DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

Det Danske Petroleums-Aktieselskab

1889
1914

D.D.P.A.

INDUSTRIFORENINGENS BIBLIOTEK

TB 061.5(489) Dan
1914

DANMARKS TEKNISKE VIDENCENTER & BIBLIOTEK
242275
300009461984

TB 061.5(489) dan
1914

1889
1914

JUL. SCHOVELIN

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

1889 ✻ 1. APRIL ✻ 1914

KØBENHAVN MCMXIV

JENSEN & KJELDSKOV

TRYKT SOM MANUSKRIPT

TRYKT HOS NIELSEN & LYDICHE (AXEL SIMMELKIÆR)

INDUSTRIFORENINGENS
-5. APR. 1930
BIBLIOTEK
5215

Den 1. April 1889 traadte „Det Danske Petroleums-Aktieselskab" ud i Livet og kan saaledes i Aar, 1914, fejre sit 25-Aars Jubilæum.

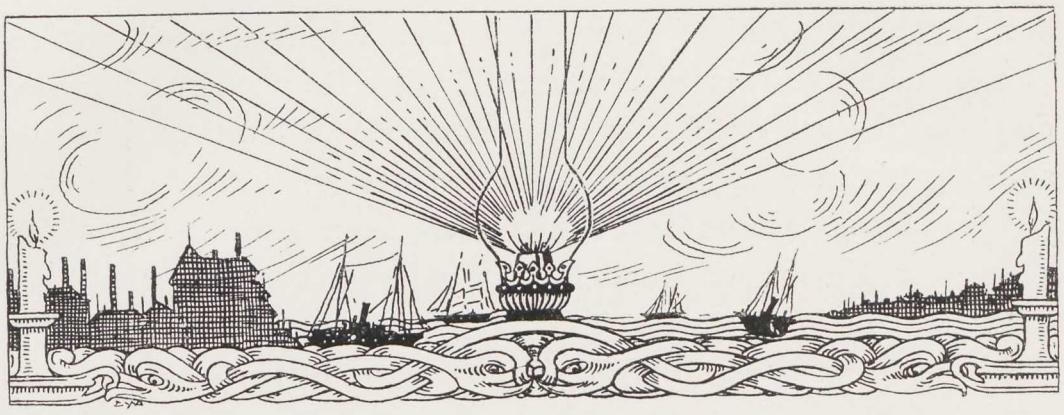
Dette er den ydre Anledning til nærværende lille Værks Tilblivelse. Direktionen har ønsket at faa fæstnet Minderne om Selskabets Stiftere og Stiftelse i Bogform og samtidig i store, ledende Linier faa nedtegnet de ydre Omrids af D. D. P. A.'s hidtidige Virksomhed i Tekst og Billeder. Fremstillingen er tillige formet saaledes, at Foretagendets Indsats i Landets Erhvervsliv er set op imod den almene Baggrund, som Petroleumens Historie danner.

Værket falder derfor naturlig i tvende Afsnit:

I. Blade af Petroleumens Historie (S. 1).

II. Den danske Petroleumshandel og D. D. P. A. (S. 65).

BLADE AF PETROLEUMENS HISTORIE



I

I lever i *Teknikens* Tidsalder — med Kæmpeskridt, med Flyvefart iler Tekniken sejrrigt frem paa alle Omraader. Dens Fane og Løsen er *Lys og Liv.* I deres Forening rummer de tvende Ord den hele Tilværelse.

Lys og *Liv!* Det organiske Livs mest elementære Ytring er *Bevægelse,* og det er just Bevægelsen, den moderne Teknik har skænket Kraft og Hast. I Aartusinder skilte Rum og Tid selv samlevende Mennesker ubarmhjærtig fra hverandre, Stavnen bandt selv uden Lovens Tvang. Endnu i vore Bedsteforældres Dage *rejste* man som i den graa Oldtid: til Søs maatte man taalmodig bie paa Medbør — paa Landjorden kunde selv den Mægtigste komme ud for at maatte give sit Kongerige for en *Hest.* I tre Slægtled er Verden bleven forvandlet: alle Klodens Beboere rystes daglig om mellem hverandre, i Hvermands Livsførelse er Tid bleven Penge. Selv for den Ringeste staar vældige Naturkræfter, Damp og Elektricitet, tjenende til Rede for at slette alle Afstande ud, sluge dem op kilometervis. Af Samtidighed har Tekniken skabt *Sam-Færdsel:*

Jernbaner, Dampskibe, Telegrafer, Telefoner, Automobiler, Aëroplaner, man behøver blot at nævne disse Navne for at forstaa det. Om det saa er *Billederne:* i gamle Dage stod de adstadig stille og ubevægelige for at lade sig andægtig beskue — i vor Tid *bevæger de sig,* og vore Børn undrer sig saare over, at deres Forældre har gidet eller kunnet holde ud at stirre paa et Billede, der uafladelig blev ved at forestille det samme.

Men som det moderne Fremskridt har bragt Liv og Røre Jorden over, har det ogsaa gjort Verden *lysere.* Det Program, man har lagt i Goethes sidste Ord: „mere Lys", er ikke bleven sveget eller svigtet af den Eftertid, til hvis Tærskel den store Tænker lige naaede. Man taler saa meget om *Middelalderens Mørke* og mener dermed den Vankundighed og Overtro, som den Gang beherskede Verden. Men man betænker sjældent, hvor bogstavelig taget hin Tids Mennesker levede i Mørke, og hvorledes dette egentlig fortsatte sig helt op til vore Dage. Helt op til den nulevende Manddoms-Slægts Barneaar har Mennesket mer end sit halve Liv *levet i Mørke.* Dog, den historiske Oldtids Mennesker dvælede til Gengæld i solrige Lande, indsugede Dagen lang Sollød, Glans og lysmættet Luft. Men i Middelalderen og den nyere Tid forskydes strax det kulturskabende Samfundsliv længere mod Nord, helt op til de mørke Lande som vort eget Danmark. Og selv i Syden var det dog i gamle Dage saa, at var Sol gaaet ned, svøbte Natten saa sort et Mulm om Tilværelsen, at den blev som en skummel Sørgehal, hvori hist og her en enkelt Kærtes osende Blus blot gjorde Mørket mere synlig tæt, mere trykkende tydelig. Overalt manglede Hverdagslivet den kunstige Belysning, hvori Nutiden svælger som i en selvfølgelig „Naturnødvendighed". Heroppe i Norden var det naturligvis værst: de korte Vinterdage med deres fattiggraa, udtærede Dagskær, de langsommelige Skumringsstunder, hvori man endnu ikke nænnede at tænde Lys — og

saa de sløvt henglidende Nattetimers endeløse Bælgmørke! Derfor var i hine Tider Fakler altid Fest, luende Farver altid en Fryd, Glæden tændte altid Blus, og selv en Ildebrand havde en vild Dejlighed over sig, der berusede de mørketrætte Sind.

Naturligvis havde ogsaa gamle Dages Rigmand kunstige Belysningsmidler, dog frydede den antike Lampe sikkert Øjet adskilligt mere ved sin yndefulde Form end ved sin Evne til at erstatte Solskin. Og siden hen flammed' der vel Fakler i Ridderens Borg, og i de høje Slotssale lyste Vokskærternes milde og varme Skær — men udenfor de enkelte Stormænds Opholdssteder laa Landet milevidt i Mørke. Et nattungt Mørke, som Fattigmand ikke mægtede, end ikke tænkte paa at sprede, uden ved en sparsom, askedækket Arneglød eller en usselig harpikset Fyrrepind.

Selv saa langt op mod vore Dage som vore Bedsteforældres Tid — i den jævne Borgermands Hus krøb om Aftenen hele Familien sammen om et rundt Bord, hvorpaa lyste et enkelt Spædelys, en enkelt Tællepraas. Og ude paa Gaderne var Tranlampernes Lygteskin kun som forgrædte, røde Øjne, der tungsindigt gloede En i Møde inde fra Mørket.

Endelig ved Aarhundredets Midte kom *Gassen* og kaldte ved sine muntre vifteformige, blaatakkede Flammer Byens Aftenfærdsel og Butiksherlighed til Live. I Hjemmene drev man det derimod stadig ikke videre end til lidt fiffigere Konstruktioner af de gamle Olielamper.

Men lige i Hælene paa Gassen følger *Hjemmebelysningens* største Fremskridt: *Petroleumen.*

Siden og sidst er det *elektriske* Lys kommen til, men medens saavel dette som Gassen er den *offentlige* Belysnings naturlige Virkemidler: paa Torve og i Avenuer, paa Gader og i Butiker, Theatre og Variétéer, Bureaulokaler og Forretningskontorer — saa

er Petroleumens ubestridte Verdensbetydning bleven den: at være *Lysgiveren for de tusinde Hjem.*

„Det kendes paa os som Lysets Børn, at Natten hun er nu omme“ — efter at Mennesket i Tusinder af Aar har levet over Halvdelen af deres Liv i Mulm eller Tusmørke, er i vor Tid det store Vidunder sket: Verden er blevet en Lysets Verden, „Natten hun er nu omme“, Natten har for bestandig tabt sin Mørkemagt.

Selv de Fattigste kan nu med Virkning udtale de guddommelige Ord: „bliv Lys“ — og Lyset tændes klart og festlig i hans lille Vraa.

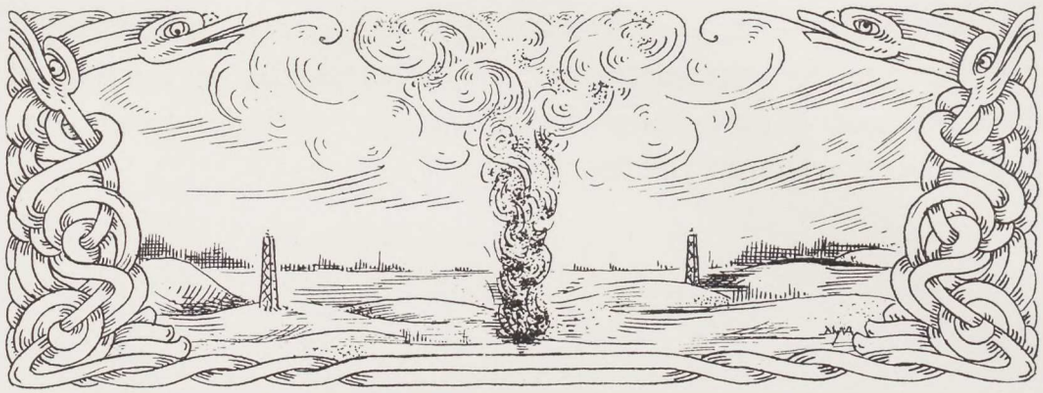
Just i de smaa Hjems Millioner, just her er det da *Petroleumen,* som ved sin Prisbillighed og ukunstlet lette Anvendelighed har virkeliggjort dette Mirakel.

Og ved den af Raapetroleumen afdestillerede *Brændselsolie* drives atter Hundreder af de Maskiner, som frembringer det *elektriske* Lys — dette saa at sige *fødes* mangen god Gang af Stenolien.

Petroleum er saaledes ikke blot *Verdens største Lysgiver.* Den har i den allerseneste Tid faaet endnu en Kæmpeopgave: at *bevæge* Verden.

Af det Raaprodukt, *Stenolien,* hvoraf ved Rensning og Destillation Lyspetroleum udvindes, fremstilles der nu ogsaa Brændselsprodukter, der netop særlig egner sig til at sætte Fremtidens bevægende Kraft, de saakaldte *Motorer* i Gang. Rundt om til Lands og til Søs, hvor Automobilerne suse afsted og Skibene skyder sig røgløse frem, hvor Arbejdsmaskinernes Surren gør den lille Bedrifts Værksted konkurrencedygtig med den store Fabrik — Gang paa Gang og i stedse stigende Grad er det *Stenolien, som driver Værket.*

Lys og Liv — Bevægelse og Belysning — den moderne Tilværelses tvende Grundelementer: i *Petroleumen* indgaar de en af disse „kemiske Forbindelser“, *Valgslægtskaber*, om hvis sejrrige Verdensmagt allerede en Goethe drømte.



II

PETROLEUM betyder Olie, som flyder ud af en Klippe: *petra* = Sten eller Klippe, *oleum* = Olie. I Overensstemmelse hermed taler vi da ogsaa paa Dansk om „Stenolie“.

I den klassiske Oldtid var Petroleum kendt under Navn af *Nafta,* et Navn, som endnu stadig anvendes i Rusland for Raapetroleum. „Nafta“ stammer fra det persiske eller mediske Ord *nafara,* som betyder: „udsvede“.

I Modsætning til de fede Olier, hvis karakteristiske Bestanddele er forskellige Glycerider og som faas af nulevende Dyr og Planter, er Raapetroleum en Mineralolie, der væsentligst bestaar af Kulbrinter og hvis Fremstilling er besørget af Naturen selv. Den forefindes i store, underjordiske, oftest dybtliggende Hulrum, der sædvanligvis tillige indeholder Saltvand og forskellige luftformige Kulbrinter, som er sammenpressede under stærkt Tryk. Udvindingen sker da ved, at man fører en Boring ned til disse Hulrum. Rammer denne Boring Luftlaget, faar man først en stærk Udstrømning af brændbare Luftarter, hvorefter Olien maa oppum-

pes. Men træffer Borehullet selve Olielaget, vil den i Hulrummet sammentrykkede Luft med stor Styrke drive Olien ud som et vældigt Vandspring. Ved en Boring i Kaukasus 1883 gav Naftakilden ved Druzba en Oliestraale paa indtil 90 Meters Højde og udsendte 80,000 Centner Mineralolie i Døgnet.

Mineralolier forekommer over hele Jorden i de mest forskellige geologiske Formationer, baade forholdsvis unge og meget gamle. Men i alle Tilfælde synes de at skylde en uddød Dyre- og Planteverden deres Tilblivelse. Et af Verdens betydeligste Oliedistrikter ligger i de Nordamerikanske Fristater, hvor det strækker sig fra Pennsylvaniens Vestgrænse i nordøstlig Retning tværsigennem den nævnte Stat og den vestlige Del af Staten New-York; men ogsaa i Virginia, Ohio, Kentucky, Texas og Kalifornien findes der Stenolie. I Canada og Mexiko er der ligeledes en uudtømmelig Rigdom af Raapetroleum — ligesom den ogsaa forekommer i forskellige sydamerikanske Stater (Argentina, Venezuela). Dernæst rummer Kaukasus et vældigt Olie-Territorium, særlig paa Halvøen Apskeron ved Baku, men ogsaa i selve Rusland, i Galizien og Rumænien er der righoldige Kilder. I Asien er navnlig den saakaldte Birmaolie berømt, dog ogsaa paa Borneo, i Kina og Japan findes der Stenolie i Mængde.

Omtrent siden 1860 gøres denne Naturolie til Genstand for en storslaaet industriel Udvikling og Bearbejdelse. Forinden har den i Aartusinder henligget som en død Skat i Jordens Indre. Først da man for to Menneskealdre siden gav sig til rationelt at brøndbore efter den som efter Vand opdagede man, hvilken Overflod af dette værdifulde Substans, Jorden bar i sit Skød.

Men er saaledes den regelmæssige Brug af Petroleum i Belysnings-Øjemed en urmoderne Fremtoning, saa er selve *Stenolien* som saadan oldtidskendt — kun har dens Forekomst stedse haft en sporadisk og tilfældig Karakter: den er i forholdsvis ringe

Mængde sivet ud af porøs Klippegrund eller flydt oven paa Søer, maaske en enkelt Gang sprudlet frem som et egentligt Kildevæld, men aldrig traadt saaledes stadig og regelmæssig frem, at den ret har fanget Opmærksomheden, endsige afgørende røbet den Jordens Rigdom, som dens Tilstedekomst bar Vidnesbyrd om.

Og kom saa endelig Raapetroleum frem for Dagens Lys, var den hverken tiltalende at skue eller lugte. Stenolie er en brunlig Vædske med grønlig og blaalig Fluorescens og udsender som oftest en ubehagelig Lugt. For at dens værdifulde Egenskaber kan komme til at udfolde sig, kræves der en Destillation, overhovedet en teknisk Behandling, som laa tidligere Tiders Bevidsthed fjærn.

Man har derfor, som alt nævnt, vel kendt Stenolie saa langt tilbage som helt oppe i den graa Old men uden at kunne vurdere den. Dens Antændelighed har vel nok sine Steder, saaledes utvivlsomt i det gamle Persien, ladet den spille en Rolle i visse religiøse Ceremonier, men maaske har netop dette ogsaa bidraget sit til, at Oliens rette Brug blev omhyggelig hemmeligholdt. Iøvrigt ved man, at man i Oldpersien ogsaa havde en flygtig, lysfarvet og øjensynlig fra Naturens Haand forholdsvis ren Slags Nafta eller Raapetroleum, som blev brugt til at beskytte visse Metaller mod Luftens Indvirkning. — Herodot beskriver Aar 450 før Christi Fødsel en Oliekilde i Arderrica og en Oliefontæne paa Øen Zante: Perserne, fortalte han, kaldte denne Olie for *Rhadinance* — „den var mørk og udsendte en stram Lugt".

Dioscorides og Plinius omtaler en siciliansk Olie fra Agrigent, der kunde benyttes som Belysningsvædske. Og Plutarch fortæller om en af Alexander den Stores Ledsagere, som paa Bankerne ved Oxusfloden opdagede en Vædske, der havde „den naturlige Olies Glans og Fedme".

Naar Mineralolie udsættes for Luftens Paavirkning og derved først bliver tjæreagtig og siden fast, opstaar den saakaldte *Jordbeg*,

en blød, brunsort, tjærelugtende Masse, der er let antændelig og brænder med en stærkt lysende og sodende Flamme. Det er navnlig denne Jordbeg, der i Bjergegne forekommer hyppig, gennemtrængende porøse Stenarter, som var kendt af de Gamle — Grækerne kaldte den ἄσφαλτος (heraf Asfalt) og Romerne *bitumen*, og disse Navne blev da anvendte i Flæng baade for den rigtige Asfalt og for Petroleum.

I Biblen hentydes der ofte til Petroleum og Jordbeg. I 1. Mosebog 14. Kap. 10. Vers hedder det, at Siddims Dal var fuld af Jordbegsgruber, og Ordet Jordbeg er i den latinske Bibeloversættelse gengivet ved det romerske Ord *bitumen*. Ved Omtalen af Babelstaarnets Bygning i samme Bog nævnes det, at de brugte *Jordbeg* i Stedet for Kalk. I Jobs Bog tales der om Floder af Olie, der strømmer ud af Klippen, og om Ordet *Salt* i det ny Testamente er der fremsat den geniale Gisning, at det i Flæng bruges om almindeligt Salt og om *bitumen:* tales der om Saltet, som har tabt sin Kraft, skulde der altsaa herefter tænkes paa den af Petroleum dannede Asfalt, som udelukkende er god til „at trædes under Menneskers Fødder".

Ogsaa Herodot omtaler, at *bitumen* blev brugt i Stedet for Kalk ved Opførelsen af Babylons Mure, og han meddeler udtrykkelig, at af Kildevældet ved Arderrica blev der udvundet tre forskellige Produkter, nemlig Asfalt, Salt og Olie.

Historien tager nu et langt Spring, inden Petroleum igen findes omtalt. Det er den berømte Rejsende, Marco Polo, som i Slutningen af det 13. Aarhundrede i en Beskrivelse af Baku-Egnen omtaler en Fontæne, som giver Olie i ladningevis, og denne Olie duede ikke til Føde, men vel til at brænde og til at indgnide Kamelerne med, naar de havde Skab.

I de følgende Aarhundreder er det kun faa og svage Spor, som Forekomsten af Petroleum har sat sig: i nogle Rejsebeskrivelser

fra Birma og Persien og i en Omtale 1750 af Øen Barbados — den saakaldte Barbados Tjære var fremstillet af Raapetroleum og brugtes ligesom den tilsvarende Quirinus Olie (1436) i Bajern som Helbredelsesmidler — nu for Mennesker som fordum for Kameler!

Anvendelse af Mineralolie i *Medicinens* Tjeneste var da ogsaa i Nordamerika den oprindelige, og helt op til forrige Aarhundrede den eneste. Af Beretninger fra det nordvestlige Pennsylvanien vidste man allerede i det 18. Aarhundrede, at der paa Floder, Bække og Søer i Allegheny-Dalen ofte flød en lettere olieagtig Vædske, og Indianerne havde allerede for deres Vedkommende længe forinden gjort den Iagttagelse, at dette Stof var let antændelig, men iøvrigt ved Indgnidning havde en lægende Virkning. Det blev derfor bragt i Handelen som Medicin til udvortes Brug og efter Seneca-Søen, hvor den fandtes i Mængde, blev den kaldet „Seneca-Olie".

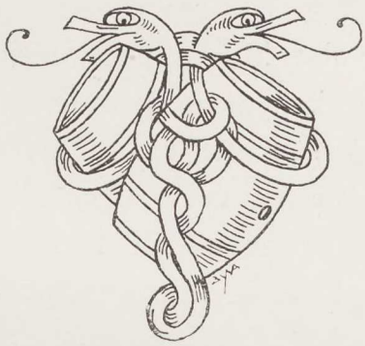
Denne „*Rock-Oil*" opdagede man paany i det 19. Aarhundrede ved at bore efter Saltkilder, thi ikke alene i Pennsylvanien, men ogsaa i Kentucky og Ohio kom der ofte med Saltvandet en brungrøn, ildelugtende Vædske frem. I Slutningen af Fyrrerne fandt en Apoteker, Samuel M. Kier i Tarentum, ikke langt fra Pittsburg, saa store Mængder af denne Rock-Oil i sine Saltkilder, at han ærgerlig gav sig til at spekulere paa, om der dog ikke paa en eller anden Maade skulde kunde gøres en Forretning ud af dette Stof. Paa ægte amerikansk Vis fandt han da paa at sælge sin Petroleum som Patentmedicin. Han kom den paa Halvpotflasker og indsvøbte hver Flaske i et Cirkulære, der i en markskrigersk Tone reklamerede for Flaskens Indhold af »*American Medicinal Oil*«, som ifølge talrige og troværdige Vidnesbyrd ej alene skulde kunne kurere Halspine og Leverlidelser, men ogsaa var et ufejlbarligt Middel mod — Kolera og Svindsot!

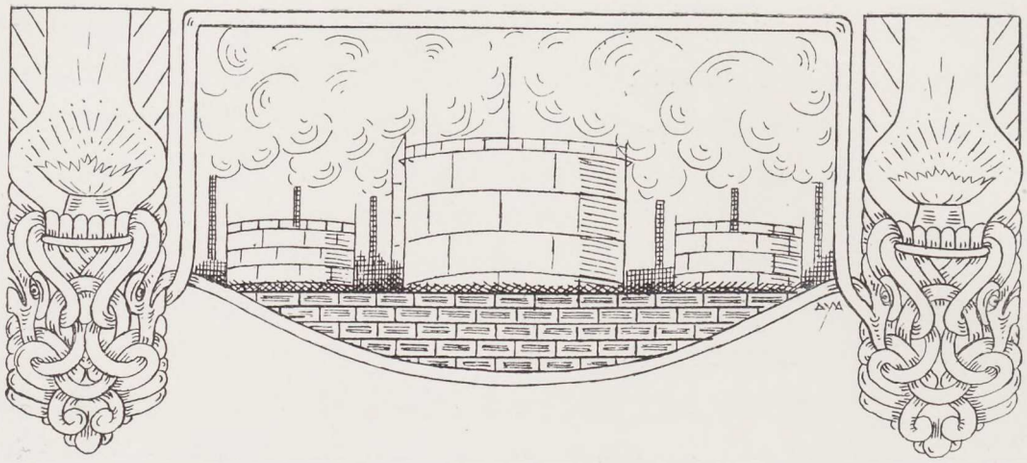
Men hvor meget han end solgte, saa forslog det ikke, en saa-

dan Overflod af Petroleum bragte til hans Fortvivlelse hans Saltkilder ham. Han prøvede derfor paa at lade Olien destillere, og derved lykkedes det ham da at fremstille „et lyst, vinfarvet Destillat“, der kunde bruges til Belysningsvædske i Olielamper, medens den Rest, der blev tilbage, kunde anvendes til Rensning af Uld.

Dermed var Opdagelsen gjort: Verden havde faaet en ny Lysgiver til Normalbrug i Hjemmene.

Men foreløbig fik den kun rent *lokal* Betydning, der skulde endnu hengaa en Tid, inden det ny Belysningsmiddel virkelig *slog an,* endsige fangede Verdens Opmærksomhed.





III

DET er det 19. Aarhundredes uvisnelige Hæder i Menneskehedens Historie at aabne den *Teknikens Tidsalder*, hvori vi nu lever. I Aartusinder forinden er der vel ogsaa nu og da, omend med forbløffende lange Mellemrum, gjort betydningsfulde Opdagelser og sindrige Opfindelser. Men altid har de haft Tilfældighedens Karakter, det har været spontane Udbrud af den Menneskeaandens Genialitet, der kun kommer til Udfoldelse hos enkelte Særindivider, dem man nu kalder Overmennesker, eller som Carlyle benævnede dem: „Menneskehedens Heroer". Og selv naar en af disse greb med Mestermyndighed i den dunkle Naturs store Æolsharpe, saa gav Strengene kun saare sjelden den rette Genlyd i Samtiden. Det skortede paa Forstaaelsens Sangbund. I fornem Fjernhed fra Døgnlivets Vandel og Færd sad Astrologen ved sin Kikkert, Alkymisten ved sine Retorter, siden hen Videnskabsmanden i sit Laboratorium eller i sit Studerekammer og syslede med sine Problemer, som vedkom de ikke den Verden, der larmede udenfor.

Men i det 19. Aarhundrede tog *det tekniske Fremskridt* Videnskaben rent umiddelbar i sin Tjeneste, førte den fra de stille Stuer ud i Mark og Skov, op paa Bjergenes Tinder, ned i Minernes underjordiske Skakter — lærte Videnskaben i Stedet for farveblege Gobeliner til Udsmykning af de Stores Sale at væve selve Livets brogede Væv.

Vor Tid har sat Opfindsomheden, Opdagerkunsten i *System*. Et for Et tages de tekniske Problemer *systematisk* op til Løsning, og er de en Gang sat paa Dagsordenen, gaar de ikke ud deraf, før Løsningen er funden.

I Aartusinder holdt man det for umuligt, at Mennesket kunde komme til at flyve; vor egen Fader Holberg spottede over den blotte Tanke. Kun Gale beskæftigede sig med Problemet, og naar Leonardo da Vinci syslede dermed, skete det kun i sky Løndom — og kunde overhovedet kun af ham fattes som en Mulighed, fordi han maaske er Verdens største Geni. Men hvad der var Geniets Særmærke og Forret: at ville det umulige, altsaa til en Begyndelse at holde det umulige for muligt, er just i Løbet af det 19. Aarhundrede blevet Hvermands-Sag. Barnets Eventyrtro har faaet Virkeligheds-Skikkelse. En skønne Dag tog man Flyveproblemet op med den af Aarhundredets Aand skabte Sejrstryghed, tog det op fra to Sider paa en Gang: søgte dels at skabe et styrbart Luftskib, dels Flyvemaskinen — og naaede Maalet, fordi man netop arbejdede systematisk, Led for Led, saa at Talentet og Fliden kunde erstatte Geniet.

Dette sidste har vi Nulevende alle set foregaa for vore Øjne. Og naar det oven i Købet i forbausende ringe Grad har imponeret os, er det fordi vi nu en Gang har vænnet os til, at det tekniske Fremskridt stiller sig til Rede for os, naar og hvor vi har Brug for det. Men er vor trygge Tro herpaa egentlig vor Tids største Mærkelighed, hvor meget mærkeligere er det da ikke, at

for tvende Menneskealdre siden, paa et Tidspunkt, da Jordklodens uhyre Rigdom af Petroleum var Menneskeheden ukendt, belavede man sig i hele den civiliserede Verden uden videre paa, at der en skønne Dag i en nær Fremtid dog fornuftigvis maatte findes Petroleum eller en anden lignende Belysningsvædske i ønskelig Overflod. Det 19. Aarhundredes Aand, vor Tids Aand, som i vore Dage modtager Meddelelsen om selv de mest vidunderlige Opfindelser, de mest epokegørende Opdagelser som noget selvfølgeligt eller dog som noget længst anet, der sikkert en Gang maatte komme — den gav sig netop i Halvtredserne sit *første* haandgribelige Udtryk i den støtte Forventning, som raadede i vide Kredse om, at nu maatte man da snart opfinde en eller anden Maade, hvorpaa man kunde fremstille Petroleum eller en lignende Belysningsvædske til Brug i Lamper, *eller* ogsaa maatte man ligefrem „opdage" Petroleumslejer et eller andet Sted i Verden, ligesom man for faa Aar siden havde fundet Kaliforniens og Australiens rige Guldaarer.

Utaalmodigheden efter, at der paa en eller anden Maade skulde „ske" noget i den ene eller anden Henseende, var saa meget større som *Trangen* var overvældende: der *maatte* i en ikke for fjern Fremtid skaffes Erstatning for den dyriske Olie, som man hidtil havde udvundet af Sødyr, navnlig Hvaler (Tran), saa vist som Hvalfangsten ganske havde tabt gamle Dages Betydning og en af Verdens vigtigste Forsyningskilder dermed var i Færd med at udtørre.

Allerede i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede havde derfor ogsaa den europæiske Videnskab beskæftiget sig indgaaende med Problemet om af mineralske Olier at fremstille et brugbart Belysningsmateriale. Allerede i 1814 var Tanken bleven udkastet, af de Witt Clinton og i Trediverne blev den teoretiske Løsning gennemført af den tyske Kemiker Reichenbach. Navnlig blev det

dog Franskmanden Selligue's Fortjeneste for Alvor at trænge til Bunds i Stenoliens Væsen.

Selligue kunde som Medlem af det franske Akademi i hvert af Aarene fra 1834 til 1848 overraske sine lærde Kolleger med en ny Opdagelse paa dette Omraade. Han havde netop eksperimenteret med forskellige Mineralolier og det lykkedes ham herved efterhaanden af Petroleum at udvinde Lysolie, Lysgas, Smøreolie, Farver, Tjærer, Paraffin og forskellige Kurmidler til udvortes Brug.

I Skotland havde man allerede før 1850 fremstillet Raapetroleum af bituminøse Kul. Der forefindes nemlig mange Steder i Skotland en Art Skifer, saakaldet Brandskifer, som indeholder Asfalt og ved tør Destillation afgiver en saakaldet „Brandolie". Denne var det ogsaa lykkedes efterhaanden at raffinere og anvende i særlige, dertil konstruerede Lamper.

Disse skotske Skifer blev i Begyndelsen af Halvtredserne importerede af Joshua Merrill i Waltham, Massachusetts, til en Pris af 20 à 25 £ Td., og deraf lod han fremstille et Produkt, som han kaldte *Kerosin*. Han fik Efterlignere, og i Tredserne fandtes der rundt om i de forenede Stater ikke helt faa Raffinaderier, som arbejdede paa Fremstillingen af en Belysningsvædske til Lamper, men uden at kunne finde Raastof i fornøden Mængde og til overkommelig Pris. Stødet hertil blev ogsaa givet ved Young's bekendte Forsøg paa at udvinde Paraffin og Paraffinolie af Kul, men som det senere viste sig lettere at fremstille ved brudt Destillation af Raapetroleum, navnlig den amerikanske Ohio-Olie.

Merrill var en af Petroleumsraffineringens Pionerer. Den af ham fremstillede »*Kerosin*« lod han med utrættelig Iver undersøge og analysere af Fagmænd for paa denne Vis at finde Antydninger, der kunde hjælpe til at opspore naturlige Fund af Raapetroleum et eller andet Sted i Nordamerika.

Derom drejede sig overhovedet i 50erne rundt om i Unionen

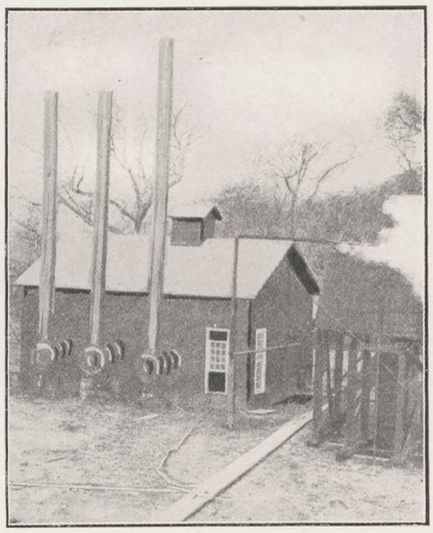
en Mængde Menneskers stadige Tanker: skulde det være muligt paa en eller anden Maade at finde Raastoffet til en mineralsk Lampe-Olie i saa stor Mængde, at Fremstillingen blev tilstrækkelig billig.

I Aaret 1854 blev der forevist en Advokat i New-York, Mr. George H. Bissell, en Flaske Rock-Oil i et Laboratorium, hvor han tilfældigvis var i Besøg. Olien stammede fra det nordvestlige Pennsylvanien, Egnen ved Titusville, og den blev vist ham som en Kuriositet, idet den paagældende Kemiker gjorde den Bemærkning, at denne Vædske efter hans Mening mindst var lige saa god til Fremstilling af Lampeolie som Kul. Det slog straks ned i Bissell, at man her stod overfor Løsningen af Datidens Lysproblem: det gjaldt nu blot om at faa hastigt og tilforladeligt undersøgt, om det paagældende Stof var til Stede i nogenlunde rigelig Mængde. Han dannede derfor det *første* Petroleumsselskab: »*The Pennsylvania Rock-Oil Company*« 1854 og lod dette forpagte det Areal, hvorfra man havde faaet den nys nævnte Olieprøve. Om selve denne lod han den berømte Professor Silliman udtale sig, og da denne berømte Fagmands Erklæring blev offentliggjort, vakte den stor Opsigt. Den lød hverken paa mer eller mindre end, at denne Rock-Oil ved simpel Destillation lod sig udnytte helt og holdent, idet man heraf kunde uddrage ikke alene et fortræffeligt Belysningsstof, men ogsaa Gas, Paraffin og Smøreolie.

Det varede imidlertid endnu nogle Aar, inden det lykkedes Selskabet at kunne give saadanne Anvisninger ude paa deres Besiddelser ved Titusville, at der paa Grundlag deraf kunde finde systematiske Boringer Sted. Til at foretage disse havde man antaget en vis Oberst E. Drake, en fyrretyveaarig Mand, der hidtil havde tilbragt sin Tid som Kommis, Speditør og Jernbanekontrollør og altsaa ingenlunde paa Forhaand skulde synes særlig egnet til Udførelsen af det paagældende Hverv. Men som det rigtig er ble-

vet sagt, han havde Pionerblodet og den værdifuldeste af alle Egenskaber i en Sammenhæng som nærværende: en utæmmelig Haardnakkethed, naar han havde sat sig i Hovedet at ville gennemføre en eller anden Ting.

I Begyndelsen stillede der sig hundrede Vanskeligheder i Vejen, saa at hans første Forsøg blev fuldstændig til Latter. Titusville viste sig at være et helt Vildnis, som laa ganske udenfor de almindelige Færdselsveje og kun var beboet af Brændehuggere. Den laa ved Oil-Creek, 14 Mil nord for Allegheny-Floden, og den eneste Forbindelse med Staden Erie dannedes af en Postvogn. Det var derfor aldeles umuligt at finde øvede Haandværkere og Brøndborere i Nærheden af de Steder, hvor man mente at burde bore, og baade Arbejdskræfter og Værktøj maatte altsaa møjsommelig hentes milevidt derfra.

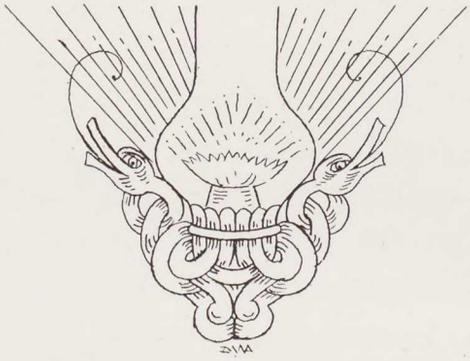


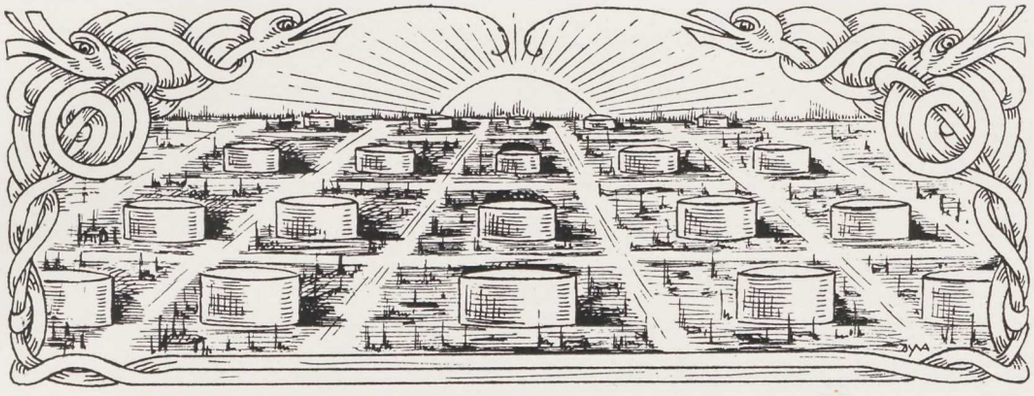
Pumpestation.

Indtrædelsen af Vinteren 1858 afbrød foreløbig alt Arbejde, og utaalmodig ventede Drake paa Foraarets Komme. Men saa snart det vaarede, lejede han Hest og Vogn og kørte 100 Mil over Land til de ovenfor omtalte Saltkilder, som Kier havde ladet bore ved Tarentum. Herfra fik han endelig øvede Brøndborere med tilbage — og i August 1859 kunde han overraske Verden med at meddele, at han som Førstemand den 29. s. M. havde aabnet en Petroleumskilde ved artesisk Boring. Den følgende Dag blev en Pumpe sat i Virksomhed og 25 Fade Petroleum bragt frem for Dagens Lys.

I hvor høj Grad denne „Opdagelse“ eller Bedrift kom i rette Tid, fremgaar af det ovenfor skildrede. Trangen til det ny Belys-

ningsstof var vokset til en formelig Hunger, med Petroleumsraffineringens tekniske Proces var man paa Forhaand fuldt fortrolig — og endelig forelaa der en Mængde nye Konstruktioner af gode Petroleumslamper. Alt var saaledes som lagt til Rette for den ny Lysgivers sejrrige Verdensindtog.





IV

EFTERRETNINGEN om Oberst Drakes Oliefund udbredte sig med Lynets Hast og greb Nordamerika som en Feber. Det blev Kaliforniens første Guldgraverdage om igen: atter bruste frem den vilde Jagt efter den store Lykkechance. I Staterne Pennsylvaniens og New-Yorks øde og ensomme Bjærgdale begyndte der at udfolde sig et saadant Liv og Røre, at der i Løbet af kort Tid ej alene opstod Mængder af Menneske-Boliger, ja store Byer, men ogsaa alle den moderne Civilisations Indretninger og Institutioner fra Skoler og Theatre til Bladtrykkerier og Telegrafstationer. Thi til den store Skare, der strømmede did for at bore efter Olie, sluttede sig ganske naturlig en endnu større Skare, der søgte Fortjeneste ved at forsyne hine med Livets forskellige Fornødenheder: Klæder, Fødemidler, Bekvemmeligheder, Værktøj osv.

Det varede da ikke heller længe, før der saa at sige fandtes Borehuller overalt, ikke alene i Dalene, men ogsaa paa de tilstødende Højder. Ofte behøvede man ikke en Gang at pumpe, da Petroleumen ved eget Tryk vældede frem af Jorden. Enkelte

Kilder gav 2 à 3000 Tdr. om Dagen. I Midten af Treserne kunde man berette om Petroleumsdistrikter, hvori der Maaned ud og Maaned ind blev boret 100 ny Kilder, og allerede da havde i hine Egne 60,000 ny Mennesker fundet Arbejde og Eksistens.

Paa dette Tidspunkt gav da ogsaa Olieboringen gennemgaaende glimrende Fortjeneste. Var det ikke blotte Eventyrere, men Mænd med Kapital og Forretningskendskab, der kom did, lykkedes det dem mangen Gang at tjene op til 100 %, ja længe regnede man endog, at naar en Kilde ikke i 6 Maaneder havde indbragt hele Anlægskapitalen og derefter kunde give en klækkelig Indtægt, havde det været en uheldig Spekulation

I Virkeligheden maatte efterhaanden adskillige Kilder opgives som urentable. Ti Aar efter Drakes Opdagelse fandtes der i det nordamerikanske Petroleumsdistrikt 1186 Kilder, men medens deraf de 836 i Gennemsnit gav ca. 30 Tdr. om Dagen, gav 200 under 5 Tdr. og 150 under 2 Tdr. Drake-Kilden Nr. 1 producerede 12 Tdr. om Dagen. Af de i dette Tidsrum foretagne ca. 5600 Boringer havde ca. 4400 slet ikke givet noget Resultat eller blot aabnet Petroleumskilder, som det ikke kunde betale sig at bearbejde.

En af de største Vanskeligheder, der til en Begyndelse skulde overvindes, var at faa denne flydende, voluminøse og ildelugtende Vare, som ifølge sin Natur gjorde alle Befordringsmidler (Tønder, Vogne, Skibe) uskikkede til anden Brug, bragt frem til Afsætningsstederne. Man maa stadig erindre, at Drakes Petroleumsfund var sket i en ensom, fjærntliggende Krog af Pennsylvanien, hvor der den Gang (1859) hverken fandtes Vej eller Sti. Drake-Kilden laa 30 à 80 Mil borte fra Pennsylvania- og Erie-Banens nærmeste Stationer. Petroleumen maatte derfor transporteres pr. Axe fra Titusville Nord paa til Corry og Erie eller sejles mod Syd ned ad Oil Creek- og Allegheny-Floden til Pittsburg. Oil Creek var imidlertid kun en lille Bjærgflod, hvorpaa Sejladsen var meget vanskelig.

Naturlig Petroleumskilde i Brand.

Man maatte for efterhaanden at faa opsamlet en tilstrækkelig Vandmængde opkaste Jorddæmninger, disse blev derefter af og til, alle paa een Gang, gennemstukne paa et givet Signal — saa var der 2 à 3 Timer tilstrækkelig Vand til Flodfarten, og i Almindelighed laa derfor en hel lille Flotille af Lægterbaade og afventede dette gunstige Øjeblik. I Regntiden kunde der paa denne Maade sejles 2 Gange om Ugen, men ellers kun om Fredagen. Saa snart Signalet til Affart blev givet, opstod der under disse Omstændigheder en saadan Trængsel, Forvirring og Ophidselse, at mangen Gang store Dele af de kostbare Ladninger gik tabt, saa meget mere som Baadene i Reglen var overlastede og laa tæt sammenstuvede.

Da Benyttelsen af Vandvejen herved blev særdeles vanskelig og omstændelig, kom Befordringen med Vogne til at spille den største Rolle. Men selvfølgelig var denne endnu dyrere og i mange Maader ikke mindre besværlig. De i Hast nyanlagte Veje var ved slet Vejr bundløse, ja ofte ligefrem ikke til at komme igennem. Stundom sad, bogstavelig talt, en hel Mil lang Vogn efter Vogn saa fast i Dynd og Snavs, at de ligefrem maatte graves ud deraf. Derfor skete det hyppig, at Kuskene for at komme videre ikke tog i Betænkning at lette Læsset ved at kaste en Del af Tønderne bort — Tønder, hvis Indhold tit kostede 5 à 8 $.

En Samtidig berettede herom: „De stakkels Trækdyr, Æslerne, blev mishandlede paa det afskyeligste; mange Gange styrtede de udmattede om af Overanstrængelse og døde en elendig Død. Fragtfolkene var saa overbeviste om deres Uundværlighed, at deres Uforskammethed og Fordringsfuldhed ikke kendte nogen Grænse. Ikke blot tog de en Takst af 2—4 $ pr. Td., saa at Transportomkostningerne hurtig kom til at overstige Produktionsomkostningerne, men desuden forlangte de Ekstrabetaling, hver Gang Vejene var slette, hvad der naturligvis stadig gav Anledning til overdrevne For-

En boret Petroleumskilde i Udbrud.

dringer: de forlangte Tillægstakst for hvert Hul, som Vognen sad fast i, og sank den helt ned til over Hjulene i Snavset, forlangte de det dobbelte. Jeg sendte 4000 Tdr. ugentlig og maatte betale indtil 4 $ pr. Fad — for de smaa Petroleumsejere gaves der slet ingen anden Udvej end helt og holdent at føje sig efter Fragtmændenes Fordringer. De vidste fuldt vel, at ellers kunde Producenterne simpelthen ikke blive af med deres Olie, og dette benyttede de sig af med den størst mulige Ugenerthed".

Ganske naturlig maatte denne Tilstand stimulere den amerikanske Opfindsomhed. Allerede i Aaret 1860 havde en General Karns udkastet den Tanke at lede Petroleumen gennem Rør. Denne Ide blev dog først praktisk anvendelig, da Hutchinson havde opfundet sin Trykpumpe. En vis Burrow anlagde vel en Rørledning (en saakaldet *pipe-line*) fra Densmore-Kilden til sit Raffinaderi, en Strækning paa 1000 Fod, men Terrænet skraanede nedefter hele Vejen, saa at Petroleumen kunde løbe af sig selv. Den derefter af Hutchinson anlagte Pumpe-Ledning paa 2½ Mil blev derimod et forfejlet Eksperiment, men Grunden hertil var, at Rørene viste sig utætte, da de var fremstillede af Støbejærn og loddede sammen med Bly. Først to Aar efter, i 1865, løste van Sycle i Titusville Problemet, idet han erstattede Støbejærnsrørene med valsede Jærnrør og skruede dem sammen. Hans Ledning var 4½ Mil lang.

Selv beretter han herom: „Da jeg for mine Venner og Kammerater udviklede den Plan at lægge et milelangt Rør fra Kilden over Høje og Dale til Raffinaderierne, blev jeg til almindelig Spot og Latter. Man ansaa mig for en Slags Münchhausen, og ved de daglige Maaltider i Hotellet blev jeg stadig drillet med den Bemærkning, at jeg nok vilde „lægge et Oliebælte omkring Jorden". Tilsidst blev jeg ked heraf og sluttede mig inde hos mig selv for uforstyrret at kunne arbejde paa min Plan.

Jeg kom da til det Resultat, at Anlæget vilde blive meget kostbart og sikkert helt vilde sluge de 100,000 $, som jeg da kunde disponere over. Jeg besluttede mig imidlertid til alligevel at begynde Foretagendet i Juni 1865, og i November lod jeg den første Petroleum løbe gennem den ny Ledning. Det blev en glimrende Succès. Anlæget fungerede fejlfrit og ikke en Draabe gik tabt. Som jeg havde forudsagt, løb Petroleumen baade op ad Bjærge og ned ad Bjærge, uden at jeg dertil behøvede mere end 4 Pumper — og jeg fandt endda hurtig ud af, at kun den ene af disse var nødvendig."

Van Sycle blev senere, som saa mange andre Opfindere, bedraget for Frugterne af sit Arbejde og døde i stor Armod. Men paa en saa afgørende Maade havde han ført Beviset for sin Plans Rigtighed, at Distriktets Fragtmænd hurtig begreb, hvilket Dødsstød deres hidtidige Forretning vilde faa. De veg derfor heller ikke tilbage for noget Middel til at forhindre Rørledningssystemet fra at finde Efterligning. De vedtog ikke at ville arbejde for Nogen, som benyttede en saadan *pipe-line;* de kørte med deres svære Lastvogne paa langs af Rørene for at faa dem knust, ja borede endog Huller i dem og antændte den udstrømmende Petroleum. Men van Sycle fik ikke alene bygget den første *pine-line,* han fik ogsaa inden sin Ruin skabt effektiv Sikkerhed for sin Opfindelses praktiske Gennemførlighed, lige saavel i Retning af Retssikkerhed som i Henseende til den tekniske Side af Sagen. Han engagerede et Privatpoliti af 25 haandfaste og uforfærdede Mænd, som han bevæbnede med Geværer, og disse patrouillerede stadig Dag og Nat langs hans *pipe-lines* med bestemt Ordre til at skyde Enhver ned, som forsøgte paa at skade Rørene. Ved denne energiske Handlemaade fik han saa hurtig og fuldstændig Bugt med Fragtmændenes *Sabotage,* at der ikke siden hen blev gjort noget Forsøg paa at ødelægge Ledningerne.

Disse vrimlede nu frem, og i Løbet af kort Tid havde i Olie-Distriktet alle de lokale Raffinaderier af Betydning hver sin Rørforbindelse med Kilderne.

Imidlertid var der ogsaa sket en anden gennemgribende Forbedring i Transportforholdene: Olie-Distriktet havde faaet *Jærnvejs*-Forbindelse med den øvrige Union. I Slutningen af 1862 blev

En Rørledning (pipe-line).

en Gren af *Atlantic and Great Western Railway* ført ind til Petroleums-Egnene, senere blev *Allegheny-Valley Railway* ført fra Oil City ved Mundingen af Oil Creek til Pittsburg, og efterhaanden som der saaledes blev stukken Jærnbanelinier ned til og igennem Distriktet, blev der samtidig bygget et stort Antal smalsporede Fødebaner for disse.

Endnu i Begyndelsen af 1862 var, som det træffende er blevet sagt, selv den rigeste Oliekilde for sin Ejer kun en „hvid Ele-

fant", altsaa en Besiddelse, der netop paa Grund af sin Sjældenhed og Kostbarhed var saa godt som umulig at udnytte. Hvad hjalp det, at der ud fra Ens Jord daglig strømmede en Overflod af Olie, naar man ikke straks kunde afsætte den — og hertil gaves der intet Hjælpemiddel, hverken Markeder, Mæglere eller Børser, ja ikke en Gang Telegraf eller regelmæssig Postforbindelse. Kilde-Ejeren maatte sidde stille og vente, indtil han blev opsøgt af Køberne — Repræsentanter for Raffinaderierne eller for Raaolie-Eksportørerne fra New-York. Naar Vejene var farbare, kom de ridende fra Kilde til Kilde og sluttede Leveringskontrakter med hver Enkelt, og jo vanskeligere det var for dem at skaffe Tønder, Baade og Vogne, desto lavere blev Prisen. Men i Løbet af faa Aar blev alt dette fuldstændig forvandlet. Jærnbanerne førte en Hær af Købere med sig, og saa at sige enhver Banestation i Distriktet blev snart en lille Petroleums-Børs*). Og endnu lettere blev Olien sælgelig, da de saakaldte *pipe-line certificates* blev skabte.

Oprindelig var Rørledningen kun det enkelte Raffinaderis eller Olie-Ejerens Privatejendom, men efterhaanden dannede der sig Transportselskaber, der forbandt de forskellige Rørledninger med hverandre og byggede Stamledninger *(trunk-lines)* lige fra Kilderne til Jærnbanestationerne, hvor der blev oprettet vældige Beholdere *(tanks)*. Skulde disse Rørledningsforetagender, hvoraf der hurtig kom en Mængde, som konkurrerede indbyrdes, holdes i stadig og regelmæssig Drift, maatte de sørge for uafbrudt at blive forsynet med Petroleum. De kom derved ind paa selv at købe Raaolien og sælge den igen til Raffinaderierne. Rørledningsejerne blev saaledes efterhaanden Engroshandlere i Raaolie. Kildeejerne fik herigennem Lejlighed til naar som helst at kunne sælge deres Petroleum. Naar deres egen Tank var pumpet fuld, meddelte de simpelthen Selskabet, at de havde saa og saa megen Raaolie til

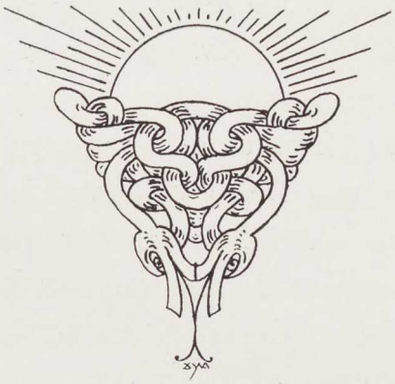
*) Egentlige Petroleums-Børser oprettedes i New-York 1866, i Oil City 1869.

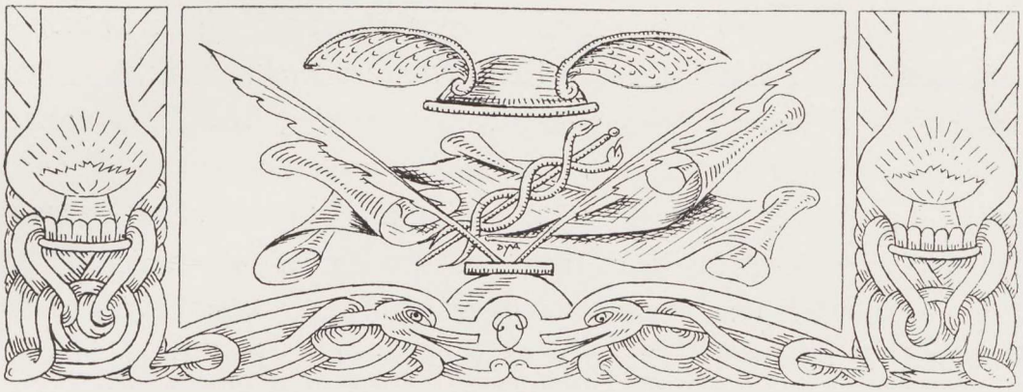
Disposition, Tankens Indhold blev da eftermaalt, 3 pCt. fradraget for Svind, og for Restkvantumet blev Ejeren krediteret i Selskabets Bøger. Som Bevis herfor erholdt han et saakaldet *pipe-line certificate*, som lyder paa, at Indehaveren til enhver Tid kan forlange det opførte Raaolie-Kvantum leveret, og herved var der saaledes blevet skabt et gangbart Markedspapir.

Dette System, der efterhaanden udviklede sig i Aarene 1865—69, er endnu den Dag i Dag det herskende histovre.

Man vil herefter let forstaa, hvor uhyre en Udvikling der saaledes fuldbyrdede sig allerede i den amerikanske Petroleumsindustris første 10 Aar (1859—69). Øde og ensomme Bjærgegne blev omdannede til et af Verdens største moderne Industricentrer, og af et i Aartusinder overset og misvurderet Naturprodukt blev der skabt en Verdensartikel.

En af denne Udviklings Pionerer, den Gang ukendt og upaaagtet, bar det Navn, som nu er paa Alverdens Læber, John D. Rockefeller. Men han blev mer end en Stifinder, en Banebryder og en Foregangsmand — inden en Menneskealder efter Drakes Oliefund blev han allerede Jorden over hyldet eller befejdet som „Petroleumskongen“.





V

DEN 8. Juli i Aar fylder John D. Rockefeller 75 Aar. En af Verdens mærkeligste og berømteste Mænd har herved naaet den Ærværdighedens Alder, hvori der plejer at samle sig Ro om Ens Navn, og Samtidens Dom over Ens Livsgerning plejer at bundfælde sig i en lidenskabsløs Vurdering. Men om Rockefeller staar der stadig Gny af Strid og Vaabenlarm. Endnu i levende Live er han bleven en Eventyr-Figur: Aviserne kan fortælle de reneste Ammestue-Krøniker om ham, og de bliver kritikløst slugt af den store Mængde. For Titusinder af naive Bladlæseres Bevidsthed er han efterhaanden kommen til at staa som en Slags overmenneskelig Skikkelse, en moderne Fafner, om hvem Menigmand gerne vilde tro, at han om Natten forvandler sig til en gyselig Lindorm for at vogte paa sin Kæmpeskat.

Det Legende-Skær, der saaledes hviler over ham, skyldes ej alene den Glans, der udstraaler fra hans Rigdommes Milliard-Vælde, men denne blænder ogsaa desto mere op mod Baggrunden af det Hemmeligheds-Fuldhedens Mørke, hvori han med megen Kunst har forstaaet at indhylle sin Person og sin Færd. Sikkert

gøres der ogsaa bag saa tæt en Skærm sikrere og bedre Forretning, end naar Alverdens Aviser hver Dag skal stikke deres Næse i Ens Sager. Men ogsaa rent personlig har Rockefeller ganske aabenbart en afgjort Ulyst til at *agere for aaben Tæppe*, hvad der ligesaa aabenbart maa komme til at staa for vor Theater-Tids Bevisthed som noget fuldkommen ubegribeligt og „fordægtigt". Nuomstunder, da hveranden „Direktør" staar med Hatten i Haanden for Bladene, stadig parat til i et Interview at udkramme sine intimeste Fremtidsplaner for at forsyne Publikum med Nyhedsstof og derved samtidig faa opreklameret sin egen lille Person, er jo endog selve Forretningsverdenen efterhaanden bleven en Scene, hvor det først og fremmest gælder om, at Præstationerne tager Mængdens Bifald. I gamle Dage passede Købmanden sin Dont i størst mulig Stilhed, følte Sky for at vække Opsigt og hadede at „komme i Avisen" — og til Trods for, at Rockefeller netop har gennemlevet hele den Periode, hvor den moderne Offentligheds-Syge har udviklet sig, har han stedse med største Haardnakkethed holdt dette „den gamle Skoles" Synspunkt urokkelig fast. Allerede derfor har han uundgaaelig maattet paadrage sig den amerikanske Journalist-Stands, og senere hele Verdenspressens, levende Mishag og fødte Fjendskab. Og denne standende Misstemning mod hin stejle Afvisning af Nyheds-Prellerier er naturligvis ikke blevet mildnet ved at mærke, hvor overmaade meget af denne tillukkede Stumhed der beroede paa en personlig Overlegenhed, som rent ud *forsmaaede* at retlede det store Publikum i dets Domme om ham og hans Værk. En fornem Ligegyldighed, der i Stedet for at toe sine Hænder i Folkets Paasyn foretrak at holde Fingrene borte fra Gadens Støv og Offentlighedens Vandfade.

„Ser Du den Orm derhenne, som kryber over Vejen", sagde han en Gang paa en Spadseretur i sin Cleveland-Park til en Ven, der

bebrejdede ham stærkt, at han aldrig tog til Genmæle mod, hvad der stod i Bladene, selv om det var nok saa urimeligt og løgnagtigt. „Hvis jeg nu søndertræder en saadan Orm, saa vil Enhver, der siden passerer Vejen, ækles over Synet af den udtraadte Slimklat. Men lader jeg den uforstyrret kravle videre, er den om faa Øjeblikke ude af Syne, og min Havesti er atter lige ren og blank."

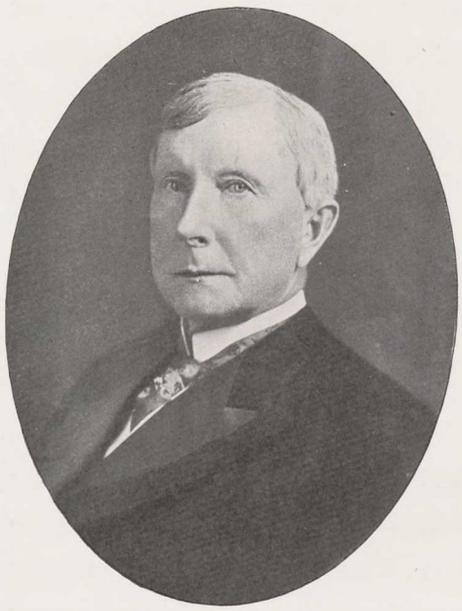
Visse gamle Ord, som kun rummer en halv Sandhed, gør ofte ubodelig Skade i Verden. Til saadanne Ord hører: „Der gaar ikke Røg af en Brand, uden at der er Ild" — og „Hvo som tier, samtykker".

I Ly og Læ af den sjofle „Visdom", som ligger gemt i saadanne Talemaader, har der om den tavse Rockefeller kunnet danne sig den gyldne Legende, som var han kun en pengeskabende „Maskine", en Slags halv over-, halvt u-menneskelig Personliggørelse af *„the allmighty Dollar"*.

Hvor ligegyldigt alt sligt nu end er Manden selv, kemisk fri som han i en fuldstændig forbløffende Grad synes at være for al Trang til Selvretfærdiggørelse, saa har det dog sin Erkendelses-Interesse, ogsaa for den dannede Dansker, en Dag at faa bortryddet i alt Fald en Del af det fantastiske Ukrudt, der frodigt breder sig henover den Mindetavle, hvorpaa Historiens Griffel en Gang skal indridse hans Eftermæle.

Og det er saare, saare let i John D. Rockefellers Liv at finde Træk paa Træk af det ægte menneskelige. Et saadant Træk er selve den Afsondrethed, den Menneskefjærnhed, den ligefremme Utilgængelighed, som han nu paa sine gamle Dage formelig har sat i System. Idet han saaledes vaager over sit Privatlivs Fred, dyrker han herved en Passion — en højst naturlig og ædel Passion for den, der i over tredive Aar har haft uafladelig Besvær med at holde sig en nyfigen Offentlighed og en sensationslysten Presse paa behørig Afstand.

I det Hele taget synes Rockefeller at være et udpræget Familiemenneske. Barndomshjemmets Traditioner er han altid bleven tro. Efter alt, hvad man ved om hans første Aar, gælder det mere ubetinget om ham end om de fleste, at Drengen blev Mandens Fader. Og Drengen var sin Moders Dreng, en sjælden samvittighedsfuld og mønsterværdig Moder, hvis Yndlingssøn slægtede hende paa ved sit stilfærdige Væsen og sin tidlig vaagne Pligtfølelse.



John D. Rockefeller.

John Davison Rockefeller fødtes 8de Juli 1839 i Richford, Tioga County i Staten New-York, som anden Søn i Ægteskabet mellem William A. Rockefeller og Eliza Davison. Faderen var en stor, statelig Mand, fuld af Mod, Handlekraft og sprudlende Livsglæde. Han skildres som en udmærket Skytte, en fortræffelig Rytter, en lystig Selskabsfugl, en uimodstaaelig Charmeur. Og som den vakre og velklædte Mand ved sin Elskværdighed og ridderlige Optræden vandt saa at sige alle Hjærter, saa erobrede han ogsaa Eliza Davison — som dog var saa væsensforskellig fra ham. Hun var øjensynlig, hvad Goethe i en af sine Samtaler med Eckermann har kaldt en „subjektiv" ɔ: en indadvendt Natur: hun var udpræget Puritaner, en strængt troende Christen, opfyldt af Livets Alvor, altid lyttende efter Pligtens Krav og Samvittighedens Stemme. Hendes Mand var derimod en udpræget „objektiv" Natur ɔ: hans Sind var stadig vendt udefter, ud imod Livet og Menneskenes Færden. Mulig har det derfor ogsaa af og til skortet ham lidt paa Hjemmets Dyder, paa hus-

holderisk Sans, Flid, Stadighed og Sparsommelighed. Han havde en lille Landejendom, hvis Udbytte dog langtfra forslog til at ernære en Familie, forøvrigt havde han intet bestemt Erhverv, men levede af, hvad der nu saadan bød sig til for en rask Mand med et vist Snille og ikke uden Kundskaber. Men det kunde ikke blive til mere end Smalhans i Hjemmet, og da dog en vis Anseelse skulde vedligeholdes udadtil, blev derved Husmoderens Stilling og Hverv dobbelt vanskelig og pinlig. Tog Manden med sit lyse, sorgløse Sind sig alt dette let, saa græmmede Hustruen sig ogsaa herover — men kunde hun nu en Gang ikke forvandle sin Ægtefælle, saa kunde hun dog magte at præge sine Børn paa rette Vis, og om denne Opgave samlede hun da hele sin Styrke. Hun opdrog dem til Regelrethed og Orden, lærte dem Paapasselighed og Nøjsomhed, sørgede for, at de flittig passede deres Skole- og Kirkegang, indblæste dem først og sidst en agtværdig Tænkemaade.

Ingen paavirkede hun dog stærkere end sit Yndlingsbarn John. Han var et af disse rolige, alvorlige Børn, hvem til Trods for deres Tænksomhed den Tanke aldrig kunde falde ind, at naar de blev sat til at udrette Et og Andet, dette da kunde forsømmes, endsige undlades. Naar han ikke var i Skole, var han altid virksom i Husholdningen, huggede Brænde, tilsaa Hestene, malkede Køerne og ofrede særlig Hønsehuset sin Omsorg.

Allerede som 10-Aars Dreng, har han selv senere fortalt, maatte han ogsaa besørge *Indkøbet* af Husets Brænde, og det blev ham nøje paalagt at købe sundt Træ uden Knaster og Orm. Han lærte sig hurtig at bedømme Veddets Kvalitet ganske nøje og skælne godt Birketræ fra daarligt. Og han lærte sig ogsaa at passe omhyggelig paa at faa Godtkøb — overhovedet at blive en dygtig *Køber!*

John legede ikke gerne med andre Børn, var nærmest indeslut-

tet, „syntes altid at gruble over Noget“. Han var en ivrig Kirkegænger i Baptistmenigheden og søgte, da Familien i Vinteren 1854—55 flyttede til Staden Cleveland, ivrigt Søndagsskolen for at udvide sine Kundskaber.

Det vil let forstaas, at en saadan Natur tidlig maatte tørste efter selv at kunne tjene sit Brød, saa at han ikke behøvede at ligge sine Forældre til Byrde. Men i 1855 var Tiderne daarlige, og det var som Følge deraf vanskeligt at finde lønnende Beskæftigelse for den 16 Aars Knøs. Dag ud og Dag ind var han fra Morgen til Aften paa Færde for at skaffe sig Noget, men saare, saare længe varede det, inden det lykkedes ham. Det har sikkert været den drøjeste Tid i hans Liv, naar han saaledes den ene Aften efter den anden maatte vende tilbage til Fædrenehjemmet med uforrettet Sag, ja, med den bitre Følelse, at Ingen havde Brug for ham. Har han mon ikke ofte som Milliardær tænkt tilbage paa hine bitre Stunder — og ikke mindre paa hans første fattige Succès: da det endelig lykkedes ham at faa en beskeden Ansættelse ved Cleveland Dokkerne til 17 Dollars om Maaneden! Utvivlsomt har han det, thi han gemte længe — og gemmer maaske endnu — sin første „Hovedbog“, en lille Notitsbog, hvori han indførte sine allerførste Indtægter og deraf afholdte Udgifter Cent for Cent: „I kunne ikke købe denne Bog af mig for alle de Summer, der staar opført i Staden New-Yorks samtlige Hovedbøger“, sagde han mange Aar efter, da han efter eget Ønske stod som Lærer i Baptistkirkens Søndagsskole. „Det rører mig næsten til Taarer at gennemblade denne lille Bog, og fylder mig med en Følelse af uendelig Taknemlighed“.

Allerede som 13aarig Dreng havde en Iagttagelse slaaet ham — øjensynlig den, der har gjort stærkest Indtryk paa ham i hele hans Liv. Han fortæller selv herom, at han allerede i sin Moders Hus lærte at spare, saa at Penge aldrig siden „brændte ham paa

Lommen". Men hans Sparelyst fik først Lidenskabens Styrke, da han en Overgang maatte slide sig halvt fordærvet hos en dygtig Bonde, for hvem han havde paataget sig et Stykke Arbejde: „Det faldt mig da pludselig ind, at hvis jeg havde haft 50 Dollars paa Rente til 7 pCt. (den daværende Rentefod i New York), vilde jeg i Renter have tjent ligesaa meget som for hint møjsommelige 10 Dages Arbejde i Kartoffelmarken. Den Tanke slog ned i mig: gør Penge til Din Slave, ellers gør Pengene Dig til Slave. Og den Grundsætning har jeg altid holdt mig efterrettelig — i disse Ords hele og fulde Betydning".

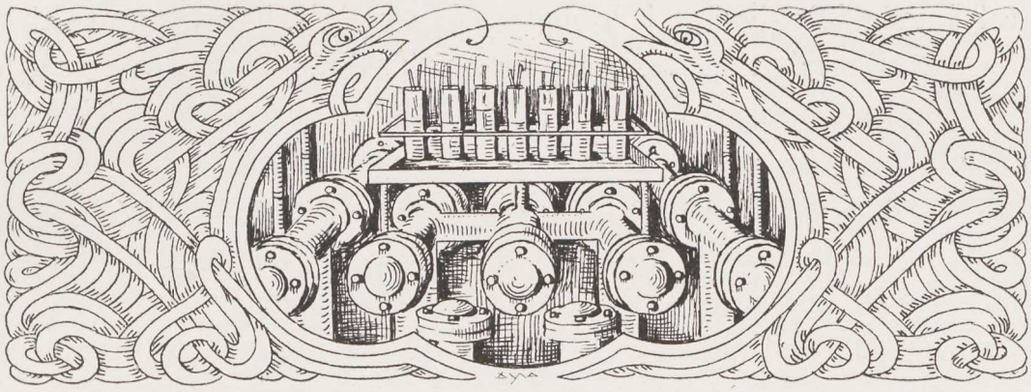
Hans Livs anden store Grundsætning stammer ligeledes fra hans Ynglingedage — „gør gode Indkøb". Allerede ovenfor er berettet om hans første Indkøb til Forældrenes Husholdning. Han indser hurtig, at det for en god Forretningsmand først og fremmest gælder om at være en god *Køber* — den gode Vare sælger altid sig selv! Skaf Dig prima Varer og skaf Dig dem saa billige, at Du atter kan sælge dem til en rimelig Pris og derved betjene Dine Kunder til deres Tilfredshed, saadan lyder Købmandens første Bud.

For at kunne føre dette ud i Livet, gjaldt det imidlertid om at blive selvstændig, at faa Lejlighed til at handle for egen Regning. Herimod rettedes da ogsaa hele den unge Rockefellers Ærgerrighed. Med dette Maal for Øje sparede og spinkede han, lagde Dollar paa Dollar til Side, saa at han i Løbet af et Par Aar havde samlet sig c. 800 $. Da hans Chef paa det Tidspunkt ikke vilde give ham mere end 700 $ aarlig i Stedet for de 800 $, han forlangte, slog han sig sammen med en en halv Snes Aar ældre Kammerat, Clark, og grundede en Kommissions-Forretning i Landprodukter. Han fik laant et Par Tusinde, og det nye Firma kunde derved begynde med en Kapital af 4000 $ — og det første Aar indtjente det netto 4400 $. Men stadig levede han, som da

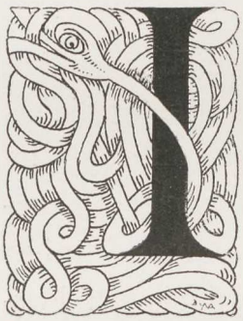
han kun havde 25 Dollars om Maaneden, og blandt hans faa Extraudgifter gik altid en forholdsvis klækkelig Del til Godgørenhed og kirkelige Formaal.

Under disse Omstændigheder fik hans usædvanlige Købmands-Snille hurtig Lejlighed til at folde sig ud — hans Evne til at gribe det gunstige Øjeblik i Flugten, hans Taalmodighed til at oppebie dets Komme, hans aarvaagne Sans for den lille Fordel og for selv den ubetydeligste Omkostnings Besparelse. Hertil kom et tillidindgydende Væsen, en bly og beskeden Optræden, bag hvilken Faa eller Ingen anede den sikre Feltherre-Myndighed, hans Sjæl gemte inderst inde. Med sin blide Stemme og bramfri Væremaade forstod han i en sjælden Grad at øve den venlige, stilfærdige Overtalelses vanskelige Kunst — kunde endog faa de mistænksomste og karrigste Pengemænd til at laane sig store Summer.

Men med alt dette — den store Lykke-Chance havde han endnu ikke funden. En skønne Dag fik han endelig Øje paa den — den hed *Petroleum*. Det var hans „*opportunity*".



VI



I Aaret 1862 kom Rockefeller og Clark i Forbindelse med Samuel Andrews, der stammede fra England. Denne Andrews var et helt Geni, han opfandt paa Petroleumens Omraade ny Raffineringsmetoder, hvorved det lykkedes ham af Raapetroleum at fremstille saavel et stedse større Kvantum raffineret Olie som en stadig bedre og bedre Kvalitet. Rockefeller og Clark indsaa derfor hurtig, at deres opsparede Midler var vel anbragt i et Foretagende under Andrews tekniske Ledelse. Men ikke nok hermed — Rockefeller indsaa tillige, at naar han havde en saadan Tekniker ved sin Side, vilde der for ham, med hans Købmandssnille og Organisationstalent, i Petroleumsforretningen aabne sig den rigeste Fremtid. Han solgte derfor sin Andel i Kommissionshandelen og anlagde hele sin Formue i Petroleumsraffinaderiet. Firmaet kom til at hedde Rockefeller & Andrews.

Da det ny Firma traadte i Virksomhed, kom det lige midt op i Pennsylvanias „flotte Dage“ — i selve Aaret 1862 fik Oliedistriktet Jernbaneforbindelse og i 1865 paabegyndtes *pipe-line* Systemet. Medens den første Petroleums-Periodes Udvikling, som ovenfor skild-

ret, hurtig løb sig fast i Transport-Vanskelighederne, saa at Olien bogstavelig talt flød værdiløst bort i Tusindtøndevis, vendte Alt sig nu som ved et Trylleslag. Rockefeller var kommen i rette Øjeblik. Flodtiden var inde, fra nu af *bar Bølgen.*

Det var kun et lille Raffinaderi, Rockefeller og Andrews havde faaet sig indrettet: Bygningens Opførelse og Apparaternes Installering stod kun i eet Tusinde Dollars. Men Rockefeller forstod til Punkt og Prikke at sætte en Forretning i Gang, først og fremmest skabe Plan og Orden, dernæst at holde Omkostningerne ned i det lavest mulige Niveau, endelig at indkøbe Raaolien paa billigst Vis. Han købte direkte fra Kilderne, forfærdigede sine Tønder selv, overvejede Driftens mindste Detailler, studerede sin Kundekreds Mand for Mand.

Da Konjunkturen var glimrende, siger det sig selv, at naar den blev udnyttet paa saa paapasselig Vis, maatte der hurtig tjenes store Penge. Saaledes gik det da ogsaa. Rockefeller anbragte en Del af sit Overskud i tvende andre Petroleums-Firmaer og begyndte ivrig at tumle med Planer om en større Sammenslutning mellem Cleveland Raffinaderierne. Han kom derved bl. a. i Forbindelse med Henry A. Flagler, hvad der af en eller anden Grund mishagede Andrews. „Hvad vil De have for Deres Andel i vor Forretning", spurgte da Rockefeller en skønne Dag. Andrews skrev skødesløst paa et Stykke Papir: „En Million Dollars". Rimeligvis har han nok selv ment derved at have taget Munden dygtig fuld. Men inden 24 Timer var han købt ud — Rockefeller udbetalte ham Beløbet kontant med de profetiske Ord: »*Cheaper at one million than ten.*«

Det var i 1870. Samme Aar sluttede de 3 Rockefeller'ske Firmaer sig sammen med S. V. Harkness og Henry M. Flagler og dannede derved Selskabet *Standard Oil Company,* Ohio, med en Aktiekapital paa 1 Mill. $.

I selve Sammenslutningsaaret 1870 raffinerede dette Selskab 600 Tdr. Raaolie om Dagen. To Aar efter var det allerede naaet op til 1500 Tdr., hvad der omtrent svarede til $^1/_{25}$ af hele Unionens daværende Produktion — inden Aartiet gik ud, beherskede det samme Selskab en ganske overvejende Andel af denne Produktion, hvor vældigt i Tøndetal denne end var stegen i Mellemtiden.

Til en Begyndelse laa Rockefellers Raffinaderier i *Cleveland* ved Erie-Søen tilsyneladende noget paa Vrangen af hele Petroleumsudviklingen. Det berømte Petroleumsdistrikt grupperede sig om Pittsburg. Den først udnyttede Del deraf strakte sig Nord for denne Stad forbi de nydannede Byer Oil-City og Titusville op i Retningen af Buffalo; fra Pittsburg trak imidlertid Oliefundet sig efterhaanden Syd og Sydvest paa ned mod Kentucky. Til Højre for dette Oliedistrikt ved Atlanterhavet laa Eksporthavnene New York, Philadelphia og Baltimore. Cleveland laa derimod til Venstre for Olie-Egnene og dets Hovedforbindelse, New York Central-Banen, gik over Erie og Buffalo, altsaa fuldstændig Nord uden om Oliedistriktet.

Raffinaderierne i Pittsburg og Oil-Creek havde øjensynlig forud for Bedrifterne i Cleveland den nære Beliggenhed ved selve Oliekilderne. Raffinaderierne i de tre nævnte Storstæder ved Atlanterhavet laa umiddelbart ved de store Eksporthavne, og af disse havde Philadelphia i Pennsylvania-Banen den korteste og mest direkte Forbindelse med Hjærtet i Oliedistriktet Pittsburg.

Rockefellers første og maaske største Kunststykke maatte da blive at overvinde de Transportvanskeligheder, som Clevelands afsides Beliggenhed lagde ham i Vejen, og overhovedet skabe sig saa gode Fragtforhold, at han derved kom paa lige Konkurrencefod med sine paa forskellig Vis af Naturen begunstigede Konkurrenter.

Dertil aabnedes der ham Adgang ved den ejendommelige Udvikling, som det *amerikanske Jærnbanevæsen* gennemløb i hine Aar.

I Løbet af Tredserne var det lykkedes *New York Central- og Pennsylvania-Banen* at udstrække deres Skinnesystem fra Atlanterhavet til Chicago, og hermed begyndte den store Kappestrid om Varestrømmen fra Vesten. Konkurrencen herom skærpedes yderligere, da *Erie* 1871 og *Baltimore & Ohio* i 1874 traadte til som Medbejlere. I denne Kamp var Takstnedsættelse det naturlige Vaaben, og Baneselskaberne kom derved ind paa en Tarifpolitik, hvis ledende Princip lige saa naturligt maatte blive Fragtsatsernes stadige Bevægelighed, som det i Europa blev Taksternes skablonmæssige og stillestaaende Ensartethed. I et Land som Danmark fremtraadte Jærnbanerne kun som en Forbedring af det bestaaende Transportvæsen, Stamlinierne gik hurtig over paa Statens Hænder, og for vor Bevidsthed er det derfor kommet til at staa som noget Selvfølgeligt, at Banetaksterne baade ligger fast for en længere Aarrække, og at de gælder uniformt for alle Afsendere, store saa vel som smaa. Men for et halvt Aarhundrede siden spillede de nordamerikanske Jærnbaner en helt anden og langt betydningsfuldere Rolle. Kun ved deres Hjælp blev Vestens Prairier aabnet for Kulturen. Med Pacifik-Banens Gennemførelse fra Atlanterhavet til det stille Ocean kom først det store, frugtbare Vesten i virkelig Trafikforbindelse med den øvrige Verden. Medens Banerne i Europa kun har behøvet at følge de gamle Transportveje, blev det derimod i Nordamerika Jærnvejsselskabernes Sag at bryde de ny Baner, ad hvilke Prairiens Nybyggere skulde trænge frem paa deres Erobringstogt mod Vesten.

Da den nordamerikanske Borgerkrig var endt i Midten af Tredserne, vendte Tusinder af Mænd tilbage for at ombytte Krigerhaandværket med Fredens Erhverv. Enhver af disse kunde til Gave faa Jord og Grund ude Vest paa. Ved den saakaldte Homestead-Lov blev der givet Enhver, selv den Fattigste, Lejlighed til i Løbet af ganske faa Aar at skabe sig et Hjemsted med mange

Tønder Lands frugtbar Jord, thi for at hæve den skjulte Skat i Prairiernes Muld krævedes der først og sidst Menneskekraft. Stater og Kommuner hist ude kappedes derfor først og fremmest om ved Løfter om Skattefrihed, Gaver af Jord og Penge at faa skabt sig Jærnvejsforbindelse Vest eller Syd paa. Ved disse store Begunstigelser i Forening med de vældige Transportchancer, som nu aabnede sig, lykkedes det da ogsaa at stampe Jærnbaneselskaber frem overalt, og derved blev Muligheden givet for at lede den attraaede Menneskestrøm ud over Vestens Prairier. I Løbet af faa Aar foregik der en Folkevandring histovre fra Østen til Vesten, som Verden ikke i Aarhundreder havde set Magen til. Under ivrig indbyrdes Konkurrence løste de amerikanske Jærnbaner paa glimrende Vis den Kæmpeopgave at føre og fordele dette Folketog og derved foretegne hele denne vældige Udvikling Plan og ledende Linier.

Saa længe de ny Samfund dannede sig i Vesten, Land indtoges til Opdyrkning, Boliger byggedes og ny Byer skød op, var der nok af Gods at køre med Vest paa til Indvandrernes Forsyning, og efterhaanden blev der ogsaa Korn og andre Naturprodukter nok til lønnende Returfragt. Men da der endelig blev naaet et foreløbigt Mættelsespunkt, maatte det, saa snart en Høst slog fejl, uundgaaelig komme til at hævne sig, at hele dette Jærnbanevæsen var kommet til Veje uden nogen som helst samlet Anlægsplan. Det økonomiske Tilbageslag ramte en Vrimmel af private Selskaber med indbyrdes krydsende eller parallelt løbende Linier, og en vild Konkurrencekamp blev Følgen.

Selvfølgelig kom Selskaberne ret hurtig ind paa at prøve Princippet: *del og hersk*, hvad der altsaa i dette Tilfælde vilde sige, at dele Transporten mellem de konkurrerende Linier i et nærmere aftalt Forhold og træffe Overenskomst om Fællesfragter. Men her støder man paa en amerikansk Ejendommelighed. Den Dag i Dag

danner gammel britisk Sædvaneret, den saakaldte *common law*, Grundlaget for den økonomiske Lovgivning i Unionens Stater. Og i Kraft af denne er enhver Aftale, som gaar ud paa at begrænse eller ophæve den fri Konkurrence lovstridig, og dens Overholdelse umulig at gennemføre ved Domstolene. De Forsøg, som blev gjort paa at danne en saakaldet *Pool* ɔ: en Aftale om en for konkurrerende Baner fælles Tarif, maatte derfor Gang paa Gang strande, fordi snart det ene, snart det andet Selskab fandt en øjeblikkelig Fordel ved at gaa under Tarifen. Navnlig blev det almindeligt at yde de store Befragtere Rabat — en saadan *discrimination* var vel ogsaa ulovlig, da en Bane ifølge *common law* opfattes som almindelig Fragtfører og en saadan i ingen Henseende maa begunstige den ene Befragter paa den andens Bekostning, men Hævdelsen af denne Retsregel var bunden til hver enkelt Stats Omraade, og de allerfleste Fragtaftaler om Rabat af nogen Betydning drejede sig om Transporter, der gik gennem 2 eller flere Stater. Den mellemstatlige, for hele Unionen gældende Jærnbanelovgivning, som vore Dage kender, begyndte først i 1887.

Af disse ejendommelige Forhold maatte da Rockefeller benytte sig, hvis det skulde blive ham muligt at løse den ovenfor omtalte Opgave, som Clevelands noget fjærne Beliggenhed stillede ham i Konkurrencekampen med selve Oliedistriktets og Atlanterhavshavnenes Raffinaderier.

Opgaven var saa meget vanskeligere, som en vis Potts i Midten af Tredserne havde dannet et særligt Transportselskab: *The Empire Company*, der fornemmelig beskæftigede sig med Forsendelsen af Petroleum.

Jærnbaneforbindelsen mellem Philadelphia og Erie var oprindelig i Hænderne paa ikke mindre end ti forskellige Baneselskaber, som hver havde sine egne Takster og Forretningsmetode. Der maatte derfor af den enkelte Forsender træffes en Række forskel-

lige Aftaler paa disse Ruter. Netop derved blev der Plads for et Selskab, som det af Potts dannede, der overtog hele Transporten for en enkelt bestemt Gennemgangs-Sats og derved sparede de enkelte Befragtere for al personlig Ulejlighed og Usikkerhed. Selskabet fik efterhaanden sin egen Waggonpark og sørgede især for altid at have Vogne disponible til Transport af Petroleum.

For at kunne gennemføre sit Forehavende paa en for Kunderne virkelig tilfredsstillende Maade fandt Potts det formaalstjenligt at træde i tæt Forbindelse med Pennsylvania-Banen. Denne er ogsaa ubestridelig Petroleumsdistriktets Hovedbane: dens Stambane fra Philadelphia til Chicago gaar i lige Linie fra førstnævnte Sted til Pittsburg, medens en anden Gren gaar over Corry til Erie, hvorhos endelig Corry og Pittsburg blev forbundet med en Linie, som over Titusville og Oil City gaar lige langs ned igennem Oliedistriktets nordlige Del, følgende Oil Creek- og Allegheny-Floden.

Det kan paa dette Sted anføres, at *New York Central's* Hovedlinie *New York—Chicago*, der som alt ovenfor nævnt gaar over Buffalo, Erie og Cleveland, skyder fra en Station mellem Erie og Cleveland, Ashstabula, en Sidelinie ind i Oliedistriktet, oprindelig førende til Franklin, senere videre til Oil City og Titusville.

Som tredie Hovedkonkurrent i disse Egne fremtraadte i 1872 *Erie-Systemet* ved Sammenslutningen af den oprindelige Eriebane og den tidligere nævnte Atlantic & Great Western, altsaa den første Jærnbane i Oliedistriktet (jfr. ovenfor Side 26).

Da New York Central ved sin nysnævnte, saakaldte Lake Shore Bane trængte sidelæns ind i Oliedistriktet, aabnedes derved en hæftig Konkurrence med Pennsylvania. Hidtil havde dette Baneselskab i Forening med Potts fuldstændig behersket Petroleumstransporten, dets Politik var ved Ydelsen af lavere Fragter at begunstige Raffinaderierne i Titusville og Pittsburg paa Clevelands Bekostning, og i

1868 truedes herved Cleveland-Raffinaderiernes fortsatte Bestaaen i saa høj Grad, at Aviserne i Oil City og Titusville mente triumferende at kunne forkynde, at Cleveland qua Petroleumsby snart vilde blive udslettet som ved en Svamp af Jordens Overflade.

Medens de fleste Cleveland-Raffinaderier da ogsaa paa dette Tidspunkt beskæftigede sig ivrig med Planer om at flytte deres Bedrift til selve Oliedistriktet, besluttede Rockefeller at blive og tage Kampen op med Potts og Pennsylvania. Han rettede da sin Anstrængelse paa at gøre New York Central forstaaeligt, at skulde dette Selskab, hvis Bane i en stor Bue førte langt Nord om Oliedistriktet, overhovedet kunne paaregne nogen klækkelig Andel i fremtidige Petroleumsforsendelser, maatte den sætte Cleveland-Raffinaderierne i Stand til at kunne drage Petroleumen til sig derigennem, at de ved en lav Specialfragt til New York fik den tilstrækkelig billige Adgang til at afsætte deres raffinerede Petroleum ved at eksportere den fra New York.

Og denne Fragtsats maatte være saa meget mere billig, som der dog for Cleveland-Raffinaderierne stadig stod den Udvej aaben at søge Petroleumen transporteret til Søs ad Erie-Søen og Kanalen til New York. Rockefeller tilbød nu baade at give fuldstændig Afkald paa den sidste Mulighed og forpligte sig til hele Aaret igennem daglig at sende mindst 60 Waggonladninger Petroleum med Central og overhovedet hele sin Petroleumseksport, selv om den blev større, men til Gengæld maatte hans Selskab, som sagt have en særlig lav Fragtsats.

For Lake & Shore's Fragtafdeling var der just da kommen en ny Chef, Devereux. Denne begreb hurtig, at Rockefellers Cleveland-Raffinaderier og New York Central-Selskabet havde fælles Interesser, gik derfor ikke alene ind paa at yde den ønskede Rabat, men sørgede ogsaa for Banens ovenfor omtalte Forlængelse fra Franklin til Oil City og Titusville.

Dette skete i 1868, og var det første Skridt paa den Rockefeller'ske Jærnbanepolitiks Bane. Men han gik hastig videre. Allerede den 1. Januar 1872 kunde Standard Oil Co. ved Indlemmelsen af en Række andre Raffinaderier forhøje sin Aktiekapital fra 1 til $2^1/_2$ Mill. $. Dagen efter traadte det saakaldte *South Improvement Co.* i Virksomhed. Rockefeller havde nemlig ønsket at skabe faste Former for sit Petroleumsselskabs Forretningsforbindelse, ej alene med Central, men overhovedet med de tre store Petroleumsbaner Central, Pennsylvania og Erie. Hans Tanke var, at enhver af disse Baner burde have en bestemt Andel af den samlede amerikanske Olietransport garanteret til faste, lønnende Fragtsatser. Det var med dette for Øje, at *South Improvement Co.* dannedes. Den 1ste Maj 1871 fik det Koncession i Pennsylvanien til dels selv at drive Handel og Fragtfart, dels at erhverve Aktier i andre Selskaber med samme Formaal. Selskabets Præsident var Peter Watson, som foruden at eje store Oliekilder i Franklin var en af New York Centrals Direktører og Præsident for Central's ovenfor Gang paa Gang omtalte Lake Shore-Linie. Watson havde gjort en ærefuld Carrière under Borgerkrigen, hvorefter han nedsatte sig i Chicago, som da var Centrum for de vestlige Prairistaters Kvæghandel. Han oprettede der en stor Forretning for Kvægtransport, og ved at garantere de til Atlanterhavet førende Jærnbanelinier hver sin bestemte Andel af hans samlede Kvægtransport opnaaede han for de Kvægsendere, der benyttede hans Bistand, en ensartet Fragt og for sig selv en Rabat af 10 $ pr. Vognladning. Det var dette saakaldte *„cattle evener"*-Princip, som nu af Rockefeller søgtes overført paa Olietransporten, og til hvis Gennemførelse en Mand som Peter Watson maatte være naturlig kaldet. Desuden var han en fortrolig Ven af Horace Clark, en Svigersøn af den berømte Jærnbanekonge F. H. Vanderbilt, Præsident for det hele New York Central-System.

Selskabets Sekretær blev W. G. Warden, som var en af de største Petroleumsraffinadører i Philadelphia. De øvrige Medlemmer var ligeledes store Petroleumsraffinadører, henholdsvis i Philadelphia, Cleveland og Pittsburg. Samtlige disse Raffinaderiers Petroleumssendinger skulde fordeles paa de tre Jærnbanesystemer saaledes, at Pennsylvania fik de 45 %, Erie og Central hver 27½ %, saa at South Improvement Co. altsaa i dette Tilfælde virkede som „*evener*". Til Gengæld for de saaledes garanterede Andele forpligtede Selskaberne sig til at yde *South Improvement Co.'s* Interessenter en vis Rabat, henholdsvis at forhøje den almindelige Fragtsats for Petroleum for alle andre Forsendere.

Jærnbanerne valgte den sidste Fremgangsmaade, som det iøvrigt synes ved en Misforstaaelse fra en enkelt Afdelingschefs Side. Da det derefter (Februar 1872) blev almindelig bekendt, at en Del større Forsendere, saaledes som skildret, havde sikret sig de gamle billige Takster, opstod der en stor Forbitrelse i Oliedistriktet. Petroleumsproducenterne sluttede sig sammen i en Forening, som afholdt en Række stormende Møder. Man truede med almindelig Boycotning af de paagældende Firmaer, saaledes at disse herefter ikke mere skulde kunne erholde Raaolie, og under Trykket af den offentlige Mening, der saaledes dannede sig, veg Jærnbaneselskaberne tilbage og *South Improvement Co.* opløste sig. Det opnaaedes endogsaa, at der under 25. Marts 1872 blev fastsat en almindelig Taksttarif for samtlige Distriktets Oliebaner.

Allerede forinden *var* det imidlertid lykkedes Rockefeller under Henvisning til den begunstigede Stilling i Henseende til Fragtforholdene, som Jærnbanernes Overenskomst med *South Improvement Co.* havde aabnet Udsigt til, at bevæge de allerfleste af Clevelands daværende ca. 30 Raffinaderier til at slutte sig sammen med Standard — det var just dette, der havde faaet Udtryk i den allerede ovenfor omtalte Udvidelse af Selskabets Aktiekapital. Selskabets

Ydeevne steg derved fra 1500 Tdr. daglig til 10,000 Tdr., svarende til $^1/_5$ af den daværende amerikanske Raffinaderivirksomhed.

Forudsætningen for denne Sammenslutning havde imidlertid været, at *South Improvement Co.*, skulde kunne være ført igennem. Den Storm af Uvillie, der nu sejrrig forhindrede dette, maatte derfor naturlig af Rockefeller føles som en Uretfærdighed. I og for sig er det vel en naturlig Forestilling, at det offentlige Transportvæsen skal behandle det store Publikum ens, altsaa tage den samme Betaling for den samme Fragtydelse af Alle og Enhver — og *discimination* ansaas jo derfor ogsaa for en retstridig Handling. Men *faktisk* havde Forholdet udviklet sig saaledes, at de amerikanske Privatbaner ved deres indbyrdes Konkurrence havde slaaet fast i den offentlige Bevidsthed, at den store Forsender, som kunde garantere et klækkeligt Mindstekvantum til stadig Befordring, erholdt en passende Rabat — ganske som den store Forbruger eller Aftager hos en hvilken som helst Købmandsforretning. Devereux erklærede da ogsaa senere for Retten, at enhver Forsender, der kunde garantere et lignende Kvantum som Standard, vilde have faaet den samme Rabat som dette Selskab. Rockefeller fandt det derfor naturligt, at Olieraffinaderierne forenede deres Fragtmængde for derved at skaffe sig billigere Forsendelsesomkostninger, og naar de til Gengæld fordelte deres samlede Kvantum paa de konkurrerende Baner, saa at disse alle fik noget at køre med, maatte der derfor paa begge Sider i Forholdet indtræde Orden og Tilfredshed.

Næppe havde derfor Ophidselsen lagt sig, saaledes at Rockefeller atter kunde haabe at vinde Ørenlyd for en sindig og fornuftig Drøftelse af Tingene, førend han personlig kom til Stede i Oliedistriktet og aabnede en omfattende Agitation for den saakaldte Pittsburg-Plan. Til deres Forbauselse saa Beboerne i Titusville den Mand, som nys paa det ene offentlige Møde efter det

andet var blevet udskreget som deres Ærkefjende, stilfærdig og høflig gaa fra Hus til Hus for at forklare denne sin Plan: *South Improvement Co* havde kun været tænkt som en Begyndelse — en Del af Raffinaderierne havde forenet sig i dette Selskab for at opnaa de Fragtfordele, som en slig Sammenslutning burde og kunde give. Men førtes denne i sig selv uigendrivelig rigtige Tanke ud i sin rette Konsekvens, maatte det føre til, at *samtlige* Raffinaderier i hele Landet sluttede sig sammen og dannede en Enhed overfor Jærnbanerne. Herved vilde paa en Gang den samlede Transport kunne blive rationellere fordelt mellem de forskellige Selskaber og enhver Raffinadør opnaa den billigst mulige Fragt.

Men denne storslaaede Andelstanke fandt ingen Jordbund. Raffinadørerne i Hoveddistriktet var blevet ængstelig til Mode ved, hvad der nylig var sket, og frygtede for, at deres Leverandører, Raaolieproducenterne, paany skulde blive grebet af en lignende Ophidselse som overfor *South Improvement Co.* Og i Virkeligheden viste det sig da ogsaa, at disse endnu stod fjendtlig overfor ethvert Forsøg paa at tilvejebringe en mere omfattende Samvirken mellem Raffinaderierne. Skønt Rockefeller forsikrede, at han gærne vilde drøfte enhver Ændring, man kunde ønske i Planen, det var ham blot om at gøre at skabe en praktisk Kombination, vilde man slet ikke høre Tale om et saadant Projekt.

Dermed faldt hans Forsøg paa at forene alle de forskellige Petroleumsinteresser paa Andelstankens Grundlag. Den Koncentration af den samlede amerikanske Petroleumsindustri, der allerede tidlig foresvævede ham som Maal, maatte han altsaa nu søge at faa skabt paa Grundlag af sin egen Forretning: Standard Oil Co.

Under sit Ophold i Oliedistriktet havde han fundet Forstaaelse hos en af dettes største Raffinadører, Vandergrift. Vandergrift var ikke blot en dygtig Raffinadør, men ogsaa Næstformand i Natio-

nal Refiner's Association og endelig Formand i en Sammenslutning af Rørledningsselskaber: *United Pipe Lines,* som befordrede 30 % af Oliedistriktets samlede Produktion. Selv erhvervede Rockefeller sig ved Hjælp af et Transportfirma J. A. Bestwick & Co. en Del smaa, kapitalsvage *pipe-lines*-Selskaber og dannede heraf *American Transfer Co.* Dette blev det nu muligt at forene med *United Pipe Lines.* — Det lykkedes ogsaa Rockefeller at erhverve den 30 Mil lange Rørledning, som det af Dr. Hostetter stiftede *Columbia Conduit Co.* havde anlagt fra Oliekilderne ned til Pittsburg — eller rettere til tæt i Nærheden af Pittsburg, da Pennsylvaniabanen modsatte sig, at Ledningen blev ført gennem en Flodseng, hvorover Banen havde bygget en Bro. Under Striden med Pennsylvania herom trættedes Hostetter og overlod derfor sit Foretagende til Rockefeller.

Vandergrift's Raffinaderi gik desuden nu op i Standard Oil Co., som endvidere samtidig erhvervede det den Gang bekendteste og berømteste blandt alle amerikanske Raffinaderier nemlig Pratt & Co. i New York. Begge disse ny Raffinaderier blev indkøbt ved Ombytning af Aktierne efter sagkyndig Vurdering — og det er betegnende for, hvor højt i teknisk Henseende Standard Oil Co. allerede den Gang stod, at Pratt & Co. kun fik Standards Aktier til en nominel Værdi af 100 $ for 250 $ af sine egne Aktier. Standard Oil Co.s Aktiekapital blev ved denne Lejlighed udvidet fra $2^1/_2$ til $3^1/_2$ Mill.

Paa dette Tidspunkt (1875) var det tillige lykkedes Rockefeller at forene en hel Række store Raffinaderier i Philadelphia og Pittsburg med Standard Oil Co. i den saakaldte *Central Alliance,* der ialt omfattede $^4/_5$ af Landets samlede Petroleums Produktion.

Medens dette Samlingsarbejde foregik, havde Rockefeller samtidig sørget for at faa Haand i Hanke med *Erie-Banen.* Dennes System blev i 1872 reorganiseret ved Optagelsen af den hid-

INDUSTRIFORENINGENS BIBLIOTEK

til uafhængige Atlantic & Great Western. Til at bestyre denne Erie-Banens ny Afdeling antoges den ovenfor omtalte Devereux, medens P. Watson, „*Evener*"-Tankens Fader, blev Præsident for det samlede System — altsaa begge Mænd, som stod Rockefeller nær. Jay Gould og James Fisk havde ved forskellige Spekulationsmanøvrer bragt Erie til Fallitens Rand; nu hjalp netop Aktiekursernes Lavhed til at muliggøre Baneselskabets økonomiske Genoprejsning. For at skabe denne maatte der bl. a. sørges for, at tilføre Banen en Del af Petroleumstransporten. Paa det daværende Tidspunkt befordrede Pennsylvania henimod 5 Mill. Fade aarlig, Erie kun derimod knap $^1/_6$ af dette Kvantum, medens Central, som vi ovenfor har set, transporterede al Petroleumen fra Cleveland.

Fællestarifen af 25. Marts 1872, som Agitationsbevægelsen mod *South Improvement Co.* havde tvunget igennem, var allerede da praktisk forladt eller brudt, i det Potts ovenfor omtalte *Empire Transportation Co.* af Pennsylvania fik en betydelig Returkommission, som han fordelte mellem de Afsendere, der benyttede hans Bistand. Herved havde Pennsylvania sikret sig sin Andel af Forsendingerne. Det maatte følgelig for Erie gælde om at faa sig tilstaaet en Del af Cleveland-Kvantummet, og den traadte derfor i Forhandling med Rockefeller.

Standard Oil Co. havde allerede den Gang ved Hunters Point, Central's Endestation ved New York-Havn, en saakaldet „Petroleum-Yard", hvor der var samlet alle tekniske Hjælpemidler til at losse og lade Petroleum fra Vogn til Skib samt Bødkeri, Reparationsværksted, Pakhusrum osv.

Erie-Selskabet havde for sine Kunder indrettet en lignende Petroleums-Yard i Weehawken, en Del af New Yorks Havn. Banen havde derved paa en Maade grebet ind paa et Omraade, som efter amerikansk Forestilling ikke tilkom Banen som saadan. Rocke-

feller gik nu i Foraaret 1874 ind paa at dirigere Halvdelen af sine Petroleumssendinger ad Erie-Banen mod at faa overladt dennes Petroleum-Yard, dog saaledes at Standard til Gengæld skulde give alle Erie-Systemets Kunder en *fair* Betjening i Weehawken.

Efter at Centrals og Eries Position i Henseende til Petroleumstransport overfor Pennsylvania saaledes var fæstnet, henvendte de

Skibe under Ladning.

tvende Selskaber sig til Pennsylvania og forlangte en Andel i dettes Fragtkvantum.

Forhandlingerne blev ført under Standard-Gruppens Auspicier og endte ogsaa med en Overenskomst, der bl. a. indførte den saakaldte „*crude*"-Rabat ɔ: gratis Befordring af Raapetroleum fra Kilderne til Raffinaderierne, hvorved de Raffinaderier, der ikke laa i selve Oliedistriktet, blev stillet lige med disse. Den 1. Oktbr. 1874 traadte den ny *Pool* i Kraft. Da det imidlertid blev umuligt at faa gennemført den samtidig hermed tilsigtede Regulering af Forholdet mellem Banerne og Rørledningsselskaberne og Fælles-

tarifen praktisk ikke blev overholdt, maatte der paany aabnes Forhandlinger i 1875. Rockefeller havde da faaet dannet sin ovenfor nævnte *Central-Alliance*, hvis Formaal netop var at optræde som en samlet Magt overfor Selskaberne. Central-Alliancen omfattede som alt nævnt $^4/_5$ af Landets samlede Raffinaderivirksomhed, beherskede desuden $^2/_5$ af det samlede Rørledningssystem og besad alle Cisternevogne paa Erie- og Central-Banen. Som den, der repræsenterede en saadan Stormagt, kunde Rockefeller nu med Virkning stille sine Betingelser overfor Pennsylvania — og den tredie store Petroleumsbane var saaledes vunden for Samarbejdet med Rockefeller.

Denne Enighed mishagede imidlertid Potts, der hidtil saa at sige havde haft et Eneherredømme over Petroleumstransporten paa Pennsylvania-Linien og, som allerede tidligere fortalt, fuldstændig havde indrettet sit Empire-Selskabs Materiel og Arbejdsmetode herefter. Som han saa Sagen, var Central-Alliances Optræden et Indgreb i hans Domæne: Transportvirksomheden — og han søgte derfor at føre Krigen over i Fjendens Land ved at faa overtalt Pennsylvania til at anlægge to Petroleumsraffinaderier, et i Philadelphia og et andet i New York.

Fra de alt bestaaende Raffinaderiers Side nedlagde man stærk Indsigelse herimod overfor Pennsylvania og lod dette Baneselskab vide, at man betragtede en saadan Handling som et Overgreb. Til denne Opfattelse sluttede Erie- og Central-Banen sig, men Potts truede Pennsylvania med, at hvis det opgav denne Plan, vilde han unddrage det samtlige sine Petroleumsforsendelser.

Det maatte altsaa komme til en Krig. I Foraaret 1877 brød den ud. Pennsylvania udsendte et Cirkulære om, at herefter vilde alle Befragtere tarifmæssig blive behandlede ganske ens og ingen Særrabat ydet nogen Enkeltmand og Enkeltselskab, altsaa heller ikke Standard Oil Co. Rockefeller besvarede dette Skridt med at

trække alle de Petroleumsforsendelser, som han og hans Allierede hidtil havde ladet gaa over Pennsylvania, bort fra dets Linier og fordele dem paa Central og Erie. Disse Baneselskaber nedsatte samtidig deres Fragter, Pennsylvania maatte følge efter, endog søge at komme under dem — og Petroleumsraterne faldt derfor efterhaanden til et tabbringende Minimum.

Da hertil kom, at der om Efteraaret udbrød en stor Strike i Pennsylvanias Personale, og denne Strid endog vakte saa megen Forbitrelse, at de ophidsede Arbejdere i Pittsburg ødelagde Banelegemet, og da Pennsylvania under saadanne Forhold Kvartal efter Kvartal ingen Dividende kunde udbetale og dets Aktier tilsidst gik ned i 27, gav det endelig efter. Pennsylvania opgav sine Raffinaderier og opsagde sine Kontrakter med Potts. Empire Transportation Co. besad paa dette Tidspunkt en stor Flaade af Transportdampere paa de store Søer, 5000 Jærnbanevogne, 500 Mil Rørledninger og en Del Pakhuse rundt om i Erie og New York samt værdifulde Interesser i forskellige Petroleumsraffinaderier. Hele dette Apparat var Pensylvania kontraktmæssig forpligtet til at købe i Tilfælde af, at Kontrakten, som nu, blev opsagt. Da imidlertid Pennsylvania under sine daværende Finans-Forhold var ganske ude af Stand hertil, traadte Standard Oil Co. til, overtog denne Forpligtelse og købte Empire for $3^1/_2$ Mill. $.

Det er alt ovenfor berettet, hvorledes det var lykkedes Rockefeller allerede saa tidlig som i Begyndelsen af Halvfjerserne af en Række smaa kapitalsvage Rørledningsselskaber at danne et Standard-System: *American Transportation Co.* Dette Ledningsnet bredte sig ikke alene i Clarion County ud over en Strækning paa 70 til 80 Mil, men udfoldede navnlig ogsaa en betydningsfuld Virksomhed i det 1870 nydannede Bradford-Distrikt, som viste sig

ualmindelig rigt paa Olie, i Henseende til Anlæg af *pipe-lines* og Lagerbeholdere. Det er ligeledes nævnt, hvorledes den store Raffinadør Vandergrift ved sin Indtræden som Direktør i Standard Oil Co. satte dette Selskab i ledende Forbindelse med *United Pipe-Lines.*

Ved Siden af disse Rørledningssystemer ejede ogsaa *Empire* et saadant, for hvis Erhvervelse af Standard Oil Co. alt er redegjort, ligesom ogsaa ovenfor er nævnt Købet af *Columbia Conduit Co.* Dette sidste Selskabs Stifter, Hostetter, havde skabt en *pipeline* af 30 Mils Længde. Med dette som Forbillede fattede i 1876 Henry Harley den Kæmpeplan at føre en Rørledning direkte til Baltimore ved det atlantiske Ocean. Dens Længde vilde blive 500 Mil, og til at pumpe Olien en saa uhyre lang Strækning maatte der mindst ca. 30 kraftige Pumper.

Henry Harley var ligesom Potts kommen til Petroleumskildernes Egne i 1865 og havde været Øjenvidne til Sycles første Forsøg paa Rørledningsvæsenets Omraade. Potts anlagde en 10 Mil lang pipe-line fra Pithole til Titusville — Henry Harley, der oprindelig havde været Indkøber af Raaolie, men snart blev interesseret i Kildeboringer ude i Vest-Verginia-Distriktet, lod i 1866 bygge en Rørledning fra de rige Petroleumsejendomme ved Oil Creek til den nærmeste Jærnbanestation. I Abbott fandt han en dygtig og rig Kompagnon, som tredie Deltager i Firmaet Harley & Abbott indtraadte i 1868 selve Jay Gould, Eries Præsident, hvorefter dette Selskabs Petroleumssendinger blev lagt under Harleys Direktion. Forskellige større Rørledninger blev nu indkøbt og i 1871 dannedes det store *Pennsylvania Transportation Co.*

Da Harley i 1876 udkastede den Tanke: ved en Kæmpeledning at bane en fri Vej fra Oliekilderne lige til Atlanterhavet, vakte den først Forbauselse og Mistro, ligesom den selvsagt havde Petroleumsbanerne til fødte Modstandere. Det første Forsøg paa

at gennemføre Planen under Medarbejde med Ingeniøren Haupt mislykkedes da ogsaa, men i Efteraaret 1878 blev Sagen paany tagen op i en anden Skikkelse, og denne Gang med større Held. Man besluttede at begynde med Bygningen af en 109 Mil lang Rørledning fra Rixford (Bradford Distriktet) til Williamsport. Man fik derved Tilslutning til *Reading*-Banen, og ved den Udsigt, som man herved aabnede for denne til at faa større regelmæssige Olieforsendelser til New York og Philadelphia, skaffede man sig en virksom og indflydelsesrig Forbundsfælle. Man kunde derefter i Novbr. 1878 skride til Dannelsen af det berømte *Tidewater Pipe-Line Co.* med en Kapital af 560,000 $. Med Bistand af Potts lykkedes det ogsaa at overvinde alle de mange Vanskeligheder, der efterhaanden stillede sig i Vejen for det nævnte Første-Anlæg, baade af teknisk og juridisk Art: Olien skulde saaledes bl. a. føres over Bjærge paa 2600 Fods Højde. Den 28. Maj 1879 blev Pumperne sat i Bevægelse under almindelig Spænding og stort Tilløb af Petroleumsfolk og Bladreportere. Paa hele Strækningen fulgte man Oliens Fremadskriden, og der sluttedes Hundreder af Væddemaal, om det virkelig vilde lykkes den at overskride Allegheny-Bjærgene. Men alt gik godt og den 7. Dag flød Petroleumen ud i en vældig Kæmpetank i Williamsport.

Denne Begivenhed maatte naturligvis gøre Epoke i Petroleumsindustrien, thi det var derfor kun et Tidsspørgsmaal, naar Oceanet blev naaet.

Selvfølgelig kunde man fra Jærnbaneejernes Side ikke med Ligegyldighed se en saadan Konkurrencefare trække op. Der begyndte derfor en hæftig Takst-Krig mellem de gamle Petroleumsbaner paa den ene Side og Reading med dens Forbundsfælle Tidewater Pipe-Line Co. paa den anden Side. Standard Oil Co. maatte i hele denne Krig naturlig befinde sig paa de med dens Interesser snævert forbundne 3 gamle Petroleumsbane-Systemer,

og saavel Selskabets egne som de med dette allierede Raffinaderier afholdt sig derfor fra at købe Raapetroleum, som var befordret, henholdsvis købt af Tidewater og Reading. Derved kom Tidewater Co. ind paa selv at maatte bygge Raffinaderier og Tankanlæg. Men dette forøgede Driftsomkostningerne uforholdsmæssigt, medens Takstkrigen samtidig mindskede Fragtindtægterne i en uhyggelig Grad. Foretagendets videre Financiering frembød under disse Forhold ikke faa Vanskeligheder. Intet Under at man derfor efter føje Tid foretrak en hæderlig Fred fremfor at fortsætte en saa kostbar Krig — i Oktbr. 1883 indgik Tidewater en Overenskomst med Standard Oil Co., hvorefter Transporten for Befordring pr. Rørledning og pr. Jærnbane blev ens, og de samlede Petroleumsforsendelser blev delt mellem de forskellige Selskaber i et vist bestemt Forhold.

VII

ALVERDEN taler om *Petroleums-Trusten*, alle senere amerikanske *Trusters* Forbillede, den mægtigste blandt dem alle! Men de Allerfleste har kun de mest taagede, ofte endog de mest taabelige Forestillinger om, hvad slig en Trust egentlig vil sige. Ikke mindst er i Danmark Kendskabet til det saakaldte amerikanske Trustvæsen gennemgaaende saare overfladisk. For Bladlæsernes store Mængde fremtryller dette Ord uden Tvivl Billedet af et moderne Røverridderi i storslaaet Kæmpestil. Og dog kan den samme Bladlæser, ej alene uden Forargelse, men ogsaa med national Stolthed lytte til en Beretning om de store *Tietgen'ske* Sammenslutninger, ligesom han ganske uden Sindsbevægelse daglig kan gennemløbe Avisnotitser nede fra Tyskland om de derværende *Karteller*, som dog kun er en Slags Truster i Svøb.

Selve det amerikanske Navn „*Trust*" hænger sammen med visse Ejendommeligheder ved den derovre gældende britiske Sædvaneret, som i denne Sammenhæng er uden Interesse. Sagen selv er derimod, som antydet, i sin Kærne og sit Væsen paa ingen Maade

noget særligt amerikansk — men histovre i Unionen er ganske vist den paagældende *Driftsform* paa det privatøkonomiske Omraade bleven gennemført med den størst mulige Maalbevidsthed og tekniske Sikkerhed.

Det ejendommelige for denne Driftsform er *Koncentrationen* — ved Sammenslutningen af saa mange mindre Bedrifter som muligt at skabe en saa omfattende og planfuld Regulering af en bestemt Industrigren, at derved det uhyre Kraft- og Værdi-Spild, som den fri Konkurrence mellem de paagældende Enkeltvirksomheder altfor ofte skaber, helt undgaas eller dog reduceres til et Mindstemaal.

Da i sin Tid *Næringsfriheden* indførtes, stod det for den almene Bevidsthed, som den væsentligste Vinding herved netop var dette, at nu havde Hvermand Ret til frit at vælge sit Erhverv. Rent umiddelbart tog det økonomiske Samfundssystem, som dermed blev indført, sig just ud til Fordel for Producenten, den Næringsdrivende — det var jo ham, der fik „Friheden". Men i Virkeligheden toges der Sigte paa *Forbrugerens* Interesse, oven i Købet paa saa ensidig og udelukkende Vis, saa at ingen tidligere økonomisk Samfundsordning kan opvise Magen dertil. For gamle Dages økonomiske Opfattelse stod det stadig urokkelig fast som en Selvfølge, hvorover man ikke en Gang tænkte videre, at det var *Producentens* eller den *Erhvervsdrivendes* Vel, som man fra Statens eller Samfundsstyrelsens Side maatte have for Øje. I Modsætning hertil er det sociale Synspunkt, som Næringsfrihedens Nationaløkonomer sejrrigt har lagt til Rette for vor nuværende Samfundsordning: Varetagelsen af *Forbrugernes* Velfærd. Medens derfor i det moderne Samfund Alt efterhaanden er bleven sat i Bevægelse for at skaffe Menneskene deres *Nydelser* saa billigt og bekvemt som muligt, var Fortiden kun optaget af, at Menneskene fandt Velsignelse i deres Arbejde, ved at dette økonomisk lykkedes for dem. Man gik ud fra,

at hvad det først og fremmest gjaldt om var at skaffe Menneskene Beskæftigelse og lønnende Erhverv. I gamle Dages nationaløkonomiske Lærebøger var derfor endnu Begreberne „Produktion“ og „Indkomst“ Hovedsagen. Den liberale Økonomis Fader, Adam Smith, beholdt vel i sit System Rammerne, men fyldte det med Sprængstof. Allerede for en saa nær Efterfølger af ham som Malthus er Verden kun fuld af Forbrugere, og han kan end ikke tænke sig, at jo flere Munde Jorden faar at mætte, desto flere Arme bliver der til at arbejde for Føden. I Virkeligheden beror hans navnkundige Befolkningsteori væsentligst herpaa. Og kommer vi endelig til Bastiat og Manchester-Økonomerne, saa drejer Alt sig kun om at lægge Samfundsordningen til Rette for Konsumentens Pengepung.

Selvfølgelig har man ej alene kendt, men ogsaa ofte kraftig varetaget Forbruger-Interessen forinden Adam Smith. Dyrtid og Mangel havde prædiket denne Lære ofte og tydelig nok lige fra Middelalderens Dage. Under hine Tiders vanskelige Transportforhold til Lands kunde det ikke gaa an at udsætte „Menigmand“ for Sult eller Brødmangel eller overhovedet for de monopoliserede Erhvervs uindskrænkede Udbytning — men dette Hensyn førte dog stedse kun til midlertidige Grænse- (og Undtagelses-) Bestemmelser. Naturligvis havde man heller ikke i Overflods-Stunder været blind for billige og stadige Prisers gode Nytte. At skaffe saadanne paa Levnedsmidler var endog en Del af det merkantilistiske Program. Men Hensigten havde været: at skaffe Byerhvervene billigere Produktionsomkostninger, billigere Underhold for deres Arbejdere, og ikke i Almindelighed at gavne Landets Befolkning qua Forbrugere.

Med og efter Adam Smith blev derimod *Forbrugeren* det bærende Ledemotiv i den kommende økonomiske Udviklings Fremtidsmusik. Næringsfrihedens Fader Adam Smith kom netop paa

det rette Tidspunkt: Laugsvæsenet var forældet, et Overmaal af Tvangsorganisation tyngede paa Samfundets Bryst. Efter at Erhvervslivet kun altfor længe havde lidt under dette Mareridt, var blevet blegt og blodfattigt ved Statsopdragelse og Stuearrest, kom nu et hærdende Friluftsliv fortræffeligt tilpas. Tidligere havde man skøttet lidet om de enkelte Trær, naar blot Næringsvæsenets Skov stod tæt og grøn, nu gad man ikke længer se Skoven for bare Enkelttrær. Havde man før sværmet for Gartnersaksen og de buksbomklippede Hække, følte man nu modsætningsvis Trang til at lade Alt vokse vildt. Den kæmpemæssige Trang til Masseproduktion, som Revolutionen og Napoleons Verdenskrige en Menneskealder igennem havde udklækket og fremdrevet, gjorde da ogsaa Gennemførelsen af den Adam Smithske Frigørelse af alle produktive Kræfter til en bydende Samfundsnødvendighed — og det moderne Maskinvæsen satte Dampkraftens Vinger paa Tidens hvirvlende Hjul.

Men hvor imponerende end hele denne Udvikling har været, saa har dog den nulevende Slægt kun altfor godt lært *Skyggesiderne* at kende. Saa at sige paa alle Næringslivets Omraader er den blevet Vidne til, hvorledes den store Mængde af Driftsherrer forbløder sig i den indbyrdes Konkurrence, og hvorledes herunder Samfundets Forsyning med Forbrugsgenstande Gang paa Gang tynges af en meningsløs Overproduktion. I den sidste Menneskealder har derfor saa at sige paa alle Felter Tanken været rettet mod det Maal: atter at skabe *Plan* og *Orden* i det økonomiske Kaos, som den fri Konkurrence har tilvejebragt. Hvad Laugsvæsenet i sin Blomstringstid saa fortræffelig magtede for det lokale Markeds Vedkommende, har man indenfor Nutidens store nationale Erhvervssamfund stræbt efter at finde en moderne Form for paa Frivillighedens og Privatøkonomiens Grund. I en Tid, som er i den Grad behersket af Tekniken som vor, maatte det da ogsaa

blive iøjenfaldende, hvor ringe det økonomiske Liv lededes af den i al Teknik selvfølgelige Grundsætning: Opnaaelsen af det størst mulige Resultat ved den mindst mulige Sum af Anstrængelse, hvilket altsaa paa Økonomiens Omraade vil sige: med det mindst mulige Maal af Driftsomkostninger.

Det er da netop en saadan Organisationstype, som Rockefeller har skabt i *Standard Oil Co.*, og som de andre *Trusler* har efterlignet.

Det ligger udenfor nærværende Værks Ramme at give en Redegørelse for Standard Oil Co.s Virksomhed, end sige for det amerikanske Trustvæsen. I det Foregaaende er kun givet nogle løse Blade af dens Tilblivelses-Historie og dens første store Opløb, just fordi herved ogsaa Begyndelsen af Petroleumens Historie er fortalt. Ved et sælsomt Træf er denne Verdensartikel straks ved sin Fremkomst blevet taget i den urmoderneste Samfundsvirksomheds Tjeneste, saaledes at Verdensforsyningen med dette Produkt af en genial Arbejdets Organisator er blevet støbt i en ny Typeform, der siden har virket som et Mønster og Forbillede for alle Forsøg Jorden over paa atter at skabe sund Ligevægt mellem Produktion og Forbrug.

Der siges at have foresvævet Rockefeller som Maal for sine Koncentrations-Bestræbelser i Petroleumsindustrien at danne denne med *Postvæsenet* for Øje: netop paa Grund af den fuldkomne Drifts-Enhed, som et Riges Postvæsen danner, kan Brevenes og Pakkernes Omfordeling foregaa paa en saa planfuld og økonomisk Maade, at alle unødige Omkostninger undgaas og Portoen nedsættes til et rent Minimum. Hvormed dog ej er sagt, at det skulde være lykkedes Standard at erhverve sig et Monopol paa Petroleumsforretningen i Unionen, end sige i Verden. Det er saaledes bl. a. bekendt nok, at der endnu den Dag i Dag er saa mange uafhængige Raffinaderier alene i Staterne, at deres Produktion udgør c. 30 % af den samlede amerikanske Lysolie-Produktion.

Uden derfor i nærværende lille Festskrift at skulle komme ind paa nogen Bedømmelse af eller Redegørelse for Petroleumstrustens økonomiske Samfundsbetydning, skal der blot i nærværende Afsnit om Petroleumens Historie sluttelig peges paa nogle af de organisatoriske Momenter, som indeholder Forklaringen til Standard Oil Co.s økonomiske Verdenssuccès.

Allerede i 1872 kunde Rockefeller, da han arbejdede paa den første større Sammenslutning af Raffinaderierne, overfor sine Kolleger godtgøre sin hele Forretningsmetodes Overlegenhed. Ved Erhvervelsen af værdifulde Patenter og den udmærkede Maade, hvorpaa han herved havde kunnet indrette sin Raffineringsproces, var det blevet ham muligt at forarbejde eller anvende alle Affaldsstoffer. Han betalte ingen unødig Mellemhandlergevinst, besørgede selv Indkøbet af alle Raamaterialer fra første Haand, havde ved Anlæg af Syrefabriker, Bødkerier og lignende Virksomheder skaffet sig de paagældende Produkter til Produktionspris. Ved sin Fragtoverenskomst med Jærnbanerne havde han endelig skaffet sig de billigst mulige Transportomkostninger.

Betydningen af at samle saa mange Raffinaderier som muligt paa een og samme Haand, selv at disponere over Rørledninger, Lagerbeholdere, Pakhusrum, Tankvogne til Banebefordring og passende Havnemateriel vil for enhver blot nogenlunde Forretningskyndig være temmelig indlysende. At en planfuld Ledelse herigennem kan bringe Driftsomkostningerne ned paa det lavest mulige Niveau, vil let forstaas. Men ogsaa den Side af Virksomheden, som vender umiddelbart ud imod Publikum: selve Salget af Lyspetroleum og Biprodukterne (Benzin, Brændselsolie, Parafin, Smøreolie osv.) er af Rockefeller blevet sat paa glimrende Maade i System. Forretningens første og vigtigste Princip har været at frembringe de bedst mulige Kvaliteter af aldrig svigtende Egalitet — det næste Princip har været: den promptest mulige Betjening af

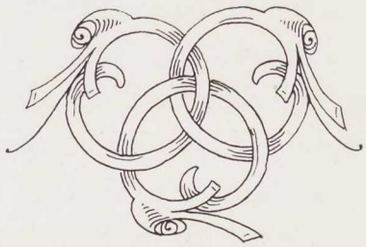
Kunderne. Det har altid været en ledende Grundsætning i Standard Oil Co., at enhver Besværing straks blev omhyggelig undersøgt, idet man til en Begyndelse præsumerede, at Kunden selvfølgelig havde Ret. I alle Kompagniets Pakhuse og Lagre hersker der den strængeste Orden og pinligste Renlighed, stadig kontrollerer særlige Inspektører, om Fadene er ordentlig spundsede, fyldte, stemplede, malede og lign., om Tankvogne og Rør er i rigtig Forfatning, om hvor lang Tid Personalet bruger til sin Lunch osv. osv. Agenter har Ordre til at besøge enhver Petroleumshandler i sit Distrikt og personlig forvisse sig om hans forsvarlige Betjening etc.

Saaledes kunde man blive ved, Side op og Side ned, men det rent eksempelvis Anførte er uden Tvivl nok til, at man deraf vil kunne forstaa, hvorledes Standard Oil Co.s Ry i første Række er skabt derved, at Intetsomhelst forsømmes for at betjene Publikum, ɔ: *Forbrugeren*, paa forsvarlig Vis.

For her kommer vi da til Sagens sidste Side: et System, hvorved Driftsomkostningerne bringes ned til det lavest mulige og hele Organisationen netop afpasses efter, at Kundernes Efterspørgsel kan blive opfyldt, ikke alene paa den billigste, men ogsaa paa den bekvemmeste og for Køberen letteste Maade, turde dog maaske, naar Alt kommer til Alt, være mere i Forbrugerens Interesse end den fri Konkurrences System.

Selvfølgelig bør der til Værn for det forbrugende Publikum altid være et *prisregulerende* Moment, men dette behøves ingenlunde at ydes af Frikonkurrencen indenfor selve Erhvervslivets Udøvere. I nærværende Tilfælde besørges det af de to andre store Lysgivere: *Gassen* og *Elektriciteten*. Besørges med al ønskelig Effektivitet — es ist nun einmal dafür gesorgt, das die Bäume nicht in den Himmel hineinwachsen.

Man siger for et gammelt Ord, at har man sagt A, maa man ogsaa sige B. Økonomiens Historie har sine Idéassociationer, som ikke mindre end mange tilsvarende i Menneskenes Bevidsthed virker med Tvangssamhørighedens Magt. Heller ikke vor hjemlige Petroleumsforretnings korte og fornøjelige Historie vilde passende kunne skrives, forinden man som Grundakkord havde anslaaet den store Treklang, som Ordene: *Petroleum* — *Rockefeller* — *Standard Oil Co.* — nu en Gang danner.



DEN DANSKE PETROLEUMSHANDEL

OG

„D. D. P. A."

I

I Aaret 1858 indtraadte Johannes Holm som Chef for Handelshuset Thøger From i den gamle stilfulde Købmandsgaard i Rosenborggade — i 1860 løste Jørgen Jensen Borgerskab som Grosserer og overtog den bekendte Ejendom Vestergade 16. Det var altsaa paa begge Sider af Petroleumens berømmelige Fundaar (1859), lige Aaret før og efter Drakes første Kilde-Boring, at de to Mænd blev kaldt frem i Forretningslivets Front, som *herhjemme* skulde blive en Art Foregangsmænd paa dette Omraade.

Til disse føjede sig saa sidenhen Rudolph Wulff som „der dritte in Bunde".

Allerede forinden Jørgen Jensen og Johs. Holm tog rigtig fat og fik den danske Petroleumshandel sat i System, var der dog nok, der i det Smaa havde forsøgt sig med at importere den nye Vare, som til en Begyndelse kunde indkøbes til Spotpris og lidt senere, da den omvendt stærkt fordyredes, dog straks ved sin Nyhed virkede med Kuriositetens Interesse.

Den første Petroleum, som blev indført i Danmark, blev tagen

hjem af Smaaskippere fra *Bremen*, hvilken Stad blev en af de første store Petroleums-Pladser i Europa (jfr. nedenfor S. 79). Olien ankom hertil i Kasser med firkantede Blikdunke, som hver rummede 1 Gallon, altsaa henimod 5 Potter. Lige efter Krigens Tid (1864) var Prisen omkring 2 ₯ pr. Pot!

I 1859 havde „*Rock-oil*" ovre i Amerika kostet 20 $ pr. Barrel (à ca. 300 Pd.). Efter Olie-Kildernes Fremdragelse sank Prisen det følgende Aar til under det halve, og 1861 var den til Tider helt nede i c. 15 Cents, steg ganske vist sidst paa Aaret igen til 52 Cents, men Gennemsnittet for 1861 blev dog ikke stort mere end c. 30 Cents. Produktionen var imidlertid ogsaa fra c. 2000 Barrels i 1859 svulmet op til over 2 Millioner Barrels og voksede endnu mere de følgende Aar. Efterhaanden som der kom Redelighed og Orden paa Forholdene i Oliedistriktet, og overhovedet Forretningen fik fastere Form, bedredes ogsaa Priserne — vilde Spekulationer drev den yderligere op, og i 1864—65 naaede den endog 6—7 $.

I 1866 forceredes imidlertid Produktionen paany stærkt — 1865 var der kommen 100 nye Kilder til, i 1866 aabnedes yderligere hele 724 (!) — saa at den ialt steg med over 1 Mill. Barrels (fra $2^1/_2$ til $3^3/_5$ Mill. Barrels). Prisen sank da atter til 4 à 3 $, og dette bidrog stærkt til at bane Terrain for Varen ovre i Europa.

Ogsaa herhjemme slog Petroleumen nu godt an — i Vinteren 1866—67 antog kyndige Folk, at der i København allerede forbrugtes et Par Hundrede Tønder om Ugen, og i Odense oplystes der samtidig at være enkelte Detailhandlere, som kunde sælge et helt Fad Petroleum om Dagen. Petroleum var ret pludselig bleven en Slags Modeartikel herhjemme — rimeligvis var alt da det danske Forbrug c. $^1/_2$ Mill. Kilo aarlig, ganske vist et ringe Kvantum mod det nuværende, som er c. 140 Gange saa stort, men efter Datidens europæiske Konsumforhold dog ret imponerende.

Betegnende nok maatte da ogsaa Lovgivningsmagten nu til at

beskæftige sig med den ny Vare. Den ydre Anledning hertil skabtes ved en vældig Ildebrand, der i Sommeren 1866 fandt Sted i *Antwerpen*. Der udbrød Ild i mægtige Pakhuse, som var fyldt med mange tusinde Tønder Petroleum, og den derved opstaaede Ildsvaade fik et saa kæmpemæssigt Omfang og anrettede saa store Ulykker, at hele Europas Opmærksomhed blev fængslet deraf. Ogsaa herhjemme blev den offentlige Mening opskræmt, og Regeringen modtog om Efteraaret adskillige Andragender om, at der maatte træffes Foranstaltninger mod den stadig voksende Tilførsel af Stenolie, „der er i Besiddelse af en høj Grad af Fængelighed og ved Forbrændingen udvikler en ganske overordentlig stærk Varmegrad, som gør hele Omkredsen utilgængelig". Det oplystes ved denne Lejlighed, at der flere Steder i Byen fandtes „betydelige Oplag af denne Vare", ja endog i Ejendommen Nr. 18 bag Børsen et Oplag af henved 2000 Fade — „altsaa i umiddelbar Nærhed af en Fabrik, til hvis Virksomhed stærk Ild udkræves, og ikke i betryggende Afstand fra det nærliggende kostbare Kvarter af offentlige Bygninger". Da nu et saadant betydeligt Petroleumsoplag, efter hvad der var sket i Antwerpen, ansaas som forbundet „med særdeles Brandfare", hvad der endog „viste sig at udøve Indflydelse paa de Omkringboendes Forsikringsforhold", mente Regeringen, at den maatte skride øjeblikkelig ind, „saa snart denne truende Fare først var erkendt". Man turde end ikke oppebi Rigsdagens Sammentræden d. 12. Novbr. s. A., men lod allerede under 5. Oktbr. Kongen udstede en *foreløbig Lov,* den 1. foreløbige Lov under vor nugældende Grundlov, for „straks at ordne de her omhandlede Forhold".

I Forordningen angaaende Brandvæsenet i Kjøbenhavn af 1. Novbr. 1805 fandtes i § 26 foreskrevet, at Beg, Tjære, Terpentin og andre saadanne Varer, som ved Antændelsen kunde skabe flydende Ild, skulde bevares i Kældere eller andre under Jordens

Overflade fordybede Steder. Allerede saa tidlig som under 11. April 1863 var denne Bestemmelse af den kgl. Brandkommission her i Staden bleven gjort anvendelig paa Petroleum.

Denne Ordning ansaas imidlertid nu ikke længer for fyldestgørende, og det paabødes derfor i den nævnte foreløbige Lov, at Oplag af Stenolie, der oversteg 20 Td., ikkun maatte findes i Staden paa de Steder, der af Justitsministeriet dertil anvistes eller fandtes antagelige, hvorhos Oplag paa mindre end 20 Td. ikkun maatte findes under Jordens Overflade og under ubeboede Bygninger, med mindre Brandvæsenet gav sin Tilladelse dertil imod Iagttagelsen af nærmere foreskrevne Forsigtighedsregler. Samtidig paabødes det de Handlende med kort Varsel at henflytte de Oplag, som var større end 20 Td., til den ved Krigsministeriets Imødekommen til foreløbig Brug overladte Redanmagasinbygning paa Christianshavns Enveloppe nærmest Kalveboderne.

Da en foreløbig Lov ifølge den nylig i Kraft traadte Grundlov af 28. Juli 1866 skal forelægges den første sammentrædende Rigsdag, kom saaledes den for første Gang efter Forfatningssagens Tilendebringelse sammentrædende danske Rigsdag til bl. a. ogsaa at beskæftige sig med denne Sag. Forelæggelsen skete d. 20. Decbr. sammen med et Udkast til Lov om Forandring af § 26 i den ovenfornævnte Forordning angaaende Brandvæsenet i København. Dettes Indhold faldt i alt Væsentligt sammen med den foreløbige Lovs, idet de ny, skærpede Forholdsregler samtidig udstraktes „til saadanne Stoffer, som med Hensyn til Brandfare nærmest kunne sammenstilles med Petroleum, nemlig Terpentin, Kamphin o. lign. Belysningsvædsker“. De Handlende fik dog Lov til i deres Udsalgssteder at have indtil 125 Potter af de nævnte Stoffer opbevaret i Beholdere af en efter Brandvæsenets Skøn forsvarlig Beskaffenhed.

Sagen blev indbragt i Landstinget og kom til 1. Behandling den 9. Januar 1867. Ploug aabnede Forhandlingerne og roste den da-

værende Justitsminister (Leuning) for den Iver, hvormed han havde draget Omsorg for at sikre København og dens Beboere mod Brandfare. At denne Ros blev fremført i en noget ironisk Tone, fremgik ikke alene af Ministerens følgende Svar, men ogsaa af Plougs egen derpaa følgende Bemærkning om, at Regeringen dog maaske derved havde „drevet sin Omhu noget vel vidt, videre, end det kan bestaa med Forbrugerens Tarv". Han nedlagde Indsigelse mod, at Stenolie stilledes i Klasse med Terpentin og Kamphin og hævdede, at Stenolie ikke er nær saa brandfarlig som disse Vædsker, ja end ikke som Sprit, der dog ikke var taget med i Loven. „Efter hvad der er mig sagt, lader Stenolie sig ikke antænde, undtagen naar den opvarmes; den forsendes, da den er et meget fint Stof, der trænger gennem selv den mindste Aabning, i meget solide og godt forarbejdede Fade, og naar den altsaa opbevares paa Steder, hvor den ved en udbrydende Ildebrand ikke straks er udsat for Ophedning, men hvor det er muligt at komme til den og skaffe den af Vejen, inden Ilden nærmer sig, er der ikke stor Fare ved mindre Oplag". Han ankede dernæst over, at Detailhandlerne kun skulde have Lov til at opbevare i deres egne Udsalgssteder indtil 125 Potter, da et Fad Stenolie, efter hvad han vidste, indeholdt mellem 160 og 170 Potter, og det dog vel var Meningen, at enhver Detaillist burde kunne have 1 Td. i sin Forretning — „ellers blev Detailhandleren nødt til at købe Varerne aftappede, hvilket vilde fordyre Varerne 4 ß pr. Pot, og det er ingenlunde nogen ringe Afgift for Forbrugerne, som for store Dele hører til den mindre formuende Klasse". Og faktisk saa da ogsaa Brandvæsenet gennem Fingre med, at Detaillisten havde indtil 5 Tdr. paa Træ og 300 Flasker.

Ved Sagens 2. Behandling d. 26. Januar maatte Justitsministeren erkende, at hans Forudsætning om, at der kun gik 125 Potter paa et Fad, havde været fejlagtig — han havde ladet en Fustage efter-

maale af Brandkommissæren, og derefter kunde Indholdet ikke sættes til mindre end 175 Potter*). Han imødekom derefter de tidligere af Ploug udtalte Ønsker og foreslog, at Handlende og Forbrugere skulde være berettigede til at opbevare indtil 800 Potter Petroleum paa Træ eller Flasker i Udsalgs- eller Værksteder, der er i beboede Bygninger anbragt under Jordens Overflade og indtil 200 Potter i Udsalgs- og Værksteder, der er anbragt over Jordens Overflade.

Saaledes vedtoges Lovforslaget ved denne og den følgende Behandling og gik derefter — hvad der vil forekomme Nutidslæsere utroligt, men som ikke desto mindre er faktisk rigtigt — *helt uden Omtale* gennem Folketinget ved alle 3 Behandlinger. Den stadfæstedes 29. Marts 1867.

Lovens Indhold optoges senerehen som § 19 i den store Lov om Brandvæsenet i København, der udgik under 15. Maj 1868.

Kun to Aar efter tog man igen fat paa at lovgive om Petroleum. I Oktbr. 1870 blev der forelagt Landstinget et Forslag til Lov om *Forhandling* af Stenolie. Det hed i Motiverne, at Opmærksomheden i de seneste Aar var blevet henledt paa en *ny Fare*, som Stenolie skulde frembyde, idet det Produkt, der under dette Navn gik i Handelen, hyppig var af den Beskaffenhed, at det endog ved en lav Temperatur gav antændelige Dampe, der kunde bevirke Eksplosioner. „Stenolie frembyder herved hyppig Fare i Forbrugerens Haand, idet den Temperatur, som Olien faar i en Lampebeholder, ved almindelig Stuevarme er tilstrækkelig til at kunne udvikle antændelige Dampe, der, naar Lampen er slet konstrueret og Uheld støder til, kan fremkalde Eksplosion“. Saa vel Politidirektøren og den kgl. Brandkommission som Grosserer-Societetets Komité havde

*) Heller ikke dette var rigtigt. 1 amerikansk Petroleumsfad (Barrel) indeholder 42 Gallons og 1 Gallon var 4 à 5 Potter. 1 Foustage rummede altsaa c. 200 Potter. Nettovægten af et Fad er c. 300 Pd.

derfor henstillet til Justitsministeriet at træffe Forholdsregler til Forebyggelse af, at Stenolie af slig farlig Beskaffenhed kom i Handelen „og Forbrugeren derved uforvarende udsattes for Brandfare".

Regeringen ønskede imidlertid ikke at gaa den Vej: fuldstændig at *forbyde* Salg til Forbrug af saadan Stenolie, der under en vis Temperatur gav antændelige Dampe, men foreslog i Stedet for, at det skulde gøres Forhandleren til en Pligt, naar Produktet ikke var farefrit, at henlede Forbrugerens Opmærksomhed derpaa. Lovforslaget kom derfor til at lyde paa, at Petroleum, der gav antændelige Dampe ved en lavere Varmegrad end 45° Celsius, ikke maatte sælges til Forbrug uden i Beholdere, der tydelig var mærket med Ordet „farlig".

Til nærmere Forklaring heraf skal anføres Følgende. Den Stenolie eller Petroleum, der gaar i Handelen for at benyttes som Lysolie i Lamper eller til Kogeapparater, indvindes som bekendt af den raa Petroleum ved en saakaldet brudt Destillation, i det man særskilt opsamler Alt, hvad der overdestillerer ved de forskellige Temperaturer. Paa denne Maade opsamles først for sig de flygtige Olier, der koger under 150° C., dernæst den egentlige Petroleum med Kogepunkt 150—300° og endelig Petroleumsresterne. Man fremstiller først forskellige Produkter, der koger under 60°, saasom Petroleumsæter, Kerosolin og Gasolie, der dels benyttes til Opløsning af Harpikser og Olier, dels til Fremstilling af Luftgas. Dernæst fremstilles *Benzinen* (mellem 60 og 90°) osv., medens der paa den anden Side af den egentlige Petroleum udvindes Produkter som Brændselsolie, Parafin, Smøreolie osv.

Inden selve Lysolien bringes i Handelen, underkastes den endnu en Rensning for ildelugtende Stoffer ved at blandes med koncentreret Svovlsyre, hvilken Blanding udføres ved Indblæsning af Luft.

Det er en Følge af den brudte Destillation, at den derved indvundne Lysolie endnu kan indeholde en Del af de flygtige Olier,

ligesom nogle af de tungere kan være ført over med. Begge Arter bør kun være til Stede i Lysolien i ringe Grad, henholdsvis omtrent 5 og 10%. Dersom der er kommet for meget af de tungt flydende med, vil Lampen brænde slet, Olien ikke trække godt op i Vægen og denne forkulles, hvorved Lampen bliver udsat for at ose. Dette er imidlertid Forhold, hvorpaa Forbrugeren let bliver opmærksom, saa at han kan søge en bedre Forsyning. Hvad man derimod nu fra Lovgivningsmagtens Side havde for Øje, var den Fare, som kunde fremkaldes ved, at de flygtige Bestanddele er til Stede i for stort Maal. Olien i en Lampebeholder opvarmes nemlig dels ved Varmen i Rummet, dels ved at Varmen fra Flammen forplanter sig til Olien ved Ledning gennem Metallet eller gennem selve Vægen. De flygtige Olier vil da fordampe ved den højere Temperatur, desto lettere, jo større deres Mængde er, vil antage en Spænding i det lukkede Rum og i Forening med den Luft, der findes i Beholderen, danne en eksplosiv Blanding, som vil eksplodere, naar ved en slet Konstruktion eller en skødesløs Behandling af Lampen en Flamme eller Gnist kan komme til, — er Eksposionen da tilstrækkelig stærk, vil Lampebeholderen springe, Olien selv bryde i Flamme og den brændende Olie flyde ud.

Denne Fare var man forholdsvis hurtig bleven opmærksom paa ovre i Unionen, og allerede i Midten af Tredserne blev det derfor forbudt at sælge Mineralolier med et saakaldt *flash-point* af mindre end 110° F. Ved „*the flash-point*" (Flammepunktet) forstaas den Temperatur, ved hvilken Petroleumen udsender Dampe, som efter at være blevet blandet med Luft kan antændes, naar de kommer i Berøring med en Flamme. I Amerika foretog man Undersøgelsen ved den saakaldte *fire-test*, der simpelthen bestaar i at gyde en Portion Petroleum i en aaben Skaal med Vand, opvarme Blandingen og derpaa fare hen over Overfladen med en brændende Spaan. Den Temperatur, hvorved Flammen eller Eksplosionen

viser sig, betegner da Oliens mer eller mindre brandfarlige Karakter, hvorefter den mærkes som Handelsvare med f. Eks. 112° F., 150° F., Mærkerne for henholdsvis *Standard White* og *Water White*. — I Juli 1868 fastsatte for Englands Vedkommende en Lov Flammepunktet til 100° F., men i Modsætning til den amerikanske Lov forbødes ikke Forhandling af Petroleum under denne Test-Grad, men det gjordes Forhandlerne til Pligt at gøre Kunden opmærksom paa Antændelsesfaren.

Det var altsaa dette britiske Lovgivnings-Mønster, den danske Regering nu fulgte.

Lovforslaget fandt en meget kølig Modtagelse i Landstinget. Atter var det Ploug, som talte den tørre Fornufts Sag ved at bemærke, at de smaa Uheld, der hidtil var sket, virkelig ikke afgav nogen tilstrækkelig Grund til at foretage Indskrænkning i Brugen af Stenolie. „Folk bør jo selv vide, at det er en farlig Vædske, som de har med at gøre, og bør derfor selv sørge for at deres Lamper er forsvarlig indrettede. At de almindeligvis brugelige Lamper let skulde kunne opvarmes til en saadan Varmegrad, at Petroleumen — naar den da ikke er forfalsket, men virkelig *er* Petroleum — skulde kunne eksplodere derved, er vistnok temmelig utroligt. Jeg har aldrig nogensinde hørt Eksempler herpaa".

Ikke uden Komik virkede det, naar den daværende Justitsminister (Krieger) til Forsvar oplyste, at han dog af en Indberetning fra Brandvæsenet havde set, „at der var indtruffet det Tilfælde, at man havde indgnedet en Ko med Petroleum, og da man derefter, for at se om den var tilbørlig indgnedet, havde tændt en Svovlstik og holdt denne brændende i en Tommes Afstand fra Koen, gik der Ild i den stakkels Ko". „Jeg tror derfor", fortsatte Ministeren umiddelbart, „at der er god Grund til at træffe Bestemmelser med Hensyn til Behandlingen af Petroleum og til derigennem at advare Befolkningen. Det er dette, der tilsigtes ved Forslaget".

Ved 2. Behandling foreslog Grosserer W. Petersen af Odense og Redaktør Ploug at nedsætte den i Loven omtalte Varmegrad fra 45 til 35°. De henviste til, at i Hamborg og Antwerpen, altsaa to af Europas største Petroleumsmarkeder, „betragter man vel ikke Petroleum, naar den antændes ved en Varmegrad af 90° Fahrenheit ($32^1/_5$° C.), som en aldeles god Handelsvare, men dog som farefri, medens man i England er gaaet til 100° Fahrenheit ($37^1/_5$° C.)“. Med Forslaget om de 35° havde man derfor valgt et Middeltal mellem de to Bestemmelser, der gjaldt henholdsvis paa Londons Marked og paa de to største Fastlandsmarkeder. Dette vedtoges af Tinget. Men mellem 2. og 3. Behandling blev man grebet af Ængstelse for at have sat Varmegraden, indenfor hvilken Stenolie ikke maatte give antændelige Dampe, for lavt, og den forhøjedes derfor til $37^1/_2$°. — I Folketinget gik man imidlertid endnu videre i Forsigtighed og satte 40° C., og i denne Skikkelse blev Forslaget til *Lov d. 26. Novbr. 1870.*

Danmark havde vel herved tilsyneladende valgt en særdeles høj Grænse som Minimum for det saakaldte „Flammepunkt“; men ved den følgende kgl. Anordning angaaende Prøveapparatets Beskaffenhed blev det saakaldte „danske“ Apparat autoriseret — et aabent cylindrisk Kobberkar, hvori Stenolien opvarmedes. Da dette Apparat var teknisk højst ufuldkomment, kom Loven faktisk til at virke saaledes, at man derefter vedblivende kunde indføre almindelig god Petroleum, for hvilken Antændelsestemperaturen, naar den prøvedes med et rationelt Apparat, kun var nogle og tyve Grader (Pennsylvansk Standard White Test 112° F.). Saaledes viste Lykken sig at være bedre end Forstanden, idet vi ved Autorisationen af et ufuldkomment Apparat fik Andel i de Goder, som Brugen af den almindelige amerikanske Standard-Kvalitet, *Standard-White,* overalt viste sig at være, i det denne Petroleumssort, samtidig med at kunne leveres billigt, i ingen Henseende frembød nogen saadan

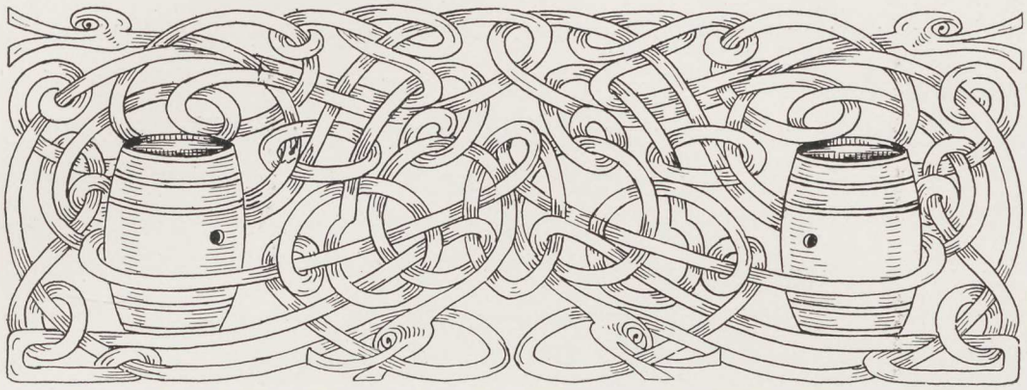
Brandfare, som man ved Lov af 1870 havde tænkt sig at burde vogte Befolkningen for. Som Ploug under Behandlingen af de forskellige Petroleumslove havde vist sig at være Repræsentanten for den sunde Sans, viste han sig paa samme Maade at være en fortræffelig Spaamand.

I England gik man da ogsaa i 1869 videre med at nedsætte Flammepunktet, idet man satte det til 85° F. Da denne Lov skulde revideres, foreslog Kemikeren Sir Fred. Abel at gaa over fra den hidtil brugte Undersøgelsesmaade, den saakaldte *open-test* til *close-test*, med Undersøgelse af Olien i lukkede Beholdere, hvorved Prøven i Virkeligheden først blev betryggende. Han konstruerede et særligt Apparat til dermed at foretage denne Prøve, og dette noksom bekendte *Abel'ske Apparat* er da ogsaa siden hen blevet indført overalt. Naar man anvendte dette Apparat, gav Olien, hvis Flammepunkt tidligere ved Undersøgelsen med det aabne Apparat var blevet angivet til 100° F., først Flamme ved 73° F., og en engelsk Lov af 1879 autoriserede derefter det Abelske Apparat og satte i Overensstemmelse dermed Flammepunktet til de nævnte 73° F. (23° C.). Danmark fulgte efter i 1903.

Ikke mindre Betydning havde det, at det Abel'ske Apparat og den dermed sammenhængende Norm omtrent paa samme Tid blev anerkendt i Amerika af Hensyn til det europæiske Marked. Paa Kongressen af henholdsvis engelske og tyske Petroleumsimportører i Liverpool og Bremen 1879 fremførtes der stærke Klager imod den nordamerikanske Petroleum. Afsendinge fra New-York indrømmede da ogsaa, at den Petroleum, der i den senere Tid var fremkommen, havde staaet under den tidligere Kvalitet, fordi man i Petroleumsdistriktet havde truffet paa nye Olier, som var af nogen anden Beskaffenhed end de oprindelige Pennsylvanske Kilders Produkt, og dette havde voldt Vanskeligheder ved Raffineringen. Man gik herefter over til, som nævnt, at anerkende en Norm,

hvorefter Petroleum prøvet med Abels Apparat skulde have en Testgrad af ikke under 23° C. (ved 760 m/m Barometerhøjde).

Det var fra dette Tidspunkt, at *Standard Oil Co.s* Mærke i stigende Grad vakte Opmærksomhed i Europa og da ogsaa herhjemme, fordi man altid kunde være vis paa, at naar man købte Petroleum med dette Mærke, fik man en fortræffelig Vare, som altid var ens i Kvalitet, saaledes at man ved at sælge den videre var fuldstændig vis paa at slippe for de i hine Aar saa almindelige Klager og Anker fra de Handlendes og Publikums Side. Det kan ligeledes her bemærkes, at man fra Standard Oil Co.s Side ogsaa tog fat paa Spørgsmaalet om Lampens rette Konstruktion og ved at virke for, at der herom blev givet gode Anvisninger, ogsaa ad denne Vej væsentlig bidrog til at kvæle en begyndende Misfornøjelse med den amerikanske Petroleum i Svøbet.



II

SAASNART Stenolie-Produktionen i Staterne begyndte at tage Fart, indsaa de vidtskuende Amerikanere saa at sige øjeblikkelig, at de hurtig vilde blive henvist til Eksport, hvis virkelig den nyopdagede Rigdomskilde skulde kunne fuldelig udnyttes. I saa Henseende kom da selvfølgelig Europa først og fremmest i Betragtning, saa meget mere som Belysningsforholdene herovre endnu kun var yderst maadelige, for ikke ligefrem at sige bedrøvelige.

Til Trods herfor stillede man sig paa Fastlandet til en Begyndelse yderst kølig overfor den nye, ildelugtende og — som man troede — brandfarlige Vædske, der ovenikøbet slet ikke lod sig brænde i de tilvante Olie-Lamper, men krævede helt nye Konstruktioner. I 1861, det første Aar, da Petroleum kom til Tyskland, blev da ogsaa Importen saa ringe som ialt 2500 Tons — til Sammenligning er nu Totalindførslen 1 Million Tons!

Det var fornemmelig to store Kolonial-Huse i Bremen, som *startede* den ny Artikel paa tysk Grund: W. A. Riedemann og F. E. Schütte. Fra Bremen kom ogsaa den første Ladning Petro-

leum i 1861 til Danmark, en lille Last paa 500 Fade. Men det var dog først efter Krigen i 1864, at den nye Vare bed sig fast i det almindelige Husforbrug. Mænd som Rudolph Knudsen, D. E. Funck og Harald Jensen var mellem de første Importører, senere (midt i 60erne) forsøgte Firmaerne O. F. Asp og Trier & Goldschmidt sig i noget større Stil.

Omtrent samtidig begyndte ogsaa Jørgen Jensen at handle med Petroleum, der købtes gennem Kommissions-Huse i Hamborg som Pontoppidan og Donner.

Jørgen Jensen.

Den siden saa bekendte Købmand var just da i Færd med at udfolde sine merkantile Storevners fulde Vingefang.

Jørgen Jensen — unægtelig ret et Allemands-Navn, saa dagligdags- og almueagtigt som her i Danmark overhovedet muligt! Og dog lykkedes det den Mand, der bar det, at gøre sig saa *navnkundig*, at naar Nogen i *hans* Tid nævnede Jørgen Jensen, saa var i hvert Fald indenfor den danske Forretningsverden Ingensomhelst i Tvivl om, hvem der sigtedes til. Der var Landet over Hundreder og atter Hundreder, der hed Jørgen Jensen — og dog var der kun een Jørgen Jensen.

Af ringe Stand kom han, og en jævn Mand blev han alle sine Dage: en Mand med smaaborgerlige Livsvaner, en hjemmestængt Natur, der for at bruge hans eget Udtryk „først og sidst skøttede sin Familie, sit Hus og sin Handel". Som det allerede vil ses af dette Træk: i mange Henseender en Miniatur-Udgave af Rockefeller — hans to herskende Livsmagter var *Forretningen og Hjem-*

met. Han havde ingen andre Passioner end at tjene Penge, lige fra første Færd sigtede han paa intet mindre end at blive Millionær. Men Drivfjedren var hverken Guldets Glans eller den Gerriges Fryd ved at puge Penge sammen, Jørgen Jensens Haand kunde godt vise sig baade rund og aaben. Han var ingenlunde *money-mad,* men han vidste ganske nøje, hvad Penge *var værd* — kendte det baade fra Afsavnets Side i de ganske unge Dage, da han havde maattet undvære dem, indtil han ved stort Slid og bitter Selvfornægtelse fik sparet og spinket sine første Smaaskillinger sammen, og vidste ikke mindre, da Dalerne endelig kom trillende og rullende i Mængdevis ind i hans Bod og lagde sig lydigt for hans Herrefod, hvilken *Magt* der gemte sig i deres Kapitalvælde. Vidste netop helt og fuldt, hvor ringe Værd de havde som død Skat, men hvorledes de brugt som Saasæd, sølverne Saasæd, gav de rigeste Fold, stampede Foretagender frem af Jorden, skabte Liv og Rørelse, Handel og Vandel, Næring og Fortjeneste.

I Overensstemmelse hermed var der i hans Dispositioner den rette Købmands-Blanding af Forsigtighed og Vovemod. Han kunde være kneben indtil Karrighed, men han fedtede ikke sine Chancer bort: gjaldt det om at gribe en gunstig Lejlighed, var ingen Sum ham for stor. Han kunde ogsaa bie paa Bør og, gik Konjunkturen ham imod, koldblodig tage sit Tab. Det hang Alt sammen med, at hans Lidenskab ikke var Vinding, men *at vinde,* Elsker som han var af det store Forretningskup. Hans Handelsvirksomhed var den Valplads, hvorpaa han vilde tilkæmpe sig sit Livs Sejre. Den vundne Rigdom strøg han ind som Kampens Løn. Naar han syntes gridsk paa Penge, var han i Virkeligheden gridsk paa Sejr og Succès. Der var ogsaa Hersker-Stof i hans Natur, han holdt af paa sine Enemærker at føle sig som en lille Konge. Og det endog der til hans Død stedse var Vadmel og Hvergarn i hans Væsen.

I sin pure Ungdom havde han modtaget et stærkt Indtryk af den fornedrende Afhængighed, hvori dansk Handelsliv i de Tider stod til Hansestædernes Købmandsskab. Jørgen Jensen kom til Verden selve Nederlagsaaret 1814, den 22. November fødtes han i Kjøbenhavn, kom som Dreng i Hørkræmmerlære og etablerede sig selv i 1841. Indtil dette Tidspunkt havde den meste Hørkram-Handel, altsaa al daværende Handel „med grove Varer", særlig hele Jærnforretningen, været i Hamborger-Kreditens Vold. Faa Aar efter skete vel det nationale Gennembrud herhjemme, og den første slesvigske Krig brød yderligere Aaget. Men endnu til helt op i 1857 var i stort Omfang dansk Handel, især Provinshandel, bunden til den kapitalrige Elbstad — ikke mindst derfor ramte Krisen i November s. A. os saa haardt! Men med det meget, som da gik itu, brast ogsaa Gangbaandet, hvori Hamborg havde holdt os, helt og endelig: fra nu af begyndte dansk Foretagsomhed at faa dansk Grund under Fødder. Og i den Udvikling, som derefter slaar Rod og vokser frodigt op i den danske Jordbund, var just Jørgen Jensen En af Pionererne — fra sine Ungdomsaar følte han stadig sin Købmandsvirke som noget af et *nationalt* Kald: det gjaldt om, som han ofte sagde, „at stænge Hamborgerne ude". For saa vidt var det store Drag dog over hans Livs Gerning.

Iøvrigt var 1857 ogsaa for ham *rent personlig* det kritiske Aar. Han var nemlig da, takket være sin Jærnvillie og taalsomme Flid, naaet til et vist, efter Smaaforhold ret respektabelt Velstands-Punkt i sin Hørkramhandel. Saa fo'r November-Stormen hærgende hen over Landet, fældede selv de store Ege og var ogsaa nær ved at knække dette unge Træ sønder. Men Stammen var for sej og spænstig, og da Krisen var vel overstaaet, havde han ej alene klaret sig helt, men endog ved snilde Dispositioner faaet nogle Tusinde Dalere frelst ud af Forvirringen. Og nu begyndte han for anden Gang *forfra* — men denne Gang paa egen

Grund og i selvstændig Stil. 1860 tog han, som alt nævnt, Borgerskab som Grosserer, og fra hans nyerhvervede Ejendom paa Vestergade udfoldede der sig derefter en febrilsk og anspændt Virksomhed for at drage det hele Land ind under Kundekredsen.

Først og fornemmelig handlede Jørgen Jensen med Jærn — han udviklede sin Jærnforretning til et i Danmark, ja i hele Norden ukendt Omfang og Højdemaal. Men dernæst blev han den storstilede Importør af *amerikanske* Produkter: Majs, Fedt, Frø og — *Petroleum.*

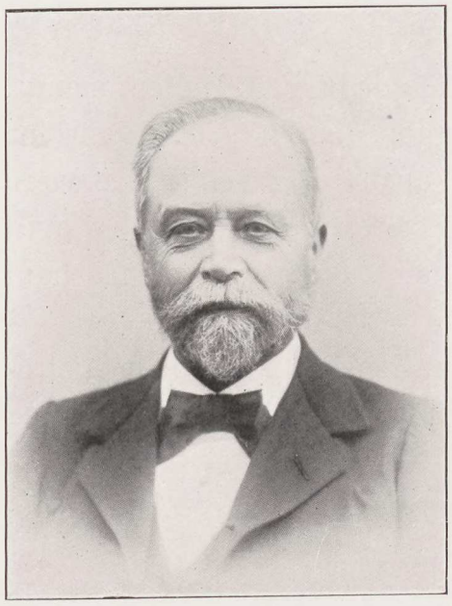
En skønne Dag gjorde en af hin Tids driftigste „Mellemmænd", Harry Levin, der plejede at søge Jørgen Jensen som Agent for Huset Donner, ham opmærksom paa, at det dog vel kunde være Umagen værd at forsøge paa at importere *direkte.* Harry Levin havde just faaet en New Yorker-Forbindelse og tilbød nu fra ham at skaffe den første Ladning.

Dette blev Begyndelsen til Jørgen Jensens storstilede Petroleums-Forretning, der en Snes Aar omspændte Skandinavien og rakte helt op til Island.

En dygtig Medbejler som Stor-Importør fik han ret snart i Johannes M. Holm af Firmaet Thøger From.

Det gamle Handelshus var bleven stiftet af Thøger From saa langt tilbage som i 1778, altsaa i den rigtig gode, gamle Tid, „den glimrende Handels-Periode", som man har kaldt den, da Havnen var fyldt af „Havets stolte Svaner", danske Købmands-Skuder, som gik i Langvejsfart paa den anden Side Jordkloden og kom hjem fyldte med ostindiske Krydderier, Kattuner og Sirtser, kinesisk Silke og Porcellæn, Kampher og Indigo, Elephanttænder og Spanskrør. Men til Thøger Froms Hørkram-Bod bragte mere beskedent Skibe, der gik i Fart paa Nord- og Østersøen, Hør og Hamp, Blaar og Sejldug, Tjære og Stenkul, mens de tog ud med fra ham Tran og Tørfisk, Uld og færøiske Strømper, Islands-Varer og jydsk Saltkød.

1794 erhvervede han den gamle smukke Købmandsgaard, som endnu den Dag i Dag ligger der foran i Rosenborggade, en Pryd for det hele Kvarter — rigtigt et gammelt Hus af dem, som man kan læse om i H. C. Andersens Eventyr, „hvor den ene Dag og Time er ligesom den anden“ — det vilde slet ikke forundre En at se en gammel Karl i Skjægs-Bukser og Kjole med store Messingknapper trine ned ad Stentrappen ud til Gaden, det vilde blot gøre det Hele komplet.



Johs. M. Holm.

1831 døde Thøger From, mæt af Dage, og Sønnen Jacob From fortsatte Forretningen til 1857, da den gik over til hans Enke. Men allerede Aaret efter maatte Dattersønnen Johannes M. Holm overtage den, skønt han da kun var 22 Aar gammel — han var født den 26. September 1835 — og altsaa maatte løse Fuldmyndigheds-Bevilling for overhovedet at kunne gøre det.

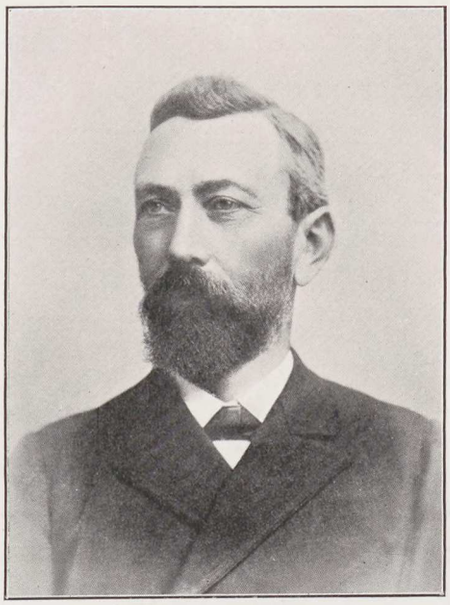
Johannes var bleven opdraget hos Jacob From, en striks gammel Herre, som ikke sparede paa sit Personales Kræfter. Det var en haard Skole at gennemgaa, men just derfor var maaske Nevøen desto bedre hærdet til at tage fat, da hele Husets Byrde med Eet blev læsset paa hans Ungdoms spinkle Skuldre. Det blev en drøj Tørn at tage, thi lige efter Kriseaaret 1857 stod den gamle Forretning paa lidt svage og vaklende Ben, og tilmed var Tiderne grumme daarlige. Johs. Holm maatte i disse første Aar rejse en Del selv for at faa Firmaets Provinsforbindelser paany i Orden — en Dag i Aarhus overvældedes han af den trevne og besværlige Maade, hvorpaa Afsætningen til en Begyndelse gik for ham,

og fandt først Sindsro i den Betragtning, at han jo dog saa kunde afvikle Forretningen og give sig til at være Landmand, hvortil hans Hu altid havde staaet. Men heldigvis mødte han, umiddelbart efter saaledes at have opgivet Ævret, en Forretningsven, H. G. Worm, som straks med ilter Energi afviste enhver Tanke om „Desertation“ — Johannes skulde blot tage fat igen og holde ud, saa skulde nok Lykken tilsidst blive tvungen til at give ham Handsel! Johs. Holm saa i dette Møde et Skæbne-Træf, følte Vennens Tale som en ildnende Opmuntring, for ikke at sige Opstramning — kastede resolut alt Mismod over Bord og tog fat paa Forretningens Genoprejsning med en saadan Sejhed og Styrke, at den fra nu af ligefrem blomstrede under hans Hænder.

Men paapasselig som en Smed var han ogsaa fra Gry til Kvæld. Før Fanden fik Sko paa, bruste Johs. Holm om Morgenen tidlig som en brummende Stormvind gennem hele det gamle Købmandshus for at törne Karle, Piger og Lærlinge ud af Sengene — saa var han oppe paa Loftskamrene og dunkede paa Dørene med Skaftet af sin Ridepisk før sit første Dagridt, saa var han i næste Øjeblik nede i Stalden for at paase, at Hestene blev striglede og fodrede. Selv foregik han altid med det bedst mulige Eksempel paa utrættelig Flid og Omhu, var altid den første paa Kontoret og den sidste, som gik derfra.

Helt op i sin høje Alderdom blev han ved at være af den gode, gamle Skole: stolt af sin Stand, men samtidig spartansk i sin Levevis, paa een Gang myndig-selvbevidst og personlig fordringsløs. Da han var en Hader af Tidsspilde, Sladder, Omsvøb og al overflødig Talen kunde han let blive ordkarrig, ja endog mut og barsk; men der var altid en vis Værdighed over hans Væsen, gennemtrængt som det var af *correctness* ud til Fingerspidserne. Var der ligesom noget tilmuret over hans Fremtoning, saa røbed' dog hans store Trofasthed i alle Livets Forhold noksom den Hjærtevarme,

der dølgede sig bag den ydre Anstand — af og til kunde vel ogsaa En og Anden faa set som et hastigt Glimt, et koldt Lyn fra et Temperament, hvis Glød en overordentlig Selvbeherskelse holdt forsvarlig lukket inde under Jærn og Slaa. Han var en Mand i lige Linier — var der derfor til Tider noget kantet over hans Holdning og Væremaade, saa var den til Gengæld altid klar og konsekvent, uden Bugter og Slinger, med eet Ord: ret-linet.



Rudolph Wulff.

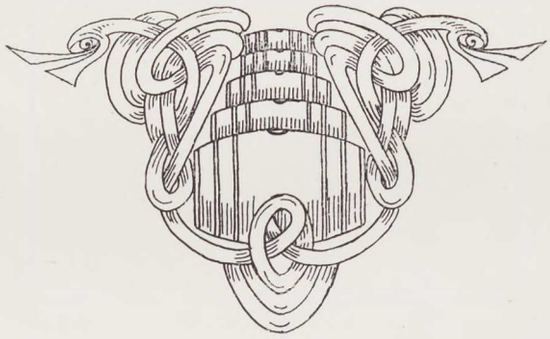
Den Storimportør af Petroleum, der som alt ovenfor nævnt sidenhen, i 70erne, traadte til som „den Tredje i Laget", Jørgen Jensens og Johs. Holms Jævning, Rudolph Wulff, var igen en hel anden Slags Mand.

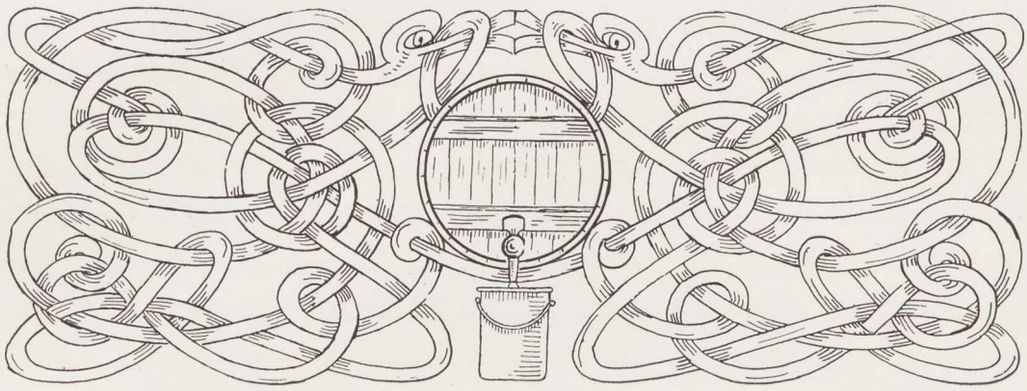
Peter Wilhelm Rudolph Wulff var født paa Bornholm den 5. Juli 1838. Faderen var Købmand i Rønne, hvor Sønnen efter at være gaaet i Latinskolen blev anbragt i Handelslære. Siden kom han til Stubbekøbing, hvorfra han opnaaede Plads hos Pontoppidan i Hamborg. Efter et kort Englandsophold etablerede han sig 1865 i Aarhus sammen med Beck, fra hvem han dog skiltes 1867. I 1870 oprettede han sammen med D. B. Adler & Co. i København og Herman Meyer Handelshuset Adler, Wulff & Meyer, der 1874 omdannedes til „Jydsk Handels- og Landbrugsbank", i hvis Direktion Wulff nogle Aar havde Sæde. Fra 1876 førte han sin egen Forretning videre under Navnet Rudolph Wulff og slog sig nu i første Række paa Importen af Petroleum. I Løbet af faa Aar oparbejdede han en vældig Forretning i denne Artikel saavel i København som i Aarhus, medens han samtidig blev Jyllands største Kulhandler.

Fra Tøndelasternes Tid. — Fuldskib med 14,000 Fade Petroleum staar Sundet ind.

I Modsætning baade til Jørgen Jensen og Johs. Holm var Rudolph Wulff aaben og lys, en livlig og hastmodig Natur, til Tider lutter Fyr og Flamme. Han var ubetinget den mest *moderne* af de tre Skikkelser: i Vuggegave havde han faaet den elektriske Gnist, var vokset op med Telegrafen og Telefonen, vidste paa en Prik, hvad Nutidens tekniske Hjælpemidler er værd, var paa rent amerikansk Vis stadig og utrættelig paa Færde, altid rede til med kortest muligt Varsel at fare afsted, naar det gjaldt en Forretning, og havde ligeledes Yankee'ens rappe Fynd i sine Dispositioner.

Da i Slutningen af Firserne det Tidspunkt kom, da de trende Storforretningers kolde, haarde Jærn skulde smeltes sammen til een, var Rud. Wulff det tændende og fængende Element — ham skyldtes det, at der kom Ild paa Essen.





III

MED Aaret 1870 begyndte en vældig Stigning i den nordamerikanske Stenolieproduktion. Fra 1870—74 fordobledes Antallet af Brønde, og det samlede Produktionsudbytte voksede fra $5^1/_4$ Mill. Barrels til henimod 11 Millioner. Under disse Omstændigheder faldt Gennemsnitsprisen pr. Barrel efterhaanden fra ca. 4 $ til ca. $1^1/_3$ $, og denne Billiggørelse af Varen bidrog i høj Grad til dens hastige Udbredelse i Europa og da ogsaa her i Danmark. Allerede i Efteraaret 1870 blev det under Rigsdagens Forhandlinger konstateret af en Fagmand, at Stenolie „nu saa godt som er bleven en Nødvendighedsartikel, der bruges af alle Klasser i Befolkningen og ikke mindst af Almuen". Men alligevel var dette dog kun en Begyndelse — først i de nærmest følgende Aar udviklede det egentlige Storforbrug sig: i Aarene 1876—78 kunde den hjemlige Konsum saaledes anslaas til 16 à 18 Mill. Pund.

Medens endnu i Halvfjerserne stadig en Del af *Importen* toges fra Pladser som Bremen, Antwerpen og London, ankom dog Størstedelen i direkte Skibsladninger fra amerikanske Havne som New

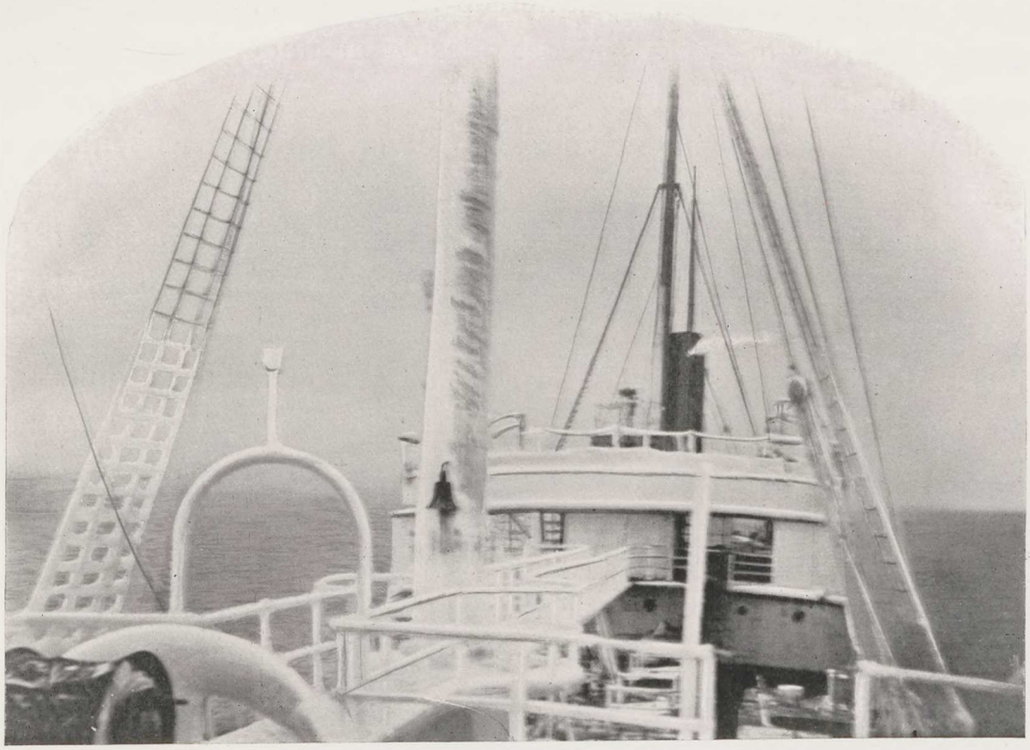
York og Philadelphia. Det var f. Eks. gamle norske, fuldriggede Sejlskibe, som havde været oppe i Botten og derefter sendtes med Raajærn og tomme Petroleumstønder over til Amerika for der at faa Fadene fyldt med Petroleum — oprindelig solgtes Petroleum altid inklusive Tønden, som kostede 2 à 3 Kr. Td. Rejsen fra Amerika hertil varede gærne en ca. 6 Uger, og de første Laster var ikke stort større end 3 à 5000 Tdr. Helt ofte kunde det vare en halv Snes eller fjorten Dage at faa losset sligt et Olieskib — helt kuriøst at høre naar man véd, at nu en af D. D. P. A.s Tankdampere med et Indhold af 30 til 40,000 Fade pumpes læns i et Par Døgn.

Mellem- og Detailhandelen med Petroleum laa den Gang som oftest saaledes, at den i Løbet af Foraaret eller Sommeren forsynede sig hos de store Importører for Lys-Saisonen ɔ: fra Udgangen af August Maaned til April det følgende Aar. Man dannede sig et, forøvrigt ret tit spekulativt Skøn over, hvor stort et Kvantum man kunde afsætte i dette Tidsrum, og købte saa dette sit Forbrug som et samlet Parti paa successiv Levering og til en fast Enheds-Pris (saa og saa mange Kroner pr. 100 Pd. Netto)*). En Urtekræmmer købte saaledes, lad os sige: 50 Foustager, at modtage fra Køberens Pakhus efter Rekvisition med en Dags Varsel, saa at han altsaa kunde tage sit Forbrug hjem efterhaanden, Maaned for Maaned, medens Resten blev beroende i Importørens Pakhuse mod en vis Betaling i maanedlig Fremlager.

Coutumen blev hurtig, at Betalingen erlagdes ved hver Modtagelse kontant uden Dekort. Da Prisen for det samlede Parti imidlertid som nævnt sloges fast forud for den gældende Leveringsperiode ved Købets Indgaaelse, aabnedes herved en vid Margin for Spekulation. I hine Aar laa Importørerne saare sjæl-

*) Tharaen reduceredes saa à 112 Pd. amerikansk Vægt = $101^1/_2$ Pd. dansk efter den Fadene paamalede amerikanske Vægt.

dent med større Lagre, endsige med et saadant Kæmpelager, som D. D. P. A. nu har til Stadighed. Skibsladningerne var, som vi har set, forholdsvis smaa, og de stedse stærkt svingende Priser paa Amerika-Markedet opfordrede til en vis Forsigtighed i Dispositionerne. Følgen var, at naar Sejladsen om Vinteren vanskelig-



Overiset Tankdamper.

gjordes ved Isforholdene, kunde til Tider Varen blive meget knap her paa Pladsen, og Locoprisen derfor forbigaaende stige uforholdsmæssigt. Den derved opstaaende Difference mellem denne og den faste Leveringspris, til hvilken Detailhandlerne havde dækket deres Forbrug og til hvilken de altsaa kunde fordre sig, om det endog skulde være, paa een Gang det af dem købte Totalkvantum udleveret, blev herved en kærkommen Spekulationsavance, som det var fristende at realisere. Naar da Øresund fyld-

tes med Is og Stadens Havn begyndte at fryse til, havde man i hine Aar det Særsyn at se en hel stor Klike *Outsiders* pludselig befolke Børsen for at studere Vejrkortet og paa Grundlag deraf foretage Petroleumshandler. Ikke alene Urtekræmmere, Vognmænd og Skippere, men ogsaa Privatpersoner, som ikke stod i noget som helst Forhold til Varen, spekulerede i Halvfjerserne mangen god Gang i Petroleum — og som det oftest gaar under slige Forhold, tabtes der tidt af saadanne store Summer.

Som slige Isaar kan nævnes 1870, hvor Farten i Københavns Havn var standset det meste af Februar og en Uge i Marts, hvorpaa den følgende Vinter Havnen var isbunden fra 26. Decbr. 1870 til 24. Febr. 1871, altsaa hele 60 Dage. Ogsaa i Vinteren 1874—75 var der en 14 Dages Standsning; i Vinteren 1878—79 var der fra 7. Jan. til 12. Marts stadig Is i Havnen, og hele Februar var Farten standset. Og endelig var der i Vinteren 1880—81 Is i Havnen i 78 Dage, og fra d. 21. Jan. til d. 19. Marts 1881, altsaa i 58 Dage, var Skibsfarten i Havnen standset.

I de to sidstnævnte Vintre kom endog Jørgen Jensen forbigaaende i Ulejlighed. I de første Februar-Dage 1879 maatte han tilbagekøbe store Kvanta af forskellige Mellemhandlere, Varer, som var henliggende paa hans eget Pakhus. Det var den Gang bl. a. Philip W. Heyman, der paa Spekulation havde opkøbt en hel Del mindre Petroleumshandleres Leveringsret og nu med Et, da Isen spærrede Petroleumsskibene ude, præsenterede Jørgen Jensen Udleveringssedler paa et generende stort Kvantum. Forgæves søgte Jørgen Jensen at regulere det ved at forlange sine Penge erlagt kontant for hver Vogn, der kørte ud ad hans Port — han maatte tilsidst bekvemme sig til selv at deltage i Konkurrencen om at købe de paa hans Lager liggende solgte Varer.

Philip W. Heyman skal iøvrigt være bleven ked af Spekulationen — det var i hine Tider saaledes, at naar der saa skete Tøbrud,

kunde Prisen falde med endnu større Brathed og Voldsomhed end den, hvormed den forhen var steget. Nok er det, ikke længe efter tilbød han gennem Mægler Jørgen Jensen et Par Tusinde Foustager til en vis, næppe overdreven høj Pris, hvis Købet kunde ske straks. Mægleren maatte opsøge Jørgen Jensen under et Middagsselskab i hans eget Hus og sporenstregs vende tilbage til Heyman — men med et Pristilbud, som laa noget lavere end Heymans, idet Jørgen Jensen lige saa rask som Heyman havde truffet sine Dispositioner i samme Øjeblik, han var bleven kaldt ud fra sit Middagsbord. Da Mægleren derpaa hæsblæsende kom tilbage til Philip W. Heyman, ilede denne straks hen over Gulvet og skrev sin Accept med Tilføjelsen: „for venskabelig at udjævne et gammelt Mellemværende". Og siden var Forholdet altid det bedste mellem disse to lige snarraadige Hoveder paa to lige haarde Halse.

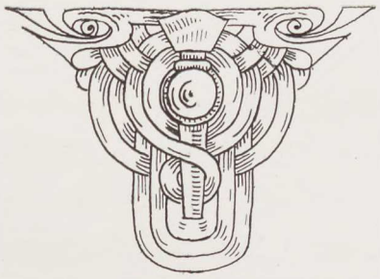
Umiddelbart efter at være kommen til Rette med Jørgen Jensen trak Philip W. Heyman sig helt ud af Petroleumshandelen, som han øjensynlig kun mere forsøgsvis havde beskæftiget sig med, og afhændede sit Petroleumspakhus i Raadmandsgade til Rudolph Wulff.

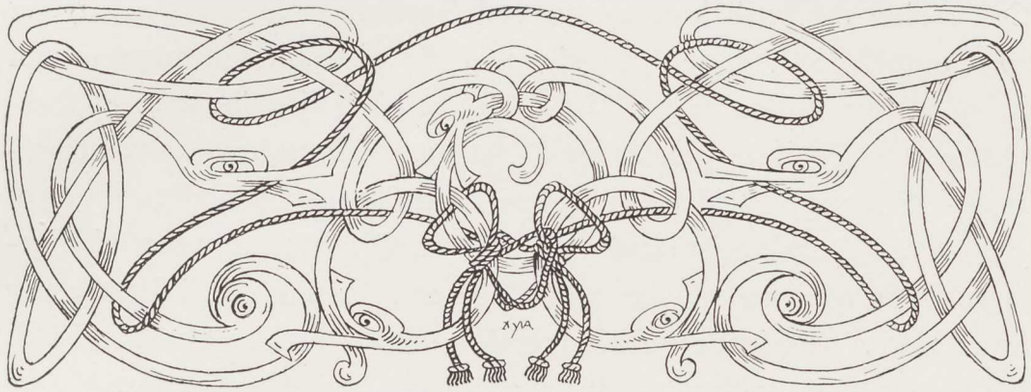
Først derved blev Rud. Wulff egentlig konkurrencedygtig overfor Jørgen Jensen og Thøger From. Wulff havde i Slutningen af Halvfjerserne ude ved Kastrup bygget to Petroleumshuse, til hvilke han havde købt Grundene hos Güsselfeldt & Rée. Hans første store Tøndelaster kom saaledes med Sejlskibe, der laa ude paa *Kastrup Red*, hvorpaa Olien maatte lægtes ind og oplægges i Pakhuse. Dette var imidlertid, som man let kan forstaa, baade meget bekosteligt og til Tider, f. Eks. Isvintre, overmaade besværligt, ligesom Transporten pr. Akse ind til Kunderne i Staden maatte foregaa ad lange og møjsommelige Veje. Ved at købe Philip W. Heymans Pakhuse blev han derimod sat i Stand til at

skibe ind til Tuborg Havn og hans Lagre kom til at ligge bekvemt for de Folk, der skulde afhente deres Varer hos ham. Endnu bedre blev det dog, da han senere kunde erhverve det Petroleumspakhus paa selve Tuborg, som hidtil havde været lejet af Carl Rerup, ligesom han ogsaa erhvervede et Petroleums-Oplagshus i Haraldsgade.

Rerups Petroleumsforretning var allerede begyndt i Tredserne, og i Midten af Firserne var han gaaet over til at importere *russisk* Petroleum, som allerede forinden Firmaet Ludwig Edelstein havde introduceret paa det danske Marked. Varerne gik pr. Jærnbane fra Baku til Libau og skibedes derfra pr. Sejler til København. Fra Libau kom saaledes i 1888 det første Tanksejlskib her til Staden.

Ogsaa Jørgen Jensen, Thøger From og Rud. Wulff kom efterhaanden ind paa at supplere deres Forsyning med russisk Olie, men Varen slog dog aldrig rigtig an herhjemme, hvor Lamperne fra først af var blevet indrettet til Brugen af amerikansk Petroleum, og maatte som Følge deraf som oftest sælges sammenblandet med Standard- eller Water White.





IV

FAA det danske Petroleumsmarked var der altsaa oppe i Firserne af det forrige Aarhundrede trende Stormagter, Jøngen Jensen, Thøger From og Rudolph Wulff, men det var dog kun som mægtige Egetræer, der ragede op over en vildtvoksende Kratskov af Ymper, som efterhaanden truede med at kvæle alt sundt Liv paa dette store Handelsomraade. En Mængde mindre Købmænd optraadte ved forefaldende Lejlighed, naar Konjunkturerne syntes dem gunstige, som Smaaimportører og bragte derved Afsætningen ind i en planløs Forvirring, ligesom der i største Omfang, som vi alt ovenfor har set, spekuleredes i den Petroleum, man havde liggende paa de store Huses Lagre. Hertil føjede sig endelig den skarpe Konkurrence, som de tre Matadorer naturligvis kom ind paa at føre med hverandre gensidig, og som fanatisk udnyttedes af deres Kunder.

Under disse Omstændigheder bragtes i Eftersommeren 1887 Rud. Wulff ind paa den Tanke, om det dog ikke skulde være gørligt at faa skabt en *Samvirken mellem de tre Huse*, og paa sin sædvan-

lige raske Vis greb han Tyren ved Hornene. En skønne Dag, d. 20. Septbr. 1887, satte han sig ned og skrev uden nogen som helst Art og Indledning til Johs. Holm: „Jeg tillader mig at forespørge, om De ikke maatte mene, at det nu kunde være hensigtsmæssigt at søge at blive enige om Petroleumspriserne“.

Var det karakteristisk for Rud. Wulff saaledes uden al Forhaandsomsvøb saa at sige at falde med Døren ind i Huset, var hans Motivering af denne Henvendelse ikke mindre karakteristisk for hele den daværende Petroleumsforretning. Han skrev:

„Det forekommer mig, at Tidspunktet maatte være heldigt. Hver af os har rimeligvis en Del Petroleum usolgt, men dog næppe mere end at det uden forceret Salg vil gaa ud inden Sæsonens Slutning, og formodentlig skal vi have mere hjem inden Foraaret. Priserne er jo imidlertid for Tiden saa høje i Amerika, at man ikke vil købe, men selv om Forholdene forandrede sig saaledes, at man købte pr. Oktbr. eller Novbr., har man dog ingen Garanti for, at saadanne Ladninger ogsaa vilde komme frem, inden Frosten stoppede Skibsfarten. Endelig er Aarstiden saa langt fremrykket, at vi ikke risikerer Konkurrence ved Tilførsel af Smaaladninger fra Bremen etc.“

Og han tilføjede: „Jeg mener selvfølgelig ingenlunde, at vi skulle tage exorbitante Priser, men at lade sig besnakke af Agenter og andre Mellemmænd til at sælge med en tarvelig Rentegevinst er virkelig ærgerligt, og anderledes er jeg bange for, det ikke vil blive, forinden man har truffet en bindende Overenskomst. Den nærmeste Anledning til, at jeg netop nu tilskriver Dem herom, er, at jeg forleden, da Raffineret og Pipes gik op, telegraferede til mine Agenter, at de allerlavest maatte sælge til 10,45 kontant, men faar nu Brev efter Brev fra dem om, at der fra anden Side tilbydes meget billigere. Om det er sandt eller ej, skal jeg ikke kunne afgøre, men naturligvis gaar det nu som

altid, at man ikke helt kan undlade at lade sig paavirke af slige, idelig gentagne Forsikringer fra Folk, som man burde kunne skænke Tiltro".

Hans Forslag gik derefter foreløbig ud paa, at de tre Importhuse skulde enes om Prisen til Sæsonens Slutning, saaledes at Jørgen Jensen hver Morgen foreslog de to andre pr. Telefon, naar der var Anledning til at gøre Forandring i den foregaaende Dags Priser. Aftalen skulde ske gennem Johs. Holm — „hvis Sagen tiltaler Dem, vil jeg henstille, at *De* vilde tale med *J. J.*, da jeg tror, det vilde være heldigst, om Forslaget til ham kom fra Dem".

Det lykkedes ganske vist ogsaa at faa dannet et saadant „Pris-Kartel", som man nu vilde kalde det. Men man kom snart til Erkendelse af, at naar der ikke skete noget Samarbejde herudover, forslog dette lidet eller intet. Dels aabnedes der Mulighed for, at Conditionerne blev forskellige, selvom Prisen var den samme, dels kunde det ikke altid undgaas, at denne eller hin Storkunde tiltvang sig en særlig Rabatpris. I Begyndelsen af den næste Sæson (1888—89) gik derfor Rud. Wulff i Lag med at faa skabt en egentlig Sammensmeltning af de tre Importhuses Petroleumsforretning, saaledes at denne udskiltes fra de enkelte Firmaer og samledes i et Driftsselskab under fælles Ledelse.

Det var ikke nogen let Opgave, Rud. Wulff her havde sat sig — som nu bare dette at faa Forhandlingerne mellem de tre Mænd indbyrdes paa Gled! Det var mangeaarige skarpe Konkurrenter, der var vant til at vogte mistroisk paa hverandres Færd — og hvor det gjaldt saa store Afgørelser, var der kun altfor god Brug for den Yndlingsmaksime, som Jørgen Jensen stadig indskærpede sine Folk: „De skal ikke selv sige saa meget, men lade de Andre tale". Medens Johs. Holm af Natur var indesluttet og faamælt, var Jørgen Jensen paa sin Side af Beregning tavs og tvær — og hvor skulde det kunne blive til en Forhandling, hvor ingen af Parterne

mælte et Ord? Altsaa maatte det blive Wulff, som blev den Talende, som gav Tanke-Mulighederne sprogligt Udtryk og Forslagsform. Og medens Johs. Holm af Natur var stejl og stiv, Jørgen Jensen lun og sejg, saa maatte Wulff blødgøre de genstridige Sind, saa at de lod sig bøje mod hinanden.

Efter mange lange og besværlige Forhandlinger kom man da endelig saa vidt, at de tre Mænd paa et Møde hos Jørgen Jensen Vestergade 16 d. 30. Novbr. 1888 i Forening vedtog at stifte et Aktieselskab, som skulde bære Navnet *Det Danske Petroleums-Aktieselskab.* Dets Aktiekapital sattes til 1 Mill. Kr., fordelt paa 100 Aktier à 10,000 Kr., og Formaalet skulde være at drive Handelsvirksomhed med Petroleum og andre Produkter af Raapetroleum.

Aktieselskabet vedtoges at skulle begynde d. 2. April 1889.

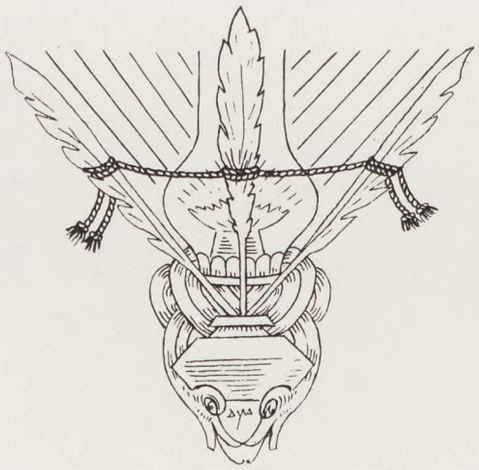
Samme Dag afholdt Bestyrelsen (de tre Stiftere) Møde og besluttede enstemmig at engagere Hr. Grosserer Valdemar E. Wulff til Forretningsfører fra den nævnte Begyndelses Dato.

Allerede inden denne vedtoges det dernæst at bygge en eller flere Reservoirer for Petroleum paa Tuborg under Forudsætning af Autoriteternes Tilladelse og at afslutte det Lejemaal, der i saa Henseende var nødvendigt med Tuborg Fabrikker.

Det gik med denne Sammensmeltning, som det Verden over gaar, naar Samfundets økonomiske Liv paa et eller andet Omraade altfor længe har lidt under et Overmaal af fri Konkurrence. Det vender sig da fra Splittelse og Uro mod *Fasthed, Plan* og *Orden,* og gør det med samme instinktmæssige Maalsikkerhed, som Planter vender sig mod Sollyset. Maaske uden at vide og ville det, var de tre Mænd, som stiftede D. D. P. A., saaledes Redskaber i den moderne Udviklings Tjeneste — den Udvikling, der i vor

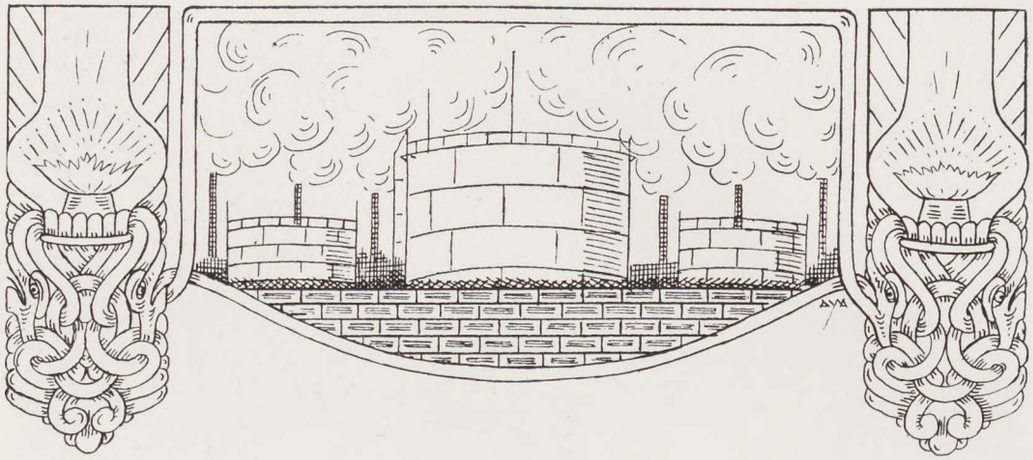
Tid, endog ofte paa tværs og Trods af den offentlige Mening og Lovgivning, gaar sine egne Veje, der alle fører til Nutidens Rom — til *Organisationen.* Det spredte og splittede Mangefold af selvstændige, indbyrdes stridende Smaaforretninger viser sig paa et stigende Antal Felter at være et Spild af Kræfter og Kapital, en Ødslen med Virksomheder og Værdier, en unødig Fordyrelse af Samfundsforbruget. Tidens Tendens gaar derfor i Retning af at sammensmelte og omstøbe dem til Fællesforetagender for derved at opnaa en for alle Parter tjenlig *Organisation* af Samfundets Forsyning, nu med denne, nu med hin Vare.

Det var just med Henblik paa Sammensmeltningen af en Art som den, der nu her var sket, at Tietgen en Gang i et Foredrag, med en genial Hentydning til Oehlenschlægers Aladdin, fremmanede „Ringens Aand". Han vilde netop derved have sagt, at det var en *god* Aand, som havde hjulpet ham til lignende Foretagenders Tilblivelse — og tillige en mægtig Aand, der formaaede at flytte de Bjærge, som end ikke en Storkøbmands Tro til sig selv uden hin Aands Hjælp vilde have saa meget som rokket.



Selskabets Stiftere
Grosserer Jørgen Jensen.
Grosserer Johs. M. Holm.
Konsul Rudolph Wulff.

D. D. P. A.'s første Hovedkontor i Studiestræde Nr. 5. 1889.

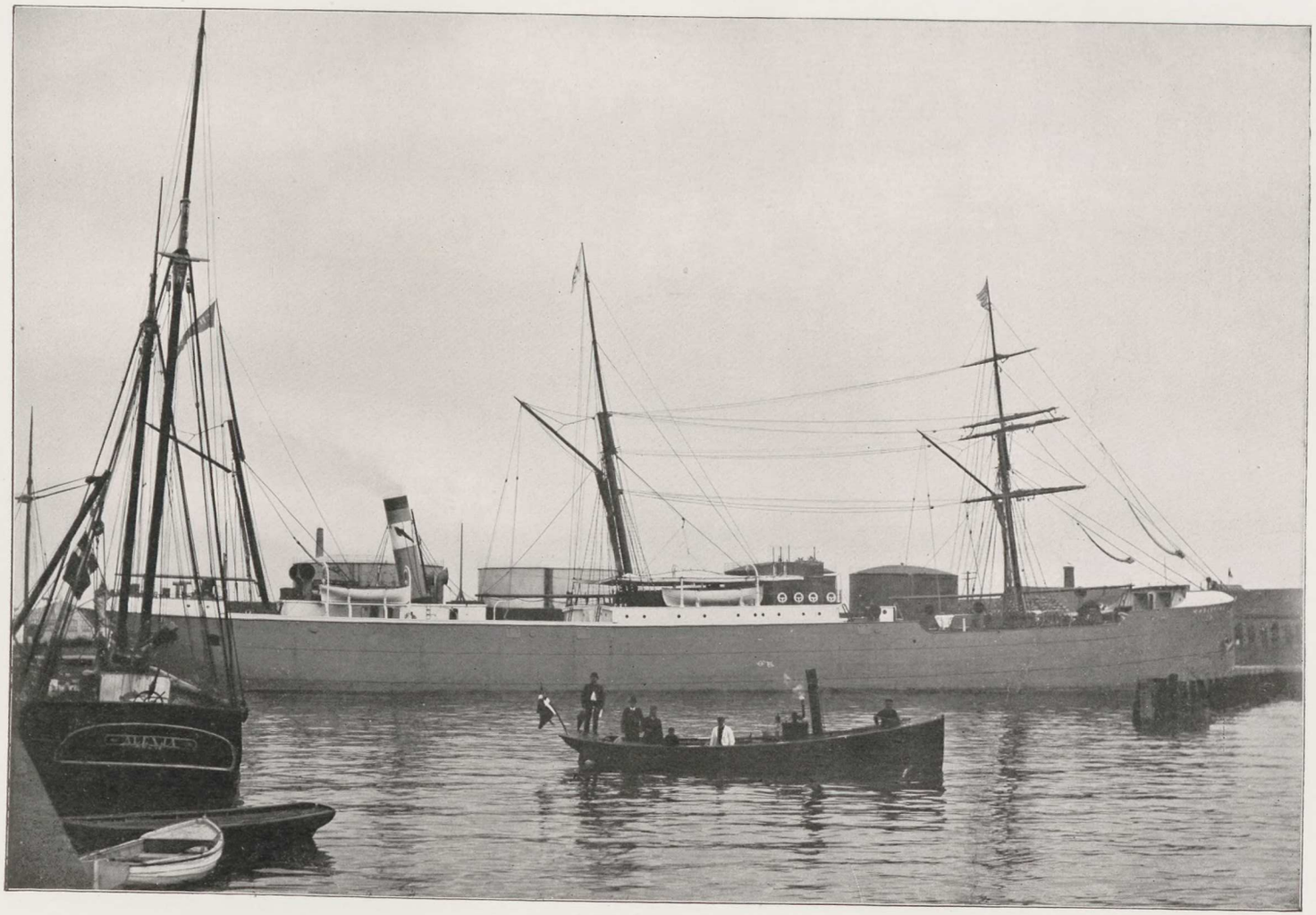


V

DEN nystartede Forretning aabnede under beskedne Forhold i en lille Kontorlejlighed Studiestræde 5 i Stuen, saaledes som det vil ses af omstaaende Billede.

Endnu samme Sommer købte Selskabet af Konsul Wulff de ham tilhørende to Petroleumspakhuse ved Trøjborg Bakke (Aarhus) tilligemed ca. 20.000 □ Alen af den Wulff tilhørende Ejendom under Trøjborg Bakke, hvorpaa Pakhusene er opført. Det besluttedes ligeledes at bygge to Petroleumstanks paa Tuborg og at anskaffe en Tankdamper til Fart paa Amerika af 19 Fods Dybtgaaende — som man vil erindre, var der endnu i 1889 kun 20 Fod Vand saavel i Københavns gamle som i Aarhus Havn. — Bl. a. under Hensyn hertil forøgedes i Efteraaret 1887 Selskabets Aktiekapital med 400,000 Kr., fordelt paa 80 ny Aktier à 5000 Kr.

Om Bygningen af en Tankdamper, der skulde kunne rumme 2,400 Tons Olie og 450 Tons Kul blev der i Septbr. 1889 sluttet Kontrakt med Burmeister & Wain. Den blev afleveret et Aar efter, og ved Lodtrækning indenfor Bestyrelsen døbt „Christine“



Ocean-Tankdamperen „Christine“.

Tankanlæg: Aarhus.

efter Jørgen Jensens afdøde Hustru. Den gjorde sin første Amerikafart i Novbr. 1890 (jvf. Billedet).

Med sit Petroleumsindhold af ca. 17,000 Td. var „Christine“ efter Datidens Forhold et fuldstændigt tidssvarende Skib, men efterhaanden som Søsterselskaberne i Tyskland, England osv. byggede større og større Tankdampere, op til 10 à 12,000 Tons, blev deres mindre Baade disponible, og herved trykkedes Fragterne saa stærkt, at Selskabet i det aabne Marked kunne fragte Dampere, der med samme Mandskab som f. Eks. „Christine“ kunde rumme indtil 30,000 Fade. Ved det stigende Hjemmeforbrug og det dermed igen stigende Krav til Skibsrum var dette naturligvis et stort Gode for D. D. P. A. Men samtidig blev herved Fragten for „Christine“ altfor dyr, og den blev derfor solgt i 1900, saa meget hellere som Københavns- og Aarhus-Havn da var naaet til 24 Fods Vanddybde.

Allerede to Aar forinden havde de vanskelige Besejlingsforhold i Hovedstadens hidtil eneste Petroleumshavn, *Tuborg*, nødvendiggjort en betydningsfuld Udvidelse af Selskabets Lager-Lokaliteter*).

De store Petroleumsladninger i Fade, som Selskabet allerede i sit første Aar maatte tage ind, gav Gang paa Gang de til Tuborg-Havn ankommende Sejlskibe en altfor dybtgaaende Last til, at Skibene kunne flyde ind til Bolværket uden først ved Lægtring at være lettet for en betydelig Del af deres Indhold. Man maatte da have Skovshoveds Fiskere til i deres Baade at besørge denne Lægtervirksomhed. Undertiden kunde der ligge indtil 4 Fuldriggere udfor Tuborg-

*) Den 28. August 1876 sluttede Kjøbenhavns Havnevæsen Overenskomst med A/S Tuborg Fabrikker, hvorefter disse forpligtede sig til at lade deres Havn tjene til Dok for Losning og Ladning af Stenolie, der skulde ind- og udføres til og fra Kjøbenhavn ad Søvejen, imod at Havnevæsenet paatog sig at foretage de nødvendige Udrensningsarbejder for i Indløbet til Tuborg Havn at vedligeholde 16 Fods Dybde. Denne Overenskomst fornyedes derpaa den 6. November 1880.

Tankstationen ved Tuborg Havn.

De 4 Fuldskibe „N. B. Palmer“, „Mommsen“, „Beethoven“ og „Robert Dixon“ losser samtidig Petroleum paa Tuborg Red. Maj 1891.

Tøndestak.

Havn og vente paa at blive lettet tilstrækkelig til at komme ind, og det var da ofte et livligt Billede at se en hel Flotille af Skovsernes Fiskerbaade paa Vandet, medens samtidig Vejene omkring Tuborg vrimlede af Vognmænd, der ventede paa Fragt.

De tre Forretninger, som i det ny Aktieselskab smeltede sammen til een, havde ikke haft noget Cisternelager af Petroleum, men udelukkende taget sine Ladninger hjem i Tønder. Da Tyskland imidlertid var kommet ind paa ikke alene Benyttelsen af Cisterne-Skibe, men i Sammenhæng dermed Lagring af Petroleum paa Land i Jærn-Tanks, var Selskabet, som allerede ovenfor omtalt, efter at være blevet henvist til Tuborg Havn som eneste Petroleumshavn for Hovedstaden, allerede forinden Virksomheden var begyndt, skredet til Anlæget af en fast Tank paa Tuborg. De ovennævnte vanskelige Besejlingsforhold aabnede imidlertid hurtig Øjet for, at man i Tide maatte søge andet Steds hen. Opmærksomheden i saa Henseende henvendtes paa Refshaleøen, hvor der baade var nok af ledig Grund til et saadant Anlæg og tilstrækkeligt Vand paa Havnesiden. Samtidig havde imidlertid Firmaet Carl Rerup haft en lignende Tanke, og Omstændighederne føjede sig saaledes, at det kom i Forkøbet. D. D. P. A. fik dog sluttet en Overenskomst med det paagældende Firma, saa at dette traadte tilbage. I Efteraaret 1889 lejede Selskabet derpaa 16,000 □ Alen paa Refshaleøen og skred til Anlæget af en Petroleumstank-Station derude. Anlæget bestemtes foreløbig til at skulle bestaa af to Jærnbeholdere, som hver kunde rumme $3,_4$ Mill. Liter samt af en Lagerbygning. Endvidere opførtes i 1891 ved denne Station et Beboelseshus, indeholdende Beboelse for en Opsynsmand og Kontorlokaler for Selskabet, samt en Bygning til Bødkerværksted og Limeri. I 1892 opførtes endvidere tvende mindre Jærnbeholdere, der hver kunde rumme ca. 10,000 Fade Petroleum, for at man samtidig derude kunde have Oplag af forskellige Kvaliteter Petroleum. Ende-

Tankanlæg: Refshaleøen.

lig byggedes i 1897 en ny Beholder paa 14,000 Fade og i 1903 en Tank paa 20,000 Fade.

Endnu i Selskabets første Aar vedvarede den gamle Skik, at de *kjøbenhavnske* Urtekræmmere købte deres Petroleumsforbrug tøndevis og efterhaanden tog et Par Foustager hjem ad Gangen, hvorefter Indholdet af dem selv tappedes paa Flasker. En ydre Be-

Fra Aftapningsanstalten paa Refshaleøen: Flaske-Aftapperiet.

givenhed gav Anledning til, at dette Forhold fuldstændig ændredes. Ved Juletid 1890 udbrød der en Ildebrand hos Urtekræmmer Lebahn paa Gammelholm, og da den fik et ret opsigtvækkende Forløb, blev Myndighedernes Opmærksomhed derved vakt. Ilden var nemlig opstaaet ved Aftapning af Petroleum, og man besluttede derfor en Gang for alle at gøre Ende paa den Brandfare, som der ligger i, at slig Aftapningsvirksomhed foregaar i Beboelseshuse

midt inde i Byen. Der udstedtes derfor under 4. Juni 1891 en justitsministeriel Bekendtgørelse, som forbød Detailhandlerne i Staden at have et samlet Oplag paa mer end 200 Potter, hvorhos det hele Kvantum skal være anbragt i lukkede Flasker eller Jærnbeholdere (Blikdunke). Forbudet traadte i Kraft fra 1. Novbr. 1892, altsaa ca. $1^1/_2$ Aar efter Bekendtgørelsens Udstedelse.

Fra Aftapningsanstalten paa Refshaleøen: Flaske-Aftapperiet.

Selskabet greb resolut denne Lejlighed til at oprette en stor Flaske- og Aftapnings-Anstalt paa Refshaleøen og senere paa Tuborg, hvori der kan aftappes ca. 100,000 Flasker om Dagen. Denne Anstalt beskæftiger nu ca. 130 Kvinder og Mænd, og selvfølgelig er alle Maskiner og Apparater de nyeste og bedste paa dette Omraade.

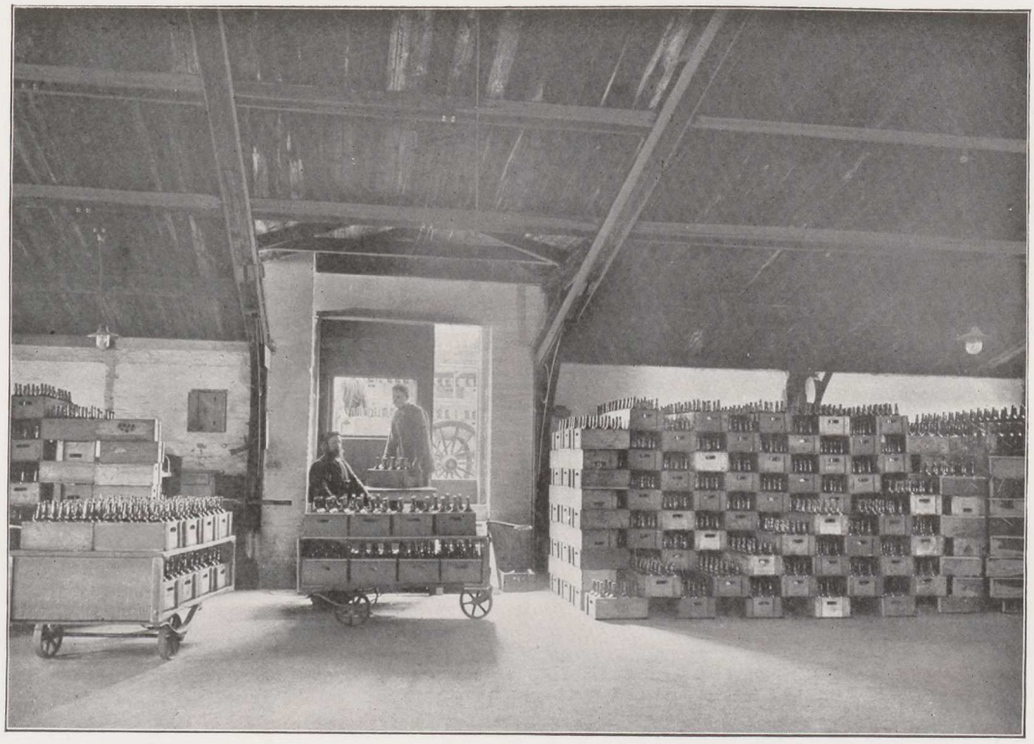
Selskabets Overgang fra Tønde- til Flaske-Salg betegner i Virkeligheden et helt *Systemskifte* i den københavnske Detail-

handel med Petroleum. Saa længe Detailhandlerne tillige drev Aftapningsforretning og derfor paa den tidligere skildrede Maade sikrede sig deres Forsyning for Lyssæsonen forud for denne til en fast Pris, maatte denne Gren af Petroleumshandelen vedblivende have en spekulativ Karakter. Den var derved ikke alene forbunden med en i Forhold til mangen lille Detailhandlers be-

Fra Aftapningsanstalten paa Refshaleøen: Den tomme returnerede Emballage modtages.

skedne Midler uforholdsmæssig Risiko, men Forholdet blev endnu værre derigennem, at Detailhandlerne fristedes ind paa at drive Konkurrence indbyrdes paa Udsalgsprisen. Petroleum blev mangen Gang en Slags Skilteartikel, der solgtes med lav eller ingen Avance for at trække Kunder og kom derved endog let til at give Tab. Paa den anden Side var hele dette Salgssystem forbundet med en Række unødige Driftsomkostninger, ikke mindst ved Svind og Spild i de mange private Smaakældere rundt om i Staden.

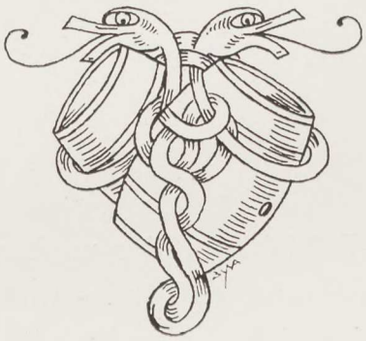
Selvfølgelig led Varens Properhed ogsaa ofte herunder, og i Virkeligheden var Klagerne over slet Petroleum i hine Aar ret hyppige — hvad der endog gav Anledning til, at et Landstings-Udvalg i Foraaret 1888, da Abels Test første Gang søgtes indført, for ramme Alvor foreslog at tvinge hele Befolkningen, altsaa ogsaa de ubemidlede Klasser, over til Brugen af den langt dyrere Water White.

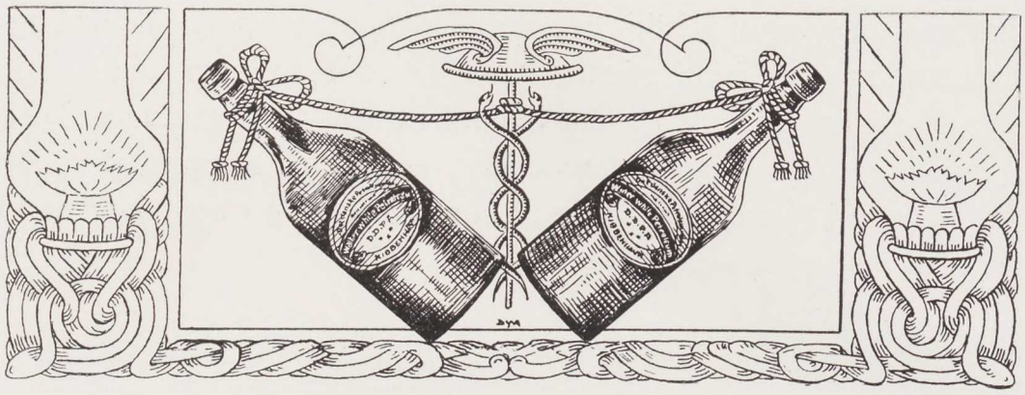


Fra Aftapningsanstalten paa Refshaleøen: Flaskevognene læsses.

Hele denne Forhandlingsmaade og dermed Hovedstadens Petroleumsforsyning en détail blev nu fuldstændig omkalfatret. For langt den største Del forsynes nu København med aftappet Petroleum fra D. D. P. A.s Anstalter paa Refshaleøen og Tuborg. Detailhandlerne køber til svævende Priser, som reguleres i Forhold til Verdensmarkedet, og faar en fast Salgsavance pr. Flaske imod til Gengæld Alle at holde een og samme Udsalgspris. Detailhandlerne

har saaledes ingen Risiko længer, men faar en i Forhold til deres Omsætning rimelig Fortjeneste paa deres Petroleumssalg — og idet Fortidens mangehaande Mellemhandels-Omkostninger herigennem er blevet mægtigt reduceret, er der tillige opnaaet, at det købende Publikum har stadig Garanti for at blive reelt betjent til den billigst mulige Pris.





VI

OMTRENT samtidig med, at den nys beskrevne Overgang fra Tønde- til Flaske-Salg fandt Sted i Hovedstaden, indtraadte der en anden for Petroleumshandelen betydningsfuld Begivenhed, idet Tolden fra d. 1. Oktbr. 1891 blev nedsat med 2,16 Øre pr. Pd. Herved blev Stødet givet til en ny Opgangsperiode for det danske Petroleumsforbrug. Medens den hjemlige Omsætning af amerikansk Petroleum havde været

i 1890 . . . . ca. 403,000 Centner
- 1891 . . . . - 469,000 —

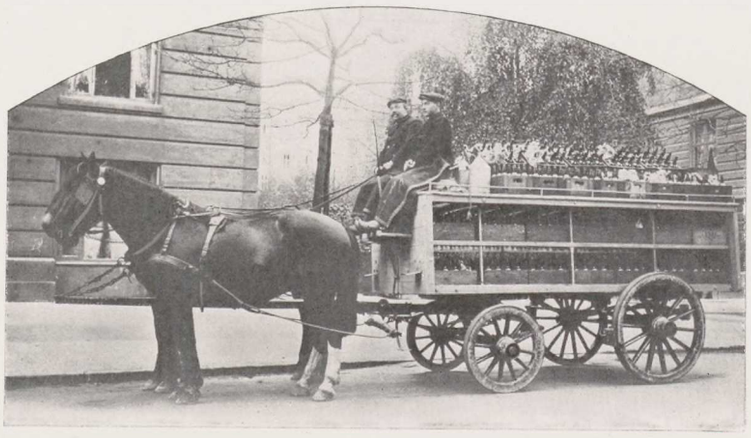
voksede den efter Toldnedsættelsen til

i 1892 . . . . ca. 528,000 Centner,
- 1893 . . . . - 636,000 —
- 1894 . . . . - 737,000 —

Samtidig gik dog Salget af russisk Petroleum rask ned, nemlig fra ca. 128,000 til ca. 74,000 russiske Centner, for en ikke ringe Del vel ogsaa som Følge af, at Prisforskellen mellem amerikansk og russisk Petroleum efterhaanden var bleven for ringe i den

Rutekort visende den af Tankdamperne benyttede Rute over Atlanterhavet.

sidstes Favør til, at det kunde opveje dens Udrøjhed. Prisen i Kroner pr. 100 Pd. Netto, fortoldet, var for Standard White $10^1/_2$ à $11^1/_2$ Kr. i 1890—91, men gik derpaa ved Toldnedsættelsen ned til 9 à $8^1/_2$ Kr., alt for Partier til videre Forhandling. Den sidstnævnte Notering gælder dog *eksklusive* Emballage. Tidligere havde altid Prisen paa Petroleum til videre Forhandling været at forstaa *inklusive* Emballage, men da det efterhaanden blev vanske-



Flaskevogn.

ligere og vanskeligere at skaffe Petroleumstønder som Følge af, at Hovedtilførslerne kom løst i Tankskibe, gik man i 1894 over til at notere Prisen eksklusive Emballage.

Ifølge Statistisk Bureaus Opgivelser steg Forbruget af Petroleum i Danmark allerede i 1892, altsaa lige efter Toldnedsættelsen, med ca. 9 Mill. Pd. I de følgende Aar indklareredes derefter følgende Mængde til Konsum:

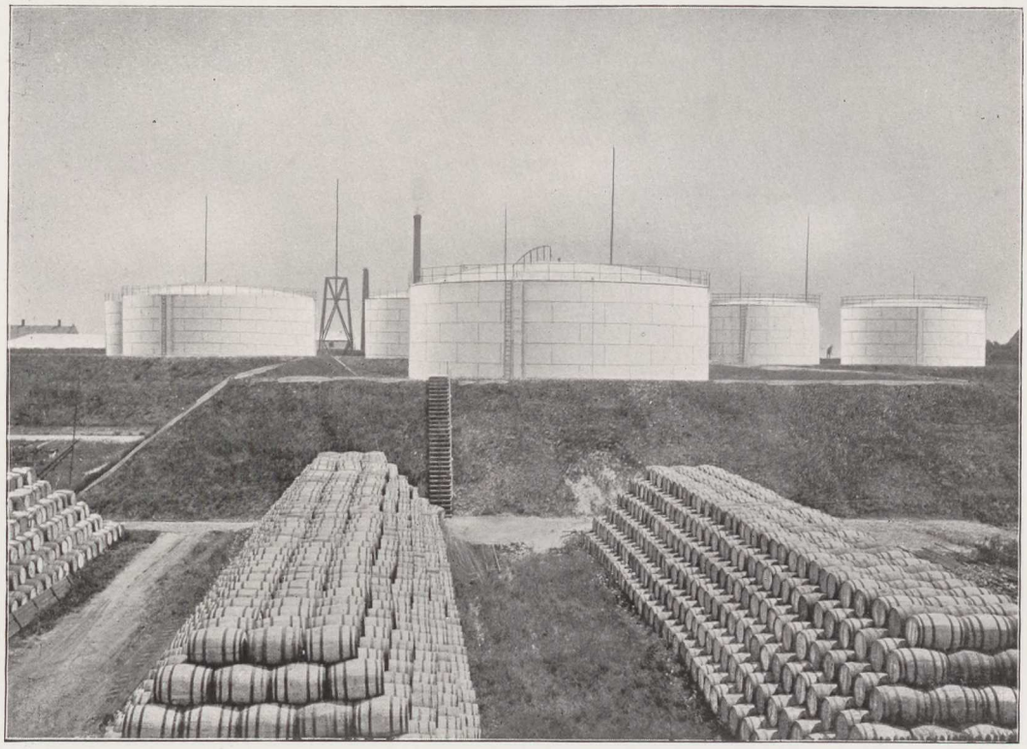
i 1893 . . . . . 57,3 Mill. Pd.,
- 1895 . . . . . 66,5 — —
- 1897 . . . . . 75,0 — —
- 1899 . . . . . 87,7 — —

og endelig kort efter Aarhundredeskiftet ca. 97 Mill. Pd.

Tankanlæg: Korsør.

Umiddelbart efter Toldnedsættelsen var Forbruget i Gennemsnittet af Aarene 1892—94 ca. 26½ Pd. pr. Hoved — lige efter Aarhundredeskiftet nærmede det sig ca. 36 Pd., altsaa en Opgang i Løbet af en halv Snes Aar paa *c. 40 Procent.*

Selvfølgelig maatte en saadan stærk og stadig Stigning give Selskabet en rask voksende Forretning, som krævede Udvidelse



Anlæget paa Refshaleøen.

paa Udvidelse. Medens Selskabets Forretning i Hovedstaden, saaledes som vi saa, er gaaet over til udelukkende at være Flaske-Salg, saa formede for *Provinsernes* Vedkommende Udviklingen sig paa en noget anden Maade. Selskabets Bestræbelser er her stadig gaaet ud paa at komme helt bort fra Træ-Emballagen. Først lykkedes det, som vi alt har set, i Transporten over Atlanterhavet. For Kjøbenhavns Vedkommende kom man dernæst i Begyndelsen

Tankanlæg: Odense.

Tankanlæg: Nakskov.

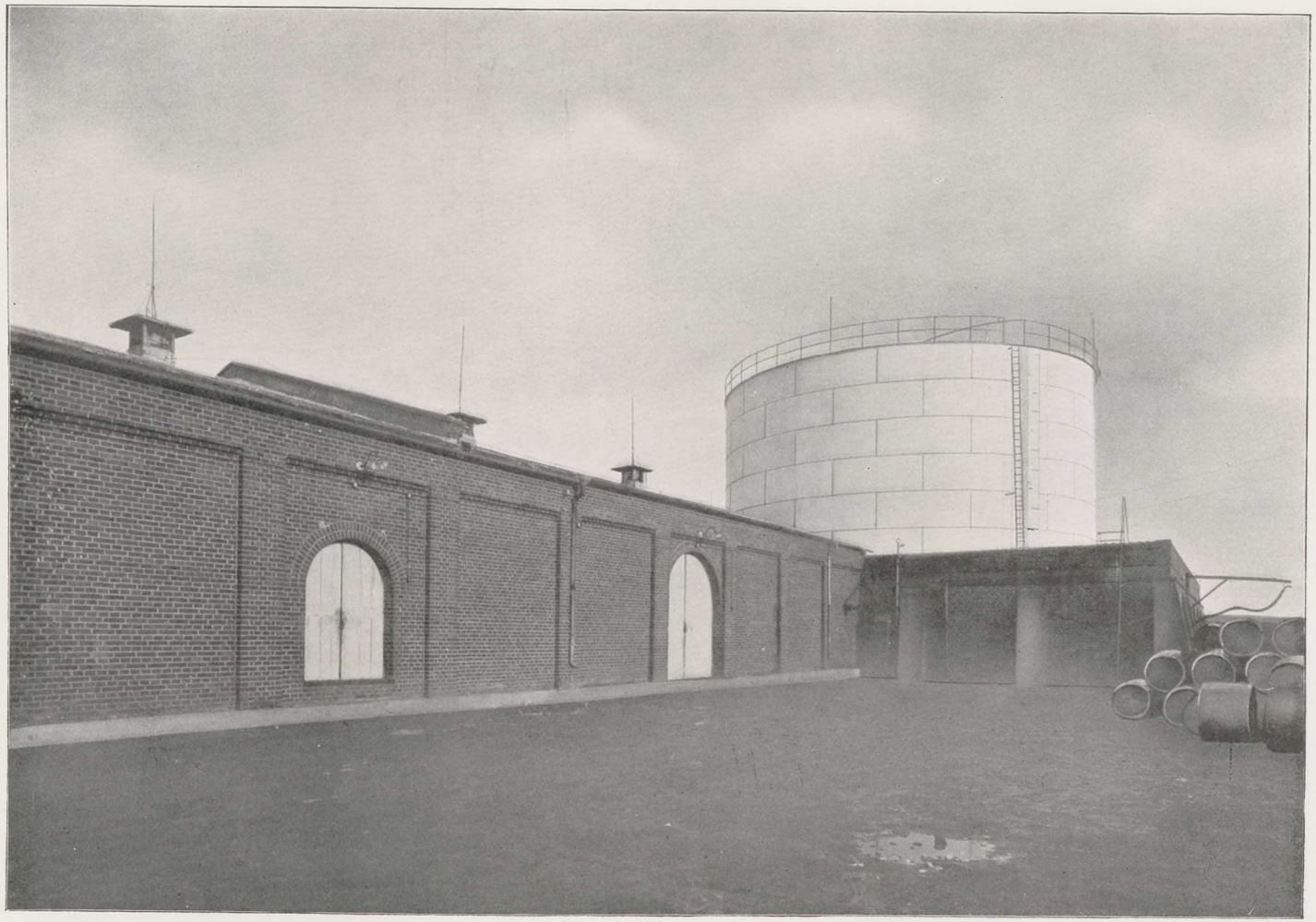
af Halvfemserne til at kunne lade Petroleum gaa direkte fra Tanken i Flaskerne. I Provinsforretningen maatte imidlertid Tønden længe blive et nødvendigt Gennemgangsled, saa at Selskabet ude paa Refshaleøen selv maatte holde sit eget Bødkerværksted, som

D. D. P. A.'s første Distribueringsfartøj: Tankskonnerten „Rudolph".

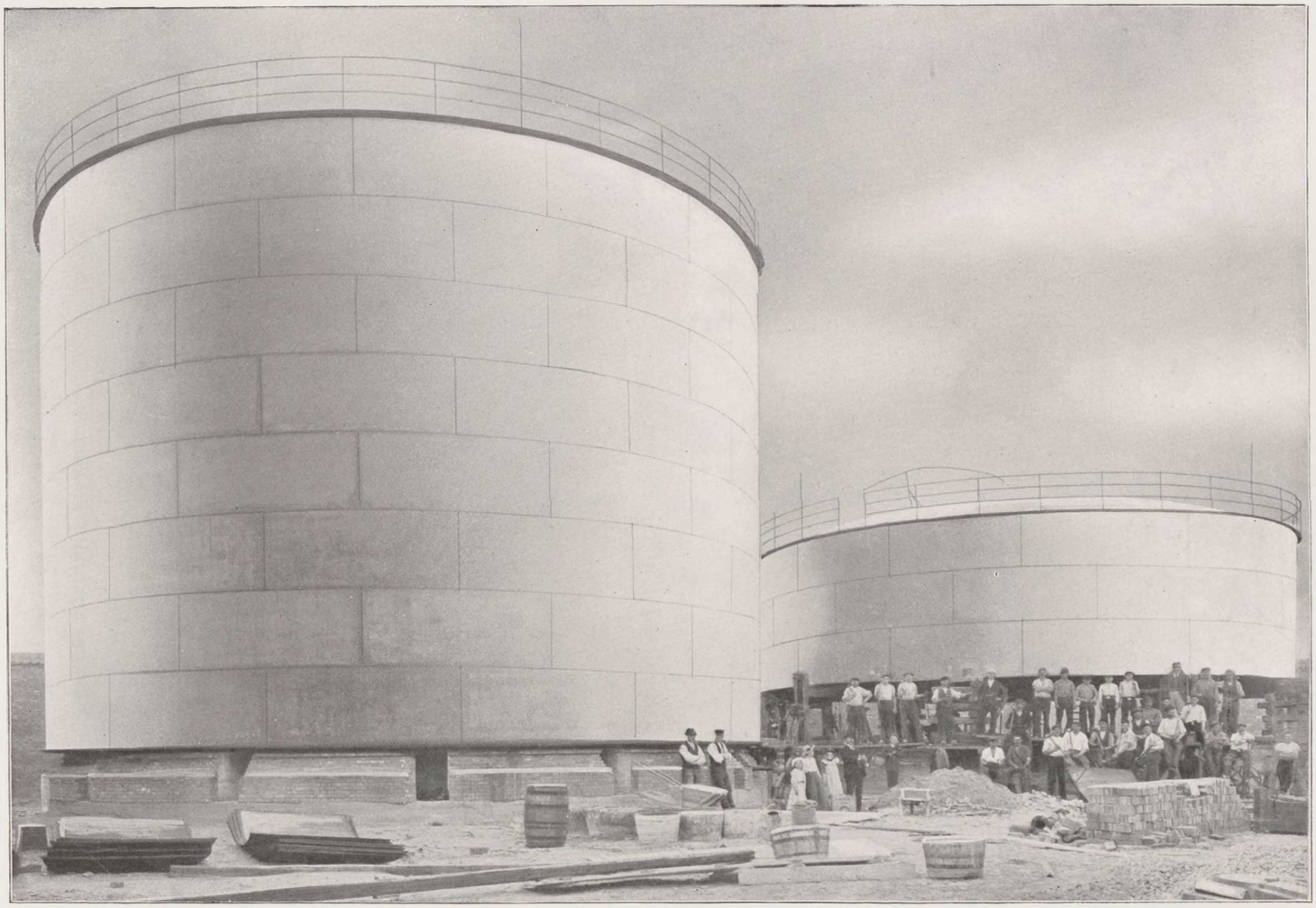
endog til Tider beskæftigede op til 60 Mand. Efterhaanden kom man imidlertid ind paa at bygge Petroleumspakhuse og Beholdere rundt om i Landet. Det begyndte med, at man i Foraaret 1892 paa Lilleø i Korsør købte et Grundstykke paa 14,000 □ Alen, og om Efteraaret s. A. erhvervede man et stort Areal i Kolding. I 1894 gik man over til at bygge Smaastationer bestaaende af to Jærnbeholdere til 1 à 200 Fade Petroleum, hver med tilhørende

Lagerbygninger i Byerne Randers, Hjørring, Horsens, Vejle, Kolding og Odense. I 1897 byggede man et Lagerhus til 1500 Fade Petroleum i Thisted, i 1898 anlagdes en Tankstation ved Nakskov, i 1899 i Aalborg, ligesom Stationerne i Svendborg udvidedes ved Tilkøb af Grund. En Tank til 10,000 Fade og en til 5000 Fade opførtes herpaa i 1901, i hvilket Aars Slutning det ligeledes besluttedes at etablere et Cisterne-Anlæg i Esbjerg. 1902 opførtes en Cisterne paa 10,500 Tdr. i Kolding, og s. A. besluttedes anlagt en Tankstation i Frederikshavn og en Aftapningsanstalt ved Tankstationerne i Randers, Aarhus, Aalborg, Odense m. fl. Steder.

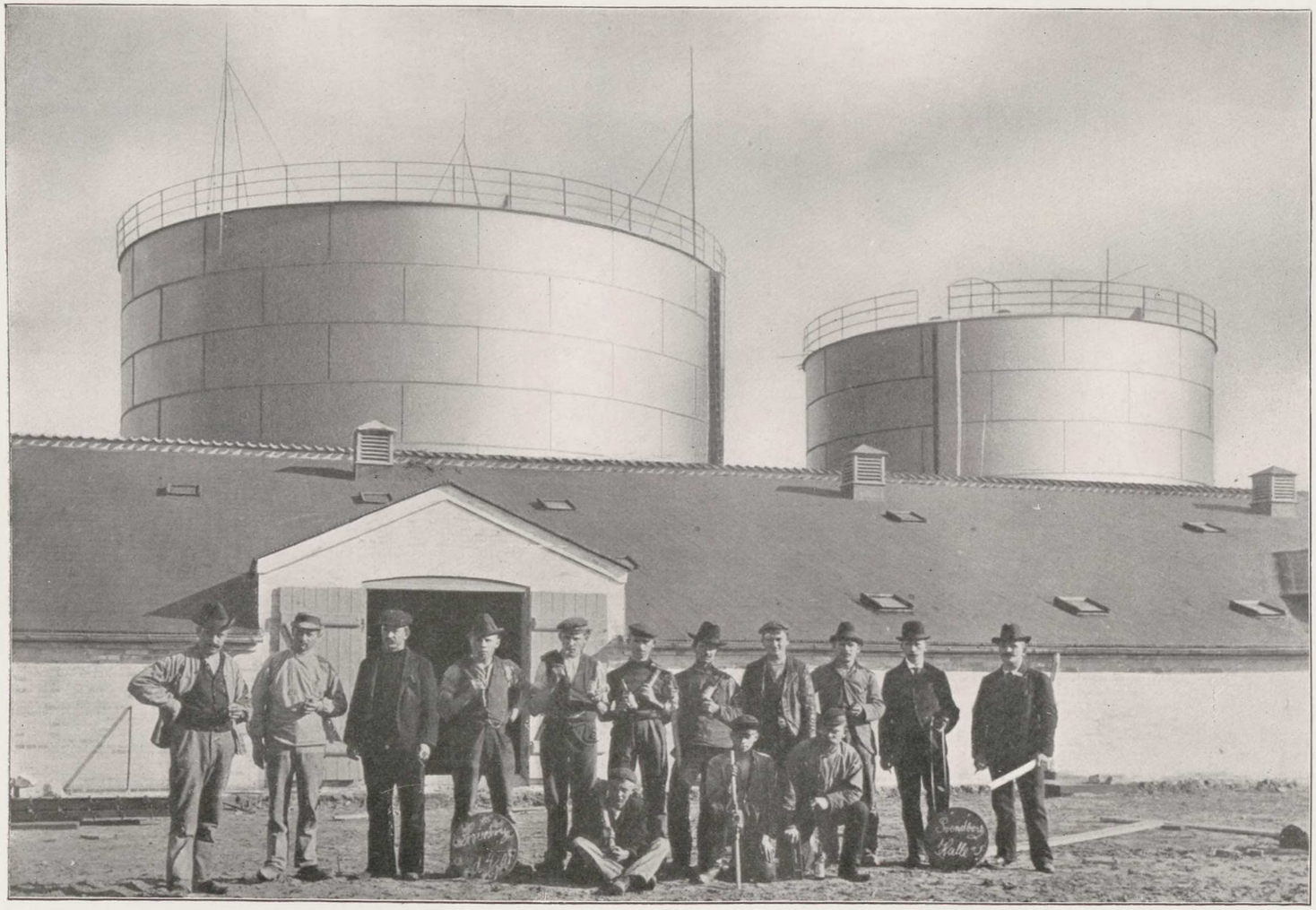
Det kan i denne Forbindelse ogsaa nævnes, at der i 1897 til Provinsforretningen anskaffedes en Tanksejler paa ca. 300 Tons.



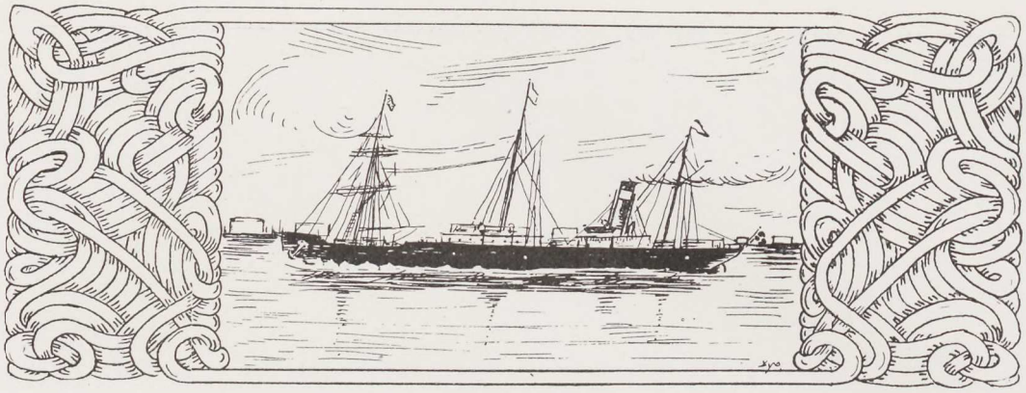
Tankanlæg: Kolding.



Aalborg Tankanlæg under Opførelse.



Tankanlæg: Svendborg.



VII

DA Selskabet havde bygget den første danske Tankdamper „Christine“, afsluttede det i Foraaret 1891 en Kontrakt med „The Beer Creek Co. Refinery“ i Pittsburg paa et Aar, ifølge hvilken Kompagniet forpligtede sig til at levere de Ladninger af Petroleum, som „Christine“ kunde overføre fra Philadelphia til Danmark.

I Løbet af den derpaa følgende Sommer kom Selskabet i Forbindelse med Standard Oil Co. Som tidligere omtalt i nærværende Værk, havde allerede længe i den lille danske Petroleumsverden Standard Oil Co.s Fabrikmærke gjort sig fordelagtig bekendt, fordi det altid gav Sikkerhed for en paa en Gang fortræffelig og ensartet Kvalitet, ligesom Betjeningen altid var prompte og omhyggelig. Det maatte derfor naturlig være af største Interesse for D. D. P. A. at kunne sikre sig en saadan Forsyningskilde, men desuden havde allerede den Gang Standard Oil Co. vundet en saadan Verdensposition, at en *entente cordiale* med en saa virksom Forbundsfælle ogsaa paa anden Vis frembød store Fordele. Efter et Par foreløbige mundtlige Forhandlinger i Forsommeren 1891, blev

der udarbejdet en Overenskomst mellem de tvende Selskaber, hvorefter Standard Oil Co. fremtidig skulde blive D. D. P. A.s Leverandør af amerikansk Petroleum, medens paa den anden Side det danske Selskab fik *Eneforhandlingen* af det amerikanske Selskabs Petroleum paa Skandinavien.

Samtidig interesserede Standard Oil Co. sig direkte i det danske Selskab med Kapital.

Overenskomsten traadte i Kraft ud paa Høsten 1891.

I det følgende Foraar overdroges det derpaa Konsul Rud. Wulff og Selskabets administrerende Direktør Valdemar E. Wulff nærmere at undersøge Forholdene for et Samarbejde med *Norge* og til en Begyndelse søge et Arrangement i *Kristiania* og *Bergen* med de derværende Importører. De tvende Herrer rejste straks derop, og dermed indlededes det frugtbare Samarbejde mellem den norske Importforretning i Petroleum og D. D. P. A., som sidenhen har haft et saa lykkeligt Forløb til almindelig Tilfredshed paa begge Sider.

Allerede i Midten af Halvfjerserne havde Kjøbenhavn en meget betydelig *Transitforretning* i Stenolie, dels paa Norge, dels paa Østersølandene, i første Række *Sverige*.

Lige i Begyndelsen af Tredserne havde Göteborg-Firmaet Adolph Meyer & Co. indført den første Petroleum i Sverige — den første Sending, der modtoges, bestod bare af nogle faa Fade, som skal have kostet 150 Kr. Stk., svarende til ca. 1 Kr. pr. Liter, altsaa 5 Gange saa meget som nu. Men i Sverige slog som her den nye Artikel hurtig an, saaledes at Indførslen af Mineralolier fra ca. 700,000 kg i 1864 steg til henved 5 Mill. kg i 1870 og videre til

1875	$8^1/_4$	Mill. kg
1880	12	— -
1885	$23^1/_3$	— -

og paa det her omhandlede Tidspunkt ca. 40 Mill. kg.

Ligesom i Danmark laa i den første Snes Aar Importen spredt paa en hel Del forskellige Firmaer. Paa Sveriges største Importplads Göteborg skete dog Oplagringen for samtlige Importører gennem C. Barchmann & Co., som paa sin Ejendom Ryanäs fik indrettet bekvem Magasineringsplads. I Slutningen af Firserne anlagde derpaa Brødrene Sandberg, Repræsentanter for Verdensfirmaet Nobel, et Tankanlæg paa Käringberget.

Ligesom hernede udviklede der sig efterhaanden en saa voldsom Konkurrencekamp mellem de forskellige Petroleumskøbmænd i Sverige, at hele Forretningen herved kom ind i usunde Forhold. I Begyndelsen af Halvfemserne dukkede da ogsaa derovre Sammensmeltningsplaner op, efter at de derværende Importører i et Par Aar i Fællesskab med D. D. P. A. havde forsøgt at regulere Salgsforholdene. Som Leverandør i Skandinavien af Standard Oil Co.s Produkter fandt D. D. P. A. det naturligt at støtte disse Bestræbelser og lade dem nyde godt af de Erfaringer, som man alt hernede havde indhøstet. Valdemar E. Wulff deltog derfor i Forsommeren 1894 direkte i den Planlægning, som fandt Sted saavel i Stockholm som i Göteborg. Den 25. Oktbr. 1895 stiftedes „Vestkustens Petroleum Aktiebolag“ med Hr. A. F. Lybeck som administrerende Direktør. Det nydannede Selskab erhvervede sig straks det Barchmannske Anlæg paa Ryanäs og lod Havneløbet udenfor uddybe til 23 Fod, saaledes at derefter direkte Tilførsel pr. Tankdamper kunde finde Sted. Senere har Selskabet foruden paa Ryanäs skabt en Del Tankanlæg rundt omkring i svenske Byer, saasom Uddevalla, Christinehamn, Motala og Jönköping.

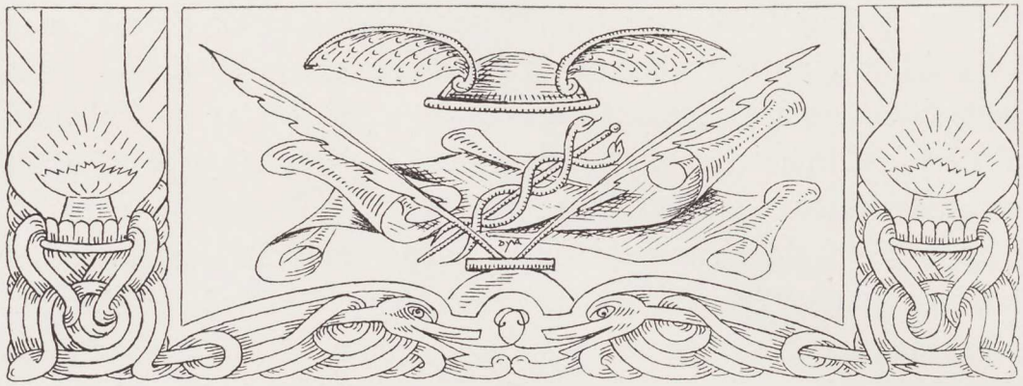
I Februar 1896 oprettede derpaa skaanske Importører sammen med D. D. P. A. et Aktiebolag i Helsingborg under Navn af „Skånska Petroleum A/B.“, som endnu s. A. skred til Anlæget af en Tankstation i Karlshamn.

Den 1. Juli 1896 startedes i Stockholm: Krooks Petroleum & Olje Aktiebolag af de gamle førende Importfirmaer Krook, Ahrberg & Co. og Falkmann Møller & Co. i Stockholm med Seniorchefen i Firmaet Krook, Ahrberg & Co., Herr Napoleon Krook, som administrerende Direktør.

Dette Selskab erhvervede straks ovennævnte 2 Firmaers Anlæg i Stockholm, Wärtan, Dockan, Ryssbackan, Lidingö og Midsommerkransen, og senere er tilkommen Anlæg i flere svenske Byer, som f. Eks. Norrköping og Oxelösund samt i adskillige Kystbyer langs den botniske Bugt.

Endelig deltog D. D. P. A. Foraaret 1898 i Startningen af „Sydsvenska Petroleums Aktiebolaget", som blev dannet af Importørerne i Malmø sammen med Petroleumshandlere i Landskrona, Kristiansstad og Ystad.

Gennem disse forskellige Søster-Selskaber har D. D. P. A. siden da staaet i stadigt og venskabeligt Samarbejde med hele den svenske Importforretning og Petroleumshandel og ved at staa dem bi med Raad og Daad kunnet bidrage sit til, at Broderlandets Forsyning med Stenolieprodukter efterhaanden er blevet støbt i faste Former og derved har gennemgaaet en rolig og sund Udvikling. — —



VIII

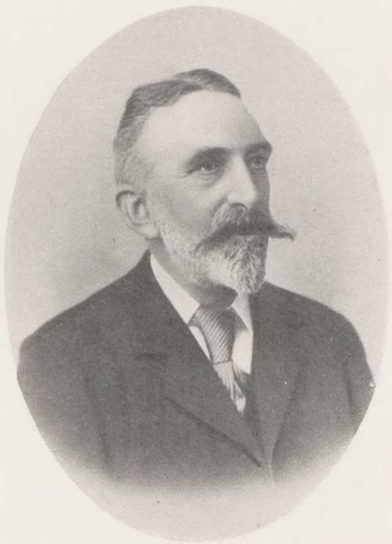
MED Aarhundredeskiftet var imidlertid forskellige af Selskabets oprindelige Stiftere og Støtter gaaet bort. Den 19. Oktbr. 1893 var allerede Jørgen Jensen afgaaet ved Døden — i hans Sted blev paa en ekstraordinær Generalforsamling Tirsdagen d. 28. Novbr. 1893 Etatsraad William Th. Malling valgt til Medlem af Bestyrelsen.

Faa Aar efter, nemlig d. 31. Marts 1896, døde Konsul Rud. Wulff, i hvis Sted den administrerende Direktør Valdemar E. Wulff indtraadte. Denne afgik ved Døden d. 12. April 1900. Paa den derefter afholdte Generalforsamling d. 28. Maj indvalgtes Grosserer Christian V. A. F. Holm i Bestyrelsen, medens Grosserer Chr. Frederik Nielsen under 17. Maj antoges til administrerende Direktør fra 1. Juni s. A. Hr. Nielsens Funktionstid blev imidlertid saare kort, idet han allerede døde d. 17. Novbr. 1901. Den 6. Decbr. s. A. vedtoges det derpaa at ansætte Medlem af Bestyrelsen Grosserer Christian V. A. F. Holm som administrerende Direktør.

I hele Selskabets første Periode, fra Stiftelsen og op til Aarhundredeskiftet, var Valdemar E. Wulff, i sin Egenskab af ad-

ministrerende Direktør, Forretningens ledende Aand. Under hans Styre tog den Vækst og Skikkelse, blev støbt i Form, fik Soliditetens sikre Præg. I mange Maader bør saaledes hans Virksomhed betegnes som grundlæggende.

Valdemar E. Wulff var en yngre Fætter til Rudolph Wulff. Han blev født d. 20. Juli 1847 i Saltoftegaard (ved Kalundborg), hvor Faderen var Forpagter. Som Fætteren opdroges han til Købmand og dannede i sine første Manddomsaar det kendte Oste-Firma i Pederhvidtfeldtstræde Jørgensen & Wulff. Da hans ældre Slægtning med Eftertryk skulde tage Konkurrencen i Petroleum op imod Jørgen Jensen og Thøger From og derfor maatte føre Krigen ind i Fjendens egen Lejr ɔ: søge at vinde Fodfæste i Landets bedste Kundekreds, Hovedstaden, udsaa han hertil Fætteren, som ogsaa hurtig kastede hele sin store Energi ind i dette nye Foretagende. Ved Selskabets Start medbragte han derfor et indgaaende Kendskab til Artiklen og dens Afsætningsforhold, ikke mindst i Sydsverige, som i hine Aar for Petroleumshandelens Vedkommende var Kjøbenhavns naturlige Opland. Stor Fortjeneste af Selskabet indlagde han sig da ogsaa ved under de nye Former som Udviklingen gjorde nødvendigt, at fæstne og frugtbart fortsætte D. D. P. A.s skandinaviske Samarbejde.



Direktør Vald. E. Wulff.

At netop dette lykkedes saa godt for ham, skyldtes ikke mindst hans udmærkede Forhandlings-Evner. Den høje, mørke Mand med den lidt forover hældende Holdning gjorde fremfor alt et vindende og tilforladeligt Indtryk. Hertil bidrog hans Ro, hans Alvor, hans urokkelige Sindsligevægt. Man forstod hurtig, at han

vilde skænke ethvert virkeligt Argument Opmærksomhed, at han samvittighedsfuldt vilde veje Grund imod Grund, at man trygt kunde stole paa hans Retfærdighedssans og Ordholdenhed. Han var med eet Ord: *tillidindgydende.* Just derfor en født Forhandlingens Mand, saa meget mere som han ej alene var smidig og bøjelig, men ligesaa fuldt, naar det gjaldt, kunde være fast og bestemt. Dette hang sammen med, at hvor venlig han end kunde være, saa var der dog et Sted i hans Indre en Kuldepol, som aldrig tøede op. Men selv om Indflydelsen herfra en enkelt Gang kunde gøre ham haard — da han aldrig sparede sig selv eller rejste urimelige Indvendinger, syntes han ret naturlig ogsaa at kunne stille samme Fordring til Andre — vedblev han dog i sin ydre Væremaade at være *glat.* Hans Væsen var uden Knaster og Kanter, endsige stikkende Torne, maaske netop derfor saa rig paa Evne til at udjævne Vanskeligheder og glatte efter.

Direktør Chr. Nielsen.

Efter Vald. E. Wulff Død og Chr. Frederik Nielsens korte Funktionstid tilførte Christian Holm D. D. P. A.s Styrelse *nyt Blod* — medens han samtidig som Sønnen af den ene Stifter sad inde med den gode Tradition.

Christian Holm, som er født i Kjøbenhavn den 17. Decbr. 1872, kom lige fra Skolebænken paa Faderens Kontor, for ligesom straks at vænne sig til, og blev derpaa efter et Par Aars Forløb sat i Købmandslære nede i Holbæk: det var i gamle Dage en fast og usvigelig Grundsætning hos de kjøbenhavnske Handelshuse, at skulde et ungt Menneske virkelig lære Købmandsskab, skulde han ikke alene tjene sig op fra Geleddet, men sine første Aar staa i en af

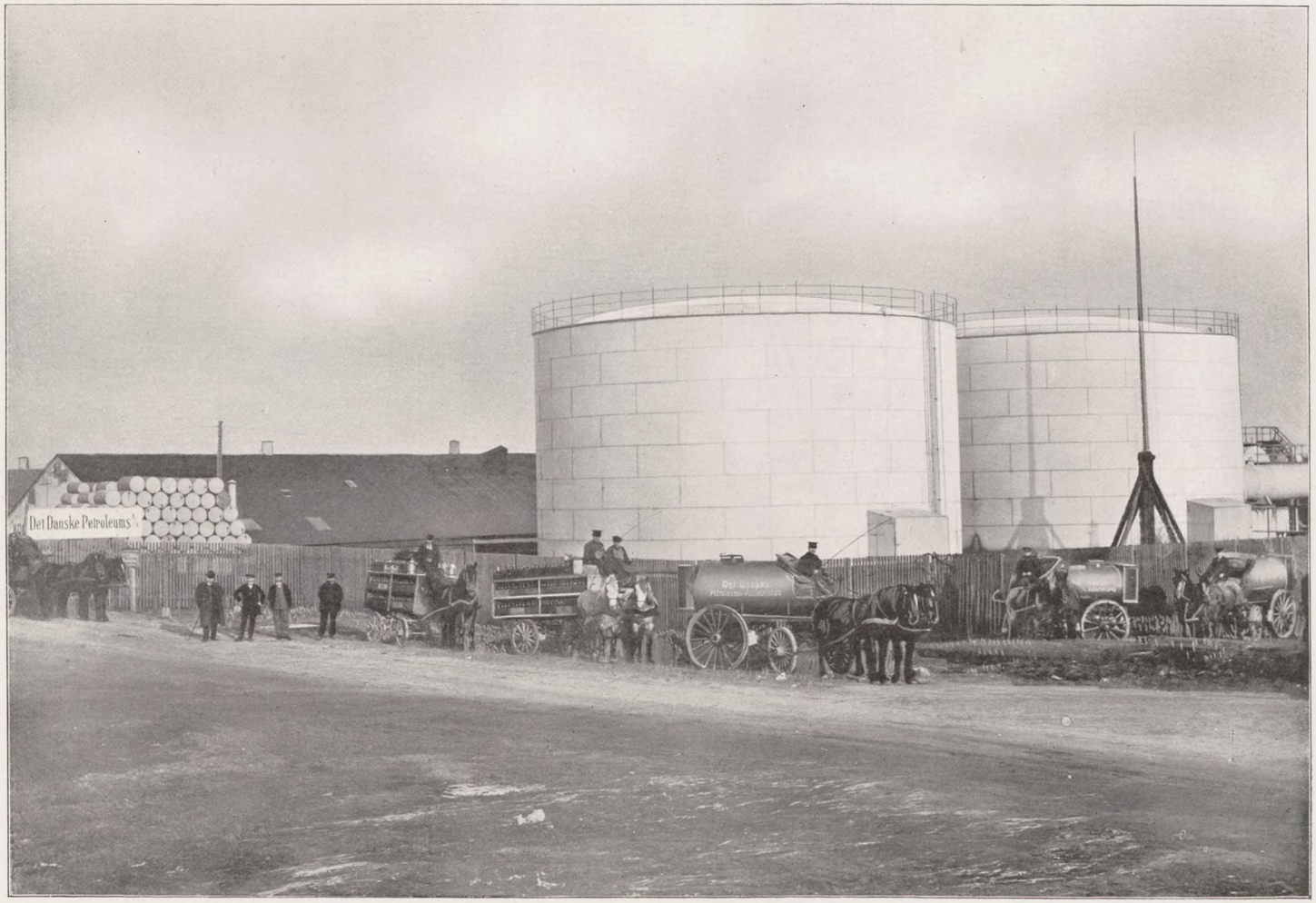
Provinsernes blandede Forretninger. Og der var heri det Rigtige, at en slig Forretning som en anden Janus vendte sit Ansigt til begge Sider: udad mod Leverandørerne, Forsyningskilderne, altsaa for saa vidt ud mod den store Verden, og indad mod selve det forbrugende Publikum. Varerne indkøbtes *engros* og solgtes over Disken, en Lærling kunde altsaa her baade lære lidt af *Indkøbets* vanskelige Kunst og hvorledes man skal behandle Kunderne ɔ: *sælge* sit Kram.

Direktør Christian Holm.

Efter herhjemme at have lært, hvad han praktisk kunde lære, kom Christian Holm til Udlandet for i tyske, svenske og engelske Forretninger at faa Lejlighed til at udvide sin Synskreds og blive fortrolig med, hvorledes Handel drives ude i den store Verden. Ved sin Hjemkomst blev han i 1895 ansat i D. D. P. A. under Valdemar E. Wulff.

Det varede imidlertid ikke længe, før der ved Vald. E. Wulffs Død blev en Plads ledig i Selskabets Bestyrelse. — Vald. E. Wulff havde i 1896 indtaget Rudolph Wulffs Sæde. Chr. Holm konstitueredes da den 17. Maj 1900 og valgtes den 28. s. M. Halvanden Aar efter afgik Chr. Frederik Nielsen ved Døden, hvorpaa der den 25. November 1901 blev givet Chr. Holm Ret til at tegne *pr. procura* for D. D. P. A. Og som alt ovenfor nævnt, tiltraadte han derpaa den næstfølgende 1. December Stillingen som administrerende Direktør.

Det har utvivlsomt været til Gavn for D. D. P. A., at der netop paa dette Tidspunkt kom unge, friske Kræfter til, saa vist som den Periode, Virksomheden nu traadte ind i, hurtig viste sig at blive brydsom og besværlig. Allerede i 1904 blev den Idyl, som



Tankanlæg: Tuborg.

Tankanlæg: Rønne.

de nærmest forudgaaende Aar efterhaanden havde skabt, afløst af svære Kampe og stadig Uro i Forholdene. Under disse Omstændigheder kom det til stor Nytte, at Christian Holm først og fremmest havde ladet sig det være magtpaaliggende at fortsætte Organisations-Arbejdet paa *Provins*-Forretningen, saa at denne blev sat fuldkommen i *System* efter de bedste moderne Mønstre. Som alt tid-

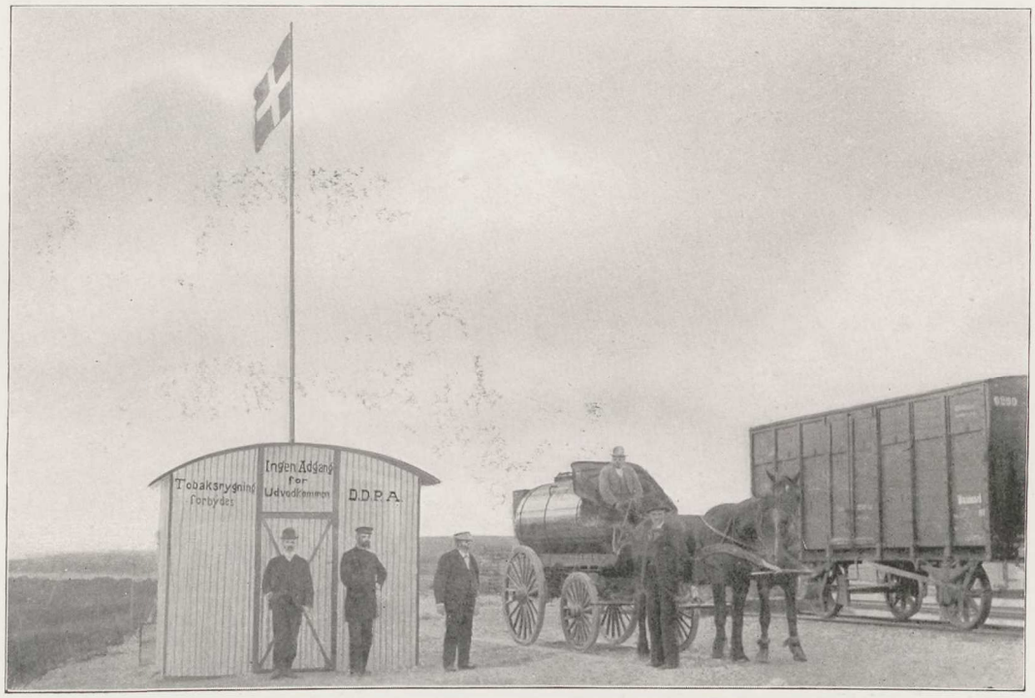
Tankvogn.

ligere berørt, gjaldt det i saa Henseende at komme helt bort fra *Træ-Emballagen* og med dette Maal for Øje faa gennemført *Tank-Forsyning* Landet over, saaledes at Olien i løs Tilstand kunde leveres lige fra det amerikanske Produktionssted direkte til den danske Provinskøbmand, Petroleumshandleren i Købstaden eller Høkeren i Landboden, *uden* at behøve paa Vejen at omfyldes i Tønder eller Fade. Fra *pipe-line* til Tankdamper, fra Tankdamper til dansk Havne-Tank, fra Havne-Tank til Jærnbane-Tank-Vogn, herfra igen til Stations-Tanken til Købmandens Privat-Tank — saaledes skulde Vejen lægges, saa lige skulde Linien drages.

Tankanlæg: Aalborg, Petroleum.

Tankanlæg: Rudkjøbing.

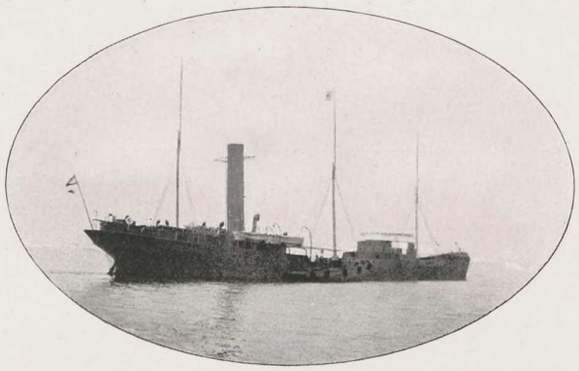
Tankslæde.

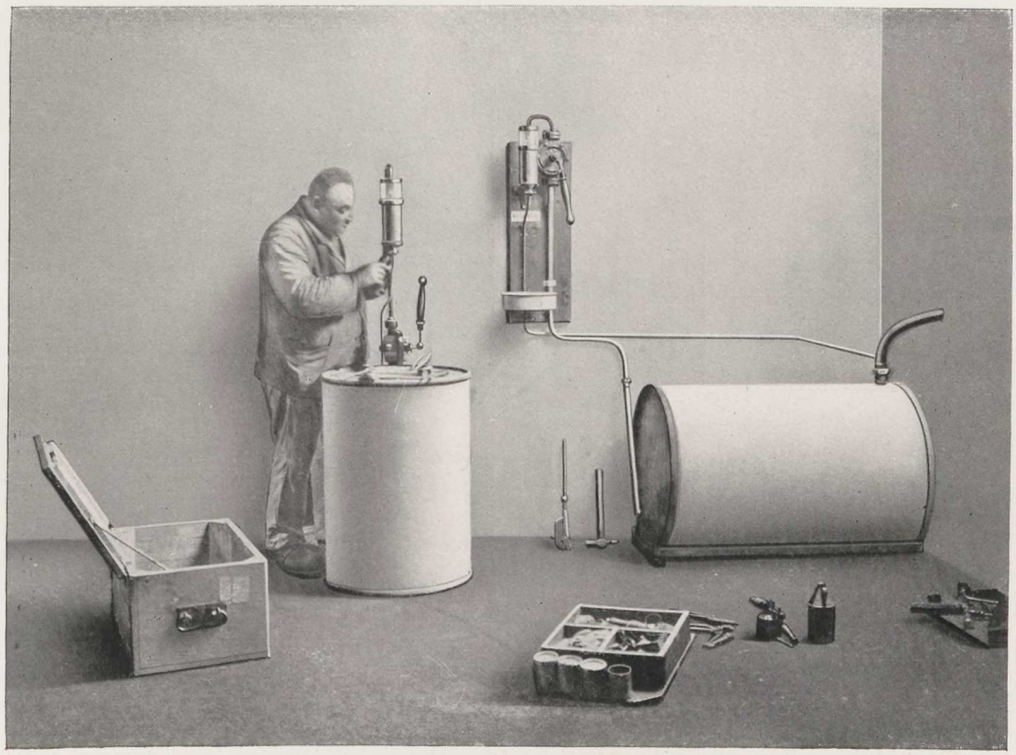


Underjordisk Jernbane-Tankanlæg.

Den første Spand Petroleum fra Gadetankvogn
udleveres i Kjøbenhavn 1903.

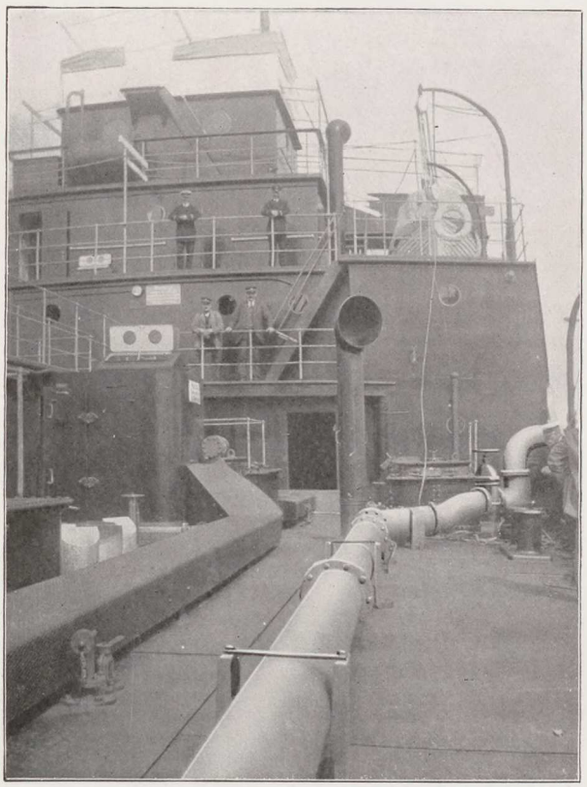
Idyllisk Tankstation i Jylland.





Installation af Butikstanks.

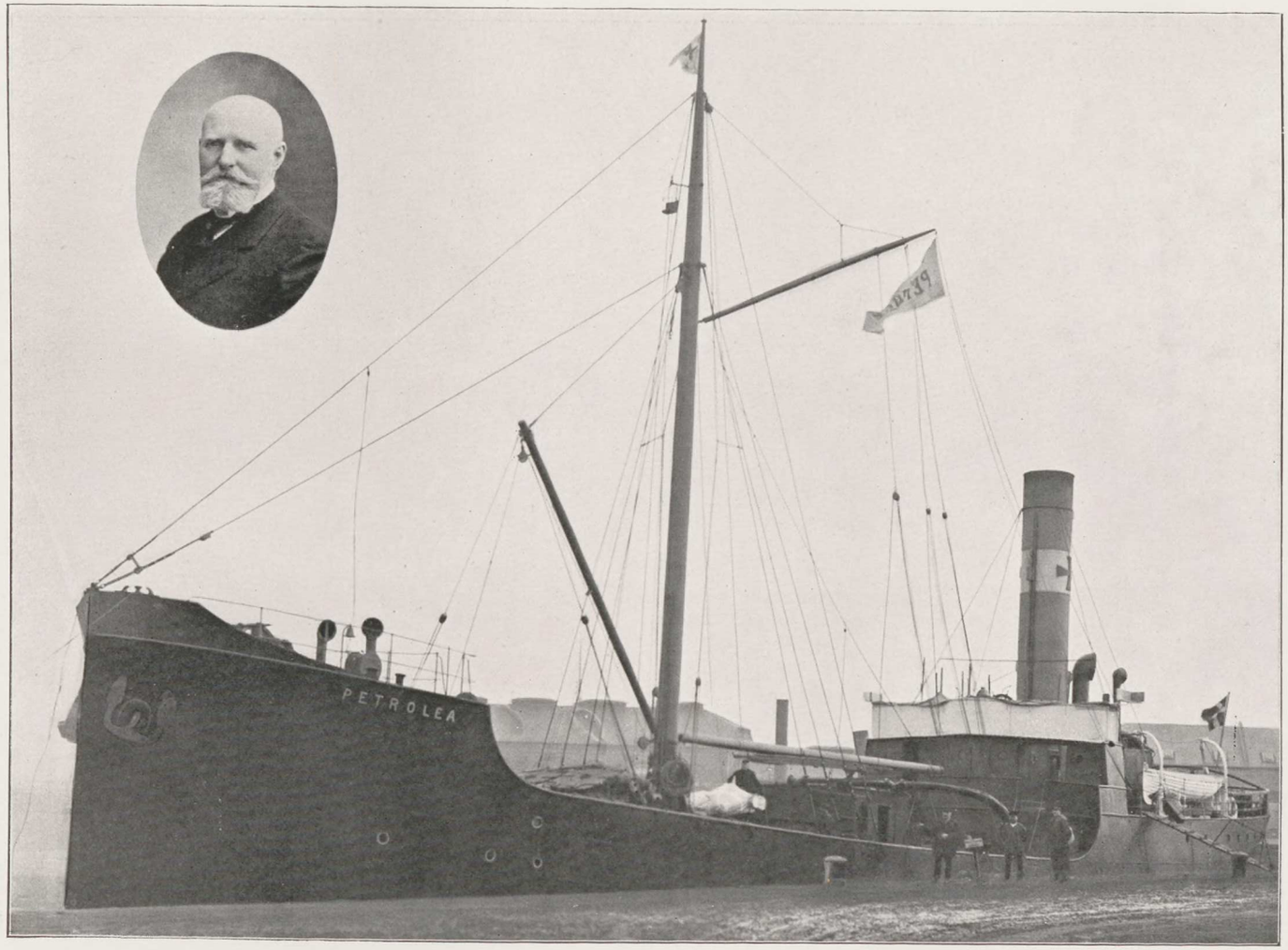
Med stor Energi tog nu D. D. P. A. under Chr. Holms Ledelse fat paa dette Værk. Cisterne-Anlægene i Kolding og Frederikshavn er alt ovenfor nævnt, hertil føjedes 1903—04 ikke mindre end 55 nye Tankstationer rundt om paa forskellige Jærnbane-Sta-



Hovedrørledning paa en moderne Tankdamper,
S/S »Mohican«. 1913.

tioner og 1905—06 Tankstationer i Havnebyerne Marstal, Kjøge, Randers, Rudkjøbing, Rønne, Samsø, Stege m. fl. Dernæst anskaffedes en Mængde Jærnbane-Tank-Vogne, hvorhos endelig til Forsyning af de ved Søen liggende Tankstationer Sejl-Tank-Skonnerten „Rudolph“ 1904 erstattedes med en Tankdamper, „Petrolea“, der rummede 3500 Tdr. i *Bulk* (jfr. omstaaende Billede).

Allerede i 1894 var da i det væsenlige Systemet gennemført:



Distribuerings-Tankdamperen „Petrolea". Vignet: Kaptajn Schack.

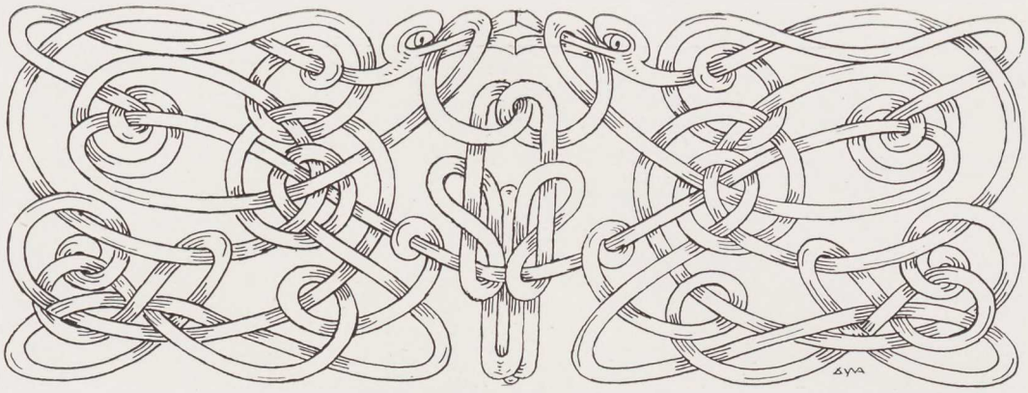
Tankanlæg: Randers.

Tankanlæg: Kjøge.

Landet er saa at sige bleven erobret eller *besat* af de nye Tankbeholdere, hvori Olien fra Jærnbane-Vognen løber ud af sig selv: ved Hjælp af Slanger tømmer Vognen af sig selv sit Olie-Indhold ud i et underjordisk Reservoir, og fra denne pumpes den atter op i *Gade-Tank-Vognen* (se Billedet), hvorfra Olien videre pumpes over i en hos Købmanden anbragt Beholder — *han* lader den derpaa aftappe paa Flasker eller Dunke til Forbrugerne.

Paa intet Punkt lige fra Petroleumskilden ovre i Amerika og til den lille Butik ude i den danske Landsby er der saaledes Brug længer for Tønder eller Træ-Emballage.

Tankanlæg: Samsø.



IX

IDEN Aarhundredeskiftet har ifølge Stat. Bureau Forbruget af Petroleum her i Danmark udviklet sig saaledes:

1901	$44,_5$ Mill. kg	1905	$53,_3$ Mill. kg
1902	46 — -	1906	$57,_8$ — -
1903	$48,_5$ — -	1907	$57,_7$ — -
1904	$52,_9$ — -	1908	$60,_8$ — -

og efter Toldens Ophævelse:

1909	$73,_7$	— -
1911	$72,_8$	— -

og endelig sidste Aar (1913) ca. 75 Mill. kg.

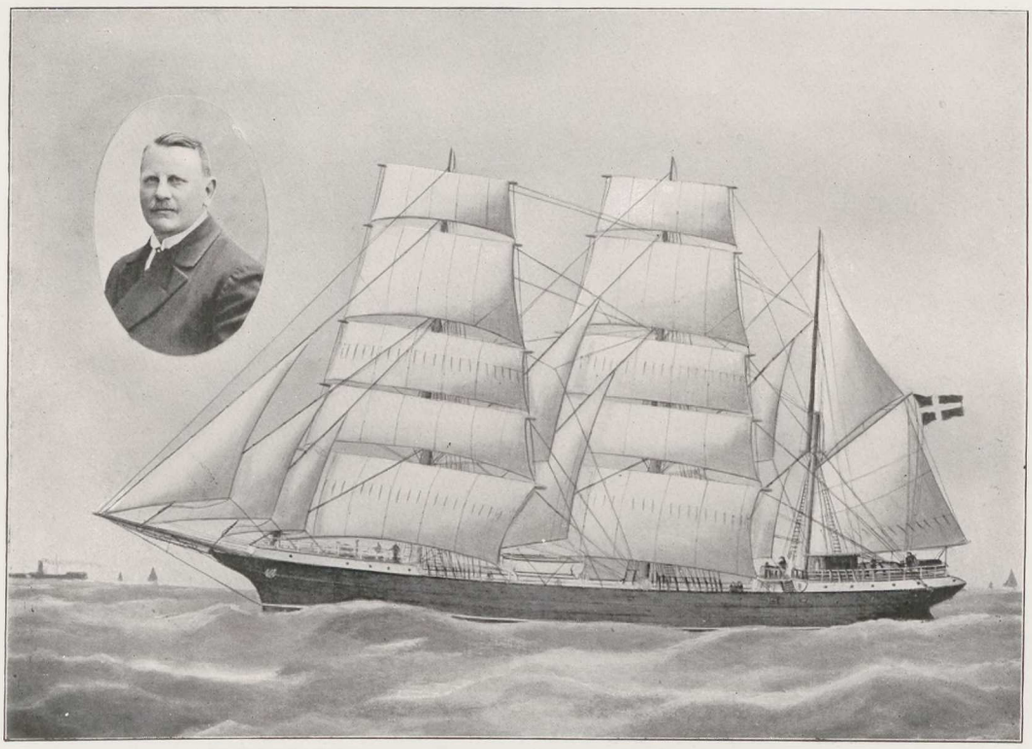
Pr. Hoved er Hjemmeforbruget vokset

fra $13^1/_2$ kg i aarligt Gennemsnit af 1892—93
til $17^1/_2$ - omkring Aarhundredeskiftet
- $20^3/_4$ - i aarligt Gennemsnit af 1904—05

og er nu naaet op til c. 27 kg.

Det er imidlertid ikke alene det tiltagende Forbrug af *Lysolie*, som har skabt denne store Stigning (en Fordobling i Løbet af en Snes Aar), men ogsaa de ringere Petroleums-Sorters Anvendelse til *Brænd-*

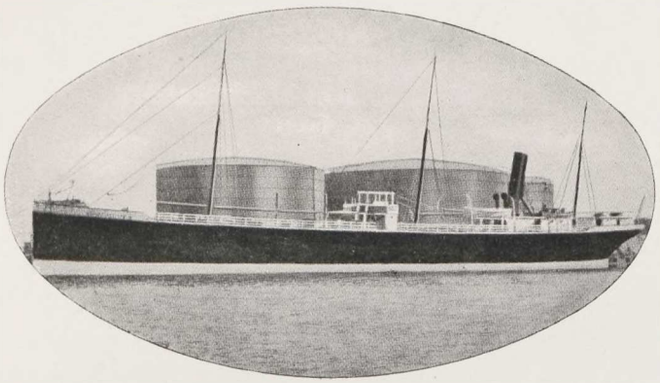
Petroleums-Motorbaad til Fiskeri.



Jernbarken „Diesela", der anvendes til Distribuering af Brændselsolie fra Hovedlageret i Kjøbenhavns Frihavn.
Vignet: Kaptajn Gyde.

Brændselsolie-Anlæget i Kjøbenhavns Frihavn.

sel for Motorer. Hertil kommer yderligere, at den ved Destillationen af den raa Stenolie *efter* den egentlige Petroleum udvundne Olie, der ikke længer egner sig til Belysning, har vist sig ligeledes at være et godt og billigt Brændselsstof til Motorer, særlig Dieselmotorer.



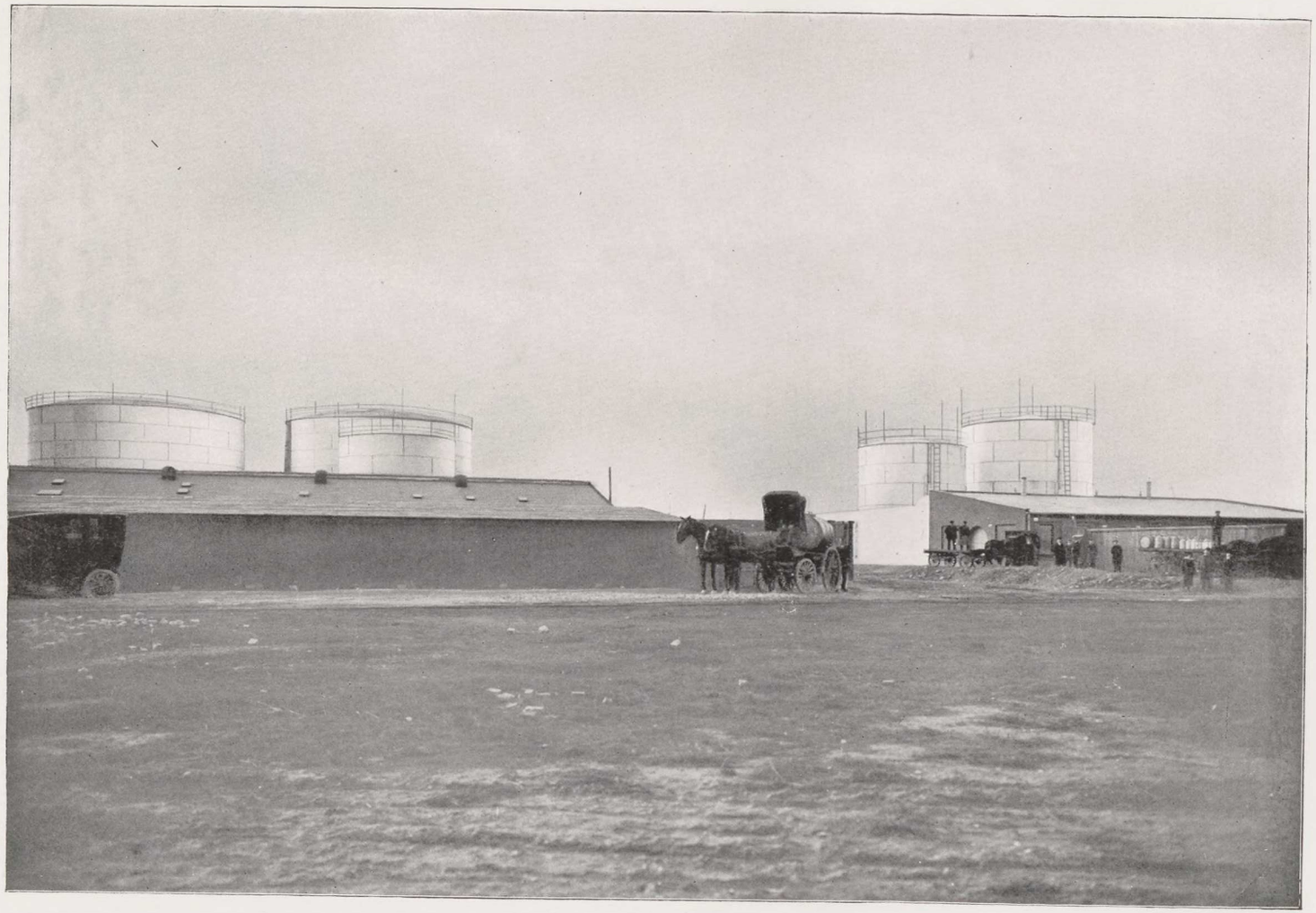
Brændselsolie-Anlæget i Frihavnen.

Denne saakaldte *fuel-oil* begyndte allerede i 1910 at vinde Afsætning her i Landet sammen med andre beslægtede Brændselsolier. Den Verdens-Indsats, som fra dansk Side er bleven gjort i Henseende til Bygningen af Dieselmotor-Skibe er utvivlsomt saa frisk i Minde, at man her blot behøver lige at nævne „Selandias" Sejrsgang. 1912 blev derved ogsaa et Gennembrudsaar for *fuet-oil*, hvoraf der nu herhjemme indføres ca. 5 Mill. kg aarlig.

D. D. P. A. havde allerede 1911 optaget den nye Artikel i klar Forstaaelse af dens Fremtidschancer.

Ogsaa for et andet Stenolie-Produkt har de allersidste Aar bragt uanede Afsætningsmuligheder. Efterhaanden som Motorvogne og Automobiler har vundet Indpas her i Landet og bl. a. saa godt som fortrængt alle Hestedrosker, er *Benzin* fra en Slags Apotheker-Vare bleven en *Bulk*-Artikel. Endnu for faa Aar siden importeredes den blot Fadevis og solgtes i Flasker til Handskevadskning o. lign. — nu kommer den fra Produktionsstederne ladningevis i store Tankskibe og distribueres Landet over i Bane-Tankvogne og stor Staalemballage.

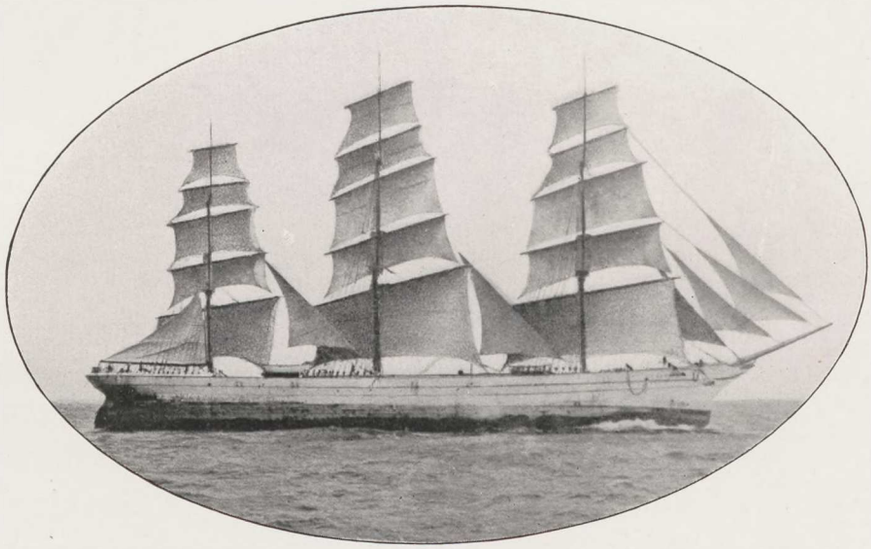
D. D. P. A. har for sit Vedkommende organiseret denne Gren af Forretningen, som en særlig Afdeling, hvis Virksomhed allerede i



Tankanlæg: Aalborg, Benzin.

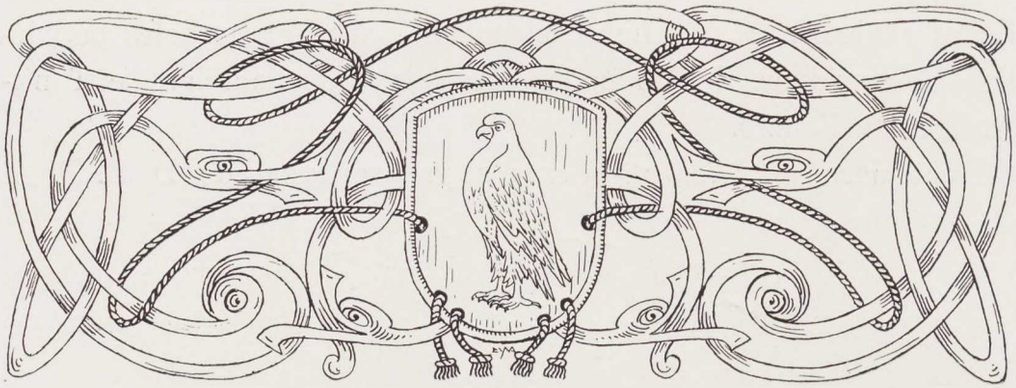
Løbet af de 3 Aar, den har bestaaet, har antaget særdeles betydelige Dimensioner. I 1913 er der i Aalborg Havn etableret et Tank-Anlæg for Benzin.

Hvad dernæst *Drivkraft-Olierne* angaar erhvervede D. D. P. A.

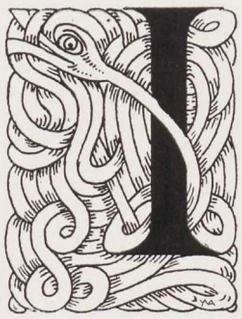


Fuldskibet „Marosa", der i 1912 bragte en Last til Danmark paa 14,000 Fade Benzin.

i Foraaret 1911 det *Østasiatisk Kompagni* tilhørende *Fuit-Oil*-Anlæg i Kjøbenhavns Frihavn med tilhørende 4 Bane-Tankvogne. I 1912 er derpaa anlagt Tankbeholdere for Artiklen i Aalborg og Odense, hvorhos der til Varens Distribuering er anskaffet Tank-Sejlskibet „*Dieselea*".



X



I Arv fra Jørgen Jensen har D. D. P. A. taget *Islands* Forsyning med Petroleum og organiseret den i Overensstemmelse med den moderne Udvikling. Lagre er etablerede i Reykjavik og Øfjord, og for fra disse at faa Varen transporteret rundt til alle Ørigets øvrige Handelspladser blev der i 1908 anskaffet et særlig dertil indrettet Fartøj, den af Jern byggede og med Motor forsynede Skonnert „Nordlyset".

Hvorledes denne tilsyneladende er strandet, idet den ligger oppe helt paa Land, viser omstaaende Billede — Hemmeligheden er, at den af Vandet slynges op paa Grund uden at tage videre Skade, saa at den senere kan tages af Grunden og fortsætte sine Farter.

De ejendommelige Forhold histoppe belyses iøvrigt ved omstaaende Billeder. I det samme Øjen-Sprog er fortalt enkelte smaa Episoder af D. D. P. A.s Historie, som har mere anekdotisk Interesse, saaledes „Attilas" Brand i 1896, hvor $^2/_3$ af Lasten forblev ubeskadiget og ikke en Draabe af Petroleumen flød brændende

Petroleumslageret paa Vestmannaøerne.

Motorskonnerten „Nordlyset“ paa sin første Rejse til Island.

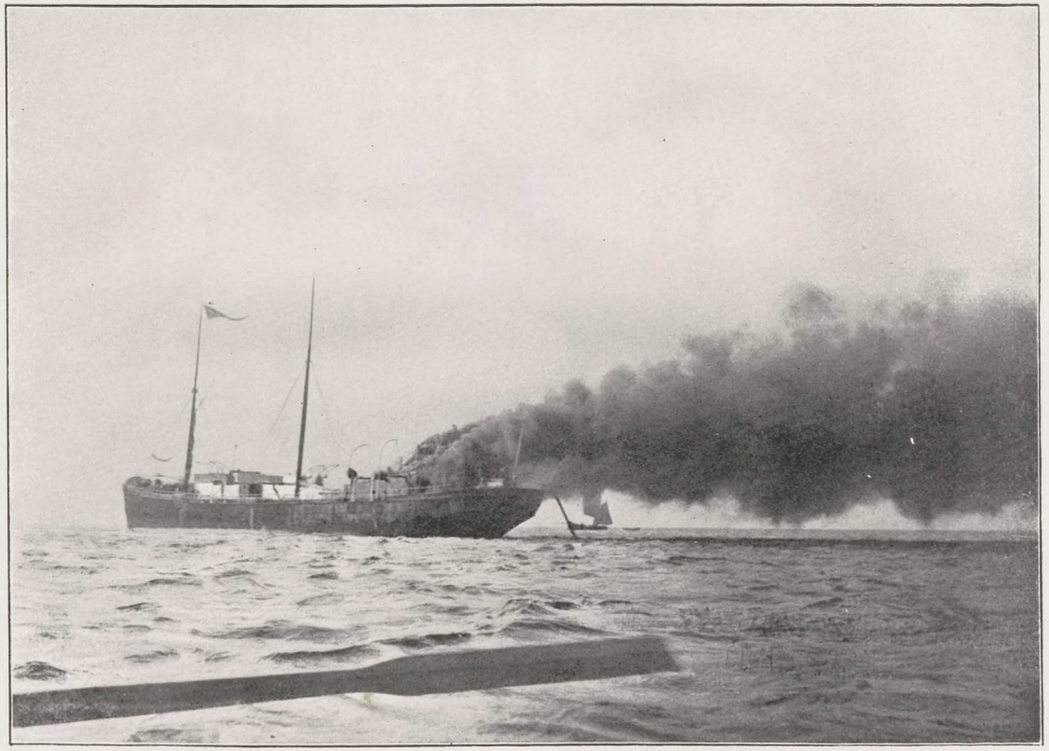
Losning af Petroleum paa Seydisfjord.

D. D. P. A.'s første Kontor i Reykjavik.

D. D. P. A.'s Kontor paa Torvet i Reykjavik.

Selskabets Distribueringsfartøj, Motorskonnerten „Nordlyset", grundstødt paa Vestmannaøerne.

Tankdamperen „Attila"s Brand under Læsø i 1896, — To Trediedele af Lasten forblev ubeskadiget, og ikke en Draabe flød ud af Skibet.



Tankdamperen „Attila"s Brand under Læsø.

Sejlsskibet „Carnegie“ efter Branden. (Dette Skib kom ved Uforsigtighed fra en Toldofficers Side i Brand. — Ikke en Draabe af Olien flød ud, men Lasten brændte som i en Gryde).

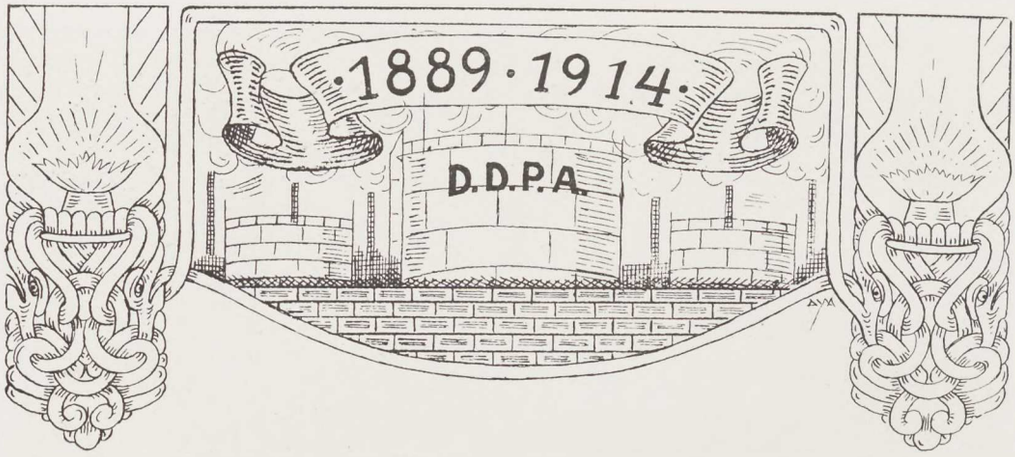
Petroleums-Tønde-Lageret paa Vedey (Island).

Klar til Udrejse paa Torvet foran Kontoret i Reykjavik.

ud — unægtelig et slaaende Bevis paa, hvor ringe en Brandfare Varen frembyder. Resultatet af en tilsvarende Episode beskrives i Billedet S. 162, der viser S/S „Carnegie“ efter Branden.

Tankdampernes Rute over Verdenshavet til D. D. P. A.s skandinaviske Anlægspladser ses endelig paa Billedet Side 117.

Den nuværende Bestyrelse.

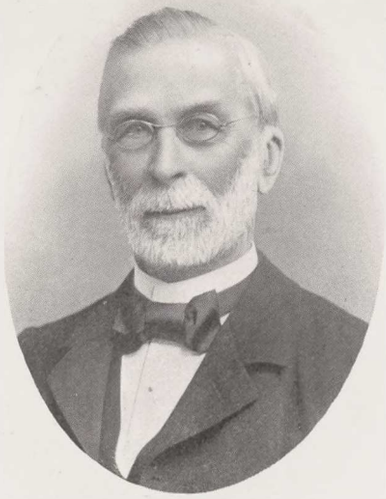


XII

DEN 11. August 1912 afgik den sidstlevende af Selskabets tre Stiftere, Grosserer Johs. M. Holm, ved Døden. Den 28. Februar 1913 fulgte Etatsraad Wm. Th. Malling efter — den gamle Garde var nu ikke mere!

I Johs. M. Holms Sted indtraadte d. 27. August 1912 Selskabets juridiske Konsulent, Sagfører Alexander Larsen som Medlem af Bestyrelsen — i Wm. H. Malings Sted valgtes den 29. Marts 1913 Selskabets Prokurist Carl Borchsenius.

I samme Aars Foraar vedtoges det at ændre Lovreglen for Reservefondens Størrelse, saaledes at dens Maksimalgrænse fra 25 % af Aktiekapitalen forhøjedes til 50 % — altsaa en yderligere Konsolidering af Selskabet!


Etatsraad Wm. Th. Malling.

Hovedkontoret. Hjørnet af Vestre Boulevard og Raadhuspladsen. Mezzaninen og 1ste Sal.

Direktor Christian Holm i Chefskontoret.

Underdirektør C. Borchsenius' Kontor.

Underdirektør N. Wistofts Kontor.

Kontorchef A. Jul. Hingels Kontor.

Fra Hovedkontoret.

Fra Hovedkontoret.

Fra Hovedkontoret. (Statistisk Afdeling).

Kontorchefen med Hovedkontorets Personale
ved Jubilæet 1. April 1914.

25 Aars Jubilarerne den 1. April 1914.

Det siger sig selv, at under den uhyre Fremgang, som Selskabets Forretning i de svundne 25 Aar har kunnet opvise, har det været nødvendigt stadig at forøge *Personalet* og udvide *Kontorerne.*

Nye Kontorlokaler fik D. D. P. A. i 1893 paa Raadhusplads Nr. 4, Hjørnestedet ud til Vestre Boulevard, og en Række vedføjede Billeder giver Interiører fra disse.

D. D. P. A. har altid haft det Held i sit Personale at have en Stab af dygtige og nidkære Medarbejdere, som med Iver og Lyst gik op i deres Gerning — selvfølgelig har en ganske væsenlig Del af Selskabets Succès netop beroet herpaa. De fleste af disse er ganske naturligt komne til, efterhaanden som Forretningen udviklede sig, men ikke mindre end *Seks* af dem har dog været knyttede til D. D. P. A. fra dets første Begyndelse og fejrer altsaa deres 25-Aars Jubilæum sammen med Selskabet.

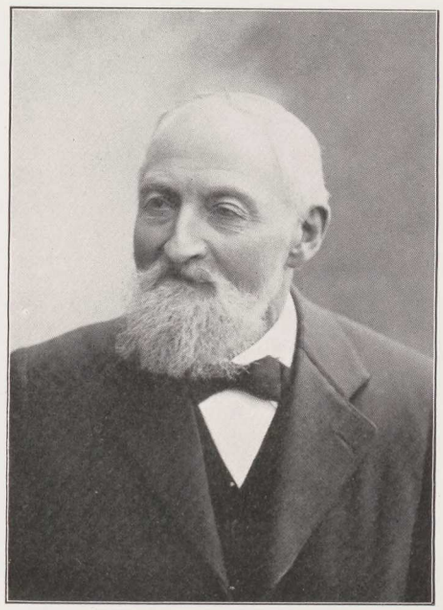
Til deres hosstaaende Billeder skal nedenfor føjes et Par korte biografiske Notitser.

Underdirektør C. L. B. Borchsenius fødtes den 22. Juni 1864. — Kom i Foraaret 1880 i Lære hos Vald. E. Wulff, som var Repræsentant i Kjøbenhavn for Fætteren, Konsul Rudolph Wulff i Aarhus, og var her beskæftiget ved Petroleumshandelen, indtil han den 1. April 1889 gik over til D. D. P. A. ved dettes Start som Rejsende. Fik sidenhen Prokura og blev Underdirektør i Selskabet den 1. April 1913. Efter Etatsraad Mallings Død i Maj 1913 blev han Medlem af D. D. P. A.s Bestyrelse.

Kontorchef A. Jul. Hingel, født den 26. April 1855. — Kom den 30. Marts 1870 i Lære hos Jørgen Jensen, hvor han var en meget betroet Bogholder. Ved D. D. P. A.s Start blev han derfor udset til Førstebogholder og indehaver endnu den Dag i Dag denne Stilling i Egenskab af Kontorchef. Fik Prokura i April 1900.

Bogholder Soph. Hingel fødtes den 25. Juli 1858. — Kom den 1.

Oktober 1878 i Lære hos Isenkræmmer Bøving og efter Læretiden hos Isenkræmmer Eegholm i Oktober 1878. Etablerede sig i 1883 som Papir- og Galanterihandler, men blev ved D. D. P. A.s Start, da han var en paalidelig og støt Regnskabsmand, engageret til Bogholderiet, hvor han endnu stadig er i Virksomhed.



Heinrich Lange.

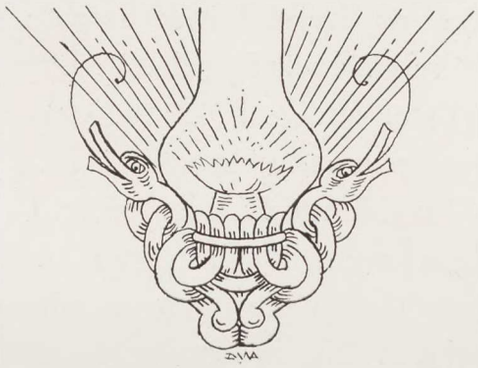
Niels Hansen fødtes den 12. Marts 1865. — Kom den 1. April 1879 i Lære hos Louis Hansen, Ved Stranden, og var ansat der indtil 1. April 1889, da han søgte Stilling i D. D. P. A., hvor han blev ansat som Leder af Ekspeditionen, hvilken Stilling han endnu indtager.

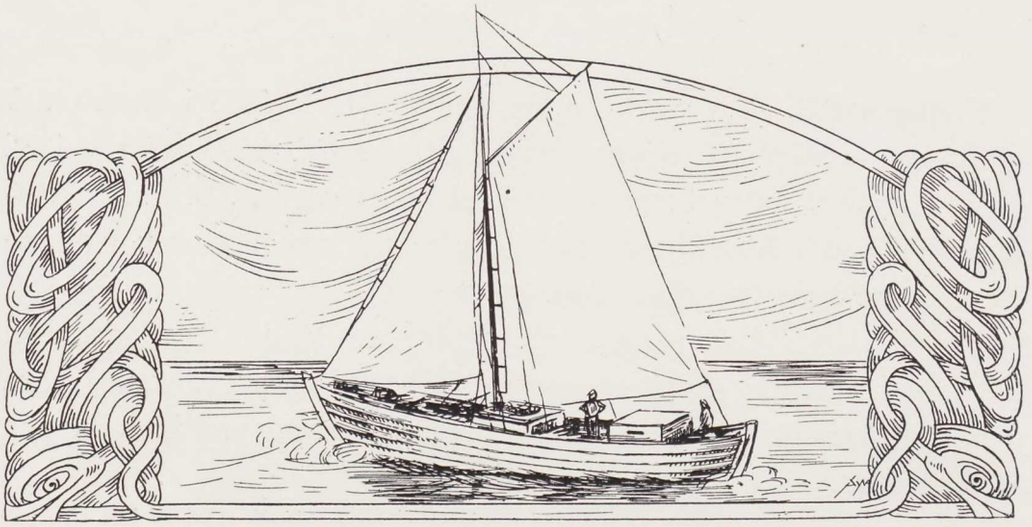
Akton Kjær fødtes den 3. Maj 1853. — Kom den 1. April 1867 i Lære i Aarhus hos V. Kierkeby sen. og kom den 1. Maj 1885 til Jørgen Jensen som Rejsende. Da D. D. P. A. blev startet, blev K. ansat som Rejsende i Selskabet og er endnu D. D. P. A.s 1ste Rejsende for Jylland.

Kontorbud J. P. Nielsen fødtes den 31. Marts 1855 i Hømb ved Ringsted. — Kom til Kjøbenhavn 1880 og fik Ansættelse i 1882 hos Firmaet Thøger From som Kusk, men ved D. D. P. A.s Stiftelse i 1889 fik N. Stilling som Kontorbud, og er endnu i denne Egenskab ansat ved Selskabet.

Ogsaa blandt Lagerarbejderne findes en Mand, der fejrer sit 25 Aars Jubilæum sammen med Selskabet, nemlig Heinrich Lange, som i de mange Aar har arbejdet som Formand paa Lageret paa Refshaleøen.

Lange er født den 8. Oktober 1840 i Horsdorf ved Lübeck og kom til Kjøbenhavn i 1863. Var ansat hos Grosserer Johs. M. Holm som Bødker fra 1874, hvorfra han ved Selskabets Stiftelse overgik til dette.





XII

DEN store Goethe imødesaa med Længsel den Tid, da Lyset kunde „snyde sig selv“. Nu om Dage skinner Petroleums-Lampens Flamme klart og støt endog i det fattigste Hjem, helt og holdent passende sig selv.

En Menneskealder efter Goethes Død, i 1868 drømte en dansk Digter, J. P. Jacobsen, om en fjærn Fremtid, hvor Gas vilde blive mindet som „et kummerligt Belysningsmiddel“. Nu bestraaler de elektriske Buelampers hvide Sol-Blus Gader og Torve paa festlig Vis. Og al den Dagklarhed, hvortil Natlivets tidligere Skummelhed herved er omskabt, har atter hos Mennesket avlet en Tørst efter og Trang til Lys, en formelig Lys-Hunger, som igen har sporet Opfindsomheden til at gløde Gassen op til ny Styrke og give Petroleums-Brænderen større Dimensioner, saaledes at man ogsaa inde i Husene sejrrigt kan bekæmpe Mørket. Denne indbyrdes Kappestrid mellem den moderne Tids Lysgivere har altsaa bare øget Petroleumens Brug og Betydning — intet Under, at Samfunds-Forsyningen med

denne Artikel stadig har kunnet give en Forretning som D. D. P. A. voksende Virksomhed og Fortjeneste!

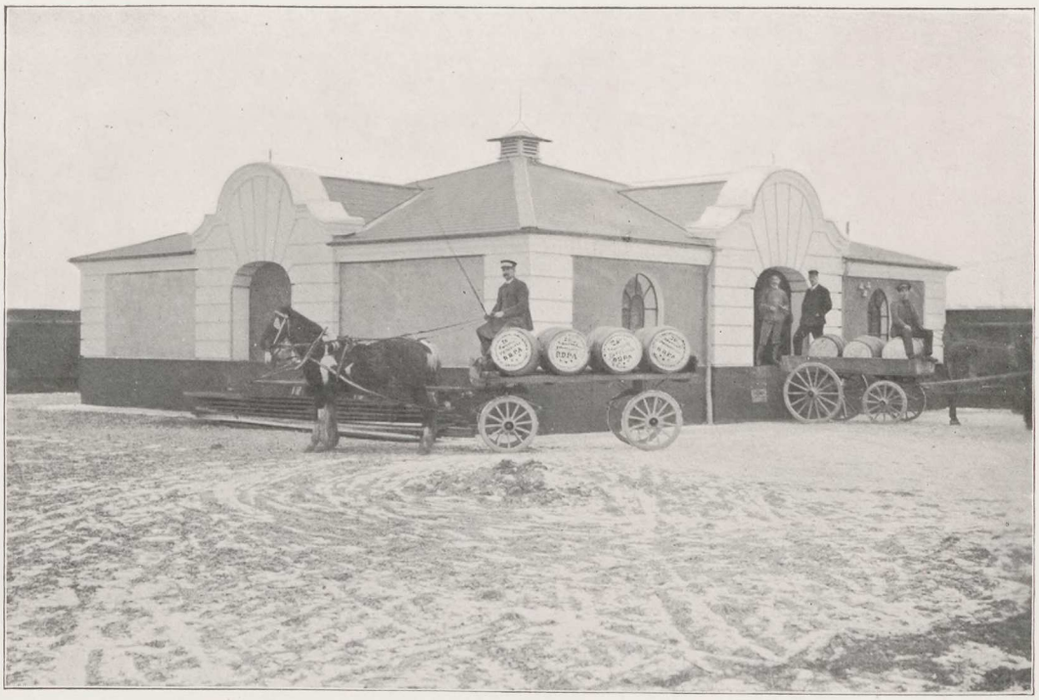
Thi til Selskabets Ære skal det her ved dets Jubilæum vidnes, at D. D. P. A. under den uhyre Udvikling, som i de forløbne Aar er foregaaet med det bekendte Digter-Ord som Motto:

Lys over Landet
— det er det, vi vil,

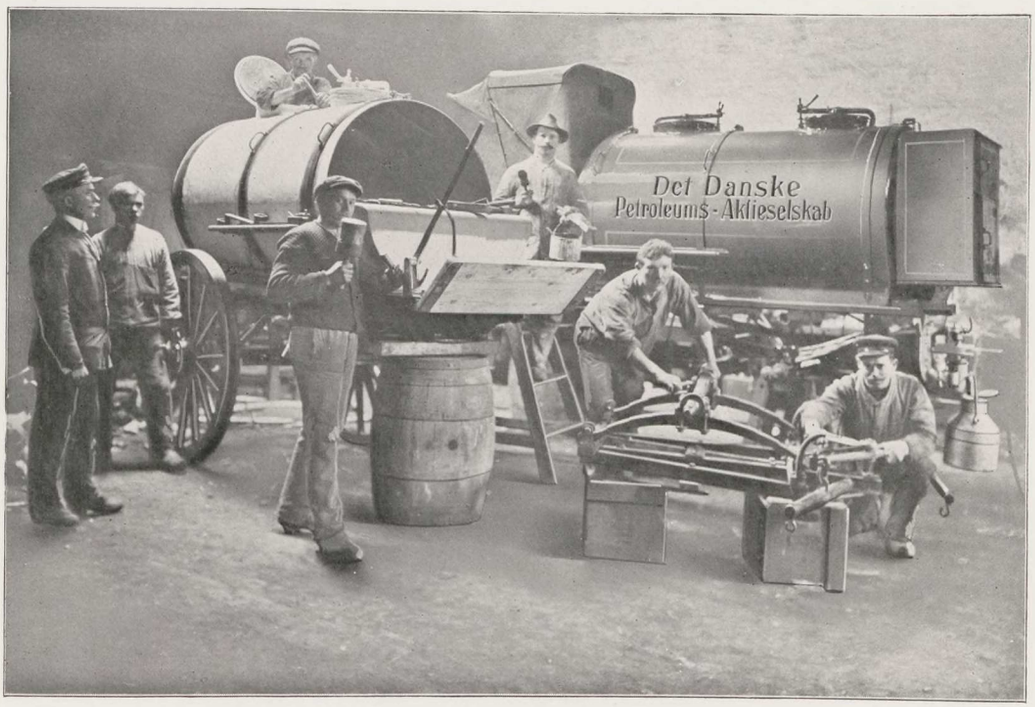
har stillet sig i denne Samfunds-Forsynings Tjeneste med aldrig svigtende Energi, Snarraadighed og Sans for Tidens Krav.

Og da Stenolien fandt sit nye Felt, udfoldede sin hidtil slumrende Evne til at deltage i det ligesaa store Hverv: *at bevæge Verden,* fandt da ogsaa denne nye Fase D. D. P. A. for Danmarks Vedkommende i Spidsen for den nye Æra.

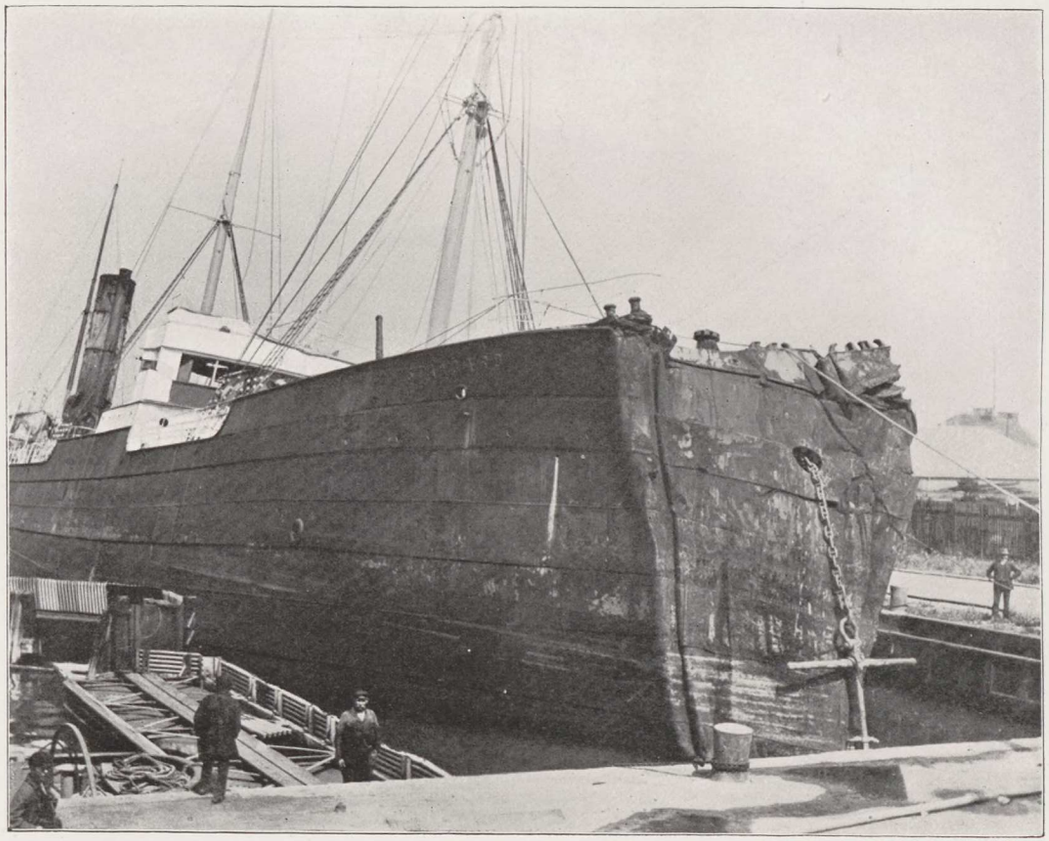
Fra Aarhus Stationen: Vognene klar til at køre ud.



Tøndelageret: Skagen.

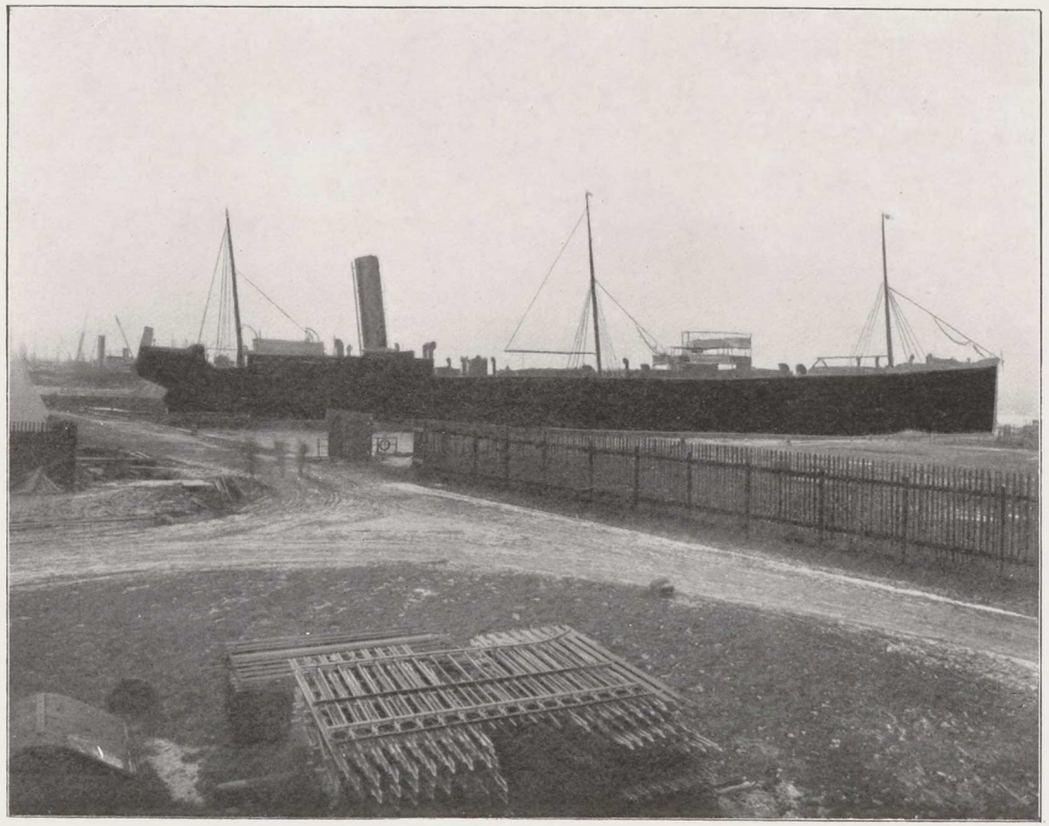


Fra Selskabets Reparationsværksted.

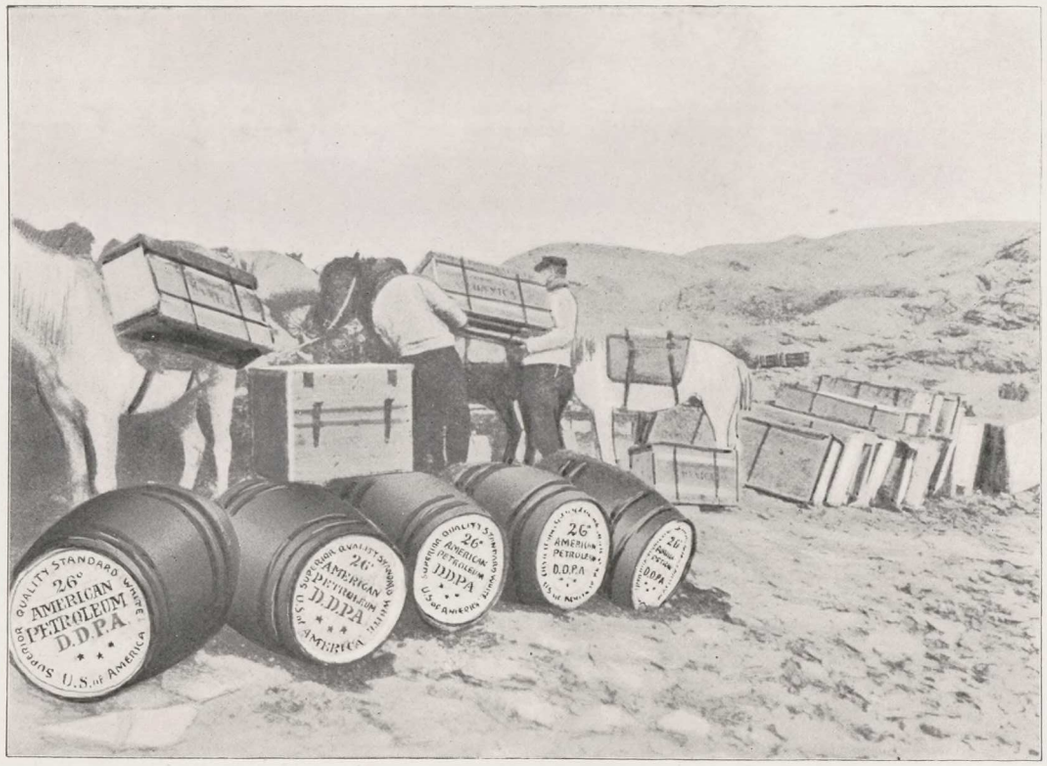


Tankdamperen „Standard“, der i Atlanterhavet kolliderede med en anden Damper og fik sin Stævn knust, men alligevel ved egen Hjælp naaede frem til Kjøbenhavn, hvor der ved Udflod fra en af Tankene opstod Ild i Maskinrummet.

Tankdamperen „Standard"s Brand paa Refshaleøen.



Ocean-Tankskibet S/S „Hesperus“ lossende paa Refshaleøen. Det største Tankskib, Selskabet nogensinde har modtaget.



D. D. P. A.'s Petroleum i Centralgrønland. Fra Kaptajn Kochs Ekspedition.

Refshaleøen. Forvalteren i sin Have.

SELSKABETS NUVÆRENDE BESTYRELSE

CHRISTIAN HOLM
(fra April 1900)
R. AF D., R. AF SV. W. 1' KL.
FORMAND FOR BESTYRELSEN OG ADMINISTRERENDE DIREKTØR

MR. G. A. STEIN
(fra Januar 1912)

SAGFØRER ALEX. LARSEN
(fra August 1912)

UNDERDIREKTØR C. BORCHSENIUS
(fra Maj 1913)

MR. W. C. TEAGLE
(fra April 1914)