

I en årrække var Mercandia hovedtransportør af citrus-frugter og kartofler fra Cypern til Europa. På grund af linjens regularitet blev skibene godkendt som postførende fra Cypern. I Limassol blev der oprettet to separate kontorer for henholdsvis Per Henriksen og Mercandia.

I takt med aktivitetsvæksten blev der åbnet kontorer sammen med lo-

Europa, og i takt med at ruterne blev indarbejdet, blev rederiet kendt som en dygtig og pålidelig transportør.

Vedligeholdelsen af flåden spillede en stor rolle. Skibenes farver var nøje afstemt, og den røde vandlinje, blå skrog med lyseblå master og aptering dannede sammen med skorstensmærket en fin indpakning af kundernes varer.

Mercandia drev flere

terminaler i udlandet. Disse terminaler havde egne kraner og losseudstyr, varehuse og eget stevedorefirma. Enkelte steder pakkede disse firmaer endog godset.

Da "Merc" i skibsnavnet kunne forveksles med et andet dansk rederi, besluttede man at forandre skibsnavnet for alle skibe over 2000 t.d.v. Man brugte rederiets telegramadresse, "Mercandian" som fornavn.

Nye skibe

I løbet af en syvårsperiode frem til 1977 overtog Mercandia 39 nybygninger: 26 i Merc Continental-serien på 1.360 t.d.v. og otte i Mercandian Exporter-serien på 3.050 t.d.v. med »Mercandian Agent« som det sidste i juli 1975. Videre fem i Mercandian Commander-serien på 4.500 t.d.v.

Mercandian Sea-serien på seks skibe på 4.100 t.d.v. blev afsluttet med »Mercandian Moon« i 1977. I

gennemsnit.

10-års jubilæum

Rederiet disponerede 55 lastskibe, hvoraf de 35 var egne. De øvrige blev befragtet for danske og udenlandske rederier. Samtidig var der hele 14 nybygninger på vej fra danske og udenlandske værfter.

I de forløbne ti år havde fragtmarkedet i perioder været ganske turbulent. Oliekrisen i 1973 og opkoblingen af skibe i nigerianske havne i 1975 sam-

dertiden fra rederikontoret i København.

Problemerne blev dog tacklet ved hjælp af moderne tonnage og en ukuelig optimisme. De øgede linjeaktiviteter medførte, at rederiet som supplement til linjefarten fik tonnager i position, så man også kunne drage nytte af spotmarkedet.

Fortsætter side 15

Bog anmeldelse

En uddød stand

Af Holger Hansen

holger@soefart.dk

Mon denne anmelder er den eneste, der med sin fornuft kan forstå, at småskibsfarten er uddød, men med hjertet begræder det? Jeg tror det ikke.

Barndommens land har i hvert fald ligget langt fra kysten, hvis man kan mene, at en monsterstor lastvogn er et kønere syn end en gammel, ofte udslidt, galease, hvor dagens ret var hårdt arbejde og trange forhold.

En, der givetvis foretrækker småskibene, er museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet, Benjamin Asmussen. Da han skulle skrive sin hovedopgave på historiestudiet, skrev han om de sidste

sejlskibe i Danmark. Senere blev opgaven, som nok har været for akademisk, omskrevet til en mere læsevenlig bog.

Gravskrift

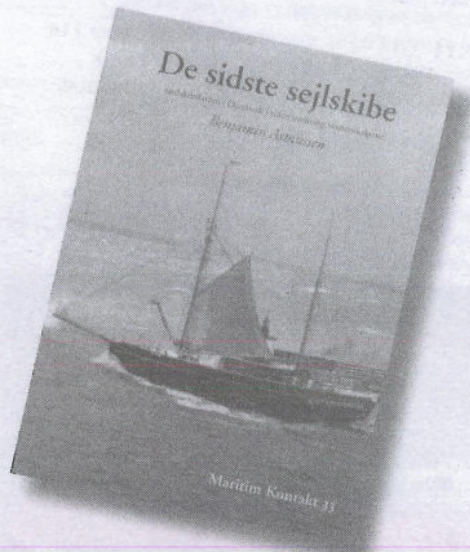
Bogen er et gravskrift over småskibsfarten og giver en analyse af hvad og hvorfor. Grænsen for småskibe blev i virkeligheden defineret som et skib, der måtte føres af en sætteskipper. Det betød, at der blev bygget nye skibe, der faktisk var for små fra søsætningen. Da grænsen for sætteskipper blev flyttet fra 100 til 150 brt., kom Carolinerne straks til, og moderniseringen begyndte, om end alt for sent.

Men det var ikke kun skipperens papirer, der

forsinkede udviklingen. I 1950 var småskibsflådens gennemsnitsalder 46,6 år. Så det er indlysende, at den teknologiske udvikling har stået stille. Vel var der kommet motor i skibene, og vel var der kommet lossespil til at tage byrden under havn, men det var jo kun delvise forbedringer. Et skib kan li-

gesom en kvinde ikke sejle fra sin alder.

Installationen af glødehovedmotorer i de gamle skibe betød, at de blev klassificeret som sejlskibe med hjælpemotor i begyndelsen af motortiden, men da motorerne blev større, blev skibene kaldt motorskibe med støttesejl. Tydeligere kan



Benjamin Asmussen

De sidste sejlskibe

90 sider, ill.

Pris 160 kr.

Forlag: Maritim Kontakt

ISBN: 978-87-87947-27-5



udviklingen næsten ikke beskrives.

Modgang overalt

Men det var op ad bakke for småskibene. Her skal blot nævnes et par eksempler.

Kun krig kunne hjælpe på den trængte økonomi, og så var det endda kun fordi, de gamle sejl, der kunne få skibene frem i en periode med brændstofmangel, blev slået under igen.

Da kravet om sejlskibstid til styrmænd blev fjernet, betød det, at de små skibe kom til at mangle en stor arbejdsstyrke, der kun søgte ud i dem, fordi loven sagde, at de skulle.

Men mon ikke også noget af skylden for branchens deroute lå hos de mange skippere, der som selvejere

var vant til at bestemme alt selv og ikke ville lade andre få indflydelse på deres skibs drift. De kunne for eksempel ikke enes om én organisation for alle, men skulle absolut have flere, og det gjorde dem til svage forhandlere over for de politiske beslutningstagere. Det har givetvis været medvirkende til nedturen.

Velfortalt historie

Bogen er velskrevet og let læst. Den kommer ind over sit emne med stor grundighed og klare analyser, og forlaget, Maritim Kontakt, kan se på udgivelsen med stor tilfredshed.

Forskning bliver ikke altid publiceret så interessant, at lægfolk kan få noget ud af den.