

# Læserbrevsfejden 1899

---

Gennem læsebrevsfejden fra 18. februar 1899 – 28. juni 1899 mellem Kaptajn Peter Mærsk Møller og Skibsbygger J. Ring-Andersen kan overgangen fra den traditionelle træ- og sejlskibssejladts til industrialiseret søfart med dampskibe af jern studeres.

Kaptajn Peter Mærsk Møller (1836-1927) var født på Rømø. Efter et forlis med sejlskibet Valkyrien bosatte han sig med familien i Svendborg i 1884. Peter Mærsk Møller erhvervede i 1886 damperen "Laura", der fik hjemsted i Svendborg. P. Mærsk Møller var selv kaptajn på "Laura" frem til 1898, da han overlod broen til sin ældste søn Hans Nielsen Jeppesen Møller.

Som pensionist kastede Peter Møller Mærsk sig ud i en voldsom agitation for dampskibe. Det blev til en lang række indlæg i Svendborg Amts Tidende. På det tidspunkt var flåden i Svendborg Toldsted provinsens største, men bestod primært af traditionelle sejlskibe.

Det lykkedes Peter Mærsk Møller og hans ihærdige søn, Arnold Peter Mærsk, at få stiftet et dampskibsselskab i Svendborg den 16. april 1904 efter at have overbevist fremtrædende borgere om, at de skulle tegne aktier. Det blev starten på Mærsk et af verdens største rederier.

J. Ring-Andersen (1842-1901): Som ung mand fra Thurø havde Jørgen Ring-Andersen grundlagt det værft, der fortsat er i familiens eje og ligger på Frederiksøen. Fra 1867 til Jørgen Ring-Andersens død i 1901 blev der søsat 71 større fragtsejlskibe. Ring-Andersens værft fortsatte den skibsbygningstradition, der havde gjort Svendborgsund til et af Danmark største centre for skibsbygning, med mere end 20 værfter langs Sundet.

Deres fejde i avisen handlede om træskibenes muligheder for at overleve i verdenshandlen. Læserbrevene blev bragt i Svendborg Amtstidende, grundlagt 1842 som Svendborgs første avis. Avisen havde i 1892 et oplag på ca. 1000 eksemplarer — I 1901 var det steget til ca. 1.100 eksemplarer, og bladet støttede partiet Højre.

---

## Svendborg Amtstidende Nr. 42, 18. Februar 1899.

Om end Søen bringer Ængstelse og Sorg, naar Storme rase, saa bringer den dog ogsaa Lykke og Velstand til Mangfoldige, og en stor Del af Befolkningen i forskellige Egne af vort lille Danmark, som ellers vilde være nødt til at udvandre paa Grund af Mangel paa lønnende Beskæftigelse, finder paa Søen sit gode Udkomme for sig og sin Familie. Her i Svendborg og paa øerne heromkring ere hjemmehørende et Antal gode, tidssvarende Skibe, som tildels paa Grund af den billige Assurance, der er oparbejdet, og dygtige Skibsførere og Styrmand, hidtil have givet et godt Udbytte. Imidlertid, vor Tid er Omvæltningens Tid. Telegraf og Telefonen har helt forandret Handelsforholdene; den sætning, at Tid er Penge, bliver mere og mere Grundreglen for al Forretning, og naar de i tidligere Dage opdragne ældre Handlende trække sig tilbage, og yngre Kræfter blive de Styrende, vil Benyttelsen af Sejlskibe som en Faktor i Verdenshandelens Varetransport være et tilbagelagt Stadium i Verdensudviklingen, idet hverken Sælgere eller Kjøbere ville lade deres Varer ligge en ubestemt, ubegrændset Tid i Sejlskib for at transporteres fra en Havn til en anden. Dampen er et Fremskridt, dens Udvikling vil Ingen kunne standse, derfor fortrænges, som Erfaringen viser, Seilskibene mere og mere af Dampskibene, og selv Smaahavnene forbedres og indrettes mere og mere paa Dampskibsexpedition.

Grunden er ikke, at Dampskibene sejle for en billigere Fragt end Sejlskibene, men at Dampskibenes Rejser ere hurtigere, mindre usikre end Sejlskibenes, at Varerne bringes frem til nogenledes bestemt Tid, og ere mindre Udsatte for Beskadigelse ved Opholdet i Skibsrummet paa Søen. Uagtet her findes mange Skibsrhedere og Skibsførere, som se, hvorledes Sejlskibene fortrænges fra den ene Havn efter den anden, er man vedbleven med Bygning af Sejlskibe, og denne er dreven til en tidssvarende Fuldkommenhed, som vækker Beundring, men det vilde dog vistnok have været bedre, om man for en 10-12 Aar tilbage her paa Egnen havde begyndt saa smaat med Dampskibe, hvilke, naar Sejlskibene forældes, kunne afløse disse, og en vigtig Erhvervsgren vedblive at florere som hidtil, noget lignende som i Gøteborg. Dengang behøvedes ikke megen Kjendskab og Erfaring til at begynde med Dampskibe, kun en rimelig Omtanke og Sparsommelighed; nu er dette anderledes, og Konkurrencen er større, men det staar dog fast, at Verdenstransportmidlet, Skibene, altid ville give en rimelig Fortjeneste for de deri anbragte Kapitaler, naar de blive fornuftigt bestyrede.

Kjøbenhavn har ligefrem haft en uheldig Indflydelse paa Provindsbyernes Anskaffelse af Dampskibe, thi blev der oparbejdet en Route, søgte Kjøbenhavn altid ved List eller Tvang at tilegne sig den, og resultatet er, at Kjøbenhavn har en stor Dampskibsflaade, som den høster fordelene af, medens Provindserne staa tilbage. Hvis Svendborg og Omegn for en 15-20 Aar tilbage havde begyndt at anskaffe Dampskibe til Fragtfart ved Siden af Sejlskibene, og om end langsomt og med Forsigtighed var gaaet fremad, mon det er umuligt, at der da nu kunde have været Brug for Tørdok, Jernskibsværft eller lignende, mon der ikke blandt de Mænd, som ere udmærket dygtige til Bygning af Træskibe, kunde være nogle, som kunde have lært Jernskibsbygning, og mon der ikke vilde opblomstre en lønnende Industri til at træde istedet for Træskibsbygningen, naar den efterhaanden forældes? Vistnok har Forholdet her været dette, at naar en Mand havde en Søn paa Søen, da søgte Familien ved Venners Hjælp at faa bygget et skib til ham, dette kan vanskelige lade sig gjøre med Dampskib, men paa den anden Side er Dampskibsføreren i Reglen bedre lønnet end Seilskibsføreren, og dertil er der Plads for Maskinmestre, som staa ved Siden af Føreren, saa der er Plads for vore Børn ogsaa i Dampskibe.

I en del Aar har min lille »Laura« været det første Fragtdampskib fra Svendborg, og skjønt jeg fra Begyndelsen kun kjendte lidt til at være Dampskibsrheder og samtidig Fører, og senere indseer, at jeg kunde have anvendt Skibet mere fordelagtigt, end jeg har gjort, saa er min Erfaring dog den, at Dampskib betaler sig ligesaa godt og maaske ikke saa lidt bedre end Seilskib, naar der anvendes Omtanke og økonomi.

At Varetransporten over Søen med Sejlskib snart vil være en forældet Transportmaade, vil næppe Nogen, som har Øje for Verdensudviklingen, nægte, og Sejlskibene ville derfor lidt før eller senere tabe deres væsentlige Værdi, derfor vilde det være gavnligt, om Nogen her vilde tage Dampskibssagen op, at de

Kapitaler, som aarlig i en Aarrække ere indvundne paa Søen, maa vedblive at tilflyde denne Egn ogsaa i Fremtiden til Gavn for alle heromkring Boende.

Efter den Erfaring, jeg har, vil jeg imidlertid advare imod den Mening, at naar man forstaaer at slutte Fragter og holde Sejlskibe i Fart, da forstaaer man det ogsaa for Dampskibenes Vedkommende; ligeledes bør en Skibsfører, som fra Sejl vil gaa over til Damp, først være en Tid med Dampskib, det er min Erfaring som Rheder og Fører af Dampskib. Hvorvidt det nu er Tiden for Anskaffelse af Dampskibe, er et Spørgsmaal, som maaske af Flere opkastedes Aar tilbage og kan opkastes endnu. Er det daarlige Tider og Fragterne ere smaa, da frygter man, at de skulle gaa lavere endnu, og ere Fragterne gode og Sejladsen lønnende, da frygter man ogsaa, at de kunne gaa ned, og man tvivler altid, om det er den rette tid nu. Faktum er imidlertid, at de Rhederier, som have Dampskibe, anskaffer flere og flere, hvilket er et Tegn paa, at de, som ere allerbedst kjendt med denne Forretning, have Tillid til den, og dette gjælder ikke alene Aktieselskabers Bestyrelser, men ogsaa Selvejere som den store Wilson.

Hermed vil jeg anbefale denne Sag til velvillig Overvejelse; finder man, at der er et Gran af Sandhed i, hvad jeg har søgt at bringe frem, og skulle Nogen føle Interesse for Spørgsmaalet hvad og hvorledes, skal jeg gerne oplyse, hvad min Erfaring er.

P. M. Møller, Høje Bøge.

#### **Svendborg Amtstidende Nr. 44, 21. Februar 1899.**

Som Rheder og Skibsbygger mener jeg mig berettiget til at svare paa Hr. Møllers Artikel om »Skibsfarten fra Svendborg og Omegn«. Hr. Møller udtaler sin Mening om Fremtidsudsigterne for vor Handelsflaade og betoner bl.a., at Sejlskibenes Undergang er nærforestaaende. Saa galt tror jeg dog ikke, det er. Hr. Møller paastaar til Begrundelse af sin Mening, at Dampskibene giver en rimelig Fortjeneste for de deri anbragte Kapitaler; dog dertil maa jeg bemærke, at det er mere fordelagtigt at være Rheder i Seilskibe end i Dampskibe, selv i daarlige Tider. Ganske vist ere Dampskibene mere rentable nu end før, hvilket har sin Grund i de stadig forbedrede (kulbesparende) Maskiner; dog er man vel nu paa dette Omraade naaet til Høidepunktet; skulde man alligevel kunne drive det videre, ville Kulpriserne sikkert stige i Forhold dertil. Sejlskibene kunne vel næppe forbedres stort mere, naar de skulle besidde en god Ladeevne og tillige være gode Sejlere. Dampskibene ere meget begunstigede paa næsten alle omraader, hvad Skibsmaaaling angaa. Et Seilskib har visse Procent Afdrag for de forskellige Rumbenævnelser, men hvormeget Afdrag har en Damper for Maskinrum og Kulbunker. Den Plads, som disse optage, er for en stor Del aaben og kan ikke trykke det Deplacement, som de optage. Men til Trods for, at Sejlskibene i denne som i mange andre Retninger (om det nu er lidt bedre, men langt fra ligeligt) ere stedmoderligt behandlede, saa klare de sig dog økonomisk bedre end Nord- og østersødamperne. Endvidere maa det huskes, at den dygtige Sømand faaes fra og uddannes kun paa Sejlskibene, ogsaa det er en Grund til, at Seilskibene ikke for det første, ville blive fortrængte. Hr. Møller maa ikke tro, at jeg er blind for Dampernes Betydning. Intet mindre, jeg har selv en Søn paa et Jernskibsværft, fordi jeg indseer, at det er nødvendigt at kunne bygge Dampere. Naar jeg tager Ordet, er det blot, fordi jeg føler Trang til at sige, at saa sørgeligt er det endnu ikke for Sejlskibene.

Hr. Møller mener, at Svendborg forlængst burde have haft et Jernværft; jeg troer ikke, at Svendborg just er allerbedst beliggende for et saadant, i hvert fald troer jeg ikke, at Tiden endnu er inde dertil.

Endvidere foreslaaer Hr. Møller Anlæggelsen af en Tørdok; det vilde blive for stor en Sten at løfte. Hvem skulde anlægge den? Havnen eller et Aktieselskab? I alle Tilfælde vilde Byen faae den største Indtægt.

Ganske vist har Svendborg en stor Handelsflaade, men en Tørdok vilde, selv om den var besat tre Fjerdedele af Aaret, ikke kunne forrente sig. En Flydedok vilde være langt bedre, og det af flere Grunde: Den vilde ikke koste en Fjerdedel af, hvad en Tørdok vil koste, desuden staae Skibene i en saadan frit, udsatte for Sol og Vind, hvorimod de i en Tørdok staa som i en Hule,

J. Ring Andersen.

#### **Svendborg Amtstidende Nr. 49, 27. Februar 1899.**

Skibsfarten fra Svendborg og Omegn. Min Hensigt md Artiklen i »Amtstid.« Nr. 42 om Skibsfarten var at henlede Opmærksomheden paa de forandrede Handelsforhold, som foraarsage, at Sejlskibene mere og mere fortrænges af Dampskibene, og faae det Spørgsmaal drøftet, om det ikke vilde være heldigt ogsaa her paa Egnen at følge Tidens Udvikling og begynde med Anskaffelse af Fragtdampskibe istedetfor at vedblive med Anskaffelse af Sejlskibe. I Amtstidende Nr. 44 udtaler Hr. Ring Andersen, at efter hans mening som Seilskibsrheder ere Sejlskibene mere fordelagtige end Dampskibene, især paa Nord- og Østersøen, altsaa netop der, hvor de fleste danske Dampskibe have deres Sejlads. Nu er det jo muligt, at Hr. R. A. har været særlig heldig med sine skibe, og Enhver, som interesserer sig for Søfarten, kan ikke andet end glæde sig derover; men min Erfaring som Seil- og Dampskibsrheder er netop den modsatte, og at Dampskibene mere og mere tage Sejlskibenes Plads, er nærmest et Bevis for, at Dampskibene give bedst udbytte. Men hvorledes beregnes den saakaldte gode Fortjeneste med Seilskibe? Jeg hørte nylig om et Skib, som havde givet et godt Udbytte, 10 pCt.; det var bygget i 97 for 44,000 Kr. og havde i 98 tjent 4400 Kr. Men er dette virkelig saa lønnende, som det ser ud? Skibet er nyt, vel udrustet, behøver ingen Sejl, Tougværk eller lignende, hvilket vil blive Tilfældet senere hen, og dertil komme to ting, som, ret betragtede, tage det Glimrende bort fra de 10 pCt.: Den almindelige Rente, man kan faae af Kapitalen, og Skibets Forringelse. Med 4400 Kr.s Overskud er Skibet tjent frit i 10 Aar; men der fragaaer 4 pCt. af 44,000 Kr. i 10 Aar lig med 17,600 Kr. og Skibets Forringelse; skal det sælges, faaer man maaske 15,000 Kr. for det. Istedetfor de 44,000 Kr., som anbragtes i Skibet, har man tilbage 41,400 Kr. Mon ikke man ofte regner lidt overfladisk? Hvilket Udbytte Dampskibene give, kan sees i »Nationaltidende«, men først henlægges her for Forringelsetil Reservefond. At der imidlertid har været Dampskibe, som af en eller anden grund have ædt sig selv op og er gaaede tilgrunde, er sandt nok; det er gaaet Sejlskibe ligesaa. Hvad der har støttet Sejlskibene her, er, at man i Seilskibsfartens Blomstringsperiode begyndte med at opspare en Assurancefond, og det var ønskeligt, om den kunde blive bestaaende ogsaa i Fremtiden; men det er et Spørgsmaal, om de Unge ville følge i de Ældres spor. Lad os sige, at der er sammensparet 1/4 Million; tidligere vare Skibene smaa og mindre værdifulde; 20,000 Kr. var det Højeste, Assurancen kunde tabe ved et Skibs Forlis; nu er Risikoen forhøjet til 30,000 Kr.; men der agiteres for, at Risikoen skal forhøjes til 40,000 Kr. pr. Skib, og let vil da et Par uheldige Aar Ødelægge, hvad der i Aarrækker er arbejdet paa, thi naar Fonden efter 20,000 Kr.s Risiko var Dækning for 12 Skibe, er den efter 40,000 Kr. kun Dækning for 6 Skibe. Men naar Sejlskibene skulle assureres paa de almindelige Betingelser, hvorledes vil Fortjenesten da være? Skibsfarten har været en væsentlig Indtægtskilde paa denne Egn. Men kan den vedblive at være det uden at følge med Tidens Fremskridt? Hvis man her, ligesom der gjordes i Gøteborg, havde begyndt Aar tilbage, da kunde der vistnok have været Jernskibsværft, Tørdok eller Flydedok, hvilket der maatte være bedst passende her, hvortil der nu ikke for Tiden haves Behov, men det kunde være heldigt at begynde selv nu med Dampskibene først og det øvrige, naar det senere behøvedes — begynde førend Nabobyerne; maaske det er tidsnok endnu. Det er ikke min Mening at kritisere, hvad man har gjort, eller hvad man maaske burde have gjort, kun synes Ingen at se fremad eller tage Hensyn til Skibsfartens Fremtid, og mon de Unge ikke løbe træt, saa de bedste søge til Kjøbenhavn til Dampskibene; thi at det er besværligt for Skibsførere og Styrmand at holde Skibene i saa god orden, som de ere, med det Mandskab, de almindelig have ombord, forstaaer Enhver, som kjender lidt til Søen, og trættende er det med Sejlskib med Storm og Modvind at se Dampskibene styre deres Kurs imod Havn, naar man selv maa ligge derude. Skibsfarten, som med Sejlskibe her paa Egnen er hævet saa højt, at det vækker Beundring, burde holdes oppe. Hvad Hr. R. A. udtaler om Skibsmaalingen, er Sandhed; Skibsmaalet er ligefrem en Karikatur af et Maal; man kan bygge et Skib, som bliver mindre end Nul Registertons Netto. Med et Dampskib, som sejler mellem Wach og Orkneyøerne, skal dette være Tilfældet; Dampskibet »Sound Fischer« er 133 Registertons Netto og lader 530 Tons Kul. Saaledes kan nævnes mange Exempler; men det er engelske Dampskibe, som høster Fordelen, thi Maalingsautoriteterne i England gjøre alt for, at engelske Skibe blive saa smag som muligt, men derved er vistnok Intet at gjøre.

P. M. Møller.

**Svendborg Amtstidende Nr. 64, 16. Marts 1899.**

Skibsfarten fra Svendborg og Omegn.

I Havnen ligger under Tiltakling en ny tremastet Skonnert, bygget paa Hr. Ring Andersens Værft, et saa smukt og vistnok saa fordelagtigt og godt Skib, som kan bygges, og dog allerede forældet, førend det gjør sin første Reise, idet det alene ved Hjælp af den fra Fortiden oparbejdede billige Assurance er muligt at faae noget Udbytte af den i Skibet anbragte Kapital, og nogle uheldige Aar med større forlis og Tab kunne foraarsage, at Assurancefondet reduceres, og skal da et saadant Skib betale den almindelige Assurancepræmie, gaaer Fortjenesten i Løbet. Erfaringen viser, at Seilskibene fortrænges af Dampskibene, og ligeledes, at Træ som Skibsbygnings-materiale mere og mere afløses af Jern. Det Spørgsmaal ligger derfor nær, om den Mand, som til Fuldkommenhed forstaaer at bygge gode, tidssvarende Træskibe, ikke med nogenlunde Lethed kan sætte sig ind i Jernskibsbygningen, og om Byen ikke burde støtte Overgangen fra Træ- til Jernskibsbygningen, for at den Erhvervskilde, som Skibsbygnings-Industrien har været, ogsaa maa vedblive i Fremtiden. Og der synes at være saa sjelden god Plads for et Jernskibsværft paa Holmen udenfor Havnen, saa nær Byen og dog afsondret derfra. At et nyt anlagt Jernskibsværft strax vil forrente sig, er vel tvivlsomt, og næppe magter eller vover vel Enkeltmand saa store Kapitaler, men om Byen til Exempel leiefrit i nogle Aar vilde give Plads dertil paa Holmen, og senere

til en rimelig Leie garantere tilstrækkelig Plads, om fornødent, naar Foretagendet udvikler sig, hele Holmen, da vilde det vel ikke være umuligt at refise Kapitalen til et mindre Jernskibsværft at begynde med, selv med den Forudsætning, at et Par Aar vilde gaa hen, inden man kunde vente noget Udbytte, og fornuftigt begyndt og ledet kan der næppe være Tvivl om, at baade Byen og Aktionairerne vilde høste Fordel deraf. Man seer i Helsingør, hvor vigtigt et slikt Etablissement er for Byen, naar det først har overstaaet Børnesygdommene. Strax bygge Dampskibe, kan der vel ikke være Tale om, men Jernseilskibe og Pramme, hvoraf Nutiden bruger en Del, og siden Dampskibe, hvortil Maskiner kunde bygges andetsteds, hvilket ikke er noget Ualmindeligt. Interessen for Anskaffelsen af Fragtdampskibe vilde da ogsaa efterhaanden vækkes, især om et Par billige

Leilighedskjøb af gode Dampskibe, hvilket ikke saa sjældent haves, kunde bane Vejen, og Skibsfarten, som nu nærmest maa siges at gaa tilbage, igjen bringes til at florere til Gavn for Mange, som fra det store Verdenstransportmarked hjemhenter Kapitaler til By og Land. Hermed vil jeg anbefale denne Sag til villig Overvejelse af dem, som have Øie for Tidens Fremskridt og Interesse for, hvad der kan være gavnligt for de Mange, som have deres Erhverv ved Skibsfarten og hvad dertil hører.

P. M. Møller.