

*S/S "A.P. Bernstorff" blev bygget til DFDS i 1913 og var gennem fire årtier et af rederiets flagskibe på Nordsøruterne.*

# Danske passagerlinjer på Nordsøen, ca. 1850-2005

Af Morten Hahn-Pedersen og René Taudal Poulsen

*Fiskeri- og Søfartsmuseet gennemførte i 2002 og 2003 en undersøgelse af konceptændringerne i passagertrafikken på DFDS' rute fra Esbjerg til Harwich. I et videre perspektiv er det hensigten at få belyst hele udviklingen af den danske passagertrafik på Nordsøen. Nærværende artikel er et delresultat af dette arbejde og indgår samtidig som led i et internationalt samarbejdsprojekt, som under titlen "North Sea Passenger Lines" udføres af Fiskeri- og Søfartsmuseet i samarbejde med de maritime museer i Gøteborg, Stavanger, Torshavn, Aberdeen, Hull, Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen og Dunkerque.*

## Indledning

Gennem mere end 150 år har skibe bragt passagerer til og fra Danmark på tværs af Nordsøen. Selvom Danmarks forbindelser til Storbritannien har været de mest betydningsfulde gennem hele perioden, ændrede trafikmønsteret sig markant flere gange. Med henblik på at undersøge baggrunden herfor analyseres i nærværende artikel strukturforandringerne i passagertrafikken og ændringerne i rutenettets udformning. Artiklen belyser, hvilke havne der er blevet anløbet, og hvor de vigtigste omdrejningspunkter for trafikken har ligget. Samtidig undersøges trafikintensiteten og ruterens kommercielle grundlag. Endvidere undersøges det, hvilken tonnage der er blevet brugt på ruterne samt hvilke krav dette har stillet til den tilknyttede infrastruktur. Endelig kaster artiklen et blik på de rederier, der har besørget trafikken.

Hovedkilden til beskrivelse af omstillingerne i trafikmønstrene er fartplaner fra DFDS, der gennem det meste af perioden dominerede dansk passagerfart på Nordsøen.

Fartplanerne er bevaret i DFDS' omfattende arkiv på Erhvervsarkivet i Århus. Artiklen baserer sig endvidere på brede værker om dansk søfarts generelle udvikling og publikationer om den tidlige dampskibsfart samt Esbjerg havns og DFDS' historie.

## De første dampskibe over Nordsøen til Danmark

Danmark blev første gang inddraget i faste dampskibsruter over Nordsøen, da britiske dampskibe i 1820'erne indledte regelmæssig rutefart fra London til Skt. Petersborg via København. Blandt de første fartøjer i denne fart kan nævnes damperen *George the Fourth*, som i 1827 tre gange anløb København. Den danske hovedstad var imidlertid blot en mellemstation på de tidlige dampskibsruter over Nordsøen og ind i Østersøen, hvor den egentlige destination var Skt. Petersborg, Danzig eller en anden af de større Østersøhavne. Skibene medtog både fragt og passagerer, men grundet Københavns position som mellemstation blev der i de første år ikke ofret store summer på at informere det danske publikum om muligheden for at benytte disse dampskibe til Skt. Petersborg eller London. Typisk nøjedes rederierne med små annoncer i Københavns adresseavis, men efterhånden etableredes i København et netværk af lokale agenter, som varetog markedsføring og salg af billetter.

Med tiden fik de britiske dampskibe følgeskab af fartøjer fra andre nationer. Således begyndte to fransk/hollandske dampskibe, *Le Tage* og *Amsterdam*, i 1840 at anløbe København ca. hver fjortende dag på deres rute fra Le Havre til Skt. Petersborg. De to skibe fik i 1850'erne adskillige hollandske efterfølgere - ikke mindst da det store hollandske

rederi *Koninlijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij* blev stiftet i 1856 og indledte regelmæssig besejling af Skt. Petersborg, Königsberg og København med bl.a. damperen *Rubbens*. Desuden sejlede russiske, svenske og tyske dampskibe mellem Storbritannien og Østersøhavnene, og adskillige af disse skibe anløb ligeledes København<sup>1</sup>.

### **Fra Jyllands vestkyst til Storbritannien – de første forsøg**

Det var frem for alt ophævelsen af den britiske kvægtold i 1842, som satte gang i planer om etablering af dampskibsruter fra det vestlige Jylland til Storbritannien. I store dele af Jylland var kreaturavl af vigtighed - ikke blot på grund af jordbundens beskaffenhed, men også fordi dyrene i eksportmæssig sammenhæng var selvtransporterende, hvilket med samtidens dårligt udbyggede landværts transportnet var en fordel. Hovedparten af den danske kreatureksport gik - i begge betydninger af ordet - til markedet i Hamburg. Der

var tre problemer ved denne trafik. For det første var kreaturavlernes meget afhængige af blot et enkelt marked. For det andet var driften af dyrene på den lange vej til Hamburg - ikke mindst p.g.a. dyrenes vægttab undervejs - bekostelig for opdrætterne, og endelig gik man glip af den avance, som mellemhandlerne i Hamburg tjente ved kreaturerens vidresalg efter genopfedning.

Med ophævelsen af kvægtolden og åbningen af det britiske marked kunne man slå alle disse fluer med et smæk, og ikke mindst blandt opdrætterne i de kvægrige vestlige Limfjordsegne satte det gang i drøftelser af de nye muligheder. Alligevel gik der fem år, før der kom gang i tingene.

Ud fra hensynet til sit eget handelsmæssige opland frygtede Aalborg følgerne af en direkte forbindelse mellem de vestlige Limfjordsegne og England og formåede at bremse planerne. Alligevel blev direkte kvægekspport fra Jylland en realitet i 1847, da private lejede det engelske skrudedampskib *Rattler* for en rejse fra Limfjorden til England. Imidlertid

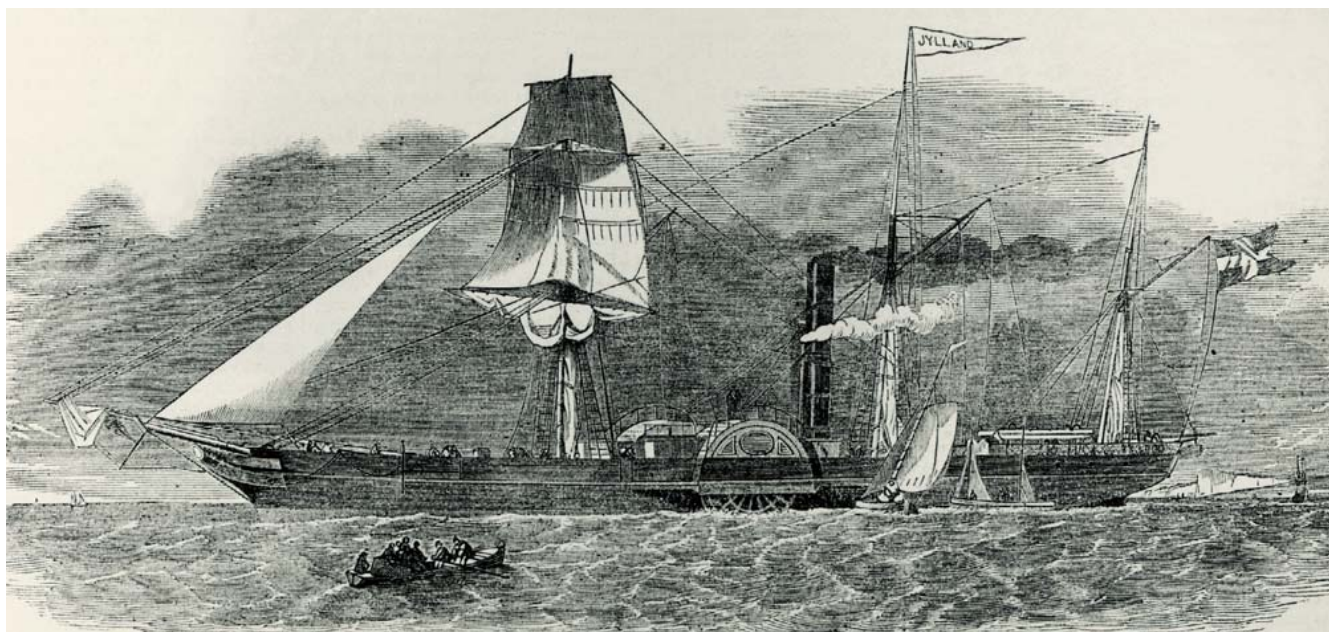
### **En rejse fra Hjerting til Lowestoft, 1851**

Studene var vigtige, men mest opmærksomhed vakte dog den nye passagerfart, som dampskibsforbindelserne mellem Danmark og Storbritannien også gav. Således havde dampskibet *Jylland*, foruden kapacitet til 120 kreaturer og 80 tons gods, faciliteter til 10 kahytspassagerer. Skønt skibet var bygget specielt med henblik på passage af Aggerkanalen, kom det foruden få besøg i Højer til at besejle Hjerting, hvortil der i 1851 ankom 38 passagerer, mens 92 rejste fra Hjerting til Lowestoft.

Netop fra 1851 findes en beretning fra sjællænderen Villars Knudsen Lund om en tur med *Jylland* fra Hjerting. Lund fortæller, at *Jylland* ankom og ankrede op på rheden ved Hjerting den 10. juli. Samme dag blev alle de ventende kreaturer bragt ombord under megen ståhej og besvær, og næste dag blev passagererne indskibet på mere rolig vis. Ved middagstid halede *Jylland* ankeret hjem, og rejsen begyndte. Inden for Skallingen gled skibet let frem, men passagererne kunne dog se, hvad der var i vente. Søerne brød voldsomt på selve Skallingen, og da skibet kom ud af Grådyb, rul-

lede det som en nøddeskal på de lange bølger. Størsteparten af passagererne søgte læ, og nogle førsteklasespassagerer lagde sig i køjerne. Andre rejsende stod ved rælingen travlt optaget med at ofre til havguderne, mens de få resterende passagerer til moro for de søvante tumlede rundt som berusede. Der var i alt 36 passagerer ombord, men kun tre havde lyst til middagsmaden. Der var kun 10 kahytter beregnet til førsteklases passagerne. Passagererne på anden klasse - og det var hovedparten - måtte sove sammen med studene i skibets forreste del. Sovestederne bestod af tynde lag halm spredt ud på dørken - resten af sengetøjet måtte de rejsende selv klare. Varmen sørgede studene for, frisk luft strømmede ned fra den åbenstående luge, og ifølge Lund var det eneste minus en kontinuerlig regn, som medførte et temmelig vådt natteleje. Efter en overfart på 36 timer lagde skibet ved midnatstid til kaj i Lowestoft. Mens dyrene straks efter ankomsten blev ført til en staldbygning, måtte passagererne for egen regning indlogeres på et gæstgiveri, hvor de fik mulighed for afvaskning af kulstøv, halm og dyrelugt.

Man kan mene, at det nok har været tiltrængt<sup>3</sup>.



*S/S "Jylland" var i 1850'erne i fart mellem britiske havne og Hjerting samt den vestlige Limfjord. Illustration fra "The Illustrated London News", 1851.*

modtog skibets rederi så mangelfulde og modstridende oplysninger om besejlingen af Aggerkanalen, at skibet i stedet blev dirigeret til Hjerting, hvortil kreaturerne også blev drevet. Dette anløb blev startskuddet til en fast dampskibsbesejling af Hjerting, som frem til 1860 blev anløbet af flere forskellige danske og engelske dampskibe. Skønt også besejlingen af den vestlige Limfjord med anskaffelsen af dampskibet *Jylland* kom i gang i nogle få år i 1850'erne, fik den direkte eksport af kvæg til England herfra aldrig samme omfang, som tilfældet blev i Hjerting. Til eksempel gennemførtes i 1851 fem ture gennem Aggerkanalen, men 14 afgangene fra Hjerting til Lowestoft, nordøst for London. Dampskibsforbindelserne fra den vestlige Limfjord og Hjerting til Storbritannien blev aldrig nogen virkelig succes. Passagergrundlaget var spinkelt, og heller ikke kreaturerne kom i det antal, som var nødvendigt for en fuldt rentabel drift. Hertil kom, at anløbene af de vestjyske pladser

var forbundet med såvel en række besejlings- og lasthåndteringsmæssige besværligheder som en elendig landværts infrastruktur, som man ikke havde magtet at få styr på. Den sidste direkte besejling af den vestlige Limfjord blev gennemført i 1857, og i 1860 så man det sidste dampskib i Hjerting, hvor alle videre forsøg på at opretholde forbindelsen blev endeligt opgivet i 1862<sup>2</sup>.

### **Grundlæggelsen af DFDS**

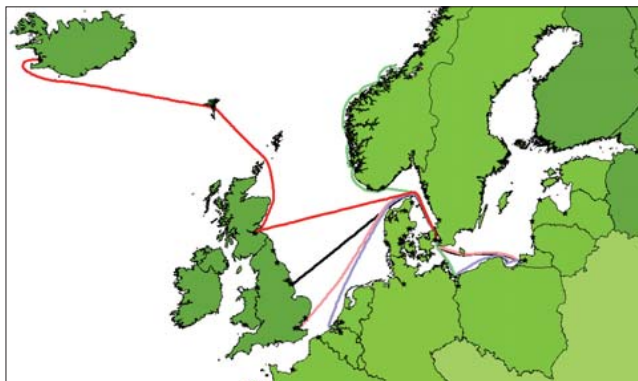
Oprettelsen af et dansk dampskibsrederi med regelmæssig rute fart på den førende industrination Storbritannien var på tale adskillige gange allerede i 1840'erne, men antagelig grundet flere uheldige eksperimenter med dampskibsruiter i dansk indenrigs fart blev det foreløbig ved snakken. Først med stiftelsen af *Det almindelige danske Dampskibsselskab* i 1856 kom der realiteter i tingene. Med en af initiativtagerne, C.P.A. Koch, som forretningsfører kunne det nye rederi



allerede i 1857 sætte ikke mindre end tre større skruedampskibe - *L.N. Hvidt, Thor* og *Odin* - i fart mellem København og henholdsvis Hull, Leith og Liverpool. I de følgende år blev rederiet imidlertid ramt af flere uheld, og økonomien blev efterhånden anstrengt. Det samme var tilfældet i to andre danske dampskibsrederier, *Koch & Henderson* og *H.P. Prior*, hvis skibe primært var beskæftigede i indenrigsfart. Disse rederier var udsat for stigende konkurrence fra nystiftede lokale provinsrederier, og konkurrencen havde al ud-sigt til at tiltage efterhånden, som 1860'ernes store danske jernbanereformer satte spor over landet.

I 1865 var C.P.A. Koch involveret i etableringen af endnu et rederi, *The Anglo-Danish Steam Navigation Company*, og tanken var at indsætte fire dampskibe i regelmæssig fart på Nordsøen. Mens de fire fartøjer var under bygning fik rederiet økonomiske vanskeligheder, da engelske investorer ikke som ventet kunne sikre dets startkapital. Med Privatbankens direktør, C.F. Tietgen, som dynamo lykkedes det imidlertid i 1866 at forene de økonomisk trængte rederier i et nyt selskab under navnet *Det Forenede Dampskibs Selskab* (DFDS). I kredsen bag DFDS stod mange af dansk erhvervslivs mest fremtrædende grosserer, finansmænd og fabrikanter, og rederiet var dermed sikret et stærkt grundlag for videre ekspansion<sup>4</sup>. Gennem de næste mange år skulle DFDS komme til at sætte markant præg på den danske dampskibsbesejling af bl.a. Nordsøen.

Figur 1. DFDS' rutenet på Nordsøen, 1867<sup>5</sup>.



Figur 1 viser udstrækningen af DFDS' rutenet kort efter grundlæggelsen. Figuren viser ligeledes, at København på dette tidspunkt var udgangspunkt for alle ruterne.

### Esbjerg Havn og etableringen af faste Nordsø-ruter

De mest velfungerende vestvendte havne i det danske monarki i midten af 1800-tallet - Altona, Glückstadt, Tönning og Husum - var beliggende i hertugdømmerne Slesvig og Holsten, og gik sammen med hertugdømmerne tabt for monarkiet ved Danmarks nederlag i krigen mod Preussen og Østrig i 1864. Især Tönning havde indtaget en vigtig position som monarkiets eksporthavn til Storbritannien. Nogle af de første dampskibsforbindelser over Nordsøen havde udgangspunkt i havne i Slesvig-Holsten, hvorfra kvæg blev transporteret til Storbritannien. Fra Tönning blev trafikken indviet i 1846 og flere fartøjer blev introduceret i løbet af 1850'erne. Tönning profiterede af den første jernbane på tværs af Jylland. Banen forbandt Tönning og Flensborg og dermed Nord- og Østersøen.

Allerede fire måneder efter fredsslutningen forelagde den danske regering *Udkast til Lov om en Jernbane fra Vamdrup til Strandby* [ved Esbjerg] og *Anlæg af en havn paa det sidste sted*. I motiveringen for lovforslaget hed det, at Danmark med tabet af Slesvig-Holsten havde mistet rådigheden over de vigtige handelsveje gennem hertugdømmerne, hvorfor regeringen straks havde måttet overveje, om der kunne åbnes nye veje for dansk handel.

Hermed startede den proces, som i 1868 førte til loven om anlæggelse af Esbjerg Havn. Umiddelbart synes forløb og begrundelser ganske ligetil, og traditionelt forklares Esbjergs anlæggelse da også med behovet for en ny udfalds-port for landbrugseksporten til Storbritannien. Helt så enkel var sagen dog ikke. Fremskridtstro, nationalt prægede genrejsningsønsker og behovet for en velfungerende landværts vestjysk infrastruktur spillede også en rolle, men resultatet blev altså havnen ved Esbjerg - og de hermed forbundne jernbaner mod nord og øst!

Anlægget af Esbjerg Havn blev en lang, farverig og særdeles brydsom historie, hvor den ene entreprenør efter den anden blev sendt på porten eller gik bankerot. Uanset



**WEEKLY PASSENGER LINE TO DENMARK.**  
 VIA HARWICH (Parkeston Quay) AND ESBJERG.

THE MAGNIFICENT NEW FAST PADDLE STEAMER  
 "KOLDINGHUUS,"

1,055 Tons, 400-h.p. Nominal, CAPT. T. THOMSEN, or another of this Company's Fine Steamers,  
 LEAVES HARWICH (Parkeston Quay) for ESBJERG, EVERY SATURDAY (Weather, &c. permitting) on the  
 arrival of the Train which leaves Liverpool Street Station, London, at 5.30 p.m., and returns from Esbjerg every  
 Wednesday Evening. Sea Passage about 30 hours.

		FARES:		Single.	Return (1 month).
LONDON AND	1st Class Cabin and Saloon	..	..	£2 0s.	£3 0s.
ESBJERG	2nd " " "	..	..	£1 17s.	£2 10s.
HARWICH AND ESBJERG.	Saloon	..	..	£1 10s.	£2 5s.

TRAINS LEAVE ESBJERG for COPENHAGEN TWICE DAILY, and Tourists can make the trip to Copenhagen  
 and back in 6 days, spending one clear day there. For full particulars apply to  
**TEGNER, PRICE, & Co., BILLITER HOUSE, BILLITER ST., LONDON, E.C.**

Announce fra "East Anglian Daily Times", juni 1885, for DFDS' passagertrafik mellem Harwich og Esbjerg.

entreprenørens navn var den centrale kautionist dog stadig den samme, nemlig Privatbankens direktør C.F. Tietgen, der også havde interesser i både jernbaner og DFDS. Tietgen havde tidligt set mulighederne i Danmarks nye Nordsøhavn, og uanset diverse besværligheder holdt han fast i sit mål; at få DFDS placeret tungt i Esbjerg. Det ikke bare lykkedes - det lykkedes med en succes, som vel i samtidens danske erhvervsliv må siges at være næsten uden sidestykke.

I 1875 indledte DFDS fast rutefart fra Esbjerg til Storbritannien - i udgangspunktet med anløb i Thameshaven, men fra 1880 flyttedes anløbene til Parkeston Quay ved Harwich. Konkurrenter på ruter til Storbritannien blev købt ud, og DFDS blev med tiden stort set enerådende på Nordsø-ruterne fra Esbjerg, som efterhånden blev centrum for ruter til bl.a. London, Grimsby, Newcastle, Hamburg, Antwerpen, Dunkerque og Færøerne. Næst efter København blev Esbjerg den mest benyttede havn i DFDS's udenrigsfart. Fragtgrundlaget for Esbjerg-ruterne var i begyndelsen levende kreaturer, men de afløstes allerede i løbet af 1880'erne af en stærkt voksende landbrugseksport af forarbejdede produkter som bacon og smør<sup>6</sup>. Men der var også plads til passagerer på DFDS-skibene fra Esbjerg. Eksempelvis kunne dampskibet *Riberhuus*, der sejlede i fart mellem Esbjerg og England fra 1875 til 1911, medføre 25 passagerer foruden det gods, skibet medbragte. Større

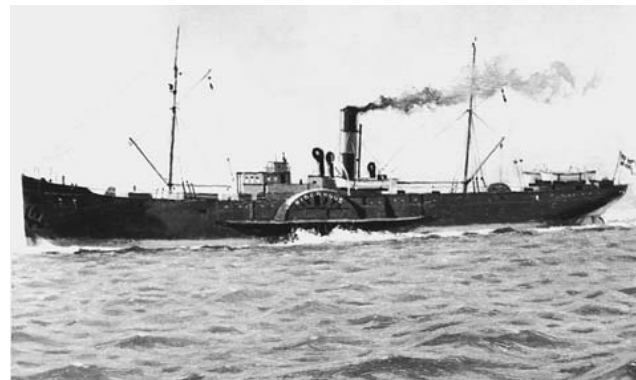
skibe med højere passagerkapacitet blev med tiden indsat på Esbjerg-Harwich overfarten. *J.C. la Cour*, der sejlede på ruten fra 1901 til 1914 og igen efter 1. Verdenskrig, kunne medbringe 76 passagerer på 1. klasse og 36 på 3. klasse<sup>7</sup>.

Med Esbjerg Havn og DFDS fik den danske vestkyst sit faste holdepunkt i passagerskibstrafikken på Nordsøen.

### Et vidt forgrenet rutenet med passager- og fragtskibe

Tietgen spillede en nøglerolle i etableringen af en hel række danske virksomhedsmonopoler i anden halvdel af 1800-tallet. Samme udvikling fandt sted i rederierhvervet, hvor DFDS i løbet af 1870'erne og 1880'erne overtog en række mindre dampskibsrederier fra provinsen. Dermed befæstede selskabet stillingen som Danmarks ledende rederi og havde på mange ruter en egentlig monopolstilling<sup>8</sup>. Historikeren Julius Schovelin beskrev i DFDS' 25 års jubilæumsbog fra 1891, hvordan disse ruter blev samlet "i Selskabets Haand i Kraft af Forholdenes naturlige Udvikling"<sup>9</sup>. Schovelin tilskrev denne "naturlige udvikling" den skærpede konkurrence mellem DFDS og provinsrederierne omkring 1880. "Det var derfor kun naturligt, at man her som overalt, hvor Konkurrencen rykker truende paa Livet, foretrak Sammenslutning, og fem af de nævnte Rederier lod sig derfor efterhaanden ifølge eget ønske optage i DFDS"<sup>10</sup>. Schovelin var ikke sen til at understrege, at overtagelserne

*S/S "Riberhuus" var fra 1875 og frem til 1. Verdenskrig engageret på DFDS' Nordsøruter fra Esbjerg.*

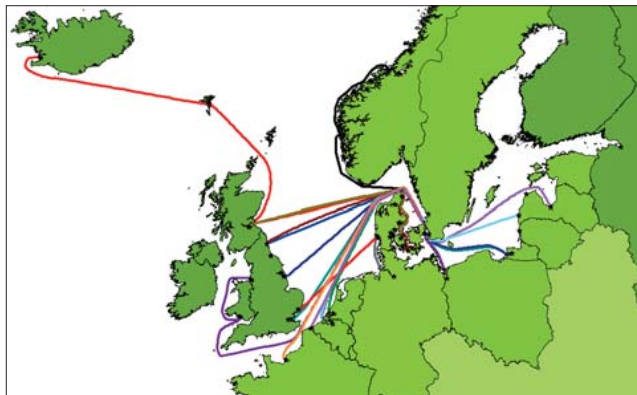


havde været ”en nationaløkonomisk Gevinst” for Danmark, fordi tonnagen kunne udnyttes mere rationelt på DFDS’ omfattende rutenet. Det kan givetvis debatteres om Schovelins vurdering af opkøbenes samfundsøkonomiske konsekvenser var korrekt, men sikkert er det, at DFDS kom til at spille en ledende rolle på de danske Nordsø-linjer længe fremover.

Omkring århundredskiftet var rutenettet, som det fremgår af Figur 2, blevet meget omfattende. I sammenligning med rutenettet i 1866 ved grundlæggelsen af DFDS var der kommet mange ruter til. I 1866 havde København været det afgørende omdrejningspunkt i netværket, men omkring århundredskiftet havde talrige provinshavne fået anløb af DFDS, og ikke mindst Esbjerg var vokset til en betydelig havn for trafikken til Storbritannien. For mange ruter var godstrafikken den betydeligste indtægtskilde. I sammenligning med landbrugseksperten spillede passagertrafikken kun en mindre rolle. Mange fragtskibe havde imidlertid ap-tering til brug for passagerer.

Indtil 1. Verdenskrig havde DFDS et omfattende rutenet, der forbandt havne ved Nord- og Østersøen. Denne vigtige trafik havde København som omdrejningspunkt. Via København forbandt DFDS havne som London, Hull, Antwerpen og Dunkerque med blandt andet Königsberg, Libau og Skt. Petersburg. Hovedgrundlaget for denne trafik var godstrafik, men mange af fartøjerne havde også kapa-

Figur 2. Pasagerlinjer på Nordsøen, 1902<sup>11</sup>.



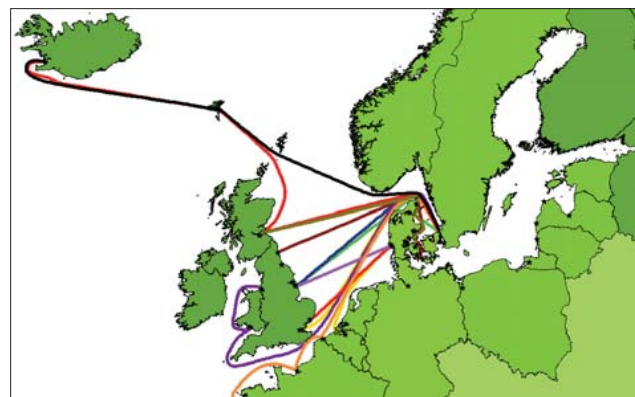
M/S "Jylland" og S/S "A.P. Bernstorff" ved Englandskajen i Esbjerg. Udsnit af oliemaleri af Chr. Thornild, 1931.

citet til op til ca. 20 passagerer, og ruterne var medtaget i DFDS’ passagerfartplaner. Nogle af ruterne blev drevet i samarbejde med det engelske selskab *Bailey & Leatham*, der fra 1902 indgik i det store rederi *Wilson Line* fra Hull<sup>12</sup>.

Under 1. Verdenskrig var DFDS’ transitruter mellem Nord- og Østersøen indstillet, og selvom mange af ruterne blev genåbnet efter fredsslutningen, opnåede trafikken ikke fordums betydning. De tre baltiske stater - Estland, Letland og Litauen - blev oprettet efter krigen, men Den russiske Revolution i 1917 afskar dem fra det store russiske bagland. I DFDS’ fartplaner fra mellemkrigstiden blev ruterne mellem Nord- og Østersøhavnene ikke længere annonceret, hvilket vidner om deres beskedne betydning for passagertrafikken. Dermed mistede København sin stilling som transithavn mellem Nord- og Østersøen. Først med jerntæppets fald i 1990’erne fik godstrafikken på Østersøen atter en voldsom vækst, og DFDS er i dag igen blevet en betydelig aktør i dette marked. Væsentligt var det også, at der med Kieler-kanalens åbning tilbage i 1895 var skabt en mere direkte rute mellem Nord- og Østersøen uden om København<sup>13</sup>.

I mellemkrigstiden fokuserede DFDS i stigende grad på Nordsøen, hvor passagerfarten havde fremgang. I 1922 åbnede selskabet således en passager rute langs kontinentkysten fra Esbjerg til Antwerpen og Dunkerque. Ruten blev

opretholdt indtil 2. Verdenskrigs udbrud i 1939. I den danske passagertrafik på Nordsøen udviklede Esbjerg-Harwich overfarten sig imidlertid til den mest betydningsfulde. Dette afspejlede sig i DFDS' indsættelse af fire nybyggede motorpassagerskibe - *Parkeston*, *Esbjerg*, *Jylland* og *England* - på ruten mellem 1925 og 1932. Fartøjerne havde hver kapacitet til godt 200 passagerer, og var ydermere udstyret med et køle- og lastrum til landbrugseksporten. De fire fartøjer opretholdt en daglig afgang i hver retning, og Esbjerg-Harwich overfartens afgangstider var koordineret med togenes ankomster og afgang i begge havne. Dermed var der direkte forbindelse mellem København og London via Esbjerg-Harwich.



Figur 3. Passagerruter på Nordsøen, 1934<sup>14</sup>.

### En Nordsørejse i mellemkrigstiden

I mellemkrigstiden nåede Nordsøens rutenet sin største udstrækning (se Figur 3). For den rejsende mellem Danmark og Storbritannien var der således mange rejseveje at vælge mellem. DFDS' sommerfartplan fra 1934 giver et præcist situationsbillede af trafikmønsteret på den tid.

På Esbjerg-Harwich overfarten var der seks ugentlige afgang i hver retning med rederiets fineste fartøjer, de fire passagerskibe *England*, *Esbjerg*, *Jylland* og *Parkeston*. Skibene sejlede dagligt fra Esbjerg kl. 17.15, hvilket var sent nok til, at man kunne nå dertil fra det meste af Danmark samme dag. Velankommet til Parkeston Quay i Harwich den følgende eftermiddag, kunne rejsen fortsættes med den direkte togforbindelse til Liverpool Street Station i London. Derved kunne en rejse fra København til London gennemføres på under to døgn. Med åbningen af Lillebæltsbroen og indsættelsen af lyntog mellem København og Esbjerg det følgende år blev rejsetiden i øvrigt forkortet ca. 2 timer. Indtil ruteflyets sejrsgang repræsenterede kombinationen af passagerskib og lyntog den hurtigste rejseform mellem de to hovedstæder.

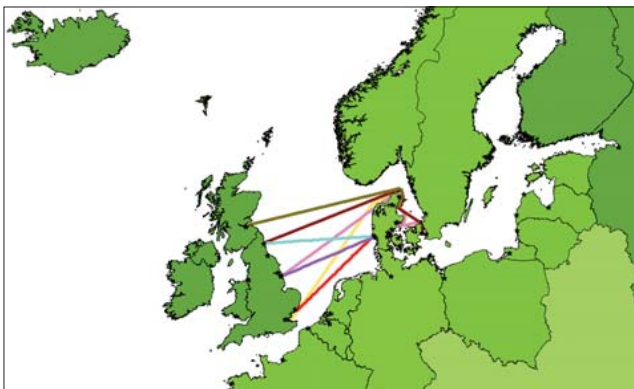
Hvis rejsemålet lå i Midt- eller Nordengland eller Skotland, kunne de rejsende benytte overfarten fra Esbjerg til Grimsby, der havde to ugentlige afgang. Endelig sejlede passagerskibet *A.P. Bernstorff* fra Esbjerg til Antwerpen

en gang om ugen, hvor skibsrejsen varede godt et døgn. Passagerfarten fra Esbjerg var kendetegnet af en høj frekvens, kort overfartstid og gode tilknyttede togforbindelser.

Mens skibene fra Esbjerg hovedsageligt medbragte passagerer, var trafikken fra de øvrige provinshavne og fra København i langt højere grad rettet mod godstransport. Mange provinshavne havde ugentlige afgang til enten Leith eller Newcastle. Eksempelvis afsejlede der hver onsdag formiddag et DFDS fragtskib med passagerfaciliteter fra Nakskov. Undervejs anløb skibet en række danske havne. Torsdag middag var der således afgang fra Odense, og den følgende dag stævnedes skibet ud fra Århus med kursen mod Newcastle, hvortil det ankom søndag eftermiddag eller aften. Rejsen fra Nakskov til Newcastle tog dermed mere end fire døgn pga. de mange havneanløb undervejs. Det siger sig selv, at dette var en langsommelig rejseform i sammenligning med de mere direkte passagerruter fra Esbjerg til Harwich og Grimsby.

Fra København var der forbindelse med fragtskib til Liverpool hver tiende dag. København - London havde ugentlig afgang, ligesom København-Hull og København-Newcastle. Fra København var der afgang til franske havne hver anden uge og hver fredag eftermiddag sejlede et fragtskib fra den danske hovedstad til Antwerpen<sup>15</sup>.





Figur 4. Passagerlinjer på Nordsøen, 1953<sup>16</sup>.

Den 2. Verdenskrig betød, at rutefarten på Nordsøen måtte indstilles, men efter fredsslutningen i 1945 blev den overordnede rutestruktur fra 1930'erne genetableret. I årene derefter blev farten gradvis mere fokuseret på Esbjerg - med Harwich som den væsentligste engelske anløbshavn

*M/S "Kronprins Frederik" og M/S "Kronprinsesse Ingrid" ved Englandskajen i Esbjerg Havn, 1950'erne.*



efterfulgt af Newcastle. Som det fremgår af Figur 4 blev DFDS' rutenet i det hele taget stadig mere rettet mod Storbritannien.

I de første år efter krigen introducerede DFDS de nye passagerskibe *Kronprins Frederik* og *Kronprinsesse Ingrid* på Esbjerg-Harwich overfarten. De repræsenterede en videreudvikling af passagerskibene fra 1920'erne og 1930'erne, men havde større passagerkapacitet og højere servicefart. Den højere servicefart reducerede overfartstiden, men det varede dog nogle år efter fredsslutningen, inden man atter kunne tilbyde daglige afgange i begge retninger i højsæsonen<sup>17</sup>.

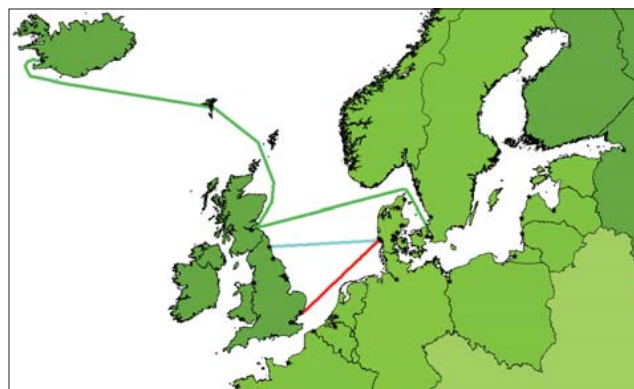
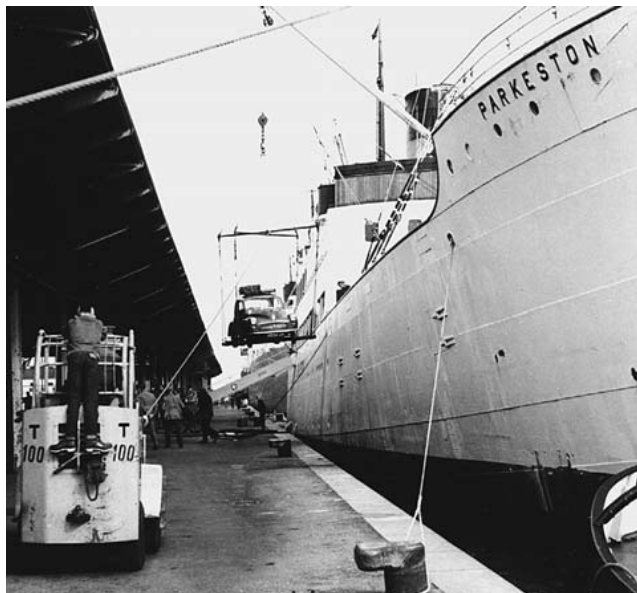
### **Vækst, ro-ro og koncentration, 1964-1999**

I 1960'erne gennemgik international søfart intet mindre end en revolution med indførelsen af containeren. Standardiseringen af godstransport i containere lettede transporten af mange varer og bragte transportomkostningerne ned. Samtidig stillede den nye teknologi store krav til investeringer i nye containerskibe og specielle container-terminaler<sup>18</sup>.

Containerrevolutionen havde vidtgående konsekvenser også for linierne på Nordsøen. I løbet af anden halvdel af 1960'erne koncentrerede DFDS de danske Nordsø-ruter i Esbjerg. Dermed forsvandt også mulighederne for persontransport med fragtskibe fra danske provinshavne til Storbritannien. Godstransporten blev revolutioneret med indførelsen af *roll on/roll off* skibe (ro/ro), der var specialbyggede til transport af containere og trailere. I sammenligning med de traditionelle fragtskibe, der kunne bruge dage i havn på lastning og losning, var ro-ro skibene højeffektive og havde korte havneanløb. Ro-ro konceptet var kostbart at indføre, ligesom det stillede specielle krav til indretning af havne og terminaler, og deraf fulgte en koncentration af trafikken i færre havne. Det første ro-ro skib, *Somerset*, blev indsat i fart mellem Esbjerg og Grimsby i januar 1967.

I lighed med ændringerne i fragtfarten oplevede man også på Nordsøens passagerruter markante forandringer i løbet af 1960'erne. Årtiets hastige økonomiske vækst havde således stor betydning for passagerfarten. Den private vognpark

*Traditionel lastning af bil om bord på M/S "Parkeston", ca. 1960.*



*Figur 5. Passagerlinjer på Nordsøen, 1968<sup>19</sup>.*

voksende, og de længere ferier, en voksende rejselyst samt den generelle velfærdsfremgang var vigtige ingredienser i passagerfartens ekspansion. For dette nye marked introducerede DFDS passagerfærger, der kunne medføre over 100 personbiler. DFDS' første bilfærge, *England*, blev indsat på

*Færgeprincippet effektiviserede lastning og losning.*





*Glimt fra salonen om bord på M/S "Winston Churchill". Foto fra Bruce Peter's arkiv.*

### **Mini-cruises og flydende hoteller**

I løbet af 1960'erne førte DFDS Esbjerg ind i en ny epoke af passagertrafikkens historie. På de kombinerede passager- og godsruiter til Storbritannien blev de gamle og veltjente skibe nu udskiftet med ny tonnage, hvor man i to tempi gik over til færgeprincippet, så person- og lastbiler kunne køres om bord. Men ikke nok med det. I 1967 indviede DFDS også en ny passagerterminal på Englandskajen i Esbjerg. Den moderne passagertrafiks bekvemmeligheder begyndte i land og fortsatte om bord på de nye Englandsfærger, *England* og *Winston Churchill*. Konceptet var en art flydende hoteldrift, som ud over befordring bød på et godt køkken, bar, danse-restaurant, natklub og et toldfrit supermarked. Man solgte

ikke længere blot transport mellem Danmark og England; der fulgte en oplevelse med i den samlede pakke.

*Mini-cruises* blev efterhånden udviklet som et selvstændigt produkt, der henvendte sig til såkaldte tripturisturister. For dem var sørejsen et mål i sig selv. Underholdningen om bord og de toldfrie indkøb var formålet med rejsen, og tripturisturisterne returnerede til hjemlandet med samme færge, som de havde krydset Nordsøen på. Et mini-cruise kunne derfor gennemføres på knap to døgn. Konceptet blev en gigantisk succes, og gennem løbende udskiftninger til stadig større tonnage i de følgende år nåede Englandsruterne fra Esbjerg i 1982 et højdepunkt på over en halv million passagerer om året<sup>24</sup>.



Esbjerg-Harwich i 1964, og den fik i 1967 følgeskab af en endnu større færge, *Winston Churchill*. Disse fartøjer repræsenterede en markant innovation i DFDS' passagerfart, idet biler kunne køre direkte om bord på færgernes vogndæk. Dermed tilfredsstillede de behovet for passagerer på bilferie. Satsningen på bilfærger var vellykket, og gav - som det tydeligt fremgår af Figur 6 - en betydelig vækst i Esbjerg-ruternes passagertal. Fra 1965 og frem til 1982 lå vækstraten i overførselstallene de fleste år mellem 10 og 20 procent. Derefter indtrådte en stagnation.

Flere og større færger blev introduceret i løbet af 1970'erne som svar på den stigende efterspørgsel. De to nybygninger *Dana Regina* fra 1974 og *Dana Anglia* fra 1978 gjorde med deres kapacitet på henholdsvis 975 og 1.372 passagerer god fyldest på Esbjerg-Harwich overfarten. Yderligere havde Esbjerg i 1980'erne regelmæssige anløb af blandt andet den tidligere finske færge *Dana Gloria* og de tidligere svenske færger *Tor Britannia* og *Tor Scandinavia*. I højsæsonen var to færger beskæftiget på Esbjerg-Harwich, hvilket var tilstrækkeligt til at sikre en daglig afgang i begge

*M/S "Winston Churchill" sejlede på DFDS' Engelsk-ruter fra Esbjerg fra 1967 og frem til begyndelsen af 1990'erne. Oliemaleri af Søren Brunoe tilhørende Esbjerg Havn.*

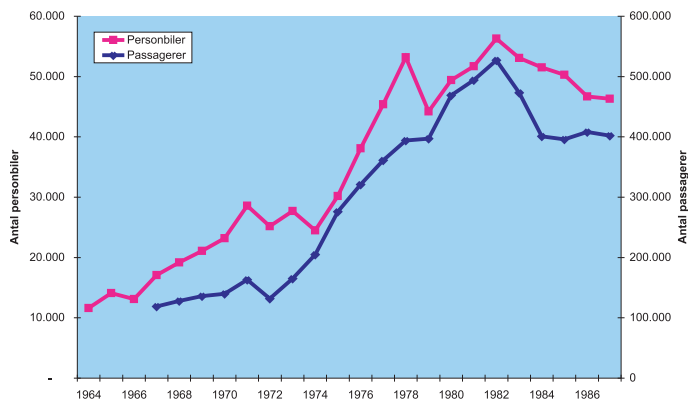


*DFDS fejrer passager nr. 100.000, 1967. Foto: Erhvervshistorisk Arkiv.*

retninger. I lavsæsonerne sejlede flere af DFDS' Nordsøskibe krydstogter i Middelhavet og Caribien, hvilket vidner om den høje standard ombord<sup>21</sup>. Esbjerg-Harwich overfarten var fortsat den vigtigste rute i DFDS' netværk, og det







Figur 6. Overførselstal for ruterne mellem Esbjerg og England, 1964-1987<sup>20</sup>.

var på denne overfart, at nybygningerne blev introduceret. Ældre fartøjer blev gradvis overført til ruterne mellem Esbjerg, Newcastle og Færøerne.

Indtil starten af 1980'erne havde langt hovedparten af DFDS' Nordsø-ruter anløbet danske havne, men dette mønster blev brudt ved iværksættelsen af et ambitiøst ekspansionsprogram. I 1981 overtog DFDS det tyske rederi Prinzenlinien, og året derpå blev svenske Tor Line erhvervet. Begge selskaber drev passager- og ro-ro-trafik på Nordsøen. Det tyske rederi havde liniefart mellem Tyskland og Storbritannien, mens Tor Line forbandt Gøteborg med havne i Storbritannien og Holland<sup>22</sup>. DFDS udviklede sig trods en alvorlig økonomisk krise i 1980'erne til det ledende rederi i Nordsø-området med ruter mellem England og Holland, Tyskland, Norge, Sverige og Danmark. For øjeblikket går DFDS' største Nordsø-rute mellem Newcastle og IJmuiden i Holland<sup>23</sup>.

### Nedgang og strukturforandring, 1999-

Med afskaffelsen af det toldfrie salg inden for EUs grænser i juli 1999 blev grundvilkårene for mange passagereruter

### Konceptændringer på Nordsøen, 1999-2003

Med over halv million passagerer årligt blev de første år af 1980'erne højdepunktet i DFDS's Englandstrafik fra Esbjerg. Siden betød flytrafik, tunnel under Kanalen og konkurrerende ruter fra andre lande en halvering af passagertallet på DFDS's Englandsfærger fra Esbjerg. Antallet af skibe på ruterne blev reduceret. I 1997 opgav DFDS ruten til Newcastle, og på Esbjerg-Harwich-ruten var rederiets flag-skib på Nordsøen, *Dana Anglia*, nu alene tilbage. Imidlertid satte fortsat stigende konkurrence fra bl.a. lavprisyflyruter sammen med et EU-bestemt bortfald af toldfrit salg om bord på færger mellem EU-lande omkring årtusindskiftet også *Dana Anglia*'s driftsøkonomi under hårdt pres.

Rederiets hovedkontor i København forsøgte sig med besætningsreduktioner, men det stod hurtigt klart, at der i virkeligheden var behov for en total konceptændring af passagertrafikken på Englandstrafikken fra Esbjerg.

Den 30. september 2002 lagde DFDS's *Dana Anglia* til kaj i Esbjerg for sidste gang. Det gamle flagskib på Nordsøruterne blev nu overført til sejlads mellem København

og Polen, hvor der på grund af Polens status som ikke-EU-land fortsat var mulighed for at udnytte skibets fulde kapacitet som flydende hotel og toldfrit supermarked. I stedet indsatte DFDS på ruten mellem Esbjerg og Harwich i to tempi et nyt fartøj, som var bygget efter et ro-pax-koncept, hvor fragtelementet var vægtet højere end passagersiden. Samtidig med ændringerne til søs frasagde DFDS sig sine passagerterminaler på Englands-kajen i Esbjerg og samlede alle sine aktiviteter omkring containerhavnen. På denne måde var man nu tilbage ved udgangspunktet. Selv om det årlige passagertal på omkring 150.000 lå betydeligt højere end det, man startede med knap 130 år tidligere, mindede koncepterne mere om hinanden, end det man havde set i den mellemliggende periode. Rederiet fik på denne vis en fornuftig drift på ruten, men passagererne var nu primært folk med bil, der skulle videre til andre destinationer i Danmark, Skandinavien og Nordeuropa end lige Esbjerg<sup>26</sup>. Derimod var triptursturisterne forsvundet - og det kunne føles i bl.a. Esbjergs handelsliv.



*I 2002 blev M/S "Dana Anglia" (nederst) afløst af en ny type skibe på ruten mellem Esbjerg og Harwich. I første omgang tog M/S "Dana Gloria" (øverst) over, men i 2003 blev hun afløst af et andet ro/pax-fartøj, M/S "Dana Sirena".*



ændret dramatisk. Grundlaget for mini-cruises eroderede. Mange ruter, som hovedsageligt baseredes på indtægter fra salg af toldfrie varer om bord, måtte indstilles. Større overfarter blev imidlertid også påvirket og måtte omlægge koncepterne. For at opretholde salget af toldfrie varer om bord omlagde DFDS således rederiets rute Gøteborg-Harwich til Gøteborg-Kristiansand-Newcastle. Ved anløbet af den norske havn Kristiansand, uden for EU, kunne det toldfri salg fortsætte. Sådanne tiltag var imidlertid praktisk umulige på mange andre overfarter. I stedet blev svaret på den kommercielle udfordring indsættelsen af såkaldte ro-pax-færger, med større vogndæk og mere beskedne faciliteter for passagererne. Ro-pax-færgernes indtægter kom i højere grad fra transport af lastbiler<sup>24</sup>. På kortere overfarter blev ro-pax-færgerne suppleret af deciderede hurtigfærger, hvis væsentligste attraktion var en hurtig overfart. På Nordsøens oprørte vande egnede hurtigfærgerne sig dårligt, men de gjorde deres indtog på Den engelsk Kanal og i Skagerrak.

Omkring årtusindskiftet opstod der endnu et alvorligt problem for DFDS i form af en intensiv konkurrence fra nyåbnede lavpris flyruter fra Tirstrup ved Århus og Esbjerg til Stansted lufthavn uden for London. Med billetpriser på ofte under 200 kr. blev det billigere at rejse med fly end at sejle<sup>25</sup>.

DFDS' svar på de nye udfordringer var indsættelsen af ro-pax tonnage, hvilket på Esbjerg-Harwich overfarten kom til at betyde, at rutens gamle flagskib *Dana Anglia* blev udskiftet med *Dana Sirena*, der var indrettet efter ro-pax konceptet. Mens DFDS' passagerlinjer kæmpede med tilbagegang, ekspanderede DFDS' godsrederi DFDS Tor Line til gengæld hastigt og udviklede et stadig mere effektivt net af ro-ro ruter i Nord- og Østersøområdet.

### Norge, Færøerne og Island

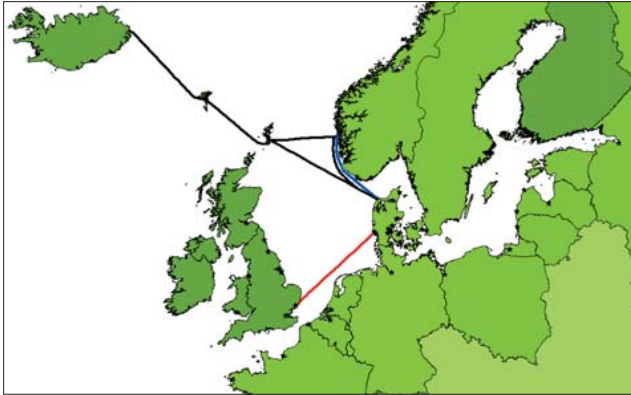
Ruterne til Storbritannien var gennem hele perioden fra omkring 1850 og frem til 2005 de mest betydningsfulde af Danmarks Nordsø-linjer, men trafikken til Norge, Færøerne og Island hørte også med i det samlede billede. Ruterne til de nordatlantiske øer var gennem mange år vigtige af politiske årsager, da de udgjorde et forbindelsesled mellem

Danmark og rigets fjerneste egne. DFDS drev fra selskabets grundlæggelse i 1866 regelmæssig rutefart fra København til både Færøerne og Island. I en årrække foregik trafikken i samarbejde med det islandske rederi *Eimskip*, således at hvert rederi bidrog med et skib. Af DFDS' fartplaner fra starten af 1900-tallet og frem til 1960'erne fremgår det, at der var afgang fra København hver fjortende dag i sommerhalvåret. DFDS havde - foruden den direkte forbindelse mellem Danmark og de nordatlantiske øer - gennem mange år rutetrafik fra København via Leith i Skotland til Færøerne og Island. I 1972 nedlagde DFDS ruten mellem København og Færøerne, men åbnede samtidig en forbindelse mellem Esbjerg og Torshavn. Dermed blev hele DFDS' trafik på Nordsøen koncentreret i Esbjerg. Ruten blev betjent med tonnage, der var blevet afløst af nybygninger på DFDS' Englands-ruter. Da DFDS nedlagde ruten til Torshavn i begyndelsen af 1990'erne, blev det færøske rederi *Smyril Line* imidlertid ene om at betjene de nordatlantiske øer.

*Smyril Line* havde med passagerfærgeren *Norröna* i 1983 etableret en færgerute mellem Hanstholm, Færøerne og Island. I de første år sejlede færgeren kun på ruten i sommerhalvåret, mens den i resten af året var charteret ud til andre rederier. I perioden 1993-96 havde *Smyril Lines* rute udgangspunkt i Esbjerg, hvorefter Hanstholm atter blev dansk anløbshavn. I 2003 blev en nybygning med samme navn som forgængeren introduceret på ruten, der nu drives på helårlig basis<sup>27</sup>.

Trafikken til Norge er et andet kapitel, som også berørte Hanstholm havn. Længe inden åbningen af havnen i Hanstholm i 1967 havde DFDS dog drevet liniefart mellem Stettin, København og det norske Vestlandet. Ruten, der blev betjent af fragtskibe med passagerkapacitet, indgik i rederiets rutenet allerede fra grundlæggelsen i 1866, men forsvandt ud af passagerfartplanerne i 1930'erne.

Efter indvielsen af Hanstholm havn var der i flere perioder færgefart derfra til det vestlige Norge. Norske *Fred. Olsen Lines* opererede med bilfærgeren *Bolette* således en færgerute mellem Hanstholm og Egersund i sommersæsonerne fra 1984 til 1988. Dertil kom *Fred. Olsen Lines'* trafik på ruten Hirtshals-Stavanger-Bergen fra 1982 til 1990.



Figur 7. Passagerlinjer på Nordsøen, 2000<sup>29</sup>.

Ruten fra Hanstholm blev indstillet, da Fred. Olsen i 1988 besluttede at koncentrere trafikken i Hirtshals, men genåbnet af det nyoprettede, norske selskab *Fjord Line* i 1993. Fjord Line indsatte den nybyggede ro-pax-færge *Bergen* på en rute mellem Hanstholm, Egersund, Stavanger og Bergen, hvor den stadig sejler. I sommeren 2004 oprettede *Color Line*, der indtil da havde koncentreret sig om færgefart i Skagerrak og Kattegat, i øvrigt en konkurrerende linje fra Hirtshals til Stavanger og Bergen<sup>28</sup>.

### Ændrede trafikmønstre

Gennem den mere end 150 år lange periode fra omkring 1850 til 2005 blev trafikmønsteret i Nordsøens passagerfart ændret fundamentalt tre gange.

Det første brud fandt sted med grundlæggelsen af DFDS i 1866 og etableringen af Esbjerg Havn i begyndelsen af 1870'erne. De første passageruter over Nordsøen til Danmark fra 1820'erne til 1850'erne havde været drevet af udenlandske rederier, der oftest havde København som dansk anløbshavn, mens både danske og udenlandske forsøg med andre anløbshavne i Danmark var mindre vellykkede. Først med oprettelsen af Esbjerg Havn blev der basis for regelmæssig trafik fra en dansk vestkysthavn. Fra 1870'erne blev DFDS den dominerende kraft i et omfattende rutenetværk med kombinerede passager- og fragt-

skibe i fart mellem Nordsø- og Østersøhavne. København, Esbjerg og mange andre provinshavne havde forbindelser til den vigtige samhandelspartner Storbritannien. Gradvis voksede passagerfarten, og rutenettet var mest fintmasket i mellemkrigstiden.

Det andet brud i trafikmønsteret fandt sted i 1960'erne i forbindelse med containerrevolutionen og passagerfærgernes indtog. Nordsø-trafikken blev koncentreret i Esbjerg, og man oplevede to årtier med meget hastig fremgang. Den økonomiske vækst og privatbilismen gav næring til trafikens ekspansion. Passagertallene for Esbjerg-ruterne kulminerede i begyndelsen af 1980'erne med mere end en halv million rejsende, hvoraf mange rejste blot for overfartens skyld.

Trafikmønsteret undergik en tredje, markant forandring ved årtusindskiftet. Årtiers vækst i passagerfarten var blevet afløst af tilbagegang i løbet af 1990'erne. Passagerfartens problemer skyldtes konkurrencen fra lavprisløse og ophøret af det toldfri salg inden for EU. DFDS erstattede derfor den sidste passagerfærge med et ro-pax-fartøj, der i højere grad indrettede sig efter godskundernes behov. Langt hovedparten af linjerne i Nordsøen betjenes i dag af deciderede ro-ro-skibe til transport af lastbiler. Trafiksystemets nuværende indretning på godstransport viser dermed en interessant lighed med situationen i 1800-tallet, da godstransport også var den væsentligste indtægtskilde for Nordsøens linjerederier.

Historien om Nordsøens passageruter fra omkring 1850 til 2005 giver mange eksempler på, hvordan økonomiske, politiske, sociale og teknologiske forandringer kan ændre trafikmønstre fundamentalt. Politiske forandringer - som afståelsen af Slesvig-Holsten, de to verdenskrige og ophævelsen af det toldfrie salg - havde således stor betydning for udviklingen af rutefarten på Nordsøen. Det samme kan siges om forskellige parametre i den økonomiske udvikling, som f.eks. omstillingen af den danske landbrugseksport fra råvarer til forædlede produkter til det attraktive britiske marked i 1880'erne og 1960'ernes øgede velstand, der muliggjorde en vækst i mange menneskers rejseaktivitet. Sociale forandringer - som f.eks. 1960'ernes stigende rejseaktivitet - spillede



også væsentligt ind på bilfærgernes indtog på Nordsøen og udviklingen af mini-cruises. Endelig gjorde den teknologiske udvikling - containerrevolutionen - det fra 1960'erne både muligt og ressourcemæssigt set også nødvendigt at koncentrere trafikken i få havne.

## Noter

1. Holger Munchaus Petersen: *Fælles kræfter - Danske dampskibe indtil 1870*, bd. III, Esbjerg 1986, p. 27-39
2. Holger Munchaus Petersen: *Fælles kræfter - Danske dampskibe indtil 1870*, bd. III, Esbjerg 1986, p. 27-39, Morten Hahn-Pedersen: Den nye havn mod vest, i M. Hahn-Pedersen (red.): *Esbjerg Havn 1868-1993*, Esbjerg 1993, p. 41-43.
3. Holger Munchaus Petersen: *Fælles kræfter - Danske dampskibe indtil 1870*, bd. III, Esbjerg 1986, p. 35-36.
4. Anders Monrad Møller: *Dansk Søfarts Historie* bd. 4, København 1998, p. 208-216.
5. Julius Schovelin, *Det Forenede Dampskibsselskab 1866-91*, København 1891, p. 5.
6. Morten Hahn-Pedersen: *Fra viking til borebisse*, Esbjerg 2001, p. 119-141. Morten Hahn-Pedersen: Den nye havn mod vest. Esbjerg Havns anlæg og etablering 1868 – ca. 1914, i Morten Hahn-Pedersen (red.), *Esbjerg Havn 1868-1993*, Esbjerg 1993, p. 41-75.
7. Søren Thorsøe, Peter Simonsen, Søren Krogh-Andersen, Frederik Frederichsen, Henrik Vaupel: *DFDS 1866-1991 - Skibsudvikling gennem 125 år fra Hjuldampere til Rulleskib*, København 1991, p. 167, 253.
8. Poul Graae: *Hundrede år på havene, Det Forenede Dampskibsselskab 1866-1966*, København, 1966. Anders Monrad Møller, Henrik Dethlefsen & Hans Chr. Johansen: *Dansk Søfarts Historie* bd. 5, København 1998, p. 75-81.
9. Julius Schovelin: *Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-91*, København 1891, p. 66.
10. Julius Schovelin: *Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-91*, København 1891, p. 67.
11. *DFDS sommerfartplan 1902*. Kortet viser ikke nødvendigvis de præcise sejlruiter. Mens nogle af linjerne fra København gik nord om Skagen, sejlede andre gennem

Kielerkanalen. For enkelhedens skyld er alle linjer på dette og de følgende kort vist med ruten nord om Skagen.

12. Poul Graae: *Hundrede år på havene. Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-1966*, København 1966, p. 126.
13. Poul Graae: *Hundrede år på havene. Det Forenede Dampskibs Selskab 1866-1966*, København 1966, p. 55-58, 77-80, 155-158.
14. *DFDS sommerfartplan 1934*.
15. DFDS' arkiv, Erhvervsarkivet, Århus.
16. *DFDS passagerfartplan maj-september 1953*.
17. Poul Graae: *Hundrede år på havene. DFDS 1866-1966*, København 1966, p. 260-261. *DFDS passagerfartplan maj-september 1953*.
18. Frank Broeze: *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*, Research in Maritime History no. 23, St. John's, Newfoundland, 2002.
19. *DFDS sommerfartplan 1968*.
20. Danmarks Statistik: *Danmarks Skibe og Skibsfart* div. årgange, København.
21. Bruce Peter: *Danish Ship Design, 1936-1991, The Work of Kay Fisker and Kay Kørbing*, 2004.
22. Ole Lange: *Logbog for Lauritzen: 1884-1995. Historien om konsulen, hans sønner og Lauritzen Gruppen*, København 1995, p. 297, 302-303.
23. *DFDS årsberetning 2004*, København 2005, p. 17.
24. M. Hahn-Pedersen, L.A. Hansen, A.L. Jacobsen, B. Poulsen, R. Taudal Poulsen & M.K. Søndergaard: På triptur med "Dana Anglia", i M. Hahn-Pedersen (red.): *Sjæk'len 2002*, Esbjerg 2003, p. 57-77, og M. Hahn-Pedersen, L. Bisbjerg, L.A. Hansen, A.L. Jacobsen, R. Taudal Poulsen & M.K. Søndergaard: Nye tider i Englandstrafikken - på triptur med "Dana Sirena", i M. Hahn-Pedersen (red.): *Sjæk'len 2003*, Esbjerg 2004, p. 99-117.
25. Lulu Anne Hansen: Fra ferierejsende til forretningsrejsende. Træk af udviklingen i passagertrafikken mellem Esbjerg og England 2001-2003, i M. Hahn-Pedersen (red.): *Sjæk'len 2004*, Esbjerg 2005, p. 56-73.
26. M. Hahn-Pedersen, L.A. Hansen, A.L. Jacobsen, B. Poulsen, R. Taudal Poulsen & M.K. Søndergaard: På triptur med "Dana Anglia", i M. Hahn-Pedersen (red.): *Sjæk'len*

2002, Esbjerg 2003, p. 57-77, og M. Hahn-Pedersen, L. Bisbjerg, L.A. Hansen, A.L. Jacobsen, R. Taudal Poulsen & M.K. Søndergaard: Nye tider i Englandstrafikken - på triptur med "Dana Sirena", i M. Hahn-Pedersen (red.): *Sjak'len* 2003, Esbjerg 2004, p. 99-117.

27. Smyril Line fartplaner, div. år.

28. Fartplaner fra Fred. Olsen Lines, Fjord Line & Color Line, diverse år.

29. Fartplaner fra DFDS Seaways, Smyril Line og Fjord Line, 2000.

### Summary

The traffic pattern in passenger travel on the North Sea has undergone three fundamental changes in the more than 150 years from circa 1850 to 2005.

The first change occurred with the foundation of DFDS in 1866 and the establishment of Esbjerg harbour in the early 1870s. The first passenger routes over the North Sea to Denmark from the 1820s to the 1850s had been operated by foreign shipping lines which usually used Copenhagen as their Danish port of call, while both Danish and foreign experiments with other ports of call in Denmark were less successful. It was not until the establishment of Esbjerg harbour that there was a basis for regular traffic from a Danish west coast harbour. DFDS became the dominant force from the 1870s onwards in a comprehensive route network with combined passenger and freight ships travelling between North Sea and Baltic Sea ports. Copenhagen, Esbjerg and many other provincial harbours had connections to the important trading partner Great Britain. The passenger traffic gradually grew, and the route network was most finely meshed between the wars.

The second change in the traffic pattern occurred in the 1960s in connection with the container revolution and the entry of passenger traffic. The North Sea traffic became concentrated in Esbjerg, and there were two decades of rapid progress. Economic growth and private motoring fed this traffic expansion. The passenger numbers for the Esbjerg routes peaked in the early 1980s at more than half a

million travellers, many of whom were travelling simply to experience the crossing.

The traffic pattern underwent a third major change at the end of the millennium. Decades of growth in passenger traffic had been replaced by decline during the 1990s. The problems with passenger services were attributed to the competition from low price airlines and the abolition of duty-free sales within the EU. DFDS therefore replaced the last passenger ferry with a ro-pax vessel which had been fitted up to a higher degree to cater for goods clients. Most of the routes on the North Sea are now operated by dedicated ro-ro ships transporting lorries. The traffic system's current adaptation to goods traffic thus shows an interesting similarity to the situation in the 1800s, when goods transport was also the most important source of income for North Sea shipping lines.

The history of the North Sea's passenger routes from 1850 to 2005 offers many examples of how economic, political, social and technological changes can bring about a fundamental change in traffic patterns. Political changes – such as the cession of Schleswig-Holstein, the two world wars and the abolition of duty-free sales – were thus of major significance for the development of regular services on the North Sea. The same can be said about various parameters in economic development, such as the reorganisation of Denmark's agricultural exports from raw materials to processed products for the attractive British market in the 1880s, and the increased level of prosperity in the 1960s, which enabled growth in many people's travel activities. Social changes, such as the increasing desire to travel seen in the 1960s, also played an important part in the entry of the car ferries on the North Sea and the development of mini-cruises. Finally, the technological developments of the container revolution made it both possible, and in terms of resources also necessary, to concentrate traffic in a small number of harbours from the 1960s.