15.000 kr. ved afløbningen, og 208.750 kr. dagen efter afleveringen, 30.000 kr. efter 6 måneders garanti, og 80.000 kr. i juni 1911. Et skib til kostpris og på en efterfølgende afbetaling. Som sikkerhed for betalingen af de sidste 80.000 kr., skulle rederiet deponere Skandia-aktier til samme beløb. Det var virkelig hårde tider for værftet.

I august forelå en kontrakt med DFDS om bygningen af en skruedamper (nybygning nr. 129 »Falken«), til levering den 1. marts 1911, og til en pris på 227.000 kr.

I september blev regnskabet for året 1909/10 fremlagt, og det udviste et underskud på 12.500,57 kr. som bestyrelsen igen valgte at afskrive fra dispositionskontoen, og den derefter fremkomne rest på 94,91 kr. blev overført til næste års regnskab. Ligeledes vedtog man fra årets regnskab at overføre 6.000 kr. i tantieme til bestyrelsen i henhold til Lovens § 18, samt 9.719,40 til pensionskassen for mestre og funktionærer i henhold til § 23, samt at afskrive fra reservefonden 80.000 kr.

Der skulle vælges et nyt bestyrelsesmedlem i stedet for Fisker der ikke ønskede at fortsætte. Forståeligt nu hvor hans tidligere rederi definitivt var insolvent, og aldrig ville kunne indfri sin gæld hverken til værftet eller til anden side.

Den 23. september 1910 afholdtes den årlige generalforsamling på Hotel Phønix i København, og på forslag af formanden blev H. Paludan valgt til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, samt gennemgik regnskabet der sluttede med et underskud på 12.500,57 kr. som var blevet afskrevet på dispositionskontoen.

Regnskabet blev dog godkendt uden de store kommentarer. I stedet for P. Fisker, valgtes på forslag fra generalkonsul Hechsler, Otto Frederik August Busse (1850-1933) ingeniør, direktør for maskinafdelingen i DSB, medlem af statsbanernes generaldirektion, blev dog i 1910 fyret af trafikministeren, efter uoverensstemmelser med generaldirektøren om driften af centralværkstederne. Havde stor andel i adskillige forbedringer ved statsbanerne, herunder af lokomotivernes maski-

ner, og i udviklingen af de første togfærger. Som revisorer genvalgtes major Wright og kontorchef Rasmussen.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand Peter Phillip Rosenstand, Peter Karberg, Otto Frederik August Busse, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright og Severin Claudius Wilken Bindesbøll.

Årets tal bag regnskabet i 1909-1910 var følgende:⁴⁷

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.183.340,81 kr.
Reparationer	842.233,03 kr.
Dokker	42.601,72 kr.
Beddingen	5.772,54 kr.
I alt	2.073.948,10 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.081.655,94 kr.
Reparationer	521.181,55 kr.
Dokker	12.073,01 kr.
Beddingen	3.833,65 kr.
I alt	1.618.744,15 kr.

Gevinst	476.203,95 kr. (inkl. varelager 21.000,00 kr.)
Driftsomkostninger	488.704,52 kr.
Afskrivninger	0,00 kr.
Fortjeneste/Tab	÷ 12.500,57 kr.
	Fortjeneste incl. overførsel
	÷ 12.500,57 kr. (ingen overførsel)
Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	0,00 kr.
Dispositionsfond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer	
	81 danske skibe. 20 udenlandske skibe

Bruttoomsætning	842.233,03 kr.
Nettoomsætning	521.181,55 kr.
Gevinst	321.051,48 kr.
61,6 % af nettoomsætning	

Arbejdere beskæftiget i snit 718 i slutningen af året 643, udbetalt løn 814.937,88 kr. pr. år, pr. mand 1.135,01 kr.

Nybygninger 6 stk. bruttotonnage 3.618,87.

Antal afleverede marinemaskiner 8 stk. på 2.540 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 13 stk. med 9.409 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler 1 stk. med 295 m² hedeblade.

Igen med tab på trods af inddragelse af varelager, hvor omsætning i nybygning og reparation er nogenlunde lige store, dog med en største gevinst på reparation, Lav beskæftigelse, og man har fortsat det »Fiskerske« problem, som udestående.

1910-1911

Fiskers gæld. Ny formand strammer op. Værftets grund. Ingen dividende

I oktober nedlagde Rosenstand, i henhold til skrivelse af 30. september, sit hverv som formand, og senere i oktober samledes bestyrelsen i Rosenstands bolig til et ekstraordinært møde hvor man valgte Busse til formand.

Den 13. oktober 1910 afholdtes et bestyrelsesmøde i Landmandsbankens mødesal i København. Til stede var samtlige medlemmer af bestyrelsen. Efter forslag fra Landmandsbanken, blev der vedtaget en form for afvikling af den Fiskerske gæld sålydende:

»Såfremt Landmandsbanken fremsætter et tilbud til dampskibsselskabet 'København' gående ud fra, at der dannes et nyt aktieselskab til overtagelse af selskabernes aktier og at der tildeles selskabernes kreditorer valget imellem at afholde 50 % af deres tilgodehavende som fuld afgørelse eller det fulde beløb i aktier i det nye selskab for deres fordringers fulde beløb, hvilke aktier Landmandsbanken i det anviste tidsrum erklærer sig villig til at overtage til 50 %, er undertegnede HSM indforstået med, at dette valg ikke skal tilkomme os, men vi forpligtiger os til for vores tilgodehavende at overtage aktier i det nye selskab, og vi giver afkald på at fordr disse aktier overtaget af Landmandsbanken til 50 %, medens der i øvrigt til aktierne skal være knyttet samme rettigheder som tilbuddet måtte fastsætte for de aktier der udstedes til selskabernes øvrige kreditorer.«

København 13/10-1910

P.B.V.

Sign. Busse

Ovenstående taler for sig selv, heldigvis er Landmandsbanken formentlig, med deres interesser i værftet, ret interesseret i at begrænse værftets tab.

I november var der igen møde og nu, efter Busses ankomst, var det med en formuleret dagsorden og med kortfattede afmeldinger fra de forskellige områder.

I de økonomisk svære tider var det også nødvendigt at kigge indad, og den nye formand havde flere tiltag. Blandt andet skulle man ikke indkøbe træ eller stål til lager, men kun i et omfang som produktionen krævede, og samtidig skulle man bringe de nuværende lagerbeholdninger ned til det halve, og hvad man havde på lager, af støbe- og smedjernsskrot, skulle hurtigst muligt sælges til højeste pris. Der bliver virkeligt gået i krogene for at finde besparelser. Det blev ligeledes besluttet at Bindsbøll skulle tage kontakt til de andre værfter, for at imødegå de nuværende dumpingpriser, og samtidig skulle han finde nogle agenter, der kunne være behjælpelige med, at skaffe værftet nye ordrer, dog skulle disse agenter forpligte sig til ikke at arbejde for andre værfter. Måske ikke de mest kontroversielle forslag fra en ny formand, men måske mest »gammel vin på nye flasker«.

En reparation på skibet »St. Jan« var blevet dårligt håndteret, og havde kostet nogle ekstra liggedage, som rederiet efterfølgende krævede betalt af værftet. Hvorfor Møller og Allerup, i denne anledning, fik en mindre »næse« af ledelsen.

Værftets havnpenge var også oppe at vende og man besluttede at rejse spørgsmålet ved revisionen i 1915. Den nye bestyrelsesfor-

mand Busse vendte mange sten ved sit første bestyrelsesmøde, for at finde mulige besparelser på værftets drift.

Endelig valgte man L. Nissen. Til bestyrelsessuppleant i pensionskassen.

I december skulle man forholde sig til kontorchef Jensens død. Åmund Jensen havde været med fra start, og havde været et stort aktiv for værftet. Derfor besluttedes det også at udbetale enken hans løn for december måned. Det besluttedes, ikke at søge en ny kontorchef, men i stedet at lade kasserer Holst overtage bogholderiet, imod en lønforhøjelse på 100 kr./måned, indtil videre.

Busse ønskede i stedet at bruge en del af Jensens løn til at ansætte en ny værftsingeniør. Formentlig til at supplere værftschef Møllers arbejdsområde, men måske også fordi Møller efterhånden var blevet en ældre herre. Igen ser Busse med friske øjne på nogle arbejdsområder til gavn for både økonomi og værftets organisation.

I januar besluttede man at ansætte den hidtilværende kasserer H.L. Holst som bogholder, og til samtidig at overtage ledelsen med alt kontorarbejde, bogholderi, de statistiske arbejder, samt ud- og indgående korrespondance, til en løn på 4.800 kr. om året. Holst fik endvidere fuldmagt til at underskrive, alle løbende sager på direktørens vegne, underskrive kvitteringer for told- og postsager, samt indgående beløb på indtil 2.000 kr. S. Sørensen blev derefter ansat som kasserer til en årsløn på 3.000 kr., og E. Nielsen skulle overtage den tidligere kasserers særlige forretninger, og aflønnes med 2.400 kr. om året. Det øvrige personale skulle for deres

ekstra andel i arbejdet have 40 kr./måned i lønforhøjelse. Måske begynder det at blive lidt svært at se hvor Busses besparelser kommer ind.

Endelig forelå der også kontrakt på en fragtdamper (nybygning nr. 130 »Tor«) til rederiet A/S Svea, Stockholm på 1640 ton dw.

I februar havde Bindsbøll fået kontakt til en kaptajn Rasmussen i København, der skulle være et emne, til at udføre agentvirksomhed for værftet, og Bindsbøll fik grønt lys for den videre forhandling.

Det blev også besluttet at give enkefru Jensen en ekstraordinær understøttelse på 400 kr. pr. år i 5 år, fra den 1. januar 1911. beløbet skulle tages fra driftsomkostningerne.

Værftet havde længe ønsket at eje jorden som værftet lå på, dels for at slippe for uvisheden om lejens størrelse, men også for at styrke likviditeten. Det blev derfor besluttet at rette en forespørgsel til stat og kommune om hvorvidt, og til hvilken pris, de måtte være villige til mod kontant betaling, at afhænde de respektive grundarealer.

Der forelå også en ny kontrakt om en passager- og postdamper (nybygning nr. 131 »Agnete«), til Det Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg, på 35 ton dw. Desværre kun en mindre sag.

I marts havde Bindsbøll afsluttet en kontrakt med kaptajn Rasmussen på følgende vilkår. Rasmussen skulle betales med 1.200 kr. for nybygninger indtil 400.000 kr. samt 3 promille for beløb derover. Porto, telegrammer og beordrede rejser, skulle betales



Passager- og postdamperen »Agnete«, 1911.

efter regning. Derimod måtte Rasmussen selv afholde udgifterne for sin kontorvirksomhed.

Om »den Fiskerske sag« skulle der snart afholdes kreditor-møde, og bestyrelsen henstillede derfor til Møldrup, at værftet blev ligestillet med de øvrige kreditorer, i Dampskibsselskaberne »Union« og »Købehavns« konkursbo.

I maj godkendte og underskrev bestyrelsen, en ansøgning om køb af værftets grund.

Der var nu oprettet et Københavns kontor i Amaliegade nr. 36. der blev bestyret af kaptajn A. Rasmussen I henhold til hans kontrakt af den 25. marts 1911.

Desværre var der igen et dødfald blandt en af værftets første funktionærer, denne gang værftschef F. Møller, der var død i april måned.

Den nye værftsingeniør Lundgård fik nu prokura, og konstruktør Mikkelsen fik lønforhøjelse fra 3.750 kr. til 4.000 kr., ligesom konstruktør Freundt steg fra 3.500 kr. til 3.800 kr. Der blev også ansat en ny konstruktør J. Olsen til en årsløn på 3.000 kr.

Møllers enke fik ligesom Jensens enke tildelt en ekstraordinær pension på 500 kr. i 5 år. Bindsbøll kunne endvidere fremlægge kontrakt på en fragtdamper (nybygning nr. 132 »Tula«) til DFDS på 1.960 ton dw. Endelig en kontrakt med lidt størrelse.

I strategien om ansættelse af agenter, havde man fået kontakt til en mægler Heinrich Boysen i Hamborg.

I juni gik inspektør Johansen og støbemester Magnussen på pension. Dog ville Magnusens fortsætte på værftet som timelønnet former.

I august vedtog man med hensyn til driftsregnskabet at nedskrivningerne tilsammen ikke måtte være højere end driftsoverskuddet. Det blev samtidigt vedtaget at afvise samtlige lønforhøjelser, som en følge af den økonomiske situation.

Bindsbøll kunne heldigvis igen fremlægge nye kontrakter med DFDS, dels på en passager- og fragtdamper, (nybygning nr. 133 »Bergenhus«) på 1.242 ton dw, samt på en passager- og fragtdamper (nybygning nr. 134 »Christianssund«) på 1.242 ton dw. DFDS var heldigvis ved at udvikle sig til en af værftets mest trofaste kunder.

I september blev det vedtaget med 4 stemmer imod 2 at overføre 4.000 kr., der var indkommet efter sidste fremlæggelse af regnskabet, til næste års regnskab. Man var virkelig nede i de små marginaler.

Den 22. september 1911, kl. 3 eftermiddag afholdtes den årlige generalforsamling, i Børsens generalforsamlingssal, og på forslag



Passager- og fragtdamper »S/S Bergenhus«, 1922.

af Busse valgtes overretssagfører H. Paludan til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, samt gennemgik årsregnskabet. Regnskabet blev derefter godkendt uden kommentarer. Nissen genvalgtes enstemmigt til bestyrelsen, og til revisorer genvalgtes Wright og Sophus Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1910-1911 var følgende:⁴⁸

Bruttoomsætning:

Nybygninger	574.233,81 kr.
Reparationer	1.212.920,07 kr.
Dokker	47.871,06 kr.
Beddingen	10.580,34 kr.
I alt	1.845.605,28 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	514.817,99 kr.
Reparationer	753.440,64 kr.
Dokker	12.652,02 kr.
Beddingen	4.176,91 kr.
I alt	1.285.087,56 kr.

Gevinst	560.656,76 kr.
Driftsomkostninger	459.384,13 kr.
Afskrivning	97.326,79 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 3.945,84 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	94,91 kr. + 3.945,84 kr. = 4.040,75 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	0,00 kr.
Dispositionsfond	0,00 kr.
Dividende	0,00 kr.
Reparationer	
121 danske skibe. 18 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	1.212.920,07 kr.
Nettoomsætning	753.440,64 kr.
Gevinst	459.479,43 kr.
61 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 648 i slutningen af året 824, udbetalt løn 725.322,56 kr. pr. år, pr. mand 1.119,32 kr.

Nybygninger 1 stk. bruttotonnage 368,97.

Antal afleverede marinemaskiner 1 stk. på 400 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 3 stk. med 2.685 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Et år i nul, men uden tab, omsætningen på nybygning var nu kun halvdelen af omsætningen på reparationer, med en tilsvarende lav beskæftigelse. Eneste positive var at dækningen på reparationer fortsat var god, men fortsat ingen penge til investering eller lignede, og der var fortsat det store udestående, med »de Fiskerske selskaber«.

1911-1912

Aftaler. »Thore«.

Elektricitet.

Diesel. »Hafnia«

I oktober besluttedes det at rette en anmodning til Landmandsbanken, for at få nedsat renten på kassekreditten til den gamle sats på 1 % over Nationalbankens laveste diskonto.

I november blev det vedtaget at vælge ingeniør H.A. Otterstrøm til ny revisor, til at fortage gennemgang af regnskabet.

I december var der fortsat ikke noget nyt om værftets tilgodehavende hos »de Fiskerske selskaber«, »Købehavn« og »Union«, og det blev derfor pålagt Bindsbøll at undersøge hvordan sagen stod hos værftets advokat Møldrup.

Det ville selvfølgelig i situationen betyde utroligt meget for værftet hvis dette udestående på mere end 300.000 kr. kunne komme i kassen.

I januar blev man enige om at anmode Møldrup, på værftets vegne, at meddele Landmandsbanken, at værftet var villig til at modtage aktier i det nyoprettede selskab for sit tilgodehavende i »de Fiskerske selskaber«.

Årets første kontakt på 2 fragtdampere, (nybygning nr. 135 »Mode« og nybygning nr. 135 »Magne«), begge på 1902 ton dw, til rederiet A/S Svea, Stockholm. Igen skibe af en vis størrelse, og med en god mulighed for fælles planlægning af produktionen.

I januar blev der afholdt et bestyrelsesmøde, efter ønske fra Bindsbøll, i Busses privatbolig. Bindsbøll kunne her meddele om sine forhandlinger, med statsbanerne og de to københavnske værfter (B&W og Københavns Flydedok), om en ny priskurant for reparationsarbejder på statsbanernes skibe. Årsagen til at møde blev holdt under private former, var selvfølgelig at medlemmerne, trods det lidt delikate emne, frit kunne udtale sig udenfor for protokollen, måske især for Busse, som afgået direktør fra statsbanerne.

Ph. Rosenstand var den 9. januar 1912 afgået ved døden, og til den ledige bestyrelsesplads ønskede man at anmode Poul Sehested Larsen (1869-1935) ingeniør og industrileder, samt medstifter af ingeniørfirmaet F.L. Smidth om at indtræde, og med Larsen fik man en virkelig fremsynet og visionær industrimand ind i værftets bestyrelse.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand, Otto Frederik August Busse, Peter Karberg, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright, Poul Sehested Larsen og Severin Claudius Wilken Bindsbøll.

Det blev endvidere besluttet at sælge værftets aktier i Det Østboernholmske Dampskibsselskab, og man ønskede derfor at udbede sig et bud fra bankerne i Nexø og Rønne.

I marts forelå der kontrakter på tre nybygninger til DFDS, nemlig (nybygning nr. 137 »Ebro«) på 1752 ton dw, (nybygning nr. 138 »Romny«) på 1778 ton dw, og (nybygning nr. 139 »Sejrø«) på 113 ton dw. Igen er det DFDS der skaber omsætning på nybygningskontoen.



Fragtdamperen "Sejrø". (1929).

Der skulle også vælges et nyt bestyrelsesmedlem til pensionskassen, i stedet for Rosenstand, og her valgte man enstemmigt Busse.

I april skulle man tage stilling til værftets mellemværende med det islandske dampskibsselskab »Thore«, og man havde derfor anmodet sagfører Jørgensen, Helsingør, om at være til stede under mødet, for at få sat skub i den trevne debitor. Rederiet der stod for dampskibssejladsen mellem Danmark og Island, fik udbetalt statsstøtte for at holde ruten åben, og denne støtte, ønskede værftet nu at få udbetalt, udenom rederiet, til dækning af rederiets restancer på reparationskontoen, således at 2.000 kr. af statsstøtten pr. 1. april 1912 straks blev udbetalt til værftet.

Endvidere at renterne til 1. april 1912 på 4.222,22 kr. også blev udbetalt til værftet. Ligesom at regningen fra »Sterling« på 7.000 kr. straks, eller i løbet af kort tid blev udbetalt. På slutregningen fra »Sterling« på ca. 24.000 kr. skulle der gives henstand i et år, forudsat at de øvrige kreditorer gjorde det samme. For beløbet skulle der udstedes vekslere der skulle forrentes af debitor.

I maj havde man igen møde i Busses privatbolig om »Thore«. Idet selskabet havde udbedt sig et moratorium, som man vedtog at gå ind på, dog med tilføjelse af sagfører Jørgensens foreslåede vilkår.

»Jeg undlader ikke at meddele dem, at aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri indgår på det af A/S Dampskibsselskabet Thore i cirkulære af 22. april 1912 ansøgte moratorium indtil 15. oktober 1912 for så vidt angår værftets uigenkaldelige fordring, stor 31.622,89 kr. på betingelse af, at alle kreditorer (med undtagelse af privilegerede kreditorer og småkreditorer, der betales forud) indgår på moratoriet og i øvrigt på vilkår.

Det pr. 1. april d.å. forfaldne afdrag på værftets pantefordring 10.000 kr. samt de forfaldne renter pr.1. april 4.222,22 kr. + yderligere renter af de 10.000 kr. fra 1. april til betalingsdagen betales værftet inden 8 dage fra dato.

Fremtidige renter af pantefordringen betales kvartalsvis bagud, første gang den 1. juli 1912.

Afdrag og renter pr. 1. oktober 1912 af pantefordringen betales prompte, men under hensyn til, at statsstøtten ifølge det af bestyrelsen udstedte garantibevis fortrinsvis skal anvendes til dækning af værftets afdrag på pantefordringen, måtte de sidste statsstøtebeløb, der udbetales forinden 1. oktober 1912 udbetales værftet straks, når de betales af ministeriet, indtil værftet er dækket for nævnte afdrag pr. 1. oktober 1912 eller dog holdes til værftets disposition pr. 1. oktober 1912.

Forfaldne renter og afdrag af 1. prioriteten betales snarest og fremdeles til forfaldstid, hvilket af værftet kan forlanges dokumenteret.

Dampskibsselskabet udsteder – som stipuleret – veksler til værftet for fornævnte 31.622,89 kr. hvilken veksler altså nu kan udstedes pr. 15. oktober 1912.

Jeg går ud fra, at 'Thors' bestyrelse er indforstået med foranstående vilkår, hvorom jeg udbeder mig 'Deres behagelige meddelelse'.

Med hensyn til den upriviligerede fordring på 31.622,89 kr. accepteredes det af Herr Thor E. Tulinius fremsatte tilbud, hvorefter han personligt vil kautionere 3.500 kr. af beløbet at betale inden dette års udgang.«

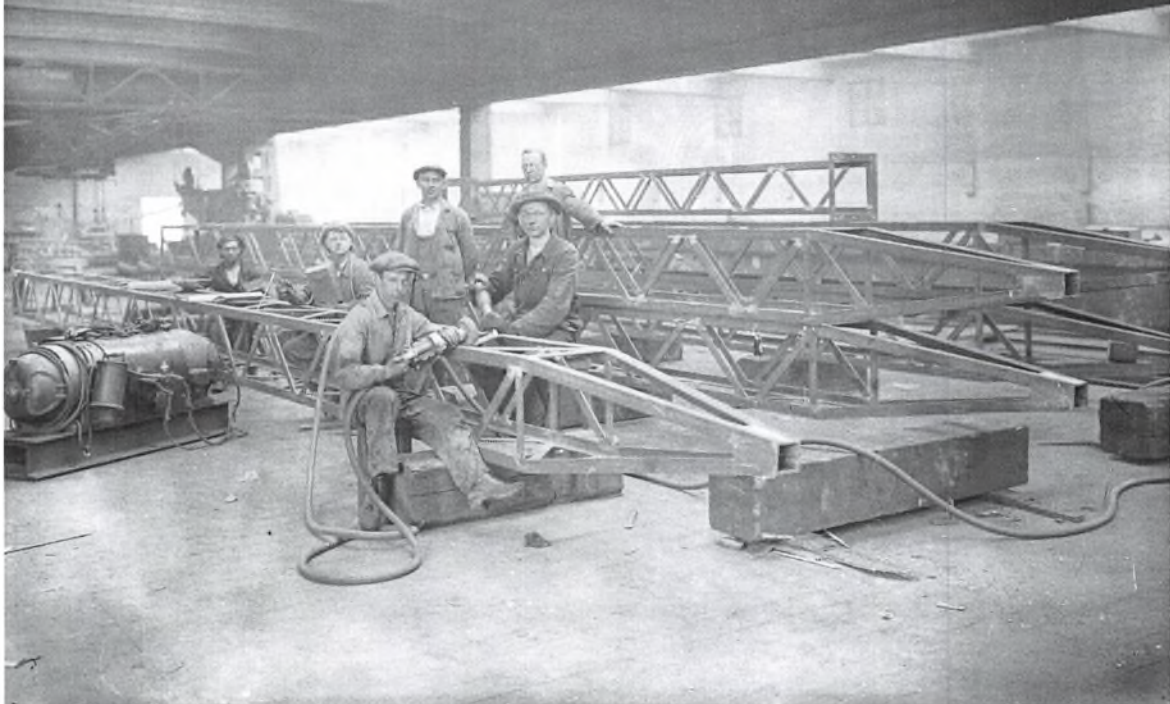
I maj tegnede man en strejkeforsikring i arbejdsgiverforsikringen på ca. 8.000 kr., samt en mindre forøgelse af det årlige bidrag til arbejdsgiverforeningen.

I sagen om Dampskibsselskabet »Thore« var Handelsbankens sagfører gået ind på betingelserne fra sidste møde, og Thor E. Tulinius havde afgivet en kaution for de 3.500 kr.

I juni besluttede man at sælge de for 25.000 kr. præferenceaktier man ejede i A/S Alfred Christensen & Co, og det besluttedes at spørge selskabet, om de var villige til at indløse aktierne til kurs 110, idet man ellers ville søge en anden køber.

I juli forelå der igen en kontrakt på et passager-fragtskib (nybygning nr. 140 »A.P. Bernstorff«) på 1352 ton dw til DFDS.

*Slibere med Pneumatisk slibeudstyr
polerer svejsninger omkring 1920.*

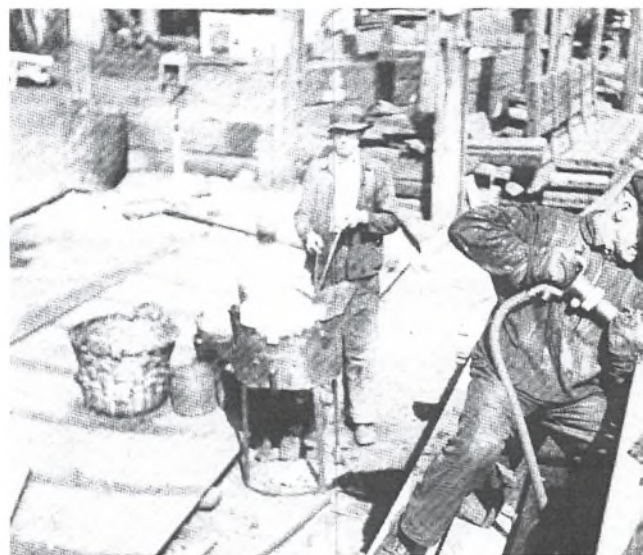


Samt på nogle nye kedler til S/S Nidaros, til samme rederi. DFDS var ved at blive en stor kunde for værftet.

Det blev endvidere vedtaget at anskaffe en ny skrue-skæremaskine til 4.000. kr. som skulle debiteres maskinkontoen.

Der var derimod uenighed om indkøb af en ny kompressor, som kostede ca. 12.000 kr. Busse var imod det, fordi man var i fuld gang med at planlægge at få indlagt elektricitet på værftet og faktisk kun afventede det endelige tilbud på forsyningen, men samtlige medlemmer bakkede Bindesbøll op, og stemte for indkøbet af kompressoren.

Lidt bemærkelsesværdigt, at formanden og direktøren havde så forskellige opfattelser af problemet.



*Nitter i gang med sit hårde og støjende arbejde,
sammen med den uundværlige naglevarmer.*

I lyset af B&Ws nystartede dieselmotorproduktion diskuterede man også muligheden for fabrikation af motorskibe på værftet, men tiden var ikke til for mange spekulationer.

Efter et tilbud om at overtage aktier i dampskibsselskabet Hafnia, til et beløb på 145.500 kr., blev det vedtaget at overtage aktierne.

I august diskuterede man den kommende regnskabs-afslutning. Formanden foreslog at give 5 % i udbytte og bruge resten til at konsolidere selskabet med, ligesom han fremsatte en anden fortolkning af vedtægterne, vedrørende fordelingen af nettoudbyttet. De øvrige medlemmer ønskede dog fortsat at følge den hidtidige praksis. I sine bestræbelser for at finde nye veje havde Busse ikke altid fodslag med den øvrige bestyrelse.

Senere i august var der et nyt møde hos formanden direktør Busse. Hvor dagsordenen var 2. behandling af sagen om en evt. overdragelse af selskabets B aktier i Dampskibsselskabet »Hafnia«, til Landmandsbanken. – Det blev her vedtaget at svare banken således.

»I anledning af Herr overretssagfører Falck Jensens henvendelse, har bestyrelsen besluttet ikke at give banken de omhandlede 'Hafnia' B aktier på hånden, men at foreslå Landmandsbanken at overtage et tilsvarende beløb i aktier i et eventuelt nyt dampskibsselskab, som måtte blive dannet af 'Hafnias' skibe.«

Den 29. august 1912 var der et nyt møde på formandens bopæl. Hvor man skulle tage stilling til et nyt tilbud fra Landmandsbanken gående ud på at få værftets

»Hafnia« B-aktier på hånden i f.eks. 14 dage til en pris på 75 % kontant. Hvilket man besluttede at acceptere.

»I henhold til stedfundne forhandlinger erklærer bestyrelsen for Helsingør Værft sig herved beredt til at give Landmandsbanken de værftet tilhørende ca. 145.000 kr. i B-aktier i Dampskibsselskabet 'Hafnia' på hånden indtil 15. september 1912 til en pris af 75 % kontant af den pålydende værdi.«

Den 18. september 1912 afholdtes den årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingssal i København, og på forslag af formanden valgtes H. Paludan til dirigent. Formanden afgav beretning om selskabets virksomhed i det forløbne driftsår, samt gennemgik årsregnskabet.

En grosserer Chr. E. Mathiesen udtalte sig overordentlig anerkendende om regnskabet, og rettede et par forespørgsler angående dok- og beddingskontoen, posten dubiøse debitorer, modelkontoen og indbetaling på kontraherede arbejder, hvilke forespørgsler blev besvaret af formanden, hvorefter regnskabet blev vedtaget.

Der var derefter valg af to bestyrelsesmedlemmer i stedet for afdøde Rosenstand samt efter tur fratrædende A. Wright. Nyvalgt blev Poul Larsen og genvalgte blev Wright, begge enstemmigt. Samt revisorerne ingeniør H.A. Otterstrøm i afdøde konsul major Wrights sted og konsul Sophus Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1911-1912 var følgende:⁴⁹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.093.614,25 kr.
Reparationer	1.363.166,14 kr.
Dokker	59.634,96 kr.
Beddingen	10.477,88 kr.
I alt	3.526.893,23 kr.

Nettoomsætning

Nybygninger	1.877.784,63 kr.
Reparationer	816.319,82 kr.
Dokker	15.617,88 kr.
Beddingen	5.986,53 kr.
I alt	2.715.708,86 kr.

Gevinst	811.184,37 kr.
Driftsomkostninger	441.435,90 kr.
Afskrivning	123.950,55 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 245.797,92 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	4.040,75 + 245.797,92 kr. = 249.838,67 kr.

Reservefond	90.000,00 kr.
Løbende garantier	20.518,06 kr.
Dispositionsfond	0,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.

Reparationer	
101 danske skibe. 10 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	1.363.166,14 kr.
Nettoomsætning	816.319,82 kr.
Gevinst	546.846,32 kr.
67 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 893 i slutningen af året 953, udbetalt løn 1.153.027,60 kr. pr. år, pr. mand 1.291,18 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 4.471,15.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 3.775 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 11 stk. med 12.100 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

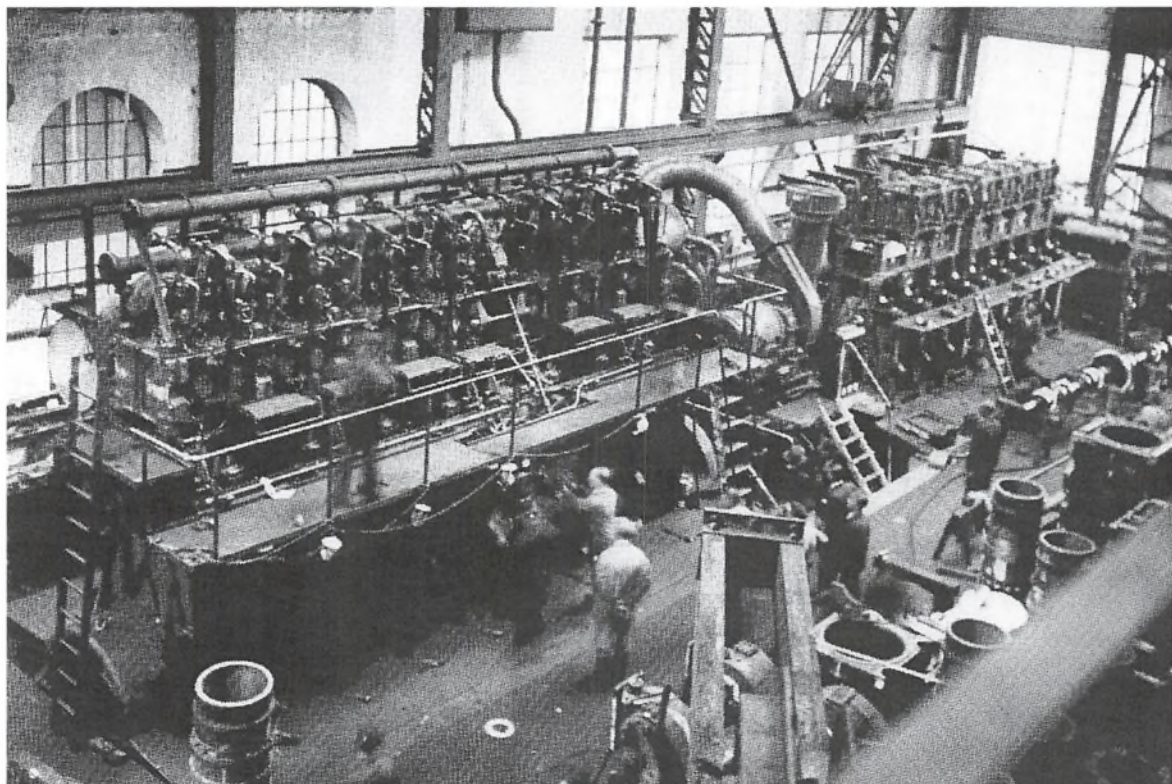
Forbedring i indtjeningen, og fortsat med god dækning på reparationer, samt en rimelig beskæftigelse.

Perioden efter Holm

Overgangen efter Holm blev, efter lidt tilpasning, ret hurtigt overstået og man har en fornemmelse af at den nye bestyrelse og deres direktør kom ind i en god arbejdsfordeling. Snart kom man i gang med en større modernisering af værftet og fik udvidet aktiekapitalen til 2,1 million. På arbejdersiden ulmede tingene i 90erne og kulminerede med overenskomsten i 1899, som medførte at værftet indtrådte i »Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening« i 1901. Efter 1900 fortsatte besværlighederne, og nu

blev det strejker og »Lockout'er« på landsplan der prægede billedet.

Samtidig blev det vanskeligt at skaffe kontraheringer, og dårlige betalere begyndte ligeledes at præge krisen. For at holde virksomheden i gang, brugte man igen Holms gamle trick med at bygge for egen regning (faxe-bådene), men måske trængte værftet også til lidt økonomisk inspiration og nytænkning i bestyrelsen. Værftets tal blev dog bedre ved udgangen af perioden.



På maskinværkstedet blev motorerne samlet og afprøvet, inden de igen blev skilt ad del for del. Derefter blev det hele transporteret om bord på skibet atter samlet.

Nye tider med skiftende hovedaktionærer

B&W og DFDS – 1912-1913

Der handles med aktierne.

Ny formand. B&W og DFDS

I oktober forelå der kontrakt på en fragtdamper, (nybygning nr. 141 »Charkov«), på 1778 ton dw til DFDS. DFDS var efterhånden blevet en af værftets rigtig store kunder.

Det blev endvidere vedtaget at gå ind på Landmandsbankens tilbud fra den 15. oktober på »Hafnia«-aktierne. Således at der blev betalt 72.750 kr. kontant + 6 ½ % i rente fra 13. oktober 1910 til den dag aktierne blev afleveret i banken.

For »Thores« sagens vedkommende, pålagdes det sagfører Jørgensen at forhandle videre på baggrund af værftets tilbud fra den 14. oktober, dog således at renter, som muligvis ikke blev betalt i indeværende år, var skyldige i de efterfølgende år.

Samt at sagføreren endvidere skabte sig et overblik over hvorledes banken havde tænkt sig afviklingen, og amortisationen iværksat, og om hvem de vigtigste kreditorer var. Med hensyn til den privilegerede gæld (2den prioritet) ønskede man i første linje at få den udbetalt kontant, i anden række kan man gå ind på, at kaution af 28. september 1909

stod ved magt, dog således at Henriksen og Hannibal Beck indtræder i Einar Frimodt og Thor E. Tulinius sted, eller i tredje linje, at Handelsbanken går ind og garanterer for værftets tilgodehavende.

I november var det igen »de Fiskerske selskaber«s nydannede rederi »Hafnia«, der var på programmet. Idet man var blevet uenig med banken om datoen, fra hvilken renten skulle beregnes. Værftet var af den opfattelse, at datoen måtte være fra dagen hvor generalforsamlingen i dampskibsselskaberne »København« og »Union« var blevet afholdt, og på hvilken bankens tilbud var blevet forelagt, nemlig den 15. oktober 1910. Konsul Wright ønskede efterfølgende tilført protokollen, at såfremt han havde været til stede ved mødet den 18. oktober 1912 ville han have stemt imod at overdrage dampskibsselskabet »Hafnias« aktier til Landmandsbanken til 50 % + 2 års rente til 6 ½ %, idet han anså værdien af aktierne for at være tæt på pari. Det var efterhånden blevet en dyr sag for værftet, der oprindeligt havde haft mere end 300.000 kr. til gode. I denne sammenhæng skal man også huske at værftet var kunde hos Landmandsbanken.

Den 20. november 1912 holdt man et nyt møde på ingeniør Poul Larsens kontor i København, med samtlige bestyrelsesmedlemmer og sagfører P. Jørgensen. Temaet var »Thores« gæld, og efter en længere forhandling vedtog man følgende koncept til et brev til dampskibsselskabet:

»Vi har modtaget det ærede selskabs cirkulære af 12. oktober d.a. Tillige med statusopgørelse pr. 1. september d.a.

Værftet er villig til at acceptere den af dem foreslåede ordning, hvorefter værftet for sin vekselfordring 31.622,89 kr. + protestomkostninger og yderligere omkostninger overtager præference-aktier i damskibsselskabet 'Thore' til et beløb på 32.000 kr. på følgende betingelser:

1. at samtlige u-privilegerede fordringshavere, som er af nogen betydning, erklærer sig villige til at overtage præference-aktier for deres tilgodehavende.
2. at grosserer Tulinius i bindende juridisk form forpligter sig til hverken direkte eller indirekte at skabe 'Thore' konkurrence på den islandske skibsfart.
3. at der årlig afskrives på skibenes værdi i henhold til den os sendte statusopgørelse 5 %, hvilke 5 % kan anvendes til nedskrivning af pantegælden.
4. at der derefter af det regnskabsmæssige overskud betales 4 % til præference-aktiekapitalen, medens det overskydende henlægges. Denne bestemmelse må have kumulativ virkning, så at eventuelt mere udbytte det ene år, forlods må anvendes til at udbetale 4 % udbytte til præference-aktierne i tidligere eller følgende år, i hvilke 4 % udbytte ikke er nået.
5. at dampskibsselskabet 'Thore' forpligter sig til at indløse de af Helsingør Skibsværfts overtagne præference-aktier til pari kurs så snart der foreligger regnskabsmæssig dækning for præference-aktiekapitalen eller stille sikkerhed for at de nævnte præference-aktier vil blive indløst fra anden side under den nævnte forudsætning.

6. at der sikres Helsingør værft en tillidsmand indenfor 'Thores' bestyrelse, enten ved, at et af 'Thores' bestyrelsesmedlemmer erklærer sig villig til at overtage dette hverv, eller at der åbnes skibsværftet adgang til at udpege et medlem til bestyrelsen indtil skibsværftets præferencekapital er blevet betalt tilbage.

Hvilket vi ikke undlader at meddele det ærede selskab.«

Efterfølgende behandlede man »Hafnia«-sagen hvor man vedtog at meddele Landmandsbanken følgende: »I besiddelse af Landmandsbankens ærede skrivelse af 13 ds. Bilagt med brev fra overrettsagfører E. Falk-Jensen til Landmandsbanken dateret 12 ds. ser vi, at der foreligger en misforståelse med hensyn til ordningen af hele den foreliggende dag.

Vi tillader os imidlertid at bemærke, at værftet ikke ønsker at afhænde de det tilhørende aktier i Dampskibsselskabet 'Hafnia' på andre vilkår end dem, der er indeholdt i værftets ærbødige af 18 oktober, og imødeser gerne bankens ærede svar på, om den accepterer vort således fornyede tilbud om at afhænde aktierne mod betaling af 50 % af deres pålydende med tillæg af 6 ½ % rente p.a. fra 13 oktober 1910, idet vi bemærker, at værftet kan anse sig bunden ved dette tilbud længere end til den 25 ds.« For dette koncept stemte samtlige medlemmer for, med undtagelse af Wright og Poul Larsen, der formentlig følte at Landmandsbanken havde udnyttet værftet i denne situation.

I december havde Poul Larsen ikke helt opgivet »Thores«-sagen, og påtog sig at forhandle videre med Handelsbanken.

I »Hafnia«-sagen kunne formanden meddele at aktierne var blevet afleveret til Landmandsbanken og beløbet var godskrevet værftet. Det havde været en dyr sag for værftet der først havde fået sit udestående på ca. 300.000 kr. halveret til 145.000 kr. i aktier, og som igen var blevet halveret til 77.500 kr. i kontanter.

I januar gik Dampskibsselskabet »Thores« ind på værftets krav og nedskrev sin stamkapital med 70 % og tildelte værftet præference-aktier i selskabet for sit tilgodehavende. Ikke nogen lukrativ løsning for værftet, men dog bedre end en betalingsstandsning. Så Poul Larsens ihærdighed havde trods alt givet resultat.

Det blev senere besluttet, på forslag af Poul Larsen, at ansætte ingeniør Mygind, som afløser for inspektør Johansen til en gage på 3.600 kr. om året. Til gengæld skulle inspektør Johansen overtage en stilling som konsulent for værftet, og hans honorar skulle sammen med hans pension udgøre et beløb på 2.400 kr. pr. år.

Den 12. februar 1913 afholdt bestyrelsen igen et møde på Poul Larsens kontor i København, til stede var samtlige bestyrelsesmedlemmer. Der var kun et punkt på dagsordenen, nemlig et brev af 7. februar fra et vekselererfirma S.M. Levin & co. Hvori de meddelte værftet at 1.000.000 kr. af aktiekapitalen, nu var noteret i Johans Levins navn i protokollen.

Samt at købet var sket fordi man ønskede et samarbejde mellem værfterne, Helsingør, B&W og Københavns Flydedok. Senere i februar anerkendte man modtagelsen af

skrivelsen og Poul Larsen påtog sig at forhandle med Grosserer Collstrup og direktør Arent for at høre hvordan Flydedokken stillede sig til dette samarbejde.



Stabelafløbning omkring 1905.

Ved et møde senere i februar havde Poul Larsen, udover at have diskuteret sagen med Collstrup ved flydedokken, været i Landmandsbanken og gennemset værftets protokoller, og hvoraf det var fremgået, at aktier pålydende 1.000.000 kr. var noteret i Johan Levins navn den 31. januar. På spørgsmålet om hvorfor værftet ikke havde fået besked umiddelbart efter, meddelte bankens direktør at han, umiddelbart efter personligt, havde givet Busse besked.

Sat over for dette, hævdede Busse at han aldrig havde fået denne besked. Hvilket fik Poul Larsen til at udtrykke sin kritik, og opfordre Busse til at nedlægge sit mandat. Dette nægtede Busse, hvorefter Poul Larsen foreslog bestyrelsen at man fratog Busse mandatet, og dette forslag blev vedtaget ved håndsoprækning, idet Bindsbøll dog afholdt sig fra at stemme.

Derefter var der valg af ny formand, og Poul Larsen, der efterfølgende var blevet foreslået af Nissen, blev derefter valgt. Larsen indkaldte derefter til et nyt møde på Vestergade 33, tirsdag den 25. februar 1913 hvor han ville samle Hr. Levin og dennes »venner«. Busse gav sig dog ikke så let, og ønskede følgende bemærkning ført til protokol.

»B. formener, at ikke datoen for noteringen af aktiernes ejerskifte, men forslaget om en samvirken mellem Helsingør og B&W er hovedsagen, og at han netop havde søgt at underrette medlemmerne om, hvad der forelå – så snart som muligt – og derfor dels telefonerede dels tilskrev enkelte medlemmer om hvad der var bleven tilskrevet ham fra Levin & Co og indkaldte til bestyrelsesmøde snarest muligt – hvilket dog først kunne blive om onsdagen – idet han fra første færd, nemlig den 6. havde meddelt Landmandsbanken, at han ønskede at være passiv i sagen og bad om en skriftlig fremstilling som han kunne fremlægge på et bestyrelsesmøde, der skulle indkaldes snarest.

Denne fremgangsmåde anser B som så meget mere berettiget og praktisk, som han allerede den 7. vidste, at der var sket henvendelse til andre af bestyrelsens medlemmer, og at disse havde konfereret indbyrdes om sagen, medens datoen for aktiernes notering synes ham en biting, hvis meddelelse 3 a 4 dage før eller senere han vedblivende ikke kan se nogen betydning i.«

Til denne forklaring ønskede Larsen at tilføje at det foreliggende spørgsmål kun drejede sig om, at hr. Busse ikke havde givet bestyrelsen nogen meddelelse om de oplysninger som Busse havde modtaget direkte fra Land-

mandsbanken, og dermed var der sat et foreløbigt punktum for Busses kommentarer.

Den 8. marts 1913 kl. 2 afholdtes der et bestyrelsesmøde på Vestegade 33 i København. Til stede var bestyrelsen, og direktør Ivar Knudsen som repræsentant for B&W, samt Direktør N.J. Høst som repræsentant for DFDS. Poul Larsen startede med at meddele, at han havde forstået det sådan, at de af Levin indkøbte aktier i værftet senere var overgået til B&W.

Hvorefter der var lavet en aftale med DFDS, således at de nu havde overtaget halvdelen af de indkøbte B&W aktier i værftet. På denne baggrund bad Poul Larsen derfor Knudsen og Høst om at fortælle, hvorledes man havde tænkt sig at forholdet mellem Værftet, B&W og DFDS skulle udvikle sig.

Høst og Knudsen meddelte derefter at man havde tænkt sig, at de to herrer snarest skulle indtræde i værftets bestyrelse, som repræsentanter for DFDS og B&W, for herved at opnå et intimere samarbejde, mellem værfterne, i alle tekniske spørgsmål, hvorved man kunne tænke sig at opnå et større økonomisk udbytte for begge værfter, men at virksomhederne i øvrigt skulle fortsætte i fuld selvstændighed, i såvel indre som ydre forhold og navnlig således, at værfterne med afgivelsen af overslag og tilbud, kom til at virke ganske uafhængigt af hinanden.

Således at der ikke måtte opstå en, for rederierne specielt DFDS som kunde, skadelig virkning af det påtænkte samarbejde. Knudsen og Høst forlod derefter mødet og overlod til bestyrelsen at gennemdrøfte situationen.



Herren i midten af denne trio er teknisk direktør hos B&W Ivar Peter Bagger Knudsen, 1861-1920. Direktør Knudsen blev trods nogen modstand B&Ws repræsentant i Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s i 1913.

Den 17. marts 1913 blev der afholdt et nyt bestyrelsesmøde i Vestergade 33, København. Mødet var indkaldt på anmodning af N.J. Høst der på vegne af DFDS og B&W havde bedt Helsingør skibsværft om at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling, på hvilken der skulle stilles forslag om ændringer til selskabets love.

Denne generalforsamling ønskede man gerne afholdt inden den 4. april 1913, på grund af Høsts bortrejse. Til stede var alle bestyrelsens medlemmer med undtagelse af tidligere formand Busse, og man havde desuden indkaldt overretssagfører Paludan til mødet.

Formanden redegjorde for resultatet af den konference, som han og kommandør Carstensen havde haft med direktør Cold, direktør Høst og direktør Knudsen. Hvoraf det fremgik at både DFDS og B&W fastholdt ønsket om, at få både Høst og Knudsen indsat i bestyrelsen, hvorfor de til den ekstra-

ordinære generalforsamling foreslåede ændringer i selskabets love, først og fremmest ville gå på at øge bestyrelsens antal fra 6 til 8.

Under mødet fremkom der et af Høst og Knudsen udarbejdet forslag, og hele den foreliggende situation drøftedes indgående. Der var på mødet overvejende stemning for at vedtage, at man ikke fandt det i overensstemmelse med værftets interesse, at optage Knudsen i bestyrelsen på grund af hans stilling som direktør for et konkurrerende selskab, idet man mente, at dette ville kunne skade værftets interesser i høj grad overfor dets kundekreds, men at man i øvrigt ville være villig til i alt væsentlighed at acceptere de fremsendte ændringsforslag til lovene, og at man gerne ville optage Høst i bestyrelsen, foruden en anden person fra B&W, når bare det ikke blev en af selskabets direktører.

Formanden pointerede, at han følte sig overbevist om, at både B&W og DFDS repræsentanter ubetinget ville fastholde kravet om, at Knudsen blev valgt ind i bestyrelsen, og hvis at man værgede sig imod at optage ham, ville det få konsekvenser, og ville være ensbetydende med, at hele værftets bestyrelse måtte nedlægge deres mandater straks, eller i en ikke fjern fremtid.

Ved en afstemning om spørgsmålet stemte Karberg, Nissen, Wright og Bindesbøll mod Knudsens optagelse i bestyrelsen.

Resultatet af forhandlingerne blev derefter af Knudsen telefonisk meddelte til Høst, som efterfølgende tilbød at komme til stede ved mødet for at forhandle videre med bestyrelsen om sagen.

Efter at Høst var kommet til stede blev mødet genoptaget, og her udtalte Høst at han betragtede DFDS intervention i sagen, som værende helt i skibsværftets interesse.

DFDS var dog bundet til at opretholde kravet om at Knudsen fik en plads i bestyrelsen sammen med Høst, og DFDS, måtte betragte en vægring fra værftets side ved at optage Knudsen, som en vægring rettet mod DFDS, der sandsynligvis ville medføre, at DFDS, overlod B&W alle sine aktier, og derefter for sit vedkommende ville trække alt sit nybygningsarbejde bort fra værftet. B&W ville derigennem få fuld handlefrihed over for værftet, hvorefter bestyrelsen alligevel ikke vilde kunne forhindre, at B&W valgte Knudsen og måske andre repræsentanter fra B&W ind i bestyrelsen, og værftets stilling vilde derfor blive meget vanskeligere, end hvis den af DFDS foreslåede ordning blev vedtaget.

Høst pointerede, at den af DFDS foreslåede ordning vilde medføre betydelige fordele for værftet, som gennem den omstændighed, at DFDS var repræsenteret i værftets bestyrelse med lige så stor aktiekapital som B&W, havde en meget stor garanti for, at skibsværftets interesser ikke ville blive misligholdt i forhold til B&Ws interesser.

På Larsens foranledning forlod direktør Høst derefter mødet, og situationen blev igen optaget til drøftelse mellem bestyrelsens medlemmer, som derefter i tillid til de forklaringer og meddelelser som Høst havde givet angående situationen, enstemmigt besluttede at acceptere DFDS forslag, hvilket man derefter meddelte til Høst. Bestyrelsens beslutning var vel egentlig kun af formel

karakter, da det er svært at få øje på eventuelle alternativer.

Det vedtoges derefter at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling den 4. april, idet man overlod til overretssagfører Paludan og Bindeshøll at offentliggøre indkaldelsen, og det blev samtidig besluttet at overveje de fremkomne ændringsforslag nærmere, inden man fremlagde dem på generalforsamlingen. Mødet blev derefter hævet, og Larsen udtalte håbet om at det indledte samarbejde, måtte blive til gavn for samtlige interesserede selskaber.

Den 31. marts 1913 kl. 3 ½ em. afholdtes der igen bestyrelsesmøde i Vestergade 33 i København. Hvor formanden fremlagde ændringerne til selskabets love, og hvor det vigtigste nok var, at man i § 17 udvidede bestyrelsen til 8 medlemmer, at man i § 18 stk. 4, hvor den i stk. 4 bestående garanti på 6.000 kr. til bestyrelsen, ændres til 1.000 kr., samt at § 23 c, ændredes således at direktørens 3 % udgik, samt at de tidligere 6 % til bestyrelsen, ændredes til 8 %, og at de 6 % til personalet ændredes til 9 % for det overordnede personales vedkommende.

Samt at § 20 udgik, således at direktøren ikke længere havde mandat i bestyrelsen. For Bindeshølls tidligere gratiale på 3 %, blev dette forhold nu overført til hans kontrakt, således at han kunne stemme for ændringen.

Bestyrelsesmedlemmerne fik først tilbudt 6 %, men fik forhandlet sig til 8 %. Ændringer var på vej med det nye ejerskifte, og ændringerne var sket efter forhandlinger mellem Høst og Poul Larsen.

Den 4. april 1913 afholdt man så den ekstraordinære generalforsamling på Børsen i København med overretssagfører Paludan som dirigent. At generalforsamlingen havde vakt interesse, kunne ses af de 1.468 stemmer der var til stede, og som i øvrigt medførte at generalforsamlingen var beslutningsdygtig.

Dirigenten oplæste forslagene til lovændringerne, og gav derefter ordet til bestyrelsens formand, P. Larsen, som derefter gav en forklaring på hændelsesforløbet i det nye ejerskab. »I begyndelsen af februar måned erfarede bestyrelsens medlemmer, dels ved meddelelser i dagspressen, og dels ved meddelelse fra B&Ws direktion, at et konsortium havde opkøbt over halvdelen af skibsværftets aktier og havde ladet dem notere i selskabets bøger i Landmandsbanken, i vekslerer Johan Levins navn.

Samtidig havde B&Ws direktion meddelt skibsværftets bestyrelse, at B&W var interesseret i det omtalte konsortium, og at hensigten med opkøbet af aktierne var den, at man ønskede at tilvejebringe et nærmere samarbejde mellem de to skibsværfter med hensyn til tekniske spørgsmål, men også med hensyn til prisansættelser ved foreliggende arbejder, så at en ødelæggende konkurrence mellem værfterne kunne undgås, og at værfterne til gensidig fordel på alle måder kunne støtte hinanden.

Efter hvad der senere var blevet oplyst, skulle samtlige eller en væsentlig del af de af Levins indtegnede aktier, senere være overgæet til B&W således at det faktisk var et konkurrerende firma der ejede majoriteten af selskabets aktier. Der forelå herved et i danske aktieselskabers historie vistnok ret

enestående tilfælde. At en aktiemajoritet er blevet opkøbt i spekulationsøjemed har formentlig adskillige gange fundet sted, men betydningen heraf for vedkommende selskabs indre liv har næppe været afgørende, da det formål, som i så fald er opnået ved sammenkøbet af aktierne har været af begrænset økonomisk natur.

En sammenslutning mellem beslægtede selskaber med det formål at tilvejebringe et økonomisk samarbejde, er ej heller ukendt, men har da formentlig altid været baseret på en venskabelig overenskomst mellem vedkommende selskabers bestyrelse. Det, der her forelå, nemlig et opkøb af aktiemajoriteten fra et konkurrerende selskabs side og en pludselig notering af samtlige således opkøbte aktier i selskabets bøger, vil vel imidlertid vanskeligt kunne karakteriseres anderledes end som en overrumpling og har vel også været tilsigtet som sådan. Bestyrelsen havde selvfølgelig måttet tage den herved opståede situation, op til meget alvorlig overvejelse, da den ville kunne få skæbnesvanger betydning for selskabets virksomhed og fremtid.

Hvis et konkurrerende selskab kunne få en afgørende og overvældende indflydelse på værftets dispositioner både i teknisk og økonomisk henseende, ville dette meget let kunne give anledning til, at værftets interesser i forhold til det konkurrerende selskab kunne blive vanrøgtede, og værftet kunne i høj grad komme til at lide skade i forhold til sin kundekreds, rederne som ganske naturligt netop ville være interesseret i, at en sammenslutning, med hvilken de enkelte værfter mistede deres fri dispositionsret, ikke fandt sted. Dette kunne let føre til, at rederne ville trække sig bort fra skibsværftet med deres

ordrer og lade deres arbejde udføre på andre uafhængige værfter i ind- og udland, hvilket ville være et, for selskabets sunde økonomiske eksistens, ødelæggende forhold.

Man måtte desuden tage nøje i betragtning, at skibsværftet med sin beliggenhed i en mindre by er stærkt interesseret i at afpasse mængden og arten af arbejde, efter størrelsen af den arbejdsstyrke, som står til værftets disposition, og i hvilken store variationer til den ene eller den anden side vanskeligt ville kunne foretages uden i længden at medføre skadelige følger for værftets sunde udvikling.

Der var således mange forhold at tage under overvejelse for værftets bestyrelse, forhold, som muligvis og sandsynligvis ville være af underordnet betydning for ledelsen af det konkurrerende selskab i København, som arbejder under væsentlig andre forhold.

Under disse omstændigheder mente skibsværftets bestyrelse ikke at de burde gå ind på et samarbejde i den af B&W foreslåede form. Bestyrelsen var selvfølgelig på det rene med, at en vægring ved at gå ind på B&Ws forslag under de foreliggende omstændigheder kunne medføre, at aktiemajoriteten benyttede sin magt på en sådan måde, at hele bestyrelsen måtte fratræde, men bestyrelsens medlemmer anså det for deres pligt at sætte deres mandater ind på at bevare Helsingør Skibsværfts ubetingede selvstændighed, idet man håbede, at de andre faktorer indenfor skibsbyggeriets interessesfære, nemlig redierne, ville yde bestyrelsen deres støtte, så at skibsværftets interesser som selvstændig institution kunne bevares.

Dette har heldigvis også vist sig at være tilfældet, idet vort største rederi, DFDS, er trådt til i den foreliggende situation, og som betingelse for fremtidig at lade B&W og HS nyde godt af den store mængde skibsarbejde, hvorover DFDS råder, har krævet, at skibsværfternes økonomiske forhold skulle være ganske uafhængige af hinanden, og ledes som absolut selvstændige foretagender. For at sikre sig at dette forlangende blev gennemført, har DFDS efter overenskomst med B&W overtaget halvdelen af dette selskabs aktier i Helsingør Skibsværft, idet der samtidig er vedtaget sådanne bestemmelser mellem de to selskaber, at de kun i fællesskab kan råde over aktiemajoriteten.

Som udtryk for de to selskabers ligestilling i forhold til Helsingør Skibsværft er det blevet foreslået, at hvert af selskaberne skulle have en repræsentant indenfor HS bestyrelse, idet bestyrelsesrådets forhold i øvrigt ellers i enhver henseende skulle forblive uforandrede. Bestyrelsen har taget den således foreliggende nye situation under grundig overvejelse, og idet den fra DFDS side har modtaget ubetinget forsikring om, at værftets selvstændighed i ydre og indre henseende vil blive opretholdt, har selskabets bestyrelse ment det rigtigt og i selskabets interesse, at acceptere den således foreliggende situation, og ikke nedlægge deres mandater.

I den omstændighed, at DFDS vil blive repræsenteret indenfor HS bestyrelse ved en af sine direktører, ser bestyrelsen ikke alene en betryggelse for værftets selvstændighed, men også en garanti for værftets sunde fremgang, da det selvfølgelig vil ligge i DFDS interesse, at et værft, i hvilket selskabet for fremtiden vil have bundet en betydelig kapital, kommer

til at arbejde under sunde forhold, så at værftet vil være sikker på en god og fast kunde i DFDS, også, i tider, hvor konjunkturerne i skibsbyggeindustrien måtte blive væsentlig dårligere, end de er i øjeblikket.

Fra B&W side har man ønsket, at selskabets tekniske direktør ligeledes skulle have sæde i Helsingørs bestyrelse, og bestyrelsen har under de foreliggende forhold ment, at kunne acceptere denne ordning, idet bestyrelsen håber, at der herved vil banes vej for et samarbejde på det tekniske område, som kan blive til held for begge skibsværfters interesser.

På basis af den nu foreliggende situation tillader bestyrelsen sig at fremlægge det før nævnte forslag til lovændringer, som i alt væsentligt tager hensyn til den forandring, der sker, ved at bestyrelsesrådets medlemmer forøges fra 6 til 8.

Det er meningen, når de således ændrede love er blevet vedtaget, og som det forlanges i selskabets overenskomst med Indenrigsministeriet, er blevet approberet af dette ministerium, at indvælge direktør Høst for DFDS og direktør Knudsen for B&W i de ledige pladser. Bestyrelsen håber i den således tilsigtede ordning at have værnet selskabets interesser på bedst mulig måde. Og at ikke blot selskabets aktionærer, men også at dets kunder heri vil se en betryggelse for deres fremtidige interesser.«

Da ingen ønskede ordet i anledning af formandens redegørelse, foretog dirigenten med forsamlingens tilladelse skriftlig afstemning om forslagene en bloc, ved hvilken afstemning der blev afgivet 1.458 stemmer for forslaget, og ingen imod.



Allerede omkring 1900 blev den elektriske belysning taget i brug i værkstederne og på beddingen, og snart var der mulighed for over- og skifteholdsarbejde, også i den mørke årstid.

De stillede forslag til lovændringer var altså vedtaget med den ifølge lovene krævede kvalificerede majoritet.

Hele referatet af denne historie er gengivet nogenlunde ordret efter forhandlingsprotokollen, for ikke ved personlig tolkning at ændre ved denne enestående dokumentation af et stykke dansk industrihistorie. Man må også tilføje her, at det var fantastisk heldigt for værftet at man i denne situation havde fået en personlighed som Larsen i bestyrelsen, til at føre de vanskelige forhandlinger.

I april var hverdagen igen indtrådt, bortset fra at bestyrelsesmøderne nu foregik i DFDS domicil i København.

Nye rutiner blev også indført, idet man for at forbedre det økonomiske overblik, indførte en skematisk oversigt over resultaterne måned for måned igennem året, således at det nu blev muligt at sammenligne årets indtjente avancer, med de tilsvarende tal, fra året før. De nye ejere ønskede at have muligheder for at kunne styre økonomien.

Det besluttedes også at sætte gang i en udvidelse af de elektriske anlæg.

I maj forelå en ny kontrakt på en fragtdamper (nybygning nr. 143 »Henry Tegner«) til Dampskibsselskabet »Progress« i København på 2325 ton dw.

I juni vurderede man at en udvidelse af det elektriske system ville koste 19.250 kr., og udenfor dagsordenen vedtog man at nedsætte et udvalg, bestående af Larsen, Knudsen og Høst, med det formål, at de skulle foretage en gennemgang af værftets nuværende teknologi, og evt. stille forslag til evt. forbedringer.

I august blev driftsregnskabet fremlagt, og det balancerede med en nettofortjeneste på 565.017,78 kr. Det vedtoges at bevilge 20.000 kr. i gratialer til funktionærer og mestre, og at føre dette beløb på det forløbne års drift, således at nettofortjenesten derefter ville blive på 545.017,78 kr.

Heraf vedtoges det at anvende 280.000 kr. til afskrivninger, at udbetale 7 % i dividende, samt at henlægge 64.228,57 kr. til reservefonden, som dermed vil være kommet op på det iflg. loven fastsatte maksimum på 525.000 kr., eller 25 % af aktiekapitalen som var på 2.100.000 kr.

Der blev også fremlagt en ny kontrakt på en pass./fragtdamper (nybygning nr. 144 »Moskov«) på 2660 ton dw til DFDS i København.

Senere i august besluttedes det at udbetale et gratiale på 9.000 kr. til de overordnede funktionærer, som en følge af de ændrede afskrivningsforhold.

Den 26. september 1913 kl. 3 afholdtes den årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingsal i København, og Paludan valgtes til dirigent. Formanden aflagde beretning om forretningens gang i det forløbne driftsår samt gennemgik det reviderede regnskab.

Regnskabet blev vedtaget uden kommentarer, og der var derefter indvalg af de to nye bestyrelsesmedlemmer Niels Johan Wulfsborg Høst (1869-1953) uddannet søofficer og ingeniør, og teknisk direktør i DFDS.

Ivar Peter Bagger Knudsen (1861-1920) der var teknisk direktør i B&W, og som gennem sit personlige venskab med Rudolf Diesel havde opnået at få dansk patent på dieselmotoren i 1897, og således var manden bag det første danske dieseldrevne skib »Selandia«, som B&W byggede i 1912 til ØK.

Efterfølgende blev Karberg enstemmigt genvalgt, og som revisorer genvalgtes H.A. Otterstrøm og Sophus Rasmussen.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand, Poul Sehested Larsen, Otto Frederik August Busse, Peter Karberg,

Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright, Peter Bagger Knudsen og Niels Wulfsborg Høst.

Årets tal bag regnskabet i 1912-1913 var følgende:⁵⁰

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.757.949,47 kr.
Reparationer	1.293.818,36 kr.
Dokker	65.482,95 kr.
Beddingen	8.515,09 kr.
I alt	4.125.765,87 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.302.934,37 kr.
Reparationer	780.656,34 kr.
Dokker	15.256,18 kr.
Beddingen	4.899,72 kr.
I alt	3.103.746,61 kr.

Gevinst	1.022.019,26 kr.
Driftsomkostninger	482.270,50 kr.
Afskrivning	280.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 259.748,76 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	5.269,02 + 259.748,76 kr. = 265.017,78 kr.

Reservefond	64.228,57 kr.
Løbende garantier	15.000,00 kr.
Dispositionsfond	0,00 kr.
Dividend.	147.000,00 kr.
Reparationer	

103 danske skibe. 22 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	1.293.818,36 kr.
Nettoomsætning	780.656,34 kr.
Gevinst	513.162,02 kr.
65,7 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 1003 i slutningen af året 1913, udbetalt løn 1.318.768,68 kr. pr. år, pr. mand 1.314,82 kr.

Nybygninger 5 stk. bruttotonnage 4.564,29.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 4.050 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 13 stk. med 13.100 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

God omsætning, og god indtjening nu også på nybygninger, beskæftigelsen ligeledes god. Alt sammen takket være flere gode ordrer fra DFDS.

1913-1914

Nye hovedaktionærer, ny direktør, ny bestyrelsesformand, ny forretningsorden. Verdenskrig

Nye tider med to nye hovedaktionærer, de første ændringer var allerede sket ved den ekstraordinære generalforsamling, hvor bestyrelsens gratialer var blevet nedsat og gjort mere resultatorienteret.

Bindesbøll var blevet frataget sin stemme i bestyrelsen. En anden, men uskreven, ændring var at bestyrelsesmøderne ikke længere blev holdt i værftets bestyrelseslokale, men i DFDS domicil i Kvæsthusgade 9a i

København. Det skulle nu vise sig om de to nye aktører, for alvor havde lysten og evnerne til at lægge en fælles strategi for værftet fremover.

I november havde Bindsbøll måske læst »skriften på væggen«, og ud fra det, truffet beslutning om sin fremtid, selv om han på dette tidspunkt kun var 56 år gammel og formentlig langt fra parat til at gå på pension. Poul Larsen kunne derfor på bestyrelsesmødet, fremlægge Bindsbølls opsigelse.

Hvorefter man besluttede, at Bindsbøll der havde været værftet en dygtig og flittig direktør, skulle tilbydes en pension på 6.000 kr., og hvorefter man valgte at udnævne, den nuværende værftschef, ingeniør Lundgård, til direktør.

Poul Larsen var formentlig helt på det rene med at den turbulens der havde været, kunne have medført en vis uro i ledergruppen, og derfor stillede han nu forslag om, at man skulle sikre Allerup og Holst, således at de ikke følte deres fremtid truet, af de nye ændringer på værftet. Idet Allerup skulle tilbydes uopsigelighed i 5 år, og derefter være berettiget til en pension på 50 %.

Holst skulle udnævnes til kontorchef med prokura, og en fast gage på 5.000 kr. og med en årlig forhøjelse på 300 kr. indtil han havde nået en løn på 8.000 kr. plus forbedrede pensions- og gratialeforhold. Forslaget blev derefter vedtaget af en samlet bestyrelse, med undtagelse af Knudsen.

Der mente, at man i stedet for, for Allerups vedkommende, skulle sikre med en pension, af en hvis størrelse, hvis han blev opsagt.

Mod den 5-års kontrakt ønskede han en protest ført til protokols. Så var tonen lige som lagt for fremtidens samarbejde mellem bestyrelsens stærke mænd.

Endelig blev der da også talt lidt forretning, og Bindsbøll kunne fremlægge en ny kontrakt på (nybygning nr. 145 »A.P. Rasmussen«) en fragtdamper på 1650 ton dw, til Dampskibsselskabet Nykøbing i Nykøbing Mors.

Senere i november fortsatte diskussionen om Aller og Holsts nye kontrakter, og her ønskede Høst nu tilføjet, at bestyrelsen til enhver tid kunne bestemme hvilket arbejdsområde der henhørte under Holst og Aller, samt at de var underlagt direktøren.

Poul Larsen der havde gjort et stort og dygtigt formandsarbejde, under alle de vanskelige forhandlinger som værftet havde været igennem med de nye hovedaktionærer, og i tiden derefter, følte måske at hans tid som formand nu var ved at være slut, og måske også at en af de nye hovedaktionærer ønskede at overtage lederskabet over bestyrelsen.

I hvert fald meddelte han, at han ønskede at trække sig tilbage, for at kunne koncentrere sig om sit arbejde og sin fremtid i F.L. Schmidt. Idet han mente, at han efter at have sikret værftet en dygtig direktør, samt sikret hans fremtid ved at skabe gode forhold for hans stab, med god samvittighed, kunne træde tilbage fra sit job som formand og i øvrigt forlade bestyrelsen.

På sin sædvanlig konstruktive facon pegede han ikke alene på Høst som ny formand, måske også for at fastholde DFDS fører-

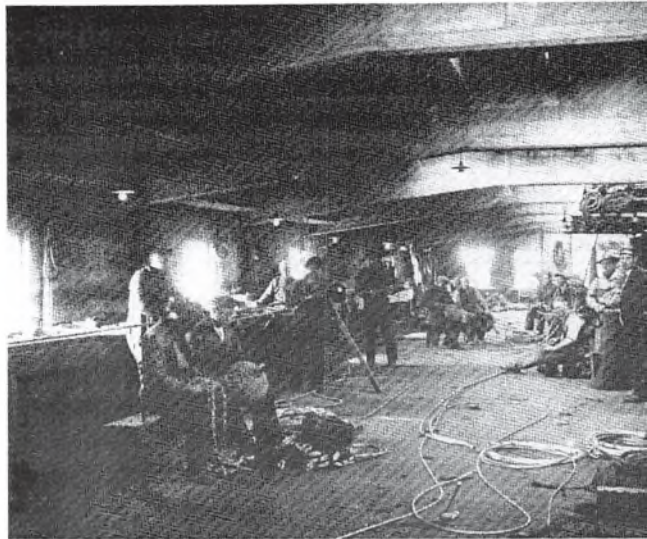
position, men også på sin efterfølger i bestyrelsen, ved at foreslå Åge Henning Michael Rasmussen (1855-1932) tidligere søofficer, og fhv. direktør ved Orlogsværftet.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand, Niels Johan Wulfsborg Høst, Otto Frederik August Busse, Peter Kærberg, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright, Ivar Peter Bagger Knudsen og Åge Henning Michael Rasmussen.

Det var efterhånden slut med at kunne finde de rigtige bestyrelsesmedlemmer lokalt, og kun Wright holdt skansen. Værftets behov havde også ændret sig fra den første opstart, hvor byen og byrådets hjælp og støtte, havde været absolut nødvendig frem til tiden i dag, hvor det var større og stærkere kapitalkræfter man var oppe imod.

Hvad værftet nu havde brug for var stærke kapitalinteresser, der kunne bære værftet igennem de op- og nedture som den svingende efterspørgsel på skibe uvægerligt ville medføre, og det kunne man få med en økonomisk stærk hovedaktionær.

I december var det en ny og beslutningsdygtig bestyrelse der tog fat, til gengæld viste Bindsbøll ikke mere den store interesse for at deltage, og udeblev simpelthen fra bestyrelsesmøderne. Høst foreslog, at man skulle påtale dette overfor Bindsbøll, ved at gøre ham opmærksom på, at han ville få besked, hvis han ikke var ønsket.



Riggerloftet hvor al rigning blev gjort klar, inden det blev flyttet over på skibet.

Ved nærmere eftertanke besluttedes dog i stedet at give Bindsbøll ferie indtil den 1. marts, som var hans sidste ansættelsesdag, og i stedet, med øjeblikkelig virkning, at konstituere Lundgård til direktør.

På mødet benyttede Høst også lejligheden til at skærpe forretningens kurs fremover. Idet han påpegede, at en situation som den med de Fiskerske dampskibsselskaber, ikke måtte gentage sig i fremtiden.

Samt at man ved reparationer måtte være mere påpasselig, med at undersøge de pågældende rederiers betalingsevne, og hvis den var tvivlsom, at få skriftlige rekvisitioner fra de pågældende skibes kaptajner, hvorved værftets fordringer hos rederierne, i tilfælde af betalingsvanskeligheder, ville blive til privilegerede fordringer.

Høst var også utilfreds med, at ansøgninger fra funktionærerne blev fremsendt direkte til bestyrelsen, og ikke først blev behandlet af værftets direktør.

Knudsen havde også sine bidrag til den nye forretningsorden for bestyrelsesmøderne, idet han ønskede at maskinchef Allerup skulle deltage i bestyrelsesmøderne.

Det fik han dog ikke medhold i, da man ikke ønskede at sidestille Allerup med direktøren, og samtidig heller ikke stille ham bedre i forhold til de øvrige afdelingschefer. Det mærkes hurtigt at de to repræsentanter for hovedaktionærerne har hver deres ideer om forretningsgangen.

I januar og fremover henlægger man officielt bestyrelsesmøderne til DFDS lokaler Kvæsthusgade 9a i København, og lægger hermed, ligesom, linjen for hvem der i fremtiden sidder ved roret.

I februar kunne Lundgård fremlægge sin første kontrakt på et mindre dampskib (nybygning nr. 146 »Nordfjord 1«) på 256 ton dw til Nordre Bergenhus Dampskibsselskab i Bergen.

I marts kunne Høst oplyse at der, i forventning til nogle større ordrer i den nærmeste fremtid, var sluttet kontrakt om levering af 1.500 tons råmaterialer til en gennemsnitspris på 101 kr./ton. Måske havde Høst her sit eget rederi, og den kommende verdenskrig i tankerne.

I april kom så de ventede kontrakter, og det var med Høst eget selskab DFDS om bygning af en damper (nybygning nr. 147

»Island«) på 1667 ton dw, samt en anden damper (nybygning nr. 148 »Trondhjem«) til Vestnorge på 1269 ton dw.

I juli kunne man konstatere at forhandlingerne med skibssnedkerne var gået i stå, og nu havde ført til strejke, hvilket igen havde udløst en lockout trussel fra arbejdsgiverforeningen. Man regnede dog ikke med lockout truslen for alvor ville blive til virkelighed, men håbede mere på at det kunne sætte skub i nogle nye forhandlinger, hvad da også skete ret hurtigt.

I august blev der igen tilføjet nye tiltag til forretningsordenen, idet Høst havde ladet udarbejde en foreløbig driftsoversigt for juni måned, i modsætning til, hvad der tidligere havde været praksis, at man først forelagde en sådan når helårsregnskabet var færdigt.

Høst meddelte endvidere, at der ved næste møde ville blive forelagt nye forslag til årsregnskabet, og her forekom det ham mest hensigtsmæssigt, ikke at indregne fortjeneste på nybygninger under arbejde, idet han mente, at der var al for stor risiko for at omkostningerne ville overstige de forventede, når nybygningerne var afsluttet. En sådan forholdsregel og ændring, ville selvfølgelig medføre, at man ville opnå en noget mindre nettofortjeneste for det forløbne år. Hvorfor han udbad sig bemyndigelse til at udarbejde forslaget på denne måde, men i øvrigt i store træk at følge de samme fordelingsprincipper med hensyn til overskuddet som i de foregående år. Igen fornuftige tiltag fra den nye formand, ved dels at være på forkant med eventuelle merudgifter, samt dernæst at sikre sig imod store overraskelser i regnskaberne fremover.

1. verdenskrig var brudt ud den 1. august 1914, og i forbindelse med de mange indkaldelser til militærtjeneste, kunne Høst fortælle, at man til de funktionærer der var midlertidigt indkaldt, havde givet fuld gage til de gifte, og halv gage til de ugifte. I denne sammenhæng drøftede man også en nedsættelse af arbejdstiden, både som en følge af de militære indkaldelser, men også som en følge af den forventede mangel på stål fra Tyskland.

Høst kunne da også meddele at han i samråd med Lundgård havde stoppet alt overarbejde. Der var dog flere ting at tage hensyn til i denne forbindelse, først og fremmest rederne, men også det at have en fælles holdning, ved en yderligere begrænsning af arbejdstiden, med de øvrige værfter og virksomheder.

I september var driftsregnskabet klar, og i forhold til tidligere var regnskabsformen ændret således, at der fra brutto overskuddet først var fradraget 14.200 kr. til udligning af de overordnede funktionærers tantieme, samt 20.000 kr. til de underordnede funktionærer.

Der var som tidligere foreslået af Høst heller ikke beregnet overskud af de igangværende, nybygningsarbejder. Et overskud der kunne have givet brutto overskuddet et løft på 90.445 kr. Igen ændringer i forretningsgangen, og ændringer der tilstræbte mere gennemskuelighed i regnskabet. Regnskabet udviste nu et overskud på 504.827,10 kr. hvoraf der skulle henlægges 340.000 kr. til afskrivninger, til garantiarbejder 15.000 kr., og til udbetaling af 6 % udbytte til aktionærerne, samt at overføre til næste års regnskab 13,145,53 kr.



*Passager- og fragtdamperen
»S/S Trondhjem«, 1915.*

Der var efterfølgende igen lidt uenighed i mellem »magthaverne«, idet Knudsen ønskede, at der skulle oprettes en dispositionsfond, således at afskrivningerne formindskedes med det samme beløb som dispositionsfonden forøgedes. Høst var imod dette og ønskede først at en sådan dispositionsfond blev oprettet, efter at der var foretaget afskrivning, således at den bogførte værdi af værftet svarede til den virkelige værdi.

Under den efterfølgende diskussion, fremhævede Busse, at det tydeligt fremgik af de månedlige driftsberegninger, at navnlig dokker og ophalings-beddningen endnu stod bogført til et alt for stort beløb, og foreslog derfor at afskrivningen blev bibeholdt. I stedet bød Knudsen nu ind med at dividenden skulle hæves til 7 % i stedet for regnskabet's 6 %, hvilket også blev nedstemt.

Der blev derefter vedtaget en turnus for valg til bestyrelsen. Wright 1914, Carstensen 1915, Busse 1916, Nissen 1917, Rasmussen 1918, Høst 1919, Knudsen 1920 og Karberg 1921. Endvidere valgtes fra bestyrelsen,

Høst til at være formand for værftets pensionskasse i stedet for Busse, og Lundgaard skulle indgå i stedet for den afgåede Bindesbøll. Det blev samtidig foreslået at købe for 50.000 kr. obligationer til pensionskassen. Her havde Knudsen også et alternativ, nemlig at man ligesom B&W tilknyttede sig til et forsikringselskab, men det blev Høsts forslag, om indkøb af obligationer, der blev vedtaget. Det er tydeligt at Høst, frem for Knudsen, har en bredere opbakning fra den øvrige bestyrelse, og derfor kommer igennem med de fleste af sine forslag.

Den 21. september 1914 kl. 4 afholdt værftet sin årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingsaal i København, og Paludan valgtes til dirigent. Formanden af lagde beretning om det forløbne driftsår og gennemgik det reviderede regnskab. Der var derefter en diskussion om regnskabet, og i særdeleshed om udbyttets størrelse, hvilket resulterede i et forslag fra overretssagfører Helweg-Larsen om at ansætte udbyttet til 6 3/5 %, forslaget blev imidlertid forkastet med 164 ja stemmer imod 1.486 nej stemmer.

Hvorefter regnskabet blev vedtaget. Til valg af bestyrelsesmedlemmer i stedet for Larsen som var udtrådt, og Wright som afgik efter tur, og Rasmussen der var kommet ind i stedet for Larsen, blev alle valgt enstemmigt. Lige som revisorerne H.A. Otterstrøm og Sophus Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1913-1914 var følgende:⁵¹

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.890.237,96 kr.
Reparationer	1.788.517,05 kr.
Dokker	66.947,64 kr.
Beddingen	9.731,05 kr.
I alt	3.755.433,70 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.630.971,70 kr.
Reparationer	1.047.299,67 kr.
Dokker	20.250,32 kr.
Beddingen	6.091,50 kr.
I alt	2.754.613,19 kr.

Gevinst	1.000.820,51 kr.
Driftsomkostninger	511.025,33 kr.
Afskrivning	340.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 149.795,18 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	15.031,92 kr.
	+ 149.795,18 kr. =
	164.827,10 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	15.000,00 kr.
Dispositionsfond	0,00 kr.
Dividende	126.000,00 kr.
Reparationer	110 danske skibe.
	25 udenlandske skibe

Bruttoomsætning	1.788.517,05 kr.
Nettoomsætning	1.047.299,67 kr.
Gevinst	741.217,38 kr..
70,8 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 979 i slutningen af året 1054, udbetalt løn 1.303.422,18 kr. pr. år, pr. mand 1.331,38 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 6.457,22.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 5.625 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 9 stk. med 8.231 m² hedeplade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Omsætning på reparation og nybygning er lige store, men gevinsten er fortsat størst på reparationerne, grundet de nye regnskabsregler, og fordi man fastholdt en stor afskrivning, var resultatet forholdsvis lille, beskæftigelsen var fortsat høj, især sidst på året.

1914-1915

»Ministeriet for offentlige arbejder« afholder licitation i udlandet

I november havde man i værftsbranchen fået kendskab til, at De Danske Statsbaner, med tilladelse fra Ministeriet for offentlige arbejder, havde sendt en dampfærge i udbud hos nogle udenlandske værfter. Dette havde vakt harme imellem de danske værfter, der ikke mente at det var rimeligt at vise denne mistillid fra statens side, og ikke mindst, at man benyttede sig af de unormale forhold, til at opnå særlige billige tilbud fra udlandet, og dermed lægge ekstra tryk på den danske værftsindustri.



Stemningsfuldt billede fra støberiet omkring 1920. Arbejdet var imidlertid både snavset og hårdt.

En fælles skrivelse fra værfterne B&W, Helsingør og Københavns Flydedok blev overrakt ministeren af direktør Dessau fra B&W, og ministeren havde da også udtalt at skrivelsen havde hans sympati.

Forespørgslen blev dog ikke tilbagekaldt af den grund; men til gengæld viste det sig ved åbningen af tilbuddene, at kun et udenlandsk værft, nemlig Kochum i Malmø, havde afgivet tilbud, samt at et dansk værft; nemlig Helsingør; var 50.000 kr. billigere end det svenske. Hvorvidt tilbuddet ville blive accepteret forelå der dog ikke noget om endnu.

Formanden gav herefter meddelelse om nogle forhandlinger med firmaet Kampmann, Møller og Herskind i Århus angående en ny båd, hvor formanden havde givet et tilsagn om, at der under visse omstændigheder, kunne blive et beløb af betalingen stående, mod pant i skibet. Forhandlingerne var imidlertid endnu ikke afsluttet.

I december blev kontrakten afsluttet med Kampmann, Møller og Herskind i Århus, om bygning af en fragtdamper, (nybygning nr. 149 »Fønja«), på 2386 ton dw. Høst kunne også meddele, at de kontraktlige forhold med DSB angående den tidligere omtalte færge (nybygning nr. 150 »Orehoved«) var forhandlet færdig, men endnu ikke underskrevet.

Der var endvidere indløbet en ordre fra firmaet C.K. Hansen på et fragtskib (nybygning nr. 151 »Lilleborg«) på 2300 ton dw, og et (nybygning nr. 152 »Phønix«) fragtskib på 3400 ton dw til firmaet P. de Molly Brown, samt et skib på 1600 ton dw til grosserer Knakkegård, Nykøbing Mors. Verdenskrigen havde åbenbart fået sat gang i fragtraterne, og dermed også i kontraheringen.

På forslag fra Høst fik Lundgård bemyndigelse til, på grund af de vanskelige tider med voldsomme prisstigninger, at give de overordnede funktionærer en lønforhøjelse på indtil 2.000 kr., samt til de funktionærer der havde under 3.000 kr. i løn, et gratiale på 50 kr. til julen.

Endvidere blev der givet grønt lys for nye indkøb, af forskellige maskiner, til et beløb af indtil 27.000 kr.

I januar gik det godt for værftet, og udsigterne var også beskæftigelsesmæssigt gode, Lundgård havde da også fået tilladelse til at ansætte flere folk på tegnestuen for at kunne følge op på de mange nye ordrer.

Dårlige debitorer fik heller ikke den samme lange snor som tidligere, og Lundgård havde en stående ordre på, at sende alle dårlige

betalere direkte til inkasso, hvad blandt andre Schak, Stenberg & Co fik at føle.

De gode tider havde også sat planer om en ny værfts udvidelse i gang, og på Høsts forslag blev der udarbejdet de nødvendige projekter til formålet, selvom en udvidelse af værftets grundareal måtte udskydes, indtil forholdene var mere normale.

I februar blev der skrevet kontrakt med DFDS om bygning af en pass./damper (nybygning nr. 155 »København«) på 908 ton dw til en pris af 1.950.000 kr. og med levering til efteråret 1916.

I marts besluttede man at bruge 40.000 kr. til en modernisering af støberiet, blandt andet til anskaffelse af en ny kran.

En anmodning fra værftets agent Heinrich Boysen i Hamburg, om en provision for 1914, blev afvist, da han indtil videre ikke havde skaffet nogle ordrer til værftet.

Det samme blev en henvendelse, fra Sammenslutningen af Fabrikanter indenfor Jernindustrien i Danmark, om at man skulle bidrage til en årlig understøttelse til fhv. støbemester Jens Hansen, årsagen var at Hansen havde forladt værftet i utide.

I maj var der igen afsluttet kontrakt om bygning af en lastdamper, (nybygning nr. 153 »Vinæs«) på 1.687 ton dw, til Det Dansk-Franske dampskibsselskab i København, til en pris på 1.225.000 kr. og til levering oktober 1916.

Kontorpersonalet havde ansøgt om lønforhøjelse og fik, lidt usædvanligt, straks udbetalt et gratiale på 50 kr., samt løftet om en snarlig regulering af lønnen.

I august fremlagde formanden driftsregnskabet, som udviste et netto-overskud på 892.316,33 kr., af hvilket det blev foreslået at afskrive 340.000 kr. på værftets ejendom, samt at henlægge 10.000 kr. til løbende garantier, til en dispositionsfond 250.000 kr., at udbetale 10 % i dividende til aktionærerne, samt at overføre til næste års regnskab 10.207,29 kr. I tantieme til funktionærerne skulle der udbetales det samme beløb som sidste år, og det blev vedtaget, at tantiemen for den ubesatte stilling som værftschef, blev fordelt, mellem forskellige mestre og overordnede funktionærer, proportionalt efter deres lønninger.

Formanden foreslog derefter at man samlede »Værktøjs konto«, »Inventar og redskabs konto«, samt »Kontor mobilær konto«, under en konto nemlig »Inventar konto«, hvilket man vedtog. På valg var Carstensen, der afgik efter tur.

Man vedtog samtidig, at forhøje samtlige funktionærernes lønninger med 5-10 %. Ligesom Lundgård fik forhøjet sin gage med 2.000 kr. årligt. Der blev tjent penge og pengene sad derfor rimeligt løst.

Skibskonstruktør Mikkelsen der havde forladt værftet uden opsigelse, og siden havde taget ansættelse ved Frederikshavns værft, ville som en følge af dette skifte, ikke kunne modtage pension fra værftet.

Den 8. september 1915 afholdtes den årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingssal i København, og Paludan valgtes til dirigent.

Høst aflagde en kort beretning og gennemgik derefter det reviderede regnskab, hvilket uden kommentarer blev vedtaget. Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Carstensen som afgik efter tur. Carstensen blev enstemmigt genvalgt. Ligesom revisorerne H.A. Otterstrøm og Sophus Rasmussen fik genvalg.

Årets tal bag regnskabet i 1914-1915 var følgende:⁵²

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.162.163,23 kr.
Reparationer	1.922.237,27 kr.
Dokker	98.417,66 kr.
Beddingen	9.544,20 kr.
I alt	4.192.362,36 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.769.662,38 kr.
Reparationer	1.078.707,42 kr.
Dokker	23.616,55 kr.
Beddingen	6.615,29 kr.
I alt	2.878.601,64 kr.

Gevinst	1.313.760,72 kr.
Driftsomkostninger	441.280,98 kr.
Afskrivning	340.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 539.170,80 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	13.145,53 kr.
	+ 539.170,80 kr. =
	552.316,33 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	10.000,00 kr.

Dispositionsfond	250.000,00 kr.
Dividende	210.000,00 kr.
Reparationer	
156 danske skibe. 27 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	1.922.237,27 kr.
Nettoomsætning	1.078.707,42 kr.
Gevinst	843.529,85 kr..
78,2 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 986 i slutningen af året 1207, udbetalt løn 1.306.264,20 kr. pr. år, pr. mand 1.324,81 kr.

Nybygninger 3 stk. bruttotonnage 4.119,57.

Antal afleverede marinemaskiner 5 stk. på 3.335 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 12 stk. med 12.755 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Pæn omsætning på nybygning, og i særdeleshed på reparationer, høj dividende, stor afskrivning og pæne hensættelser, beskæftigelsen stigende, krigen har virkelig sat fart i fragtraterne og det nyder værfterne godt af.

1915-1916

Staten liciterer i udlandet. Brændselshjælp og toiletter. Første samarit. Stålvalseværk. Arbejderboliger. DFDS bliver hovedaktionær

I oktober blev det vedtaget at indkøbe for 10.000 kr. koks til fordeling mellem værftets gifte arbejdere. Man besluttede samtidigt at bruge 8.500 kr. på at bringe værftets kloakforhold i orden, samt yderligere et beløb på at indrette nogle ordentlige toiletter på værftet. Det var vel, egentlig, også på tide.

Lundgård var blevet indkaldt til sikringsstyrkerne primo november, og det var ikke så godt for værftet, så formanden forsøgte at få ham fritaget, hvad der da også lykkedes. I november kunne formanden oplyse at der var sluttet kontrakt om to nybygninger med C.K. Hansen og Schach Steenberg & Co. Til aflevering i juli og september 1917.

I januar kunne formanden oplyse at nybygning nr. 149 »Fønja« den 23. december havde haft en tilfredsstillende prøvetur.

Da lønnen havde svært ved at følge de hurtig voksende prisstigninger vedtog man at give samtlige funktionærer og pensionister et dyrtidstillæg på 50 kr./måned.

Værftet havde også fået sin første samarit i kontorist Kjerulff, der nu foretog forbindelse af tilskadekomne på værftet, og for dette ekstrarbejde skulle han betales med 80 kr. om året.

I februar diskuterede man den uro der var blandt arbejderne på grund af krigens stigende priser og vareknaphed.

Knudsen kunne fortælle om at man i Norge havde planer om at bygge et stålvalseværk, og hvor værftet ved at gå ind i det, kunne sikre sit pladeforbrug, og dermed blive mere uafhængig af udlandet.

Wright der boede i Helsingør, kunne oplyse at byens aviser, i den senere tid, havde skrevet meget om nødvendigheden af, at der blev bygget flere boliger til værftets arbejdere, samt at man havde opfordret værftet til at bygge boligerne.

Dette kunne Lundgård bekræfte, men også at han havde afvist at værftet skulle stå for det, og i stedet lovet, at man ville støtte ethvert boligbyggeri økonomisk, hvis værftets arbejdere fik fortrinsret til at leje boligerne.

I april var værftets mangeårige revisor, ing. Otterstrøm afgået ved døden, og Høst blev bemyndiget til at ansætte en ny mand til posten, der ikke havde direkte eller indirekte relationer til værftet.

I maj kom der mere gang i tankerne om nye boliger til arbejderne. Idet der kom en henvendelse fra et konsortium i Helsingør, der ønskede at værftet skulle indskyde 50.000 kr. i opførelsen af et boligbyggeri med 2 og 3 værelses lejligheder, på Grønnehave, altså i umiddelbar nærhed af værftet. Værftet skulle til gengæld få ret til at udleje lejlighederne til sine arbejdere, og i det hele taget få medbestemmelse i realiseringen og administrationen af foretagendet.



Hamlets Vænge var et af de værftsstøttede boligbyggerier i Helsingør i 1920'erne. Men værftets bestyrelse afviste allerede tidligt, at man selv ville bygge arbejderboliger.

Det blev besluttet, i lighed med sidste år, at stille et beløb på 10.000 kr. til rådighed, som en brændselhjælp til værftets arbejdere, ved indkøb af koks fra Helsingør Gasværk.

Det blev også besluttet at udbetale samtlige værftets funktionærer, dog med undtagelse af direktøren og afdelingscheferne, 1 måneds løn i dyrtidstillæg.

Høst meddelte også at revisorposten nu var besat med postekspedient Kofod fra Helsingør.

I juni var værftets meget kompetente kontorchef Holst død, og det blev vedtaget, at give Holsts enke, mandens fulde gage og tantieme for resten af året.

I juli forelå der et forslag fra konsortiet, bag ejendommen ved Grønnehave, om at værftet ved at optage en 2. prioritet på 10.000 kr. i to af konsortiets andre ejendomme på Rosenkilde vej, kunne få dispositionsret over 15 lejligheder i disse ejendomme. Konsortiet ville derefter forhøje, deres ifølge kontrak-

ten på ejendommen i Grønnehave fastsatte prioritet på 10.000 kr. med 5.000 kr., således at denne prioritet kom op på 15.000 kr.

»Til bestyrelsen for Helsingør jernskibs- og Maskinbyggeri.

Adrs. Hr. direktør Høst

*Som repræsentant for et konsortium der ejer over halvdel af aktierne i Helsingør værft har vi bragt i erfaring at udbyttet af det forløbne års drift har været ekstraordinært godt, tillader jeg mig at anmode om, at dividenden bliver ansat til mindst 40 % for året 1915/16, en dividende, som formentlig vil være overmåde forsvarlig, når man ser på den række af afskrivninger og ekstraordinære henlæggelser der har været foretaget i de senere år, såvel som værftets gode fremtidsudsigter.«
Brevet fortsætter med.*

»Det af mig repræsenterede konsortium ønsker gerne at blive repræsenteret i bestyrelsen og har udset politimester Gad i Helsingør som deres kandidat. I så henseende, såfremt hensyntagen til dette ønske skulle vanskeliggøres gennem et evt. ønske fra bestyrelsen om genvalg for det nu afgåede medlem, vil man gerne være med til en udvidelse af bestyrelsen nu eller senere med en eller flere personer, – under forudsætning af enighed i øvrigt opnås om udbyttes størrelse.

*Med ærbødighed
O. Gulmann.«*

I august var der med formandens ord »atter trukket mørke skyer op over værftet«. Årsagen var at B&Ws direktør Knudsen den 17. august havde meddelt DFDS, at B&W ønskede at sælge deres aktier i værftet, og gerne til DFDS hvis de ønskede at købe dem. Til dette havde DFDS svaret ja, at det ville man gerne, men at man først ønskede at kende prisen. [illTil dette svarede Knudsen at han ikke kendte prisen, hvortil DFDS svarede, at de gerne ville forhandle prisen, også selvom den, måske, blev lidt højere end den pris som DFDS havde skønnet. Denne snak resulterede et par timer senere i, at DFDS modtog et ultimativt skriftligt svar, ifølge hvilket B&W forlangte den på dagen forud noterede kurs, og dette tilbud havde DFDS direktion, umiddelbart efter afslået.

Ca. 20 minutter inden bestyrelsesmødet hos DFDS i Kvæsthusgade 9a, havde Høst modtaget følgende skrivelse, på et konsortiums vegne, fra overretssagførererne Halkier og Otto Gulmann.

Høst var selvfølgelig taget lidt »på sengen«, med det korte varsel han fik, til at overveje sagen, men der var dog visse forhold i sagen som han straks kunne slå fast. Det måtte anses for givet, at aktionærerne i konsortiet ikke kunne stemme ved valg til bestyrelsen på den kommende generalforsamling, da aktierne ikke havde været noteret på andet navn end B&Ws indenfor den af loven fastsatte tid.

Aktierne måtte nemlig enten være afhændede af B&W eller i B&Ws eje. Hvis de virkelig var afhændede, ophørte aftalen mellem DFDS og B&W, og de nye aktionærer kunne ikke stemme ved bestyrelsesvalget;

og hvis de ikke var afhændede, var B&W fortsat bundet af aftalen med DFDS. Hvilket også gjaldt problematikken om udbyttets størrelse, idet formanden henviste til at kun bestyrelsen kunne beslutte vedrørende henlæggelser og afskrivninger, i henhold til selskabets love.

Høst udtalte derefter sin beklagelse over at den rolige og sunde udvikling, som der havde været af værftets forhold i de forløbne år, nu på en voldsom måde var blevet brudt, og at værftet nu atter blev kastet ud i vanskeligheder.

Direktør Knudsen ønskede at bemærke, at den af B&W udarbejdede skrivelse til DFDS ikke skulle forstås som et ultimatum. Den var blevet udarbejdet på et møde i et nedsat navn, hvor også bestyrelsesformanden for B&W havde været til stede.

Det sidste bad Høst om at få gentaget. Knudsen kunne ligeledes meddele at den kurs som konsortiet havde betalt for de omtalte aktier, langt oversteg dagens kurs på børsen, og derfor var langt højere end den kurs DFDS havde tilbudt.

Formanden gjorde opmærksom på, at det var Busse som stod for tur til valg, men at Knudsen måske kunne have lyst til at trække sig, nu hvor hans firma ikke længere havde interesser i værftet, idet han påpegede, at det var forudsætningen for Knudsens sæde i bestyrelsen, og som med denne affære var bortfaldet. Til dette svarede Knudsen, at dette var en sag som B&W bestyrelse måtte afgøre.

Formanden gennemgik derefter regnskabet for det forløbne driftsår, hvilket ud-

viste et nettooverskud før afskrivning på 1.257.647,48 kr. samt at han egentlig havde tænkt sig at foreslå 20 % i dividende til aktionærerne, foruden at der blev foretaget de nødvendige afskrivninger og henlæggelser. Men med den nye situation måtte regnskabet selvfølgelig bero på de beslutninger der måtte blive truffet med hensyn til konsortiet.

Det blev dog vedtaget at yde direktøren en tantieme på 10.000 kr., maskinchefen 5.000 kr., samt at fastsætte den samlede tantieme til funktionærerne til 40.000 kr.

Den 12. september hvor der oprindeligt skulle have været møde, var tingene fortsat ikke afklarede, og det blev i stedet besluttet at afholde et nyt bestyrelsesmøde den 14. september kl. 14, idet formanden mente at der inden dette tidspunkt måtte foreligge en afgørelse mellem B&W og DFDS. Høst satte nu sagen til diskussion, idet han bad bestyrelsen være forberedt på, at en afgørelse af uenighederne mellem B&W og DFDS, kunne ende med at DFDS i fremtiden ville eje aktiemajoriteten i værftet. Et scenarie han ønskede at høre bestyrelsens mening om. Hertil bemærkede Karberg at bestyrelsen havde stor tillid til, at både formand Høst, og DFDS kun ville arbejde for værftets bedste, hvorfor man selvfølgelig ikke havde noget imod, at DFDS havde aktiemajoriteten i værftet.

For at få bilagt den verserende sag på den bedste måde for værftet, fik formanden derfor mandat til, ved forhandlingerne mellem B&W og DFDS, at stille et udbytte på 25 % eller, i værste fald, måske 30 % i udsigt for det forløbne driftsår. Det blev vedtaget at anbefale Busse ved valget til bestyrelsen,

idet man ikke ønskede politimester Gad i bestyrelsen, og hvis konsortiet fastholdt dette krav, kunne dette kun komme på tale hvis Knudsen trak sig tilbage. Bestyrelsen tilsagde derefter Høst sin solidariske støtte på den kommende generalforsamling.

Formanden kunne oplyse at konstruktør Mikkelsen nu havde begæret voldgift nedsat angående hans pensionssag, og foreslog at Direktør A.O. Andersen fra rederiet L.H. Carl, blev værftets repræsentant ved voldgiften.

Endvidere blev det besluttet at forhøje tilskuddet til koks til arbejderne fra 10.000 kr. til 17.000 kr.

Den 14. september startede mødet med at Høst oplæste en skrivelse fra direktør Knudsen, hvori han meddelte, at han ønskede at nedlægge sit mandat i bestyrelsen, samtidig med at han takkede for samarbejdet i de foregående år. Formanden fremlagde derefter regnskabet for det forløbne driftsår, hvilket udviste et nettooverskud på 1.257.647,48 kr., af hvilket beløb det blev foreslået at afskrive 340.000 kr., at henlægge til løbende garantier 10.000 kr., til dispositionsfondet 50.000 kr., samt at udbetale i dividende til aktionærerne 30 % (25 % + 5 %) hvorefter der ville blive overført 1,632,65 kr. til næste års regnskab.

Høst kunne derefter meddele bestyrelsen hvordan man havde fået afgjort sagen med B&W. DFDS havde således købt halvdelen, (78.000) af de fra B&W, ved et konsortium, indkøbte aktier, samt 400.000 af B&Ws øvrige beholdning i værftet, og for at få afsluttet denne handel havde formanden set

sig nødsaget til at stille en dividende på 30 % i udsigt, men havde på den anden side også stillet krav om, at direktør Knudsen nedlagde sit mandat.

Overretssagfører Gulmann havde ved et besøg hos formanden oplyst, at vekselerer Johan Levin sad med en aktiebeholdning på ca. 400.000 kr. hvorfor Gulmann, selvfølgelig uden at stille det som et krav, fandt det rimeligt at den efter Knudsen ledige plads i bestyrelsen, blev udfyldt af Levin. Det besluttedes dog foreløbig ikke at vælge noget nyt bestyrelsesmedlem, i stedet for Knudsen.

Den 29. september 1916 kl. 20 kunne man i Børsens generalforsamlingssal afholde den årlige generalforsamling, og Paludan valgtes til dirigent. Formanden aflagde beretning om det forløbne driftsår, samt fremlagde det reviderede regnskab med den høje dividende. Regnskabet blev da også, uden kommentarer, vedtaget. Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for O. Nissen som efter tur afgik, og hvor Nissen genvalgte enstemmigt. Formanden meddelte herefter at Knudsen havde nedlagt sit mandat som medlem af bestyrelsen. Som revisorer genvalgte Rasmussen, og i stedet for Otterstrøm valgtes postekspedient K. Kofoed.

Årets tal bag regnskabet i 1915-1916 var følgende:⁵³

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.967.523,98 kr.
Reparationer	2.553.319,72 kr.
Dokker	103.987,41 kr.
Beddingen	10.279,68 kr.
I alt	5.635.110,79 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.592.409,81 kr.
Reparationer	1.206.811,87 kr.
Dokker	29.124,31 kr.
Beddingen	7.988,49 kr.
I alt	3.836.334,48 kr.

Gevinst	1.798.776,31 kr.
Driftsomkostninger	584.613,92 kr.
Afskrivning	340.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 907.440,19 kr.
Fortjeneste inkl. overførsel	10.207,29 kr.
	+ 907.440,19 kr. =
	917.647,48 kr.

Reservefond	0,00 kr.
Løbende garantier	10.000,00 kr.
Dispositionsfond	50.000,00 kr.
Ekstraordinære skatter	110.000,00 kr.
Dividende	

630.000,00 kr.
(ekstraordinær høj
på grund af B&W s betingelser)

Reparationer	
117 danske skibe. 22 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	2.553.319,72 kr.
Nettoomsætning	1.206.811,87 kr.
Gevinst	1.346.507,85 kr..
111,58 % af nettoomsætning	

Arbejdere i snit 1076 i slutningen af året 1907, udbetalt løn 1.494.490,90 kr. pr. år, pr. mand 1.388,97 kr.

Nybygninger 4 stk. bruttotonnage 6.219,33.

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 3.750 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 11 stk. med 12.082 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Igen stor omsætning på både nybygning og reparation, med stigende priser, dog mest på grund af den stigende inflation, men fortsat god beskæftigelse. Ændringen i ejerskabet til værftet havde nu skabt den fornødne arbejdsro og værftet var kommet under vingerne af en stor koncern.

1916-1917

DFDS er hovedaktionær.

Nordsjællands Elektricitetsværk.

Stålvalseværket

Værftet havde nu kun en hovedaktionær og det var DFDS. Formentlig havde B&W allerede tabt interessen for forretningen, da muligheden for at lave den store fusion med Helsingør, forsvandt med salget af aktierne til DFDS.

DFDS havde da også efterfølgende, ved sin besættelse af formandsposten, og bestyrelsens forretningsorden vist hvem der bestemte

te, og B&Ws repræsentation var nærmest blevet degraderet til statist. B&W havde til gengæld solgt sig dyrt, og havde med stor dygtighed valgt det optimalt bedste tidspunkt, for salget af sine aktier, måske lige dygtigt nok, ville nogen måske mene. Nu var det DFDS der alene stod for styret, og det skulle få stor betydning for værftet i de kommende mange år fremover.

Bestyrelsen bestod nu af følgende. Bestyrelsesformand, Niels Johan Wulfsborg Høst, Otto Frederik August Busse, Peter Karberg, Laurits Nissen, Carl Vilhelm Edvard Carstensen, Albert Wright, og Åge Henning Michael Rasmussen.

I oktober besluttede bestyrelsen, at man ville tilbyde Høst det dobbelte i gratiale af det, et ordinært bestyrelsesmedlem kunne tilkomme, ikke mindst for sit store arbejde med B&W sagen, hvilket Høst opfattede som en stor tillidserklæring fra bestyrelsen.

I november var der efterhånden alvorlige vanskeligheder med at fremskaffe stål. Man enedes samtidig om, som en følge af de store prisstigninger, at betale værftets faste arbejdere et ekstra dyrtidstillæg,

I december fik alle de faste arbejdere i lighed med arbejderne på B&W en julegave på 15 kr. pr. arbejder.

I april besluttede man at oprette et hjælpefond på 10.000 kr. for værftets arbejdere, i lighed med at B&W havde oprettet et sådant fond for sine arbejdere. Som så ofte før lægger man sig tæt op af B&W, når det handler om personalegoder.

Prisstigningerne og dermed inflationen løb stærkt, og det blev derfor besluttet straks at udbetale 1 ekstra måneds gage til funktionærerne, og efter tre måneder yderligere en, samt endnu en ved regnskabsårets afslutning.

Der var nu blevet regnet på, hvad det ville koste at omlægge værftets drivkraft, fra damp til elektricitet, udgifterne til omlægningen ville blive på ca. 65.000 kr., og hertil ville komme de arbejder og materialer som værftet selv skulle levere. Omlægningen var projekteret til at være færdig i juli måned, og udover omlægningen af damp, havde man flere planer under udarbejdelse, til modernisering af værftet.

Høst refererede også fra de forhandlinger der foregik i planlægningsgruppen, der arbejdede på etablering af et højovns- og valseværk i Danmark, idet han understregede, at det var utrolig vanskeligt at vurdere hvad rentabiliteten af foretagendet kunne blive,



Nittersjak på arbejde på en nybygning. Omkring 1. verdenskrig begyndte arbejdsdelingen i »sjak« at vinde frem i industrien, og således også på værftet i Helsingør.

bortset fra, at det selvfølgelig ville skabe en vis uafhængighed af udlandets jernleverancer. Høst betonedede dog kraftigt at sagen var meget fortrolig, af hensyn til vores forhold til udlandet (formentlig Tyskland).

I maj blev der underskrevet en kontrakt med Nordsjællands Elektricitetsværk om en elforsyning til værftet.

Forsyningerne fra Tyskland af stål var, trods forhandlinger, fortsat meget vanskelige, og et højovns- og valseværk var derfor blevet endnu mere aktuelt, hvorfor der nu var blevet oprettet en projektgruppe, under dr. Engells ledelse, til at arbejde videre med sagen, og til dette arbejde havde værftet bidraget med 2.500 kr.

I juni forelagde Høst et projekt, til en værftsudvidelse, til godkendelse af bestyrelsen, inden det blev indsendt til Ministeriet for offentlige arbejder.

Der var dog forskellige meninger i bestyrelsen om moderniseringen. Busse var af den mening at værftet blot skulle moderniseres, men at man ikke skulle satse på at bygge større skibe. Hvor Høst var af den mening, at hvis værftet skulle klare sig i konkurrencen, var det helt nødvendigt at skabe en både større bygge- og dok-kapacitet, end de nuværende, og som et eksempel på fremtidens skibsstørrelser nævnte han nybygning nr. 154 »Nevada« der med sine 7.070 ton dw, næsten havde været for stort til at kunne bygges på værftet.

Høst kalkulerede med at værftets andel til planerne ville blive på 4.000.000 kr. såfremt at staten ville bygge havnen. Høst havde

læst skriften på væggen for moderne skibsbygning, og havde samtidig det økonomiske bagland i orden. Måske det bestyrelsen tidligere havde savnet.

De pensionerede mestre, og enkerne efter pensionister, fik et dyrtidstillæg på 50 kr.

I august fremlagdes regnskabet for det forløbne driftsår, og det udviste et nettooverskud på 2.490.003,84 kr., hvoraf det blev foreslået at afskrive 340.000 kr. på værftets ejendom, at henlægge til et dispositionsfond 850.000 kr., samt at udbetale i dividende til aktionærerne 25 %, og endelig at overføre 12.630,74 kr. til næste års regnskab.

Den store fortjeneste fik spekulationerne i gang hos bestyrelsesmedlemmerne, for måske kunne man anvende det store udbytte på en anden måde end den forslåede, nemlig ved at man nedsatte udbyttet, kunne udstede nogle helt frie eller delvis frie aktier.

Fordelen ved en sådan fordeling af overskuddet ville være at man beholdt rådighed over en del af udbyttet, samt at hvis det kommende år ville give et lige så stort overskud, ville procenterne blive forholdsvis lavere og derfor knapt så iøjefaldende.

På den anden side var man også bange for at en sådan udstedelse af friaktier, ville indebære en unaturlig stigning af kurserne, hvad der heller ikke ville være hensigtsmæssigt, og en forøgelse af aktiekapitalen kunne man altid senere foretage, på den ene eller anden måde, og til kurser, der ville give værftet en god indtægt, således at man kunne opnå det samme som ved udstedelsen af friaktierne.



Helsingør Skibsværfts modelsnedkere samlet til fotografering omkring 1915.

Ud fra disse betragtninger, mente Høst derfor at det var bedre at henlægge et stort beløb til dispositionsfondet, og derigennem bevare kapitalen hos værftet. Efter disse bemærkninger og overvejelser godkendtes regnskabet enstemmigt. Der bestemtes også at såfremt det i regnskabet afsatte beløb, på 500.000 kr., til ekstraordinære skatter ikke måtte være tilstrækkeligt, skulle det overskydende beløb tages fra dispositionsfonden.

På forslag af Høst blev det vedtaget at fastsætte tantieme-andelene for direktøren og det overordnede personale således, at direktøren for fremtiden fik 4 %, maskinchefen 2 %, kontorchefen 1 ½ %, hvorefter resten, der var på 1 ½ %, skulle fordeles ligeligt mellem inspektørerne Johansen og Olsen samt konstruktør Jørgensen.

Med hensyn til gratialer til funktionærer og arbejdere var der i regnskabet afsat 100.000 kr., som skulle fordeles med henholdsvis 60.000 kr. og 40.000 kr., idet direktionen dog kunne tillade sig at overskride beløbet til arbejderne, og tage det overskydende beløb

fra driften. Nissen stod til omvalg og blev foreslået genvalgt. Også revisorerne skulle nyde godt af de gode tider så deres honorar blev sat op til 1.500 kr. om året, samt at der i anledning af sidste års gode resultat, blev udbetalt hver af dem yderligere 500 kr. i gratiale.

Den 5. september 1917 kl. 3 afholdtes den årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingsaal, og Holger Paludan valgtes til dirigent. Høst oplæste selskabets beretning og gennemgik det reviderede regnskab. En aktionær Justitsråd Møllemann, var ikke helt tilfreds, og bemærkede, at han syntes man skulle forhøje udbyttet. Idet han henviste til sidste år udbyttet på 30 %, samtidig med at nettooverskuddet havde været betydeligt mindre end i år.

Høst bemærkede hertil, at de særlige forhold der herskede for tiden krævede særlige forholdsregler. Den i loven stipulerede reservefond på 25 % af aktiekapitalen var i henhold til Loven bestemt til fornyelser af værftets materiel med mere.

Nu var priserne imidlertid løbet sådan i vejret, at man mente, at man burde have et større beløb til rådighed i dispositionsfondet. Endvidere stod værftet foran sådanne udbetalinger, at man ikke kunne give mere i dividende uden at optage lån, hvad man ikke fandt, ville være rigtigt. Regnskabet blev derefter godkendt, hvorefter der var valg, hvor Nissen, samt revisorerne Rasmussen og Kofoed blev genvalgt.

Årets tal bag regnskabet i 1916-1917 var følgende:⁵⁴

Bruttoomsætning:

Nybygninger	2.393.099,06 kr.
Reparationer	4.704.599,46 kr.
Dokker	132.273,97 kr.
Beddingen	15.042,76 kr.
I alt	7.245.015,25 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.980.207,77 kr.
Reparationer	1.827.930,50 kr.
Dokker	34.094,65 kr.
Beddingen	12.514,09 kr.
I alt	3.854.747,01 kr.

Gevinst	3.390.268,24 kr.
	inkl. lager 352.840,37 kr.
Driftsomkostninger	1.258.287,21 kr.
Afskrivning	340.000,00 kr.
Ekstraordinære skatter	500.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 2.148.371,19 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	1.632,65 kr.
	+ 2.148.371,19 kr. =
	2.150.003,84

Reservefond.	0,00 kr.
Dispositionsfond	850.000,00 kr.
Dividende	525.000,00 kr.
Reparationer	

126 danske skibe. 10 udenlandske skibe

Bruttoomsætning	4.704.599,46 kr.
Nettoomsætning	1.827.930,50 kr.
Gevinst	2.876.668,96 kr..
157,37 % af nettoomsætning	

Arbejdere beskæftiget i snit 1065 i slutningen af året 1075, udbetalt løn 1.621.156,31 kr. pr. år, pr. mand 1.522,21 kr.

Nybygninger 3 stk. bruttotonnage 3.787,77

Antal afleverede marinemaskiner 4 stk. på 2.155 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 10 stk. med 9.707 m² hedeblade.

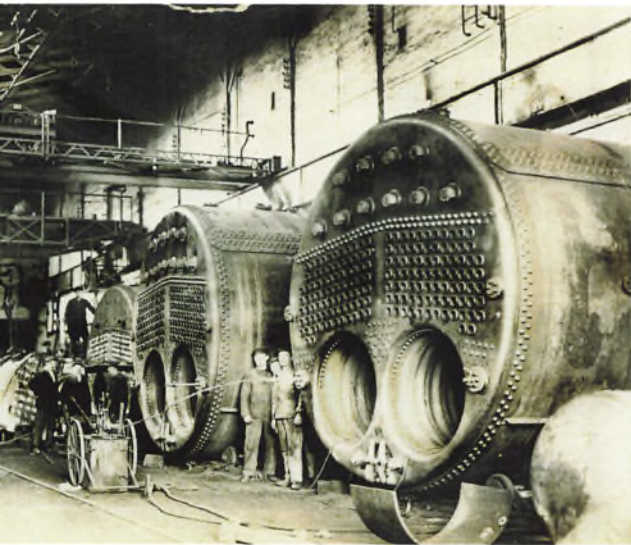
Antal afleverede landkedler ingen.

Omsætningen på nybygning noget faldende, formentlig på grund af problemerne med at kunne indkøbe stål, til gengæld var der stor omsætning og fortjeneste på reparationerne, der udgjorde 157,37 % af nettoomsætningen, hvilket også gav en stor beskæftigelse. Der var da også store afskrivninger og tilsi-desættelser. Samtidig med den fordelagtige indtjening som krigen gav, arbejdede inflationen også kraftigt, så det var en god ide at komme i gang med en ny modernisering af værftet, og på den måde omsætte og fastholde kapitalen i værftet til noget blivende.

1917-1918

Dansk Dieselmotor Kompagni. Aktieudvidelse til værftsudvidelse

I oktober var materialeleverancerne fra Tyskland totalt stoppet, og værftet havde store vanskeligheder med at opfylde sine byggekontrakter, bl.a. med firmaerne Schach Stenberg & Co og C.K. Hansen, i hvis kontrakter der i stedet for en »glidende Skala« var anført en annullerings-klausul. Det var



Der foretages trykprøvning af de store dampkedler i kedelsmedjen omkring 1915.

dog lykkedes at sikre 25 % mere materiale, til en betydelig højere pris, og imod indgåelse af nogle temmelig stramme betingelser med hensyn til hvor, og for hvem, skibene måtte sejle.

Som en sikkerhed for at disse betingelser blev overholdt, skulle værftet, såvel som rederierne, underskrive erklæringer om at betingelserne blev overholdt, og samtidig deponere et beløb på det dobbelte af skibenes værdi.

For Schach Stenberg & Co vedkommende kunne man dog ikke bruge denne løsning, da kontrakten var solgt til Norge, og man måtte derfor lægge et særligt pres på dette firma. Værftet havde valgt at lade sig repræsentere ved højesteretssagfører Møldrup og modparten ved højesteretssagfører Kondrup og Bülow, men parterne havde ikke kunnet forhandle sig til enighed.

Hvorfor spørgsmålet om retten til en annullering, i overensstemmelse med kontrakten, var blevet sendt videre til en voldgift, bestående af overformyndere F. Friis for firmaet Schach Stenberg & Co og direktør Kay Reinhard for værftet, der nu skulle vælge voldgiftens opmand.

Værftet havde på ingen måde krævet kontrakten annulleret, men ønskede at få retten, til at gøre det, verificeret. Ved en annullering, ville der formentlig fra modpartens side, blive rejst et erstatningskrav på ca. 1.000.000 kr., og af hensyn til konsekvenserne af denne sag var man nød til at gøre det samme overfor C.K. Hansen, selvom man ikke var i tvivl om, at man kunne forlige sagen med dette firma.

Man gik derefter over til at gennemgå ansøgningerne til stillingen som maskinchef, og efter nogen diskussion enedes man om året ud, at lade ingeniør Knudsen, der allerede var ansat, fortsætte i stillingen til en månedlig gage på 500 kr.

Der forelå også en ansøgning fra Niels Andersen om understøttelse, som en følge af arbejdsuduelighed, der var opstået under hans arbejde på værftet, og her bevilgede man ansøgeren 200 kr. en gang for alle.

I november var båden til Schach Stenberg & Co, overdraget til C.K. Hansen, og man havde nu kun voldgift med dette rederi.

Der havde været afholdt forskellige møder for at forlige sagen uden resultat, hvorfor voldgift-sagen nu måtte gå sin gang. Voldgifts-medlemmerne havde til opmand valgt højesteretssagfører Gram.

Da kontochef Sørensen efter maskinchef Allers død var den eneste på værftet med prokura, foreslog Høst at man gav maskinchef Knudsen og ingeniør Jørgensen en kollektiv prokura, således at to af de tre i fremtiden i forening kunne tegne værftet.

I december var der fortsat godt gang i inflationen og det blev derfor besluttet, at udbetale 1 ½ måneds løn til samtlige fastansatte funktionærer, som et ekstra dyrtidstillæg, inden jul. Samt at fastsætte dyrtidstillægget for 1918 til 33 1/3 % af lønnen, som skulle udbetales månedsvis med lønnen.

På grund af de svigtende materialeleverancer fra Tyskland havde Handelsministeriet udbedt sig forskellige oplysninger, blandt andet om hvilke materialer værftets lå inde med, hvilke ordrer der var hjemme, de i arbejde værende nybygninger, og tidspunktet for deres færdiggørelse, med hvilke klausuler materialer og nybygninger var behæftede, samt pris og leveringstid for evt. nybygninger bestilt af regeringen osv. Efter nogen diskussion blev man dog enige om hvordan man skulle besvare skrivelsen.

I januar havde man stor nytte af sin velfunderede hovedaktionær, for da regnskabet, for nybygning nr. 154 »Nevada« til DFDS, kun havde vist et meget beskedent overskud, havde Lundgård henvendt sig til rederiet, hvor han med god bistand fra Høst, havde fået en ekstrabevilling igennem, således at værftet havde modtaget 350.000 kr.

Rederiet havde dog taget det forbehold, at det samme ikke ville finde sted ved færdiggørelsen af nybygning nr. 155 (København).



Passagerbåden »S/S Kjøbenhavn« som det så ud ved afleveringen fra værftet i Helsingør i 1918. »Kjøbenhavn« fik et begivenhedsrigt liv. Det overlevede adskillige alvorlige uheld og blev ombygget flere gange, inden det i juni 1948 blev ramt af en mine og sank. 48 pasagerer og besætningsmedlemmer omkom, hvorefter skibet blev solgt til opbugning.

De mange dejlige penge ville man anvende således at de 200.000 kr. ville komme nr. 154 (Nevada) til gode, og de resterende 150.000 kr. ville blive gemt til at dække et evt. underskud på nybygning nr. 155 (København).

Et lidt usædvanligt kundeforhold må man sige, men det ser også ud til at velstanden stortrives p.t. På en forespørgsel fra Karberg enedes man om at fiksere værdien af værftets aktier ved årsskiftet til kurs 250.

I februar gjorde A.H.M. Rasmussen opmærksom på at der var sket store fremskridt ved anvendelse af dampmaskiner i lastbåde, og tilbød sin hjælp, med råd og vejledning.

I marts skulle man tage stilling til om værftet skulle deltage i anlægget af en dieselmotor-fabrik. Idet et konsortium der bestod af DFDS, ØK og Københavns Flydedok & Skibsværft, havde planer om at starte en sådan fabrik. Aktiekapitalen skulle være på 4 millioner kr., der skulle tegnes med en tredjedel, af hver, af de nævnte selskaber, og der skulle derudover optages et lån på 2 millioner kr.

I første omgang havde der været tale om en udvidelse af Holeby maskinfabrik, men denne tanke var opgivet, og fabrikken skulle i stedet placeres ved Islands Brygge syd for Sojakage-fabrikken. Det forholdt sig imidlertid sådan, at ØK ikke ville tage sin andel direkte, men ville tage den igennem deres ny anlagte værft i Nakskov.

Høst var derfor inde på, at DFDS heller ikke skulle tage sin andel direkte, men at den skulle deles mellem de to værfter hvor DFDS havde sine interesser, nemlig Helsingør værft og Frederikshavns Værft & Flydedok, men dog således at Frederikshavn kun fik en mindre andel. Høst fremsatte derefter forskellige forslag til finansieringen.

Nemlig at DFDS kunne låne Helsingør pengene som et almindeligt banklån, eller som et rentefrit lån hvor et eventuelt udbytte ville tilfalde DFDS.

Endelig kunne man også finde pengene ved at udvide værftets aktiekapital (fordobling), idet man så samtidig havde penge til den påkrævede udvidelse af værftet, en udvidelse der dog først blev gennemført i 1921-23. Efter at have drøftet sagen valgte man, at værftet skulle deltage i det nye selskab, samt

at finansieringen skulle foregå ved den sidste løsning, nemlig en fordobling af aktiekapitalen. Samtidig skulle man forhandle videre med havnerådet om en udvidelse af værftets nuværende arealer.

Det var fortsat nogle særdeles flotte muligheder værftet var blevet stillet overfor af sin kulante hovedaktionær.

I april besluttede man at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling med det formål at fordoble aktiekapitalen til en emissionskurs på 135. De nye aktier skulle tilbydes de gamle aktionærer og indbetales med en tredjedel ved tegningen og de resterende to tredjedele efter bestyrelsens nærmere bestemmelser. Det blev også besluttet at de nye aktier ikke skulle deltage i indeværende regnskabsårs udbyttedeling, ligesom der blev vedtaget nogle nødvendige lovændringer i henhold til Loven om aktieselskaber af 29. september 1917.

I maj kunne formanden fortælle at voldgiftssagen mellem værftet og C.K. Hansen, om nybygningerne 156 (Skodsborg) og 157 (Flynderborg), var blevet afsluttet på de af værftets tilbudte vilkår, og man havde således undgået en dyr voldgift. C.K. Hansen skulle ifølge aftalen betale en merpris for nybygningerne på 528.000 kr. ratevis som skibene blev færdige. Til gengæld havde man, for at få skibene færdige hurtigst muligt, sendt Busse til Tyskland, for at forsøge at skaffe de manglende 100 tons jern.

I juni var der kommet en forespørgsel fra Sverige, gående ud på om de danske værfter ville bygge nybygninger til Sverige, hvis svenskerne leverede materialerne.

Den svenske forespørgsel havde været til behandling i Handelsministeriet, fragtnævnet og erhvervenes fællesudvalg, og ville formentlig blive besvaret derhen, at værfterne godt kunne indgå et sådant samarbejde, hvis det blev på sådanne vilkår, at man ikke havde bundet sig til den for en længere periode.

Man drøftede også betingelserne for lave en aftale med firmaet »Atlas«, om en turbin som firmaet havde udviklet, og for at få sat gang sagen, nedsatte man et udvalg



Direktør J.J. Lundgaard.

bestående af direktør Rasmussen, maskininspektør de la Laing, direktør J.J. Lundgaard og maskinchef Knudsen.

I henhold til den tidligere beslutning, besluttede man at afholde den ekstraordinære generalforsamling i den 2. uge af juli måned med følgende dagsorden: Udvidelse af aktiekapitalen, samt ændring af lovene.

Den 12. juli 1918 blev der afholdt ekstraordinær generalforsamling i Børsens generalforsamlingssal, og Paludan valgtes til dirigent. Der var to punkter på dagsorden, nemlig en udvidelse af aktiekapitalen fra 2.100.000 kr. til 4.200.000 kr., til fornyelse og udvidelse af værftet, og her blev der altså ikke talt om deltagelsen i projektet med dieselmotorfabrikken, samt ændring i lovene i henhold til den nye aktieselskabslov. Hvilket blev vedtaget efter at det var konstateret, at der var 1.807 stemmer til stede.

I juli bevilligedes der et beløb på 17.000 kr., til brændselshjælp, til værftets faste arbejderne.

I august fremlagde Høst regnskabet for det forløbne driftsår. Regnskabet udviste et netto-overskud på 1.552.681,63 kr., hvoraf det blev foreslået at afskrive 220.000 kr. på værftets ejendom, at henlægge 375.000 kr. til dispositionsfondet, til ekstraordinære skatter 270.000 kr., til tantieme 160.658,65 kr., samt at udbetale 25 % i dividende til aktionærerne, hvorefter der ville blive 2.022,98 kr. at overføre til næste års regnskab. Rasmussen stod til omvalg, og man foreslog genvalg.

Høst berettede herefter om situationen omkring aktieselskabet Dansk Dieselmotor

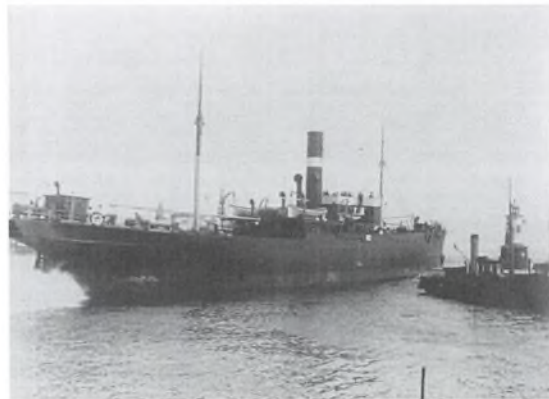
Kompagni, og om direktør Martin Dessaus (B&W) besøg hos ham, samt de stedfundne forhandlinger med etatsråd Andersen (ØK).

Han kunne også oplyse, at B&W havde taget skridt til et samarbejde med de i Dansk Dieselmotor Kompagni interesserede parter, men at det var med store betænkeligheder, og med den største diskretion, at man var gået ind i denne forhandling. Der måtte imidlertid være sket et brud på denne diskretionspligt, idet dagbladet Politikken den 25. august, dagen efter et bestyrelsesmøde hos B&W, havde indeholdt en artikel angående dette samarbejde, med en helt misvisende fremstilling. Hvorfor forhandlingerne var blevet afbrudt, således at man for øjeblikket arbejdede videre, med den oprindelige ide om Dansk Dieselmotor Kompagni.

Måske fandt offentligheden situationen lidt besynderlig, dette at man først ville forsøge at bryde B&Ws monopol, for derefter at indlede et samarbejde med dem om starten af en ny fælles fabrik, selvom det selvfølgelig var B&W der sad tungt på licensen.

Den 24. september 1918 afholdtes den årlige generalforsamling i Børsens generalforsamlingssal i København, og Holger Paludan valgtes til dirigent. En overretssagfører Ørum startede med, på vegne af en aktionærgruppe, at nedlægge en protest mod generalforsamlingens lovlighed, idet han fremførte følgende:

»På en aktionærgruppe og egne vegne reserverede Ørum sig ret til at indbringe spørgsmålet om den 24. september 1918 i aktieselskabet afholdte generalforsamlings lovlighed til prøvelse for domstolene, under henvis-



Fragtdamperen »S/S Tekla« under bugsering.

ning til, at der til nævnte generalforsamling var udstedt adgangskort og udleveret stemmesedler til indehavere af interimskvitteringer, der ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i § 4 i selskabets vedtægter af 4. april 1913, ændrede 12. juli 1918.«

Efter at Høst med forskellige spørgsmål havde forsøgt at finde ind til hvilken betydning den nævnte aktionærgruppe tillagde spørgsmålet, fastholdt Ørum sin protest og sit forlangende, uden at han besvarede Høsts spørgsmål.

Samtidigt med at han fortsat hævdede, at der ved udstedelsen af interimbeviserne var begået en formfejl, hvorfor de formelle betingelser, for generalforsamlingens lovlige afholdelse ikke var til stede. Dog mente han ikke at skylden for formfejlen var bestyrelsens, men formentlig Landmandsbankens. Høst beklagede hvis der var begået en formfejl, men ville ikke komme ind på, hvor ansvaret for formfejlen måtte ligge, men det forekom ham ejendommeligt, at en repræsentant for den nye aktionærgruppe kom til stede, for at protestere imod berettigelsen, af

sin egen nærværelse ved generalforsamlingen, og Høst mente, at det ville have været mere hensynsfuldt, af denne aktionærgruppe, hvis de i forvejen havde henledt bestyrelsens opmærksomhed på det nævnte forhold, i stedet for på dette sene tidspunkt at protestere imod generalforsamlingens lovlighed. Høst ville dog ikke godkende at den evt. begæede fejl kunne gøre generalforsamlingen ulovlig.

Den ret, som påtegningen skulle give bestyrelsen, til at annullere interimsbeviserne, var jo alligevel fuldstændig faldet bort, og Paludan gav Høst ret i disse betragtninger. Ørum fastholdt dog fortsat sit forlangende og begærede skriftlig afstemning om godkendelse af generalforsamlingens lovlighed og han var enig med bestyrelsen i, at også de nye aktieejere deltog i afstemningen. Afstemningen blev derefter foretaget med det resultat, at 2.398 stemte for godkendelse, og 918 imod.

Høst kunne omsider aflægge sin beretning, og derefter gennemgå det reviderede regnskab. Ørum havde dog ikke tabt pusten, og ønskede nu skriftlig afstemning om regnskabet, samt henstillede til at de aktionærer der havde stemt imod generalforsamlingens lovlighed, til også at stemme imod regnskabet. Dette fik nu Paludan op af stolen, idet han fastslog at indehaveren af de nye aktier ikke havde ret til at deltage i afstemningen om regnskabet.

Høst forsøgte nu at skabe lidt bedre stemning ved, på bestyrelsens vegne, at henstille til Paludan, at han lod de nye aktionærer deltage i afstemningen, idet, som han sagde, at dette formentlig ikke havde den store betydning. Herefter gik regnskabet til afstemning og blev godkendt med 2.398 og 918 imod.

Der var derefter valg af et bestyrelsesmedlem i stedet for Rasmussen, der efter tur frafrådte, og Rasmussen fik genvalg, til revisorer genvalgte Kofod og Sophus Rasmussen.

Årets tal bag regnskabet i 1917-1918 var følgende:⁵⁵

Bruttoomsætning:

Nybygninger	1.516.571,90 kr.
Reparationer	4.164.706,78 kr.
Dokker	102.603,75 kr.
Beddingen	14.033,76 kr.
I alt	5.797.916,19 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	1.274.474,36 kr.
Reparationer	1.897.381,32 kr.
Dokker	49.361,62 kr.
Beddingen.	15.137,56 kr.
I alt	3.146.354,86 kr.

Gevinst	2.651.561,33 kr.
Driftsomkostninger	1.388.716,04 kr.
Afskrivning	220.000 kr.
Ekstraordinære skatter 2	70.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 1.320.050,89 kr.
	inkl. varelager. 265.449,80 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	12.630,74 kr.
	+ 1.320.050,89 kr. =
	1.332.681,63 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Dispositionsfond	375.000,00 kr.
Dividende	525.000,00 kr.

Reparationer

131 danske skibe. 14 udenlandske skibe	
Bruttoomsætning	4.164.706,78 kr.
Nettoomsætning	1.807.381,32 kr.
Gevinst	2.357.325,46 kr.
130,43 % af nettoomsætning	

Arbejdere beskæftiget i snit 826 i slutningen af året 624, udbetalt løn 1.366.574,70 kr. pr. år, pr. mand 1.703,96 kr.

Nybygninger 1 stk. bruttotonnage 3.765,97.

Antal afleverede marinemaskiner 1 stk. på 2.000 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

Antal afleverede marinekedler 7 stk. med 7.127 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Fortsat en beskeden tilgang af nybygningsarbejde, til gengæld en kæmpe omsætning på reparationer, selv den store inflation taget i betragtning, med god indtjening.

I overskuddet har man, igen, til forskel fra tidligere, indregnet varelageret.

1918-1919

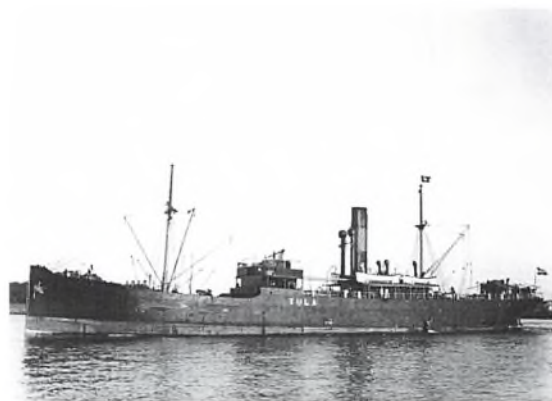
Dampturbiner.

Verdenskrigen slut.

Lundgård får ekstrabetaling hos DFDS

På mødet efter generalforsamlingen på Børsen, kunne formanden oplyse, at der var afsluttet en kontrakt mellem værftet og »Atlas« angående levering af deres dampturbiner.

Man besluttede også at indskyde 5.000 kr. til Arbejdernes Hjælpefond. Samt at direk-



Fragtdamperen "Tula". (1912).

tørens gage blev forhøjet med 6.000 kr. til 18.000 kr. årligt fra den 1. juli. Noget af en lønstigning.

I november kunne Høst fortælle, at de i sin tid afbrudte forhandlinger med B&W om dieselmotorfabrikken, nu var genoptaget i et snævert udvalg, bestående af direktør Knudsen fra B&W samt Høst, samt at disse forhandlinger foreløbig var resulteret, i et forslag til en aftale.

I december fik den Tekniske Skole i Helsingør forhøjet sit tilskud fra 700 til 1.000 kr. Høst kunne fortælle, at aftalen om dieselmotorfabrikationen nu var underskrevet, men at man var gået ind på, at direktør Dessau efter at være fratrukket som direktør i sit selskab B&W, nu indtrådte i fabrikkens bestyrelse, dog ikke som formand.

Lundgård der pt. forhandlede med skibsbyggerne fik bevilget op til 20.000 kr. til at uddele til et evt. gratiale.

Samtidig blev det vedtaget at forhøje faste funktionærens løn med 10 % samt at give dem hver en måneds gage som julegave.

Verdenskrigen var slut og på værftet håbede man nu kun på, at man snart igen kunne indkøbe materialer i Tyskland.

I januar fik de pensionerede mestre et tillæg på 25 % til pensionen.

Høst kunne fortælle at bestyrelsen i værftets pensionskasse, var blevet enige om at foretage forskellige beregninger, med henblik på at få løftet pensionskalaen og at få maksimumsgrænsen af den gage, hvoraf der kunne ydes pension, udvidet fra 4.000 kr. til 6.000 kr. årligt.

Af hensyn til selvangivelsen til skattevæsenet enedes man om at fikserer værftets aktier pr. nytår til kurs 150.

Lundgård kunne fortælle at det alligevel var lykkedes ham, at få en ekstrabetaling på 200.000 kr., udover byggesummen på (nybygning nr. 155 »Kjøbenhavn«), fra DFDS. Lundgård kunne også fortælle at det fortsat var umuligt at indkøbe materialer i Tyskland, og at man nu havde henvendt sig til England.

I februar var der fra Industrirådet kommet en opfordring til værftet om at bidrage til ingeniør Alex. Foss-Fond, som man påtænkte at stifte, som en påskønnelse af hans store og dygtige arbejde, for den danske industri under verdenskrigen. På forslag af Høst enedes man om at samarbejde med Københavns flydedok og evt. bidrage med samme beløb som dem, dog ikke over 5.000 kr.

I marts sendte man derimod 5.000 kr. til den Sønderjyske Fond.

I maj besluttedes det at rette henvendelse til borgmester Christensen om havnesagen.

I juni kunne Høst oplyse at der havde været prøvetur med C.K. Hansens damper nybygning nr. 156 »Skodsborg«, samt at rederiets damper (nybygning nr. 157 »Flynderborg«) ville blive sat i vandet den 17. juni.

Der blev også fremlagt en kontrakt med dampskibsselskabet Torm om en ca. 2.350 ton dw damper (nybygning nr. 160 »Agnete«) til en pris på 1.415.000 kr., og til hurtigste levering.

I august gennemgik formanden regnskabet for det forløbne driftsår, hvilket udviste et nettooverskud på 1.258.215,50 kr., hvoraf det foreslås at benytte 200.000 kr. til afskrivninger og 150.000 kr. til ekstraordinære skatter. Resten foreslås fordelt med 12 % i dividende til aktionærerne på 480.000 kr., samt henlæggelse til dispositionsfondet 280.000 kr., tantieme 118.352 kr., samt at overføre 5.862,77 kr. til næste års regnskab. Efter regnskabsafslutningen var der bevillet ekstra tantieme til direktøren, kontorchefen og de to ledende ingeniører, samt at der var afsat et lignende beløb til funktionærerne, og brændselshjælp til arbejderne, hvilket alt sammen ville blive afregnet over værftets driftsregnskab.

Til delvis udligning af pensionskassens underskud, foreslog formanden at bevilge 200.000 kr. som kunne tages fra dispositionskontoen, hvilket blev vedtaget.

(Det var svært at skjule den store pengeri-
ghed der er til stede omkring skibsfarten.)

Den 30. september 1919 afholdtes den årlige
generalforsamling i Børsens generalforsam-
lingssal, og Paludan valgtes til dirigent. For-
manden aflagde beretning om forretningens
gang i det forløbne driftsår, og gennemgik
det reviderede regnskab. Regnskabet blev
derefter, uden kommentarer, godkendt. Høst
fratrådte og blev genvalgt. Ligesom reviso-
rerne Kofoed og Rasmussen genvalgtes.

Årets tal bag regnskabet i 1918-1919
var følgende:⁵⁶

Bruttoomsætning:

Nybygninger	3.549.056,90 kr.
Reparationer	3.574.799,64 kr.
Dokker	121.663,12 kr.
Beddingen	17.142,85 kr.
I alt	7.262.662,51 kr.

Nettoomsætning:

Nybygninger	2.795.972,34 kr.
Reparationer	1.728.037,88 kr.
Dokker	50.026,19 kr.
Beddingen	13.965,28 kr.
I alt	4.588.001,69 kr.

Gevinst	2.674.660,82 kr.
Driftsomkostninger	1.482.421,85 kr.
Afskrivninger	200.000,00 kr.
Ekstraordinære skatter	150.000,00 kr.
Fortjeneste/Tab	+ 1.056.192,52 kr.
Fortjeneste incl. overførsel	2.022,98 kr.
	+ 1.056.192,52 kr. =
	1.058.215,50 kr.
Reservefond	0,00 kr.
Dispositionsfond.	280.000,00 kr.

Dividende	504.000,00 kr.
Reparationer	182 skibe
Bruttoomsætning	3.574.799,64 kr.
Nettoomsætning	1.728.037,88 kr.
Gevinst	1.846.761,76 kr.
106,87 % af nettoomsætning	

Arbejdere beskæftiget i snit 706, i slutningen
af året 875, udbetalt løn 1.435.983,65 kr. pr.
år, pr. mand 2.033,97 kr.

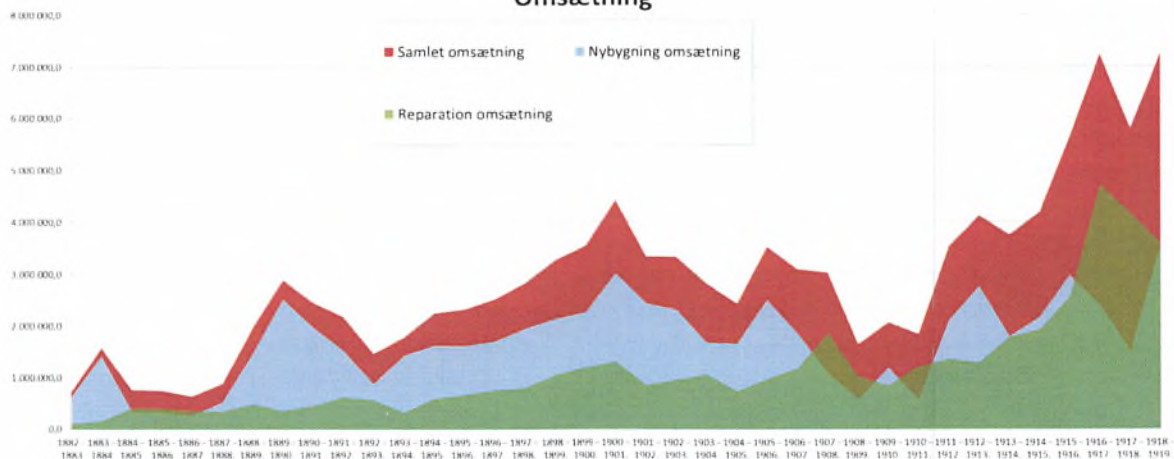
Nybygninger 2 stk. bruttotonnage 3.120,11.
Antal afleverede marinemaskiner 2 stk. på
3.000 hk.

Antal afleverede landmaskiner ingen.

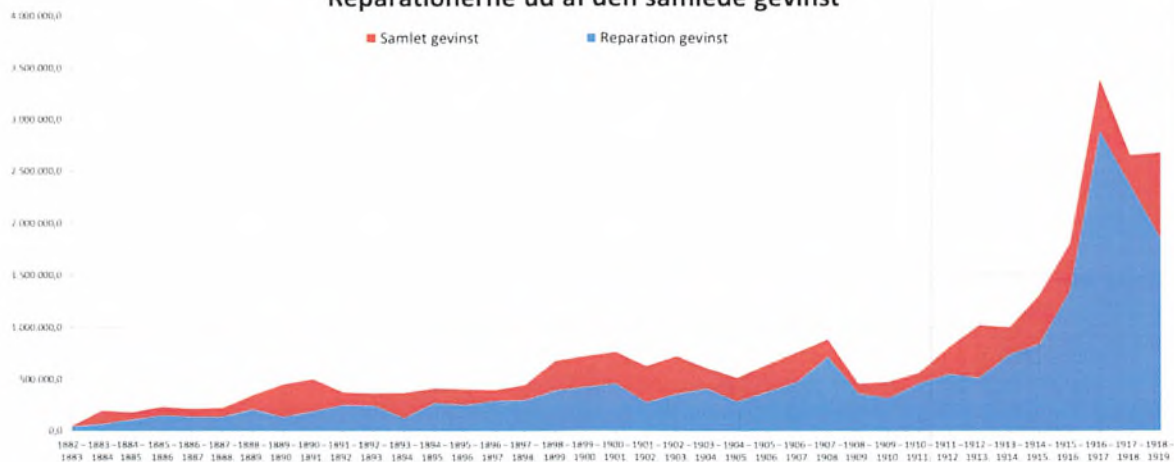
Antal afleverede marinekedler 5 stk. med
7.872 m² hedeblade.

Antal afleverede landkedler ingen.

Omsætning



Reparationerne ud af den samlede gevinst



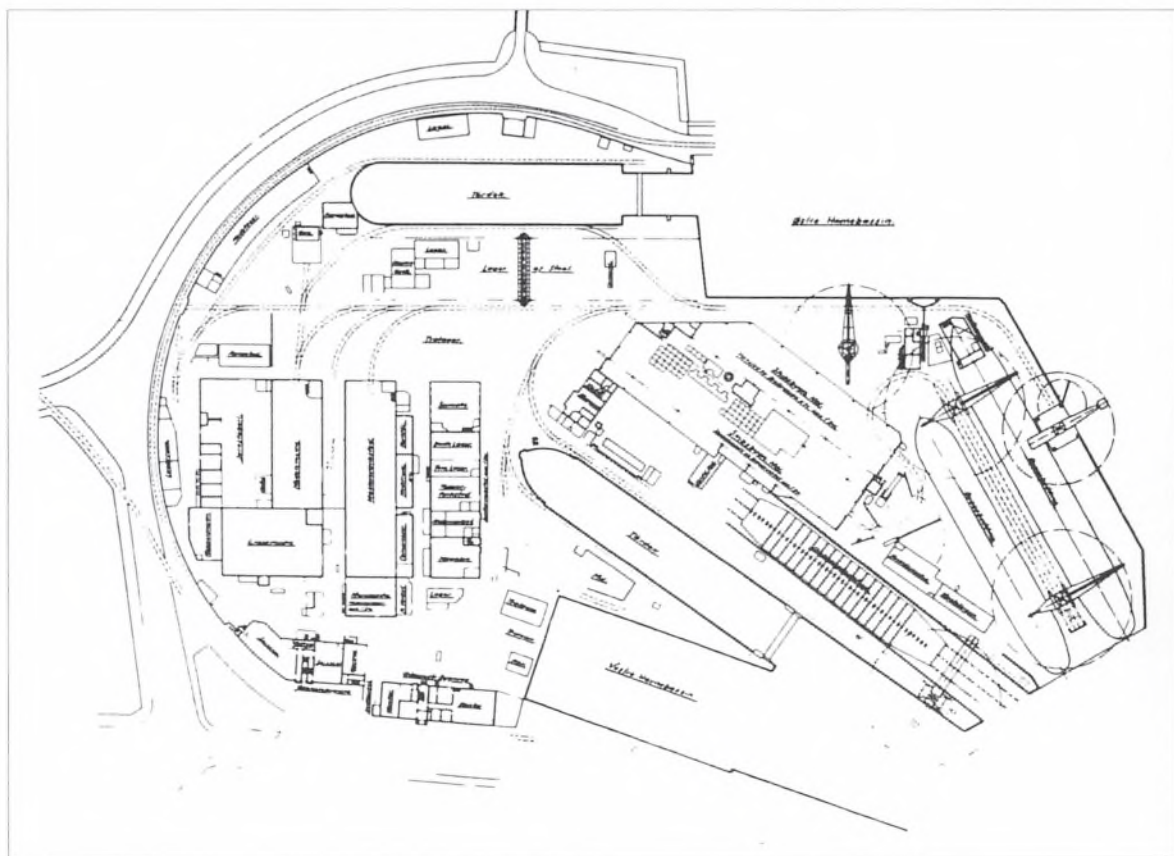
Perioden med skiftende hovedaktionærer

Omsætningen på nybygninger er vokset, lidt nedgang i omsætning fra reparationer, men fortsat med en god indtjening, beskæftigelsen er dog noget faldende.

Perioden startede med at man kom ud af sine mellemværender med rederiet »Fisker« og »Thore«, dog langt fra uden tab. Bestyrelsen skulle dog også snart få andet at tænke på, da man opdagede at et konsortium med 1.000.000 kr. havde købt aktiemajoriteten i værftet. Et konsortium der var stråmænd for

B&W, og som ønskede en sammenlægning af B&W, Københavns flydedok og værftet i Helsingør.

Formand Busse havde sovet i timen, og blev udskiftet med Larsen som formand, som nok også var bedre »klædt på« til de kommende opgaver. DFDS kom dog hurtigt på banen, og krævede af B&W, at de overlod dem halvdelen af aktierne.



DFDS overbeviste derefter Helsingør om at de måtte modtage en repræsentant fra hver af de to selskaber i bestyrelsen og i øvrigt revidere lovene efter de to selskabers ønske. Hvilket bl.a. betød at bestyrelsen blev udvidet med 2 pladser, og at den adm. direktør ikke mere havde stemmeret i bestyrelsen.

Hvilket fik Bindsbøll til at forlade posten, og da den nye direktør Jensen var tiltrådt, så fandt bestyrelsesformanden Larsen ud af at han også ville stoppe. At DFDS trådte ind som en af hovedaktionærerne, fik både værftet og DFDS stor fordel af da verdenskrigen brød ud.

Med udbruddet af 1. verdenskrig tog fragtra-terne fart, og værftet oplevede nogle år med stor indtjening og høje dividender. Det fik derefter B&W til at trække sig, idet de igen benyttede sig af et konsortium som dække. Betingelserne fra B&W for at trække sig var, at værftet skulle give et udbytte på 40 %, hvilket DFDS dog fik handlet ned til 30 %. DFDS overtog herefter aktierne og blev nu værftets eneste hovedaktionær. I 1917 fik værftet et indlagt, som ny kraftforsyning.

Værftet kom ligeledes, ved DFDS hjælp, ind i et konsortium »Dansk Dieselmotor Fabrik«, og DFDS foreslog værftet selv at tage aktierne i fabrikken.

Samtidigt foreslår DFDS at værftet får en tiltrængt modernisering, da det har vist sig at skibene efterhånden bliver større og større, og at værftet byggebeddinge og dokforhold, er for små til de skibe, man måtte vente i fremtiden. Derfor får man ved en ekstraordinær generalforsamling sat aktiekapitalen op til 4.400.000 kr.

Pengene var store under verdenskrigen og dividenderne ligger konstant på 25 %, hvilket dog ikke skyldes nybygningsarbejdet hvor det var svært at skaffe jern fra Tyskland, men hovedsageligt fra en stor omsætning på reparationer.

Et tegn på den store pengerigelighed var at hvis direktør Lundgård fik underskud på et skib til DFDS, så var de ikke uvillige til at give ham en efterbetaling. Da verdenskrigen sluttede, kommer indtjeningen dog igen ned på det normale, og sådan sluttede en turbulent periode for værftet. Men med ud-sigt til en lysere fremtid under vingerne af DFDS.

Kilder og slutnoter

- 1 Helsingør Værftsarkiv nr. 0009. Forhandlingsprotokol nr. 1. 1881-1928.
- 2 Helsingør Dagblad (HD) den 8. juli 1879.
- 3 HD den 6. og 9. marts 1880.
- 4 Jul. Schovelin. Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri Helsingør. Side 21.
- 5 Helsingør Værftsarkiv nr. 0004. Concession.
- 6 Helsingør Værftsarkiv nr. 0004. Concession.
- 7 Helsingør Værftsarkiv nr. 0004. Dyhrs ansættelsesforhold.
- 8 Bilag nr. 1.
- 9 Bilag nr. 2.
- 10 Helsingør Værftsarkiv nr. 0616. Maskin Conto.
- 11 Helsingør Værftsarkiv nr. 0127. Bygningskonto samt værftsindretnings konto.
- 12 Helsingør Værftsarkiv nr. 0616. Maskin Conto.
- 13 Helsingør Værftsarkiv nr. 0616. Maskin Conto.
- 14 Den Store Danske Encyklopædi.
- 15 Svend Borg, Mads Holms liv og virke. Side 44.
- 16 Helsingør Værftsarkiv nr. 0616. Maskin Conto.
- 17 Ole Hyldtoft. Teknologiske forandringer i Dansk Industri 1870-1896. Side 89.
- 18 Helsingør Værftsarkiv nr. 0616. Maskin Conto.
- 19 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1882-1883.

- 20 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1883-1884.
- 21 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1884-1885.
- 22 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1885-1886.
- 23 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1886-1887.
- 24 Helsingør Værftsarkiv nr. 0004. Holms forhandlinger med B&W.
- 25 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1887-1888.
- 26 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1888-1889.
- 27 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1889-1890.
- 28 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1890-1891.
- 29 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1891-1892.
- 30 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1892-1893.
- 31 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1893-1894.
- 32 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1894-1895.
- 33 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1895-1896.
- 34 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1896-1897.
- 35 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1897-1898.
- 36 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1898-1899.
- 37 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1899-1900.
- 38 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1900-1901-
- 39 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1901-1902.

- 40 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1902-1903.
- 41 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1903-1904.
- 42 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1904-1905.
- 43 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1905-1906.
- 44 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1906-1907.
- 45 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1907-1908.
- 46 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1908-1909.
- 47 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1909-1910.
- 48 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1910-1911.
- 49 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1911-1912.
- 50 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1912-1913.
- 51 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1913-1914.
- 52 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1914-1915.
- 53 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1915-1916.
- 54 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1916-1917.
- 55 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1917-1918.
- 56 Helsingør Værftsarkiv nr. 0359. Status 1882-1919. 1918-1919.

De mange skibe som Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s, sendte ud på verdenshavene er tidligere beskrevet i bl.a. Bent Jørgensens bog »Helsingør byggede Skibe i 100 år«.

I denne bog beskriver forfatteren Peder Olsen arbejdet bag værftets tilblivelse og første 40 års levetid, fra 1880 til udgangen af 1. verdenskrig. Det er de bonede gulves folk, aktionærerne og bestyrelsesmedlemmerne, der er hovedpersonerne i denne bog.

Med udgangspunkt i værftets egne protokoller følger vi beslutningsprocesserne, økonomien og det ofte konfliktfyldte bestyrelsesarbejde som i løbet af 40 år bragte Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri fra idé til en moderne produktionsvirksomhed.



**MUSEERNE
HELSINGØR**