



Emma Mærsk er et af de største containerskibe

HISTORIEN BAG MAERSK LINE

Maersk Line er et dansk-ejet containerrederi med hovedsæde i København. Selskabet er 100% ejet af det danske konsortium A.P. Møller Mærsk, og er verdens største indenfor transport af ISO containere. Rederiet har over 600 skibe til rådighed, med en samlet kapacitet på 1.900.000 TEU og i juli 2011 ejede Maersk Line 198 skibe.

I 1920'erne startede skibssreder A. P. Møller at vurdere mulighederne for at etablere regulær linjefart med fragtskibe, da trampfarten hvor man sejlede fra havn til havn afhængigt af efterspørgslen, efter Møllers vurdering ikke havde en fremtid indenfor skibsfart. Første aftale blev lavet med Ford Company, og den 12. juli 1928 forlod Leise Maersk Baltimore på sin

første rejse fra den amerikanske østkyst via Panamakanalen til Fjernøsten og retur.

Lasten bestod af bildele fra Ford og andet stykgods. Efter afslutningen af 2. verdenskrig var flåden af de større funktionsdygtige transportskibe blevet reduceret betragteligt, da rederiet havde lidt al for mange tab ved angreb, og andre skibe var blevet brugt af krigsførende lande og derfor slidte eller ødelagte.

A.P. Møller gennemførte derfor en omorganisering af Maersk Line, da han ville hurtigt igang med trafikken igen for at undgå et større tab af hans markeds-

andel til konkurrenterne, som var tæt på at blive aktuel i løbet af 2. verdenskrig.

Det kendte fragtskibet Chastine Mærsk genoptog rederiets sejladsr på den såkaldte



”Panama-linje” efter krigen, da hun 16. marts 1946 stævnedes fra New York med kursen mod Manila og Shanghai. I starten af 1950'erne valgte Maersk Line, at udvide med nye ruter fra Japan, Thailand, Taiwan, Indien, Indonesien og Hong Kong, ligesom flere skibe blev indsat på ruter der gik ”jorden rundt” til det vestlige USA og det centrale Europa.

Vestafrikanske havnebyer kom på rutekortet i 1958, da der blev etableret ruter til Japan og den amerikanske østkyst. I 1968 etablerede Maersk et samarbejde med det japanske rederi Kawasaki Line A/S om en ugentlig service imellem Antwerpen i Belgien i Europa og havne i Fjernøsten. A. P. Møller fik hurtigt succes igen og havde igennem få år genvundet al sin markedsandel igen på havene og det økonomiske tab som 2. verdenskrig havde forvoldt rederiet.

Arnold Peter Møller, også kendt som A.P. Møller (født 2. oktober 1876 i Dragør – 12. juni 1965 i København) var en dansk grosserer og skibssreder i A/S. Dampskibsselskabet i Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912.

Han blev døbt og konfirmeret i Store Magleby Kirke, Dragør og er 9. barn og 5. søn, ud af en søskendeflok på 12, af skibskaptajn Peter Mærsk Møller og Ane ”Anna” Hans Jepsen. D/S Svendborg A/S havde han stiftet i 1904 sammen med sin far, kaptajn Peter Mærsk Møller, men ønskede at oprette et nyt dampskibsselskab, hvori han selv havde det afgørende ord. Dette selskab D/S 1912, blev stiftet i 1912.

A.P. Møller blev gift den 30. april 1910 i Mayview, Missouri, USA med Chastine Estelle Roberta Mc-Kinney kaldet ”Chassie” (født 13. september 1881 i Kentucky, USA). ”Chassie” døde i 1948, og fire år senere giftede A. P. Møller sig med Pernille Ulrikke Amalie Nielsen (1886–1972) født i Norge. Arnold Peter Møller døde i 1965 og blev begravet på Hellerup Kirkegård, som i dag bliver vel besøgt verden over af forretningsrejsende eller turister.

OPSTART AF CONTAINERTRANSPORT

Den første container blev fragtet for første gang via søvejen i 1956, da amerikanske Sea-Land Service transporterede flere fra Port Newark i New Jersey til Houston, om bord på skibet Ideal X. 10 år senere gennemførte SeaLand den første internationale søtransport med containere nogensinde.

I 1973 begyndte Maersk Line at fokusere målrettet på containertransport, da de oprettede en ny afdeling kaldet Maersk Container Line. Denne skulle opbygge en organisation der skulle kunne varetage rederiets nye forretningsområde, og forberede ankomsten

af 9 bestilte containerskibe til levering i 1975 og 1976. Året efter fik rederiet Mærskss syv-takkede stjerne som logo, og dette har ikke været ændret siden. Det var på det tidspunkt A.P. Møllers største enkeltstående investering, da der blev brugt over 2 milliarder kroner på skibe, flere containere, udbygning af terminaler samt markedsføring.

Da havde de største konkurrenter sejlet med containere i flere år. Adrian Mærsk blev Maersk Lines første containerskib i denne flåden. Hun havde en kapacitet på 1.400 TEU og afgik på sin officielle jomfrurejse den 5. september 1975 fra Port Newark. Skibet skiftede senere navn flere gange, og blev efter 31 års drift i Mærsk Lines lyseblå farver, i 2006 solgt med navnet Maersk Alaska.

HAVNETERMINALER

Containerskibe var en ny skibstype og dette krævede omfattede ændringer af faciliteterne i havnene, for at kunne laste og losse containere der hurtigt blev populære indenfor transport af gods. Maersk Line lejede sig i starten ind på en del af et eksisterende havneområde. Her havde selskabet oftest eneret til brugen af det område hvor de selv opførte deres egen havneterminal, med specialiserede containerkraner, uden- og indendørs områder til oplagring af gods, samt forskellige kontorfaciliteter.

Rederiets engagement i havnedrift blev løbende udvidet, og kom også til at indeholde del- og helvist ejerskab af flere havneterminaler. I 2001 blev alle A.P. Møller Mærskss havneaktiviteter samlet i det selvstændige selskab APM Terminals. I 2011 havde selskabet interesser i 61 havne eller terminaler fordelt på 33 lande, og 24.000 ansatte i 63 lande.

I 1993 overtog Maersk Line så alle rederiaktiviteterne i danske Østasiatiske Kompagni. Ved overtagelsen af ØKs skibe, ruter, containere og mange ansatte, udtalte Mærsk McKinney Møller: ”Jeg er trist og ked af at ØK må opgive sine historiske søfartsaktiviteter, men jeg håber vores beslutning er positiv i national forstand.” Dette skete på et tidspunkt hvor ØK var i store økonomiske problemer, og ejerskabet kunne komme på udenlandske hænder.

MØLLER OG MÆRSK

Firmanavnets Møller og Mærsk går tilbage til skipperslægter på Rømø. Det rederi, vi i dag

kender som A.P. Møller – Mærsk grundlagdes under navnet Rederiet Svendborg af Peter Mærsk Møller sammen med sønnen Arnold Peter Møller, hvis søn Arnold Mærsk McKinney Møller har videreført rederiet som den tredje generation i familien.

Peter Mærsk Møllers forældre var styrmænd Hans Peder Pedersen Møller (søn af skipper Peder Pedersen Møller) og hustru Kirsten Peders datter Mærsk, der videreførte gården i Østerby efter sin far, styrmænd Peder Madsen Mærsk, der var søn af Mads Tobias Mærsk, der havde giftet sig med enken på gården, Kirsten. Slægten Mærsk stammede fra en marskgård ved Ballum, der blev ødelagt ved stormfloden i 1634, som kostede både menneskeliv og materielle tab.

Slægtsgården i Østerby blev revet ned i starten af 1900-tallet, og i dag hører hele det store område ind under Sommersol og Feriepark, Rømø vandland, ved Borrebjergvej.

I 1998 blev det besluttet at Møller og Mærsk skulle forkortes til Mærsk. Navnet fungerer, som et fornavn til de områder Mærsk er repræsenteret i f.eks. Maersk Oil og Maersk Line.

SKIBSTRAFIK

Det største containerskib der findes i verden, hedder Emma Mærsk og er bygget på det danske værft, Lindø-værftet på Fyn. Det kan bære 11.000 containere, og det er ikke så lidt endda, for hver container er knap 7 meter lang.

Ude på havet sejler tusindvis af containerskibe rundt. Alene fra det største danske rederi A. P. Møller – Mærsk Line sejler 500 kæmpestore containerskibe rundt. Skibene er indehavere af en sørgelig rekord, nemlig de største CO2-syndere i hele Danmark, og udleder 38,6% af drivhusgasserne, dog viser ny miljøberegning, at skibstrafikken er reduceret med 83% i forhold til 2011.

TOP 10 MAERSK SKIBE		
1.	Emma Mærsk	2006
2.	Gudrun Mærsk	2005
3.	Margrethe Mærsk	2008
4.	Maersk Altair	2007
5.	Cornelia Mærsk	2002
6.	Maersk Stepnica	2008
7.	Axel Mærsk	2003
8.	Sovereign Mærsk	1997
9.	Maersk Tanjung	2007
10.	Maersk Klaipeda	2001

SKIBSTRANSPORT ER DET MEST MILJØVENLIGE

Ny dansk miljørapport sætter Maersk Line markant på verdenskortet ved offentliggørelsen af faktiske tal, som vi alle har kendt til i årevis - nemlig at skibstransport den mest miljøvenlige transportform.

Omlægning af tre transportopgaver til søvejen giver klar gevinst, viser ny rapport. Virksomheder kan opnå betydelige energibesparelser og i visse tilfælde også en større økonomisk gevinst ved at bruge coastere og mindre containerskibe til en lang række transportopgaver.

Ved analyse af tre konkrete transportopgaver var der alle tre steder mellem 38 og 66 pct. at spare på energien, mens økonomien er lidt mere broget: Her spænder resultatet fra besparelser på 36 pct. og 6 pct. til en fordyrelse på 215 pct. - alt efter hvilken transportopgave, der er tale om. Det viser en ny rapport, udarbejdet af DK-teknik for Miljøstyrelsen. Hvad energibesparelsen angår, sparede Vestas mest med 66 pct. - grovvarerne næstmest med 49 pct. og trælasten 38 pct.

Jeg tror, at skibstransport lige så stille er gledet ud af virksomhedernes bevidsthed for være en mulighed. Den nye rapport viser klart, at nogle transportopgaver med økonomisk fordel kan flyttes over til skibene. Og at det altid kan betale sig at omlægge, hvis man kun kigger på miljøet, siger projektleder og transportleder Mathi Wismann fra DK-teknik. Han påpeger samtidig, at man i en omlægning i de tre gennemregnede eksemp-

ler kan spare vejnettet for 8.000 lastbiltimer. Det danske rederi A.P. Møller, der er blandt verdens største, håber ifølge nye udtalelser selv på en solid klimaaftale: »Jo mere fast aftale der kommer ud af det, desto bedre er det. Det siger jeg både som borger og leder af en virksomhed«, siger adm. direktør i A.P. Møller Mærsk Nils Smedegaard Andersen til Politiken »Vi må insistere på, at det er en aftale, der rammer alle ens«, siger Smedegaard, med henvisning til, at der ikke må være forskel på klimakravene til skibe, om de sejler under dansk eller asiatisk flag: »Vi konkurrerer om nøjagtig samme marked. Hvis vi ikke får ens regler, vil det betyde, at der på sigt ikke vil være nogen skibe i Danmark«.

I april 2009 lancerede Mærsk Line en ny klimastrategi, der skal gøre selskabet til verdens mest miljøvenlige containerrederi.

SKIBE ER BLEVET GLEMT

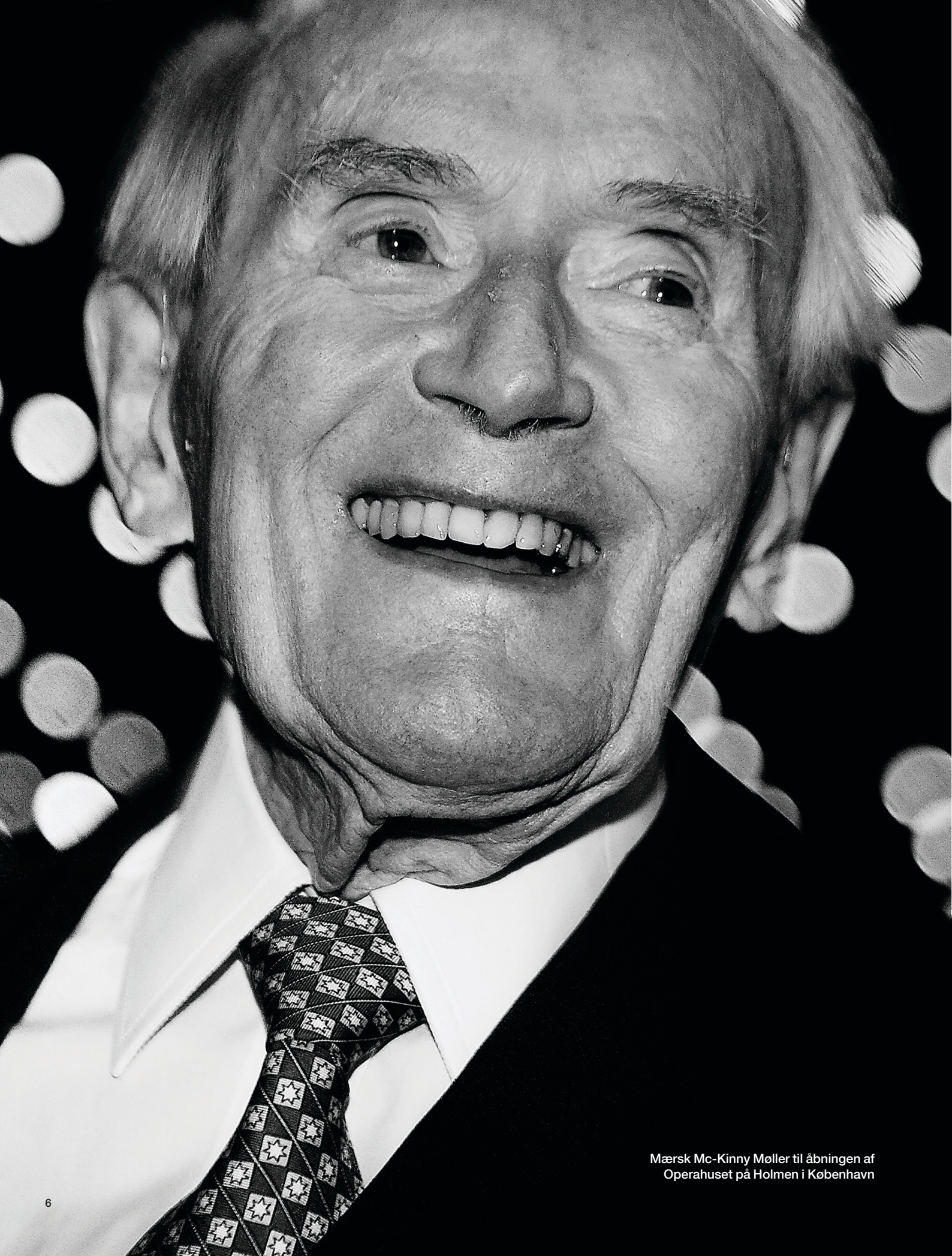
Rapporten er god. Den sætter konkrete tal på det, vi allesammen har vidst i årevis: nemlig at skibstrafik er den

mest miljøvenlige transportform, siger sekretariatsleder i Rederiforeningen for mindre skibe, Michael Wengel. Der er dog et miljøparameter, hvor skibstrafikken er klart dårligere end alle luft- og hav-transportformer ved udledning af SO₂. De danske fragtskibe bruger, grundet manglende miljøkrav brændstof med 1 pct. svovl og 10-20 gange mere end lastbiler.

De tre analyserede eksempler er valgt ud fra et ønske om at dække et bredt spekter af transportopgaver. Det er 60.000 kubikmeter savet træ, som skal fra Sverige til Danmark årligt og 45.000 ton råvarer til grovvarefremstilling, som kommer fra forskellige indhandlingssteder i Danmark og derfra skal hen til Axel Toft Grovvarer A/S ved Skive. Også her dækker mængden over transporten i ét år.

I forvejen foregik transporten for vindmøllerne og trælasten med lastbil og bane, mens grovvareråvarerne udelukkende blev kørt på lastbiler. Ved den skibsoptimerede model anvender man lastbil til nærmeste havn herfra skib til nærmeste leveringshavn og herefter igen lastbil. På den måde sparer man en del CO₂-udledning og sætter derfor skibstransporten til at være det mest miljøvenlige.





Mærsk Mc-Kinney Møller til åbningen af Operahuset på Holmen i København

MÆRSK MCKINNEY MØLLER

Mærsk McKinney Møller var ældste søn til Hr. skibsreder A. P. Møller og Chastine Estelle Roberta Mc-Kinney Møller. I 1930 tog han realeksamen fra Øregård Gymnasium i Hellerup, hvor han også lærte sin senere hustru Emma Marie Nergaard Rasmussen at kende.

Fra 1. september 1930 til 25. juni 1932 var han ansat i C.K. Hansens Rederier, hvorpå han blev ansat i A. P. Møller-koncernen. Fra april til september 1934 aftjente han sin værnepligt i det daværende 1. Regiment, og vendte derefter, fra den 22. oktober 1934 til den 31. december 1935, tilbage til sin ansættelse i Rederiet, der havde hovedsæde på Kongens Nytorv 8. I perioden januar 1936 til september 1938 var han ansat i rederiet og mæglerfirmaet Hogarth & Sons i London og Glasgow, merchant bank Lazard Brothers & Co. i London samt rederiet L. Martin Cie. i Paris. 1938 blev Møller udnævnt til prokurist i A. P. Møller, og den 30. oktober 1939 udnævntes han til bestyrelsesmedlem i Aktieselskabet selskabet Svendborg. Den 22. maj 1940 blev

Hr. Møller, som han også blev kaldt, blev kendt for begrebet: "Rettidig omhu", som var en markant del af hans personlighed.

han og Fru. Emma Marie Nergaard Rasmussen viet i Taarbæk Kirke. I løbet af de næste par år fik de sammen døtrene Leise Mærsk McKinney Møller, Kirsten Mærsk McKinney Olufsen og Ane Mærsk McKinney Uggle. Sidstnævnte har flere bestyrelsesposter inden for Mærsk koncernen og er udset til at efterfølge sin fader. I stedet påbegyndte han at forbedre rederiets fremtid efter 2. verdenskrigs ophør. I disse år forestod Møller et frasalgs af store dele af tankflåden. Efter krigen satte man på trampfart og gik ind i en større containerfragt i 1971.

I 1947 kom han så tilbage til Danmark og overtog gradvist det daglige ansvar for dele af rederiets aktiviteter, herunder Maersk Line, som begyndte at udvide linjenettet og oprette kontorer ude i verden. Møller overtog ledelsen af A. P. Møller Gruppen ved sin fars død i 1965 og blev formand for diverse bestyrelser i rederierne. Den solide vækst, der kendetegnede virksomhederne i Mærsk-gruppen i 1950'erne og 1960'erne tilskrives Møller, herunder nyudviklingen af forretningsområder som eksempelvis detailhandel, der for alvor tog fart med etableringen af Føtex i 1960. Med IBM

som eneste undtagelse brugte Møller al sin energi på Mærsk koncernens egne virksomheder frem for - som mange andre erhvervsledere - at have mange bestyrelsesposter. Han var i perioden 1970 til 1984 det eneste ikke-amerikanske bestyrelsesmedlem i den amerikanske computervirksomhed.

Mærsk Mc-Kinney Møller trak sig tilbage i 1993 fra den daglige ledelse og overgav alt ansvaret til skibsreder Jess P. Søderberg. Han fortsatte selv endnu nogle år som bestyrelsesformand for rederierne; frem til 2010 som bestyrelsesformand i Maersk Broker, og helt frem til sin død som formand for de magtfulde Almenfonden og Familiefonden, der til sammen ejer over halvdelen af koncernen. I 2003, som 90-årig gik han på pension og var med helt frem til sin død som medindehaver af hele Mærsk koncernen.

A.P. Møller havde et motto "Med rettidig omhu". At gøre tingene ordentligt og til tiden og ikke sjeske med sit arbejde. Mærsk McKinney Møller brugte udtrykket helt frem til sin død hvor han til det sidste var på ugentlige besøg på Esplanaden - Maersk hovedkontor.