

En mand kom til byen

Ditlev Lauritzen og Esbjerg, 1884-1914

Af Morten Hahn-Pedersen



© Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg
2010

En mand kom til byen

Ditlev Lauritzen og Esbjerg, 1884-1914

Af Morten Hahn-Pedersen



Havnen i Esbjerg blev omdrejningspunkt for opbygningen af Ditlev Lauritzens virksomhed. Her ses firmaets pakhus på Esbjerg Dokhavn, ca. 1895. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

I 2009 kunne J. Lauritzen A/S fejre 125-året for selskabets grundlæggelse i Esbjerg. Det var den kun 24 år gamle Ditlev Lauritzen, der den 15. april 1884 etablerede J. Lauritzens Trælastforretning i Danmarks nye pionerby. Firmanavnet var hentet fra faderen Jørgen Lauritzen, idet den unge Ditlev endnu ikke havde nået den officielle økonomiske myndighedsalder på 25 år. I praksis havde den unge mand dog både indsigten og talentet til at drive virksomhed. I de følgende 30 år skulle han blive Esbjergs betydeligste iværksætter og grundlægge en virksomhedsgruppe, som på trods af hovedkvarterets placering i København siden 1914 stadig har tætte relationer til Esbjerg.

Indledning

Årene fra det danske nederlag til stormagterne Preussen og Østrig i 1864 og frem til udbruddet af 1. Verdenskrig i 1914 er én af de mest foretagsomme perioder i dansk historie. Det udadtil tabte blev indadtil vundet i en omfattende genrejsningsproces, som langt hen skabte det Danmark, vi kender i dag. Anlæggelsen af Esbjerg Havn, udbygningen af jernbanenettet og opdyrkningen af den jyske hede var alle initiativer, som med udspring i 1864-nederlaget fik betydning for genrejsningens økonomiske vækst i Danmark. Den begyndende industrialisering og andelsbevægelsens opkomst er andre vigtige elementer heri.

Godt hjulpet blev man også af gunstige konjunkturer i det store udland. Stormagternes imperiedrømme føjede i en lind strøm nye kolonier til en voksende verdensøkonomi, der via nye kommunikationssystemer som telegraf, jernbane og dampskibe blev føjet stadig tættere sammen i ét stort

marked. Nye råmaterialer, energikilder og industrielle teknologier øgede produktivitet og vareudbud, og udvikling af nye finansielle og organisatoriske systemer gjorde kapitalen mere bevægelig. Det gav nye muligheder, som også danske erhvervsfolk forstod at udnytte. Navne som C.F. Tietgen, H.N. Andersen og A.P. Møller stod bag etableringen af selskaber, der blev vigtige drivkræfter i Danmarks økonomiske vækst – både i denne periode og siden hen.

Et fjerde og ligeså uomgængeligt navn i periodens danske erhvervshistorie er Ditlev Lauritzen, der i 1884 stiftede forretning i Esbjerg. Med sin enorme foretagsomhed blev Lauritzen i årene frem mod 1914 en væsentlig katalysator for udviklingen af den nye by, dens havn og dens erhvervsliv – og samtidig lagde han grunden til en virksomhed af betydning for dansk økonomi.

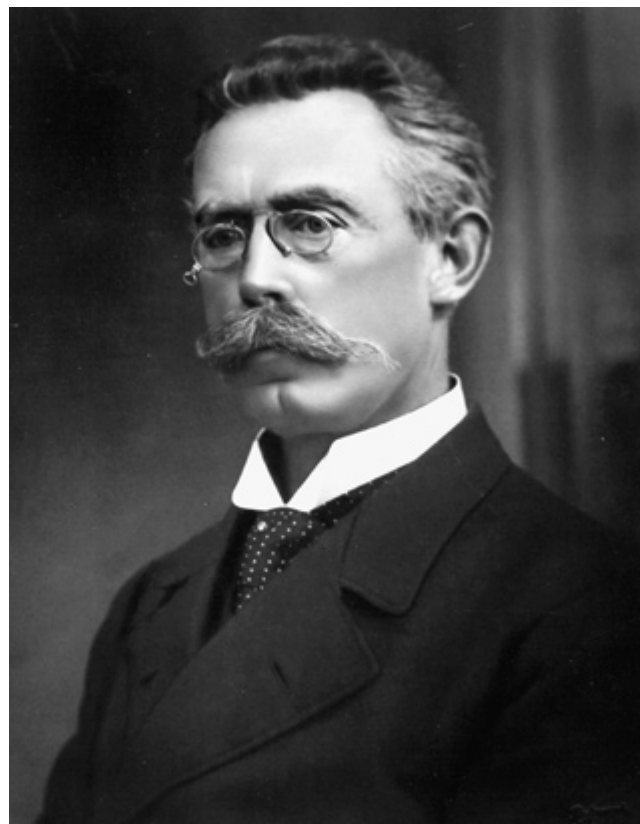
I anledning af 125-året for stiftelsen af J.Lauritzen A/S skal her gives et billede af virksomhedens start og første tredive år i Esbjerg. Artiklen, der fokuserer på Ditlev Lauritzen som iværksætter gennem beskrivelse af hans aktiviteter, netværk og strategier, er led i et arbejde, hvis formål er at nå til en dybere forståelse af Esbjergs iværksættermiljø set i forhold til tilsvarende miljøer andre steder.¹

Ditlev Lauritzens liv og virke er tidligere beskrevet i Salomon Frifelts biografi *Konsulen* fra 1939, Søren Thorsøes *J. Lauritzen 1884-1984* fra 1984 og Ole Langes *Logbog for Lauritzen 1884-1995*, som udkom i 1995. Senest har Bent Mikkelsen i 2009 dedikeret bind 7 og bind 8 i sin bogserie *Danske Rederier* til en beskrivelse af Rederiet J. Lauritzen. De nævnte bøger er vidt forskellige i kildegrundlag, metode og perspektiv. Frifelts biografi, der er blevet til i årene

omkring Lauritzens død, er primært baseret på interviews med såvel Ditlev Lauritzen selv som en kreds af personer i Lauritzens familie og netværk. Resultatet er blevet en særdeles detaljeret fremstilling, der imidlertid er stærkt farvet af forfatterens beundring for sin hovedperson. Såvel Thorsøes som Mikkelsens arbejder er skabt i forbindelse med jubilæer for Rederiet J. Lauritzen. Thorsøes i relation til rederiets 100-års jubilæum i 1984 og Mikkelsens i anledning af 125-året i 2009 for virksomhedsgruppens oprettelse. For begge arbejders vedkommende har det lange tidsperspektiv medført, at beskrivelsen af Ditlev Lauritzens tidlige år og tiden i Esbjerg har fået en ret summarisk behandling, og forfatterens fokus har i øvrigt primært været rettet mod virksomhedens fartøjer og søværts aktiviteter. Langes værk er fagligt set det stærkeste af de fire, idet han baserer sin fremstilling på et solidt arkivalisk materiale og med overblik når rundt om hovedparten af koncernens mange aktivitetsområder over en periode på godt hundrede år. Set i forhold til Frifelt forekommer Lange særdeles nøgtern - om end til tider lidt upræcis i detaljen. Nærværende arbejde har søgt styrkerne i de fire værker udnyttet bedst muligt, og – hvor nødvendigt – suppleret informationerne med lokalhistorisk litteratur og resultater af Fiskeri- og Søfartsmuseets seneste års forskning omkring Esbjerg Havn.²

En Esbjerg-pioner fra Ribe

Ditlev Lauritzen (1859-1935) var født og opvokset i Ribe som ældste søn af tømmerhandler og skibsreder Jørgen Lauritzen. Han blev elev på Ribe Katedralskole, men stoppede skolegangen som 16-årig for at stå til søs som jungmand på faderens galease *Frederikke Sofie*, der som led i forsyningen af tømmer til Lauritzens tømmerhandel var engageret i småskibsfarten på Norge. Ditlevs maritime karriere blev dog kort, og han arbejdede herefter en periode som arbejdsmand på faderens tømmerhandel, inden han i halvandet år i 1875-76 supplerede sine teoretiske kundskaber på Grüners Handelskademi i København. Her udbød man undervisning i fag som bogholderi, handelsregning, statistik og økonomi, handelskorrespondance på dansk, tysk, engelsk og fransk, undervisning i samme sprog, geografi samt handelsret og søret. Efter



Konsul Ditlev Lauritzen (1859-1935).

tiden i København aftjente han sin værnepligt i Fredericia, inden han vendte hjem til faderens tømmerhandel i Ribe.

Det kunne se ud, som om den unge Lauritzens videre kurs nu var udstukket. Det var dog ingenlunde tilfældet. Den 27. maj 1881 indtraf en begivenhed, som siden skulle komme til at stå som et vendepunkt i Ditlev Lauritzens liv. Ved en voldsom brand gik både faderens tømmerhandel og 17 omliggende huse i Ribes Saltgade-kvarter op i flammer. Jørgen Lauritzen var på dette tidspunkt 63 år gammel, og Ditlev Lauritzen blev derfor kraftigt engageret i forrettningens genopbygning. Få år tidligere havde Jørgen Lauritzen afhændet galeasen *Frederikke Sofie*, og midlerne fra salget

blev nu investeret i genopbygningen af tømmerhandelen, der atter var i fuld gang allerede samme år.

Da man ikke længere rådede over eget skib, fandt Ditlev Lauritzen det mest hensigtsmæssigt fremover at tage størsteparten af firmaets leverancer hjem via den nye havn i Esbjerg. Importen af tømmer gav nu Ditlev Lauritzen mange ture til Esbjerg for dels at kontrollere ladningerne, dels undersøge hvorvidt noget af tømmeret kunne afsættes til lokale tømmermestre. Turene til Esbjerg åbnede også Ditlev Lauritzens blik for stedets muligheder. Omsætningen på havnen steg, og bag havnen så man en betydelig byggeaktivitet i den bydannelse, som blev affødt af havneaktiviteterne. Ditlev Lauritzen foreslog derfor faderen, at man skulle etablere en filial i Esbjerg. Efter diskussioner med faderen købte Ditlev Lauritzen i efteråret 1883 en grund for enden af Kongensgade op mod jernbane og havn. Prisen for grunden var 2.000 kr., som skulle afregnes i kul. I den efterfølgende vinter blev grunden planeret og sat i stand til tømmerplads, ligesom der blev opført et langt pakhuis med lagerrum og et lille kontor.

Den 15. april 1884 kunne forretningen åbnes, men det blev ikke i Ditlev Lauritzens navn. Den unge Ditlev havde endnu ikke nået den officielle økonomiske myndighedsalder på 25 år, hvorfor virksomheden kom til at bære faderens navn og blev kaldt J. Lauritzens Trælastforretning. I praksis skulle det imidlertid vise sig, at den unge Lauritzen havde både indsigt og talent for virksomhedsdrift - endda på særdeles omfattende niveau.³

Pionertidens Esbjerg

I modsætning til Ditlev Lauritzens århundredgamle fødeby Ribe var Esbjerg en ganske ny bydannelse, da den unge ripsener i 1883 købte grund på stedet.

Blot et par årtier tidligere havde lokaliteten Esbjerg kun rummet et par gårde og et hus med tilsammen omkring en snes beboere⁴, men dette forhold blev kraftigt ændret med 1868-loven om anlæg af en havn ved Esbjerg.

Havneloven var et statsligt initiativ udsprunget af en kombination af behov for en ny port mod vest til erstatning for de mistede vestvendte havne i Slesvig-Holsten og nationalt prægede genrejsningsønsker, som også manifesterede

sig i jernbanelovgivning og tankerne om hedeopdyrkning. Baggrunden for valget af det øde Esbjerg som hjemsted for den nye havn var stedets naturgivne forhold, idet Grådybs løb fra Nordsøen her skød tæt ind under land og i Vestkyst-sammenhæng således gav ret unikke muligheder for etablering af en havn. Anlægsarbejderne på den nye havn begyndte i 1869 og var oprindeligt beregnet til at være færdigbragte i 1871, men undervejs opstod såvel praktiske som økonomiske vanskeligheder, så projektet var først fuldført i 1878. Undervejs i forløbet var finansmanden C.F. Tietgen blevet kraftigt involveret i projektet. Han endte med at komme til at betale knap en tredjedel af de samlede anlægsomkostninger, men det lykkedes ham i samme ombæring at få et af sine selskaber – De Forenede Dampskibsselskaber (DFDS) – placeret solidt på Englandsruterne fra den nye havn, der officielt åbnede for besejling i 1874.

Allerede i forbindelse med havnebyggeriet var Esbjergs befolkningstal steget i takt med, at håndværkere og arbejdere søgte hertil. I 1870 boede godt 400 mennesker i området. Åbningen af havnen og færddiggørelsen af jernbanelinjerne til henholdsvis Kolding og Holstebro i 1874/75 gav Esbjerg både trafik og opland, som trak yderligere håndværkere og handelsfolk til stedet. Da Ditlev Lauritzen købte grund i Esbjerg i 1883, var stedet i princippet én stor byggeplads med omkring 1.600 beboere – og væksten fortsatte i de følgende år, hvor Esbjerg blev selvstændig kommune i 1894, opnåede købstadsstatus i 1899 og husede godt 13.000 indbyggere i 1901. Med sine knap 20.000 borgere i 1914 var Esbjerg på blot fire årtier vokset fra praktisk talt bar mark til den sjette største by i den danske provins.

Baggrunden for Esbjergs enorme vækst skal først og fremmest findes på Esbjerg Havn, der allerede omkring århundredskiftet havde placeret sig mellem Danmarks fire-fem omsætningsmæssigt største havne. Katalysator for udviklingen var landbrugsomlægningen og den nye andelsbevægelse, der fra 1880'erne i Danmarks eneste vestvendte og jernbaneforbundne havn fandt en vigtig udfaldsport for eksporten til Storbritannien af bacon, smør og æg. Sideløbende hermed erobrede Esbjerg en position som indfaldsport for kul, korn, foder- og gødningsstoffer, som andelsforetagen-

der og landbrug skulle bruge i produktionen. Samtidig blev Esbjerg hjemsted for en ekspanderende fiskerflåde, der alene i årene fra 1885 til 1900 blev femdoblet fra 10 til 50 kuttere og yderligere fordoblet frem mod 1910. Det var introduktionen af snurrevoddet, dam til opbevaring af levende fisk ombord på kutterne og den begyndende motorisering af fiskerflåden, der sammen med jernbanens afsætningsmuligheder for frisk fisk i forening dannede grundlag for Esbjergs fiskerieventyr.

Aktiviteterne på havnen trak både handel og håndværk med sig. Væksten i fiskerflåden skabte grobund for et lokalt skibsbyggeri, motorfabrikker, sejlmagerier og vodbinderier. Omlægningen af landbrugseksporten betød anlæggelse af lokale slagterier og mejerier, men også forarbejdningsvirksomheder og en begyndende industri voksede frem.⁵

En foretagsom mand som Ditlev Lauritzen må have følt sig som en fisk i vandet, og han synes da også at have været med stort set overalt.

Esbjerg voksede hurtigt. Selv om gader, rendesten og brolægning konstant var bagefter, fortsatte byggeriet. Her ses Englandsgade i 1880'erne. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.



Starten på det hele; J. Lauritzens Trælasthandel i 1880'erne. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Udgangspunkt

Med etableringen af J. Lauritzens Trælastforretning i Esbjerg havde den unge Lauritzen placeret sig i et ekspanderende marked. Byggeaktiviteten på stedet var stor, og i havnens opland var andelsbevægelsen begyndt at skyde frem med rekordfart, siden det første andelsmejeri var blevet anlagt i Hjedding nord for Varde i 1882.

Udgangspunktet for Lauritzens virksomhed var salg af tømmer og kul, men snart begyndte han at udvide varesortimentet i tømmerpladsens pakhushus, der foruden brædder, søm og kalk bl.a. kom til at rumme cement og tagsten fra Holland, tagskiffer fra Wales, kloakrør fra Skotland og stenfliser fra Sverige. I 1886 udvidede Lauritzen forretningen yderligere med import af foderstoffer og kunstgødning, og i 1887 med eksport af smør. I de første år efter 1884 havde Ditlev Lauritzen endnu bopæl i Ribe, men efterhånden som omsætningen steg måtte han stadig oftere overnatte i Esbjerg

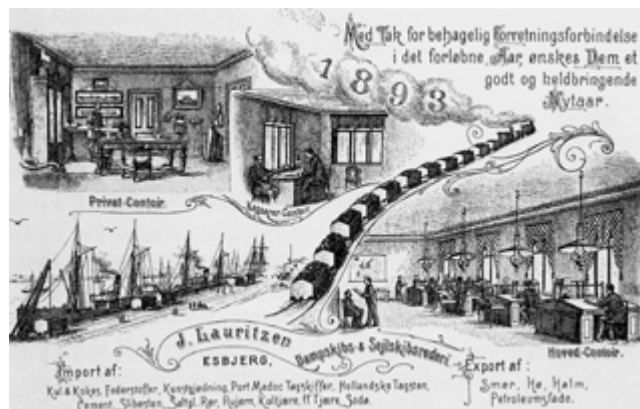
– først på Hotel Spangsbjerg og siden i et særligt indrettet lokale i pakhuset. I 1888 var virksomheden så omfattende, at Lauritzen flyttede permanent til Esbjerg. De stigende aktiviteter på pladsen krævede flere folk, og samtidig var der mange forretningsrejser til både ind- og udland for at skaffe varer, skibslejlighed, kundekontakt og afsætning. På hver sin vis var disse rejser fulde af udfordringer.

Rejserne i Vestjylland foregik med jernbane, hvor det var muligt, men ofte også med åben hestevogn ad dårlige veje og i al slags vejr. På disse ture blev der spejdet efter nye mejeriskorstene, hvor der kunne være mulighed for afsætning af kul. Fik han først bestyrelsen for et mejeri ordentlig i tale, kunne han måske opnå aftale om at blive fast leverandør af kul - og aftager af smør til eksport. Og det skadede heller ikke sagen, at kontakten til mejeribestyrelsernes landmænd desuden gav mulighed for afsætning af både foderstoffer og kunstgødning. Vestjyder kan være hårde at handle med, men

Lauritzen drog fordel af sine talegaver – og at han i første omgang koncentrerede sin indsats i de områder, hvor transport til og fra Esbjerg var kortere og dermed billigere end til konkurrenterne i de østjyske byer. Lauritzens omsætning steg – og det øgede kravet om skibstonnage på den søværts side af hans forretning.

I starten af sin Esbjerg-virksomhed havde Ditlev Lauritzen chartret Fanø-skonnerten *Dorthea* på 200 registertons til at besørge fragten, men sejleren viste sig for lille, for langsommelig og for afhængig af vind og vejr til Lauritzens behov. Der måtte dampskibe til. I 1886 fik han sin første dampskibsbladning kul med den skotske damper *Doon* fra et rederi i Aberdeen. Et par ladninger mere fik han med skibe fra samme rederi, men så sprang rederiet fra, og Lauritzen kunne ikke overtale andre fremmede rederier til at besejle Esbjerg. Havnen var endnu ikke på alle søkort, men det var derimod det fra sejskibstiden så frygtede Horns Rev. Til sidst lykkedes det ham at overtale en Flensborg-reder til at

Den eneste kendte gengivelse af "Uganda" er et maleri, der i dag hænger i bestyrelseslokalet hos J. Lauritzen A/S. Skibet var oprindeligt bygget 1876 hos John Readhead & Co. i South Shields til en kontrakt på Victoriasøen midt inde i Afrika. Skibet var derfor konstrueret, så det kunne skilles ad og transporteres via jernbane. "Uganda" kom dog aldrig til Afrika, men beholdt alligevel navnet på sit oprindelige bestemmelsessted. Foto: J. Lauritzen A/S.



Ditlev Lauritzens nytårshilsen ved årsskiftet 1892/93 viser tydeligt, hvor vidtfavnende hans virksomhed efterhånden var blevet. Nu var det tid at sprede aktiviteterne – uden at miste kontrollen.

lade ham chartre den relativt store damper *Avance*, men skibet stak dybt og løb på grund uden for havnen ved det første anløb af Esbjerg. Så ville Flensborg-rederen ikke være med mere, og Lauritzen fik nu nogle mindre dampskibe i timecharter. Selv om det gav en foreløbig løsning på fragtspørgsmålet, var ordningen ikke tilfredsstillende. Fragterne var for dyre, ladningerne for små og risikopræmierne for høje, og det mindskede Lauritzens muligheder i forhold til konkurrenterne i østkystbyerne. Efterhånden stod det Lauritzen klart, at den eneste løsning på denne udfordring var at have sit eget skib. Kun herved kunne han mindske sin afhængighed af rederne, få kontrol over fragttudgifterne og dermed øge sin konkurrenceevne.

Det var en henvendelse fra en bekendt, Fanø-skipperen Søren Meinertz, som fik ham til at tage det afgørende skridt. Meinertz ville efter forlis med to sejskibe gerne over i damperne, og han vidste, hvor der var et skib til salg. Selv kunne Meinertz ikke klare finansieringen, men spørgsmålet var, hvorvidt Lauritzen ville gå med. Lauritzen selv havde ikke et dybtgående kendskab til rederidrift, men da Meinertz blev hans partner, blev svaret et ja, og i sommeren 1888 købte de sammen den tolv år gamle damper *Uganda*. Det viste sig, at skibets alder og tilstand gjorde det dyrt i

drift – og juledag samme år sprang det læk og sank i Nord-søen. Heldigvis blev hele besætningen reddet, og skibet var godt forsikret, så der var ingen skade sket. Tværtimod havde fragtraterne været gode, så selv på den korte tid havde skibet sejlet penge ind. Lauritzen måtte igen tage dampere i timecharter, men erfaringerne med *Uganda* tilsagde ham, at der var muligheder i selv at være reder, hvis man vel at mærke rådede over moderne tonnage.

I 1890 besluttede Ditlev Lauritzen sig for hos Burmeister & Wain at få bygget en ny damper med en lasteevne på 550 tons og en ydeevne på 9 knob på maskinerne. Prisen var 160.000 kr. – en sum, som Lauritzen kun kunne klare ved hjælp af lån på 80.000 kr. Esbjerg havde dengang ingen egentlig bank⁶, men via en handelsforbindelse fik han skaffet en kredit i Privatbanken i København. Denne bank blev ledet af den magtfulde C.F. Tietgen, der bl.a. meget andet også var formand for Burmeister & Wain og DFDS. Lauritzen måtte selv til København for at forhandle lånet hjem. Bankens direktør bevilligede pengene, men da Tietgen kom til og hørte, hvad lånet skulle bruges til, blev bevillingen afslået med henvisning til, at Lauritzen kunne bruge DFDS's

Damperen "Nordsøen" var Ditlev Lauritzens første nybygning. Lauritzen disponerede over skibet frem til 1899, hvor det blev bortsolgt til rederiaktieselskabet Caledonia i Helsingborg. Foto fra 1890'erne.



Damperen "Nerma" blev leveret til Lauritzen fra Helsingør Værft i 1893. I 1895 indgik skibet sammen med "Nordsøen" i det nystiftede dampskibsselskab Vesterhavet. I oktober 1916 blev "Nerma" videresolgt til et københavnsk rederi, som mistede det ved krigsforlis i august 1917. Usigneret og udateret gouache.

skibe. Via sin handelsforbindelse – firmaet Beckett & Meyer, som leverede ham kunstgødning – fik Lauritzen efter megen møje skaffet et lån andetsteds. Da skibet skulle bygges hos Burmeister & Wain anbefalede grosserer Meyer Lauritzen at kontakte Tietgen og fortælle om kontrakten. Som sagt, så gjort. Lauritzen opsøgte Tietgen, fortalte om kontrakten og forsikrede, at skibet alene var til brug for Lauritzens egen forretning – ikke til konkurrence med DFDS. Hertil svarede Tietgen: "Det glæder mig, min unge ven, at De siger mig det, for så sparer De mig for at myrde Dem"⁷.

Dampskibet, der blev leveret i april 1891 og fik navnet *Nordsøen*, gav i det følgende år så gode indtægter, at Lauritzen i april 1892 bestilte yderligere et dampskib. Denne gang gik ordren til Helsingør Værft, som for en pris på 180.000 kr. i juli 1893 leverede dampskibet *Nerma* med en lasteevne på 930 tons til Ditlev Lauritzen. Den 34-årige initiativrige forretningsmand, der en måned tidligere var blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog og året efter blev udnævnt til fransk konsul i Esbjerg, var begyndt at spore sig ind på søfarten, men det afholdt ham ingenlunde fra andre tiltag⁸.



Ditlev Lauritzen var medstifter af Esbjerg-Fanø Bank, hvis bygning på torvet i Esbjerg her er vist på en akvarel fra 1897 af maleren Soya-Jensen. Bygningen huser i dag Danske Bank. Akvarel tilhørende Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

Behov og muligheder

Ditlev Lauritzen synes at have været en person med et meget klart blik for de behov, som hans aktiviteter afstedkom – og for de muligheder, der lå for at løse udfordringerne. For at køre sin forretning havde Lauritzen et stort kommunikationsbehov både i forhold til f.eks. havnen og jernbanestationen i Esbjerg, men også i relation til faderens forretning i Ribe. I 1886 gik han derfor sammen med andre fremsynede esbjergensere om oprettelse af en telefoncentral i byen, og Lauritzen fik herudover for egen bekostning trukket en ledning til tømmerhandlen i Ribe. I udgangspunktet havde centralen blot ni abonnenter, men efterhånden blev der også etableret forbindelse til Varde, Hjerting og Fanø, og efter en halv snes år var der 240 abonnenter tilkoblet. I bl.a. Horsens, Fredericia, Kolding og Vejen var der stiftet lignende små selvstændige selskaber, og sammen med Esbjerg blev de i 1895 sammensluttet til Forenede sydjydske Telefonselskaber, der ved en senere sammenslutning gik ind i A/S Jydsk Telefon⁹.

Med en stadig stigende omsætning og – som i tilfældene med erhvervelsen af skibene – behov for at kunne optage lån var det utilfredsstillende for Lauritzen og andre af Esbjergs erhvervsfolk, at byen ikke rådede over en egentlig bank. Vardebankernes kontorer i Esbjerg var ikke tilstrækkeligt, og Lauritzens oplevelse med Tietgen og Privatbanken kan måske også have spillet en rolle for, at han begyndte at interessere sig for bankvirksomhed.

I foråret 1892 stiftede han sammen med bl.a. den jævnaldrende grosserer Henrik Pagh, kreaturhandler og eksportør Poul Breinholt og skibsreder C.H. Nielsen fra Nordby Esbjerg-Fanø Bank med en aktiekapital på 125.000 kr. Som direktør ansatte man skibsreder Niensens søn, J. Nielsen, der var assistent i Handelsbanken's filial i Randers. Breinholt blev udpeget som kontrollerende direktør og formand for bankrådet, hvor bl.a. Lauritzen også fik sæde. Den nye bank var et klart fremskridt for byens virksomheder, og kørte da også godt i de følgende fire år. Lauritzen fandt dog ikke, at banken i tilstrækkelig grad støttede Esbjergs produktive erhvervsliv, og da rådet på et tidspunkt prioriterede et lån til en kroavært over et lån til en ny virksomhed, forlod Lauritzen Esbjerg-Fanø Bank i protest.

Det betød ikke, at han forlod bankverdenen. Tværtimod tog han i 1896 sammen med bl.a. tømmerhandler L. Bøtker, kaptajn Søren Meinertz og jernstøber N.S. Poulsen initiativ til stiftelsen af en ny bank, som skulle prioritere handel og næringsliv over ølbryggeri og værtshuse. Resultatet blev Esbjerg Handelsbank, der startede ud med en kapital på 100.000 kr. – og en af Lauritzen udvirket støtte fra Handelsbanken i København, hvor han var kunde. Sidstnævnte blev vigtigt, da det kneb med at skaffe tilstrækkelig kapital til, at den nye bank kunne gøre den ønskede nytte i den unge by, hvor kapitalbehovet var større end indskudsevnen. I 1898 solgte man ganske simpelt Esbjerg Handelsbank til Handelsbanken i København, der nu fik filial i Esbjerg. Lauritzen medvirkede således til etablering af to banker til støtte for Esbjergs erhvervsliv. For Lauritzen var bankerne primært et middel til at skabe arbejde og ikke fortjeneste, men forløbet omkring Esbjerg Handelsbank har jo nok ikke skadet hans kreditværdighed i den københavnske storbank¹⁰.

Spredning af aktiviteterne

Ditlev Lauritzens engagement omkring telefonselskab og banker giver indtryk af en igangsætter, som også evnede at slippe sagen, når tingene kørte tilfredsstillende.

I sin egen virksomhed havde Lauritzen op gennem 1880'erne taget initiativ til stadig flere udvidelser af aktiviteterne i dette regi, men i løbet af 1890'erne skiftede han stil. Efterhånden som virksomhedens omsætning inden for enkelte aktiviteter blev tilpas omfattende, begyndte Lauritzen at udskille sådanne forretningsområder i særlige selskaber.

Denne politik blev indledt i 1892, hvor han med Søren Meinertz som partner stiftede S. Meinertz & Co., som overtog J. Lauritzens Trælastforretning. Året efter var det

korn- og foderstofforretningen, som blev udskilt i firmaet Eriksen & Christensen. Firmaet, der havde en aktiekapital på 50.000 kr., fik navn efter de to direktører, H. Eriksen og S.P. Christensen, men magt- og kapitalfordeling afspejledes i formandsposten, som Ditlev Lauritzen sad på helt frem til 1928. Forretningen med bygningsartikler blev udskilt i 1896, hvor Ditlev Lauritzen tog en af sine kunder, bygmester Th. Møller fra Askov, ind som partner og oprettede firmaet Thorvald Møller & Co., hvor Lauritzen havde interesser frem til 1911. Lauritzen frasolgte også aktiviteter, hvor han ikke var tilfreds med omsætning eller driftsforhold. Det var f.eks. tilfældet med gødningsforretningen, som krævede stor driftskapital, megen lagerplads og dyr transport. Denne akti-

Udateret foto af ansatte ved J. Lauritzens Kulforretning, der blev oprettet som en del af tømmerhandlen, men udskilt i 1897.

Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.



vitet blev i 1897 afhændet til Beckett & Meyer i samarbejde med direktør H. Heilbuth, der på denne baggrund etablerede Det danske Gødningskompagni. Heilbuth var også ude efter Lauritzens dygtige forretningsfører J. Christiansen, men det lykkedes Lauritzen at fastholde sin gode medarbejder ved samme år at gøre ham til forretningsfører for kulforretningen, der nu blev skilt ud som selvstændig virksomhed under navnet J. Lauritzens Kulforretning. Endelig i 1898 stiftedes J. Lauritzens Smørforetning, som overtog handelen med smør fra Lauritzens oprindelige selskab.

Ved sin udskillelsespolitik opnåede Ditlev Lauritzen flere ting på én og samme gang. Opdelingen i mere specialiserede forretninger med egne daglige ledelser lettede hans overblik over sine mange aktiviteter, og han fastholdt tilsyneladende kontrollen som bestyrelsesformand i de nye selskaber. Samtidig fik han spredt sin risiko og frasolgt aktivitetsområder med et utilfredsstillende driftsgrundlag. En tilsvarende strategi fulgte Lauritzen nu også på felter, hvor han kastede sig over hidtil uprøvede aktivitetsområder. Også dette skete via etablering af selvstændige selskaber, hvor Lauritzen opnåede indflydelse gennem aktieposter eller kontrol via formandskab for bestyrelsen. Det var f.eks. tilfældet i en række nye industrivirksomheder. I 1896 stiftede han sammen med Søren Meinertz Esbjerg Tobaksfabrik med en aktiekapital på 50.000 kr. I 1897 stiftede Lauritzen Dansk Jersey- og Normalfabrik med en aktiekapital på 150.000 kr. Partnere var to lokale trikotagehandlere, Larsen og Christensen, samt den københavnske fabrikant R.M. Jacobsen, der blev hentet til Esbjerg for at stå for fabrikationen på fabrikken. Endelig i 1898 engagerede han sig yderligere i industrien ved sammen med direktør H. Eriksen fra Eriksen & Christensen, møllejer E. Ebbesen fra Brørup og fabrikant Johs. Lauridsen fra Vejen at stifte Valsemøllen Esbjerg med en aktiekapital på 100.000 kr. I alle tre tilfælde blev Ditlev Lauritzens bestyrelsens formand¹¹.

I de følgende år holdt Lauritzen pause i sine selskabsgrundlæggelser inden for handel og industri. Først omkring årsskiftet 1904/05 så man et nyt initiativ i denne retning fra Ditlev Lauritzen, nemlig stiftelsen af Esbjerg Rebslageri, der egentlig startede på håndværksniveau. Først efter nogle



Esbjerg Rebslageri opstod også på initiativ af Ditlev Lauritzen. I 1909 blev virksomheden til et aktieselskab ved navn Esbjerg Tovværksfabrik. I dag er Tovværksfabrikken kendt som hjemsted for bl.a. svømmestadion, fitnesscenter og biograf.

år blev fabrikationen udvidet og efter en brand i 1908 industrialiseret via bygning af en regulær fabrik, som i forbindelse med en omdannelse til aktieselskab i 1909 kom til at bære navnet Esbjerg Tovværksfabrik¹².

Baggrunden for dette initiativ hang sammen med Ditlev Lauritzens maritime aktiviteter, der for alvor havde taget fart siden midten af 1890'erne, og som efterhånden omfattede såvel dampskibsfart som sejlskibsfart og fiskeri. Det var dog ikke alt, hvad Lauritzen rørte ved, som blev en succes. Netop omkring 1909 kom Lauritzen i alvorlig modvind i relation til sine engagementer inden for både fiskeriet og sejlskibsfarten.

Høj sø

I 1880'erne var dampkraften for alvor kommet i anvendelse ombord på britiske trawlere. Disse fartøjer viste sig uhyre effektive og blev beundret viden om som fremtidens fiskefartøjer. Fra først i 1890'erne udrustedes også fra hollandske og tyske havne hele flåder af store, søgående dampere udstyret med tidens bedste redskaber og stærke nok til at kunne fiske i al slags vejr. Der blev også i Danmark gjort

forsøg med et sådant fiskeri via etablering af f.eks. Dansk Damp-Trawling-Selskab Dan, der med to dampere fiskede under Island. Selskabet opnåede dog ikke stor succes, idet man havde vanskeligheder med afsætningen af fangsterne.

Værre gik det for det Esbjerg-baserede dampfiskeriselskab Grådyb, der i 1897 erhvervede damptrawleren *Melpomene* med henblik på et lignende fiskeri. Desværre var aktiekapitalen for lille i forhold til ambitionerne, og da maskinen brækkede ned, måtte man opgive fiskeriet og kaste håndklædet i ringen.

Lauritzen havde ikke deltaget i disse initiativer, men han manglede dog ikke lyst til at prøve kræfter med fiskeriets muligheder og bidrage også til denne side af Esbjergs erhvervsliv. I 1898 købte han derfor *Melpomene* til et nyt aktieselskab Fiskeriet og indsatte fartøjet i trawlfiskeriet på Nordsøen under navnet *Nelly*. Denne virksomhed fortsatte i de følgende år, hvor Lauritzen også på anden måde bidrog til fiskerflådens udvikling i Esbjerg. I årene 1903-5 hjalp han således tyve vestkystfiskere til billige 2. prioritetslån i Esbjerg Handelsbank og skaffede på denne vis tyve nye rødspættekuttere til byen. Lauritzens næste initiativ kom i

Damptrawleren "Nelly" var bygget af træ i England i 1891. Ditlev Lauritzen overtog skibet i 1898 og havde det i tolv år, inden han i 1910 videregav det efter sit islandske eventyr. Foto: J. Lauritzen A/S.



Den navnkundige skibsbygmester fra Fanø, Søren Abrahamsen, stod efter værftsflytningen til Esbjerg for bygningen af "Anna" i 1906. Kutteren, der var opkaldt efter Ditlev Lauritzens datter, havde fornemme linjer, som afspejler en stolt skibsbygningstradition, der nu fik andre kunder.

1906, hvor han på Søren Abrahamsens træskibsværft i Esbjerg lod bygge kutteren *Anna*. Kutteren, der var på 100 tons og udstyret med en 30 HK motor til at drive skrue og spil, var den første specialbyggede sildekutter i Danmark, og allerede samme år blev fartøjet med pænt udbytte sat på sildefiskeri på Nordsøen. Året efter forsatte forsøgene. Denne gang med krogfiskeri efter torsk i maj til juni og herefter med trawlfiskeri efter sild. Ikke bare *Anna*, men også damptrawleren *Nelly* og en nyerhvervet større damptrawler *Brita* blev inddraget i dette fiskeri, der ligeledes gav tilfredsstillende udbytte.

Nu følte Lauritzen sig klar til den helt store fiskerisatsning. I 1908 stiftede han fiskeri- og handelsselskabet Islandske-Færøisk Kompagni, som foruden seks nybyggede motorkuttere også kom til at inkludere Lauritzens øvrige fiskefartøjer. Projektet byggede på den forudsætning, at danske fiskere havde hjemmel til at fiske i islandske farvande, og kompagniet satsede på fiskeri af torsk med lokal forarbejdning, saltning og eksport fra en nyoprettet fiskeristation i Siklerfjord i Vestisland, hvor man opførte barakker, pak-



Den tremastede bramsejlskonnert "Urda" var et af sejlskibene i Scandias flåde. Skibet, der oprindeligt hed "Sylphe", var bygget på N. Hansens værft i Odense i 1892 til et rederi i Marstal, men blev overtaget af Scandia i 1905 om omdøbt "Urda". Gouache, udført af L. Roberto, Genova, udateret.

huse og depoter. Markedet skulle først og fremmest være det fiskespisende, katolske Sydeuropa, som skulle nås med en hurtiggående damper fra fiskeristationen. Foruden egne fangster var det planen, at damperen også skulle medføre islandsk fangede torsk. Desværre viste islændingene sig ikke synderligt samarbejdsvillige over for den ny konkurrent fra kolonimagten Danmark, og hertil kom, at den fornødne specialviden, branche- og lokalkendskab samt ledelseskompetence synes at have været fraværende hos kompagniets daglige ledelse på Island. Eksperimentet mislykkedes, og kompagniet måtte likvideres med et tab på den gode side af en halv million kr.¹³

For Lauritzen var dette en bitter pille at måtte sluge, og bedre blev det ikke af, at et engagement i sejlskibs fart ligeledes var kommet på slingrekurs. I 1904 havde han sammen med C. Breinholt søsat sejlskibsrederiet Scandia med en aktiekapital på 60.000 kr. Initiativet var kommet fra Breinholt, der havde interesser i sejlskibs fart og var en af hovedmændene bag aktieselskabet Fanø Skibsrederi. Scandia, der havde Breinholt som bestyrende reder og Lauritzen

i bestyrelsen, nåede snart op på fem fartøjer med en samlet tonnage på knap 1.200 tons. De tre største skibe var hovedsagelig engageret i Labrador-farten, mens de to mindste fartøjer gik i lokal fart – primært mellem Esbjerg og Limfjorden. I 1906 kunne selskabet udbetale 2.273 kr. i udbytte til aktionærerne, men snart blev overskud vendt til underskud. Markedet for sejlskibe var dårligt, og det påvirkede både sejlskibenes fragtrater og betød fald i skibenes værdi. Efter tab på næsten 50.000 kr. i 1908/09 blev selskabet lukket, og skibene solgt. Breinholt, der også måtte likvidere Fanø Sejlskibsrederi, kunne imidlertid trøste sig med, at han ikke havde satset alt på sejlskibene. Han havde også aktier i Ditlev Lauritzens dampskibsselskab Vesterhavet, og her gik det betydeligt bedre¹⁴.

Fuld damp fremad

Dampskibsselskabet Vesterhavet var blevet stiftet i foråret 1895. Ditlev Lauritzen var i januar samme år blevet kontaktet af direktør M. Clausen fra Vest- og Sønderjydsk Kreditforening i Ringkøbing, der havde en svoger, som ikke mindre end tre gange var forlist med et sejlskib og derfor nu gerne ville over i dampskibene. Clausen ville gerne hjælpe svogeren, og da han også selv så muligheder i dampskibene, ville han høre, hvorvidt Lauritzen kunne være interesseret i stiftelse af et dampskibsselskab. Lauritzens forretninger var på tidspunktet ekspanderende, og da han både kunne bruge flere skibe og ekstra kapital, blev svaret et ja.

I forening købte Lauritzen og Clausen nu en tyve år gammel engelsk damper ved navn *St. Hilda* på 900 tons. Under navnet *Neptun* indgik dette skib sammen med Lauritzens to andre dampere *Nerma* og *Nordsøen* i dampskibsselskabet Vesterhavet, der etableredes med en aktiekapital på i alt 440.000 kr., hvoraf Lauritzen stod for hovedparten, nemlig 383.000 kr. Foruden Lauritzen selv kom selskabets bestyrelse til at bestå af M. Clausen og dennes ven etatsråd J.P. Aggerholm fra Holstebro samt Søren Meinertz som Lauritzens tillidsmand. Posten som forretningsfører for det ny rederi blev for ti år overdraget til firmaet J. Lauritzen ved Ditlev Lauritzen mod et vederlag på 5 % af nettoudbyttet samt et vederlag for kontorhold på 2 % af bruttofragten

hvert år. I 1897 og 1898 blev Vesterhavets aktiekapital i to tempi udvidet til i alt en million kr. i forbindelse med erhvervelse af yderligere tre dampere, der i lighed med selskabets øvrige skibe blev indsat i trampfart på Nord- og Østersøen, Middelhavet og Vestafrrika.

Med det efterhånden ganske store engagement i dampskibsfart var det i 1898 naturligt for Lauritzen at gå ind i skibsmæglervirksomhed, som er det vigtige mellemlid mellem udbydere af tonnage og kunder med transportbehov. Mæglerfirmaet blev i første række oprettet med henblik på betjening af Vesterhavets skibe, men snart udvidede Lauritzen sine maritime aktiviteter med yderligere to dampskibsrederier. I 1899 etablerede han dampskibsselskabet Jylland, der med en aktiekapital på 400.000 kr. fik V. Greibe fra London som leder, og i 1900 var han primus motor i stiftelsen af

dampskibsselskabet Dania med en aktiekapital på 200.000 kr. Til leder af dette selskab fik han den unge Rømmø-bo Chr. Andresen hentet hjem fra Rotterdam. De to selskaber var forskellige i deres opbygning. Jylland havde tre relativt store skibe på mellem 2.200 og 3.500 brt., mens Dania snart kom til at råde over det dobbelte antal – men mindre – skibe med hver en lasteevne på 8-900 tons.

Men Lauritzen udvidede også Vesterhavets flåde under de gode år i 1899-1900, hvor Boerkrigen i Sydafrika, Bokseropstanden i Kina og den Spansk-Amerikanske krig i Mellemamerika fik raterne på det altid følsomme fragtmarked til at ryge i vejret. Alene i den periode anskaffede Lauritzen seks nye fartøjer til flåden, hvor et skib var forlist og et andet solgt, så totalen ved indgangen til det ny århundrede var i alt ti fartøjer¹⁵.

Damperen "Dagny" – bygget 1882 af M'Intyre & Co i Paisly – blev i 1901 erhvervet af dampskibsselskabet Dania. I 1916 videresolgt til et rederi i København. Oliemaleri, signeret Johansen, dateret London, 1902.



Da Esbjerg ikke rådede over et stålskibsværft, var Lauritzen tvunget til at lade rederierne skibe bygge andetsteds. I 1896-97 havde han sammen med skibsbygmestrene Søren Abrahamsen og Th. Dahl ansøgt om et areal på ti tønder land umiddelbart øst for østre forhavn i Esbjerg, hvor de planlagde anlagt et stålskibsværft til en samlet investering på 1 million kr. samt siden en flydedok til ½ million kr. Indenrigsministeriet opstillede imidlertid så skrappe krav, at planen i første omgang måtte opgives. At tanken dog ikke var død hos Lauritzen fremgår af, at han under debatten om udvidelse af Esbjerg Havn mod vest eller øst op mod havne-loven i 1909 ivrigt argumenterede for en vestløsning for at friholde havnens østre områder til et værft. Da vestløsningen blev en realitet, var Lauritzen imidlertid under stærkt økonomisk pres på grund af likvideringerne af Islandsk-Færøisk Kompagni og Scandia, og han havde derfor ikke

det fornødne økonomiske råderum til at føre værftstankerne ud i livet¹⁶.

Også Jylland blev likvideret på dette tidspunkt. Selskabet havde været ude for adskillige uheld og fik for mange dårlige fragter, og dets skibe blev nu overtaget af det betydeligt mere veldrevne Dania med Chr. Andresen ved roret og Lauritzen som formand¹⁷.

Det var dog Vesterhavet, der indtog en klar førsteplads i Ditlev Lauritzens maritime aktiviteter. Allerede ved stiftelsen havde han sørget for at placere sig ved roret ved at sidde med aktiemajoriteten, og denne position styrkede han i de følgende år systematisk gennem erhvervelse af yderligere aktieandele. Foruden at være hovedaktionær var Lauritzen samtidig "Vesterhavet"s daglige leder, idet han via den særlige selskabskonstruktion med det personligt ejede J. Lauritzen som forretningsfører reelt besad en dobbeltstilling

Dampskibsselskabet Vesterhavet blev det største af Ditlev Lauritzens dampskibsselskaber. Blandt selskabets skibe var damperen "Nora", som i årene 1898 til 1906 var engageret i trampfart på Nord- og Østersøen. Skibet ses her på et skibsportræt af T.G. Purvis, udateret.



som både bestyrelsesformand og administrerende direktør. I bestyrelsen udgik alle forslag og initiativer tilsyneladende alene fra Lauritzen, og han synes at have været her, der og alle vegne i sin stræben efter at skaffe rederiets skibe de bedst mulige vilkår. Således var han i 1905 med til at starte The Baltic and White Sea Conference – en sammenslutning af rederier, der søgte konkurrencebegrænsning via fastsættelse af minimumsrater og bedre betingelser for fragtkontrakter i Nord- og Østersøsejladser. Ligeledes i 1905 indgik han gode langtidskontrakter om fragt af frugt fra Middelhavet til Nordeuropa og træ retur. I 1909 gennemførte rederiet heldige forsøg med såkaldte overhedningsanlæg, der kunne nedsætte skibenes kulforbrug. Det havde god effekt, da Balkankrigen i 1912 fik kulpriserne til at stige. Nu fik hele flåden overhedningsanlæg, og samtidig engagerede Vesterhavet sig for første gang i oversøisk fart gennem en succesfuld sejlad på Brasilien.

Sideløbende med disse initiativer blev Vesterhavets flåde kontinuerligt forøget. Lauritzens politik på dette område var den enkle at købe eller bygge skibe, når fragtrater og priser var lave, så han havde den fornødne tonnage klar, når markedet bedredes og fragtraterne gik op. Den overordnede strategi var kontrolleret ekspansion med en høj grad af egenfinansiering og begrænset låntagning. Lån blev kun optaget, når betingelser og marked var gunstige, og opbygning af egenkapitalen blev hjulpet på vej af begrænsede udbetalinger af aktionærudbytte i forhold til det indsejlede overskudsstørrelse. På denne vis var Lauritzen og Vesterhavet fra dampskibsselskabets stiftelse i 1895 og frem til udbruddet af 1. Verdenskrig i august 1914 i stand til at investere godt 8 millioner kr. i erhvervelse af i alt 36 nybyggede eller brugte skibe såvel som ombygninger eller forbedringer af skibene, som det f.eks. var tilfældet med installation af overhedningsanlæggene. To af skibene blev i perioden igen bortsolgt, mens andre otte forliste, men ved krigsudbruddet rådede Vesterhavet over 26 skibe med en samlet tonnage på 33.238 tdw.

Vesterhavet var kommet op på en position blandt Danmarks ti største rederier. Skønt Lauritzen fortsat havde mange interesser i både handel og industri, var han gledet



Redaktør J. P. Sundbo fra "Vestjyllands Socialdemokrat" på kontoret i Kongensgade 41, 1923. Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv.

fra primært at være handelsmand til først og fremmest at være skibsreder. Som skibsreder for et stadig større rederi måtte hans fokus mere og mere rettes mod København, der ubestridt var Danmarks forretningsmæssige og økonomiske centrum med banker, værfter, assurandører, leverandører og mængder af andre forretningsforbindelser. Det gav lange ophold i hovedstaden – væk fra familien i Esbjerg. Samtidig var han som handelsmand, fabrikant og reder blevet Esbjergs ubestridte matador – og som sådan blev han skydeskive for byens fremvoksende og selvbevidste arbejderklasse, der i 1905 fik socialdemokratisk flertal i byrådet. Mens Lauritzens forretningsmæssige behov for København voksede i takt med Vesterhavets ekspansion, voksede også den esbjergensiske arbejderklasses kritik af Lauritzen, der primært blev fremført af redaktør J.P. Sundbo fra *Vestjyllands Socialdemokrat*.

Det var denne kombination af "pull and push", der til sidst fik Lauritzen til at vælge en fremtid i København. I 1914 flyttede han både J. Lauritzens hovedkontor og hele familien fra Esbjerg til hovedstaden¹⁸. Esbjerg var ikke længere stor nok for Lauritzens forretningsmæssige behov – og Lauritzen havde vokset sig for stor for Esbjerg.

Fortsatte bånd

Det falder uden for denne fremstillings rammer at beskrive den videre udvikling af den virksomhed eller koncern, som Ditlev Lauritzen fik skabt fundamentet for i sine hektiske iværksætterår i Esbjerg. Her skal afslutningsvis blot trækkes et kort rids af de bånd, som efterfølgende har eksisteret mellem Lauritzen-koncernen og Esbjerg.

Efter flytningen til København i 1914 var Ditlev Lauritzen frem til sin død i 1935 fortsat engageret i Esbjergs erhvervsliv. Flere af hans virksomheder fortsatte i byen, og han bevarede i mange år efter flytningen også posten som bestyrelsesformand i Esbjerg-selskaber som f.eks. hans egen Esbjerg Tovværksfabrik og Eriksen & Christensen, hvor han havde interesser. Sammen med direktør H. Eriksen fra sidstnævnte firma initierede Lauritzen i 1916 stiftelsen af Oliekagefabrikken A/S med en aktiekapital på 2 millioner kr. Denne fabrik blev dog allerede i 1918 solgt til De danske Oliemøller og Sæbefabrikker, men salget frigav kapital til et andet og mere langvarigt engagement. Det var hermetikfabrikken, som Lauritzen og fiskeskipper S.P. Sørensen efter norsk forbillede begyndte planlægningen af i 1918, fik opført i 1919

Hermetikfabrikken blev oprettet af Ditlev Lauritzen og fiskeskipper S.P. Sørensen i 1918. Virksomheden var bortforpagtet en periode, men blev igen drevet som en del af Lauritzen-koncernen fra 1938 og frem til 1970'erne.



Valsemøllen er et af flere eksempler på initiativer fra Ditlev Lauritzen, som fortsat eksisterer i Esbjerg.

og etableret som aktieselskab i januar 1920. Aktieselskabet blev imidlertid ophævet i 1926, hvor Lauritzen overtog fabrikken som eneindehaver. På dette tidspunkt var driften af hermetikfabrikken forpagtet bort til Fyns Konserverfabrik, men fra 1938 og frem til 1970'erne blev virksomheden drevet som en del af Lauritzen-koncernen. Også tovværksfabrikken var en del af koncernen helt frem til fabrikkens lukning i 1989, mens Valsemøllen A/S og A/S J. Lauritzens Eftf. er eksempler på endnu eksisterende Esbjerg-virksomheder, som – trods andet ejerskab i dag – har rod i Ditlev Lauritzens initiativer i byen i perioden mellem 1884 og 1914¹⁹.

Efter Ditlev Lauritzens død blev familiefirmaet og dets virksomheder ført videre af hans sønner, skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen. I forbindelse med 50-året for oprettelsen af dampskibsselskabet Vesterhavet, oprettede de i 1945 JL-Fondet sammen med søsteren Anna Lønberg-Holm. JL-Fondet fik overdraget aktierne i dampskibsselskabet og andre af familiens virksomheder og fungerede som en erhvervsdrivende fond, der var moderfond for og eneaktionær i Vesterhavet A/S. Fonden skiftede i 2009 navn til Lauritzen Fonden. I forbindelse hermed blev Vesterhavet A/S omdannet til et anpartselskab, LF Investment ApS. I medfør af den ændrede struktur blev Vesterhavets aktier i J. Lauritzen A/S (100 %-ejet) og DFDS A/S (56 %-ejet) udloddet til Lauritzen Fonden, der således nu er ene-ejer af J. Lauritzen A/S samt majoritetsejer af DFDS A/S.²⁰



Det samme er firmaet J. Lauritzens Eftf., som er beliggende på Amerikavej på Esbjerg Havn.

Mens J. Lauritzen A/S er familiens oprindelige selskab, kom kontrollen over DFDS først til i 1964. Gennem en periode på mere end tyve år havde brødrene Lauritzen i relativ ubemærket opkøbt stadig flere aktier i DFDS – det selskab, der havde haft stifteren C.F. Tietgens førsteprioritet, da han i 1890 afslog et lån til Ditlev Lauritzen. Den historie levede i familien og i Lauritzen-koncernen, og hvis nogen anede et stille smil hos brødrene på den generalforsamling i april 1964, hvor Lauritzen-koncernen fik kontrol over DFDS, har det nok hverken været forkert eller uden grund. For DFDS blev denne overtagelse imidlertid begyndelsen til en vældig oprustning – og mange af aktiviteterne fik Esbjerg som base. Her satsede DFDS nu både på den nye trailerbaserede eksport af smør og bacon til Storbritannien, ligesom man i to trin indførte både færgprincippet og konceptet om det flydende hotel på passagerutterne til England²¹.

Det vil nok ikke være forkert at påstå, at DFDS gennem de sidste fire-fem årtier har været Lauritzen-koncernens erhvervsmæssigt tætteste bånd til Esbjerg, men der eksisterer fortsat også bånd af mere emotionel karakter. Disse kommer blandt andet til udtryk gennem JL-Fondets årlige uddelinger til kulturelle formål, hvor Esbjerg ofte er blevet tilgodeset. Senest da Jens Ditlev Lauritzen, oldebarn af Lauritzen-koncernens stifter, som fondets formand i foråret 2009 sanktionerede en bevilling på 500.000 kr. til Fiskeri- og Søfartsmuseets arbejde med at restaurere everten *Ane Cathrine* – en

repræsentant for de fartøjer, der i sin tid sejlede varer til den gamle tømmerhandel i Ribe, hvor hele historien begyndte.

Konklusion

Ditlev Lauritzen var én af de iværksættere, der forstod at drage nytte af de muligheder, der opstod med etableringen af Esbjerg Havn. I sit udgangspunkt var Ditlev Lauritzen handelsmand, og det var som sådan, at han i midten af 1880'erne etablerede sig i Esbjergs ekspanderende bygge-marked med salg af tømmer og kul samt siden også bygningsartikler. Han fik dog hurtigt øje for det potentiale, som lå i den voksende andelsbevægelse, og han fjøede snart import af foderstoffer og kunstgødning samt eksport af smør til sine forretningsområder. Virksomhedens stigende omsætning medførte et øget behov for skibstonnage og for at få kontrol over fragtomkostningerne, gik Lauritzen gradvist mere ind i den dampskibsfart, som – trods fortsatte investeringer i handel og siden også industri – endte med at blive hans væsentligste aktivitet. Deltagelsen i stiftelsen af et lokalt telefonselskab og to lokale banker fortæller også om en person med blik for i den nye by at få tilvejebragt infrastruktur og institutioner, som svarede til hans forretningsmæssige

DFDS er i dag også en del af Lauritzen-koncernen – og en vigtig del af Esbjergs profil. Her symboliseret ved det seneste skib på ruten mellem Esbjerg og Harwich; "Dana Sirena".



ge behov. Han undgik imidlertid ikke fejlinvesteringer, idet såvel satsningen på fiskeri- og handelsselskabet Islandsk-Færøisk Kompagni som engagementet i sejskibsrederiet Scandia mislykkedes.

Lauritzen drev sin virksomhed via et bredt opbygget netværk. Fanø-kaptajnen Søren Meinertz var partner i flere af Lauritzens initiativer – ikke mindst i relation til dampskibsfarten – og Breinholterne var blandt de mange lokale esbjergensere, som han forretningsmæssigt engagerede sig med. Men Lauritzen opbyggede også kontakter uden for Esbjerg – primært i Vestjylland, men også i København – og afhængigt af de enkelte initiativers karakter blev ledelser og bestyrelser sammensat ud fra deltagernes evne til at tilvejebringe kapital eller viden. Til ledelsen af sine egne selskaber rekrutterede Lauritzen typisk folk med såvel viden som forretningsmæssig sans på området – også selv om egnede kandidater eventuelt skulle hentes hjem fra udlandet således, som det var tilfældet med lederne af dampskibsselskaberne Jylland og Dania.

Op gennem 1880'erne havde Lauritzen til stadighed udvidet aktiviteterne i eget regi, men i løbet af 1890'erne skiftede han stil og begyndte at udskille de mest omfattende forretningsområder i særlige selskaber med egen daglig ledelse. Herved lettede han sit overblik over de mange aktiviteter, men fastholdt kontrollen som bestyrelsesformand i selskaberne. En tilsvarende strategi blev fulgt, når han kastede sig over hidtil uprøvede områder. Også her handlede det afhængigt af investeringens størrelse om indflydelse via aktieposter eller kontrol via en formandspost i bestyrelsen.

I dampskibsselskabet Vesterhavet placerede Lauritzen sig imidlertid straks fra starten solidt ved roret gennem en reel dobbeltstilling som både bestyrelsesformand og administrerende direktør. Gennem årene styrkede Lauritzen sin position som hovedaktionær i selskabet, hvis strategi var kontrolleret ekspansion med en høj grad af egenfinansiering og begrænset låntagning. Ny tonnage blev tilvejebragt, når markedet lå lavt, lån blev kun optaget ved gunstige betingelser og opbygning af egenkapital hjulpet på vej af begrænsede udbetalinger af aktionærudbytte i forhold til det indsejlede overskudsstørrelse. Denne strategi bragte på blot

femten år Vesterhavet op blandt Danmarks ti største rederier. Fra at være handelsmand var Lauritzen blevet skibsreder og som sådan tilsagde hans forretningsmæssige behov ham fremover et domicil i København.

Noter

1. Blandt museets tidligere bidrag på dette område kan bl.a. nævnes Morten Hahn-Pedersen: En aktør i Danmarks olieby. Historien om Henning Kruse og Esbjerg Oilfield Services A/S, *Sjak'len 1999*, Esbjerg 2000, p. 90-123, Morten Hahn-Pedersen & Mette Guldborg: Esvagt – en offshorevirksomhed i Esbjerg, *Sjak'len 2006*, Esbjerg 2007, p. 42-63, Poul Holm: Tre foretagere på Esbjerg Havn. Firmaet C. Breinholt 1875-1953, *Sjak'len 1995*, Esbjerg 1996, p. 59-77.
2. Salomon J. Frifelt: *Konsulen*, København 1939, Søren Thorsøe: *J. Lauritzen 1884-1984*, Kendal 1984, Ole Lange: *Logbog for Lauritzen 1884-1995*, København 1995, Bent Mikkelsen: *Danske Rederier*, bd. 7 og 8, Ringkøbing 2009.
3. Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 27ff, Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 19ff, Søren Thorsøe: op. cit., Kendal 1984, p. 7ff, Bent Mikkelsen: op. cit., Ringkøbing 2009, bd. 7, p. 7ff.
4. Sigurd Rambusch: *Esbjerg Havn 1868-1968 – Danmarks port mod vest*, Esbjerg 1968, p. 21f. Lokaltiteten Esbjerg var en del af Jerne Sogn, hvis i alt otte landsbyer og steder i 1860 havde godt 700 indbyggere, der næsten alle ernærede sig ved landbrug.
5. Morten Hahn-Pedersen: Den nye havn mod vest – Esbjerg Havns anlæg og etablering 1868 – ca. 1914, i M. Hahn-Pedersen (red.): *Esbjerg Havn 1868-1993*, Esbjerg 1993, p. 41ff, Morten Hahn-Pedersen: *Fra viking til borebisse – 50 generationer ved Vadehavet*, Esbjerg 2001, p. 119ff., Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 48.
6. Varde Bank og Vestjyllands Landmandsbank åbnede i 1889 hver sin filial i Esbjerg, men begge blev styret fra Varde og havde i øvrigt kun åbent et par dage om ugen. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 173f.
7. Citatet er hentet fra Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 270f.
8. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 78ff og

263ff, Søren Thorsøe: op. cit., Kendal 1984, p. 9ff, Bent Mikkelsen: op.cit., bd. 7, Ringkøbing 2009, p. 9ff, Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 28ff.

9. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 143ff. Verner Bruhn: *En by bliver til*, Esbjergs historie, bd. 2, Esbjerg 1994, p. 116f, Bruhn angiver stiftelsesåret til 1884. Frem til sammenslutningen i 1895 var telefonanlægget i Esbjerg ejet af bl.a. Ditlev Lauritzen og Poul Breinholt.

10. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 174ff., Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 32 og 36ff. Verner Bruhn: op. cit., Esbjerg 1994, p. 195.

11. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 84ff, 113ff, 127ff, 150ff og 245, Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 33, 36ff. Verner Bruhn: op. cit., Esbjerg 1994, p. 193.



Ditlev Lauritzen og politik

I 1898 blev Ditlev Lauritzen valgt til Esbjerg Byråd. Samme år påtog han sig formandskabet for Esbjerg Handelsforening, og i 1899 blev han medlem af Havnerådet. Disse engagementer blev dog korte. Han stoppede i Byrådet i 1900, Handelsforeningen i 1902 og Havnerådet i 1905. Lauritzens sind var mere til handling end forhandling. Kilde: Salomon J. Frifelt: *Konsulen*, København 1939, p. 414.

< Esbjergs gamle tinghus huser i dag et turistkontor. I Ditlev Lauritzens tid var det byens rådhus.

Ditlev Lauritzens "Uganda" var forbillede for skibet i Esbjergs første byvåben. >

Fotos: Torben Meyer.



Byens og Næringslivets Historie, *De Danske Byerhverv i tekst og billeder – Jylland*, Odense 1907, p. 12f, Søren Alkær sig: *Esbjerg – Havn og By*, Esbjerg 1909, p. 113, Poul Holm: *Den flåde vi ikke fik – Danske damptrawlere i Nord-søen og ved Island, 1887-1903*, *Sjæk'len – Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet 1991*, Esbjerg 1992, p. 49ff.

14. Søren Alkær sig: *Havnens, Byens og Næringslivets Historie, De Danske Byerhverv i tekst og billeder – Jylland*, Odense 1907, p. 15, Poul Holm: *Tre foretagere på Esbjerg Havn – Firmaet C. Breinholt, 1875-1953*, *Sjæk'len – Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet 1995*, Esbjerg 1996, p. 70ff., Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 43ff.

15. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 84ff og 274ff, Morten Hahn-Pedersen: op. cit., Esbjerg 1993, p. 59, René Taudal Poulsen: *Rederiet "Dania", 1900-1966*, i Hahn-Pedersen, Morten (red.), *Sjæk'len – Årbog for Fiskeri- og*

Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 1999, Esbjerg 2000, p. 55ff., Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 34ff., Morten Hahn-Pedersen: op. cit., Esbjerg 2001, p. 136ff, Bent Mikkelsen: op. cit., Ringkøbing 2009, bd. 7, p. 12ff. 16. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 207ff, 241ff, Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 40f, Morten Hahn-Pedersen: op. cit., Esbjerg 1993, p. 60f. Verner Bruhn: op. cit., Esbjerg 1994, p. 292ff. Lauritzens værftsplaner blev siden realiseret med bygningen af Køge Skibsværft i 1919-20 samt senere overtagelse af værfter i bl.a. Helsingør, Frederikshavn og Ålborg (Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 244, Søren Thorsøe: op. cit., Kendal 1984, p. 23).

17. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 279f.

18. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 244ff., 273ff., Søren Thorsøe: op. cit., Kendal 1984, p. 12f., Ole

Lange: op. cit., København 1995, p. 45ff.

19. Salomon J. Frifelt: op. cit., København 1939, p. 154, 248ff, 412ff. samt www.lauri.dk, www.valsemøllen.dk og www.esbjergbyhistoriskearkiv.dk.

20. www.lauritzenfonden.com samt skrivelse af 18/12-2009 betitlet "Lauritzen-gruppen forenkler koncernstruktur", signeret Jens Ditlev Lauritzen. I tillæg til Lauritzen-gruppens rederi-, transport- og logistikaktiviteter har LF Investment ApS aktier i en række virksomheder inden for olieanalyse, måleinstrumenter, software, bioteknologi og ejendomme.

21. Morten Hahn-Pedersen: *Danish North Sea Passenger Lines since 1850*, i Hahn-Pedersen, Morten (ed.): *North Sea Passenger Lines*, Esbjerg 2009, p. 34ff, Morten Hahn-Pedersen: op. cit., Esbjerg 2001, p. 119ff., Ole Lange: op. cit., København 1995, p. 223ff.

Summary

Ditlev Lauritzen (1859-1935) was one of the entrepreneurs who realised the need to exploit the opportunities which appeared with the establishment of Esbjerg Harbour. Lauritzen was a merchant, and it was as a merchant that he established himself in Esbjerg's expanding construction market in the mid-1880s, selling timber and coal and later also builders' supplies. But he quickly saw the potential which lay in the growing cooperative movement, and he soon started to import fodder and artificial fertiliser, and exported butter to the areas with which he was doing business. The company's growing turnover led to an increased need for tonnage and the gaining of control over the freight costs, and Lauritzen gradually turned to steam ships which, despite continuing investments in trade and later also industry, finished up being his most important activity. His involvement in the formation of a local telephone company and two local banks also indicates a person with an eye for providing the new town with infrastructure and institutions which met his commercial needs. However, he didn't manage to avoid failed investments: his investments in both the fishing and trading company Islandsk-Færøisk Kompagni (the Icelandic-Faeroese Company) and the shipping line Scandia failed.

Lauritzen ran his business via an extensive network. The

Fanø Island captain Søren Meinertz was a partner in several of Lauritzen's initiatives – not least in relation to steam ships – and the Breinholt's were among the many local Esbjergers with whom he had business dealings. But Lauritzen also built up contacts beyond Esbjerg – primarily in West Jutland, but also in Copenhagen – and depending on the nature of the individual initiative, managements and boards of directors were comprised on the basis of the members' ability to contribute capital or expertise. To manage his own companies, Lauritzen typically recruited people with both a knowledge of, and business sense in, the area – even if suitable candidates had to be imported from abroad, as was the case with the managers of the steam ship companies Jylland and Dania.

Lauritzen constantly extended his own activities throughout the 1880s, but during the 1890s he changed style and began to separate the biggest business areas into separate companies with their own managements, thus facilitating his overview of the many activities, but he retained control as chairman of the boards of directors of the companies. The same strategy was followed when he entered hitherto uncharted areas, where he also exerted his influence via shareholdings or control via a chairmanship of the board of directors, depending on the size of the investment.

But in the steamship company Vesterhavet, Lauritzen placed himself firmly at the rudder right from the start via a genuine double role as both chairman of the board of directors and general manager. Lauritzen strengthened his position over the years as principal shareholder in the company, whose strategy was controlled expansion with a high degree of own financing and limited borrowing. New tonnage was procured when the market was low, loans were only taken out on favourable terms, and building up equity was helped by limited allocations of dividends to shareholders relative to the size of the profit which was gained. In a mere 15 years, this strategy made Vesterhavet one of Denmark's biggest shipping lines. From a simple merchant, Lauritzen had become a ship owner, and as such his business needs were such that in 1914, his business headquarters had to move to Copenhagen.

Ditlev Lauritzen og plantagerne

Da Lauritzen flyttede til Esbjerg, var området skovløst og forblæst. Nørreskoven, Vognsbølparken og Solbjerg Plantage mellem Esbjerg og Bramming er endnu synlige resultater af initiativer, som Ditlev Lauritzen og andre med interesse for plantningssagen tog op i årene omkring 1900. Kilde: Salomon J. Frifelt: *Konsulen*, København 1939, p. 189ff.

Nørreskoven er et af mange initiativer, som nutidens Esbjergensere kan takke Ditlev Lauritzen for. Foto: Torben Meyer.



Damperen "Dorthea" blev bygget til "Vesterhavet" i 1915 og minesprængt året efter. Ikke mindst årene under 1. Verdenskrig gav Esbjerg Bombebøsse berettigelse. Gouache, signeret Johansen, dateret 1916.

Ditlev Lauritzen og hjælp til søfarende

Esbjerg Bombebøsse er en velgørende forening, som yder økonomisk støtte til værdig trængende søfarende fra Esbjerg-flåden eller disses efterladte. Ditlev Lauritzen tog initiativ til foreningens oprettelse i 1901 og fungerede som dens formand frem til sin død i 1935. Kilde: Søren Byskov: *Esbjerg Bombebøsse 1901-2001*, *Sjæk'len 2001*, Esbjerg 2002, p. 69ff.

