

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*

DET
FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB

1866-1926

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK

in 00 7181575

300005190847



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SKAB

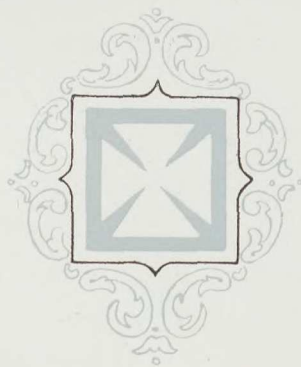
AKTIESELSKAB

1866—1926

SAMLET OG I HOVEDTRÆKKENE UDARBEJDET

AF

L. O. NORMANN



[1926]



32/2



Hensigten med nærværende Skrift, som paa Selskabets Foranledning er udarbejdet, dels paa Grundlag af tidligere udgivne Mindeskrifter, dels efter andet trykt og utrykt Materiale, har været at give en saglig Fremstilling af Selskabets Historie og Udvikling igennem de forløbne 60 Aar. Ved Udarbejdelsen har der derfor været lagt Vægt paa at give en forholdsvis omfattende Beskrivelse af Selskabets første Aar, hvor Grundlaget til Virksomheden blev lagt, og at fremstille Nutiden — hvis Enkeltheder og Kendsgerninger allerede vil være mange bekendt — i mere kortfattet Form. Hovedformaalet har dog været overfor Offentligheden at opridse Selskabets Historie og at søge at give en Fremstilling af dets Andel og Deltagelse i samt dets Betydning for vort Fædrelands daglige Liv.

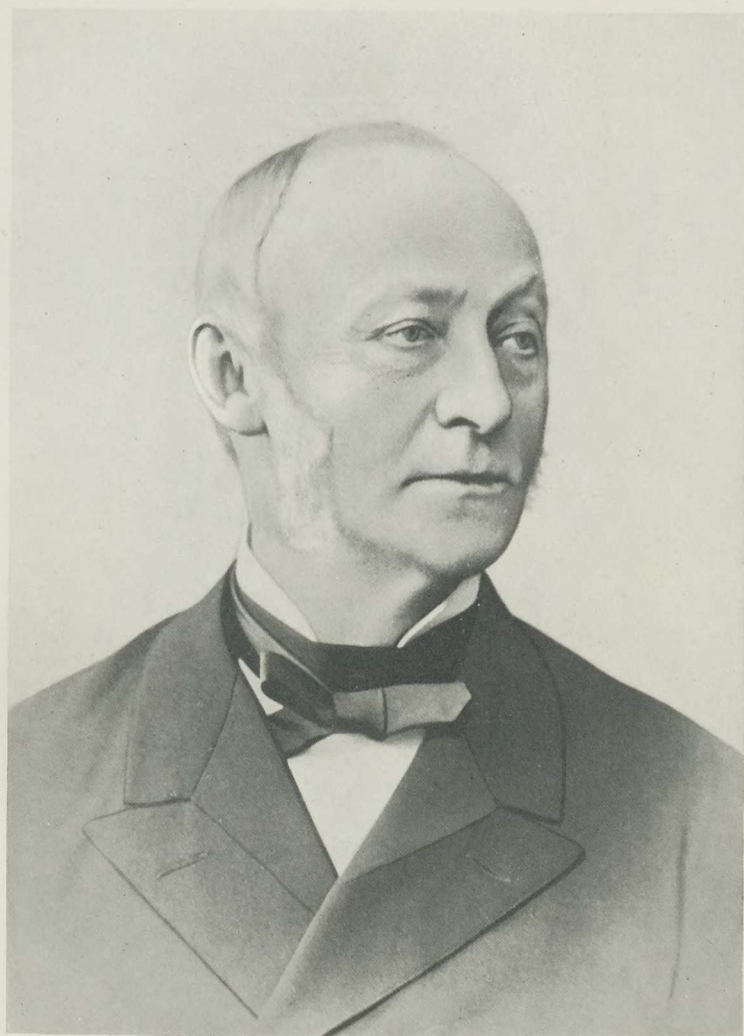
Det er Selskabets Haab, at Skriftet maa blive modtaget og læst i samme Aand.





Midten af det forrige Aarhundrede danner i Virkeligheden Grænsen for Overgangen fra Sejl til Damp som Drivkraft for Transportmidlerne paa Havene. Ganske vist havde *Robert Fulton* med sit i 1807 konstruerede Dampskib »Claremont« indledet Æraen for Dampskibsfarten, men først efter mange Aars Forløb var man kommet saa vidt, at Dampskibenes Succes definitivt kunde fastslaaes. Fra Træskibene naaede man frem til Jernskibene, og ved Drivskruens Opfindelse begyndte Døds klokken at kime for Hjulskovlenes Plasken over Vandene. Jernet bød, efter at de første Vanskeligheder var overvundet, utallige Fordele som Konstruktionsmateriale, og Skruen betød langt større Ydedygtighed. Begge disse Opfindelser var ved Aarhundredets Midte begyndt at vise deres Overlegenhed over de tidligere Konstruktioner, og den store Opblomstring og Udvidelse af Skibsfarten kunde derfor Verden over tage sin Begyndelse.

Forholdene i Danmark paa det paagældende Tidspunkt er velkendte; efter den af den første slesvigske Krig affødte Sejers- tro ramte Nederlaget i 1864 sønderknusende. Men, da Handlekraften syntes dybest svækket og de store Bedrifters Tid for stedse endt, fik Danmark i *C. F. Tietgen* den Stormand, som, igennem Aarene der kom, mere end nogen anden blev Grundlæggeren af det nuværende danske Erhvervsliv. Som et Resultat af *C. F. Tietgens* geniale Fremsyn lever den Dag i Dag Landets største Bedrifter og fra ham udgik Kraften, der rejste Landet op fra Nederlagets Pessimisme og gengav Folket dets Tro paa sig selv og dets Tro paa Fremtiden. Dampskibsfarten Jorden over stod i Udviklingens Tegn, og for ham maatte Danmark være med. Den 11. December 1866 blev paa hans Initiativ »Det forenede Dampskibs-Selskab« stiftet, og om dets Historie og Vækst igennem de skiftende Tider skal der i dette Skrift berettes.



Wm. H. H. H.



Hovedadministrationsbygningen, Kvæsthusgade.

A

 llerede i 1845 var Grosserer C. P. A. Koch blevet Ekspeditør for Dampskibet »Caroline Amalie« og havde i 1856 dannet »Det alm. danske Dampskibs-Selskab«. Efterhaanden som Landet var blevet dækket med et Næt af Jernbaner, aabnede der sig nye Muligheder for vor Eksport og Udenrigshandel i det hele, og der saa C. P. A. Koch, at Dampskibsfarten maatte blive den store Formidler. Under Indtrykket af den forventede Fremgang, som kunde blive Samfærdselen til Del, søgte han derfor i 1866 at faa dannet et nyt Selskab »The Anglo-Danish Steam-Navigation Company«, der især skulde tage sig af hele Englandsfarten. Gennem nære Forbindelser i England lykkedes det ham at rejse den fornødne Kapital, og der bestiltes fire Skibe hos Andrew Leslie & Co. i Hebburn. Disse Skibe skulde leveres meget hurtigt, men førend de endnu var færdige, indtraf den aldeles uforudsete økonomiske Londoner-Krise i Maj samme Aar, hvilken blev Indledningen til en vidtomspændende financier Katastrofe. Den deraf opstaaede Uro bevirkede, at Koch's engelske Forbindelser trak sig tilbage og efterlod ham i stor Forlegenhed, saaledes at



meget tydede paa, at hans Planer vilde strande. Dog, var *C. P. A. Koch* end kommet ud for et Uheld af skæbnesvanger Art, var hans Ideer og Foretagender for sunde til, at de for stedse skulde gaa til Grunde. Alt kunde ændres til det gode, hvis det lykkedes at skabe det nødvendige Rygstød, der sikrede det økonomiske Grundlag og førte over de første Børnesygdommes Vanskeligheder. Det var dette, *C. F. Tietgen* saa, og under flere forskellige Forsøg, som fra dansk Side blev gjort for at sikre de fire bestilte Skibe, foreslog han at slutte Landets tre største Rederier sammen til eet. Hans Tanke var at lade »Koch & Henderson«, »H. P. Prior« og »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab« gaa op i en højere Enhed. En ekstraordinær Udvej maatte nemlig findes, om det under de dengang givne økonomiske Forhold skulde lykkes at erhverve de fire omtalte Skibe. Det vilde ske, hvis Sammenslutningen kunde finde Sted. Men den vilde betyde endnu mere paa et helt andet Omraade. For *C. F. Tietgen* viste der sig her en Mulighed for at forbinde den inden- og udenlandske Dampskibsfart, saaledes at disse Virksomheder, hvis Udvikling er afhængig af forskelligartede økonomiske Vilkaar, kom til at yde gensidig Støtte, saaledes at de i Stedet for paa mange Felter at konkurrere, i et og alt kom til at hjælpe hinanden. Først ved en saadan Forening vilde der være skabt en Mulighed for at ophjælpe de indenrigske Produktionsforhold og fremme Handelsomsætningen. Ganske særligt vilde Udenrigsfarten vinde et sikkert Rygstød i Indenrigsfarten, som er lettere at overse og beherske, og som altid vil være mindre afhængig af det almindelige Fragtmarkeds Konjunkturer. Samtidig vilde den indenrigske Fart nyde godt af at komme i Forbindelse med de udenlandske Linier, og ved Tilførslerne udefra vilde man være i Stand til at ophjælpe Provinsernes Handel. Forholdet var nemlig lige til 1866 det, at Købstæderne stadigt maatte lade deres Varer gaa lokalt til Kjøbenhavn, fordi der savnedes gennemgaaende Takster fra Udlandet til Provinsbyerne. At dette føltes som en stor Géne er givet, og det understregede *Tietgens* Ord, naar han udtalte, at de foreslaaede Planers Virkeliggørelse paa en naturlig Maade vilde rette det hidtidige Misforhold.

Man forhandlede til henimod Aarets Slutning, og der fremkom flere



forskellige Forslag, der dog ikke vandt tilstrækkeligt Bifald. Først da *Tietgen* evnede helt at skabe Formen, blev Forslaget vedtaget. Dette er lige saa betegnende for ham som for Tiden og de økonomiske Love, der da var raadende. Det hedder deri bl. a., at »der næppe er nogen Forretning, hvori det størst mulige Omfang og den størst mulige Kraft og Kapitalstyrke i den Grad forøger Chancerne for et godt Udbytte som Dampskibsrederiet, og det har fra de fleste Steder ved Erfaring bekræftet sig, at medens mindre Rederier have Vanskelighed ved at bestaa, have næsten altid de større Rederier, hvis ikke bestemte Fejl i Administrationen have frembragt et modsat Resultat, svaret udmærket Regning.«

»Det store Selskab lige frem drager Forretning til sig, som det mindre maa søge. Man sættes i Stand til en ganske anden og bedre Regulering af Fragt for Personer og Gods saavel som



Kvæsthusbroen ved Selskabets Stiftelse 1866.

af Forbindelsen mellem Ruterne, og til ved det større Udvalg af Skibe at fordele dem efter Ruterne større eller mindre Krav paa de forskellige Aarstider. Man opnaar en langt større Regelmæssighed og bliver ved Samlingen af Godset paa enkelte Hovedsteder i Stand til med mindre Risiko at vedligeholde hyppige og regelmæssige Farter, saavel paa Østersøen som paa England og Belgien«.

Det var oprindelig Tanken, at det nye Selskab skulde bestaa af H. P. Prior's ni Skibe, Koch & Henderson's fire Skibe samt af de fire Skibe, der var bygget hos Andrew Leslie, og som man havde gjort sig saa store Anstrængelser for at bevare for Landet. Endvidere skulde man søge optaget »saadanne gode nye Skibe som de, der i de sidste to Aar for isolerede Selskabers Regning omkring i Landet vare byggede, og med hvem man kunne opnaa passende Overenskomst, saavel som un-



Kvæsthusbroen i 80'erne.

der samme Forudsætning de »Det almindelige Dampskibs-Selskab« tilhørende tre Skibe.«

For at gennemføre disse Planer var det nødvendigt at fremskaffe en samlet Kapital paa 1,500,000 Rigsbankdaler, og den tænktes tilvejebragt ved at udstede for 700,000 Rbd. 6% Obligationer, der skulde tilbagebetales i Løbet af otte Aar, samt ved at tegne Aktier for de resterende 800,000 Rbd. Obligationsbeløbet skulde bruges til at betale *Leslie, Prior* og *Koch* med, og af Aktiebeløbet vilde *H. P. Prior* deltage med 200,000 og *C. P. A. Koch* med 40,000 Rbd., saaledes at der vilde være et Beløb paa 560,000 Rbd. at overtage som Aktier.

Af dette Beløb vilde der efter den nævnte Overenskomst behøves:

1. Januar 1867	Rbd. 225,000
1. Marts —	— 130,000
1. September 1867	— 100,000
1. Oktober —	— 50,000
1. Januar 1868	— 55,000
	Rbd. 560,000



Kvæsthusbroen i 90'erne.

»Men«, hedder det videre i Forslaget, »da der selv med et meget lavt Udbytte af Forretningen i det kommende Aar kan forventes indvundet mere end de tre sidstnævnte Summer, vil man kun ved Ovetagelsen behøve at disponere over tilstrækkeligt til Udredningen af de to første Summer, ialt 355,000 Rbd. eller circa 60 % af det hele Beløb, selv om man ikke skulde bringe Aktierne paa Markedet før til Slutningen af Aaret, hvortil der imidlertid sandsynligvis forinden vil blive Anledning.«

Det var paa Basis af dette Forslag, der helt igennem bærer Præg af at være gennemarbejdet, og ikke mindst gennemtænkt, af *C. F. Tietgen*, at nedenstaaende Deltagere den 11. December 1866 samledes for at danne det Foretagende, der i Aarenes Løb skulde vinde Verdensry under Navn af »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Tilstede var:

Etatsraad *C. A. Broberg*, Etatsraad *O. B. Suhr*, Etatsraad *L. P. Holmblad*, Konsul *Edv. J. Hvidt*, Grosserer *C. A. Erichsen*, Grosserer *H. Erichsen*, Newcastle, Advokat *John Morris*, London, Baron *J. Stjernblad*, Marsvinholm, Fabrikanterne *Burmeister og Wain*, Kaptajn, Brygger *J. C. Jacobsen*, Direktør *C. F. Tietgen*, Vekselmægler *E. D. Lorentzen*, Grosserer *Em. Z. Svitser*, Grosserer *G. Petersen*, Etatsraad *Linnemann*, Etats-



raad *Nyholm*, Kammerherre *Simony*, Bankdirektør *J. Bierfreund*, Grosserer *W. Petersen*, Grosserer *H. P. Prior*, og Grosserer *C. P. A. Koch*.

Tilsammen repræsenterede de fremmødte 840,000 Rbd. eller 1,680,000 Kroner.

Paa Forslag af Sjælen i det hele, Bankdirektør *C. F. Tietgen*, vedtoges det enstemmigt, at den første Bestyrelse af Deltagerne skulde bestaa af Etatsraad *C. A. Broberg*, Grosserer *C. A. Erichsen* og Direktør *C. F. Tietgen*. Udenfor Deltagernes Kreds optoges tillige Overretsprokurator *Simonsen* og Vaterskout *Poulsen*.

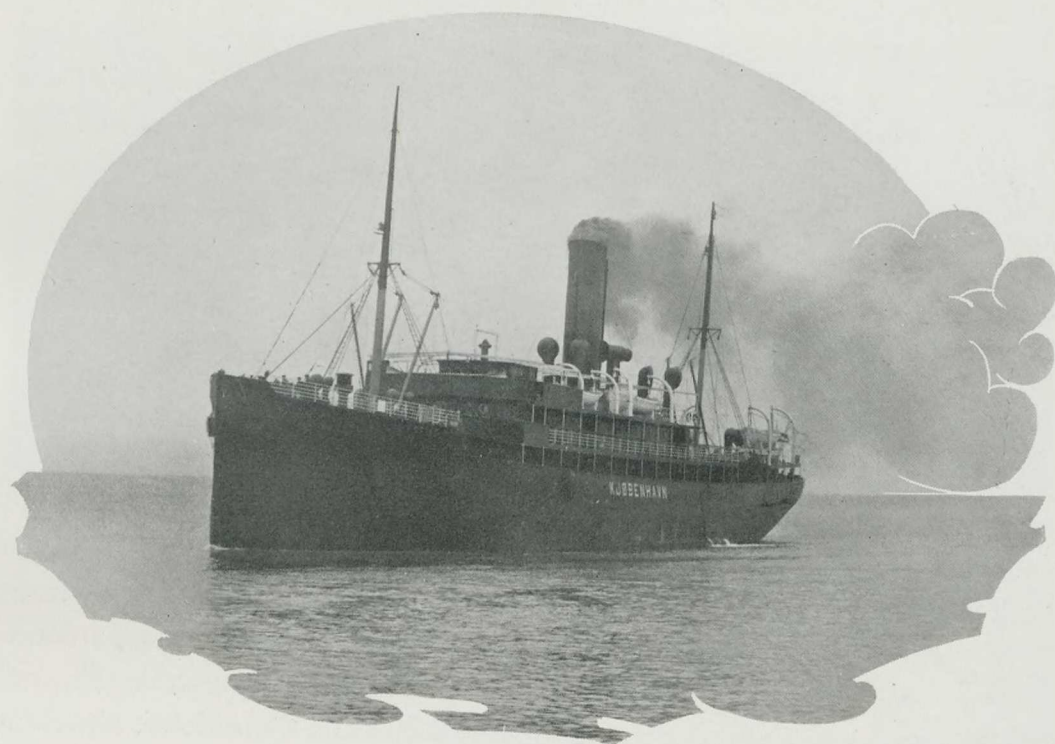
Bestyrelsens første Opgave var at udarbejde Forslag til Udkast til Love, at afslutte Kontrakter med *H. P. Prior* og *Koch & Henderson* samt ratihabere Kontrakten med *Andrew Leslie & Co.* Endvidere var Bestyrelsen bemyndiget til at forhandle med *H. P. Prior* om hans Kontrakt som Direktør for den indenrigske Fart og med *C. P. A. Koch* som Direktør for den udenrigske Fart. Naar dette var gjort, skulde man foretage det videre fornødne, saaledes at Driften kunde begynde den 1ste Januar 1867. Endelig havde Bestyrelsen Bemyndigelse til at træde i Forbindelse med Ledelsen for »Det almindelige danske Dampskibs Selskab« om Overtagelse af dettes Skibe og at afslutte Kontrakt herom; tillige skulde der føres Forhandlinger med Bestyrelserne for Dampskibene »*Aarhuus*«, »*St. Knud*« og »*Falster*«.

Forhandlingerne med »Det almindelige danske Dampskibs Selskab« førte snart til en Overenskomst om, at man fra 1ste Januar 1867 overtog dettes tre Skibe, og fra den 31. Maj 1867 overtog man fra Dampskibsinteressentselskabet i Nykjøbing F. Skruedamperen »*Falster*«, og endelig gik »*St. Knud*«, der ejedes af Dampskibsselskabet i Odense, den 1. April 1867 ind i »Det forenede Dampskibs Selskab«s Flaade. Derimod lykkedes det endnu ikke at erhverve »*Aarhuus*«.

Fra den 1. Januar 1867 var »Det forenede Dampskibs Selskab« en Kendsgerning. Var Begyndelsen kun beskeden, maalt med vor Tids Maal, betød den dog for vort Land et meget stort Skridt fremad. En væsentlig Del af den danske Dampskibsfart — praktisk talt al Rutefart — var nu samlet under en fælles Ledelse. Hvad der før var adskilt, var nu forenet, og indenrigsk og udenrigsk Fart var kommet i nær Kontakt



med hinanden. Det nye Selskab raadete over en Flaade, som var fuldt ud konkurrencedygtig, og da den spredtes ud over Havene, begyndte en ny Æra for den danske Søfart.



S/S »Kjøbenhavn«.



Nutidsbillede af Kvæsthusbroen.



e første fem Aar havde »Det forenede Dampskibs-Selskab« sine Kontorer i den Prior'ske Ejendom i Bredgade, hvor Pladsforholdene var meget beskedne, og først efter at Konjunktur-Modgangen i de første Aar var aftaget, kunde man i 1872 tænke paa en meget væsentlig Udvidelse. Men der var da ogsaa foregaaet en brat og glædelig Vending til det bedre, og det var uden Betænkelighed, at man erhvervede den store Kvæsthusgades Kaserne og lod den indrette til Selskabets fremtidige Bolig og med stadige Udvidelser for Øje.

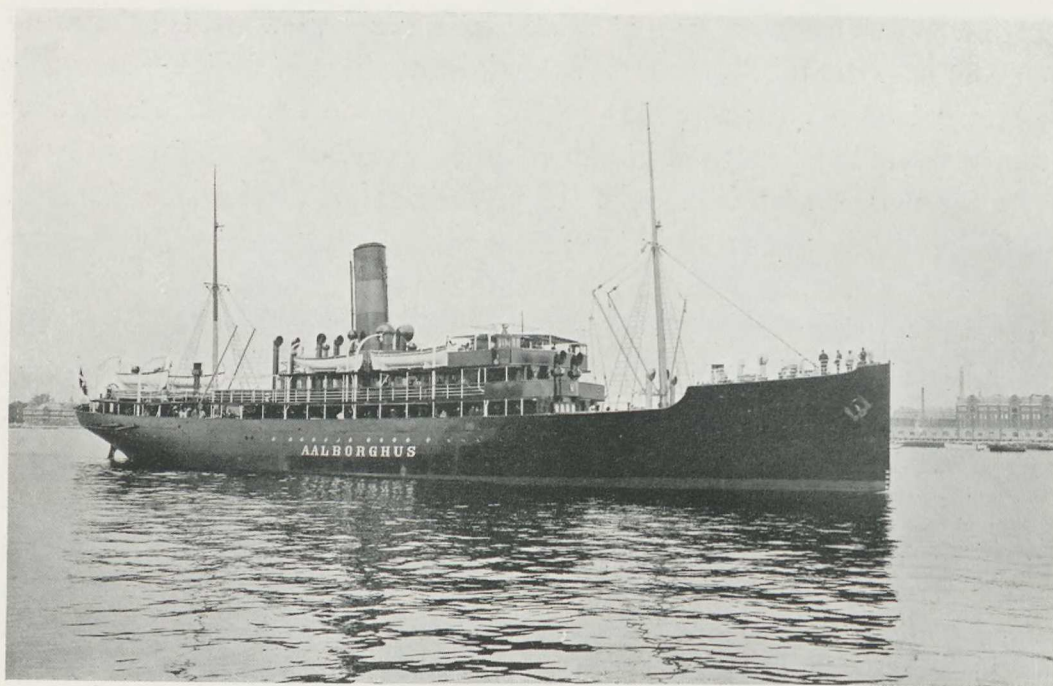
Fra første Færd var det Meningen i den indenrigske Fart at planlægge nogle faste Ruter, der efterhaanden i et hurtigt Tempo skulde udvides saa meget, at de slyngede en Kæde om det ganske Land. Helt let gik det dog ikke. Da den Henvendelse, som umiddelbart efter »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Stiftelse blev rettet til »Dampskibsselskabet Aarhus«, kun resulterede i et Afslag, og man saaledes ikke kom i Besiddelse af dets Damper, blev der allerede i 1868 aabnet en Række nye Forhandlinger mellem de to Selskaber. Fra »Det forenede Damp-



skibs-Selskab« foreslog man at drive Ruten Korsør—Aarhus i Forening og en Tid saa det ud til, at man skulde komme til et Resultat — som dog udeblev; i Stedet for at afstaa Ruten, besluttede Dampskibsselskabet »Aarhuus« at bygge et nyt Skib, der skulde bære Navnet »Kjøbenhavn«. »Det forenede Dampskibs-Selskab« vilde imidlertid ikke lade Trafiken paa Jyllands Hovedstad ligge udenfor sin Interessesfære og satte derfor »Vesta« i Fart, først mellem Kjøbenhavn og Aarhus, og fra Oktober, da Postdampskibsfarten Korsør—Aarhus var ophørt, paa denne Rute. Det viste sig imidlertid meget snart, at der var for lidt at gøre for to Baade, og da »Kjøbenhavn« var færdig og begyndte at sejle, blev det helt galt. Der var ikke andet for end atter at træde i Forhandling med Rederiet i Hovedstaden — og paa en naturlig og selvfølgelig Maade kom man nu til Enighed. Den 6. Januar 1870 overdrog det jyske Selskab »Aarhuus« og »Kjøbenhavn« til »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som forpligtede sig til fem Aar frem i Tiden at besejle Aarhus seks Gange om Ugen til de da bestaaende Person- og Godstakster.

Samme Aar overtoges Brødrene Petersens fire Skibe »Brage«, »Ydun«, »Randers« og »Vidar«, der hidtil havde konkurreret med Selskabet, og man oprettede nye faste Ruter paa Kjøbenhavn—Randers, Kjøbenhavn—Grenaa, Kjøbenhavn—Horsens, Kjøbenhavn—Nykjøbing S.—Holbæk og Kjøbenhavn—Kallundborg. Fra Fr. Th. Adolph's Enke overtog man i 1872 Dampskibene »Vejle« og »Horsens«, og Ruterne forøgedes med Ebeltoft, Vejle og Bogen. Samtidig ophørte Konkurrencen paa Horsens, Fredericia, Kolding og Middelfart og bortset fra Bornholm og Øresund var nu alle de indenlandske Linier samlet under een Ledelse. Uden Modstand fra mange Sider var det ikke lykkedes; men Udviklingen gik sin Gang, og lidt efter lidt fik de gode Resultater Kritiken til at forstumme, og i 1874 blev det sidste Led — Sundfarten — føjet ind i Kæden. Det kom til at betyde saa meget — ikke blot for Trafikken i Øresund, men ogsaa for »Det forenede Dampskibs-Selskab« — at en lidt mere indgaaende Omtale vil være paa sin Plads her.

Siden 1842 havde der været regelmæssig Dampskibstrafik i Øresund, hvor et Interessentselskab, der var hjemmehørende i Helsingør, besørgede Sejladsen mellem Kjøbenhavn og Sundtoldens By. Det gik godt,



S/S »Aalborghus«.

og det lille Rederi var — med en ganske kort Undtagelse — i Besiddelse af Sundfarten lige til 1856. Der var endnu ikke anlagt nogen Jernbane i Nordsjælland, og Trafiken var derfor ikke blot stor, men ogsaa indbringende. Det lokkede andre Selskaber til, som dog forsvandt hurtigt. Først i 1856 begyndte et Rederi i Helsingborg at sejle fra denne By via Malmø til København. Det betød vel en Konkurrence, men da man fra dansk Side satte nye Baade ind, maatte Svenskerne fortrække for først at komme igen i 1863—1864. Der var i Virkeligheden da for lidt at sejle med, Fragterne gik ned, og helt galt tegnede det, da Helsingør-banen i 1864 begyndte at gøre sig gældende samtidig med, at endnu et svensk Rederi kastede sig ind i Kampen. For at faa Orden i det hele gik man derfor i Helsingør ind paa at søge Samarbejde med Konkurrenterne, og i 1865 opnaaedes Enighed paa det Grundlag, at det helsingørske Interessentselskab tilskød de tre Fjerdedele, det helsingborgske den ene Fjerdedel af Driftskapitalen, medens Fortjenesten skulde deles i samme Forhold. En lignende Overenskomst sluttedes med Malmø-Selskabet om Ruten København—Malmø.



Trods dette var Sundfartens Betjening dog alt andet end god, og Publikums Utilfredshed var stærkt stigende. Dette gav Anledning til, at endnu et svensk Rederi satte et Skib ind mellem Malmø og Kjøbenhavn. For at faa denne Baad til at fortrække var det nødvendigt at føre den mest hensynsløse Konkurrence. Maalet naaedes, og de eksisterende Selskaber sluttede sig endnu tættere sammen. Der tilvejebragtes i 1869 en Overenskomst mellem samtlige Sundselskaber, som fra 1870 forenede sig i Samvirke udadtil under fælles Navn: »De forenede Øresund'ske Dampskibs-Interessentskaber«, medens man dog indadtil bevarede en vis Selvstændighed.

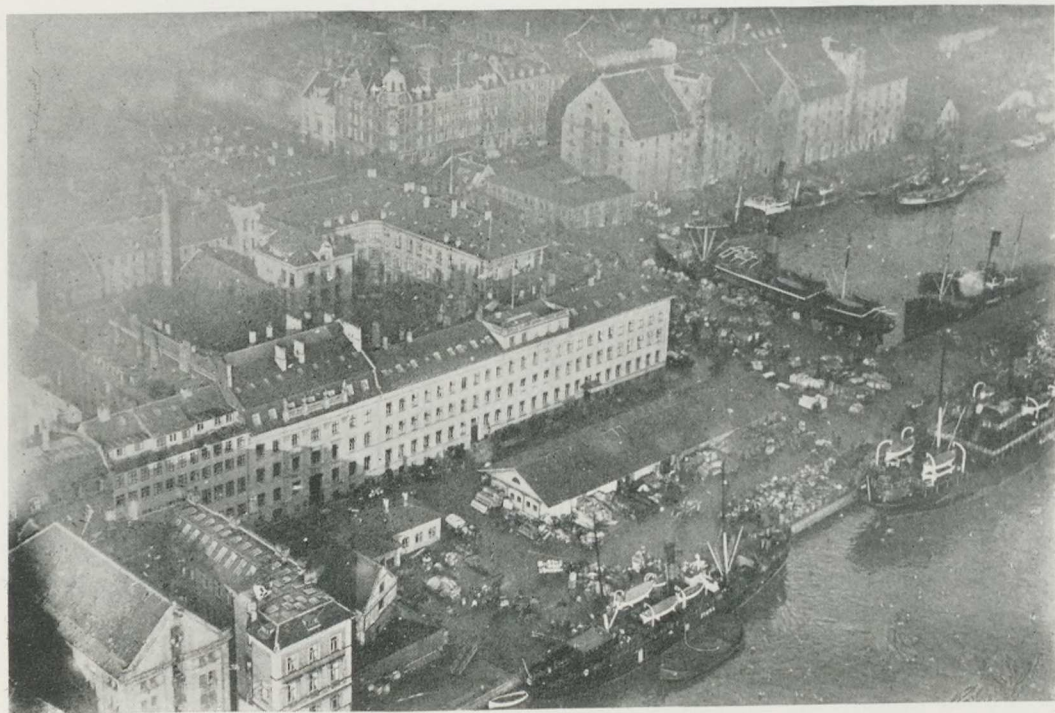
Der gik nu et Par rolige Aar, men saa voksede Utilfredsheden igen, og interesserede Parter i Sverige og Danmark dannede i 1872 »Dampskibsselskabet Kjøbenhavn—Malmø«, der bestilte de to Hjuldampere »Gefion« og »Gylfe«.

Den nye Konkurrence kom straks til at skade de forenede Interessentskaber paa det allerføleligste, og efter at mange forskellige Udveje var forsøgte, foreslog man »Kjøbenhavn—Malmø« at dele Farten og Udbyttet i Sundet. Det var det gamle og hidtil ufejlbarlige Middel, som man her greb til i Nødens Stund — men denne Gang svigtede det. Tilbudet blev ikke modtaget, og for de forenede Interessentskaber blev Situationen alvorligere Dag for Dag. Direktionen nedsatte derfor den 27. Oktober 1873 et Udvalg, som fik til Opgave at undersøge, hvorvidt Selskabet overhovedet kunde vente at bestaa i Fremtiden. Resultatet viste sig meget snart. Der var intet andet at gøre end at likvidere, og man tilbød i December Maaned »Kjøbenhavn—Malmø« at købe alle »De forenede Øresund'ske Dampskibs-Interessentskaber's Skibe og øvrige Ejendele til en Sum, som var fastsat af sagkyndige og uvildige Mænd. Dette Tilbud blev modtaget, og den 2. April 1874 skete Vurderingen.

Uden Interesse fra »Det forenede Dampskibs-Selskab's Side havde denne Overtagelse ikke fundet Sted. »Kjøbenhavn—Malmø« var endnu kun et lidet Rederi, der ikke havde den fornødne Kapital til Driften af de ny erhvervede Skibe, og saa snart de var blevet overtagne, traadte det da ogsaa i Forhandling med »Det forenede Dampskibs-Selskab«



for at faa dette til at købe hele Materiellet; Forslaget akcepteredes og godkendtes allerede paa Generalforsamlingen den 22. April 1874. Ved denne store Nyerhvervelse steg »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Flaade paa een Gang fra 31 til 45 Dampskibe, og hvad der betød mere: man var fra nu af Herre over alle de indenlandske Ruter, med Undtagelse af Farten paa Bornholm. Det gav Ro, Ensartethed og Fasthed i Indenrigsfarten, og denne blev yderligere styrket ved den Regulering



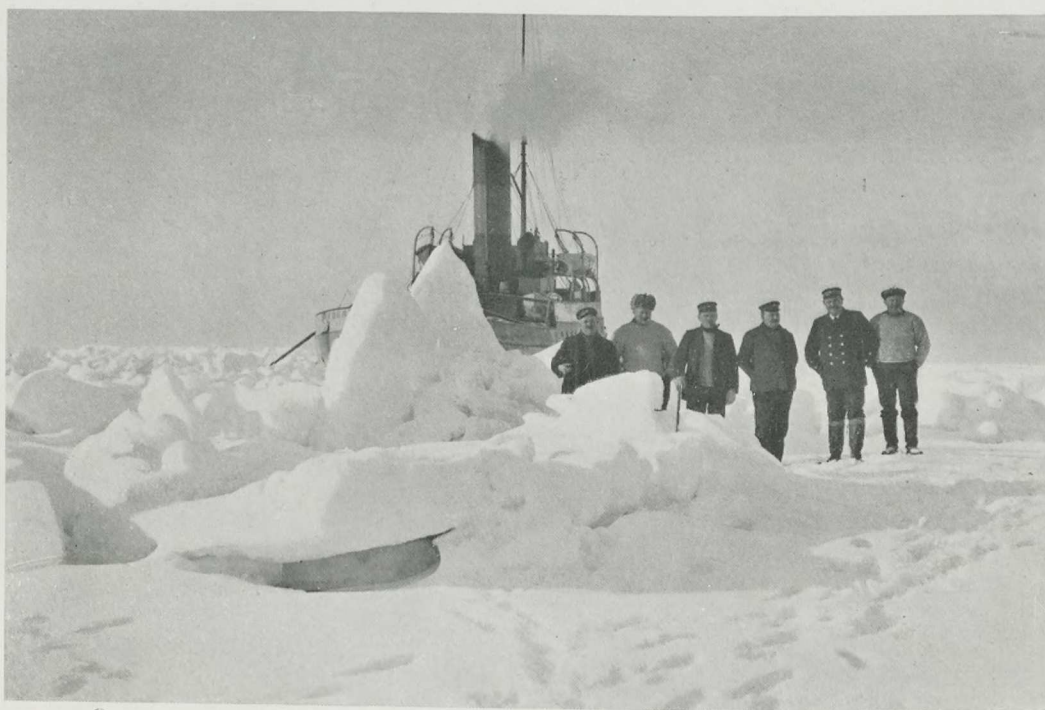
Administrationsbygningen i Fugleperspektiv.

af Ruter og Takster, der blev Følgen af det store Fællesmøde, som Selskabet i 1884 holdt med samtlige Handelsforeninger i de Byer, som befarede af dets Skibe. Det var Bestyrelsen for »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som ved et Cirkulære af 20. November 1883 havde indbudt til denne Sammenkomst, som fandt Sted den 18. og 19. Januar 1884. Senere førtes der Konferencer med det kgl. danske Landhusholdningsselskab, som resulterede i, at man indrettede rationelle Fragt-tabeller med fælles Klassificering af Varer paa alle Ruter. Tidligere havde hver By haft sine specielle Takster, der var bestemte af dem, der



var gældende paa det Tidspunkt, Ruten var blevet overtaget, og der var altfor megen Forskel paa dem. Nu blev de ikke blot ens, men nedsattes gennemgaaende 15 til 20 %, hvilket viste sig at være tilfredsstillende for alle Parter.

At Regelmæssigheden blev bevaret i Indenrigsfarten skyldes selvfølgelig først og fremmest det Faktum, at der ikke mere var nogen direkte Konkurrence. Det var jo nu »Det forenede Dampskibs-Selskab«,



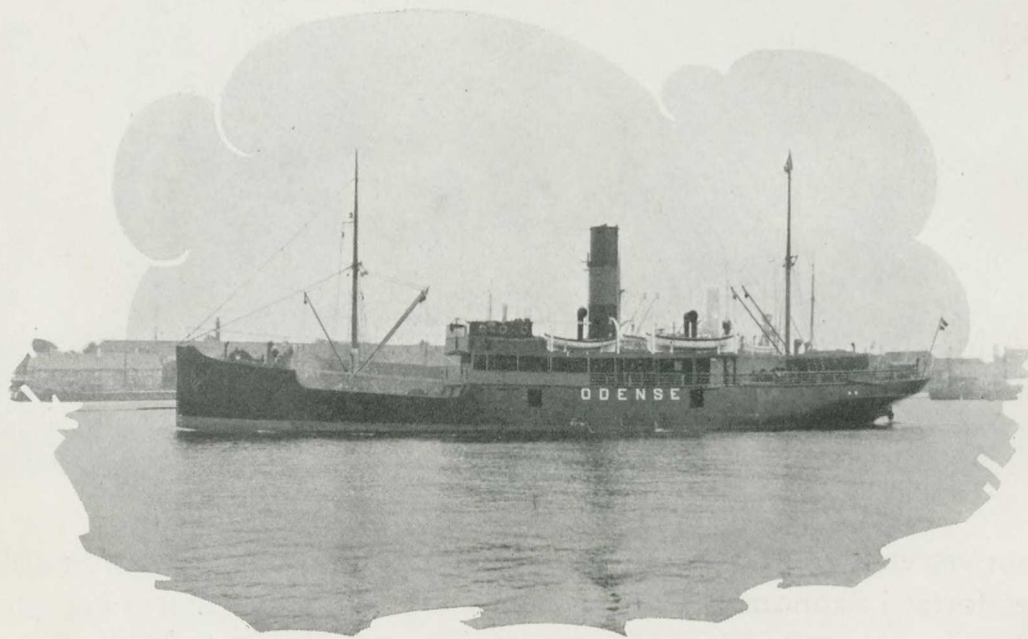
D. F. D. S.s Isbryder i Kattegat.

som var eneraadende, og ved den overordentlig maadeholdne Politik, der førtes i økonomisk Henseende, og som stillede Selskabet i et gunstigt Lys, ikke mindst paa Baggrund af de svenske og tyske Rederiers Fragt-Taktik, var der ingen Grund til at frygte eller vente noget større Omslag. Endnu kun faa Aar gammelt havde det erhvervet sig en Position, som var aldeles urokkelig, og som dannede en solid Basis for Udviklingen til Dagen i Dag.

Ganske selvfølgelig kom »Det forenede Dampskibs-Selskab« til at indtage en Monopolstilling; men gennem de tresindstyve Aar, det har



virket, har det ikke et Øjeblik ladet sig friste til at misbruge den. Det var altid Selskabets Maal at være saa driftigt og fremskuende som vel muligt, og ingensinde benyttede det sig af den Magt, som Enevælde kan give. De danske Farvande er altid blevet besejlede i større Udstrækning og hyppigere end noget andet Lands, og faa Rederier rundt omkring har opretholdt, betjent og vedligeholdt saa regelmæssige Ruter som de indenrigske Ruter, »Det forenede Dampskibs-Selskab« befarer. Hver Gang Omstændighederne har talt derfor, er der sket Udvidelser, uden at man først har set paa øjeblikkelig økonomisk Vinding, og kun tilskyndet af eget Krav om, at Adel forpligter, har »Det forenede Dampskibs-Selskab« altid forstaaet at hævde sig.



M/s »Odense«.



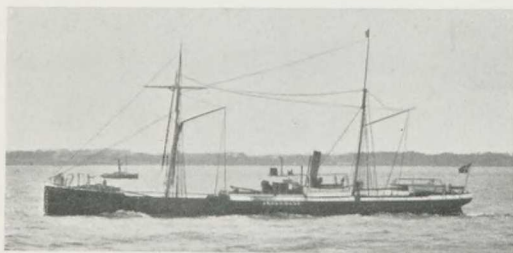
Rutebaade ved Kvæsthusbroen.



fter et Bestyrelsesmøde i »Det forenede Dampskibs-Selskab« spurgte Etatsraad *L. P. Holmblad* engang *Tietgen*, hvilken Del af Selskabet, der stod hans Hjerte nærmest, de indenrigske eller de udenrigske Ruter. Uden at betænke sig et Øjeblik svarede *Tietgen*: »Den udenlandske Fart. Fordi den sætter Fantasien i Sving. Den er som et Barn, der enten kommer til at berede stor Glæde eller stor Sorg. Kedelig bliver den aldrig. Hidtil har den kun gjort os Glæde. Maatte den altid blive ved med det, saa den paa flere og flere Pladser ude i Verden kan vise, hvad Danmark formaar«.

Uden Tvivl dækkede disse Ord, hvad *Tietgen* følte og mente. For ham var det ikke nok kun at have Danmark til Virkeplads. Derfor fulgte hans skarpe Øje med særlig Opmærksomhed Malteserflagets Fart ud over Verdenshavene, og derfor var han stadig ungdommelig lydhør for alt, hvad der angik de udenlandske Linier.

Da man begyndte den 1. Januar 1867, sattes der ni Dampere ind paa de udenlandske Ruter, som derfor blev betjent hyppigere og mere regelmæssigt, end Tilfældet før havde været. De ni Skibe var »Anglo Dane«, »Arcturus«, »Aurora«, »Dagmar«, »L. N. Hvidt«, »Odin«, »Phoenix«, »Thyra« og »Valdemar«. De overtog de Ruter, som *Koch & Henderson* og »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab« før havde underholdt og sejlede paa følgende Havne:



Anglo Dane.



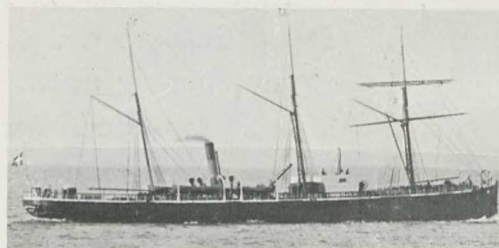
Vendsyssel.



Charkow.



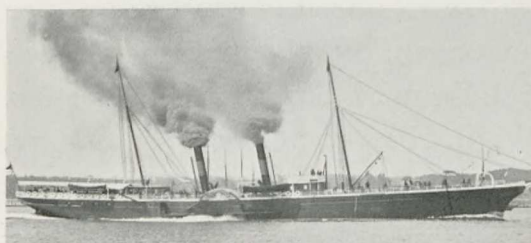
Hebe.



Christian IX.



Louise.

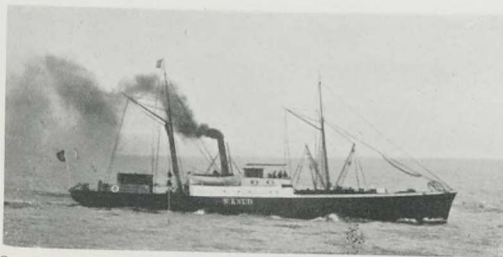


Christiania

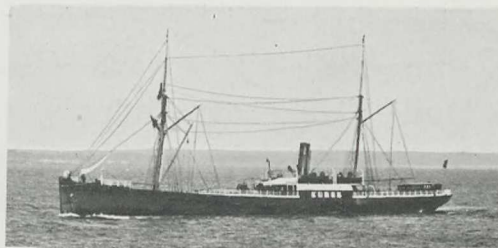


Dagmar.

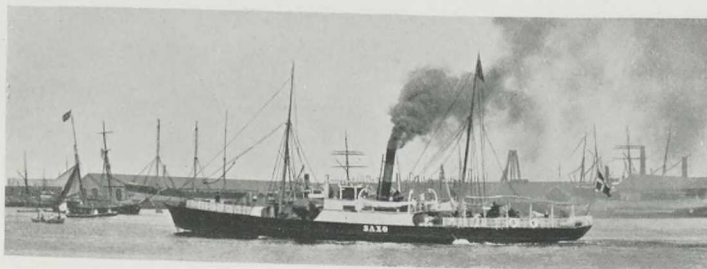
Fra den gamle Flaade.



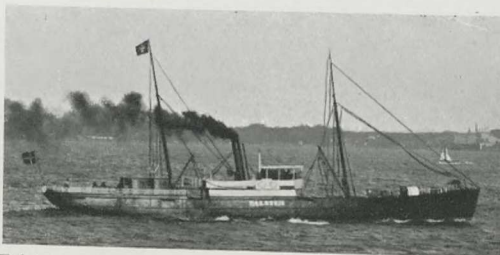
St. Knud.



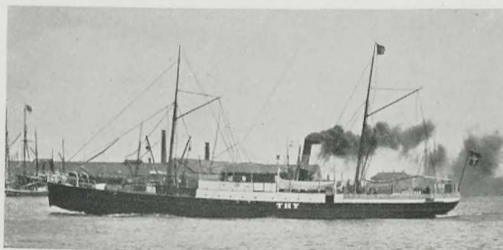
Kursk.



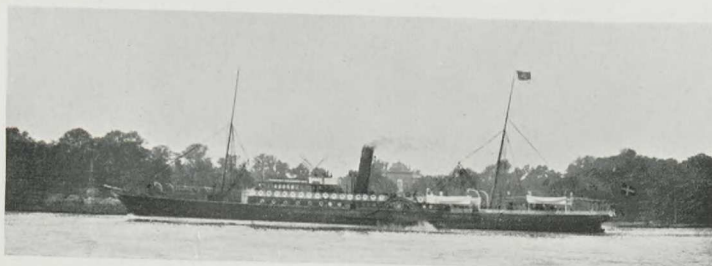
Saxo.



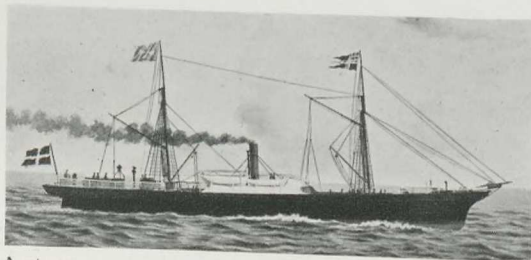
Falster.



Thy.



Kjøbenhavn.



Arcturus.



Constantin.

Fra den gamle Flaade.

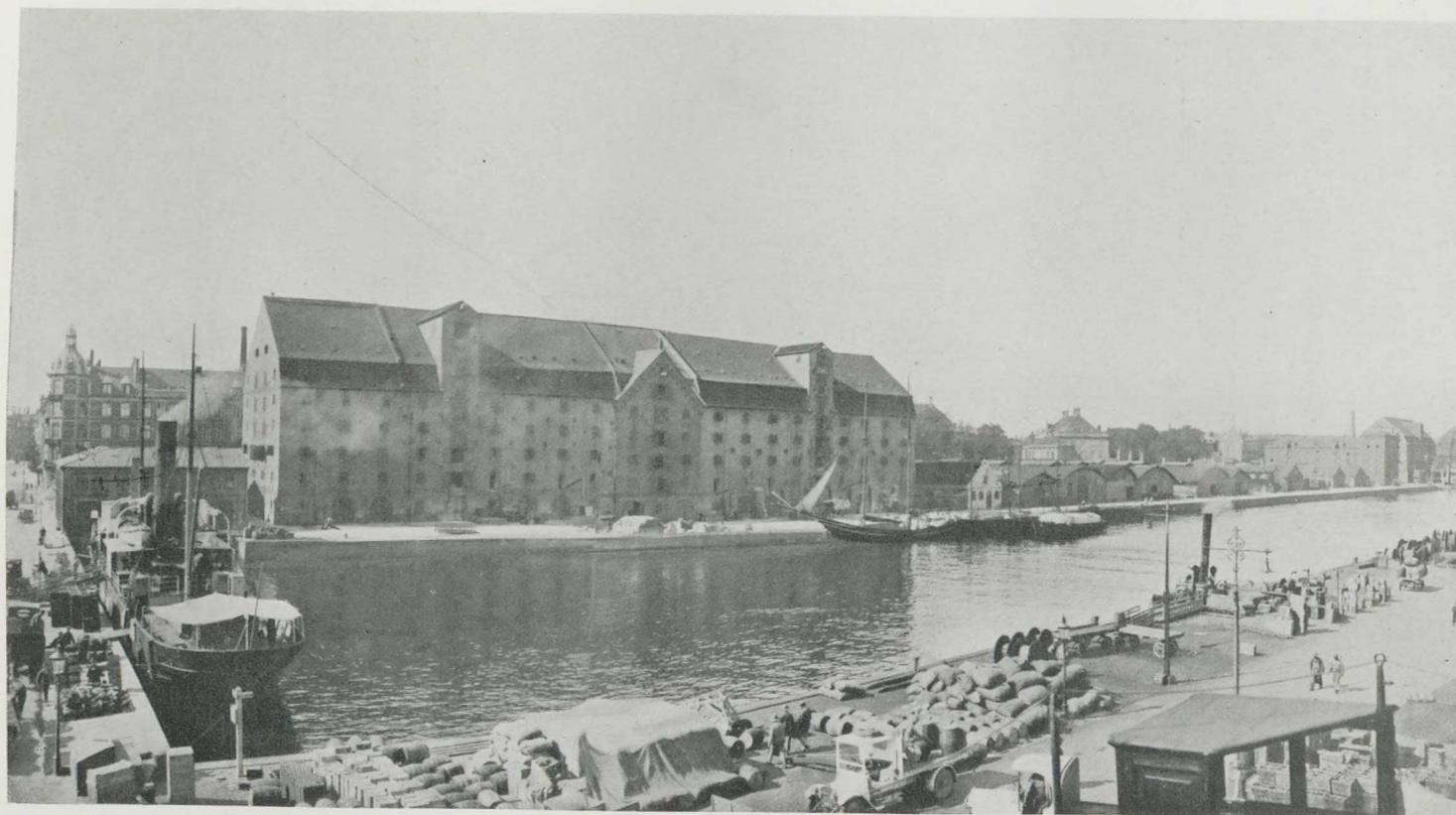


1. Kjøbenhavn—Kiel, to Gange om Ugen,
2. Antwerpen—Kjøbenhavn—Østersøen, hver tyvende Dag.
3. Hull—Kjøbenhavn—Königsberg, }
4. London—Kjøbenhavn—Königsberg, } hver fjortende Dag.
5. Kjøbenhavn—Grangemouth eller Granton—Thorshavn—Reykjavik
— eventuelt anløbende Berufjord, (seks à syv Gange om Aaret),
6. Stettin—Kjøbenhavn—Christianssand—Stavanger—Bergen—Aalesund—Christianssund—Trondhjem, to Gange om Maaneden, og
7. Kjøbenhavn—Frederikshavn—Larvik—Horten—Moss—Oslo, en Gang om Ugen.

For et Storrederi, som havde sit Hjemsted i Østersøens Centrum, maatte det i disse Aar være en af de naturligste Opgaver at forbinde Landene vest for Danmark — og det selv — med Østersølandene. Det vil igen sige, at man knyttede Forbindelse med Rusland, dette mægtige Land, hvis enorme Naturrigdomme just nu skulde komme til det øvrige Europa. Her var den store Mulighed for »Det forenede Dampskibs-Selskab«, her laa en Fremtidsopgave, om det da skulde blive det, *Tietgen* havde ment, ikke et stedligt Foretagende, men et Selskab »der saa, hvor Fremtidens Porte var, fandt Nøglen og fik dem lukket op«. Nøglen til det uudtømmelige Czarrige var dengang Königsberg — og det lykkedes netop for »Det forenede Dampskibs-Selskab« at finde den.

Hele Handelsforbindelsen med Rusland blev muliggjort ved den indre russiske Trafikpolitik, der formelig stampede Jernbaner op af Jorden. Selv i Egne, der før ikke havde kendt noget til Kommunikationsmidler, kom der nu bredsporede Baner. Dette medførte igen, at det gamle Afspærringssystem, der hidtil havde været ubrydeligt, nu blev svækket i en væsentlig Grad, og Beskyttelse afløste det fuldstændige Prohibitivsystem. Ved den stigende Kultur kom den større Forbrugsevne; da en liberal Politik vandt Indpas og formaaede at gøre sig gældende, aabnedes de vigtige Markeder for Industriprodukter fra Vesteuropa.

At der blev et stort Arbejdsfelt for et Rederi, havde allerede *C. P. A. Koch* set, og han havde i flere Aar haft sin Opmærksomhed henvendt

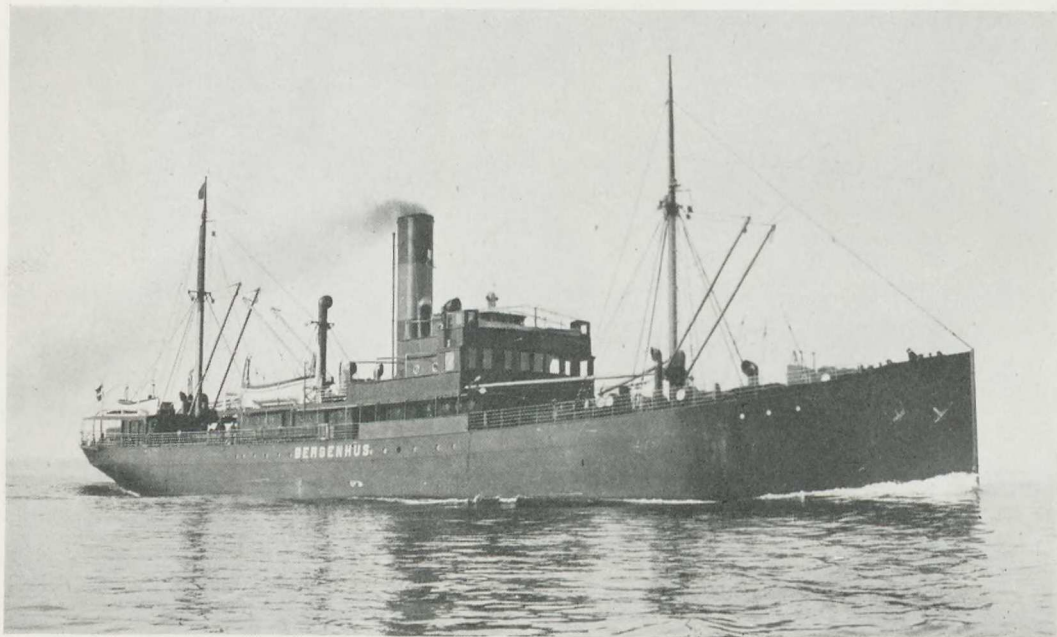


Korntørringsmagasinet og Larsens Plads tilhørende »Det forenede Dampskibs-Selskab«.





paa Varetrafikken mellem Nord- og Østersøhavnene. Han havde ogsaa forsøgt at komme ind her, men var stødt særligt paa den engelske Konkurrence. Gennem mange Aar havde Englænderne siddet fast i Sadlen, og det var egentlig kun paa Ruterne fra London og Hull til Königsberg, at det lykkedes de danske Rederier at vinde frem. Skulde der komme noget alvorligt ud af det, maatte man søge Forbindelse med nogle engelske Rederier, med hvem man kunde dele Farten, hvilket faldt saa



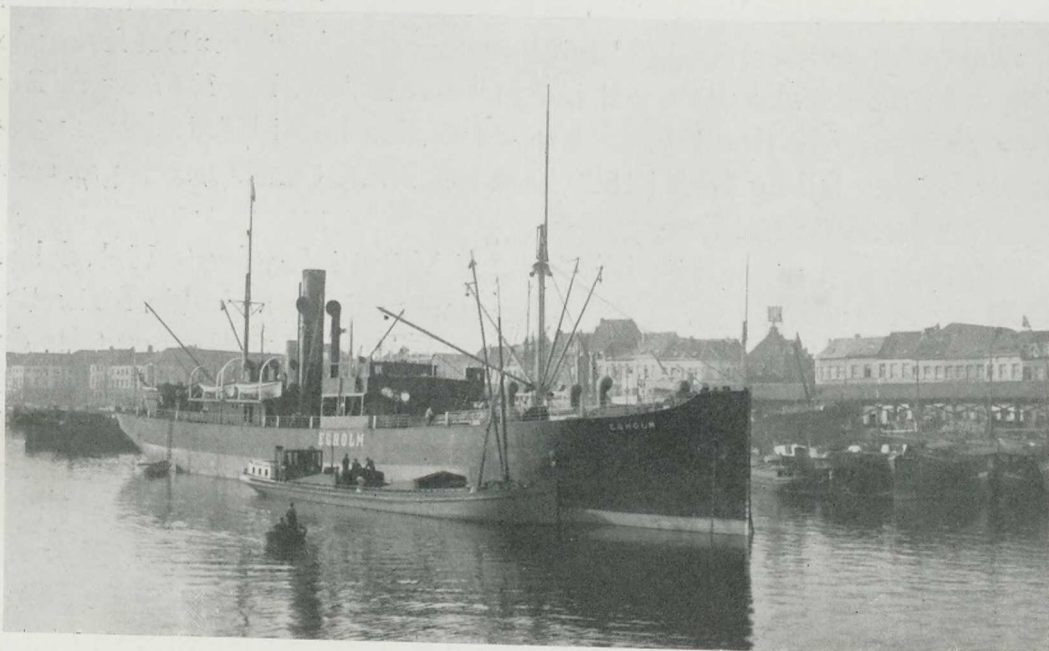
S/S »Bergenhús«.

meget naturligere, som »Det forenede Dampskibs-Selskab« under den rask voksende Trafik havde større og større Vanskelighed med at holde sine Ruter paa Udlandet besat med de Skibe, der var til Raadighed. Man sluttede derfor sent paa Aaret 1868 en Overenskomst med Firmaet »Bailey & Leetham« og aftalte med det, at man i Forening skulde drive Ruterne Hull—Königsberg og London—Königsberg.

Da »Det forenede Dampskibs-Selskab« begyndte sin Virksomhed, fandtes der kun syv store Hovedbaner i Rusland, og den preussiske By Königsberg stod derfor den Gang endnu en Del tilbage for Sct. Petersborg og Riga i sin Jernbaneforbindelse med det indre Rusland.



Paa Grund af sin geografiske Beliggenhed havde den dog en naturlig Betydning for Ruslands Vareomsætning med Udlandet. Denne Betydning forøgedes, da Ruslands Jernbaner blev anlagt i Tilslutning til de øvrige europæiske Baner, fra Sydøst til Nordvest: og en ganske særlig Indflydelse fik Königsberg, fordi dens Forhavn — Pillau — i Modsætning til de russiske Havne — ofte var isfri om Vinteren. Det var derfor givet, at Königsberg maatte blive en af de allervigtigste Ind- og Udførsels-



S/S »Egholm« i Antwerpens Havn.

havne i den kommende Tid. Der var ganske vist Libau's isfri Havn, men denne By fik først langt senere sin Jernbaneforbindelse med det indre Rusland i Orden.

Var Königsberg saaledes blevet den store Udførselshavn, følger som af sig selv, at den i Kraft af den nye Jernbaneforbindelse blev en vigtig Speditionsplads for alt, hvad der angik Indførselen. Ved Pillau's Kajer voksede det ene store Pakhus op efter det andet, og som for ingen anden Østersøby syntes Fremtiden sikker og god.

Denne stærke og frugtbare Vækst fandt Sted i Aarene lige efter »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Grundlæggelse, og nøje kendt med For-



holdene forstod det at udnytte Udviklingen, som foregik i Königsberg. Regelmæssige Ruteforbindelser blev sat i Gang paa England, Belgien og Frankrig, og det viste sig, at disse Ruter blev de mest rentable. Efter spørgslen efter Tonnage blev stadig større, og allerede i 1872 satte man de nybyggede Dampskibe »Frederik« og »Louise« ind i Hull—Königsberg Farten; tre Aar senere kom »Christian IX« ind paa London—Königsberg Ruten, og i 1877 og 1878 anskaffedes henholdsvis »A. N. Hansen« og »O. B. Suhr«, der ligeledes kom til at gaa i Fart paa Østersøhavnene.

Den ovennævnte rivende Udvikling kom dog først, da »Det forenede Dampskibs Selskab« var gaaet ind i sit fjerde Aar. Fra 1867 og til Begyndelsen af 1870 slog Høsten baade i Rusland og i Königsbergs nærmeste Omegn fejl og først i 1870 kom det bratte Omslag, som paa een gang ændrede Forholdene.

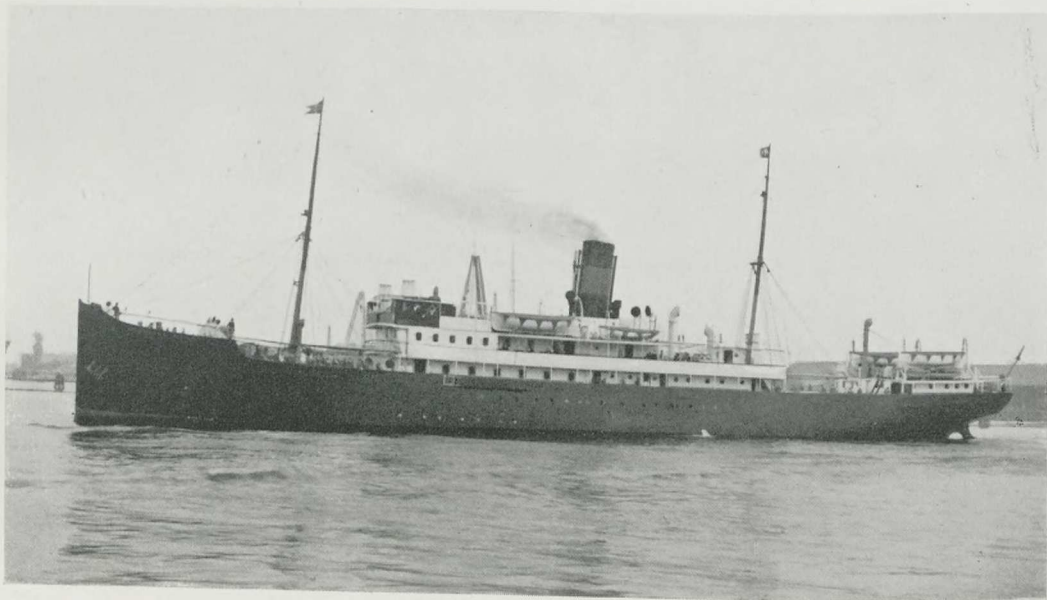
Fragtraterne var gaaet en lille Smule i Vejret i den første Halvdel af 1870, og alt tydede paa, at den langsomme Stigning skulde fortsætte. Beretningerne, der udsendtes om Fragtmarkedet i Juli-August talte da ogsaa et forholdsvis optimistisk Sprog. Men saa springer den store Bombe, der kuldkaster alle Beregninger. Den fransk-tyske Krig udbrød med en Pludselighed, der fik alle Børserne til at skælve. Paa een Gang blev alt Uro og Panik; som et af de første Resultater af den nye europæiske Situation gik Østersøfragterne voldsomt i Vejret. Fra Nær og Fjærn var man ivrige efter at sikre sig Tonnage, fordi de tyske Skibe paa een Gang var blevet udelukket fra den udenrigske Fart. Det gjaldt derfor om at afskibe, førend den frygtede franske Blokade kunde begynde. Blot man kunde faa Tonnage, saa var det saa at sige ligegyldigt, hvad den kostede.

De gode Fragter ophørte dog, da den franske Regering d. 15. August erklærede Blokade. Al Skibsfart paa Østersøen standsede; det blev nødvendigt at lade Skibene gaa ud paa andre Ruter, indtil Blokaden efter 6 Ugers Forløb hævedes. Da kom der atter Liv i Farten paa Königsberg; Høsten i Rusland havde været fortrinlig, og der blev en meget stor Efterspørgsel efter Tonnage. Dette nød »Det forenede Dampskibs Selskab« godt af, og ved Udgangen af 1870 kunde man se tilbage paa det hidtil bedste Aar.



De følgende ni Aar var alle gode, og der indsejledes udmærkede Fragter af Skibene, men med 1880 kom Vendepunktet. De daarlige Tider gjorde sig gældende overalt og lagde ganske selvfølgelig et stærkt Tryk paa Handel og Omsætning. Fragterne gik meget ned, og Tilbagegangen, der blev saa skæbnesvanger for mange Selskaber ude om i Verden, varede lige til 1887.

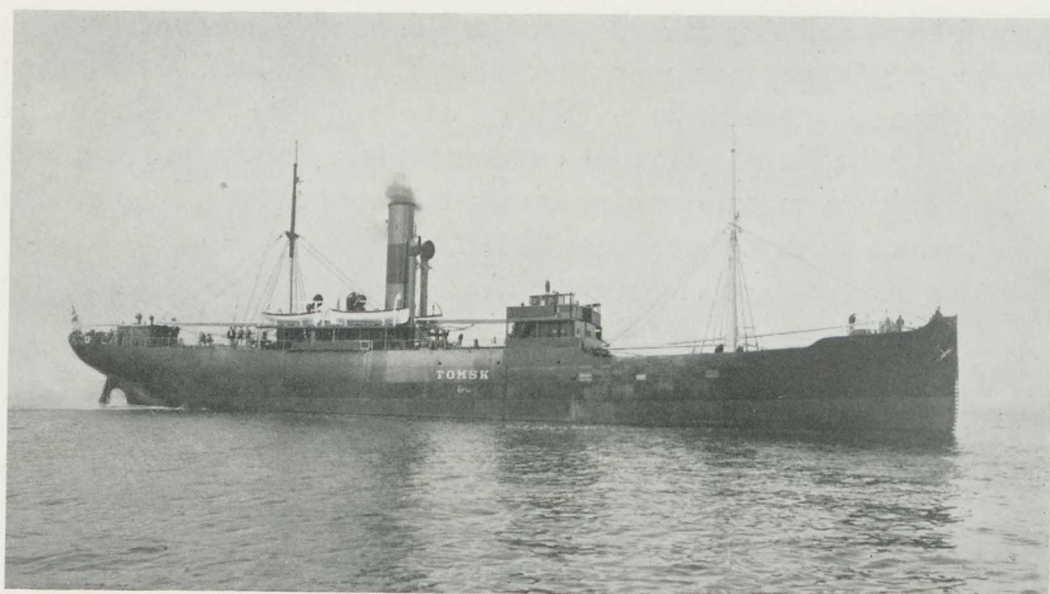
Under disse Forhold maatte man derfor gøre alt for at finde nye



S/S »Dronning Maud«.

Felter at virke i, og fremfor alt gjaldt det om at følge de udenlandske Handelsvejes mange pludselige Bevægelser saaledes, at man ikke gik Glip af nogen Fortjeneste. For Selskabet som økonomisk Institution var dette absolut nødvendigt, men Hensynet til Landets Handelsomsætning krævede det i samme Grad.

Til Trods for de vanskelige Tider, der fik mangan Reder til at tabe Modet, foretoges derfor den ene store Udvidelse efter den anden. Fra 1880—1884 samler og udvider »Det forenede Dampskibs-Selskab« de direkte Ruter paa England, saaledes at de kunde betjene hele vor Udførsel af Kvæg og Landbrugsprodukter. Allerede i 1879 begyndte man regelmæssigt at anløbe Libau, i 1881 Stettin—Kjøbenhavn—Oslo, i 1884



S/S »Tomsk«.

Havre—Østersøen og Middelhavsfarten, i 1886 etableredes Hamborg—Ruterne og Antwerpen—Riga Farten, og i 1887 aabnedes Sejladsen paa Sortehavet og Finland.

Ved Anlægget af disse Ruter — hvorfra Englandsruterne her er undtaget — havde man tre Formaal for Øje. Man vilde udnytte den stadig stigende Trafik mellem Ruslands Østersøhavne og England—Belgien, og man vilde desuden drage Fordel af den Opblomstring, som fandt Sted i Østersøhavnene. Endelig vilde man gøre et energisk Fremstød for at gøre den danske Hovedstad til en Stabelplads for den store Transitsætning. Hidtil var det jo saaledes, at det Gods, der kom fra Syd og Vesteuropa, og som skulde gaa til Østersølandene, gik over Holland og Hamborg. At dirigere det over Kjøbenhavn, var den Opgave, man vilde koncentrere sig om.

Foran er i faa store Træk skildret Königsbergs overordentlig hurtige Opkomst, der i Løbet af faa Aar gjorde den til en af Østersøens aller vigtigste og mest blomstrende Byer. Det hele varede dog ikke længe, mest fordi Rusland saa ganske svigtede de Forhaabninger, man med god Grund havde ment at kunne nære til det. Vedtagelsen af en tysk-russisk Jernbanetarif i 1875 bevirkede imidlertid ogsaa, da Rubelen kort



efter faldt betydeligt, medens omvendt Marken steg, at Königsberg blev dyrere med Jernbanefragterne end tilsvarende russiske Konkurrencehavne, og fra det Øjeblik gik det rivende ned ad Bakke med Königsbergs Betydning som Udskibningshavn.

I 1876 lykkedes det Libau ved nye Jernbaneforbindelser at faa Lille-rusland til Opland og fra første Færd arbejdede man paa at lade den russiske Trafik gaa over denne By, der før havde været saa forsømt. Det lykkedes ogsaa saa at sige med det samme, fordi man fra Libau—Romny-Bane-Selskabets Side benyttede de rette Vaaben imod Königsberg. Alle Taksterne blev nedsat for de Varer, der gik til Libau, og endnu i Efteraaret begyndte man fra russisk Side at gennemføre en speciel russisk Politik. Man rettede ved Hjælp af nye Tarifer det ene Slag efter det andet imod Königsberg, og den synkende Rubelkurs kom Russerne til Hjælp. Al Indførsel blev vanskeliggjort paa Grund af Rublens Fald, der virkede som en Toldforhøjelse, og Königsberg blev mere og mere lammet som Speditionsplads. Først i 1881 kom der en Ordning mellem Tyskland og Rusland — men da havde Libau vundet fast Fodfæste, og »Det forenede Dampskibs-Selskab« havde været med fra første Færd.

Efter en meget kort Forhandling med Libau—Romny-Banens Direktion blev der i 1878 sluttet Kontrakt med denne, og »Det forenede Dampskibs-Selskab« forpligtede sig til at oprette faste Ruter paa Hull, London og Antwerpen, imod at Transitgoods, der kom med Selskabets Skibe, uden Fortoldningsformaliteter i Libau, altsaa i Transit, kunde viderebefordres paa gennemgaaende Konnossementer fra de nævnte Byer til det indre af Rusland. Fra 1879 udvidedes Kontrakten til ogsaa at omfatte Newcastle og Bordeaux. Med fuld Energi tog »Det forenede Dampskibs-Selskab« fat paa at løse de nye Opgaver, og i Marts 1879 ankom den første af Selskabets Dampere til Libaus Red for at laste til London. Samtidig ekspederedes en Mængde Skibe fra Hull, Newcastle og Antwerpen til Libau, og Farten var snart i fast Gænge.

De nye Ruteforbindelser tildrog sig især Englands Opmærksomhed; man forsøgte fra engelske Rederiers Side at faa de samme Overenskomster i Stand, men Russerne vægrede sig, og indtil 1885, da Monopolet



blev ophævet, havde Selskabet en Særstilling. Da det mistede den, havde det imidlertid forstaaet at benytte Forspringet, og de gamle Forbindelser blev bevaret.

Af de foran nævnte europæiske Ruter er der kun Grund til at omtale nogle faa nærmere. Postfarten paa Island besørgedes i »Det forenede Dampskibs-Selskab«s første Leveaar af Dampskibene »Arcturus«,



D. F. D. S.s Islandsplads.

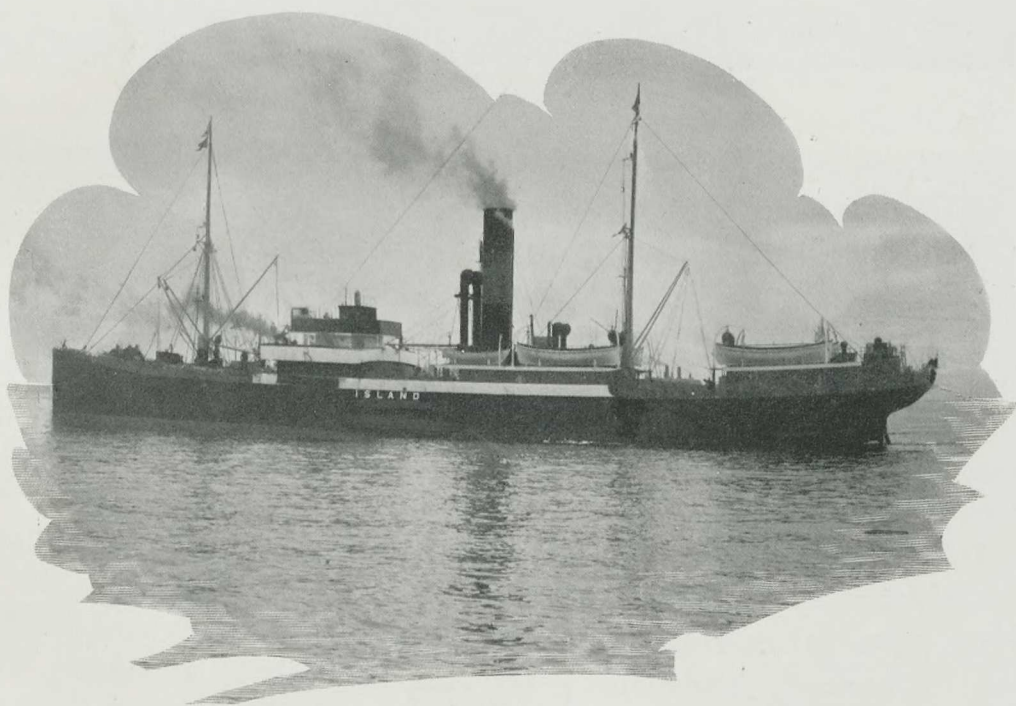
»Anglo Dane« og »Phoenix«, indtil Regeringen fra og med 1870 selv overtog denne Fart og lod den besørge ved Orlogsskibet »Diana«. Fra 1876—1879 kom Selskabet imidlertid atter ind i Islandsfarten sammen med »Diana« men besørgede fra 1880 igen Hovedforbindelsen med Passagerer, Post og Gods, indtil Stiftelsen af det islandske Dampskibs-selskab i 1914, fra hvilket Tidspunkt Forbindelsen imellem Island og Danmark er blevet opretholdt af begge Linier. Foruden at lade Islandsbaadene anløbe Færøerne paa Rejserne fra og til Island oprettede man



foruden fra 1904 en separat færøisk Rute med særligt Skib imellem Moderlandet og Færøerne.

Vestnorge befaredes i de første Aar af »Arcturus« og »L. N. Hvidt« samtidig med, at det Adolph'ske Rederies Baade gik i denne Fart; da denne Konkurrence var meningsløs, sluttede man i 1872 Overenskomst med dette Rederi om i Forening at besejle Vestnorge ugentlig, og med Undtagelse af Perioden 1882—1888, hvor de Adolph'ske Skibe løb alene paa Ruten, er Farten Kjøbenhavn—Vestnorge siden blevet opretholdt udelukkende af »Det forenede Dampskibs-Selskab«.

Til Ruten paa Kjøbenhavn—Østnorge føjedes allerede i 1870 en anden Rute over Gøteborg, som dog senere indstilledes; dette gav imidlertid Stødet til Oprettelsen af en Rute Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg, som siden 1878 er blevet drevet regelmæssigt.



S/S »Island«.



Englandskajen i Esbjerg.

Den danske Eksportfart er i Virkeligheden af forholdsvis ny Dato. Da den blev etableret som fast Fart — efter at de første Forsøg fra 1847—1855 var mislykkedes — var der saa stærkt Brug for den i England, at man godt kan tale om en Nødvendighed. Vi — paa vor Side — søgte og fik en Kunde, som længe havde villet have os i Tale, men som vi — trods alt — ikke evnede at komme i den rette Rapport til, førend »Det forenede Dampskibs-Selskab« tog Sagen i sin Haand og hjalp med til at føre den til Løsning.

Da Krigen i 1864 var endt, blev Danmarks økonomiske Stilling i mangt og meget forandret overfor Udlandet som Følge af Tabet af Hertugdømmerne. Tidligere var Afsætningsvejen til England for danske Kreaturer og Fødevarer gaaet over Tønning og Hamburg, men efter at Slesvig var kommet under fremmed Herredømme, blev vor Eksport vanskeligt stedt. Ulemper viste sig paa flere Maader, og det følte paa samme Tid naturligt og selvfølgelig, at man i Kongeriget søgte at fremhjelpe den direkte Forbindelse mellem Danmark og Eng-



land ved at anlægge en ny Rute, der fik et helt igennem nationalt Præg. Staten og private tog Opgaven op, og den 24. April 1868 blev Loven om Anlæg af Esbjerg Havn underskrevet; i Midten af 1874 aabnedes Havnen for den offentlige Trafik, og hurtigt derefter tog »Det forenede Dampskibs-Selskab« Initiativet til en organiseret Kreaturudførselsrute, som kom til at gaa fra Esbjerg til Thameshaven. Dampskibet »Riberhuus« blev fra 24. Juni 1875 sat i ugentlig Fart, og i Slutningen af Aaret overtog man Fanødamperen »Esbjerg«, der som første Skib var indkommet i Esbjerg den 6. Oktober 1873 og siden i en enkelt Periode havde udført 11 Rejser med Stude. Med Oprettelsen af denne regelmæssige Fart havde Selskabet gjort Indledningen til den Virksomhed, som igennem de senere kommende Aar skulde blive af saa stor Betydning for det selv som for Danmark.

Fra Begyndelsen af Firserne er det, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« begynde at samle næsten alle Eksportruterne fra Danmark i sin Haand, og allerede i 1884 var man naaet saa langt frem, at denne Udvikling var en Kendsgerning for alle de større Trafikforbindelsers Vedkommende. Den 22. April 1880 overtog man Ruten Kjøbenhavn—Newcastle, og fra nu af indlededes en uundgaaelig Konkurrence med de mindre Dampskibsselskaber, som drev Englandsfart. Denne Kamp blev yderligere skærpet, da »Det forenede Dampskibs-Selskab« anløb Frederikshavn. Fragniveauet blev mere og mere trykket og virkede fremmende paa det i Forvejen uheldige Rabatsystem. Ganske særligt ramte det de mindre Selskaber, der ikke som »Det forenede Dampskibs-Selskab« havde andre Kilder at øse af. Stillingen var uholdbar, og de mindre Rederier søgte derfor i de kommende Aar at blive optaget i »Det forenede Dampskibs-Selskab«, der stillede sig overordentligt kulant m. H. t. Vurderingen af Skibene; ikke et Øjeblik søgte det at udnytte sin overlegne Stilling, og ingensinde øvedes der økonomisk Tryk.

Først paa Aaret i 1883 overdrog det lollandske-engelske Selskab sit Dampskib »Lolland« og et i 1880 anskaffet Skib »Storebælt«, der løb paa Ruten Nakskov—Newcastle, til »Det forenede Dampskibs-Selskab«; i December samme Aar erhvervedes fra »Nordjyllands Dampskibs-Selskab« tre Baade, og i November 1884 købtes to Skibe af et Selskab,



der var dannet paa Initiativ af Dampskibsfører *S. Jensen*. Ruten Bandholm—England overtoges i September, og i 1887 erhvervede man endelig Damperen »Kronen«, som tilhørte et Dampskibsselskab i Nykøbing F., der var grundlagt af Landbrugets store Nyorganisator, Gehejmeraad *Tesdorpf*.

Dermed var Ringen foreløbig sluttet. Man havde nu saa mange



D. F. D. S.s Expeditionskontor i Esbjerg.

Skibe, at man ikke blot kunde besætte Englandsruterne mønstergylt, men lade tre af de ny erhvervede Baade gaa ind paa andre Linier, og Kritiken, der var fremkommet, fordi man fra sine Sider i Landbruget var bange for, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« vilde tilkæmpe sig en Monopolstilling, som det vilde benytte til at skrue Fragtsatserne stærkt i Vejret, døde meget snart hen, da Kendsgerningerne viste, at denne Frygt var ugrundet. Tværtimod kunde Selskabet — kort efter den sidst skete Udvidelse — byde saavel det store som det mindre



Landbrug mange Fordele, og disse forøgedes yderligere, da Odense fra Efteraaret 1886 optoges som fast Led i Englandsruterne, og da der fra Juli 1889 var oprettet en direkte Rute fra Provinserne til Leith. Et Par af disse Linier blev opgivet, fordi Godset mere og mere søgte over Esbjerg-Parkeston, men for Selskabet som for Landet betød de kommende Aar en meget rig Udvikling. Hvad Koncentration og Ensartet-



Losning af Landbrugsprodukter i Leith.

hed kan være for økonomiske Værdier, naar der er den rette Plan i dem, er »Det forenede Dampskibs-Selskab« det mest slaaende Bevis for i disse Aar. Den danske Udførselshandels Historie bliver siden Englandsfartens Etablering i mangt og meget lig med Selskabets Historie, og fra Begyndelsen af Firserne er det faktisk ogsaa det alene, der er den store Hjælper og Formidler til at skaffe vore Landbrugsprodukter over Havet til det store Marked. Uden de velorganiserede Linier havde vi aldrig kunnet grundlægge den vitale Eksport, som fra



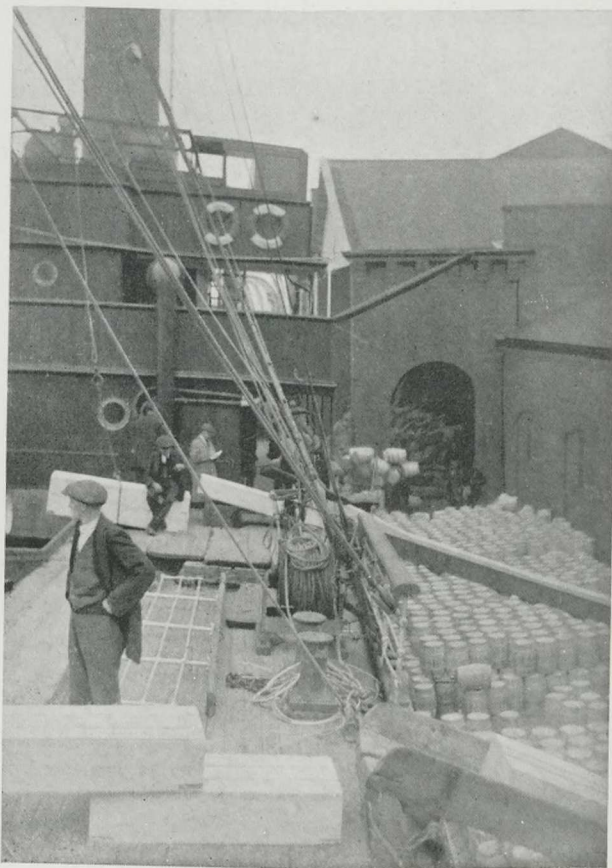
da af oparbejdedes og siden udvikledes i stadig stigende Grad. Den Mangel paa Popularitet, som *Tietgen* med god Grund beklagede sig over, i Selskabets første Aar, svandt hurtigt for aldrig mere at komme til Orde. Nu kan alle se, at Udviklingen i 1866 blev ledet ind i den rigtige Retning, og alle vil kunne slutte sig til Gehejmeraad *Tesdorf's* Udtalelse i Slutningen af Firserne: »Det danske Landbrug bør rette en varm Tak til mange Institutioner; ingen fortjener dog i saa høj Grad en Anerkendelse og vor dybe Taknemmelighed som »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Ganske vist er det ikke det, der opdrætter vore Kreaturer, og har det daglige Arbejde med dem; men det sørger paa en fortrinlig Vis for, at vi kommer af med dem. Uden disse Eksportlinier vilde den danske Kvægavl i Dag kun være en Brøkdal af, hvad den nu er, Skibsfart og Landbrug har her rakt hinanden Haanden — og Resultatet er det lykkeligste, som man kan tænke sig«.

Et af de vægtigste Motiver til at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i 1880 overtog Kjøbenhavn—Newcastle-Linien var Hensynet til den Konkurrence, der var aabnet af et i Slutningen af 1879 stiftet Selskab »Vendsyssel«, der havde hjemme i Frederikshavn. Ved Overtagelsen af Farten i 1880 gjorde Selskabet et særligt Arbejde for at fremme Kreatureksporten, der var i rivende Udvikling, og som mere og mere blev præget af den svenske Kvægtransit. Den danske Kreaturexport tog stærkt til Aar for Aar, samtidig med at der indførtes en Mængde svensk Ungkvæg, som fodredes op og sendtes til England. Det viste sig at være en aldeles udmærket Forretning, som man med god Grund ventede sig meget af i Fremtiden. Men en ondartet Sot satte en brat Stopper for alle fremtidige Planer i denne Retning.

Med det svenske Kvæg kom Oksens stærkt smittende Lungesygge hertil, og i 1881 blev det forbudt at føre levende Hornkvæg fra Sverige til Danmark. Det var et haardt Slag, ikke blot for mange Kvægopdrættere, men ogsaa for »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Men det skulde blive værre endnu. Lungesygdommen havde smittet en lille Besætning paa Sjælland, og da den engelske Lovgivning ikke tillader at begrænse et Indførselsforbud til en enkelt Landsdel i et fremmed Land, blev hele den danske Kreaturudførsel truet. Der blev derfor fra den danske Re-

gerings Side gjort alt for at ophæve Forbudets generelle Karakter. Det lykkedes paa den Betingelse, at den danske Regering forpligtede sig til at hindre al Udførsel fra Sjælland og Amager og til Trods for, at Sygdomstilfældene havde en meget tvivlsom Karakter, blev Forbudet dog først hævet igen hen paa Eftersommeren. Men da var Eksporten fra Sverige for længe siden gaaet tabt for os og over paa andre Hænder. At det betød et meget stort Tab for mange af dem, der havde lagthele deres Virksomhed an paa at drive denne Mellemandel, er givet, og for at komme dem til Hjælp lod Selskabet den ugentlige Newcastle-Baad anløbe Helsingborg. Det bød vel noget paa det mistrøstige i den skabte Situation, men Tilbagegangen var ikke til at hindre, og den før saa blomstrende Kvægførsel fra København stagnerede i 1884 og gik siden hurtigt ned ad Bakke, indtil den tilsidst ganske ophørte.

En anden medvirkende Aarsag til Nedgangen i Kreatursporten fra København til England var de store Tilførsler af levende amerikansk Kvæg og frosset Kød fra Sydamerika og Australien til Storbritanien. Udførslen fra København svandt derfor betydeligt, men vort Landbrugs ejendommelige Udvikling, som foregik samtidigt, bragte dog paa anden Maade heldigvis mere end rigelig Erstatning. Udførslen af Svin tog til i en stærkt stigende Grad, og det blev til at begynde med særlig Newcastle-Ruten, der kom til at nyde godt heraf.



Losning af Æg og Smør i Grimsby.



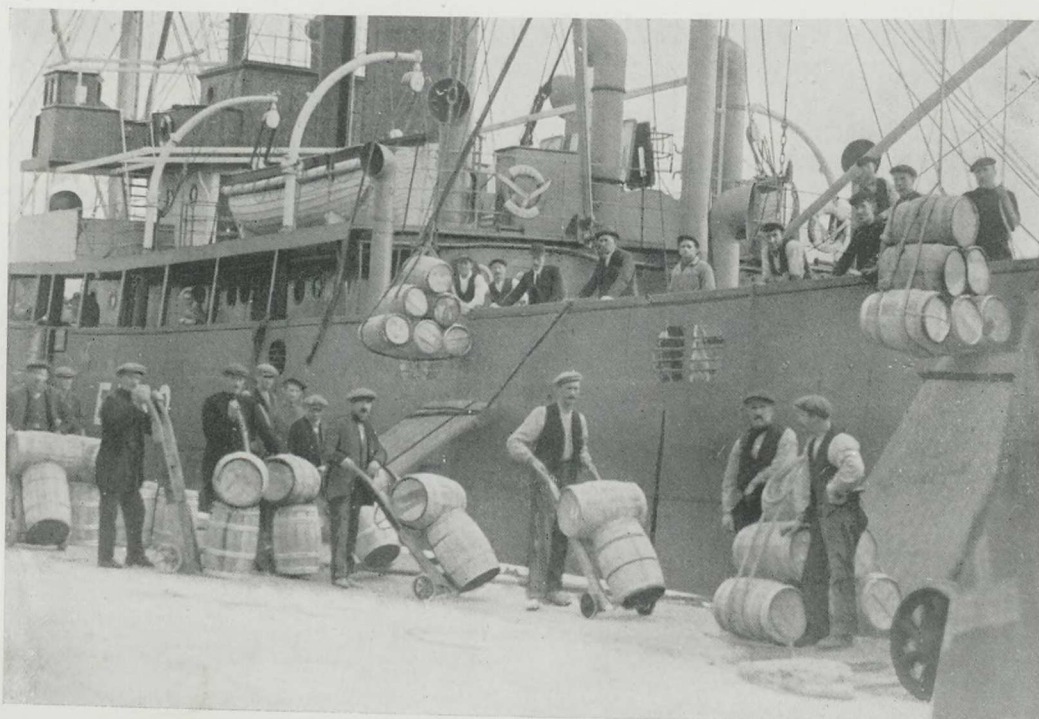
Kjøbenhavn blev mere og mere Stabelplads for hele Smøreksperten, og under Vægten af Hovedstadens Notering søgte Handelen med svensk, finsk og russisk Smør mere og mere over Kjøbenhavn, der fra disse Aar skaffede sig en Transitomsætning, der — sammenlignet med Byens Størrelse — maatte karakteriseres som ganske enestaaende.

Da Kreatureksperten var i stadig Dalen, gjorde Selskabet ganske selvfølgelig et stort Arbejde for at ophjælpe Smøreksperten, og det lykkedes i fuldt Maal. Der blev skabt gennemgaaende Takster til flere hundrede engelske Byer, og Smørudførselens Kurve viste fra dette Tidspunkt en stadig stigende Tendens.

* * *

Danmarks anden store Udførselshavn for Eksporten til England var Esbjerg — hvis Vækst er foregaaet jævnsides med Landbrugsudførselens Udvikling — og fra det Øjeblik, hvor Selskabet aabnede sin første Rute derfra, er Rutenettet bestandig blevet mere og mere omfattende.

Da den ugentlige Fart blev etableret, sejlede »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Baade til Thameshaven, der da var i Stand til at tilfredsstille alle de Fordringer, som man med god Grund kunde forlange opfyldte. De Stalde, som Kreaturerne blev sat i, var fuldt ud moderne og rostes bl. a. for den renlige Stand, hvori de holdtes. Men disse Tilstande varede ikke ved, og »Det forenede Dampskibs-Selskab« klagede Gang paa Gang, fordi Kvæget fik en Medfart, det led under. Det nyttede kun lidet, at man ombord i Skibene gjorde alt for at holde det i god Stand. Havde det været blot nogle faa Dage i Land i de store Baase, kom det i en forsømt og smudsig Tilstand frem til Londonmarkedet, hvor Ankerne med Rette blev alvorligere og alvorligere. Samtidig hermed klagede flere af de danske Eksportører, der var kendt med Forholdene, til »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som man bad om at gøre, hvad det kunde, for at hidføre en Bedring. Da Esbjerg—London-Farten var begyndt, lossede som nævnt alle Skibene deres Last i Thameshaven, for derfra at gaa op til Gravesend, hvor de tog Kul ind. Oprindelig var der kun faa Varer med paa disse Rejser, men da Turene blev regelmæssige, og Smøreksperten tiltog, kom der store Partier Smør



Losning i Millwall dook.

dritler med. Disse blev lossede paa en alt andet end hygiejnisk Bro og ad en slet og stenet Vej rullet til Jernbanen. Særlig paa varme Sommerdage kunde Smørret ikke taale denne ublide Medfart, og det var ofte ganske usælgeligt, naar det kom frem paa Markedet.

Af disse forskellige Grunde besluttede Selskabet at flytte Anløbsstedet til Harwich, der bød mange Fordele. Efter indledende Forhandlinger med »Great Eastern Railway Company« sluttedes en Overenskomst, hvorefter der sørgedes for renlige og sunde Stalde under Kvægets Karantæne, samt for gennemgaaende Takster; ikke mindst det sidste var af Vigtighed, fordi Afsenderne herved altid var sikre paa, at Omkostningerne kunde forud beregnes. Den 2. Juni 1880 aabnedes den nye Rute, og det engelske Jernbane-Selskab lod senere anlægge en for Datiden meget stor Kaj i Parkeston, hvor man var sikker paa, at Vandstanden altid var tilstrækkelig stor.

Den nye Rute betød et stort Fremskridt, og den lettede i høj Grad Kvæg- og Svineeksporten herfra Landet. Men til Trods for, at den til-



fredsstillede alle de Krav, der da kunde stilles til den, rejste der sig dog allerede i 1881 en Del Kritik, som en Tid forplantede sig til Rigsdagen og kom til at spille en ikke uvæsentlig Rolle i Debatten. De jyske Kvægopdrætttere mente ikke, at Transporten var billig nok og søgte gennem Rigsdagsmænd at faa Staten til at anlægge en konkur-



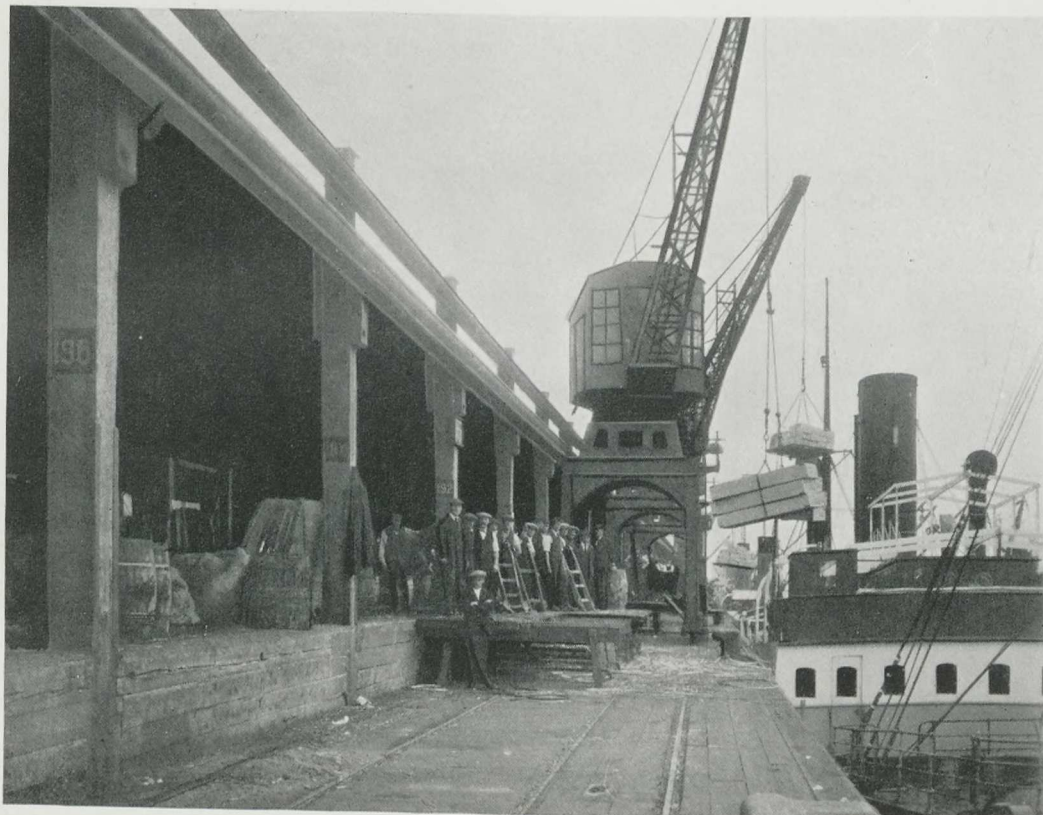
Losning af Flæsk i Parkeston.

rerende Rute. Angrebene paa Selskabet maatte imidlertid forstumme, da det med et overvældende Materiale var i Stand til at bevise, at Grundlaget for Klagemaalet var ganske urimeligt. Misfornøjelsen holdt derfor op, og det paatænkte Stormløb resulterede ikke i en Statsrute, men i den for alle Parter gavnlige Overenskomst mellem de jysk-fynske Baner og Selskabet; det bestemtes ifølge denne, at Fragtraterne for Hornkvæg skulde gøres gennemgaaende, og Havnetaksterne i Esbjerg fik samtidig en Nedsættelse. Opsvinget i Eksporten lod da heller ikke vente længe



paa sig, og den raske Fremgang havde til Følge, at Newcastle-Ruten fra 1881 maatte drives med ugentlige Ture foruden at man jævnligt maatte forøge Afgangenes Antal.

Det danske Landbrugs Overgang til Svineavl og Mejeridrift bragte i 1888 en betydelig Forandring, der kom til at sætte Spor i Selskabets



Losning i Hull.

Drift. Medens Landmændene tidligere fedede deres Svin for at eksportere dem i store Mængder til Tyskland, hvor de fortrinsvis købtes af Hamborgslagterierne, der slagtede og videresendte dem til England, maatte de fra nu af tage direkte Sigte paa det engelske Marked. Anledningen var den heftige Svinepest i 1887, der medførte et Forbud imod Udførsel af levende Svin fra Kjøbenhavn, Kjøbenhavns Amt og Amager. Det betød et haardt Slag, der en lille Maaned efter blev stærkt understreget ved et tysk Indførselsforbud. En af Landets vigtigste Afsætnings-



Losning af Æg i Hull.

kilder var dermed stoppet, og Virkningen heraf var saa voldsom, at den samlede Udførsel af levende Svin fra 262,000 Stk. faldt til 16,000 i 1888. Det var derfor nødvendigt at kaste sig over Produktionen af Sengsvin for at erobre det engelske Marked, der ikke var nær nok mættet med Bacon. Men for at dække Behovet maatte man sørge for, at Svinene blev slagtet paa en tilfredsstillende Maade.

Det ene Andelsslagteri formelig skød op af Jorden efter det andet, og i Løbet af forbausende kort Tid havde det danske Landbrug forandret Front. Udførslen af levende Svin var nu ganske ubetydelig, men til Gengæld var Eksporten af Flæsk i rivende Udvikling, og det vandt overalt i England et Renommé, som det siden har evnet at bevare.

Den nye Tingenes Tilstand gjorde den direkte Forbindelse med England til et nationalt Anliggende, der ikke blot havde afgørende Betyd-

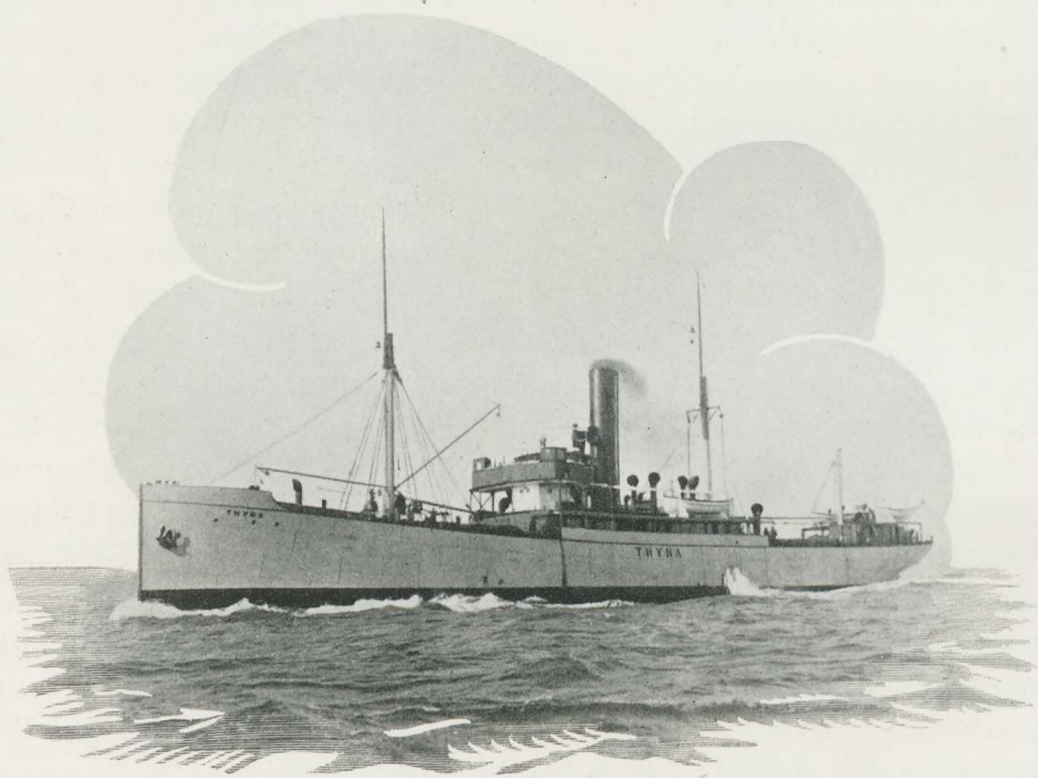


ning for vort Landbrug og dets Fremtid, men for hele Nationens Velstand. Det var derfor kun selvfølgelig, at Staten traadte til med en Subvention, da der paa en Gang krævedes meget store Ofre for at fremme Esbjerggruterne saa meget, at de kunde sikre det engelske Marked for vort Land. Ved en Overenskomst mellem Regeringen og Selskabet forpligtede dette sig til at forøge Turenes Antal imellem Esbjerg og Parkeston til tre i hver Uge samtidig med at Fragtraterne fastlagdes. Den Subvention, »Det forenede Dampskibs-Selskab« fik, var 150,000 Kr. om Aaret; og for at aabne en ny Fart fra Esbjerg til Hull, hvis Marked havde Betydning for en Opdrætning af levende Svin, fik det et aarligt Tilskud paa 20,000 Kr. Overenskomsten om denne Rute blev dog opsaagt allerede i 1889, fordi Trafiken ikke syntes at ville naa nogen syn-derlig Størrelse, og fra 1890 forlagde Selskabet derfor Ruten fra Hull til Grimsby.

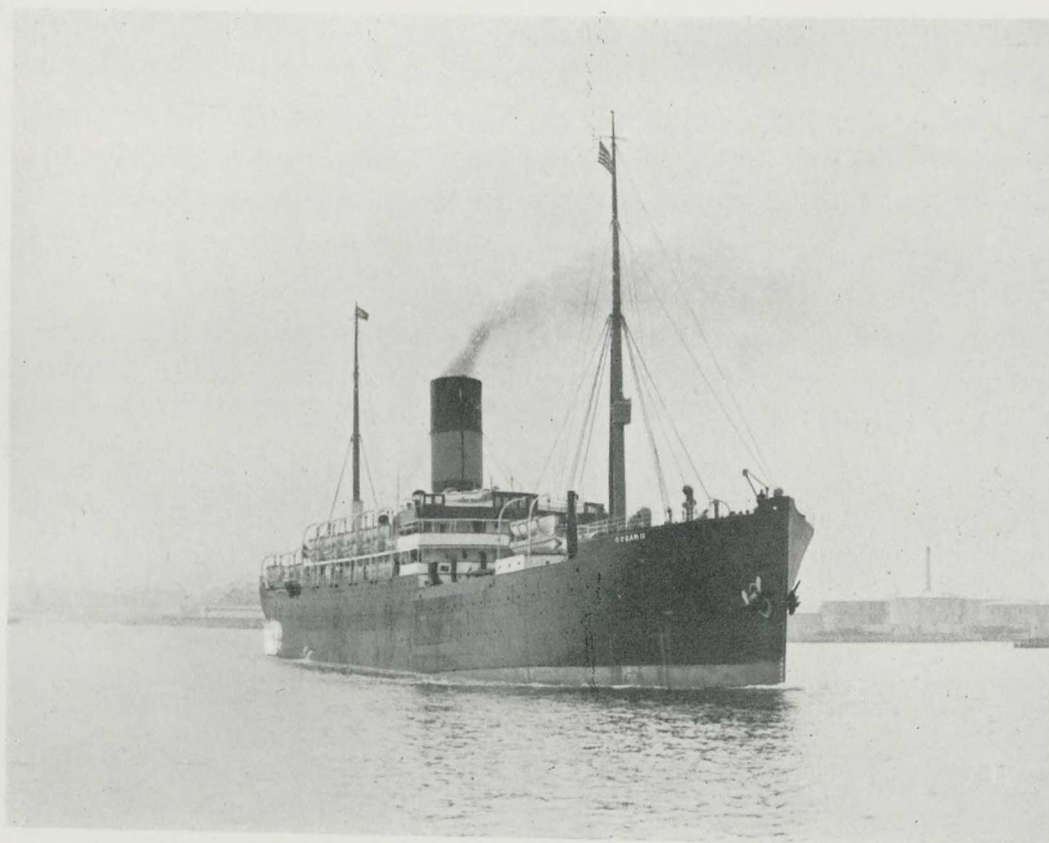
De andre Linier stod derimod i Opblomstringens Tegn. Hver Gang Skibene forlod Esbjerg Havn, var de fuldlastede med danske Landbrugsprodukter, der i stadig stigende Grad ikke blot vandt ind paa det engelske Marked, men ogsaa sikrede det for os. Dansk Flæsk og Smør og danske Æg var nu blevet Masseprodukter, som nød det bedste Renommé overalt, fordi de altid var første Klasses og altid kom i den bedste Stand til Afsætningsmarkederne. De Uheld, som andre Eksportlinier kunde lide under, blev Esbjergruten forskaanet for, og Samarbejdet mellem Landbrugets forskellige Organisationer og Selskabet har siden været fuldt tilfredsstillende. I 1889 ændredes den da bestaaende Kontrakt med Regeringen noget; nogle mindre jyske Landbrugere havde — lokket af »Det forenede Dampskibs-Selskab«s gode Resultater — undfanget den Idé, at sætte Andelsskibe i Gang paa Esbjergruten; for at vinde Tilslutning til denne Tanke talte de om Statssubventionen som »en direkte Vinding for Selskabet«. Om de kunde faa en lignende Ordning, vilde deres Planer kunne føres ud i Livet. Den daværende Indenrigsminister paaviste imidlertid med al ønskelig Klarhed det urigtige i denne Bevægelses Grundlag, og Overenskomsten forandredes saaledes, at Staten, foruden at refundere Selskabet de erlagte Bropenge og betale 50,000 Kr. om Aaret, forpligtede sig til at yde



Selskabet 15,000 Kr. for hver Shilling, Fragten nedsattes pr. Ton. Dette resulterede i, at Fragten blev nedsat med 5/- pr. Ton for Smør, Flæsk, Fisk og Æg. Paa den Maade traadte det rette Forhold frem. Den danske Stat paatog sig at betale en Del af Fragten for at lette Landbruget og dets Eksportører. Nogen egentlig Subventionspolitik var der saaledes ikke Tale om, og Kontrakten var, indtil den ophævedes i 1912, og Stats-tilskudet bortfaldt, langt mere en Støtte for det danske Landbrug end for »Det forenede Dampskibs-Selskab«.



S/S »Thyra«.



S/S »Oscar II«.



Under alt dette var C. P. A. Koch, som siden *Priors Afgang* i 1872 havde været Enedirektør, blevet en gammel Mand, godt over de 70, og efter *Tietgens* Opfordring var derfor i 1887 Kommandør C. Normann indtraadt i Direktionen ved Siden af Koch; denne døde tidligt i 1892 og Eneledelsen af Selskabet overtoges derpaa af Direktør Normann.

Lige siden Danmarks Deltagelse i de store Krige ved det nittende Aarhundredes Begyndelse havde det danske Flag næsten ganske været fortrængt fra Middelhavet, hvor det tidligere havde vajet med Stolthed fra baade Orlogs- og Handelsskibe. Danmarks Handelsforbindelse med Sydeuropa var svundet ind, og Omsætningen imellem Middelhavs- og Østersølandene, som i sin Tid i stor Udstrækning var søgt over Kjøbenhavn, var efterhaanden gledet ad andre Veje. Det blev nu Selskabets



Maal at optage denne gamle danske Fart og igen forbinde Sydeuropa med Østersøen.

I 1883 paabegyndte det derfor sin Middelhavsfart, i hvilken oprindelig seks Baade blev indsat. Fra Italien og Sicilien lastede Skibene til at begynde med via Antwerpen hjem til Kjøbenhavn og Østersøen og derfra tilbage i samme Rute. Efterhaanden blev alle vigtigere Havnebyer i Italien, Sydfrankrig og Spanien optaget i Ruterne, og i 1886 bortfaldt Antwerpen — som en Følge af en rigelig Godstilgang til Østersøen — som regelmæssig Anløbsplads. Uden Konkurrence forløb Indarbejdelsen af Farten ikke, men med sejr Udholdenhed holdt Selskabet sig fast i de nye Virkefelter, og i 1887 blev Lissabon og Oporto inddraget som en Del af Middelhavsruterne. Som et medvirkende Led i denne store Udvidelse af Selskabets Rutenet — hvortil ogsaa Havre var kommet — fulgte, at de mere lokale Ruter til og fra Kjøbenhavn samtidig forøgedes, saaledes at de Haand i Haand med de større udenlandske Ruter arbejdede hen til at virkeliggøre Tanken om Kjøbenhavn som en Stabelplads for Østersøen.

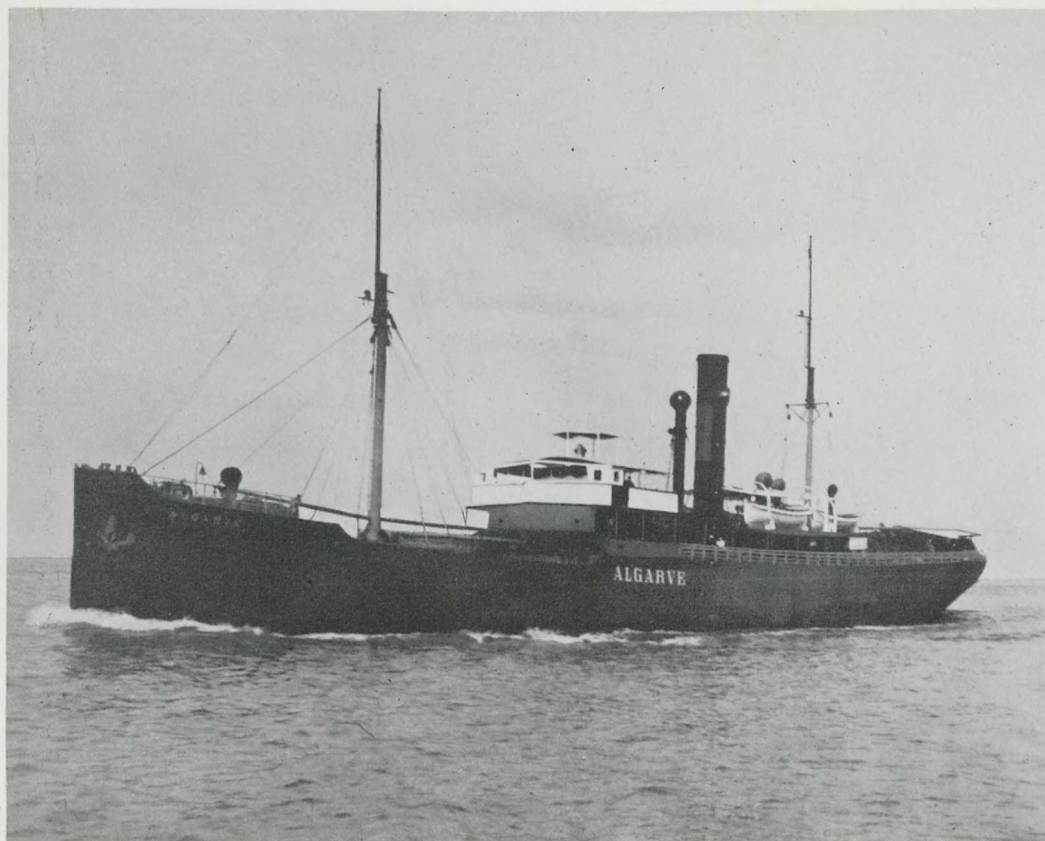
Forsøgsvis begyndte Selskabet i 1882 enkelte Rejser imellem Antwerpen—Kronstadt—Sct. Petersburg i Anledning af, at sidstnævnte By var blevet forbundet med Kronstadt gennem en Søkanal tilgængelig for store Skibe. For den, der saa fremefter, viste der sig mange Muligheder, og Selskabet udvidede derfor med det samme sin Østersøfart. At holde fast ved Libau i samme Udstrækning som hidtil, var ikke længere nødvendigt, da Trafiken, som tidligere omtalt, var i stadig Tilbagegang. Det gjaldt om stedse at følge med i den handelspolitiske Udvikling og have Øjet aabent for alle Fremtidsmuligheder.

Først sluttedes en Overenskomst med tyske transatlantiske Rederier, gaaende ud paa, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« fra alle Havnene ved Østersøen og i Skandinavien kunde medtage Gods, der blev om ladet i Antwerpen til Brasilien, La Plata, Indien, Østasien og Australien og omvendt. Konnossementerne var gennemgaaende, og Fragten bestemt paa Afsendelsesstedet. Dette Arrangement viste sig praktisk, og Aaret efter sluttedes derfor Kontrakt med to Selskaber, som sejlede paa Rhinen; man forpligtede sig gensidigt til gennemgaaende Fragter



for Godsbefordring til og fra Köln, Mannheim og de andre rhinske Byer over Antwerpen, og det ene med det andet bevirkede, at Selskabet Godsmængde var i stadig Vækst.

I hele Farten paa Rusland var der Udvikling; Ruten fra Antwerpen til Kronstadt og St. Petersburg udvidedes stadig, og for at gøre Tilknyt-



S/S »Algarve«.

ningen til de russiske Østersøhavne saa fast som mulig, anstrængte Selskabet sig for at vinde Fodfæste i Riga. Efter en Del ret brydsomme Forhandlinger lykkedes det i 1886 at faa en Overenskomst i Stand mellem Selskabet og Riga-Dünaburgjernbanens Ledelse, der igen stod i nær Forbindelse med det store Jernbaneselskab i Sct. Petersburg. I Kraft af denne Aftale kunde der nu fra Antwerpen via Riga udstedes gennemgaaende Konnossementer til det indre Rusland. Da Dampskibsselskabet »Danmark«, der hidtil havde sejlet paa Antwerpen—Riga, i 1886 opsagde



sin Kontrakt om Gennemgangstrafiken, traadte »Det forenede Dampskibs-Selskab« i Forhandling med Riga—Dünaburgbanen og tilbød den at overtage Ruten, hvilket Tilbud omgaaende blev accepteret.

For i Tide at kunne modarbejde Virkningen af Anlægget af den kommende Nord-Østersø-Kanal satte man i 1886 en ugentlig direkte Fart i Gang mellem Hamburg — nord om Skagen — København—Riga. Til



Losning ved Hay's Wharf i London.

Trods for en kraftig Konkurrence maatte Ruten, kun et Par Aarefter at den varaabnet, udvides betydeligt, og kom en Overgang til at inkludere Anløb af Königsberg. — Samarbejdet med Rusland havde aabnet nye Horisonter for »Det forenede Dampskibs-Selskab«, og man var hele Tiden paa Post ikke blot for at befæste, men ogsaa for at udvide den Position, man havde vundet. Med vaagent Øje spejdede man efter alle Chancer og greb til, naar de viste sig. De kom Slag i Slag. De nye Toldlove i Rusland indførte saa store Forhøjelser, at

det blev fordelagtigt at sejle fra det nordlige til det sydlige Rusland, ikke med fremmede Varer, der skulde passere Tolden, men med russiske Produkter. Selv raadede Russerne ikke nær over den tilstrækkelige Tonnage, og uden Betænkelighed aabnede »Det forenede Dampskibs-Selskab« derfor i Oktober 1887 sin saakaldte Sortehavsrute, der til at begynde med blev besejlet af »Antwerpen«, der var købt i England, »Leopold II« og »Georgios I«. Begge disse sidste Skibe byggedes hos Burmeister & Wain og viste sig at være fortrinligt egnet til den Fart, hvori de kom til at gaa. Fuldt moderne og forholdsvis hurtige, som de



var efter den Tids Begreber, tiltrak de sig Opmærksomhed, og det lykkedes Selskabet at faa meget fordelagtige Dispensationer. Der sluttedes Konventioner med den belgiske og græske Regering, der gav Skibene en speciel Beskyttelse, og med en Række stedlige Rederier kom der Af- taler i Stand om Overtagelsen af Transporten af Varer, der skulde be- fordres til de syriske og græske Kystbyer. Taksterne blev gjort ensartede og gennemgaaende. Der var nok at sejle med i de kommende Aar, og det danske Flag saas regelmæssigt paa Ruten Sct. Petersburg—Reval — Riga — Kjøbenhavn — Tunis — Piræus — Smyrna — Konstantinopel — Odessa.

De daarlige Aar 1885—1887, der prægede alt kommercielt Liv i Dan- mark, gjorde sig selvfølgelig ogsaa gældende i »Det forenede Damp- skibs-Selskab«, men fra Efteraaret 1887 sætter Bedringen ind. Det er særlig Sortehavsflaaden, der er i Aktivitet; den sejler store Mængder af Korn til Kontinentet, og da Dyrkningen af Bomuld, Vin og Frugt i Syd- rusland i de senere Aar havde været i stærk Opgang og var blevet ret godt organiseret, var der en livlig Eksport af disse Produkter, samtidig med at der fra det øvrige Europa indførtes en hel Del Maskiner til in- dustrielt Brug. Det var i første Række Batum, der fik Betydning, fordi Jernbaneforbindelsen var god og Oplandet rigt. Fra 1888 anløb Selska- bets Baade ogsaa Nikolajew og Sewastopol, og Aaret efter gik man til det nordvestlige Kaukasus for at tage Noworossisk med ind under sin Interessesfære. Der blev af Jernbaneselskaberne bygget nye Havneanlæg, store og fuldt moderne Pakhuse blev opførte, og i Løbet af kun et Par Aar blev den før saa lille og ubetydelige By et af Hovedudskibningsstederne for det russiske Korn. De Forventninger, »Det forenede Dampskibs- Selskab« havde stillet til den nye Rute, blev saaledes paa det paagæl- dende Tidspunkt mere end opfyldte, og først paa et langt senere Tids- punkt bevirkede bl. a. indre politiske Begivenheder i Rusland, at denne Rute mistede sin store Betydning for Selskabet.

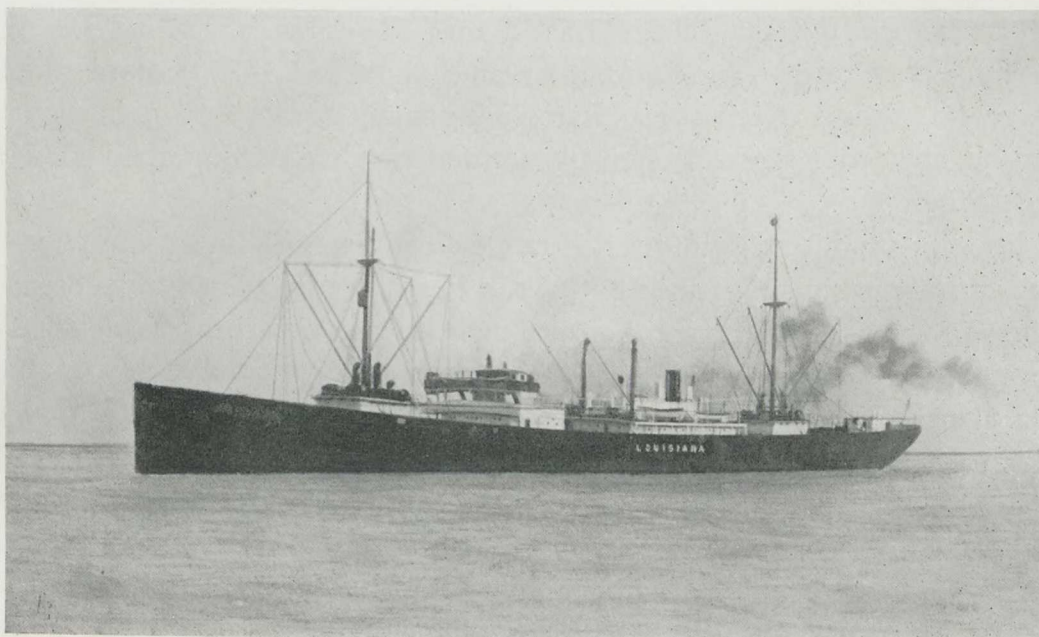
Ved Manchester-Kanalens Aabning i Begyndelsen af 1894 paa- begyndte Selskabet regelmæssig Fart fra Manchester og Liverpool til Kjøbenhavn og Stettin; de i Løbet af det første Aar gjorde Erfaringer faldt i den Grad gunstige ud, at man allerede Aaret efter kunde udvide



Farten til Afgange hver fjortende Dag i hver Retning, og i denne Udstrækning — om ikke altid med Selskabets egne Skibe — blev Ruten opretholdt, indtil Verdenskrigens Udbrud, idet man dog i Tidens Løb inkluderede Swansea i Anløbshavnenes Tal. I omtrent samme Periode, nemlig d. 1. Juli 1895, blev Kielerkanalen aabnet for Trafiken; i første Omgang betød dette, at adskillige af Selskabets Ruter, som tidligere var gaaet rundt Skagen — bl. a. Hamburg—Kjøbenhavn-Ruten — nu kom til at gaa igennem Kanalen, hvad der betød en ikke uvæsentlig Forkortelse af Afstanden, men samtidig blev Hamburgs Konkurrence med Kjøbenhavn for hele Østersøtrafikens Vedkommende væsentligt skærpet, og nægtes kan det ikke, at en Del Transithandel fra dette Øjeblik gled bort fra Kjøbenhavn.



S/S »Minsk«.



M/S »Louisiana«.

Fra Midten af Firserne til henimod Midten af Halvfemserne var det Ebbetid i det finansielle og kommercielle Liv hele Verden over. Hvorhen man vendte Blikket var der kun meget lave Konjunkturer, og den lille Bedring, som kom 1888, gav ikke noget Haab om, at Vendepunktet snart vilde blive naaet. De nærmest følgende Aar mærkedes da ogsaa i høj Grad af Tilbagegangen. Over Europa — og ikke mindst over den europæiske Skibsfart — var der noget trøstesløst, som maatte virke i høj Grad nedslaaende. De Foretagender, som ikke ved Klogskab og forsigtige Dispositioner havde skaffet sig et stærkt Rygstød, bukkede under i et foruroligende stort Antal. De blev slaaet ned af det lave økonomiske Niveau. Kun de, der ved egen Hjælp havde sørget for at have nogen Modstandskraft i Behold, kunde staa de strenge Tider igennem.

Blandt disse sidste hørte »Det forenede Dampskibs-Selskab«, der ved sit Udsyn havde skabt saa sikker Bund under sig, at dets Eksistens aldrig var truet. Det var, trods al Modstand — ogsaa fra dansk Side — blevet det nationale Foretagende, der lidt efter lidt gled ind i Bevidstheden som en Institution. At det havde paabegyndt Middelhavsfarten



og havde knyttet saa talrige Baand med Rusland havde yderligere højnet dets Prestige, og da man nærmer sig Aaret 1895, kommer det afgørende Punkt i Selskabets Historie, hvor det fra Europa sætter Kursen ud imod det fjerne Vesten og dermed gør Indledningen til sin senere Storsejlads.

Endelig saa det ud som om den lange deprimerende Nedgangstid var ved at nærme sig sin Slutning. Overalt begyndte man igen at se Fremtiden i Møde med Fortrøstning og Forhaabning, agterude laa de stridsomme, træge Aar, forude vinkede lysere Tider med nye Maal; det gjaldt nu om at gribe Chancen, mens den var der, og udnytte den i størst mulig Udstrækning.

Efterspørgslen efter Tonnage var stor, og det var derfor kun naturligt, at man besluttede nu at benytte Øjeblikket, selvom mange mente, at det var et dristigt Eksperiment, fordi Forholdene i Amerika var saa lidet kendte. Dog, skulde den store Udvidelse af Selskabets Ruter finde Sted, var det nødvendigt at gaa ind i den transatlantiske Fart, og man fæstnede først og fremmest Opmærksomheden paa New Orleans, den store Havnestad ved den mexikanske Golf. Denne By var i lang Tid præget af den Stilstand, som kom efter den amerikanske Borgerkrig og Slaveriets Afskaffelse. Den var kun en svag Skygge af sig selv, og det saa en Periode ud til, at den aldrig vilde komme til Kræfter igen. Det gik dog helt anderledes. Den almindelige Forandring i de økonomiske Forhold bragte nyt Liv, og da Nabobyen Galveston kastede sig ind i Konkurrencen, rejste New Orleans sig til en Kraftanstrengelse, der ikke var uden Resultat. Den gamle Handelsby vilde atter vinde sin dominerende Plads, og den fik saavel Kapital som Energi nordfra med den store Illinois Central Railroad, der gik direkte fra Chicago til New Orleans og havde Sidegrene til mange af de vigtigste Handelscentre. Byens store Havn blev udvidet med Henblik paa den kommende centralamerikanske Kanal, og dens i Forvejen gode Beliggenhed blev yderligere udnyttet. Kommende nordfra glider Mississippifloden omgivet af frugtbare Dalstrøg ned imod New Orleans, her var alle Betingelser for den rigeste Udvikling, og det kan kun undre, at der gik saa lang en Aarrække, førend Europa opdagede, at der maatte være meget at udrette

paa disse Egne. — Den 9. November 1894 var Københavns Frihavn blevet aabnet for offentlig Trafik. Det var naturligt, at denne Omstændighed maatte faa umaadelig stor Betydning for alle Handels- og Skibsfarts-Interesser, som havde Tilknytning til København. Igenem mange, mange Aar havde Landet stræbt efter at drage Trafiken til Østersøen indover København og gøre denne til en Hovedtransit-



Anlægspladsen i Antwerpen.

plads, og Selskabet havde fra sin Begyndelse — saaledes som det ofte er nævnt — anlagt hele sit Rutenet i Overensstemmelse med denne Politik.

Allerede i Midten af Firserne var det danske Landbrug i stadig stigende Grad kommet ind paa at indføre billige Foderstoffer til Kreaturerne. Oprindeligt importeredes Rapskager, senere russiske Solsikkekager, og i Begyndelsen af Halvfemserne begyndte man endelig paa Indførselen af Bomuldsfrøkager, som allerede i lang Tid var blevet fremstillet i Nordamerika. Den væsentligste Del af de nordamerikanske Oliekager



udskibedes fra Havnene ved den mexikanske Gulf, og da alting tydede paa, at man efter de første Forsøg, der var gjort her i Landet, vilde blive tilfreds med den nye Form for Foderstoffer, bestemte Selskabet sig til i 1895 at aabne en direkte Rute fra New Orleans til Kjøbenhavn, som med sin nybyggede Frihavn vilde danne en fortrinlig Endestation for denne transatlantiske Rute. Oliekagerne skulde danne Basis for Ruten, men med Etableringen af Farten vilde man samtidig blive sat i Stand til at transportere store Mængder af Stykgods — baade Mel, Harpiks, Bomuld, Maskiner etc. — som udskibedes fra New Orleans, til Kjøbenhavn, hvorfra det fra Frihavnen skulde videreforsendes til alle de Østersøpladser, som Selskabet havde Forbindelse med, og hvortil det tog Gods paa gennemgaaende Konossementer.

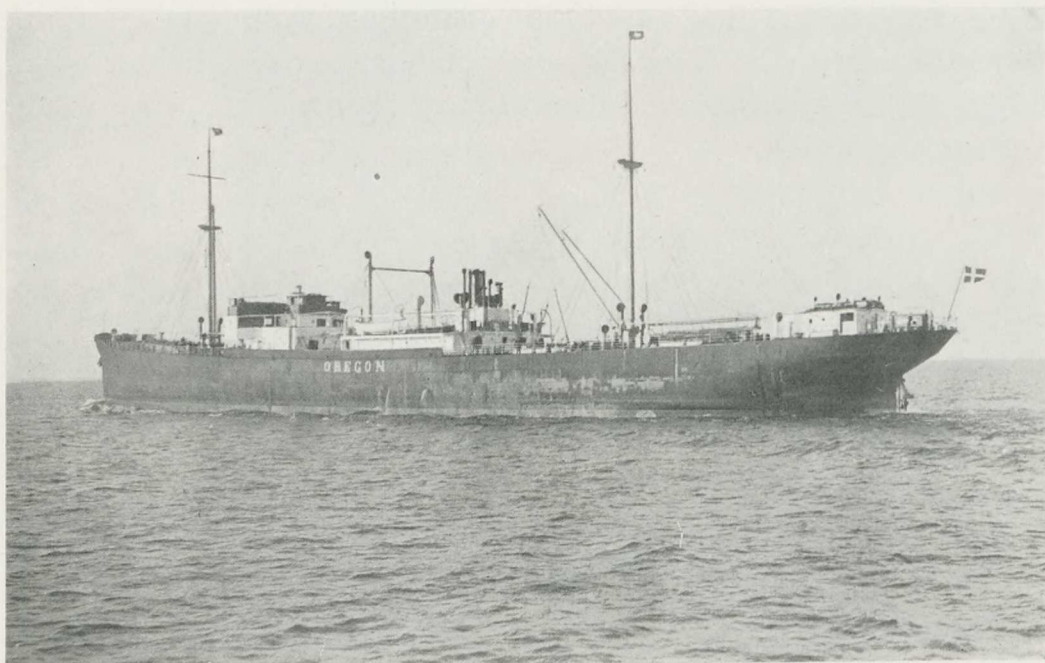
»Det forenede Dampskibs-Selskab«s Rute fra den mexikanske Gulf til Danmark var ganske vist ikke den første danske Amerikarute, som oprettedes. Allerede i 1880 var Thingvalla Selskabet blevet stiftet, og det havde med vekslende Held igennem Tiderne opretholdt en blandet Passager- og Godstrafik imellem New York og Kjøbenhavn. Almindeligvis betragtedes Thingvalla Selskabet imidlertid hovedsagelig som en Udvan-drerlinie, og »Det forenede Dampskibs-Selskab«s nye Rute blev derfor den første virkelige Godsrute, som oprettedes paa Nordamerika, og i alt Fald den, som kom i den intimeste Kontakt med det danske Landbrug. Paa det Tidspunkt, da Selskabet paabegyndte sin Rute, kom der en umaadelig Majshøst til Afskibning fra Nordamerika. Samtidig voksede Eksporten af Oliekager fra de nordamerikanske Gulfhavne betydeligt, og allerede Aaret efter at Selskabet havde aabnet sin Rute, steg Raterne voldsomt, idet der overalt var en stærk Efterspørgsel efter Dampskibsrum. Tidspunktet var saaledes gunstigt grebet for at begynde Farten, og alting tydede paa, at Heldet vilde følge Selskabet paa dets nye Virkefelter.

Selskabet havde saaledes lagt Grunden til sin senere vidtomfattende oversøiske Fart, men noget efter at Indledningen var gjort, maatte baade *C. F. Tietgen* og Direktør *Normann* paa Grund af Sygdom trække sig tilbage, saaledes at Selskabets Ledelse fra Slutningen af 1896 gled over paa andre Hænder. Formelt var *Tietgen* endnu et Par Aar Bestyr-

reلس Formand, men afløstes i 1898 definitivt af Admiral C. A. Garde, medens Kommandør Normann som administrerende Direktør i Slutningen af 1896 efterfulgtes af Konsul Jacob Brandt.



Bark »Viking«.



M/S »Oregon«.



llerede i 1897 begyndte man indledende Forhandlinger med Thingvallaselskabet om at overtage dets Skibe og dets Fart paa New York. I Begyndelsen førte Forhandlingerne ikke til noget Resultat, og først efter at man paany havde drøftet Situationen i 1898 opnaaedes Enighed. Saavel Rederiet som dets Skibe: »Hekla«, »Norge«, »Island« og »Thingvalla« blev overtaget, og d. 1. Oktober indviedes Ruten under Navnet »Skandinavien Amerika Linien«. Samtidig udvidedes Selskabets Aktiekapital til 15 Millioner Kr.

Den store Høst i Amerika i 1896 beskæftigede naturligvis en i Forhold hertil svarende Tonnage, og da det følgende Aar 1897 ligeledes kendetegnedes ved en storartet Høst af Bomuld og Korn, og Nordamerika samtidigt importerede store Partier Sukker fra Europa, var det forstaaeligt, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i høj Grad profitede ved Konjunkturerne. Samtidig var den evropæiske Høst næsten overalt slaaet fejl, og den gamle Regel om Forholdet mellem Efterspørgsel og Tilbud af Tonnage bevirkede derfor, at Raterne holdt sig



paa et højt Niveau. Under disse Forhold er det forstaaeligt, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i høj Grad koncentrerede sin Opmærksomhed om den transatlantiske Fart. Da adskillige europæiske Ruter samtidig ikke viste den samme Efterspørgsel efter Tonnage som tidligere blev en Del af de tiloversblevne Skibe sat ind i de oversøiske Ruter. Krigen mellem Spanien og Amerika i 1898 maatte ganske naturligt bidrage til at stimulere Markedet, og da Europa, paa Grund af vedblivende Kornmangel, var nødsaget til at erhverve hele sit Forbrug af Hvede i Nordamerika, drog Amerika store Mængder af Kapital til sig. Alle de Skibe, som det var Selskabet muligt at disponere over, kunde derfor anvendes i Amerikafarten, og kun fire Aar efter at den første transatlantiske Rute var aabnet, havde det en Flaade paa ialt 50.000 Tons beskæftiget i oversøiske Ruter. Som nævnt var New Orleans Ruten blevet aabnet i 1895, og ved Overtagelsen af Thingvalla Selskabet i 1898 havde man begyndt Sejlads paa New York under Navnet »Skandinavien Amerika Linien«. Med Anløbet af denne Havn var det rimeligt, at man samtidig hæftede sin Opmærksomhed paa andre nærliggende Byer, og i 1900 begyndte man derfor regelmæssigt Anløb af Boston, hvortil hyppigt blev anvendt nogle af de Skibe, som oprindeligt var anskaffet til Sortehavsfarten. I 1904 blev Baltimore optaget som fast Anløbsstation, og kort Tid efter Philadelphia. Dermed havde man skabt Forbindelse med alle de vigtigste nordamerikanske Østkysthavne paa den ene Side og de skandinaviske Havne paa den anden.

Allerede ved Overtagelsen af Thingvalla Selskabet havde »Det forenede Dampskibs-Selskab« udtalt, at det først og fremmest var nødvendigt at besætte den ny Rute med en Tonnage, som var fuldkommen tidssvarende. De Skibe, der var afkøbt Thingvalla Selskabet, kunde ikke siges at tilfredsstille disse Krav, idet flere af dem var ældre og overhovedet ikke bygget til den Fart, hvori de havde fundet Anvendelse. Imidlertid var det ved Overtagelsen af Ruten meget vanskeligt at bestemme sig til Bygning af nye Skibe, idet Skibsbygningspriserne, samtidig med de gode Konjunkturer, var gaaet stærkt i Vejret. Det var paa den anden Side ganske indlysende, at saafremt Selskabet vilde holde Trit med Udviklingen, maatte nyt Materiel skaffes tilveje, og efter at



Aktiekapitalen forinden var forøget fra 15 til 18 Mill. Kroner, bestemte man sig til at anskaffe et 10.000 Tons stort Passagerskib, »Oscar II«, som i 1902 blev indsat i Ruten: Kjøbenhavn—New York. I Mellemtiden var Situationen paa Verdensmarkedet begyndt at vende sig, og efter de gode Aar omkring Aarhundredskiftet, fulgte nu det ene slette Aar efter



Amerikabaadene ved Anlægspladsen i New York.

det andet. Gang paa Gang slog Bomulds- og Majshøsten fejl i Amerika, samtidig med at Produktionen af Oliekager gik ned, og disse sammenstødende Omstændigheder bevirkede, at Amerikafarten i hele denne Periode var alt andet end tilfredsstillende. Det kunde derfor synes at være et dristigt Skridt netop paa dette Tidspunkt at gaa til de store Udvidelser, men nu, efter at Datidens Vanskeligheder er overvundet, vil det klart sees, at den Resoluthed, hvormed der dengang blev handlet, var Resultatet af en klog og fremsynet Politik. Konkurrencen paa At-



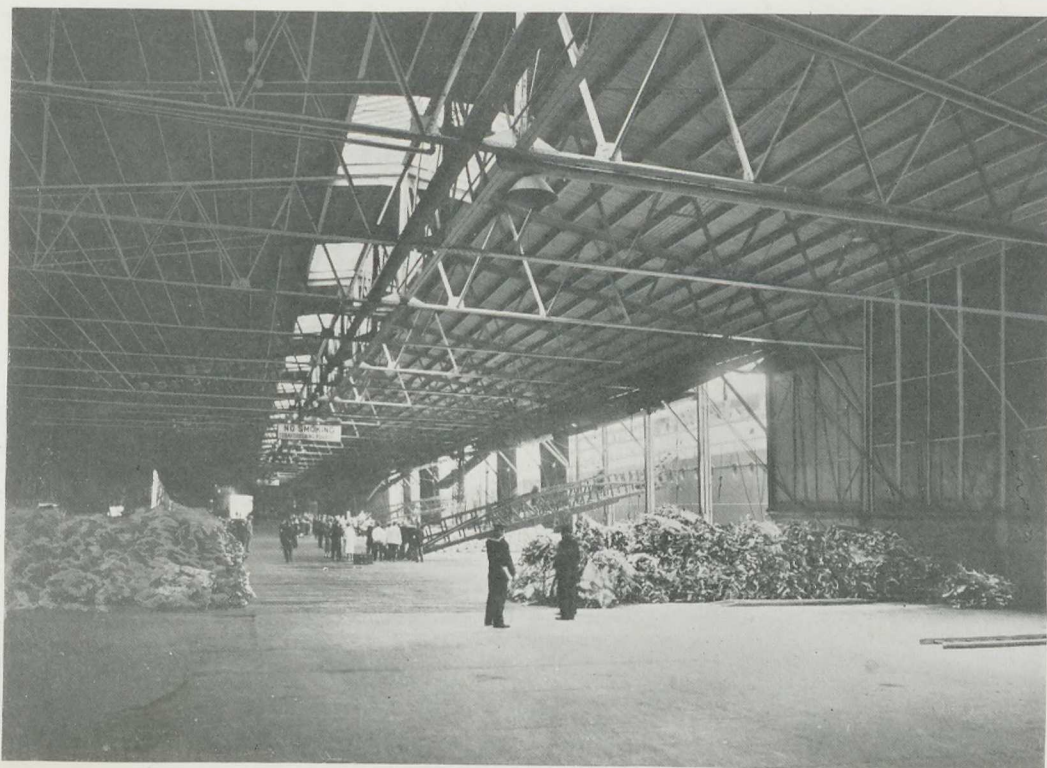
lanterhavet var meget stærk, og hvis man for Alvor vilde oparbejde Passagerforretningen fra Skandinavien til Nordamerika, og samtidig udvikle Transithandelen paa Kjøbenhavn, da maatte man ogsaa i Tide sikre sig. Da Selskabet derfor i 1902 overtog Dampskibet »Oscar II«, bestemte man sig, for at gøre Skridtet fuldt ud, til straks at bestille to Søsterskibe, og da »Hellig Olav« og »United States« afleveredes fra Værftet i Skotland, kunde Selskabet derfor med Tryghed tage Kampen op med de andre transatlantiske Rederier. Skibenes Anskaffelse havde naturligvis bevirket en meget betydelig Kapitalindsats, men set paa langt Sigt og haabende paa en Bedring i Verdenssituationen, var der ikke nogen Tvivl om, at deres Rentabilitet i det lange Løb vilde være ganske sikker.

Foruden de vanskelige Konjunkturer, som fortsattes Aar efter Aar, var der imidlertid andre store Vanskeligheder i Forbindelse med den transatlantiske Fart, som skulde overvindes. Netop kort efter Aarhundredskiftet kom en bestemt amerikansk Nationalisme til Orde, idet det faldt mange Amerikanere for Brystet, at Trafiken fra og til Amerika hovedsagelig skulde besørges af europæiske Rederier. Misfornøjelsen blev stærkt støttet af adskillige store amerikanske Blade, og da der efter Haanden var oparbejdet en betydelig anti-europæisk Stemning, fremkom Bankierfirmaet Pierpont Morgan med den Tanke at danne en amerikansk Atlanterhavs Trust. Ved at opkøbe Aktiemajoriteten i de førende europæiske Linier vilde det lykkes at gøre sig til Herre over den væsentligste Del af den transatlantiske Fart, og i Foraaret 1902 traadte Planen ud i Dagslyset ved Dannelsen af »The International Mercantile Marine Co.«. Til at begynde med syntes det ikke, som om Anslaget skulde lykkes, men da det kort Tid efter rygtedes, at Morgan under Haanden havde samlet flere af de største engelske og kontinentale Linier under sig, og det samtidig forlød, at han havde truffet Aftale med de to tyske Selskaber: Hamburg-Amerika Linien og Norddeutscher Lloyd, var Sagen paa en Gang indtraadt i en ganske ny og faretruende Fase. Særlig i England kom Forbitrelsen over det amerikanske Forsøg paa at tilegne sig Overherredømmet paa Atlanterhavet stærkt til Orde, og da Pierpont Morgan ogsaa søgte at opnaa Indflydelse over Cunard



Ved Amerikadamprens Afgang fra Frihavnen.

Linien, mødte dette en voldsom Modstand overalt i England. Kampen imellem de store Magter paa Atlanterhavet var nu uundgaaelig, og desværre kunde det ikke undgaaes, at Krigen kom til at influere paa »Det forenede Dampskibs-Selskab«, for hvem der nu oprandt en meget vanskelig Tid. Som et Led i Kampen aabnede Cunard Linien en Rute fra Italien til New York, og sluttede Aftale med et østrigsk Dampskibs-selskab om Oprettelse af en Fart fra Fiume til Nordamerika. Dette Træk føltes som et direkte mod Emigrationen over Hamburg rettet Stød, og for at ramme Cunard Linien tog I. M. M. C. nu for Alvor Kampen op, og valgte til Krigsskueplads desværre netop Skandinavien, hvorfra Emigrationen paa det paagældende Tidspunkt var forholdsvis stor. En regelmæssig Forbindelse med 8 Skibe fra Helsingborg til flere nordamerikanske Havne blev etableret, og Taksterne for Passagertransporten blev sænket saa meget, at »Det forenede Dampskibs-Selskab«, hvem det hele egentligt havde været ganske uvedkommende, blev saa



Dokken i Hoboken (New York).

føleligt ramt, at det i Løbet af Tarifkrigens 11 Maaneder satte meget store Summer til. Krigen var dog for kostbar og for haard til, at nogen af de stridende Parter kunde fortsætte den ret længe, og allerede ved Udgangen af 1904 blev der mellem de kæmpende sluttet et Forlig, der — selvom det ikke umiddelbart førte til Fred — saa dog bragte Stridighederne til Standsning. Cunard Linien vilde nemlig nu benytte Lejligheden til at klare Forholdet til de andre engelske transatlantiske Selskaber, med hvilke det havde konkurreret, og Fastsættelsen af Passagerpriserne fra Skandinavien kom derfor først i fast Gænge ved Begyndelsen af 1905. Dermed var Vanskelighederne ikke ophørt for »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Vedkommende. Paa Grund af de lave Passagertakster, som herskede, medens Atlanterhavskrigen stod paa, var den europæiske Udvandring vokset meget stærkt, saaledes at de engelske Skibe umuligt kunde besørge hele Emigrationstrafiken fra Østersøen. En væsentlig Del af den polske og russiske Udvandring tilfaldt



derfor »Det forenede Dampskibs-Selskab« og saalænge de tyske Linier vedligeholdte Konkurrencelinien mod Cunard Linien og tog deres Part af Emigranterne fra »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Interessesfære, gik det godt, men med Atlanterhavskrigens Ophør inddroges denne



Selskabets Ejendom paa Kongens Nytorv.

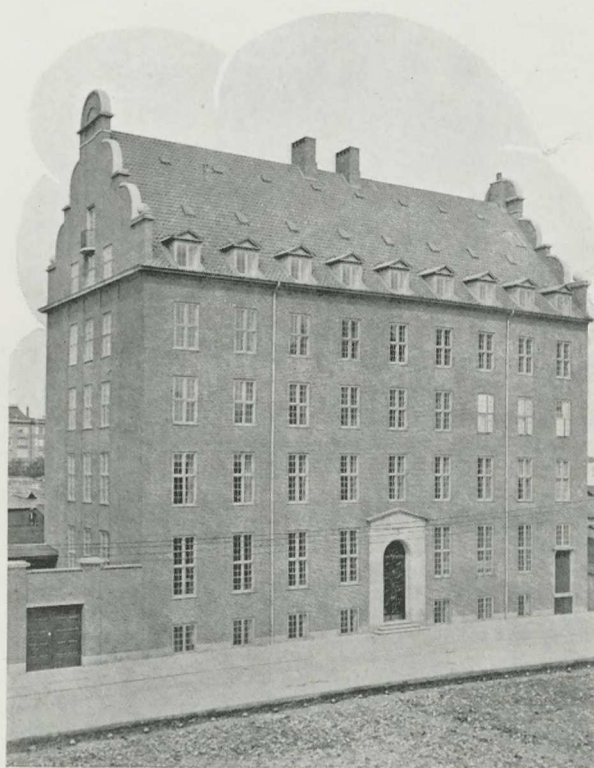
Linie, og det blev forbudt de kontinentale Linier at tage Emigranter fra de skandinaviske og baltiske Pladser, der var forbeholdt de britiske Rederier. Resultatet heraf var et Forslag fra Hamburg-Amerika Linien til »Det forenede Dampskibs-Selskab« om visse øjeblikkelige Fragtforhøjelser i Østersøen. Saaledes som Forslaget var formuleret, maatte det afslaaes, og som et Modtræk bebudede Hamburg-Amerika Linien, at man vilde aabne en ny Rute fra Stettin til Vestnorge via Göteborg og Oslo. Det var dermed Hensigten at ramme »Det forenede Dampskibs-Selskab« i en af dets ældste

og bedst indarbejdede Linier, og Krigen syntes uundgaelig. I sidste Øjeblik afværgedes Fjendtlighederne imidlertid, og i Stedet for sluttedes der en Aftale om et Samarbejde som varede lige til Verdenskrigens Udbrud.

Paa Trods af alle disse Vanskeligheder havde »Det forenede Dampskibs-Selskab« til Stadighed haft Opmærksomheden henvendt paa at udvide og forbedre sine Linier i den oversøiske Fart, og særlig efter at



man havde erhvervet de store nye Skibe, var det lykkedes at befæste Stillingen. Havde de daarlige Aar efter Aarhundredskiftet, som ligeledes prægede alle de europæiske Ruter — saa meget mere som Ruslands Import og Eksport paa Grund af Krigen med Japan var svækket — derfor ikke forbedret Selskabets Status, saa havde Udviklingen i Løbet af de seneste Aar dog bevirket, at det var blevet en Faktor i Handelsforbindelsen mellem Amerika og Skandinavien.



Forvalter- og Lagerbygning i Frihavnen



Række af Selskabets Skibe under Losning i den gamle Havn.

Paa Trods af alle de Vanskeligheder, som havde kendetegnet de sidste Aar op imod 1905, var Selskabet alle Steder gaaet frem. De ældre Ruter var fastere indarbejdet end tidligere, delvis fornyet Materiel var indsat, og nye Ruter var i stor Udstrækning kommet til. Konkurrence havde der været baade i Farten paa Amerika og i den mindre Fart paa Østersøen, men desuagtet var det lykkedes Selskabet at gaa uskadt gennem Uvejrene.

En kort Tid saa det ved Begyndelsen af 1905 ud, som om Vendingen vilde komme paa Fragtmarkedet, og dette maatte naturligvis føles som en Befrielse for alle, der havde Tilknytning til Skibsfart. Indenfor Selskabets Ledelse fandt der paa dette Tidspunkt ret væsentlige Forandringer Sted, idet Direktør *Jacob Brandt* i August 1905 traadte tilbage fra sin Stilling, samtidig med at Admiral *A. de Richelieu* blev Bestyrelsens Formand og midlertidig indgik paa at være den øverste Leder i Direktionen, indtil han i 1908 afløstes af Direktør *C. M. T. Cold*. Direktionens øvrige Medlemmer var *Chr. Kronman*, som fratraadte i 1908, *John Larsen*, som døde i 1909, samt *N. Høst*.



Efter alle Kampens Aar var det nødvendigt, at Selskabets økonomiske Forhold blev undersøgt til Bunds, og ved en Række Lovændringer skabtes der Grundlag for den Konsolideringspolitik, som nødvendiggjordes af de mange Modgangens Aar.

I Løbet af Aaret 1906 udvidedes Aktiekapitalen fra 18 til 25 Mill. Kroner, og en fjerde moderne Passagerdamper til Amerikafarten, Dampskibet »C. F. Tietgen«, anskaffedes, samtidig med at man til Passager-ruten Stettin—Kjøbenhavn—Oslo anskaffede to hurtiggaaende Skibe. Endelig saa det ud, som om man efter de vanskelige Aar efter Aarhundredskiftet var paa Vej fremad, og Bedringen, som begyndte i 1905, fortsattes ind i 1906. De lyse Forhaabninger, som disse Aar gav Grund til at nære, skulde imidlertid ikke opfyldes, og Aarene 1907 og særlig 1908 var maaske — takket være en fortvivlet Verdenssituation — de sletteste, som Selskabet endnu dengang havde oplevet.

Til Trods for de vanskelige økonomiske Forhold udstrakte Selskabet dog i 1907 sin Virksomhed til det sydlige Atlanterhav, idet man begyndte Indarbejdelsen af en Rute paa Buenos Aires. Med 1908 kom imidlertid Omslaget paa Verdensmarkedet, og i de kommende Aar bedredes Situationen gradvis til kort forinden Verdenskrigens Udbrud, da Fragtmarkedet igen begyndte at vise vigende Konjunkturer.

I Mellemtiden var Aktiekapitalen, hovedsagelig for at kunne bygge en ny tidssvarende Amerikabaad »Frederik VIII«, i 1912 blevet udvidet fra 25 til 30 Mill. Kroner, og en Del Nybygninger til de forskellige Ruter var sat i Arbejde.

Saaledes, som det er beskrevet, havde Selskabet i Løbet af de næsten 50 Aar fra dets Stiftelse i 1866 til Verdenskrigens Udbrud i 1914 gradvis udvidet sit Virkefelt. Paa alle europæiske Lande af nogen Betydning havde det opnaaet at planlægge og fastholde faste Ruter, og dets Virkefelt paa Atlanterhavet var udstrakt til baade Nord- og Sydamerika. Det er indlysende, at i Løbet af en saa lang Periode, hvor de politiske Forhold rundt om i Verden ofte spiller afgørende Rolle for Skibsfarten, maatte meget af det, der i Tiden var skabt, atter falde. Mange Ruter, som man oprindeligt havde næret Forventninger til, havde skuffet og havde af den ene eller anden Grund maattet indstilles, men

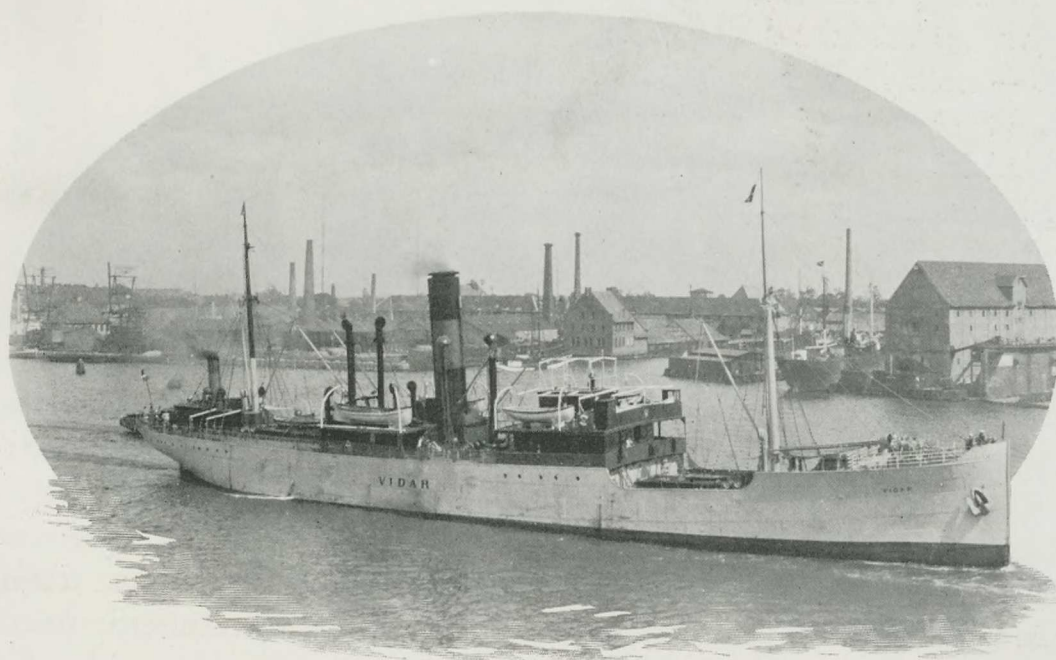


Losning ved Hay's Wharf, London.

til Gengæld var i Tidens Løb atter nye opstaaet til Erstatning for de gamle. Atter andre Ruter havde fra Tid til anden midlertidigt maattet indstilles for senere, da Forholdene ændrede sig, at genopstaa i den gamle eller i en fornyet Skikkelse. Øresundsfarten, som i sin Tid var et af Selskabets væsentligste Aktiver, maatte ganske naturligt, da Kystbanen aabnedes i 1897, lide et Grundskud, og i Løbet af Aaret 1900 afhændedes da de fleste af de Baade, der havde været anvendt i denne Fart. Gedser—Warnemünde Ruten samt Kalundborg—Aarhus Ruten, som Selskabet paa forskellige Tidspunkter havde opretholdt efter Kontrakt med Regeringen, blev ved Statsbanernes Overtagelse af Farten opgivet. For de udenlandske Ruters Vedkommende var saaledes, som det er beskrevet, særlig Ruterne i Østersøen jævnlig underkastet de



handelspolitiske Forhold, som fra Tid til anden gjorde sig gældende i de forskellige Østersølande. Ruten paa Levanten saavel som Ruten paa New Orleans havde fra Tid til anden været midlertidigt nedlagt, naar Sejladsen paa Grund af Markedsforholdene havde vist sig ganske tabbringende, men alt i alt havde Selskabet, da Verdenskrigen i 1914 udbrød, næsten alle sine oprindelige Ruter i Behold. Da Selskabet derfor i 1914 gik ind i sit 48. Aar, var dets Stilling indadtil som udadtil grundfæstet, men med den 1. August 1914 blev med eet alle Fremtidsudsigter og Forventninger hyllet i Taage.



S/S »Vidar«.



S/S »Primula« i Dunkerque.



Verdenskrigen, som paa saa mange Maader kom til at spille ind i Erhvervslivet Jorden over, maatte, i Særdeleshed efterhaanden som Krigen mere og mere blev ført paa de store Have og internationale Søveje, gribe dybt forstyrrende ind overfor hele den internationale Søfart, og de neutrale Landes Skibsfart blev selvsagt udsat for voldsomme Omvæltninger. For et Selskab, hvis Virkeomraade saa godt som udelukkende var Rute-fart udefra hjem til Danmark, er det indlysende, at Driften, efterhaanden som Krigens Førelse i Form af Mineudlægninger, Undervandsbaads-blokade og Kontrol med Tilførslerne tog mere og mere til, maatte blive snart sagt ganske umuliggjort, og en Kendsgerning er det, at da Krigen havde varet et Par Aar, var Selskabets store, godt indarbejdede Rutenet i Virkeligheden fuldstændigt sprængt ud af sin virkelige Form. Ved Krigens Udbrud var Selskabets Flaade spredt ud over alle de Ruter, man i Aarevis havde betjent, og mange Skibe var derfor i de første Augustdage fjernet langt fra den oprindelige Basis. Krigserklæringens



første Virkning var en Lammelse; Lammelse saavel af Fragtmarkedet som af alle Dispositioner, idet det i Øjeblikket var ganske umuligt at forudse, hvorledes Krigens Forløb vilde forme sig, og hvilket Omfang den vilde tage. Mange Skibe blev da derfor tilbageholdt i de fremmede Havne, hvor de tilfældigvis opholdt sig, og mange maatte vente i Danmark, indtil det igen var muligt med større Overskuelighed at træffe Bestemmelse om, hvorledes man skulde handle. En af de første Op-gaver, der meldte sig, blev at hjemtransportere den Skare af Turister, der fra Tyskland var strømmet til Danmark for derfra at naa tilbage til England, Frankrig eller Amerika, og alle Selskabets Passagerruter paa England og New York, havde da ogsaa umiddelbart efter Krigens Ud-brud saa meget at gøre, at de var optaget langt ud over deres Kapa-citet. Atter andre Ruter — særlig de, som berørte Rusland — som jo indtil Krigens Begyndelse var et af Selskabets store Knudepunkter — maatte derimod brat indstilles for ikke at genoptages, førend Krigen var sluttet og da under ganske andre Former, og flere af Selskabets Skibe, som, da Krigsbegivenhederne indtraf, opholdt sig i russiske Havne, blev i maanedsvist tilbageholdt, indtil det senere lykkedes at faa ud-virket, at de kunde fortsætte Rejsen til Kjøbenhavn.

Da den første Usikkerhedsfølelse havde sat sig, og det igen var muligt med nogenlunde Klarhed at bedømme Situationen, kom Ruterne — der hvor det var muligt — i Gang igen, men efter kort Tids Forløb, viste det sig, at det var Englands Hensigt med sin mægtige Flaade at gen-nemføre en fuldstændig Kontrol med Trafiken paa de nordeuropæiske Lande. Efter i nogle Maaneder at have indskrænket sig til at konstatere, hvorvidt Skibe kommende udefra var bestemt for Tyskland eller ej, blev de engelske Krydseres Virksomhed i Løbet af Oktober 1914 ud-videt til at indbringe næsten alle Skibe, der kom fra Nordamerika. Dette var Indledningen til det Kontrolsystem og den Blokade, som de allie-rede Magter i Krigens Løb udførte med større og større Strengthed, men hvis Data og Form endnu er i saa frisk Erindring, at et Oprids af dem i Detailler ikke vil være nødvendig. Efterhaanden som Krigen skred frem, blev Forholdene vanskeligere og vanskeligere, og ved den tyske Erklæring af 18. Februar 1915 — aende Undervandskrigens Begyn-



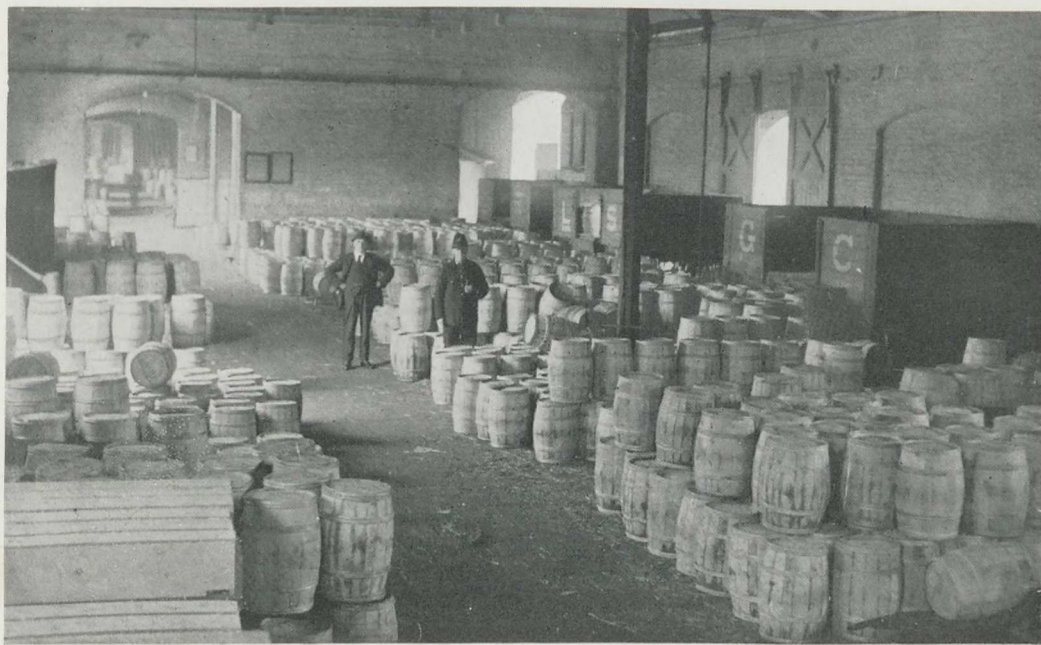
delse blev hele den neutrale Skibsfart stedt i en meget alvorlig Situation, saa meget mere som den engelske Regerings Svar herpaa var Blokade-proklamationen af 1. Marts samme Aar. Fra det Øjeblik følger de krigsførende Magters Regulativer og Restriktioner Slag i Slag og for hver Gang med skærpede Fordringer til den neutrale Skibsfart. At al Rutefart — d. v. s. regelmæssig Rutefart — under disse Omstændigheder var næsten umulig siger sig selv, og ved Forholdenes Udvikling blev Selskabet efterhaanden tvunget til at give Slip paa Ruter, man siden dets Stiftelse havde oparbejdet og lagt et intensivt Arbejde i. Med det engelske Bunkerregulativ af Oktober 1915 blev det f. Eks. forbudt neutrale Dampskibsselskaber, der anvendte engelske Kul, at underholde Linier paa Tyskland, uanset om disse berørte de Zoner, der blev kontrolleret af England eller ej, og Selskabet blev derigennem tvunget til at indstille Linier fra Tyskland til Skandinavien, som man i mere end en Menneskealder havde opretholdt og oparbejdet med stor Energi.

Restriktionerne og Fordringerne fra de krigsførende Magters Side var imidlertid ikke det eneste og værste, man havde at kæmpe med. Minesprængninger og Torpederinger var de uhyggelige Spøgelser, som viste sig hyppigere og hyppigere, og Selskabet maatte yde sin store Attribut. Den første Minesprængning skete den 21. August 1914, da Selskabets nybyggede Dampskib »Maryland«, som netop befandt sig paa sin første Rejse fra Sydamerika til Danmark kom ind i et Minefelt i Nordsøen og sank. I »Maryland«s Kølvand fulgte Selskabets fra Middelhavet kommende Dampskib »Chr. Broberg«, som led samme Skæbne, og fra det Øjeblik, men dog særligt i 1917, fulgte Krigsforlisene Slag i Slag, saaledes at Selskabet ved Krigens Slutning havde mistet ialt 26 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 35.289 Tons og et samlet Tab af Menneskeliv paa 37 Mand.

For den neutrale Skibsfart indtraadte det mest kritiske Moment i Krigens Historie siden Augustdagene i 1914 i Februar 1917, hvor den tyske Spærrezone-Taktik proklameredes. Indtil da havde det været muligt for Selskabet — omend med meget Besvær at gennemføre sin Sejlads under indskrænket Form, men fra det Øjeblik var det som om



Vanskelighederne taarnede sig højere og højere op — for til Tider at forekomme ganske uoverkommelige. Resultatet af den tyske Farezone-Proklamation var nemlig — foruden at dette bevirkede Amerikas Indtræden i Verdenskrigen — en fortsat Række af Krav fra de øvrige krigsførende Magters Side, og eksempelvis traf under den 10. April 1917 den britiske Regering den rigoristiske Bestemmelse, at alle Skibe kom-

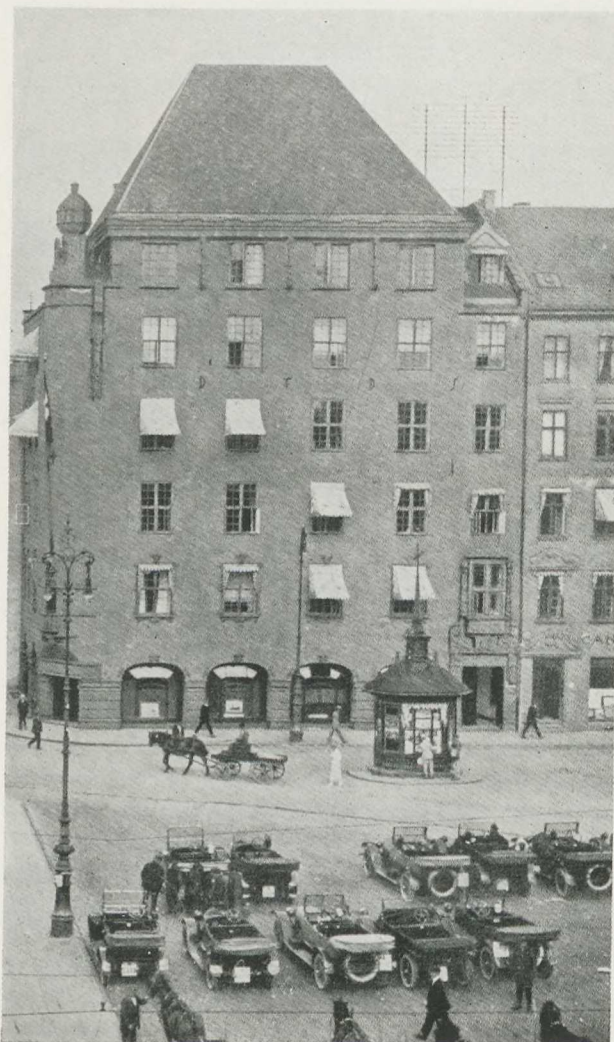


Danske Landbrugsprodukter i Grimsby.

mende vest fra kun maatte medbringe Ladning til det Land, hvis Flag de førte. Selskabet havde saaledes, som det tidligere er beskrevet, fra sine første Dage bestræbt sig for at gjøre Kjøbenhavn til Centrum for Østersøens Handel, og mange af dets Linier berørte paa deres Vej til Kjøbenhavn andre skandinaviske Havne, hvortil Skibene medførte Gods. For hele denne Trafik blev der ved den engelske Regerings Bestemmelse ganske sat en Stopper, og Resultatet heraf føles den Dag i Dag og vil kunne føles langt ud i Fremtiden. Fra det Øjeblik denne Bestemmelse traadte i Kraft og til Krigens Slutning — og af andre Hensyn egentligt langt længere endnu — var »Det forenede Dampskibsselskab«s Skibe udelukket fra at medføre anden Last end netop den,



der var bestemt for Danmark. De Ruter, man med utrættelig Energi og til Tider med stor økonomisk Indsats havde oparbejdet gennem Aarene, blev paa engang lammede, og da Forholdene senere hen efter Krigens



Selskabets Bygning i Oslo.

Slutning atter trak sig i Lave, havde Begivenhedernes Udvikling i Mellemtiden bevirket, at Selskabet havde mistet det Forspring, det tidligere havde haft.

Slag i Slag fulgte nu Fordringerne fra engelsk og amerikansk Side om mægtige Tonnageydelser, hvor Selskabet maatte give sin store Andel, og Størrelsen af den Tonnage, som saaledes stod til dets Disposition til Bestridelsen af Ruterne blev dermed yderligere forringet, saaledes at Minesprængninger, Torpederinger og Tvangsydelser efterhaanden næsten halverede Selskabets disponible Flaade. Medens der saaledes fra de allieredes Side blev udstedt flere og flere Restriktioner for den neutrale Skibsfart, lagdes der ogsaa fra tysk Side — ikke alene ved

Krigsoperationerne og igennem dets Priseordning, men ogsaa ved dets Fordringer til den neutrale Skibsfart — store Hindringer i Vejen. Efter at Amerika i 1917 var indtraadt i Krigen tilbageholdt det i Eftersommeren 1917 alle Selskabets Skibe, som gik i regelmæssig Fart paa Stærterne, og fra det Øjeblik og indtil det i September Maaned 1918 lykkedes



den danske Delegation, som i Washington forhandlede med den amerikanske Regering om en Søfarts- og Handelsoverenskomst, at komme til et Resultat med denne, var Trafiken paa denne Selskabets vigtigste Stykgods-Rute — New York—Kjøbenhavn — i Virkeligheden standset. Naar undtages et enkelt Skib, som fik Lov at udføre nogle faa Rejser, var tre af Passagerskibene tilbageholdt i New York fra Efteraaret 1917 til henimod Krigens Slutning.

* * *

Det vilde føre for vidt — Punkt for Punkt — at gengive Situationernes Vekslen under Krigen, men en kortere Omtale af de enkelte Ruter vil dog bibringe nogen Forstaaelse af, hvorledes man jævnlig maatte ændre sine Dispositioner, og først i Løbet af 1920 kan det siges, at Situationen i nogen Grad havde afklaret sig, og at normale Tilstande var ved at indtræde.

Den direkte Fart Esbjerg—Parkeston maatte allerede d. 12. August 1914 indstilles paa Grund af Minefaren i Nordsøen og blev ikke genoptaget, før dette Farvand efter Krigens Ophør var blevet rensat for Miner, og Esbjerg, som indtil da havde været Danmarks store Eksporthavn, maatte under hele Krigen se Eksporten gaa dets Dør forbi. Hovedudførselen fandt Sted fra Kjøbenhavn, Odense, Aarhus og Aalborg, og Bestemmelsesstederne i England ændredes, eftersom Forholdene krævede det, fra Havn til Havn. Snart anløb man Østkysthavne, snart blev Skibene dirigeret til Manchester og Liverpool, hvorpaa Ruterne atter blev forlagt tilbage til Østkystbyerne. Under Krigens videre Forløb, og særlig da man var kommet ind i Undervandskrigs-Facens uhyggeligste Form, foregik hele Eksportfarten i Konvojer eskorteret af de Allieredes Krigsskibe fra Bergen til Øerne nordenfor Skotland og derfra ned langs den engelske Kyst, og det vil heraf let ses, at der af de oprindelige Eksportruter — da Krigen endelig sluttede — ikke var meget til overs. Endda skal hertil bemærkes, at dette var den Del af Selskabets Ruter, som under hele Krigens Forløb blev holdt i Gang i det største Omfang bl. a. af den Grund, at det var denne Fart, de Allierede selv var stærkest interesserede i. Imidlertid var det kun takket



være et fortrinligt Specielmateriel og paa Basis af en udpræget Pligtfølelse hos Selskabet og hos Skibenes Besætninger, at det lykkedes at holde denne for Danmark, særlig under Krigen, saa umaadelig vigtige Trafik i Gang. Ved en utrættelig Energi og under Opofrelse af Menneskeliv og Materiel blev Landbrugseksporten paa Trods af alle de Forhold, som Krigsbegivenhederne medførte, næsten uafbrudt opretholdt



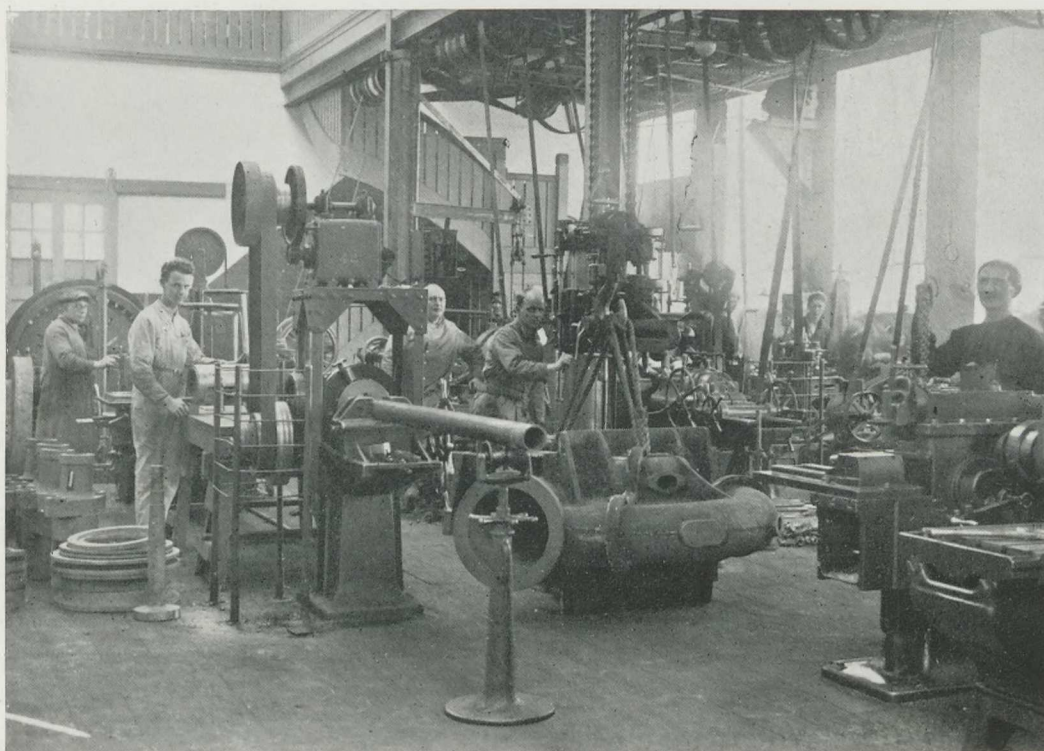
Selskabets Maskinværksteder.

under hele Krigen, og den Betydning, der ligger i, at Landbrugseksporten fra hele Landet er samlet paa een Haand, kan vanskeligt belyses bedre, end ved hvad der foregik i de Aar, da den danske Landbrugseksport saa godt som udelukkende under »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Auspicier førtes over Nordsøen.

For Selskabets øvrige Ruters Vedkommende er Linierne i Virkeligheden hurtigt trukket op, idet al Rutefart efterhaanden som Krigen skred frem praktisk talt gik i Staa. Inden Amerikas Indtræden i Krigen blev de oversøiske Ruter — og deriblandt ogsaa den i 1914 aabnede



regelmæssige Linie fra Brasilien til Danmark — drevet med økonomisk godt Udbytte, om end Formen hvorunder Farten blev vedligeholdt maatte siges at være baade farefuld og usikker; de tidligere nævnte strenge Regler som dikteredes af de krigsførende Magter i Forbindelse med den væsentlige Tonnage, som Selskabet maatte afgive baade til de Allieredes Transporter og til Danmarks Tilførsler af Korn



Fra Maskinværkstederne.

og Foderstoffer og Kul under Fragtnævnets Ægide, bevirkede imidlertid, at Rutefartspræget ogsaa her i Krigens Løb forsvandt.

For Selskabets europæiske Trafik blev det af skæbnesvanger Betydning, da den store Kunde imod Øst, Rusland, straks ved Fredsbruddet blev afspærret fra Vesteuropa. Som det vil være forstaaet af Beskrivelsen af Selskabets Historie, endte efterhaanden en meget væsentlig Del af de europæiske Ruter i de forskellige russiske Østersøhavne, hvorfra Skibene igen vendte tilbage til deres Udgangspunkter, enten disse nu var i Levanten, i Middelhavet, England, Frankrig, Belgien eller Dan-



Selskabets Smedie (Islandspladsen).

mark. Alle disse Linier blev d. 1. August 1914 udvisket af Verdenskortet, og da de efter Krigens Slutning igen skulde trækkes op, havde meget ændret sig inden for den tidligere russiske Kæmpes Grænser.

Indtil det Øjeblik, da Tyskland erklærede den uindskrænkede Undervandskrig, havde det i alt væsentligt været Selskabet muligt at opretholde sine Ruter paa Middelhavet, Frankrig og England — omend under nye Former — hvorimod Antwerpen jo allerede ved Krigens Begyndelse blev udelukket — men fra Begyndelsen af 1917 maatte ogsaa disse ophøre. En Undtagelse dannede Middelhavsfarten, hvor man med Maaneders Mellemrum ekspederede en enkelt Damper, som imidlertid for at gaa klar af Farezonerne fra Gibraltar maatte sætte Kursen ud til midt i Atlanterhavet og derfra Nord om Færøerne til Danmark.

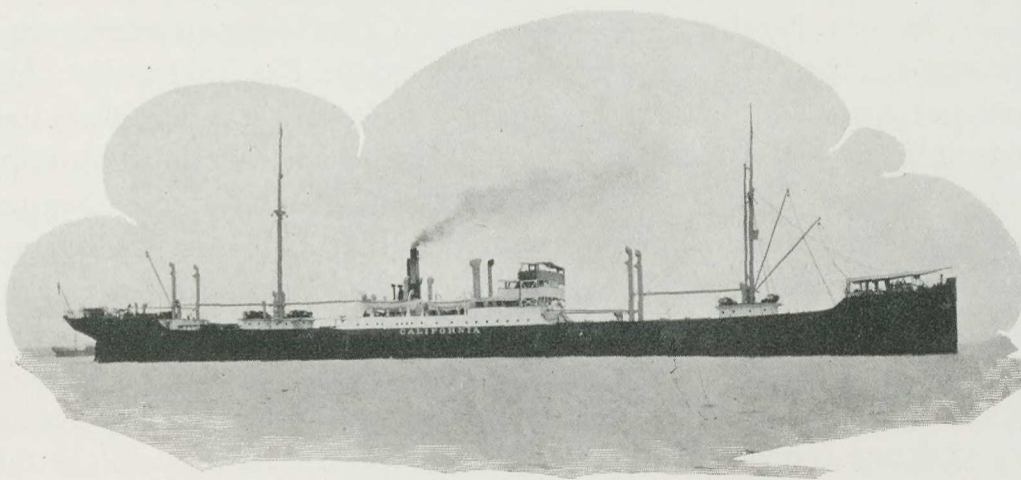
Selskabets skandinaviske Ruter kunde i Krigens første Aar opretholdes i næsten uforandret Form, men ved de engelske Bunkerkulbestemmelser blev ogsaa de vitalt berørt, og den Form, hvorunder de



i de sidste Aar gennemførtes, var kun en Skygge af deres oprindelige Skikkelse.

Farten paa Island og Færøerne kom, til Trods for at man skulde mene, at denne Trafik var de krigsførende Magter uvedkommende, til at lide under de samme Vanskeligheder som alle andre Ruter, og uden Hensyn til Liniernes specielle Karakter blev Baadene, der anvendtes her, underkastede samme Undersøgelse og Kontrol som en hvilken som helst Rute fra Udlandet til Danmark. Periodisk var Farten ganske indstillet, men straks ved Fredslutningen var det dog muligt at genoptage de gamle Forbindelser.

Den eneste Del af Selskabets Rutenet, som forblev næsten helt ubørt af Krigsbegivenhederne, var den indenlandske. Efterhaanden som Danmarks Tilførsler svigtede mere og mere, blev Driften tilsvarende urentabel, da alt Omladningsgods til danske Havne efterhaanden svandt ind, og til Trods for at Udgifterne samtidigt steg svimlende, og det økonomiske Resultat daglig forringedes, ventede man dog — som et nationalt Offer — til ind i 1917 med at forhøje Godstaksterne. Desuagtet gav Driften vedblivende Underskud, men Selskabet vilde ved selv at bære Tabet vise, at det ogsaa paa dette Punkt var sig sine nationale Forpligtelser fuldt bevidst.



M/S »California«.



Passagerkontor i Warschau.

Krigens stadige Fortsættelse og de Forhold, som Formen for Krigsførelsen forårsagede, bevirkede, at Landets Tilførsler efterhaanden vanskeliggjordes mere og mere, samtidig med at Fragtniveauet, og dermed Transportomkostningerne, viste en bestandig stigende Tendens. Paa et ret tidligt Tidspunkt af Krigen indlededes der derfor fra Regeringens Side Forhandlinger med Skibsfarten dels om tvungne Tilførsler, dels om Reduktion af Fragtraterne. Resultatet af disse langvarige Forhandlinger blev Loven om Oprettelsen af Fragtnævnet (12. Maj 1916), hvis Opgave i første Række skulde være dels at sikre Landets Tilførsler i tilstrækkelig Mængde, dels at begrænse Udgifterne derved. Som en frivillig Ydelse indgik Repræsentanterne for Skibsfarten paa for 1916 at yde et kontant Bidrag til Statskassen paa Kr. 11.040.000.—. Oprindeligt var det Hensigten, at denne Lov og denne Ydelse efter det første Aars Forløb skulde forlænges, men Erklæringen om den uindskrænkede Undervandskrigs Begyndelse fra 1. Februar 1917 bevirkede en ny Lov af 1. Marts 1917,



hvorved det kontante Bidrag for Februar og fremtidigt bortfaldt, og Fragtnævnets Opgave og Virkemaade samtidigt ændredes noget.

Fragtnævnets Opgave indtil d. 1. Februar 1917 havde som nævnt bl. a. været at sikre Landets nødvendigste Tilførsler og holde Udgifterne ved Transporten deraf nede. I første Række gav dette sig Udslag ved, at Fragtnævnet tilvejebragte den nødvendige Tonnage for Kultilførslerne, og alene i Fragtreduktioner for Kul hjemført til Kommunerne samt til privat Forbrug udbetaltes der i denne Periode over fire Millioner Kroner, som igen af Fragtnævnet paalignedes de enkelte Rederier, og hvoraf Selskabet — som bar ca. $\frac{1}{5}$ af Fragtnævnets Byrder — maatte udrede sin store Andel. Den anden vigtige Del af Landets Tilførsler, nemlig Forsyningen af Brødkorn, havde Fragtnævnet, da Undervandskrigen for Alvor begyndte, været i Forbindelse med Regeringen om. Krigens nye Fase standsede imidlertid Forhandlingerne, og man fik nok at gøre med udadtil at ordne sig. Virkningen af Tysklands Farezonedeklaration var jo nemlig som nævnt bl. a. Englands Krav til de neutrale Stater om Tonnageydelse til Gengæld for Kultilførsler, og for Danmarks Vedkommende resulterede dette i en Overenskomst af den 20. Juni 1917 mellem Nævnet og den engelske Regering, hvorefter der fra dansk Side paa nærmere aftalte Befragtningsvilkaar stilledes 200.000 Tons D. W. til Disposition, medens der, som en Kontraydelse fra engelsk Side, gaves Danmark Ret til — imod Betaling — at aftage indtil 100.000 Tons Kul maanedligt. De saaledes tilvejebragte Kul blev under Fragtnævnets Ledelse hjemtagne til Maximalfragter, og Differencen mellem disse og de Tidsbefragtningsrater, som Fragtnævnet betalte de enkelte Rederier, blev atter, efter Fordelingsprocenter, paalignet de respektive Selskaber.

Med Amerikas Indtræden i Krigen blev Situationen yderligere kompliceret for den neutrale Skibsfart og gav sig for Danmarks Vedkommende Udslag i den tidligere omtalte Standsning i de oversøiske Tilførsler. Samtidigt stilledes der fra Amerikas Side allehaande Fordringer for overhovedet at faa Bunkerkul til danske Skibe, og først efter langvarige Forhandlinger i Washington lykkedes det den danske Delegation, som for Skibsfartens Vedkommende lededes af Direktørerne A. O.



Andersen og Reinhard, at komme til en Overenskomst, som sikrede Landet dets Tilførsler, men rigtig nok imod at afgive 460.000 Tons d. w. af Landets 810.000 Tons store Handelsflaade til de Allierede.

Endda havde man samtidigt maattet forhandle sig frem med Tyskland,



Spisesalonen i »Frederik VIII«.

som ganske naturligt i egen Interesse gjorde, hvad det kunde for at hindre en saadan Tonnageydelse.

Da Tilførslerne nu endelig i September 1918 begyndte at komme i Gang, var alle Beholdninger herhjemme ganske udtømte og Efterspørgselen derfor stor. Forinden Farten genoptoges, blev der derfor af Fragtnævnet fastsat visse Maximalfragter ikke alene for Tilførslen af Gødningss og Foderstoffer men ogsaa for snart sagt alle Stykgodsarter. Den meget væsentlige Indtægtsreduktion, som laa heri maatte naturligvis i første Række falde paa »Det forenede Dampskibsselskab«, som havde de fleste Stykgodsruiter i sin Haand, og uden at kunne udtrykke det i



Tal, bragte Selskabet her, foruden alle andre Afgifter, et meget betydeligt økonomisk Offer.

Krigen ophørte vel i Efteraaret 1918, men først henimod Udgangen af 1920 var alle de Skibsfarten udefra som indefra paahvilende Forplig-



Lukket Promenadedæk paa S/S »Frederik VIII«.

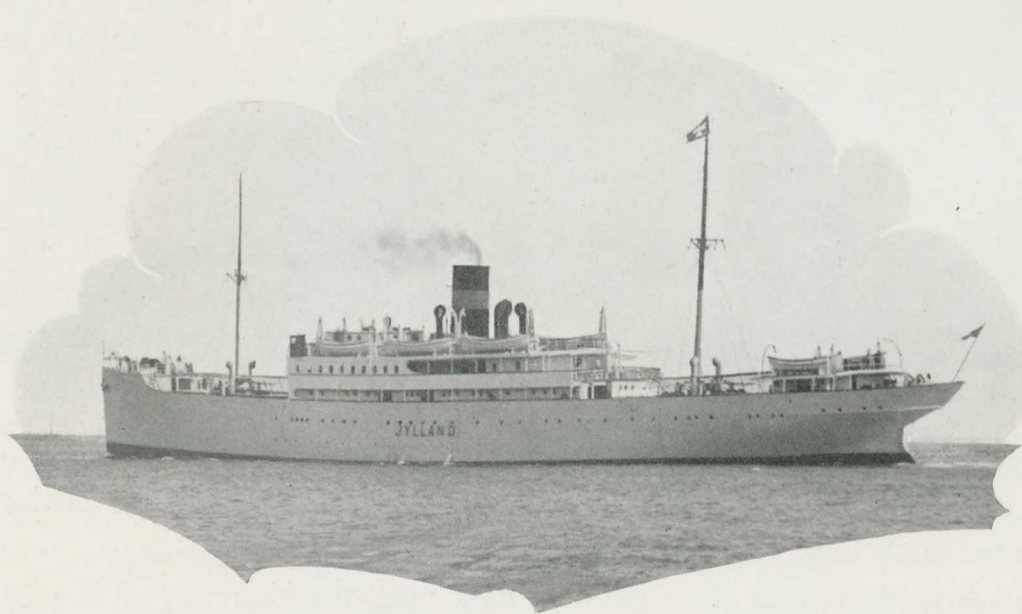
telser afviklede, og i Perioden fra Fragnævnet traadte i Virksomhed til Slutningen af 1920, havde »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Ydelser under forskellige Former andraget:

Som Bidrag til Fragnævnets Virksomhed	
i Perioden 1916—1920 ialt.....	Kr. 14.535.111,22
I Skatter til den danske Stat og Kommune	
1916—1920	» 56.370.761,13
Ialt ...	Kr. 70.905.872,35

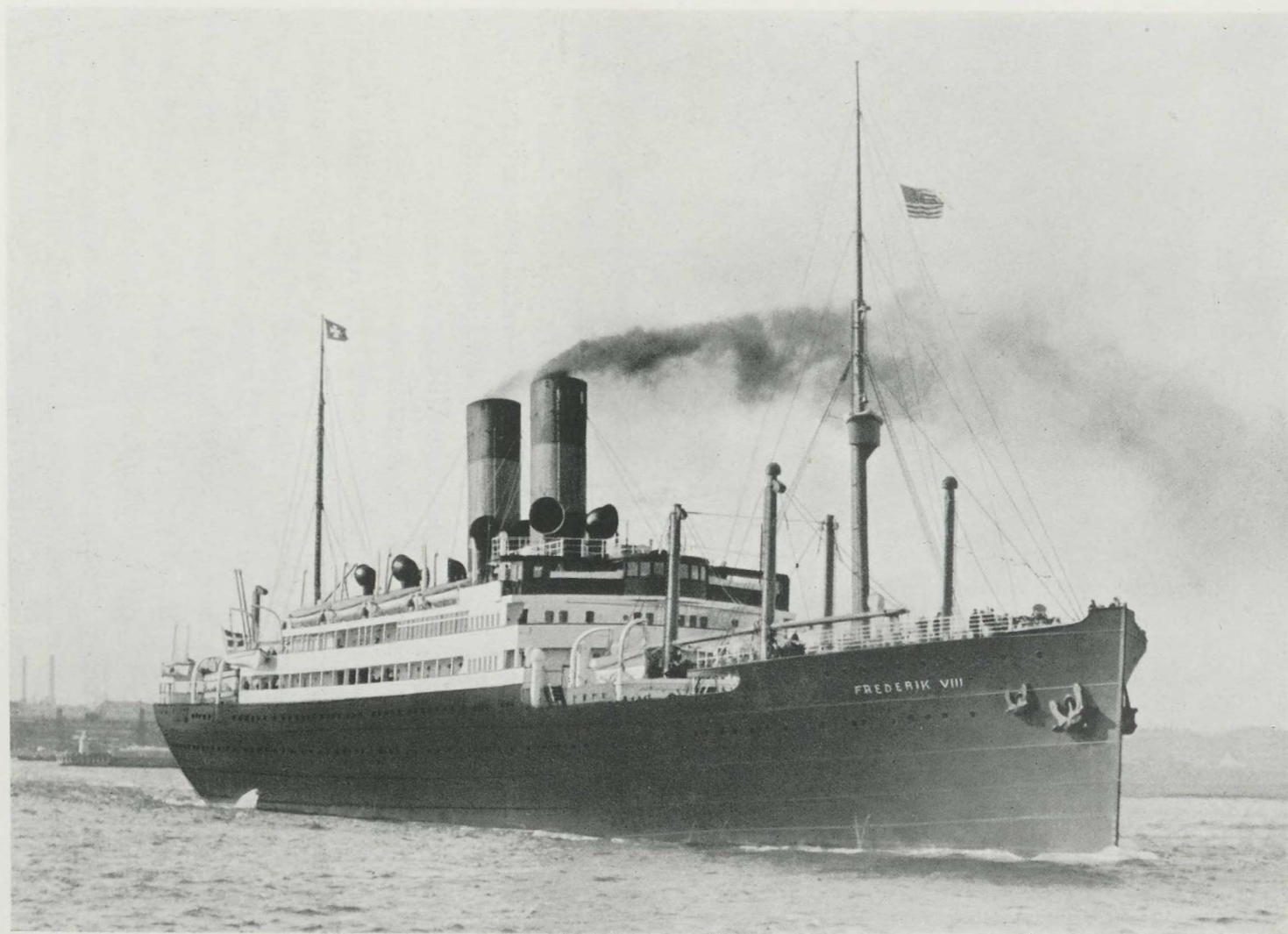
Fordelt over Hvert enkelt Aar giver dette en gennemsnitlig Ydelse til det danske Samfund paa over fjorten Millioner Kroner aarligt!



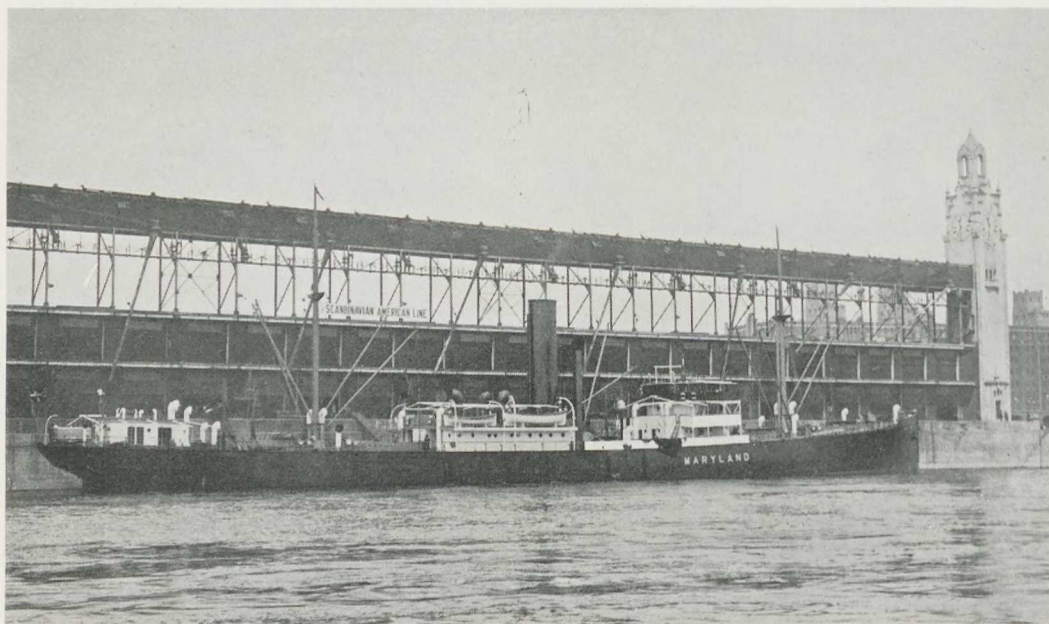
Foruden disse direkte økonomiske Ydelser maatte Selskabet til Anvendelse for Fragtnævnets Transporter afgive gennemsnitlig 19 Skibe aarligt fra Midten af 1917 til Fragtnævnets Ophør ved Udgangen af 1920. Til Brug for den britiske Regering afgaves som et Led i den Tvangsydelse, der var nødvendig for at sikre Landets Tilførsler, gennemsnitlig 11 Skibe aarligt i Perioden 1917—1919 inklusive, til Brug for den amerikanske Regering 3 Skibe og endelig maatte der efter de Allieredes Ønske til den belgiske Hjælpekomite afgives 3 meget store Skibe. Med andre Ord, af den af Torpederinger og Minesprængninger i Forvejen stærkt reducerede Flaade afgav Selskabet over den væsentligste Del af Perioden 1917—1920 ialt 36 Skibe, hvilket vil sige henved Halvdelen af de Skibe, man overhovedet efterhaanden ejede.



M/S »Jylland«.



S/S »Frederik VIII«.



S/S »Maryland« ved Selskabets Dokanlæg i Montreal.



f alt, hvad der er forud beskrevet, vil det forstaaes, at Resultatet af Krigen for Selskabets Ruters og Materiels Vedkommende havde været en Lemlæstelse, og med Begyndelsen af 1921, — paa hvilket Tidspunkt alle Krigstidens Restriktioner først definitivt var ophørt — stod man derfor overfor det Problem at skulle bygge alt op, om ikke helt fra Bunden saa dog under vidt forskellige handelspolitiske Vilkaar og under ganske andre nationale Strømninger og sociale Forudsætninger end før Verdenskrigen. Selskabets Flaade, som før August 1914 havde talt 122 Skibe med en Brutto-Tonnage paa 182.049 Tons, var, da Krigsoperationerne var indstillet, forringet til 94 Skibe med 156.600 Brutto Register Tons. Hertil kom imidlertid de ved Købet af Dampskibsselskabet »Gorm« i 1920 overtagne 14 Skibe og »Dansk-Russisk Dampskibsselskab«s 6 Skibe med en samlet Brutto Register Tonnage af 37.913 Tons, foruden at man havde opkøbt Aktiemajoriteten i Dampskibsselskabet »Viking«, som disponerede over fem Skibe med 8.128 Brutto Register Tons. Den Genopbygning, man nu stod overfor, skulde imidlertid komme til at foregaa under de vanskeligst mulige Forhold, idet Fragtmarkedet alle-



rede i Slutningen af 1920 bogstaveligt brød sammen og i de efterfølgende Aar fortsatte sin nedadgaaende Bevægelse. I Foraaret 1921 traadte Direktør *Cold* tilbage fra Stillingen som adm. Direktør, medens Direktør *N. Høst* samtidig forlod Selskabet; Direktør *C. M. T. Cold* afløstes af Direktørerne *A. O. Andersen* og *Kay Reinhard*, som med Overtagelsen af Dampskibsselskabet »Gorm« og »Dansk-russisk Dampskibsselskab« var indtraadt i »Det forenede Dampskibs-Selskab«. I Efteraaret 1922 afløstes Admiral *A. de Richelieu* som Formand for Bestyrelsen af Bankdirektør *C. C. Clausen*, medens Direktør *Reinhard* i 1925 udtraadte af Direktionen, hvorefter Direktør *A. O. Andersen* alene er Selskabets administrerende Direktør, med Direktør *J. Kørbing*, som i 1921 indtraadte i Selskabet, som teknisk Leder og *A. Høhne* som Underdirektør. Bestyrelsen bestaar foruden af Direktør *C. C. Clausen* som Formand og Kammeradvokat, Højesteretssagfører *Vagn Agesen* som Næstformand, af Generalkonsul *F. Norstrand*, Direktør *P. C. Poulsen*, Professor, Dr. jur. *C. Torp* og Kammerherre *J. C. Tuxen*.

Den Dag, da Selskabet atter havde hele sin Flaade til egen fri Raadighed og skulde begynde Genopbygningen, fremtraadte Verdenskortet i ganske andre Farver og med Grænser, der var vidt forskellige fra de, vi kendte ved Selskabets Begyndelse. Først og fremmest var Danmarks eget Landomraade forøget ved den nye Grænselinie: Krusaa—Tønder, og Havnebyer som Haderslev, Aabenraa og Sønderborg var atter blevet danske Østersøhavne, men i alle de andre Lande, som havde Forbindelse med Østersøen — Sverige ene undtaget — var der sket Forskydninger af endnu langt større handelspolitisk Betydning. Finland var blevet en selvstændig Republik, Polen var genopstaaet og med det Fristaden Danzig, og af de tidligere russiske Østersøprovinser var dannet Republikerne Litauen, Letland og Estland. Af gamle russiske Østersøhavne var altsaa kun det tidligere St. Petersburg under Navnet Leningrad nu tilbage som eneste Port imod Nordvest for det nye Sovjetrusland. Selskabets store Hovedendestation i Østersøen var med andre Ord skilt ud i mange mindre Dele uden det tidligere Czarriges Købeevne og Eksportoverflod. Østersøen maatte man derfor regne med under helt andre Former og Vilkaar end tidligere, og nye Veje og nye Maal maatte søges



for det tabte, altsammen under de slettest tænkelige Forudsætninger Verden over. De kommende Aar maatte derfor givet blive en Prøvelsens Tid for Selskabet, hvor kun Troen og Haabet paa Fremtiden og Bevidstheden om Selskabets fortræffelig indarbejdede Organisation, var i Stand til at holde den Energi vedlige, som til Overflod var nødvendig for at føre Selskabet ind paa Baner, som kunde give det Erstatning for, hvad det havde mistet.

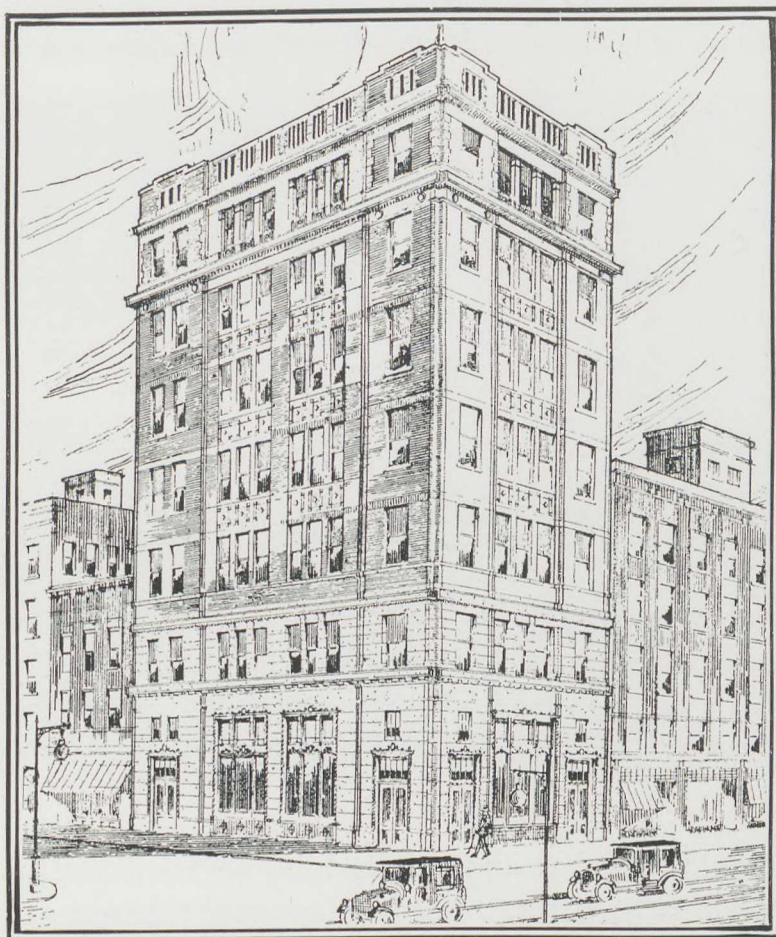
* * *

Østersøen var — som nævnt — det Felt, hvor Forholdene for Selskabets Vedkommende havde ændret sig mest, og det var en Dyd af Nødvendighed, at man til at begynde med maatte gaa frem med den største Varsomhed ved Tilrettelæggelsen af sine Dispositioner. De Erfaringer, man igennem et halvt Aarhundrede havde gjort, var efter Omvæltningernes Tid ikke længere til at bygge paa, og man forstod, at det vilde tage lang Tid, inden man igen havde fast Bund under Fødderne. Med Krigen var kommet en Afbrydelse af Selskabets Forbindelse med Leningrad, Reval, Riga og Libau, og nu da Baandene igen skulde knyttes, mødte man paa næsten alle de nævnte Ruter, som i modsat Retning var endt i England, Antwerpen, Frankrig og Middelhavet, en vedholdende Konkurrence, eller Forhindringer, der umuliggjorde Genoptagelsen af de gamle Ruter. Den med Krigen — og efter Krigen — følgende Masseproduktion af Tonnage, som bevirkede, at Verdenstonnagen langt oversteg, hvad den tidligere havde beløbet sig til, kaldte overalt fremmede Rederier frem, som nu vilde gøre Forsøg paa at etablere nye Ruter — desværre ofte i »Det forenede Dampskibs-Selskab«s gamle Virkefelter. Samtidigt hermed var Produktionsevnen i de nye Randstater ringe og Købeevnen tilsvarende daarlig, saaledes at de ydre Betingelser for Genoptagelsen af Farten var saa daarlige som vel muligt.

For imidlertid at kunne paavise, hvorledes det hele gradvis kom i Gang igen, vil det være mest hensigtsmæssigt at omtale Ruterne enkeltvis.

Selskabets Fart paa Middelhavslandene havde før Krigen som Regel været opretholdt paa den Maade, at Skibene kommende fra Østersøen fortsatte Rejsen til Antwerpen, hvor de indtog Hovedparten af deres


 Last til nordafrikanske, italienske, sydfranske og spanske Pladser. Fra alle disse Havne lastede Skibene, ligesom fra Levanten, hjem til Kjøbenhavn tillige anløbende Lissabon og til Tider Oporto paa Vejen. Efter Losningen af den til Danmark bestemte Last i Kjøbenhavn fortsattes



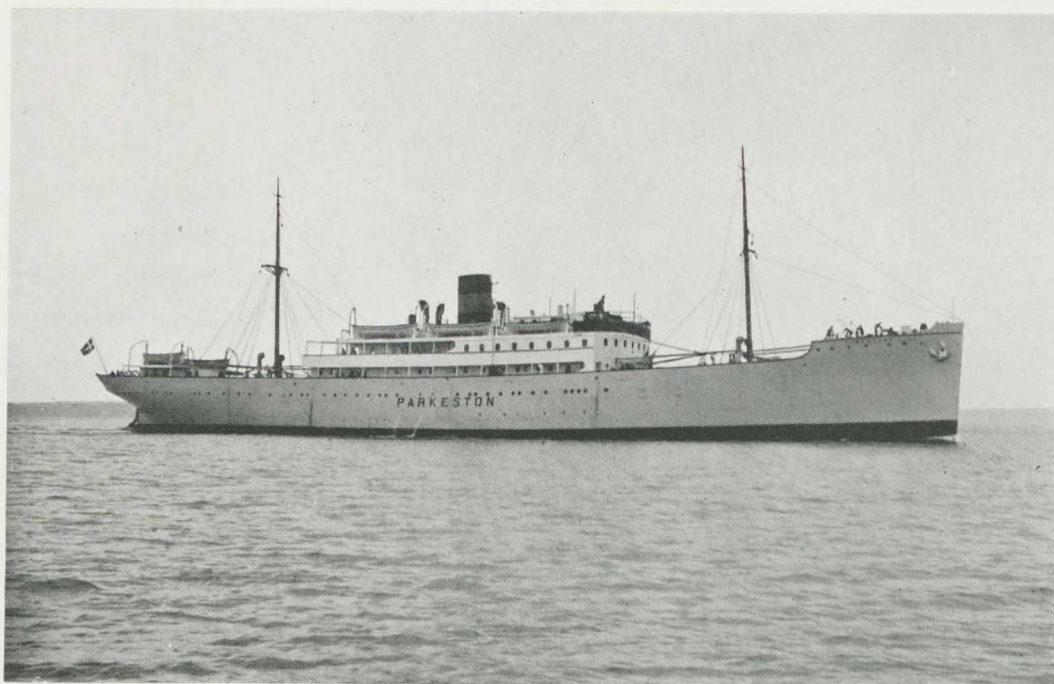
Skandinavien Amerika Liniens Bygning i New York.

Rejsen op i Østersøen, i Sæsonen til Leningrad, derefter til Reval, eventuel Baltischport, eller anden russisk Østersøhavn. Disse Ruter viste det sig efter Krigens Afslutning ganske umuligt at genoptage i deres oprindelige Form, og først efter et overordentligt energisk Arbejde, lykkedes det Selskabet fra Begyndelsen af 1921 igen at komme ind paa den gamle Rute fra Antwerpen til Middelhavet. Siden dette Tidspunkt



har Skibene da hjemgaaende lastet fra de allerede nævnte Pladser i Middelhavet og Portugal til København, og derfra er de, da der ikke fandtes en Basis for en Fortsættelse af Ruten til Østersøen, igen returneret til Middelhavet via Antwerpen.

Ruten fra Manchester—Liverpool og Swansea, der jo, som allerede tidligere nævnt, ikke altid var blevet drevet med Selskabets egne Skibe,



M/S »Parkeston«.

fik efter Fredsslutningen en afgjort Betydning for Importen til Danmark, og Selskabet indsatte derfor allerede i Januar 1919 en meget betydelig Tonnage i denne Rute, idet Skibene, foruden at de bragte betydelige Varemængder til København og de vigtigste danske Provinshavne, fortsatte Rejsen til Danzig—Libau, senere til Danzig og Stettin, paa hvilken sidste Plads Selskabet nu forsøger at oparbejde den meget betydelige Trafik, det havde før Krigen.

Ruterne paa Frankrig var før Krigen delt i to, nemlig: den ene som udgik fra Bordeaux og La Pallice og fortsatte til København og de russiske Østersøhavne, og den anden, som udgik fra de nord-



franske Havne Le Havre—Dunkerque ligeledes til København og de samme Østersøhavne. Begge disse Ruter endte i Sæsonen i Leningrad, og Skibene lastede dels derfra og dels fra Riga tilbage til Frankrig enten direkte eller via København. De særlige økonomiske og politiske Forhold forhindrede Genoptagelsen af disse Ruter i deres oprindelige Udstrækning, men Selskabet etablerede fra Juni 1919 en ny Rute fra de



Musiksalonen i M/S »Parkeston«.

fire franske Havne til København med senere Genoptagelse af regelmæssige Anløb af Danzig, Riga og Reval, hvorfra Skibene nu laster tilbage til Frankrig via København.

Antwerpen har — saaledes som det jo allerede af det hidtil skrevne vil være fremgaaet — stedse spillet en meget betydelig Rolle i Selskabets Historie, og foruden Ruten paa Middelhavet og Levanten opretholdt man før Krigen regelmæssig Forbindelse mellem Antwerpen og København—Aarhus—Königsberg—Libau—Riga—Reval og Leningrad. Som det tidligere er beskrevet blev al Fart paa Belgien naturligvis ved den første Krigserklæring i 1914 fuldstændigt standset; men til Trods for et



meget energisk Arbejde, som straks efter Krigen udførtes i Belgien, lykkedes det først i April 1919 at skabe en tilstrækkelig Basis for Genoptagelsen af en Rute fra Antwerpen til København. De særlige Forhold, som siden har raadet i Tyskland, bevirkede imidlertid, at de meget betydelige Jernpartier, der tidligere med Jernbane sendtes fra de nordfranske, luxembourgske og belgiske Distrikter til Danmark, efter Produktionens Genoptagelse er blevet dirigeret over Antwerpen, hvorfra de i Juli 1919 kom til at danne Basis for Oprettelsen af en regelmæssig Rute fra Antwerpen til de vigtigste danske Provinshavne, saasom Aarhus—Aalborg—Randers—Vejle—Fredericia—Kolding—Odense—Midelfart etc., oprindelig tillige med Anløb af Østersøhavne og senere indskrænkende sig til at omfatte danske Havne alene.

Selskabets Ruter paa Vestnorge, Gøteborg og Oslo, som under Krigen opretholdtes under meget indskrænkede Former, kunde fra Januar 1919 udvides igen, saaledes at det gamle Anløb af Stettin blev genoptaget. I Oktober 1919 genaabnede Selskabet sin Rute fra København til Danzig; denne Gang med en hurtiggaaende Passagerbaad, og da denne Rute senere yderligere udvidedes ved Indsættelse af mere Tonnage, har der siden — foruden med de syd og vest fra kommende Lastbaade — været en hurtig Forbindelse direkte fra København til Danzig, som med Polens Opstaaen som selvstændig Stat har faaet voksende Betydning i Østersøen.

De øvrige lokale Ruter fra København til de tidligere russiske Østersøhavne blev genoptaget paa den Maade, at man i Juli 1920 paa Riga paabegyndte regelmæssig Forbindelse, som opretholdtes ugentligt, medens man i September 1920 genoptog den gamle Fart fra København til Libau. De første Anløb af Reval blev foretaget i September 1920, men denne Rute har aldrig — hverken før eller efter Krigen — dannet tilstrækkelig Basis for en selvstændig Fart.

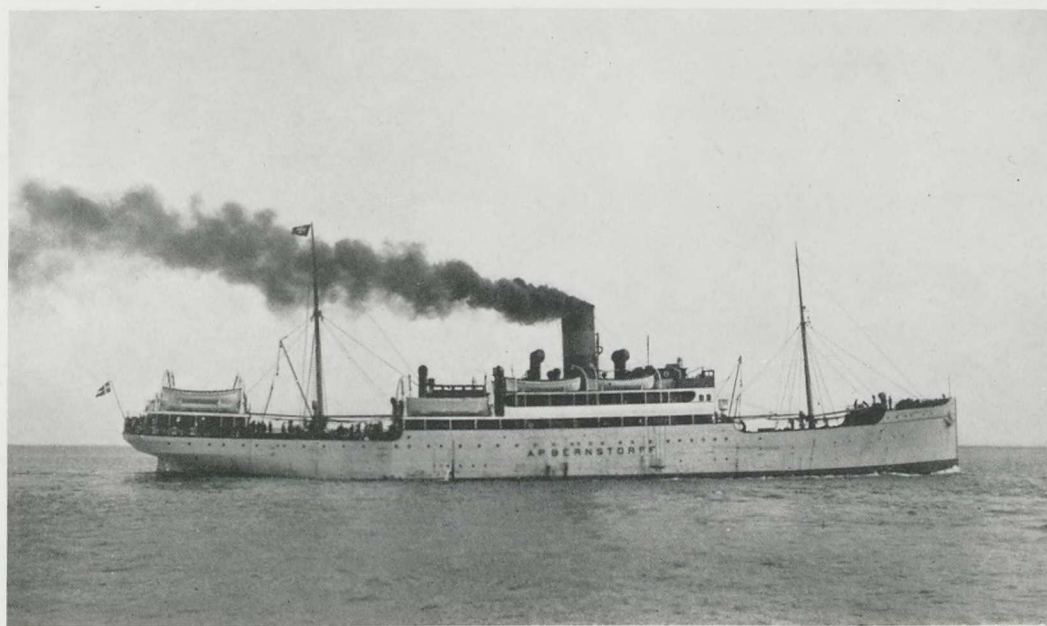
Efter Forhandlinger med Sovjetrusland lykkedes det i Foraaret 1925 at komme til en Overenskomst, hvorefter der blev tilvejebragt en Genoptagelse af Farten fra København til Leningrad. Det vil forstaas, at denne nu for Selskabet kun er en ringe Del af, hvad den var før Krigen, men man har ved paa Ruten at indsætte Kølebaade, som fra Leningrad



er i Stand til at medtage Smør og andre let fordærvelige Varer, gjort sit til igen at trække disse Forsendelser, som tidligere havde saa stor Betydning, over Kjøbenhavn.

* * *

Som det jo er almindelig bekendt, udgør den danske Landbrugseksport en meget væsentlig Del af hele Landets Udførsel og er vel nok i



S/S »A. P. Bernstorff«.

det hele taget den Part deraf, som bærer det mest nationale Stempel. Det er vist, hvorledes Selskabet kort efter Esbjerg Havns Aabning traadte ind i Landbrugseksporten som et medvirkende Led i det hele, og hvorledes det efterhaanden, som Forholdene krævede det, tilpassede sin Tonnage og sine Ruter efter Tidens Krav. Da hele Landbrugspolitikken ændredes fra Fedning af Kvæg med Udførsel for Øje til Produktion af Smør, Æg og Flæsk, og det var en Kendsgerning, at det var ad denne Vej, man vilde gaa i Fremtiden, stod det ogsaa Selskabet klart, at det maatte foretage en tilsvarende Afpasning af sit Materiel. Kreaturbaadene udrangeredes derfor fra denne Fart eller ombyggedes med Transporten af Landbrugsprodukter for Øje, og nye tidssvarende Baade indsattes i



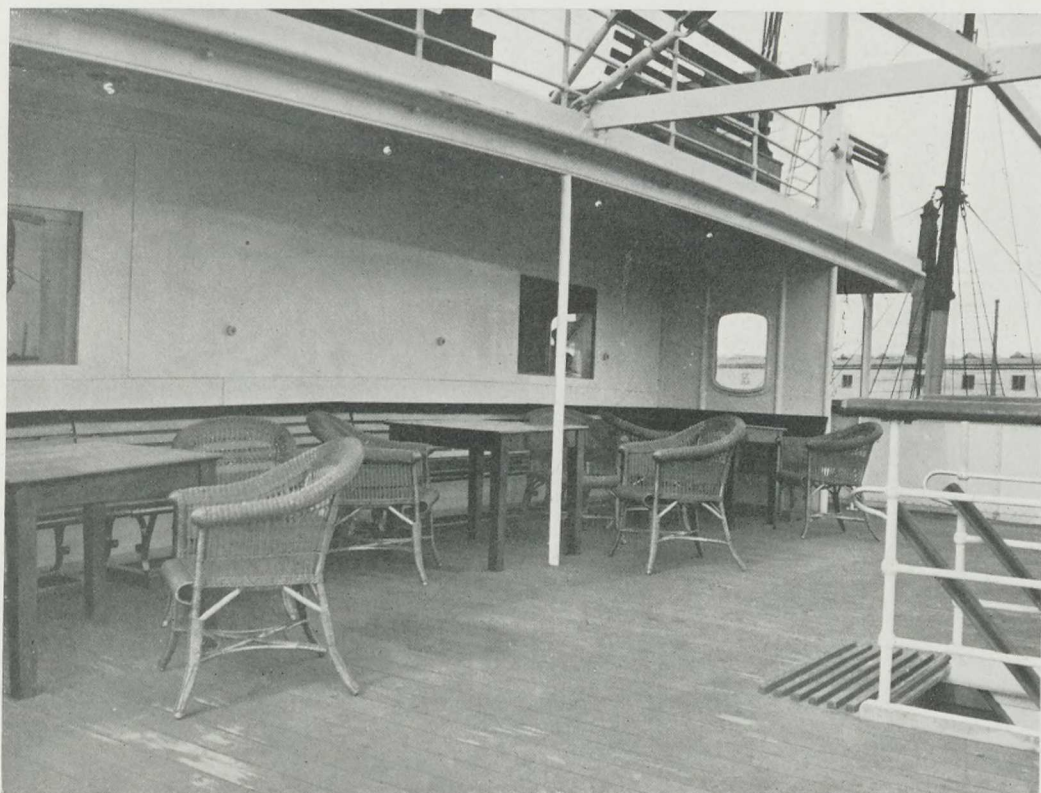
Eksportfarten. For at bidrage til at de danske Varer fremkom paa det engelske Marked i den bedst mulige Tilstand, anskaffede Selskabet allerede i Midten af Halvfemserne sine første Kølebaade, og fra dette Tidspunkt er der foregaaet en systematisk Forbedring af alt det i Eksportfarten anvendte Materiel, saaledes at alle i denne Fart anvendte Skibe nu er forsynet med Køleanlæg. Naar man derfor taler om »Det forenede Dampskibs-Selskab« som nationalt Foretagende, er det ofte netop i Forbindelse med dets Andel i den danske Landbrugseksport — og netop ud fra den samme Følelse har Selskabet til Stadighed sat en Ære i som sin Andel at yde det højeste for at hævde og højne den danske Eksports Standard uden smaaligt Hensyn til øjeblikkelige økonomiske Ofre. Resultatet heraf er blevet, at Selskabet i Dag raader over en Eksportflaade, hvis tekniske Ydeevne sikkert ikke har sin Lige nogetsteds, og hvormed det haaber ogsaa i Fremtiden at kunne yde sit Bidrag til Landbrugseksportens Fremgang, altsammen i Ønsket om det samme loyale Samarbejde med det danske Landbrugs førende Organisationer, som har kendetegnet Fortiden.

Det er i tidligere Kapitler omtalt, hvorledes Selskabet bl. a. under Krigen gjorde sit yderste for at opretholde den danske Landbrugseksport, og da Freden endelig kom, og Eksporten — som efterhaanden i Løbet af Krigsaarene var blevet mindre og mindre — atter begyndte at vokse, var man igen parat til at træde til i de gamle Spor.

Først og fremmest maatte Skibene imidlertid ind paa de gamle Ruter, og hertil gik der — som en Følge af, at Nordsøen under Krigen var blevet fyldt med Miner — en ret betydelig Tid. I Juli 1919 kom den første Rute fra Esbjerg til Grimsby i Gang, medens Esbjerg-Parkeston Ruten først kunde aabnes i Oktober samme Aar, og først i Februar 1920 var man saavidt med Oprensningsarbejdet i Nordsøen, at alle Ruterne paa det nærmeste havde indtaget deres gamle Skikkelse. Imidlertid havde Selskabet delvis som en Følge af Krigsforholdene, paa en enkelt Undtagelse nær, ikke forøget sin Eksportflaade med nogen Nybygning siden 1913, og denne talte d. 1. Januar 1921 ialt 19 Skibe paa ialt 17,400 Tons d. w. og med et samlet Lastrums Kapacitet paa 1,119,000 Kubikfod, hvoraf 529,000 Kubikfod var forsynet med Køleledninger; af disse



Skibe havde dog en Del naaet den Alder, at man, under Bevidstheden om sit Ansvar overfor Landbruget og sin Forpligtelse som nationalt Rederi, var klar over, at en gennemgribende Fornyelse var nødvendig. Under meget store økonomiske Ofre har Selskabet derfor i Løbet af de sidste fire Aar systematisk fornyet sin Eksportflaade, saaledes at denne i Dag præsenterer sig med 19 Skibe paa ialt 25,500 Tons d. w. med



Veranda paa M/s »Parkeston«s Promenadedæk.

et samlet Lastrum af 1,531,000 Kubikfod, hvoraf 838,000 Kubikfod er Kølerum; altsaa en Forøgelse i Løbet af de sidste faa Aar i almindeligt Lastrum paa 412,000 Kubikfod og af Kølerum paa 311,000 Kubikfod. Desforuden har Selskabet i samme Periode ladet yderligere tre Skibe indrette med Kølemaskiner, saaledes at de, naar Afløsning eller Forøgelse af Materiellet er nødvendig, kan indsættes paa Eksporttruterne. Af de i Øjeblikket i Fart værende 19 Eksportskibe er 7 Skibe bygget i Løbet af de sidste tre-fire Aar, medens tre er nye moderne hurtig-



gaaende Lastbaade oprindelig anvendt i andre Ruter, men nu fuldstændigt omdannede med Eksportfart for Øje. Ialt har man fra 1921 indtil Dato anvendt $15\frac{1}{2}$ Million Kroner til Nybygninger og Ombygninger til Eksportfarten. Disse Tal vil bedre end mange Ord være i Stand til at vidne om de Værdier, »Det forenede Dampskibs-Selskab« har anbragt i sin Eksportflaade, og vil klart vise, at det sætter en Ære i at kunne føre den danske Landbrugseksport over Nordsøen under Vilkaar, som ikke fra nogen anden Side tilnærmelsesvis kunde bydes saa gode.

Blandt de sidst tilkomne Skibe maa særlig omtales Motorskibene »Parkeston« og »Jylland«, byggede af A/s Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og afleveret i henholdsvis 1925 og 1926. Skibene maaler ca. 2800 Brutto Register Tons og har Lastrum paa ca. 86.000 Kubikfod, hvoraf ca. 49,000 Kubikfod er Kølerum. Begge er naturligvis fuldt moderne udstyret og har i deres Kamre hver Plads til ialt 124 første Kahyts Passagerer. Maskinerne er Burmeister & Wain's Dieselmotorer, som giver Skibene en Fart af ca. 16 Knob, hvilket har muliggjort Overfartstiden mellem Esbjerg og Parkeston nedsat til ca. 22 Timer, og Indsættelsen af dette Materiel i Ruten har saaledes væsentligt medvirket til at forkorte Varigheden af Danmarks Rejseforbindelse med England.

Jævnside med Udviklingen af Materiellet er gaaet en Udvikling i Eksportfartens Rutenet. Foruden de fra før Krigen kendte Ruter er der i Løbet af de sidste Aar tilkommet enkelte nye, samtidig med at andre Ruter er blevet stærkt udvidet. Farten fra danske Provinshavne (Odense, Aarhus, Aalborg) til Leith er blevet udstrakt til ugentlige Afgange, medens Forbindelsen tidligere kun var 14-daglig. I 1921 aabnedes en ugentlig Rute Esbjerg—London (Hays Wharf). Den 4. Marts 1922 paabegyndtes ugentlig Sejlads med et hurtiggaaende Passagerskib Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque—Esbjerg, hvormed man foruden at aabne en ny Eksportroute skaffede en ny hurtig Rejseforbindelse med Frankrig. Esbjerg—Grimsby Farten udvidedes i 1922 til 2 Gange ugentligt, og paa Anmodning af Eksportørerne genoptog man Frederikshavn—Newcastle Ruten; denne maatte imidlertid, da Resultatet langt fra svarede til Forventningerne, igen indstilles; paa samme Maade maatte



en anden ny Linie Esbjerg—Leith ogsaa indstilles, da der, da det kom til Stykket, ganske savnedes den nødvendige Tilslutning. Derimod genoptog man i 1923 den gamle Rute fra Malmø og Halmstad til England, idet man dog nu lader denne ende i Hull og ikke som tidligere i Grimsby.

Efter Anmodning fra de sjællandske Landbrugseksportører oprettedes der i Efteraaret 1924 en ny hurtig, direkte Rute fra Københavns igennem Kieler Kanalen til London. Selskabet har i denne Fart indsat to af dets bedste Kølebaade, som nu opretholder ugentlig Forbindelse med en samlet Overfartstid paa kun $2\frac{1}{2}$ Døgn. Endelig paabegyndte Selskabet, efter at M/s »Parkeston« i 1925 var overtaget, daglig Fart paa Ruten Esbjerg—Parkeston (Søndag undtaget), og i denne Rute er i det hele taget noget af Selskabets bedste Materiel indsat. Eksportfartens samlede Ruter vil findes opført andet Steds, men af hvad der allerede her er omtalt vil man forstaa, at Selskabet altid har stillet sig lydhør for Oprettelsen af nye Linier, og selvom man i flere Tilfælde paa Forhaand har haft Følelsen af, at den virkelige Basis for en ny Rute savnedes, har man dog ofte stillet sig imødekommende for at gøre et Forsøg.



Landsætning af Automobiler i Harwich.

De danske Eksportører har set fra et Rederistandpunkt den meget væsentlige Mangel, at der paa adskillige af disse ganske savnes Returlast, medens omvendt Hensynet til den danske Eksport kræver, at man altid — saavidt det overhovedet er muligt — maa være sikker paa



Interiør fra Skrivesalonen i S/S »Frederik VIII«.

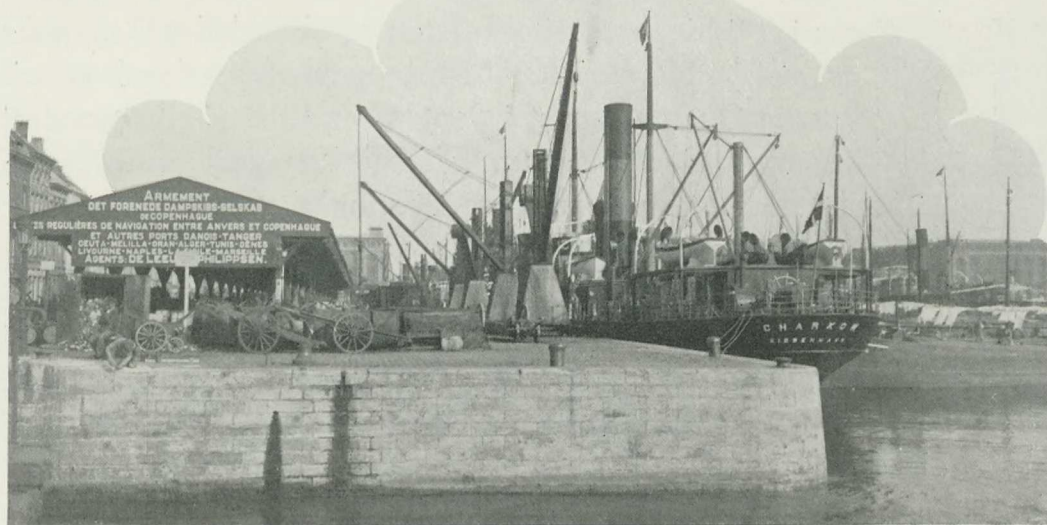
Dag for Dag at have den nødvendige Tonnage disponibel, saaledes at der ingen Risiko løbes for manglende Skibsrums til de let fordærlige Varer. Deraf følger, at man næsten altid maa løbe Ruterne med en i Virkeligheden for stor Tonnage, hvilket selvsagt betyder en stor økonomisk Byrde; saafremt Linierne blev betjent med Skibe uden Køleanlæg, vilde Sagen være lettere at løse for Selskabet, idet man da blot kunde tage Baade fra andre Ruter og indsætte i Farten, naar Nødvendigheden krævede det, men da Selskabet altid har fundet det en Pligt at sørge for, at Varerne kom frem i den bedst mulige Stand, har det ogsaa ment at maatte fastholde Kravet til sig selv om Specielbaade med Kølerum.

Til Belysning af Selskabets Andel i Transporten af Danmarks Landbrugseksport skal anføres nogle enkelte Tal fra spredte Aar. Det vil heraf ses, hvorledes Stigningen — jævnsides med Landbrugets egen Udvikling er foregaaet jævnt — med enkelte uvæsentlige Svingninger i de sidste Aar, indtil Kurven atter for 1926 er stigende.



	Smør	Æg	Kød og Flæsk
1885	18426 Tons	3656 Tons	1738 Tons
1892	36062 —	7834 —	32977 —
1900	63172 —	17516 —	60950 —
1914	84552 —	28749 —	152896 —
1921	61814 —	37434 —	81873 —
1922	77996 —	43146 —	107217 —
1923	92045 —	49057 —	161120 —
1924	85490 —	45640 —	185133 —
1925	81074 —	41610 —	165551 —

Ved udelukkende Anvendelse af Kølebaade i Eksportfarten er Selskabet som allerede nævnt gaaet til en betydelig Forøgelse af sine økonomiske Byrder, men under de talrige Arbejdsstandsninger, som har fundet Sted i de senere Aar, har det Gang paa Gang — under Skibenes Ophold i Havn med Last ombord — vist sig, hvor formaalstjenlig denne Foranstaltning alene af den Grund er. Den Udgift man her igennem har sat sig i, er da mangefold kommet det danske Landbrug til Gode, derved at det praktisk talt ikke — under noget Forhold — kendes at en Ladning letfordærvelige Varer er kommet frem i beskadiget Tilstand.



Selskabets Pakhus og Kaj i Antwerpen.



Passagerkontoret i New York.



Der er i et tidligere Kapitel berettet om, hvorledes Danmarks oversøiske Handel efter Afslutningen af den dansk-amerikanske Overenskomst i September 1918 var begyndt at komme i Gang igen umiddelbart før Vaabenstilstanden sluttedes. Der var paa dette Tidspunkt, efter at Tilførslerne i næsten et Aar havde været standset, en umaadelig Efterspørgsel i Danmark efter særlig oversøiske Varer, og »Det forenede Dampskibs-Selskab« satte derfor al den anvendelige Tonnage, det havde, ind paa at besætte Amerikaruterne. Da mange af de til denne Fart hørende Skibe imidlertid efter Overenskomsterne var bundet til Fart for Fragtnævnet og de udenlandske Regeringer, var det først et Par Aar efter Krigens Slutning, at man disponerede over al den Tonnage, som var nødvendig for at kunne optage alle Ruterne med Kraft.



Farten paa New York blev dog straks genoptaget i sin fulde Udstrækning, da Selskabet her havde hele sin Passagertonnage i Behold, og paa de gamle Ruter til Boston—Philadelphia og Baltimore kom man ogsaa hurtig i Gang igen. Men det var ikke Selskabet nok at blive staaende ved det gamle; adskillige nordamerikanske Havne var endnu ikke dækkede, og her maatte man handle, medens Tid var. Efter at have gjort enkelte Forsøg paa Besejlingen af Gulfen aabnede man, efter paa Stedet at have undersøgt Forholdene grundigt, i 1922 den gamle Rute paa New Orleans — som havde dannet Indledningen til Selskabets oversøiske Trafik — men nu under andre Former. Først og fremmest aabnedes eget Kontor i New Orleans, hvilket skulde tjene som Generalagentur for Gulfruten, men derefter optog man Nabobyen Galveston i Texas som Anløbsplads. Ned mod Galveston glider fra det amerikanske Kontinent en stadig Strøm af Oliekager og Bomuld, og Anløbet af denne Plads var derfor fuldt saa nødvendigt som Genoptagelsen af New Orleans Farten. I Nærheden af Galveston, men lidt nordligere ligger Byen Houston, som var uden direkte Adgang til Havet, indtil en Kanal for nogle Aar siden blev gravet, og saaledes muliggjorde det for selv meget store Skibe at gaa direkte op til Houston. Denne By er derefter blevet en farlig Konkurrent til Galveston og anløbes nu regelmæssigt af Selskabets Skibe. Fra disse Gulfhavne, hvorpaa Forbindelsen opretholdes hver fjortende Dag — til Tider endog hyppigere — fortsætter Skibene hjemover og anløber ofte paa Vejen Savannah i Georgia, hvor baade Oliekager, Harpiks og andet Stykgods kommer til Afskibning. Fra Danmark, og i det hele taget fra Skandinavien, findes der ikke væsentlig Eksport til denne Del af Nordamerika, og Skibene maa derfor ofte paa deres udgaaende Rejser søge ud i det aabne Marked, naar det ikke lykkes at skaffe dem danske Cementlaster eller skandinaviske Stenlaster til de forskellige vestindiske Øer.

I den tidligere nævnte Rute til Boston—Philadelphia og Baltimore er hyppigt Portland, Me., Newport News og Norfolk, Va., optaget som Anløbshavne paa de udgaaende Rejser, medens ogsaa Newport News og Norfolk anløbes for hjemgaaende. Hovedruten paa New York, som i alt væsentlig besørges af de hurtiggaaende Passagerskibe, bliver ofte



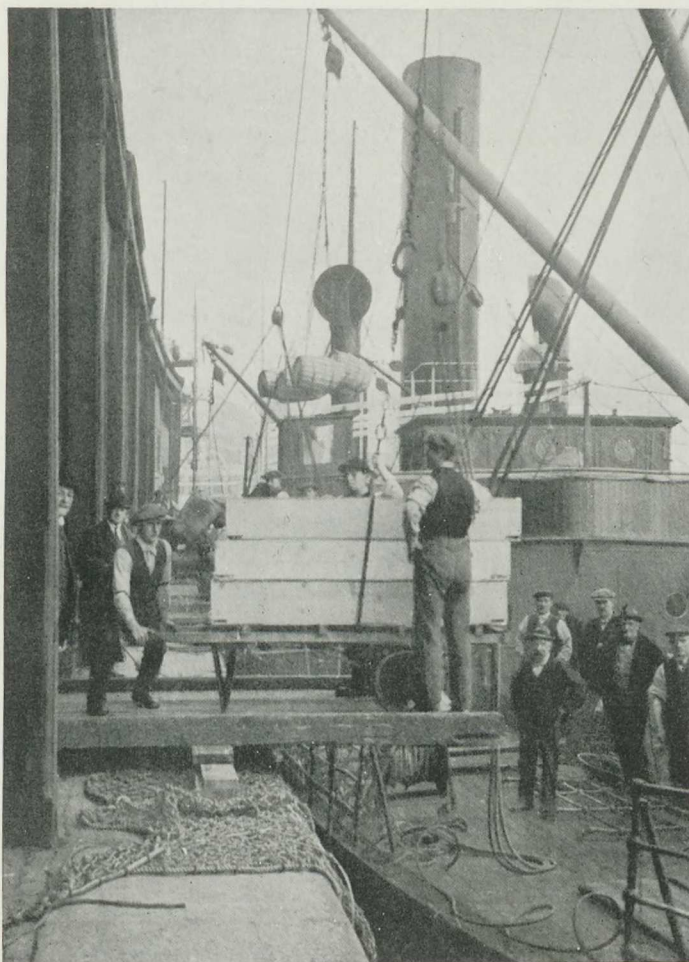
yderligere besat med Ekstradampere, idet det er Selskabet om at gøre at holde denne Rute, som danner et væsentligt Led i Danmarks Udenrigshandel, saa vel betjent som muligt.

Desværre har det naturligvis ikke kunnet undgaaes, at den amerikanske Indvandringslov, som nu i Modsætning til tidligere indeholder en bestemt Begrænsning af Emigrationen til Amerika, er kommet til at virke meget skadeligt paa Selskabets Passagertrafik, saa meget mere som Konkurrencen paa Passagerfartens Omraade netop er blevet skarpere og skarpere, efterhaanden som Aarene er gaaet. Ved Loven af 1921 fastsattes det, at kun 5.916 Danske aarligt maatte indvandre i Amerika; dette Tal rummede i sig selv ikke nogen væsentlig Fare, idet det under Omstændighederne rigelig dækkede Udvandningsstrømmen fra Danmark, men Lovens blotte Fremkomst viste en bestemt Tendens, og i 1924 forandredes Tallet da ogsaa til 2.789 Danske. Fra 1927 er det Hensigten yderligere at indskrænke Antallet af Personer af dansk Nationalitet, som kan faa den ønskede Indvandringstilladelse, til 945 aarligt, og dermed er man nede paa et saadant Minimum, at kun et meget ringe Antal Danske vil være i Stand til at emigrere til De forenede Stater. For at gøre sig et Begreb om, hvad denne Indskrænkning betyder i Praxis, kan det nævnes, at Selskabets vestgaaende Trafik før Krigen beløb sig til henimod 20.000 Personer aarligt, hvoraf en meget væsentlig, vel nok den væsentligste, Del, var emigrerende. Selvom heri naturligvis var inkluderet Passagerer ogsaa af andre Nationaliteter, vil det forstaas — naar man hører, at Emigrationskvotaet for Sverige og Norge fra 1927 skal nedsættes til henholdsvis 3000 og 2000 aarligt — hvad dette betyder for Passagerlinierne imellem Europa og Amerika. For imidlertid efter Evne at raade Bod herpaa og paa anden Vis søge Udviklingsmuligheder begyndte Selskabet i 1924 at anløbe Halifax paa de vestgaaende Rejser. For Kanadas Vedkommende gælder nemlig ingen Emigrationsindskrænkninger, og dette store Land vil sikkert i Tidens Løb vise sig at rumme umaadelige Fremtidsmuligheder; i 1924 har Selskabet da ogsaa oprettet eget Centralkontor i Winnipeg for at være i fuld Kontakt med Forholdenes Udvikling i Kanada paa samme Maade, som man i mange af de vigtigste Byer i De forenede Stater har egne Passagerkontorer.



Saaframt Selskabet skulde være afhængig af den som en Følge af den amerikanske Indvandringslov stærkt reducerede danske Emigration eller af sin Andel i den skandinaviske Emigration i det hele taget, vilde Forholdene for Passagerfarten stille sig meget daarligt. Man har derfor ogsaa i Tide foretaget de nødvendige Skridt for at skaffe sig Andel i Emigrationen fra Landene i Østersøens Nærhed, og foruden i Helsingfors, hvor der for faa Aar siden aabnedes eget Passagerkontor, har »Det forenede Dampskibsselskab« en vidtomfattende Organisation i Polen med egne Kontorer i Warschau, Lemberg, Kowel, Koszyrski, Brest-Litowsk, Luck og Tarnopol.

Det er beskrevet, hvorledes Selskabet i 1922 genoptog sin gamle Ruteforbindelse paa Sydstaterne, men ogsaa imod Nord maatte Udvidelser foretages. I For-



Losning af Æg i Newcastle.

aaret 1923, ved Aabningen af Navigationen paa St. Lawrencefloden sendtes Selskabets Dampskib »Pennsylvania« til Montreal som første Skib paa den Rute, det var Selskabets Hensigt her at etablere, og som fra Montreal skulde føre det kanadiske Mel direkte til Danmark og Østersøen. I 1925 lejede Selskabet egen moderne Pier i Montreal, og Farten er siden blevet drevet med to Afgange om Maaneden. Da St. Lawrence-



floden sædvanligvis fra December til Maj er spærret af Is, har man i denne Periode erstattet Ruten med en anden Linie, som udgaar fra den kanadiske Atlanterhavshavn, St. John, N. B., hvortil der altid er uhindret Adgang. Efter denne Udvidelse af Rutenettet omfatter Farten paa Nordamerika nu Anløb af følgende Havne regnet fra Nord til Syd: Montreal—Halifax—St. John, N. B.—Portland, Me.—Boston—New York—Philadelphia—Baltimore—Newport News—Norfolk, Va.,—Savannah—New Orleans—Galveston og Houston.

Jævnside med Udviklingen paa den nordlige Del af det amerikanske Fastland er gaaet en tilsvarende Landvinding i Sydamerika. Allerede i 1907 var det første Skridt gjort til at aabne en direkte Rute paa Argentina, og i Efteraaret 1914 optoges Santos og Rio de Janeiro som Anløbshavne. Krigsforholdenes Udvikling bevirkede imidlertid, at denne Rute i Krigens Løb ganske maatte indstilles, og da Freden var genoprettet, og der igen skulde handles, havde man bl. a. ikke ganske den nødvendige Tonnage disponibel til paa effektiv Maade at skabe en fast Forbindelse. Aarene gik derfor og først i 1923 blev Ruten etableret med al mulig Styrke. Fra Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro og Bahia gaar nu gennemsnitlig hver fjortende Dag et af Selskabets store moderne Motorskibe direkte til Kjøbenhavn, som derigennem har faaet en fortrinlig Forbindelse med Kaffens Hovedhjemsted, Brasilien, og ad denne Rute hjemfører Danmark ogsaa sit Forbrug af Madeira, idet Skibene paa Hjemrejsen anløber Funchal.

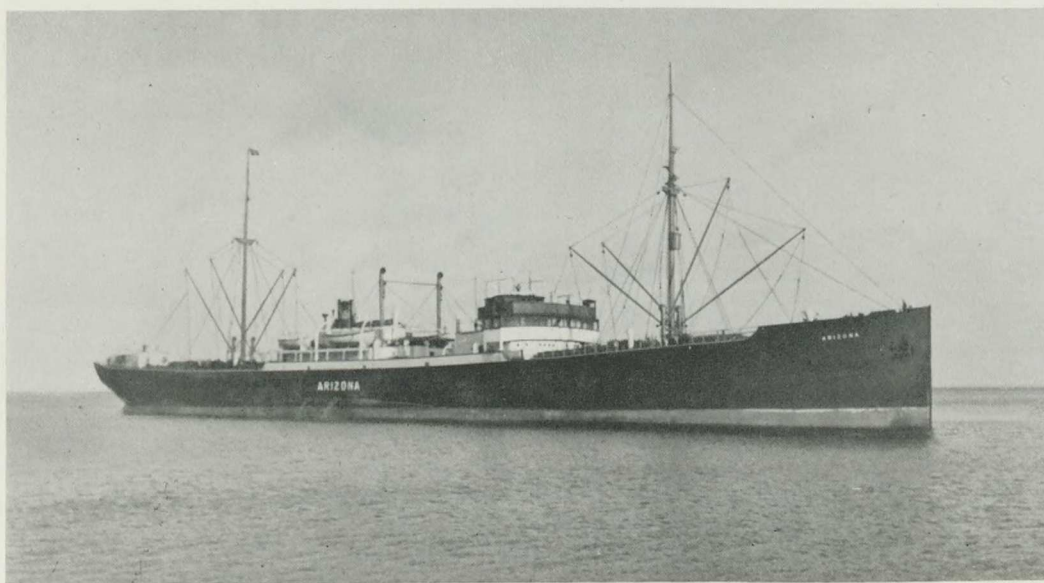
Ved Tilstedeværelsen af alle de i dette Kapitel nævnte oversøiske Ruter er det nu muligt fra det vestligste Nordamerika og sydligste Sydamerika at faa sendt Varer paa gennemgaaende Konnossement til næsten alle Byer i det nordlige Europa, uden at Afskiberen eller Modtageren er besværet med Omladningen eller Videretransporten de forskellige Steder; alt foregaar under »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Auspicier, og fra de fjerneste Egne glider der derfor en stadig Strøm af Varer med Selskabets Skibe indover Kjøbenhavn for derfra at spredes ud over alle Dele af Skandinavien og Østersølandene. Den Transithandel, som i Virkeligheden er et af Frihavnens Hovedformaal, tilføres den da i rigt Maal af »Det forenede Dampskibs-Selskab«, for hvis hele



oversøiske Flaade, Frihavnen danner den ene Endestation. Fra Selskabet i 1895 aabnede sin første transatlantiske Rute med et Par befragtede Skibe, er Atlanterhavsflaaden nu vokset til at omfatte 25 Damp- og Motorskibe paa ialt over 160,000 Tons Dødvægt.

* * *

I den indenlandske Fart er alle Ruterne efter Krigen blevet drevet i omtrent samme Udstrækning som tidligere, naar undtages, at enkelte



M/S »Arizona«.

mindre Ruter, der i Tidens Løb havde vist sig urentable og af mindre Betydning, og som under Krigen blev indstillede, ikke senere er genoptagne. Derimod oprettede Selskabet straks efter Sønderjyllands Indlemmelse i Danmark en ny Rute fra København til Haderslev—Aabenraa og Sønderborg. Ogsaa i den indenlandske Trafik har man paabegyndt Drift med Dieselmotorskibe, og M/S »Odense«, som i 1924 blev anskaffet til Farten København—Odense, har paa alle Punkter bekræftet Antagelsen om, at Dieselmotorskibe i alle Maader er særdeles velegnede for de indenrigske Forhold. Det i den indenrigske Fart anvendte Materiel bestaar i Hovedsagen af moderne Passagerskibe, og til ikke mindre



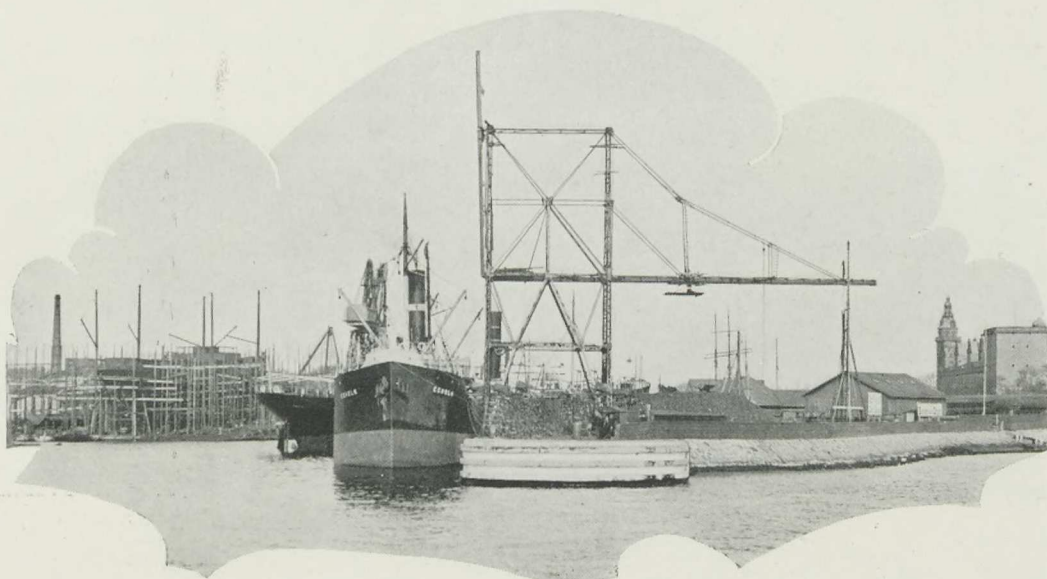
Selskabets Vaskeri.

end 32 danske Provinshavne og Anløbssteder opretholder Selskabet i Øjeblikket regelmæssige Ruter.

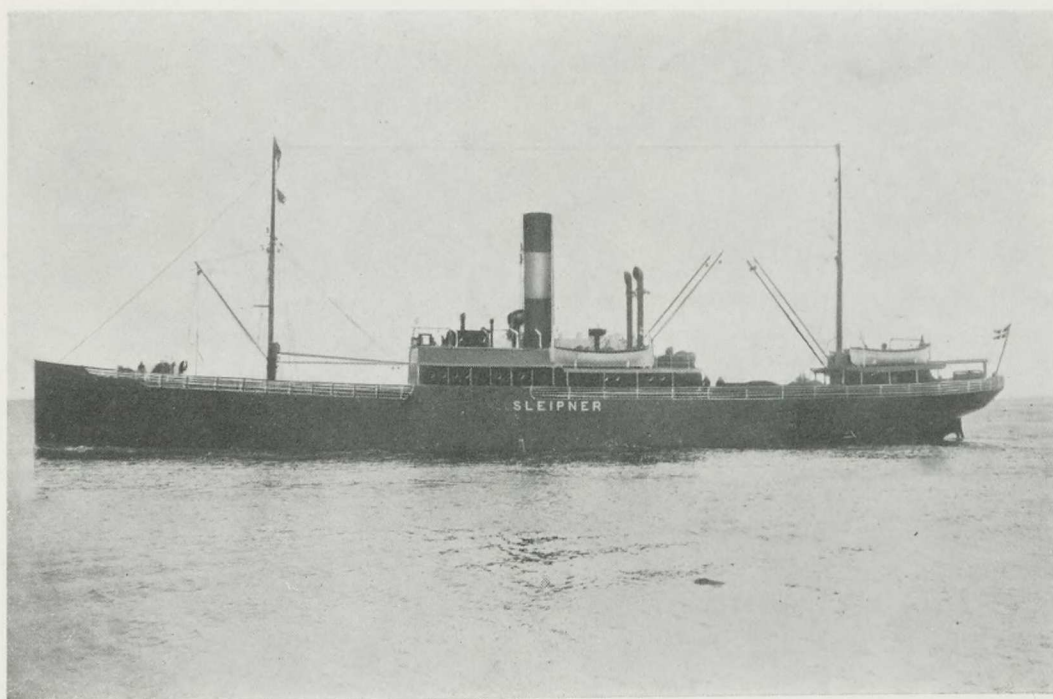
Som det er nævnt tidligere, kunde Farten paa Island og Færøerne næsten straks efter Krigens Ophør genoptages i det gamle Omfang. I 1926 er der dog sket den Ændring, at Selskabet efter Opfordring fra og Forhandling med Regeringen indgik paa i Sommermaanederne at sejle direkte imellem København og Island med Anløb af Thorshavn under Vejs. Fra Reykjavik er Rejserne fortsat til Vest- og Nordlandet og derfra tilbage til Reykjavik og videre til København via Thors- havn. Denne Omlægning krævede, at man for at vedligeholde For- bindelsen med Leith maatte indsætte en Ekstrabaad med 14-daglig Af- gang fra Leith til Thorshavn og Reykjavik og tilbage i samme Rute, men Resultatet af denne Fart — som man kun gik til af nationale Hensyn — viste sig desværre hurtigt at blive endnu daarligere end forventet.



Til Islandsfarten er iøvrigt et nyt hurtiggaaende Dieselmotor-Passagerskib under Bygning; efter indhentet Allerhøjeste Tilladelse vil det komme til at bære Navnet »Dronning Alexandrine«.



Selskabets Kuldepot i Helsingør.



S/S »Sleipner«.



Med Selskabets Virksomhed paa Søen maa ganske nødvendigt følge en i Forhold dertil svarende Virksomhed i Land, og til Oversigt skal derfor anføres enkelte vigtigere Data: Selskabets Hovedadministrations Bygning er beliggende i Kvæsthusgade 7 & 9, og foruden denne Ejendom ejer Selskabet i samme Komplex, St. Annæplads 24—30 og Toldbodgade 14 samt 18 & 20. Til Beboelse for Selskabets Passagerkontorer: Komplexet Kongens Nytorv 8 og St. Kongensgade 14, samt hovedsagelig til Anvendelse for Transit-Emigrationstrafiken over København til New York tillige Strandboulevarden 64 med tilhørende Barakanlæg. Til Anvendelse for Selskabets Lagre og Kontorer i Frihavnen den i 1920 opførte Bygning Dampfærgevej 3. Ydermere Islandspladsen med tilhørende Bolværksanlæg og Pakhuse, hvor Selskabets egne Maskinværksteder og Vaskeri tillige er beliggende. Endvidere ejer Selskabet Bygningen Kvæsthusgade 8 samt Korntørringsmagasinet i Ny Toldbodgade og A/s Larsens Plads med tilhørende Pakhuse og Magasiner; ved Er-



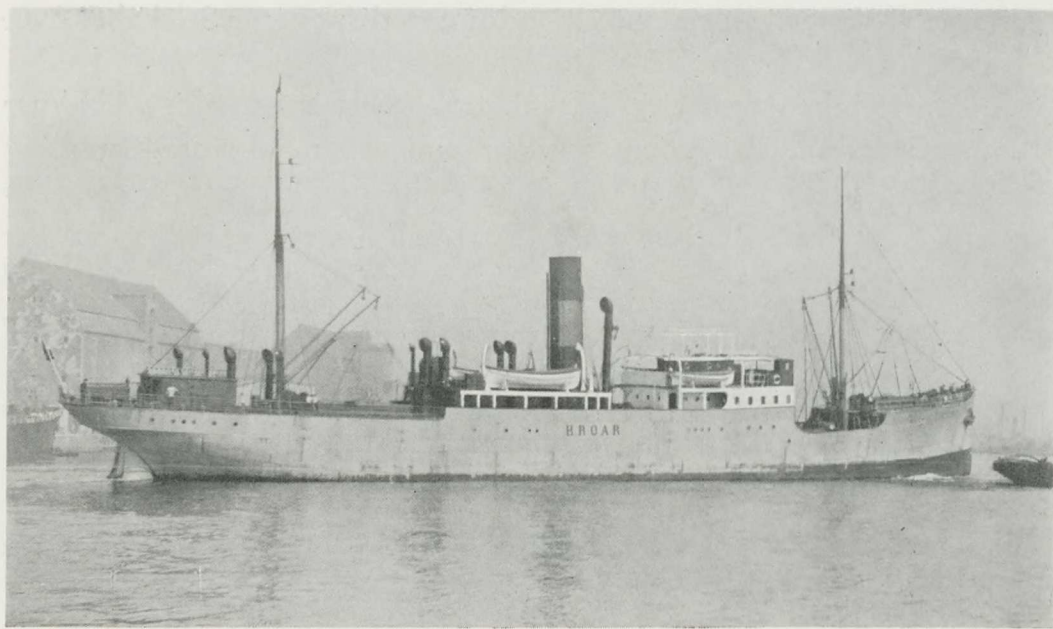
hvervelse af disse sidst nævnte Ejendomme disponerer Selskabet over Kajpladsen fra Nyhavn til Toldboden.

Udenfor Kjøbenhavn ejer Selskabet naturligvis adskillige Pakhuse og andre Ejendomme i Provinsbyerne, samt i Oslo det store Komplex Karl Johansgade 1, hvor Selskabets Passager- og Fragtkontor er beliggende. I New York Bygningen 27 Whitehall Street, opført for faa Aar siden, hvor Skandinavien Amerika Linien har sit Passagerkontor. Ved Lejemaal disponerer man desforuden over store moderne Dokanlæg med tilhørende Kontorlokaler i baade Montreal og New York.

Af praktiske Grunde har Selskabet allerede for nogle Aar tilbage erhvervet Aktiemajoriteten i to af Landets betydeligste Skibsværfter, nemlig A/s Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og A/s Frederikshavns Skibsværft, hvor efterhaanden en væsentlig Del af Selskabets Nybygninger og Reparationer udføres.



S/S »Ivar«.



S/S »Hroar«.



ed Udredningen af Selskabets Historie og ved Omtalen af dets Rutenets Udstrækning har man bestræbt sig for at danne et Billede, der kunde skabe en nogenlunde god Forstaaelse af Selskabets Omfang. For imidlertid bedre at kunne bedømme dets Betydning for Samfundet, baseret dels paa Grundlag af de Værdier, det ude fra tilfører Landet, dels ved den Om sætning, det er medvirkende til at fremkalde indenfor Rigets Grænser, vil det være rimeligt at tilføje nogle supplerende Bemærkninger.

For et Rederi, hvis Virksomhed i meget stor Udstrækning omfatter Sejlads paa Verdenshavene, med dertil hørende Transport af Varer fra Udland til Udland, er det indlysende, at de Fragtbeløb, der indsejles i denne Forbindelse, kommer Landets Økonomi til Gode som et vægtigt Plus, idet det Beløb, der bliver tilbage, efter at Udgifterne i Udlandet er fragaaet, faktisk er Kapital direkte tilført Landet udefra. En Del af »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Virksomhed falder netop indenfor disse Grænser, en anden Gren omfatter Transport af Varer udefra til Hjemlandet eller omvendt, og endelig bestaar en tredie Del i Transporter fra en dansk Havn til en anden.



For Varetransporten imellem Udlandet og Danmark, eller imellem Danmark og Udlandet, vil en Del af Fragten — hovedsagelig den Del deraf, som falder paa Transporten af Varer udefra og hjem — blive betalt af de danske Forbrugere, men denne Del bliver dog indenfor samme Kredsløb og medvirker ved Betaling af Arbejds løn, Folkehjyre, Forbrugsgods etc. til at holde andre danske Virksomheder eller danske Hænder beskæftiget. Dette vilde ikke være Tilfældet i samme Udstrækning, saafremt Tilførslen fandt Sted med udenlandske Skibe. Omvendt kan man imidlertid med nogen Rimelighed gaa ud fra, at de Fragtbeløb, som betales for Varer, der eksporteres fra Danmark i alt væsentligt, under den ene eller den anden Form, erlægges af udenlandske Forbrugere, og saaledes er en direkte Kapital tilført udefra, og af Rederiet hjemsejlet til det danske Samfund.

Betalingen for Transport af Varer mellem danske Havne indbyrdes falder saagodt som udelukkende paa indenlandske Forbrugere, men Fragtbeløbene, der indkasseres, kommer jo igen danske Borgere til Gode i Form af Hjyre og Arbejds løn samt til Betaling af Materialer, saaledes at deraf kun Beløbene til Betaling af Kul og andre Fornødenheder, som det er umuligt at erholde heri Landet, gaar ud af Danmark igen.

I alle disse Tilfælde — hvilken af de tre Kategorier man saa end regner med — beskæftiges ombord i Skibene en Del af Landets Befolkning. Skibene, der anvendes, bygges og vedligeholdes fortrinsvis i Danmark, hvilket atter betyder Arbejde og Arbejds løn tilført Landet, og der skaffes en Transithandel med dertil hørende Arbejdsbeskæftigelse derved, at Varer, som udefra transporteres til andre end danske Pladser, af »Det forenede Dampskibs Selskab« føres ind over Kjøbenhavn for Videreforsendelse, medens denne Trafik, hvis Selskabet ikke eksisterede, utvivlsomt vilde glide ad andre Veje — Danmarks Dør forbi. I de her anførte Forhold ligger vel den vægtigste Aarsag til, at et Dampskibsselskab af »Det forenede Dampskibs Selskab«s Dimensioner, maa blive en Faktor af umaadelig Betydning i Landets økonomiske Liv, idet dets Fragtindsejlinger efter Fradrag af Udgifter til Kulindkøb, Havneafgifter, Arbejds penge etc. i udenlandske Havne, spredes ud over det



danske Samfund og indgaar i Omsætningen i Form af Arbejdsløn, Havne- og Vareafgifter, Folkehyre, Portoudgifter, Proviantindkøb, Skatter, eventuel Dividendeudbetaling, Reparationer, Nybygningsarbejder og meget mere. I de siden Stiftelsen forløbne Aar har Selskabet ialt indsejlet mellem $1\frac{3}{4}$ og 2 Milliarder Kroner, eller et Beløb halvanden Gang saa stort som Danmarks Statsgæld i Øjeblikket.

For med enkelte Tal at forsøge at paavise, i hvilken Udstrækning Selskabet deltager i Landets indre økonomiske Liv, skal nogle Data her fremsættes. I Hyre og til Bispisning af de næsten halvfemtetusind Mand, som er nødvendige til Bemanning af Selskabets flydende Materiel, medgik i det sidst afsluttede Regnskabsaar — 1925 — næsten 15 Mill. Kroner. I Arbejdsløn ved Indladning og Losning af Selskabets Skibe i danske Havne udbetaltes i tilnærmelsesvis den samme eet-aarige Periode henved $5\frac{1}{2}$ Mill. Kroner.

I de fra 1921 til 1925 inkl. forløbne fem Aar har Selskabet overtaget ialt 16 Skibe byggede paa danske Skibsværfter; Anskaffelsessummen for disse Skibe har været 35 Mill. Kroner, eller 7 Mill. Kroner aarlig. I den samme Periode androg Vedligeholdelsesudgifterne for Skibene og Udgifterne til Anskaffelse af Forbrugsgods gennemsnitlig 12,852,000 Kroner aarlig, hvoraf der alene i Danmark er udført Arbejde og anskaffet Varer for ca. 11,280,000 Kroner aarlig. I Arbejdsløn ved Udførelsen af de paagældende Arbejder er gennemsnitligt pr. Aar udbetalt næsten $3\frac{1}{4}$ Mill. Kroner.

Ved Arbejdet i Land, enten ved Kontor- eller Forvalterarbejde, samt som Bude, Formænd, overordnet Værkstedspersonale, Lagerpersonale, Chauffeur, etc. er imellem 500 og 600 Mand fast knyttet til Selskabet, foruden at der af Selskabets Pensionskasse ydes Pension og Understøttelse til henved 500 Mennesker aarlig.

Det vil være praktisk umuligt nøjagtigt paa Tal at paavise, hvor mange Mennesker, der kan siges udelukkende at tjene til deres Ophold ved »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Virksomhed. Efter det foreliggende kan det dog anslaaes, at ca. 8000 Mennesker alene i Danmark har deres Erhverv fra og ved Selskabet. Naar man derfor medregner det Antal af Mennesker, der maa skønnes at blive forsørget af disse 8,000



Personer, kommer man til det Resultat, at henved 30,000 Mennesker herhjemme opretholder Livet igennem »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Sammenlignet med Landets samlede Befolkningstal vil dette sige, at ca. 1% deraf har sin Levevej fra Selskabet. Det vil være umuligt bestemt at sammenligne dette med Forholdet i andre Lande, men det maa meget betvivles, at der i noget Land findes en enkelt Virksomhed, end



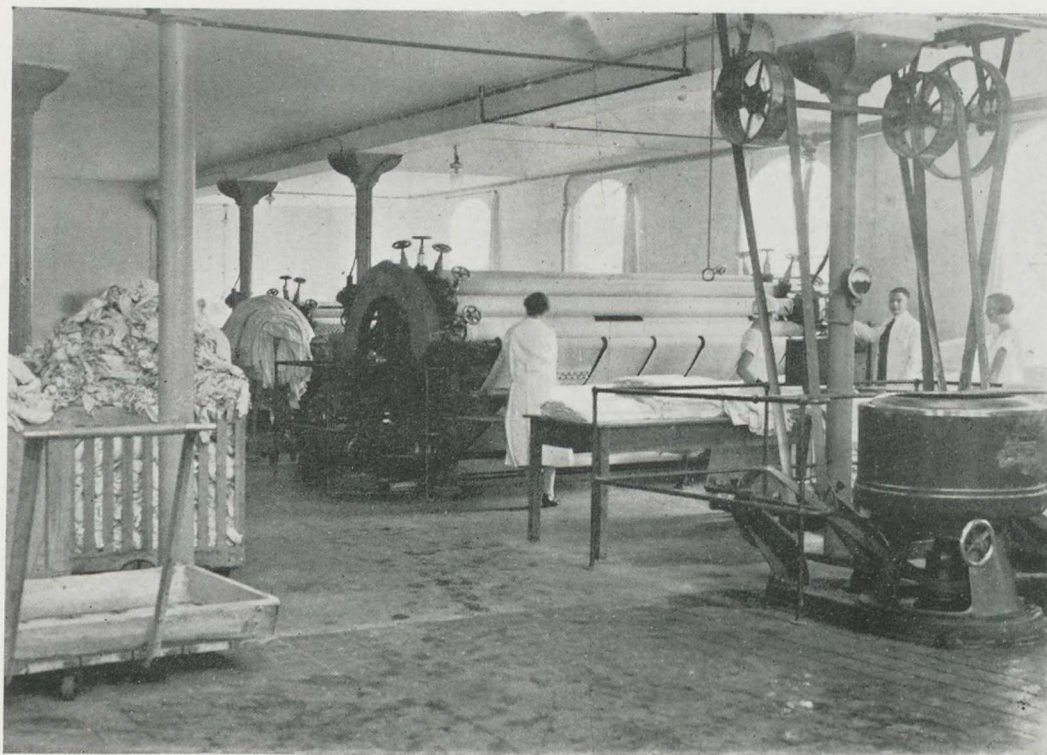
Indladning i Esbjerg.

sige et enkelt Rederi, som tilnærmelsesvis brødføder en saa stor Procentdel af det paagældende Lands Befolkning.

I det ovennævnte er endda kun taget Hensyn til det Antal Mennesker, som ved direkte Arbejde er knyttet til Selskabet, medens »Det forenede Dampskibs-Selskab« jo paa mange Maader igennem Indkøb og ved Betaling af Afgifter, Skatter, etc. bidrager til at medvirke ved mange andre Menneskers Erhverv. Ved Porto- og Telegramudgifter, ved Skatter og paa mange andre Maader yder Selskabet sit til at forøge Stats og Kommuner Indtægter; i Havneafgifter erlagdes saaledes sidste Aar alene 1,300,000 Kroner i danske Havne.



Ogsaa indenfor andre end de allerede nævnte Grene af det private Erhverv kommer Selskabets Virksomhed til at spille en Rolle; i Assurancepræmier hovedsagelig til danske Forsikringsselskaber er i 1925 betalt henved $3\frac{1}{2}$ Mill. Kroner; til Indkøb af Proviant til Besætning og Passagerer betales i 1925 til danske Handlende ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. Kroner, hvilket dog naturligvis ikke maa tages som en Maalestok for Selskabets



Fra Selskabets Vaskeri.

samlede Proviantindkøb, idet det ligger i Sagens Natur, at en Del Proviant nødvendigvis paa Skibenes Rejser maa købes i Udlandet. For imidlertid at fremkalde et Billede af hvilke Poster man paa dette Punkt maa regne med, skal her hidsættes, hvad der medgaar til Proviantering af en enkelt Passagerdamper for en Rundrejse til Amerika:

46 Okser, 60 Kalve, 60 Lam, 70 Svin, 650 Gæs og Ænder, 2100 Høns og Kyllinger, 50 Kalkuner, 200 Duer, 700 Fasaner, Agerhøns og Ryper, 4 Tons Fisk, 3 Tons Ost og Paalæg, 2000 Snese Æg, 40 Dritler Smør, 1500 Liter Fløde, 4500 Liter Mælk, 25 Tons Kartoffler, 10 Tons Mel og



Gryn, 3 Tons Sukker, 12000 Æbler, 15000 Appelsiner, 3000 Citroner, foruden en Mængde Smaaposter som Kaffe, The, Kolonialvarer, Konserver, Øl og Vin.

Selskabets omfattende Passagertrafik medfører tilsvarende stort Forbrug og Vask af Dækketøj og Køjklæder. Paa Selskabets Vaskeri, hvor alt Vasketøj, som findes ombord paa de Skibe, der anløber Kjøbenhavn, behandles, bliver da aarligt over 1½ Million Stykker Vasketøj vasket; dette repræsenterer en Vægt paa ca. 630 Tons eller mere end tilstrækkeligt til at fylde en Damper paa Størrelse med en af Aarhusbaadene. Det i denne Forbindelse omtalte er kun anført for i et enkelt Træk at illustrere Omfanget af Selskabets Virksomhed indenfor en enkelt Gren af Forretningen og for paa dette enkelte Punkt at vise, hvor dybt indgribende dets Virksomhed er.

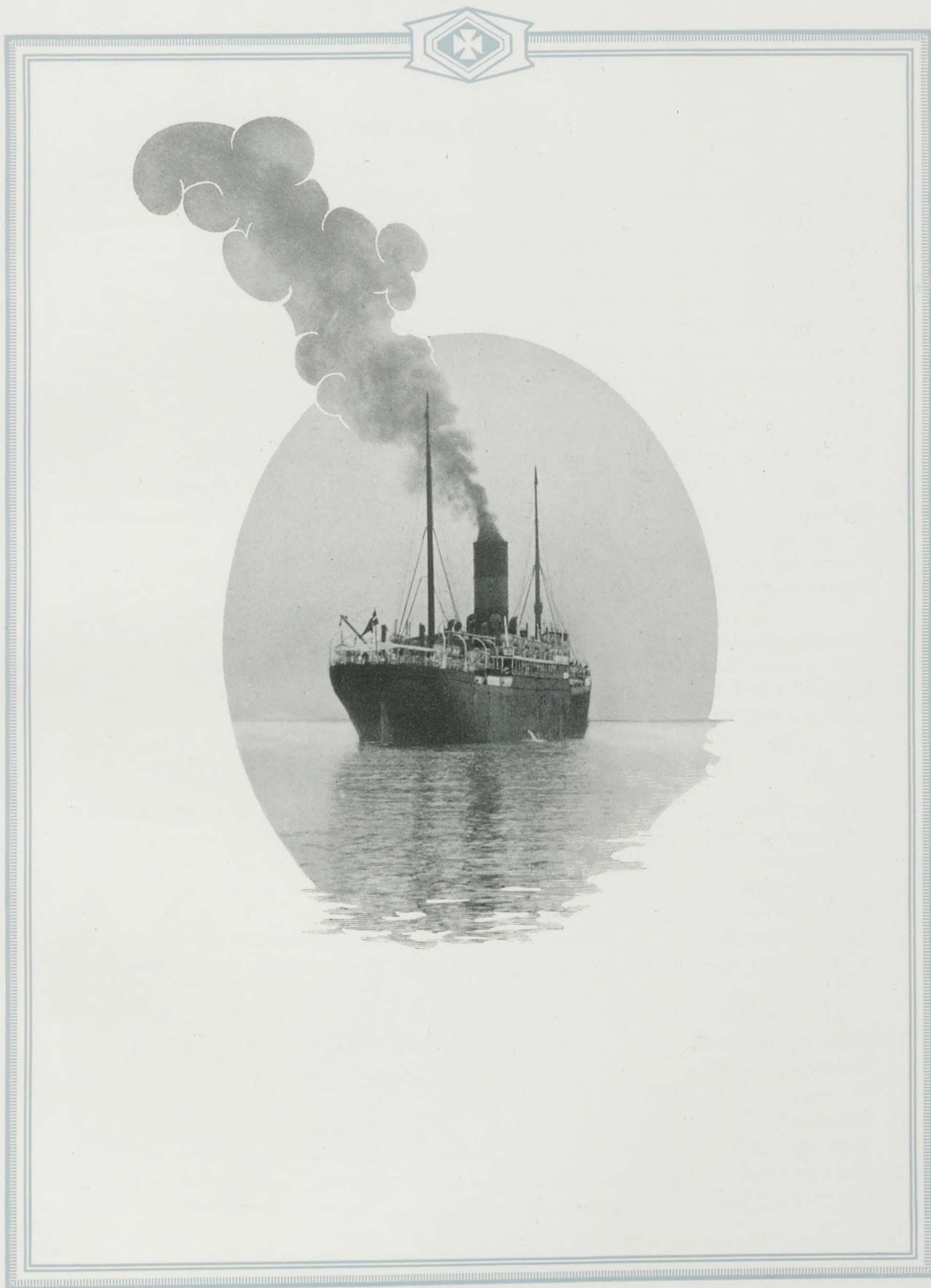




resindstyve Aar er forløbet siden det første Skib med det hvide Malteserkors i den blaa Dug vajende fra Stortoppen stod ud igennem Bomløbet. I den siden da forløbne Tid er Selskabets Mærke blevet hejst over henimod tre hundrede Skibe, og hvor de end spredtes over Jordkloden, har de stedse med Ære vist Danmarks Flag. Fra en ringe Begyndelse i 1866 tæller Selskabets Flaade i Dag eethundredeogfjorten søgaaende Skibe paa ialt trehundredetusinde Tons Dødvægt og uanset sit Hjemlands territoriale Lidenhed regnes »Det forenede Dampskibs-Selskab« i Dag i Størrelse og Anseelse blandt Verdens første Dampskibsrederier. Som de enkelte Skibe paa deres Rejser har mødt snart fint Vejr, snart Storm, saaledes har ogsaa Selskabets egen Sejlads igennem Tiderne været præget af baade Medgang og Modgang. Det første har fremmet Udviklingsmulighederne, det sidste har hærdet Viljen, og begge Dele i Forening har skabt Selskabet et Fundament, hvorpaa det trygt kan støtte sig, hvorledes end Vinden vil blæse i kommende Tider.

Selskabets Opgave har i første Række været at skabe Danmark direkte Forbindelseslinier med Udlandet, og dette er, saaledes som det er beskrevet, lykkedes i en saadan Udstrækning, at Hovedparten af vort Lands Stykgods Import og Eksport foregaar under et enkelt Selskabs Flag. Men samtidigt har Blikket været rettet henimod at gøre Danmark større udadtil. Paa Havene kendes ingen hæmmende Grænser, og Selskabets Historie er et lysende Eksempel paa, at et lille Folk, paa Trods af indsnævrede Landegrænser, er i Stand til at løse en verdensomfattende Opgave, naar blot Viljen og Udsynet er til Stede.

Om Sammenholdsfølelsen styrkes i det danske Folk, og alle Kræfter forener sig i at hævde vore nationale Værdier, da vil »Det forenede Dampskibs-Selskab« til sene Tider vedblive med at bestaa som en Del af selve Danmark.





INDENLANDSKE RUTER

Kjøbenhavn—Aarhus & vice versa	6	Gange	ugentlig
Kjøbenhavn—Aalborg — —	6	—	—
I Vintertiden: 3 — —			
Kjøbenhavn—Nørresunby—Aalborg—Løgstør—Thisted—Struer— Nykjøbing M. & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Randers & vice versa	2	—	—
Kjøbenhavn—Hadsund—Mariager—Hobro & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Horsens & vice versa	2	—	—
Kjøbenhavn—Bogense—Vejle & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Vejle & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Fredericia—Middelfart—Kolding & vice versa	2	—	—
Kjøbenhavn—Samsø—Odense & vice versa	2	—	—
Kjøbenhavn—Assens—Faaborg—Svendborg—Kjøbenhavn	1	—	—
Kjøbenhavn—Nyborg—Rudkjøbing—Svendborg—Kjøbenhavn ..	1	—	—
Kjøbenhavn—Nakskov & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Guldborg L.—Nykjøbing F. & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Stege & vice versa	1	—	—
I Sommertiden: 3 — —			
Kjøbenhavn—Haderslev—Aabenraa—Sønderborg—Kjøbenhavn ..	2	—	—
Kjøbenhavn—Frederikshavn—Oslo & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Frederikshavn & vice versa	1	—	—

LANDBRUGS-EKSPORT RUTERNE

Esbjerg—Harwich & vice versa	6	Gange	ugentlig
Esbjerg—Grimsby — —	2	—	—
Esbjerg—London — —	1	—	—
Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque—Esbjerg	1	—	—
Kjøbenhavn—London & vice versa	1	—	—
Kjøbenhavn—Hull — —	1	—	—
Kjøbenhavn—Newcastle — —	1	—	—
Aalborg—Newcastle — —	1	—	—
Nakskov—Newcastle — —	1	—	—
Odense—Newcastle — —	1	—	—
Aarhus—Newcastle — —	1	—	—
Odense—Leith & vice versa	1	—	—
Aarhus—Leith — — ..	1	—	—
Aalborg—Leith — —	1	—	—
Malmø—Hull — —	1	—	—
Halmstad—Hull — —	1	—	—



EUROPÆISKE RUTER

(LANDBRUGS-EKSPORTFARTEN UNDTAGET)

Kjøbenhavn—Antwerpen & vice versa	1 Gang ugentlig
Antwerpen—Danske Provinshavne (Aarhus—Aalborg—Randers— Kolding—Odense—Middelfart—Fredericia—Sønderborg etc.) & vice versa	ca. hver 10. Dag
Kjøbenhavn—Hamburg & vice versa	2 Gange ugentlig
Hamburg—Aarhus—Aalborg & vice versa	1 Gang —
Stettin—Kjøbenhavn—Göteborg & vice versa	1 — —
Stettin—Kjøbenhavn—Oslo & vice versa	1 — —
Stettin—Kjøbenhavn—Østnorge (Skien—Sarpsborg—Drammen— Horten etc.)	1 — —
Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge (Arendal—Christianssand—Sta- vanger—Haugesund—Bergen—Aalesund—Christianssand N.— Trondhjem) & vice versa	hver 10. Dag
Kjøbenhavn—Oslo & vice versa	3 Gange ugentlig
Om Vinteren: 1 Gang —	
Kjøbenhavn—Danzig & vice versa	2 Gange —
Kjøbenhavn—Königsberg—Memel—Libau & vice versa	1 Gang —
Kjøbenhavn—Riga & vice versa	1 — —
Kjøbenhavn—Reval — —	hver 10. Dag
Kjøbenhavn—Leningrad & vice versa	— 14. —
Manchester—Liverpool—Swansea—Kjøbenhavn—danske Provin- shavne—Danzig—Stettin & vice versa	1 Gang ugentlig
Bordeaux—La Pallice—Le Havre—Dunkerque—Kjøbenhavn—Dan- zig—Riga—Reval & vice versa	hver 10. Dag
Kjøbenhavn—Nordafrika (via Antwerpen) Anløbspladser: Tanger —Ceuta—Melilla—Oran—Algier—Tunis	ca. hver 14. Dag
Kjøbenhavn—Marseille (via Antwerpen)	- — 14. —
Kjøbenhavn—Italien (via Antwerpen) Anløbspladser: Genua— Livorno—Neapel—Catania—Messina—Palermo	- — 14. —
Kjøbenhavn—Spanien (via Antwerpen) Anløbspladser: Tarragona— Valencia—Malaga—Gadiz	- — 14. —
Nordafrika—Kjøbenhavn, Anløbspladser: Tanger—Ceuta—Melilla —Oran—Algier—Tunis	- — 14. —
Marseille—Kjøbenhavn	- — 14. —
Italien—Kjøbenhavn (Anløbspladser: Genua—Livorno—Neapel— Catania—Messina—Palermo)	- — 14. —
Sicilien—Valencia Distriktet direkte til Kjøbenhavn. I Vinter- sæsonen	- — 14. —
Spanien—Kjøbenhavn (Anløbspladser: Tarragona—Valencia—Denia —Alicante—Cartagena—Almeria—Malaga—Cadiz—Sevilla—Huelva. Portugal—Kjøbenhavn (Anløbspladser: Lissabon & Oporto)	- — 14. —
Madeira—Kjøbenhavn	- — 14. —



RUTER PAA FÆRØERNE & ISLAND

Kjøbenhavn—Færøerne (via Leith) 12 Rejser aarlig med den ordinære Rutebaad.
Kjøbenhavn—Reykjavik (via Leith og i Reglen Thorshavn) ca. 21 Rejser fra Kjøbenhavn, paa hvilke ligeledes Vest- og Nordlandet anløbes paa saa godt som alle Rejser, (Østlandet tillige i Foraars- og Efteraarsmaanederne); af disse 21 Rejser i Sommermaanederne ca. 6 med direkte Afgang fra Kjøbenhavn til Reykjavik via Thorshavn. I Sommermaanederne tillige direkte Linie fra Leith til Thorshavn—Reykjavik og retur, med Afgang ca. hver 14. Dag.

OVERSØISKE RUTER

New York—Kjøbenhavn & vice versa	Afgang circa hver 10. Dag
Boston—Kjøbenhavn — —	— ca. hver 2—3 Uge
Philadelphia—Kjøbenhavn — —	— - — 2—3 —
Baltimore—Kjøbenhavn — —	— - — 2—3 —
Norfolk, Va.—Kjøbenhavn — —	— - — 2—3 —
Newport News—Kjøbenhavn & vice versa	— - — 2—3 —
Savannah—Kjøbenhavn	— regelmæssigt i Sæsonen
New Orleans—Kjøbenhavn	— ca. hver 14. Dag
Galveston—Houston—Kjøbenhavn	— - — 14. —
Montreal—Kjøbenhavn & vice versa	— - — 14. —
St. John, N. B.—Kjøbenhavn & vice versa	— i Sommersæsonen.
	— 1 Gang maanedlig
	— i Vintersæsonen.
Buenos Aires—Kjøbenhavn	— ca. hver 14. Dag
Santos—Rio de Janeiro—Bahia—Kjøbenhavn	— - — 14. —



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKABS FLAADE 1866–1926

S/S = SKRUESKIB H/S = HJULSKIB M/S = MOTORSKIB

Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
H/S Aalborg	1859	140	72	1867	1876 (udrangeret)
H/S Aalborg	1875	161	96	1875	1907 (forlist)
S/S Aalborghus	1914	1478	828	1914	
S/S Aarhuus	1865	380	221	1870	1909 (solgt)
S/S Aarhus	1912	1627	835	1912	
S/S Adolph Andersen	1898	981	614	1900	1917 (krigsforlist)
S/S Alabama	1899	4454	2869	1899	1905 (forlist)
S/S Alexander III ..	1889	1842	1409	1889	1894 (forlist)
S/S Alexandra	1895	2587	1612	1895	
S/S Algarve	1899	1274	680	1899	1917 (krigsforlist)
S/S Algarve	1921	1307	751	1921	
S/S Anglo Dane	1866	808	486	1867	1917 (krigsforlist)
S/S A. N. Hansen ..	1877	1479	916	1877	1917 (forlist)
S/S Antwerpen	1887	1637	1026	1887	1917 (krigsforlist)
S/S A. P. Bernstorff .	1913	2316	1157	1913	
S/S Arcturus	1856	472	341	1867	1887 (forlist)
M/S Argentina	1921	4104	2460	1924	
M/S Arizona	1922	6385	4013	1922	
S/S Arkansas	1897	3651	2303	1897	
S/S Arno	1898	1386	825	1898	1917 (krigsforlist)
S/S Aurora	1859	198	119	1867	1901 (solgt)
S/S Aurora	1905	768	462	1907	1917 (krigsforlist)
S/S Avanti	1875	230	150	1881	1898 (solgt)
S/S Avanti	1912	2128	1171	1912	1918 (krigsforlist)
S/S Axelhuus	1884	654	365	1888	1908 (forlist)
S/S Baldur	1876	441	254	1876	1924 (solgt)
S/S Baron Stjernblad	1890	991	612	1890	1917 (krigsforlist)
S/S Beira	1899	1273	681	1899	
S/S Bellona	1923	839	418	1923	
S/S Benedikt	1901	337	175	1901	
S/S Bergenhuus	1870	425	283	1888	1897 (solgt)
S/S Bergenhush	1912	1017	540	1912	1917 (krigsforlist)
S/S Bergenhush	1922	1398	825	1922	



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Blenda	1876	274	167	1891	1905 (solgt)
S/S Bogø	1903	309	118	1907	1923 (solgt)
S/S Botnia	1891	1326	802	1891	
S/S Brage	1865	227	119	1870	1922 (solgt)
S/S Brasilien	1921	4076	2506	1924	
S/S Broholm	1925	1350	781	1925	
S/S Bryderen	1884	417	181	1884	1898 overg. som Isbr.
S/S Brynhild	1907	2195	1345	1926	
M/S California	1913	4611	2864	1913	
S/S Castor	1885	1247	778	1891	1898 (forlist)
S/S Ceres	1882	1166	730	1899	1917 (krigsforlist)
S/S C. F. Tietgen ...	1897	8173	5142	1906	1913 (solgt)
S/S Charkow	1857	697	417	1881	1898 (solgt)
S/S Charkow	1913	1026	525	1913	
S/S Chr. Broberg ...	1889	1225	761	1889	1914 (krigsforlist)
S/S Christian IX ...	1875	1232	763	1875	1916 (solgt)
H/S Christiania	1875	837	461	1875	1904 (solgt)
S/S Christianssund .	1881	580	358	1888	1903 (solgt)
S/S Christianssund .	1912	1017	540	1912	1916 (krigsforlist)
S/S Cimbria	1897	1056	540	1897	
S/S Constantin	1880	831	429	1880	1923 (solgt)
S/S C. P. A. Koch ..	1893	1051	537	1893	
S/S Dagmar	1866	713	525	1867	1873 (forlist)
S/S Dagmar	1872	1170	720	1873	1916 (solgt)
S/S Dagmar	1903	2471	1531	1920	
H/S Dania	1867	397	250	1867	1877 (forlist)
S/S Dania	1895	3477	2200	1913	
S/S Delaware (ex Newa)	1902	2467	1538	1920	
H/S Diana	1851	170	93	1867	1871 (udrangeret)
S/S Diana	1911	942	426	1911	
S/S Douro	1889	806	485	1889	
H/S Dronningen ...	1876	379	193	1888	1916 (solgt)
S/S Dronning Lovisa	1861	626	386	1881	1900 (solgt)
S/S Dronning Maud	1906	1779	860	1906	
S/S Ebro	1912	1028	503	1912	1917 (krigsforlist)
S/S Ebro	1920	1066	591	1920	
S/S Egholm	1924	1317	758	1924	
S/S Ella	1890	381	214	1897	



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Eos	1881	838	444	1900	1918 (krigsforlist)
S/S Erik	1900	1943	1183	1920	
S/S Esbern Snare...	1875	399	228	1875	1926 (solgt)
S/S Esbjerg	1872	472	256	1875	
S/S Etna	1883	1067	766	1883	1891 (forlist)
S/S Expres	1881	659	359	1884	
S/S Falken	1911	369	159	1911	
S/S Falster	1866	160	82	1867	1920 (solgt)
S/S Fanø	1872	845	488	1890	1897 (solgt)
S/S Ficaria	1896	1530	672	1896	
S/S Fiona	1890	367	186	1891	
H/S Flora	1851	130	69	1867	1871 (udrangeret)
S/S Flora	1909	1218	655	1909	
S/S Florida	1898	4401	2837	1898	
S/S Frederik	1872	1112	681	1872	1911 (solgt)
S/S Frederik VIII ..	1913	11850	7555	1913	
S/S Freja	1883	499	269	1900	1926 (solgt)
S/S Frigga	1922	1095	571	1922	
S/S Frode	1918	2140	1284	1920	
S/S Fylla	1863	218	102	1867	1913 (solgt)
S/S Garonne	1899	1491	890	1899	
H/S Gefion	1874	359	194	1874	1900 (solgt)
S/S Georg	1875	773	469	1880	1923 (solgt)
S/S Georgius I	1888	1601	1015	1888	1911 (solgt)
H/S Gjedser	1887	419	201	1889	1900 (solgt)
S/S Gorm	1916	2156	1290	1920	
H/S Gylfe	1874	360	194	1874	1900 (solgt)
S/S Halfdan	1918	1448	854	1920	
H/S Hamlet	1857	102	62	1874	1876 (udrangeret)
S/S Harald	1903	1970	1206	1920	
H/S Hebe	1884	220	110	1888	1911 (solgt)
S/S Hebe	1912	957	436	1912	
S/S Hekla	1884	3225	2088	1898	1905 (solgt)
S/S Hellig Olav	1903	9939	5986	1903	
S/S Helsingborg....	1856	122	67	1874	1884 (udrangeret)
S/S Helsingborg....	1884	144	101	1884	1900 (solgt)
S/S Hengest	1876	722	380	1900	1926 (solgt)
S/S Hesselø... ..	1901	500		1901	1901 (forlist)



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Hindsholm	1922	1512	876	1922	
S/S Hjelm	1901	295	146	1901	
S/S Hjortholm	1905	1471	866	1920	
S/S Holar	1893	548	321	1898	1917 (krigsforlist)
H/S Horatio	1851	126	62	1874	1878 (udrangeret)
S/S Horsens	1872	230	135	1872	1921 (solgt)
H/S H. P. Prior	1878	544	296	1878	1914 (solgt)
S/S Hroar	1923	1401	748	1923	
S/S Hveen	1882	215	91	1882	1900 (solgt)
S/S J. C. Jacobsen	1890	1221	740	1890	
S/S J. C. la Cour	1901	1635	680	1901	
S/S Island	1882	2813	1786	1898	1905 (solgt)
S/S Island	1915	1774	1061	1915	
S/S Issefjorden	1877	65	38	1877	1899 (solgt)
S/S Ivar	1917	2145	1292	1920	
S/S Johan Siem	1883	1661	1006	1920	1922 (solgt)
S/S John Schwartz	1854	136	72	1874	1882 (udrangeret)
S/S Jolantha	1884	714	421	1888	
S/S Jyden	1880	378	220	1900	1916 (solgt)
M/S Jylland	1926	2762	1559	1926	
S/S Kasan	1883	1100	656	1883	1926 (solgt)
S/S Katholm	1921	1510	877	1921	
S/S Kentucky	1897	3666	2312	1897	1921 (forlist)
S/S Kentucky (ex Gene- ralkonsul Pallisen)	1905	2136	1318	1920	
S/S Kiew	1881	1115	690	1881	1915 (tysk Prise)
H/S Kjøbenhavn	1869	657	369	1870	1904 (solgt)
S/S Kjøbenhavn	1918	1670	920	1918	
S/S Knud	1900	1944	1188	1920	
S/S Knuthenborg	1880	517	256	1884	1916 (forlist)
H/S Koldinghuus	1883	1169	576	1883	1903 (forlist)
S/S Koldinghus	1912	674	348	1912	
S/S Kong Haakon	1906	1775	850	1906	
S/S Kronen	1882	458	262	1887	1899 (forlist)
H/S Kureren	1893	507	278	1905	1916 (solgt)
S/S Kursk	1881	1118	694	1881	1912 (forlist)
S/S Laertes	1862	37	14	1874	1876 (udrangeret)
S/S Laura	1882	1049	650	1882	1910 (forlist)



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Leopold II	1888	1612	996	1888	1911 (solgt)
S/S Libau	1879	586	413	1879	1897 (solgt)
H/S Limfjorden	1881	378	228	1881	1903 (solgt)
S/S Limfjorden	1904	488	245	1904	
S/S Lion	1866	198	119	1875	1901 (solgt)
S/S L. N. Hvidt	1857	357	259	1867	1876 (udrangeret)
S/S Loire	1899	1492	893	1899	1903 (solgt)
S/S Lolland	1882	471	256	1883	1909 (forlist)
S/S Louise	1872	1108	679	1872	1916 (solgt)
S/S Louisiana	1896	3015	1940	1896	1917 (krigsforlist)
M/S Louisiana	1922	6513	4046	1922	
S/S L. P. Holmblad	1893	2143	1307	1893	1924 (solgt)
S/S Lund	1861	145	80	1874	1900 (solgt)
S/S Magnus	1906	1326	789	1920	
S/S Maine exHelmerMørch	1905	2158	1314	1920	
S/S Maja	1890	377	214	1897	
S/S Malmø	1870	192	72	1874	1900 (solgt)
S/S Margrethe exMoskov	1914	2441	1487	1914	
S/S Maryland	1914	5136	3163	1914	1914 (krigsforlist)
S/S Maryland	1921	4895	3055	1921	
S/S M. G. Melchior	1885	1065	649	1886	
S/S Minsk	1858	699	416	1881	1898 (solgt)
S/S Minsk	1911	1229	708	1911	
S/S Morsø	1883	676	402	1884	1922 (solgt)
S/S Moskov	1880	1044	633	1880	1913 (solgt)
H/S Møen	1875	83	39	1875	1898 (solgt)
S/S Møen	1915	357	182	1915	
S/S Nakskov	1875	82	33	1896	1920 (solgt)
S/S Nevada	1917	3766	2302	1917	
S/S Nicolaj II	1895	2567	1646	1895	1916 (solgt)
S/S Nidaros	1890	1024	610	1890	
S/S Niels Brock	1881	433	210	1881	1922 (solgt)
S/S Niels Ebbesen	1899	874	382	1899	
S/S N. J. Fjord	1896	1425	653	1896	1917 (krigsforlist)
S/S NishnijNovgorod	1880	1039	647	1880	1908 ⁷ (solgt)
S/S Nordjylland	1884	942	587	1884	1916 (forlist)
S/S Norge	1881	3318	2121	1898	1904 (forlist)
S/S O. B. Suhr	1878	1482	919	1878	1917 (krigsforlist)
S/S Octa	1885	284	158	1900	1910 (forlist)



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaet Aar
		Brutto	Netto		
M/S Odense	1924	555	251	1924	
S/S Odin	1857	470	352	1867	1896 (solgt)
S/S Odin	1910	646	323	1910	
S/S Olaf	1897	1920	1181	1920	
S/S Olga	1875	777	471	1880	1923 (solgt)
S/S Olaf Bager	1890	366	186	1890	
S/S Omsk	1884	1574	990	1884	1917 (krigsforlist)
M/S Oregon	1916	4774	2900	1916	
S/S Orrik	1885	327	190	1900	1910 (forlist)
S/S Oscar II	1902	10012	6024	1902	
M/S Parkeston	1925	2762	1572	1925	
S/S Pennsylvania ...	1907	3759	2386	1907	
S/S Perm	1883	1112	675	1883	1917 (krigsforlist)
S/S Phønix	1861	721	448	1867	1881 (forlist)
S/S Pregel	1889	977	607	1889	1920 (forlist)
S/S Primula	1896	1531	676	1896	
S/S Randers	1856	119	64	1870	1901 (solgt)
S/S Reserven	1874	306	219	1874	1888 (udrangeret)
S/S Rhone	1916	1064	567	1916	
(H/S) S/S Riberhuus .	1875	627	341	1875	1918 (solgt)
S/S Rita	1892	534	305	1901	
S/S Romny	1857	692	510	1881	1898 (solgt)
S/S Romny	1913	1024	525	1913	1918 (krigsforlist)
S/S Rota	1923	840	418	1923	
S/S Russ	1897	2475	1525	1920	1922 (solgt)
S/S Saga	1876	220	144	1891	1896 (solgt)
S/S Saga	1904	919	540	1907	
S/S Saltholm	1882	215	91	1882	1900 (solgt)
S/S Saxo	1866	155	98	1867	1905 (solgt)
S/S Saxo	1907	711	397	1907	1917 (krigsforlist)
S/S Seine	1899	1345	846	1899	1903 (solgt)
S/S Sigrun	1904	1337	806	1926	
S/S Skalholt	1892	524	306	1898	1917 (forlist)
S/S Skjold	1904	1300	798	1920	
S/S Sleipner ex Trondhjem	1915	1066	567	1915	
S/S St. Knud	1865	189	97	1867	1921 (solgt)
S/S Stockholm	1850	129	69	1874	1893 (solgt)
S/S Storebelt	1880	599	292	1883	1922 (solgt)



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Svanhild	1919	2163	1294	1926	
S/S Svanholm	1922	1321	764	1922	
S/S Svava	1904	1212	725	1926	
S/S Svend	1900	2127	1313	1920	
S/S Sønderjylland ..	1888	463	238	1888	1903 (solgt)
S/S Sønderjylland ..	1904	403	196	1904	
S/S Taarnholm	1905	1420	839	1920	
S/S Taasinge	1900	322	123	1906	
S/S Tejo	1891	819	494	1891	1899 (forlist)
S/S Texas	1890	4465	2853	1899	
S/S Thingvalla	1875	2503	1609	1898	1900 (solgt)
S/S Thunberg	1853	142	79	1874	1882 (udrangeret)
S/S Thy	1869	304	169	1869	1922 (solgt)
S/S Thyra	1866	828	502	1867	1922 (solgt)
S/S Thyra	1923	1088	560	1923	
S/S Tiber	1899	1405	823	1899	
S/S Tjaldur	1898	795	433	1904	
S/S Tomske	1885	1574	993	1885	1900 (solgt)
S/S Tomske	1911	1229	709	1911	
S/S Trondhjem	1923	1399	826	1923	
S/S Tula	1858	700	515	1881	1897 (solgt)
S/S Tula	1912	1251	718	1912	
S/S Tyr	1890	669	407	1900	
S/S Uffe	1906	1869	1164	1920	
S/S Uffo	1865	344	219	1867	1889 (forlist)
S/S Ulf	1905	1313	800	1926	
S/S Ulvsund	1904	266	100	1904	1921 (forlist)
S/S Union	1875	541	275	1884	1923 (solgt)
S/S United States ..	1903	9993	5962	1903	
S/S Valdemar	1866	821	496	1867	1908 (forlist)
S/S Veile	1865	138	66	1872	1895 (solgt)
S/S Vendsyssel	1877	733	439	1884	1922 (solgt)
H/S Vesta	1858	358	242	1867	1891 (udrangeret)
S/S Vesta	1879	1122	688	1899	1917 (krigsforlist)
S/S Vesuv	1881	912	550	1883	1902 (solgt)
S/S Vidar	1856	156	90	1870	1893 (solgt)
S/S Vidar	1915	1353	713	1915	
S/S Viking	1883	761	453	1891	1917 (krigsforlist)



Navn	Bygget Aar	Register-Tons		Tilgaaet Aar	Fragaaet Aar
		Brutto	Netto		
S/S Virginia	1899	3754	2366	1913	
4m. Bark Viking	1907	2952	2665	1915	
S/S Wladimir Sawin	1898	2058	1295	1920	1922 (solgt)
S/S Xenia	1895	2567	1646	1895	1903 (forlist)
S/S Ydun	1859	151	99	1870	1901 (solgt)
S/S Ydun	1910	645	328	1910	
S/S Yrsa	1889	455	264	1901	
H/S Zampa	1856	180	103	1867	1876 (udrangeret)
H/S Zampa	1875	353	219	1875	1911 (solgt)
H/S Zephyr	1848	152	76	1867	1879 (udrangeret)
H/S Øresund	1871	258	153	1874	1900 (solgt)
S/S Ørnen	1865	110	61	1867	1909 (solgt)
BUGSERBAADE:					
Anholt	1898	110	1	1898	
Askø	1916	39	0	1916	
Bien	1872	20	6	1877	1919 (solgt)
Bryderen	1884	418	167		1898 overgaaet som Isbr.
Falken	1867	24	8	1874	1890 (udrangeret)
Hjælperen	1892	24	0	1893	
Kureren	1885	192	35	1889	1903 (solgt)
Læsø	1898	110	1	1898	
Sejrø	1913	130	0	1913	
Sprogø	1904	54	0	1906	
Tunø	1902	51	2	1906	
Vest	1919	12	0	1919	
Øst	1871	11	8	1873	1914 (solgt)
Øst	1915	29	0	1915	



UDVIKLINGEN I SELSKABETS FLAADE

	Skibe	Brutto Tons	Netto Tons	
Ved Stiftelsen i 1866...	22	ca.8.000	4.919	
Efter 25 Aar—ulto. 1891	107	71.659	47.293	3 Bugserbaade 223 BRT—49 NRT
Efter 40 Aar—ulto. 1906	113	145.863	86.943	8 — 789 — 122 —
Før Krigen— ¹ / ₈ 1914 ...	122	182.049	107.134	8 — 917 — 178 —
Efter 50 Aar—ulto 1916	118	181.677	107.454	10 — 985 — 178 —
Efter Krigen—ulto. 1918	94	156.600	92.765	10 — 985 — 178 —
Efter 60 Aar—ulto. 1926	114	230.844	137.158	10 — 977 — 171 —

Udrangerede og solgte Skibe	102
Forliste Skibe	30
Krigsforliste Skibe	25
Prisedømt	1
Overført til Bugsermateriale (Isbryder)	1
Flaade Efteraaret 1926	114

Ialt 273 Skibe

FORØGELSE AF SELSKABETS FLAADE SIDEN JANUAR 1920

		Brutto Tons	Netto Tons			Brutto Tons	Netto Tons
1920	S/S Ebro	1066	591	1920	S/S Magnus	1326	789
	S/S Dagmar	2471	1531		S/S Maine (ex Helmer Mørch)	2158	1314
	S/S Delaware (ex Newa)	2467	1538		S/S Olaf	1920	1181
	S/S Erik	1943	1183		S/S Russ	2475	1525
	S/S Frode ..	2140	1284		S/S Skjold	1300	798
	S/S Gorm	2156	1290		S/S Svend	2127	1313
	S/S Halfdan	1448	854		S/S Taarnholm	1420	839
	S/S Harald	1970	1206		S/S Uffe	1869	1164
	S/S Hjortholm	1471	866		S/S Wladimir Sawin	2058	1295
	S/S Ivar	2145	1292	1921	S/S Algarve	1307	751
	S/S Johan Siem	1661	1006		S/S Katholm	1510	877
	S/S Kentucky (ex Gene- ralkonsul Pallisen)	2136	1318		S/S Maryland	4895	3055
	S/S Knud	1944	1188	1922	M/S Arizona	6385	4013

Fortsættes



	Fortsat	Brutto Tons	Netto Tons			Brutto Tons	Netto Tons
1922	S/S Bergenhus	1398	825	1924	S/S Egholm	1317	758
	S/S Frigga	1095	571		M/S Odense	555	251
	S/S Hindsholm	1512	876	1925	S/S Broholm	1350	781
	M/S Louisiana	6513	4046		M/S Parkeston	2762	1572
	S/S Svanholm	1321	764	1926	M/S Jylland	2762	1559
1923	S/S Bellona	839	418		S/S Brynhild	2195	1345
	S/S Hroar	1401	748		S/S Sigrun	1337	806
	S/S Rota	840	418		S/S Svanhild	2163	1294
	S/S Thyra	1088	560		S/S Svava	1212	725
	S/S Trondhjem	1399	826		S/S Ulf	1313	800
1924	M/S Argentina	4104	2460		48 Skibe ialt	98320	58970
	S/S Brasilien	4076	2506				

FRAGANG I SELSKABETS FLAADE SIDEN JANUAR 1920

		Brutto Tons	Netto Tons			Brutto Tons	Netto Tons
1920	S/S Falster	160	82	1922	S/S Russ	2475	1525
	S/S Nakskov	82	33		S/S Wladimir Sawin	2058	1295
	S/S Pregel	977	607	1923	S/S Bogø	309	118
1921	S/S Ulvsund	266	100		S/S Constantin	831	429
	S/S Brage	227	119		S/S Georg	773	469
	S/S Horsens	230	135		S/S Olga	777	471
	S/S Johan Siem	1661	1006		S/S Union	541	275
	S/S Kentucky	3666	2312	1924	S/S Baldur	441	254
	S/S Morsø	676	402		S/S L. P. Holmblad	2143	1307
	S/S Niels Brock	433	210	1926	S/S Esbern Snare	399	228
	S/S St. Knud	189	97		S/S Frejr	499	269
	S/S Storebelt	599	292		S/S Hengest	722	380
	S/S Thy	304	169		S/S Kasan	1100	656
	S/S Thyra	828	502		28 Skibe ialt	24099	14181
	S/S Vendsyssel	733	439				

SAMLET FORØGELSE SIDEN JANUAR 1920

20 Skibe 74.221 Brutto-Register-Tons



SELSKABETS FLAADE EFTERAARET 1926

	Register-Tons		Dødv. Tonn.		Register-Tons		Dødv. Tonn.
	Brutto	Netto			Brutto	Netto	
1. Aalborghus	1478	828	928	39. Frigga	1095	571	1488
2. Aarhus	1627	835	910	40. Frode	2140	1284	3843
3. Alexandra	2587	1612	3363	41. Garonne	1491	890	1854
4. Algarve	1307	751	2077	42. Gorm	2156	1290	3810
5. A. P. Bernstorff . .	2316	1157	1312	43. Halfdan	1448	854	2163
6. Argentina	4104	2460	7450	44. Harald	1970	1206	2855
7. Arizona	6385	4013	9960	45. Hebe	957	436	917
8. Arkansas	3651	2303	4815	46. Hellig Olav	9939	5986	8230
9. Beira	1273	681	1503	47. Hindsholm	1512	876	2775
10. Bellona	839	418	1030	48. Hjelm	295	146	377
11. Benedikt	337	175	356	49. Hjortholm	1471	866	2495
12. Bergenhus	1398	825	1555	50. Hroar	1401	748	1466
13. Botnia	1326	802	1056	51. Island	1774	1061	1620
14. Brasilien	4076	2506	7520	52. Ivar	2145	1292	3820
15. Broholm	1350	781	2265	53. J. C. Jacobsen . .	1221	740	1558
16. Brynhild	2195	1345	3675	54. J. C. la Cour . . .	1635	680	908
17. California	4611	2864	8090	55. Jolantha	714	421	880
18. Charkow	1026	525	1715	56. Jylland	2762	1559	1525
19. Cimbria	1056	540	628	57. Katholm	1510	877	2775
20. C. P. A. Koch . . .	1051	537	485	58. Kentucky	2136	1318	3760
21. Dagmar	2471	1531	2360	59. Kjøbenhavn	1670	920	910
22. Dania	3477	2200	5350	60. Knud	1944	1188	3002
23. Delaware	2467	1538	4150	61. Koldinghus	674	348	524
24. Diana	942	426	915	62. Kong Haakon . .	1775	868	915
25. Douro	806	485	962	63. Limfjorden	488	245	444
26. Dronning Maud .	1779	860	813	64. Louisiana	6513	4046	9960
27. Ebro	1066	591	1925	65. Magnus	1326	789	2120
28. Egholm	1317	758	2165	66. Maine	2158	1314	3760
29. Ella	381	214	440	67. Maja	377	214	457
30. Erik	1943	1183	3002	68. Maryland	4895	3055	6550
31. Esbjerg	472	256	534	69. M. G. Melchior .	1065	649	655
32. Expres	659	359	586	70. Minsk	1229	708	1900
33. Falken	369	159	340	71. Margrethe	2441	1487	2560
34. Ficara	1530	672	1120	72. Møen	357	182	234
35. Fiona	367	186	248	73. Nevada	3766	2302	6980
36. Flora	1218	655	1120	74. Nidaros	1024	610	840
37. Florida	4401	2837	6920	75. Niels Ebbesen . .	874	382	510
38. Frederik VIII . .	11850	7555	7630	76. Odense	555	251	608



	Register-Tons		Dødv. Tonn.		Register-Tons		Dødv. Tonn.
	Brutto	Netto			Brutto	Netto	
77. Odin	646	323	475	97. Taarnholm ..	1420	839	2495
78. Olaf	1920	1181	3032	98. Taasinge	322	123	370
79. Oluf Bager	366	186	232	99. Texas	4465	2853	6776
80. Oregon	4774	2900	8720	100. Thyra	1088	560	1535
81. Oscar II.	10012	6024	8220	101. Tiber	1405	823	1619
82. Parkeston	2762	1572	1525	102. Tjaldur	795	433	622
83. Pennsylvania....	3759	2386	6175	103. Tomske	1229	709	1900
84. Primula	1531	676	1043	104. Trondhjem ..	1399	826	1555
85. Rhone	1064	567	1635	105. Tula	1251	718	1917
86. Rita	534	305	702	106. Tyr	669	407	627
87. Rota	840	418	1030	107. Uffe	1869	1164	3020
88. Saga	919	540	1265	108. Ulf	1313	800	2200
89. Sigrun	1337	806	2200	109. United States	9993	5962	8112
90. Skjold	1300	798	2200	110. Vidar	1353	713	1490
91. Sleipner	1066	567	1268	111. Virginia	3754	2366	5970
92. Svanhild	2163	1294	3600	112. Ydun	645	328	500
93. Svanholm	1321	764	2370	113. Yrsa	455	264	549
94. Svava	1212	725	1875	114. Viking	2952	2665	4000
95. Svend	2127	1313	3500				
96. Sønderjylland ...	403	196	317				
					230844	137158	289962



SELSKABETS AGENTER

Aabenraa - - - - -	P. F. CLEEMANN
Aalborg - - - - -	P. RECHNITZER & Co.
Aalesund - - - - -	NILS N. MUSÆUS
Aarhus - - - - -	DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB'S EKSPEDITION
Akureyri - - - - -	RAGNAR OLAFSSON
Algier - - - - -	JØRGEN PETERSEN
Alicante - - - - -	SUCESORES DE RAYMUNDO & Co.
Almeria - - - - -	H. FISCHER
Antwerpen - - - - -	DE LEEUW & PHILLIPSEN
Arendal - - - - -	W. ELMENHORST
Assens - - - - -	J. JACOBSEN
Bahia - - - - -	J. D. BRUSELL & Co., INC.
Baltimore - - - - -	RAMSAY, SCARLETT & Co., INC.
Barcelona - - - - -	H. ENBERG
Bari - - - - -	P. LORUSSO & Co.
Bergen - - - - -	OLE R. OLSEN
Bogense - - - - -	A. BORG
Bordeaux - - - - -	HENRI FERRIERE
Boston - - - - -	A. C. LOMBARD'S SONS
Brunsbüttelkoog - - -	A. CASATI
Buenos Ayres - - - -	J. E. TURNER & Co.
Cadiz - - - - -	JOAQUIN DEL CUVILLO
Cardiff - - - - -	TELLEFSEN & Co.
Cartagena - - - - -	P. MILLER SUCESOR OF JOHN C. GRAY
Catania - - - - -	FRATELLI BONANNO
Cette - - - - -	BUSCK FILS & Co.
Ceuta - - - - -	TRUJILLO & MURTO
Christianssand - - - -	F. REINHARDT & Co.
Christianssund - - - -	J. C. LOENNECHEN
Danzig - - - - -	F. G. REINHOLD
Denia - - - - -	RIBES & Co.
Dunkerque - - - - -	G. FERON E. DE CLEBSATTEL & Co.
Esbjerg - - - - -	DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB'S EKSPEDITION
Faaborg - - - - -	CARL THRANE
Fredericia - - - - -	W. BRØCHNER MORTENSEN
Frederikshavn - - - -	H. LARSEN (J. THORSØES EFT.)
Galveston - - - - -	WILKENS & BIEHL



Gefle - - - - -	AKTIEBOLAGET P. J. HÆGERSTRAND
Genua - - - - -	SCERNI & CO.
Ghent - - - - -	V. & L. DE BAERDEMAECKER
Gibraltar - - - - -	C. W. MATHIASSEN & CO.
Grimsby - - - - -	JOHN SUTCLIFFE & SON
Gøteborg - - - - -	BLIDBERG, METCALFE & CO.
Haderslev - - - - -	J. C. HANSEN
Halmstad - - - - -	JOH. A. ANDERSON
Hamburg - - - - -	H. M. GEHRCKENS
Haugesund - - - - -	BIRGER PEDERSEN & SØN
Helsingborg - - - - -	BERNHARD BERGH & CO.
Helsingfors - - - - -	FINSKA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAGET
Helsingfors - - - - -	NIC. HEIMBÜRGER
Helsingør - - - - -	MARTIN LARSEN
Hernøsand - - - - -	CARL GUST. RINGBLUM
Hobro - - - - -	JENS BLICHEFELDT
Holtenau - - - - -	A. CASATI
Horsens - - - - -	WILH. CHR. BECH
Horten - - - - -	HORTENS BRYGGE
Houston - - - - -	WILKENS & BIEHL
Huelva - - - - -	HJO DE FERNANDO SUAREZ
Hull - - - - -	ELLERMAN'S WILSON LINE, LTD.
Isafjord - - - - -	JOHANN THORSTEINSSON
Kalmar - - - - -	P. A. NELSSON
Kiel - - - - -	A. CASATI
Klaksvig - - - - -	BRDR. LÜTZEN
Kolding - - - - -	H. DAUGAARD
Kotka - - - - -	CADENIUS & GRAHN, A/B
Königsberg - - - - -	MARCUS COHN & SOHN
Landskrona - - - - -	AUG. HEYL & CO.
La Rochelle-Pallice - - - - -	ERIK MÖRCH & CO.
Le Havre - - - - -	BAUZIN & CO.
Leith - - - - -	FURNESS WITHEY & CO., LTD.
Leningrad - - - - -	HANS JENSEN
Libau - - - - -	TIDEMAND, PERSSON & CO.
Lissabon - - - - -	THE UNITED STEAMSHIP CO., LTD.
Liverpool - - - - -	N. JOHANSEN & DAHL
Livorno - - - - -	HERMAN TRUMPY
London - - - - -	THE UNITED SHIPPING CO., LTD.
Løgstør - - - - -	P. JENSEN



Madeira - - - - -	BLANDY BROTHERS & Co., LTD.
Malaga - - - - -	ENRIQUE RUBIO
Malmö - - - - -	G. & L. BEIJER AKTIEBOLAG
Malmö - - - - -	SVENSKA REDERI-AKTIEBOLAGET »ØRESUND«
Manchester - - - - -	A. KNUDSEN
Mariager - - - - -	POUL NIELSEN
Marseille - - - - -	MAISON AXEL BUSCK
Melilla - - - - -	M. BENHAMOU FILS
Memel - - - - -	EDUARD KRAUSE
Messina - - - - -	FRATELLI BONANNO
Middelfart - - - - -	CARL ERIKSEN
Molde - - - - -	S. HALSTENSEN ^{A/s}
Montreal - - - - -	MC LEAN KENNEDY, LTD.
Nakskov - - - - -	C. O. JESSEN
Neapel - - - - -	W. DE LUCA & BROTHERS
Newcastle - - - - -	NIELSEN, ANDERSEN & Co. LTD.
Newcastle - - - - -	LOUIS ZÖLLNER
New Orleans - - - - -	AMERICAN BALTIC CHARTERING & SHIPPING Co., INC.
Newport News - - - - -	THE UNITED STATES SHIPPING Co.
New York - - - - -	FUNCH, EDYE & Co., INC.
Norrköping - - - - -	^{A/B} AUG. V. SVENSON
Nyborg - - - - -	M. MØLLER
Nykjøbing F - - - - -	KNUD SCHOU
Nykjøbing M - - - - -	F. L. KNAKKERGAARDS EFTFLG.
Nørre Sundby - - - - -	N. C. BACH
Odense - - - - -	DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB'S EKSPEDITION
Oporto - - - - -	KENDALL, PINTO BASTO & Co., LTD.
Oran - - - - -	A. H. ELFORD
Oslo - - - - -	JACOB NATVIG & Co.
Palermo - - - - -	LAGANA AGENZIA MARITTIMA
Paris - - - - -	CHR. JACOBSEN
Philadelphia - - - - -	S. L. BURGESS & Co.
Quebec - - - - -	MC LEAN KENNEDY & Co.
Randers - - - - -	CHR. JACOBSEN
Reval - - - - -	JENS PETERSEN & Co.
Reykjavik - - - - -	C. ZIMSEN
Riga - - - - -	JENS PETERSEN & Co.
Rio de Janeiro - - - - -	CUMMING YOUNG
Rotterdam - - - - -	RUYS & Co.



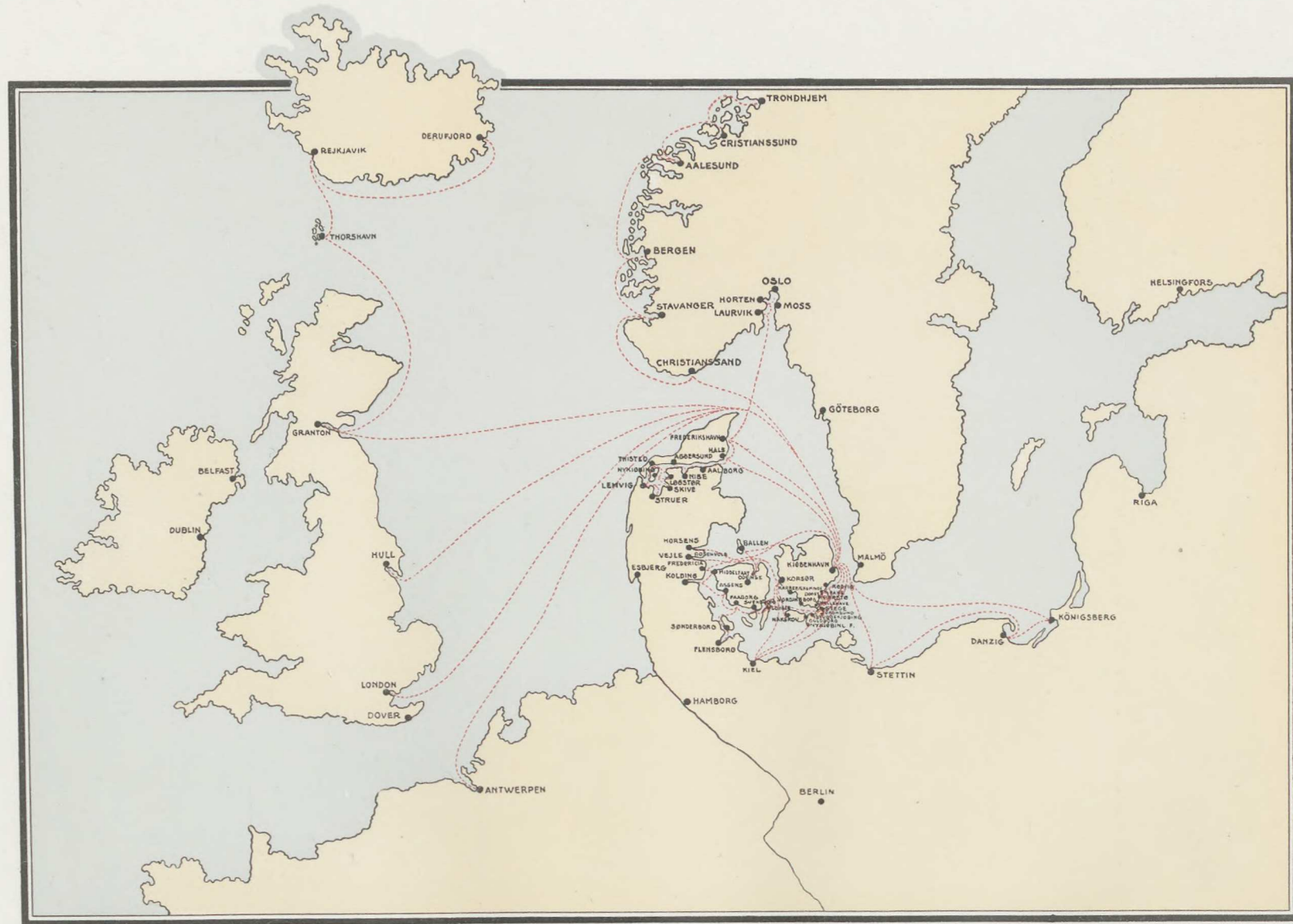
Rouen - - - - -	N. J. ZACHARIASEN
Rudkjøbing - - - - -	L. P. LARSEN
Santos - - - - -	G. C. DICKINSON & Co., LTD.
Savannah - - - - -	THE ATLANTIC & GULF SHIPPING CO.
Sevilla - - - - -	MODESTO GA. DE VINUESA
Seydisfjord - - - - -	ST. TH. JONSSON
Siglufjord - - - - -	HELGI HAFLIDASON
Stavanger - - - - -	E. ULSTRUP
Stege - - - - -	K. GRUM SCHWENSEN
Stettin - - - - -	GUSTAV METZLER
St. John, N. B. - - -	MC LEAN KENNEDY, LTD.
Stockholm - - - - -	AKTIEBOLAGET OLSON & WRIGHT
Struer - - - - -	SV. SMITH KNUDSEN
Sundsvall - - - - -	PER SUNDIN
Svendborg - - - - -	E. W. v. D. HUDE & SØN
Swansea - - - - -	G. LENNARD & Co.
Sønderborg - - - - -	CHR. C. ALBERTSEN
Tangier - - - - -	J. DE POORTERE
Tarragona - - - - -	SOBRINOS DE P. FERRER MARY
Thisted - - - - -	P. SUND
Thorshavn - - - - -	H. C. MÜLLER
Trangisvaag - - - - -	T. F. THOMSEN
Trondhjem - - - - -	GJERSØE, SCHJETNE & Co.
Tunis - - - - -	ELLESEN & FILS
Vaag - - - - -	J. J. DAHL, JR.
Valencia - - - - -	EDWARD HARKER
Vejle - - - - -	OTTO HANSEN & Co.
Vestmanhavn - - - - -	JOHAN REINERT
Vestmanø - - - - -	G. C. JOHNSON
Wasa - - - - -	GUSTAF SVANLJUNG
Warschau - - - - -	ALFRED ANDERSEN
Wiborg - - - - -	K. LUNDBERG & Co.
Windau - - - - -	JENS PETERSEN & Co.
Ystad - - - - -	CARL GRAM ^{A/B}
Ørnskjøldsvik - - - -	AKTIEBOLAGET PHILIP BJØRKEROTH & Co.



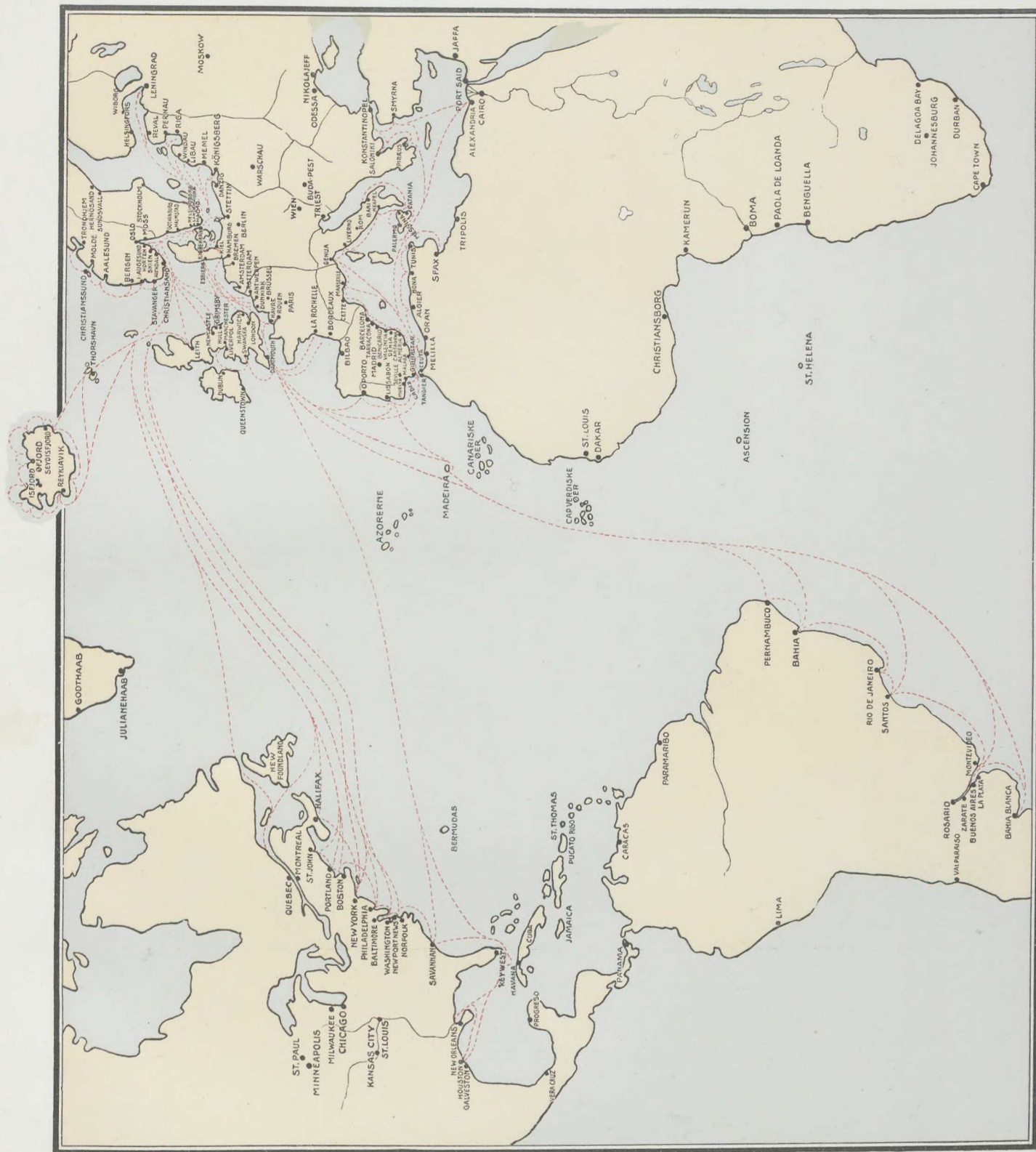
SÆRLIGE PASSAGER AGENTER
FOR SKANDINAVIEN AMERIKA LINIEN:

Bergen - - - - -	C. A. GUNDERSEN ^{A/s} , Slotsgaten 1
Berlin N. 24 - - - -	ATLANTIC EXPRESS, G. m. b. H., Friedrichsstrasse 131 d.
Boston, Mass. - - - -	GEORGE E. MARSTERS, 248, Washington St.
Chicago, Ill. - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT, 117, N. Dearborn St.
Christianssand - - - -	A. BOYSEN, Vestre Strandgate 16
Danzig - - - - -	KARLSBERG, SPIRO & Co., Langermarkt 41
Gøteborg - - - - -	PASSAGER=KONTORET, Posthuset
— - - - -	NORDISK RESEBUREAU, S. Hamngatan 43
Halifax, N. S. - - - -	PICKFORD & BLACK, LTD., 51, Upper Water St.
Hamburg - - - - -	HAMBURGISCHES REISEBUREAU, Alsterdamm 35
Helsingborg - - - - -	PASSAGER=KONTORET, Drottninggatan 1
Helsingfors - - - - -	^{A/B} NIC. HEIMBÜRGER ^{O/y} , Norra Magasinsgatan 4
Libau - - - - -	KARLSBERG, SPIRO & Co., Bahnhofstrasse 8
Malmö - - - - -	PASSAGER=KONTORET, Norra Vallgatan 64
— - - - -	NORDISK RESEBUREAU, Stortorget 13 A
Minneapolis, Minn. -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT, 123, South Third St.
Montreal, Que - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT 518 St. Catherine St. West
New York - - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT, 27, Whitehall St.
Oslo - - - - -	JACOB NATVIG & Co., Karl Johans Gate 1
Portland, Oreg. - - - -	LIDELL & CLARKE, 105, Third St.
Reval - - - - -	JENS PETERSEN & Co., Postbox 135
Reykjavik - - - - -	C. ZIMSEN
Riga - - - - -	JENS PETERSEN & Co., Gr. Schlosstrasse 10
San Francisco, Calf., -	HALVOR JACOBSEN & Co., 544, Market St.
Seattle, Wash. - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT, 1321, Fourth Ave.
Stavanger - - - - -	E. ULSTRUP, Skagen 40
Stockholm - - - - -	STOCKHOLMS SPEDITIONS ^{A/B} , Slussplan 5
— - - - -	NORDISK RESEBUREAU, Operahuset
Trondhjem - - - - -	GJERSØE, SCHJETNE & Co., Fjordgaten 3
Warschau - - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, Senatorska 32
Winnipeg, Man. - - - -	SCANDINAVIAN=AMERICAN LINE, PASSENGER DEPARTMENT, 461, Main St.

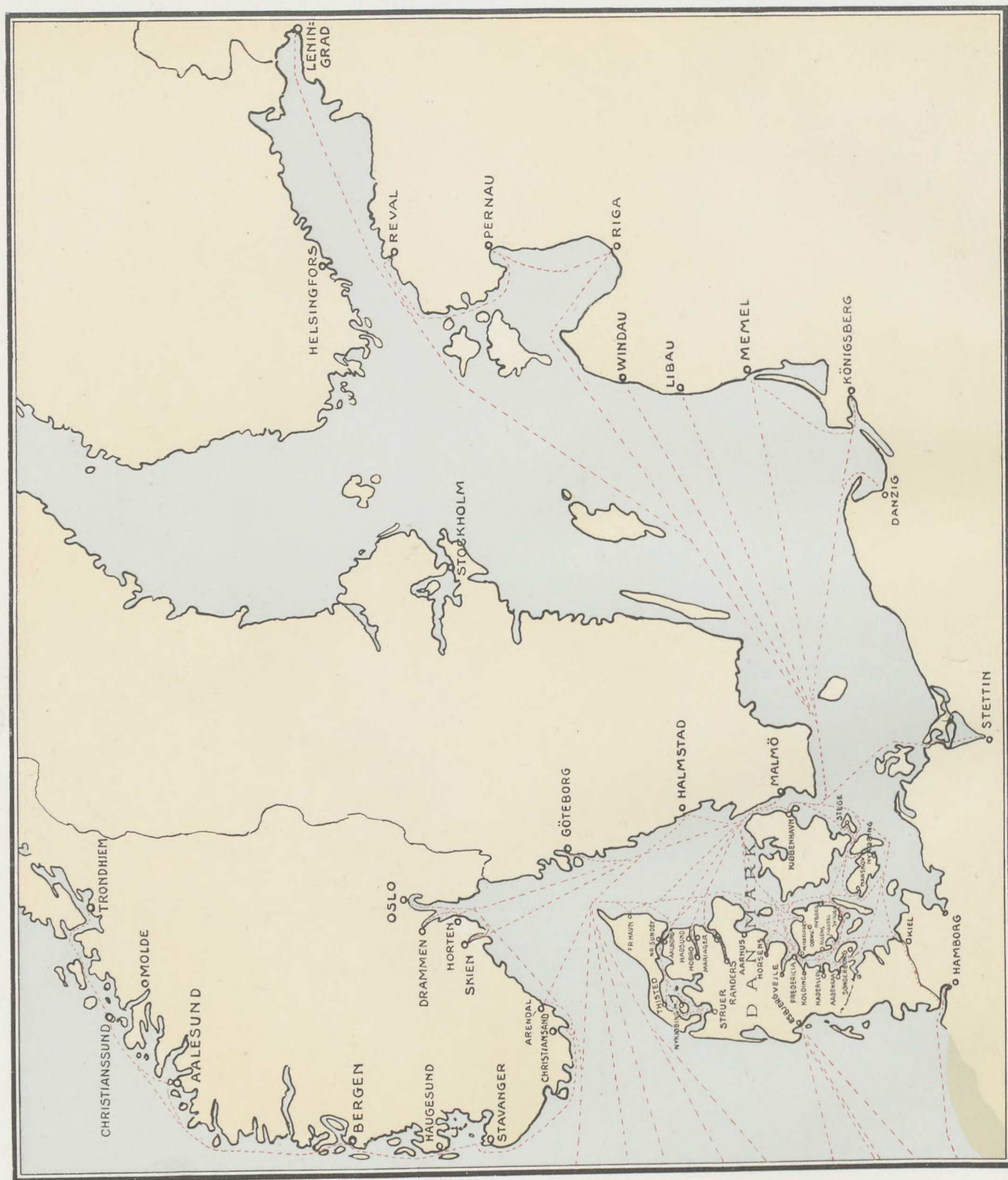




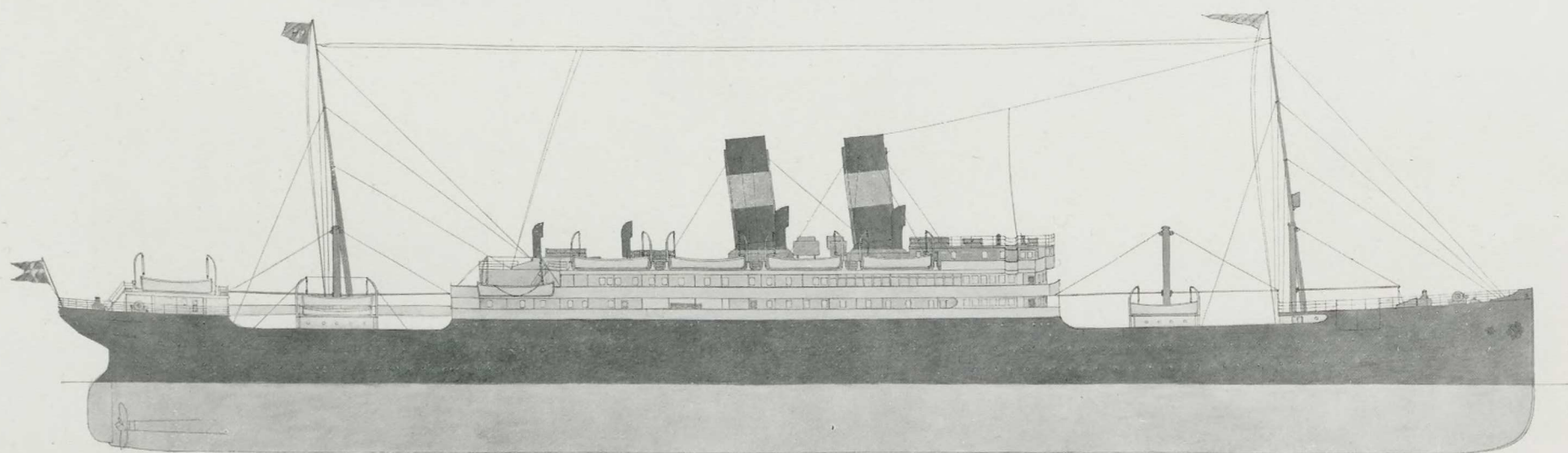
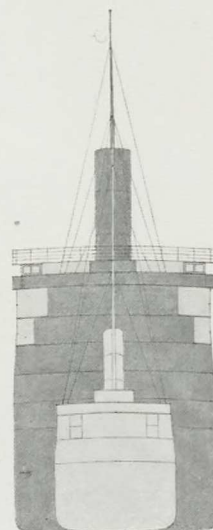
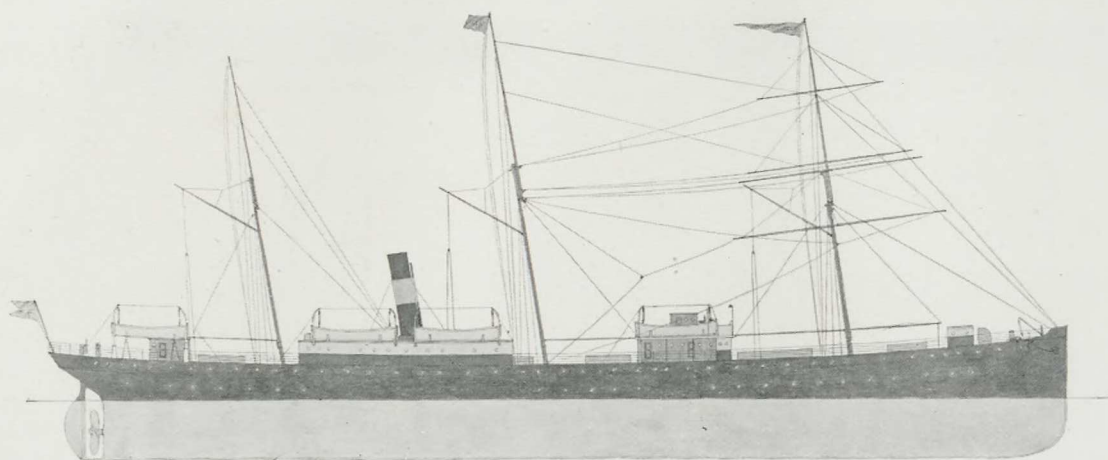
SELSKABETS RUTER 1866



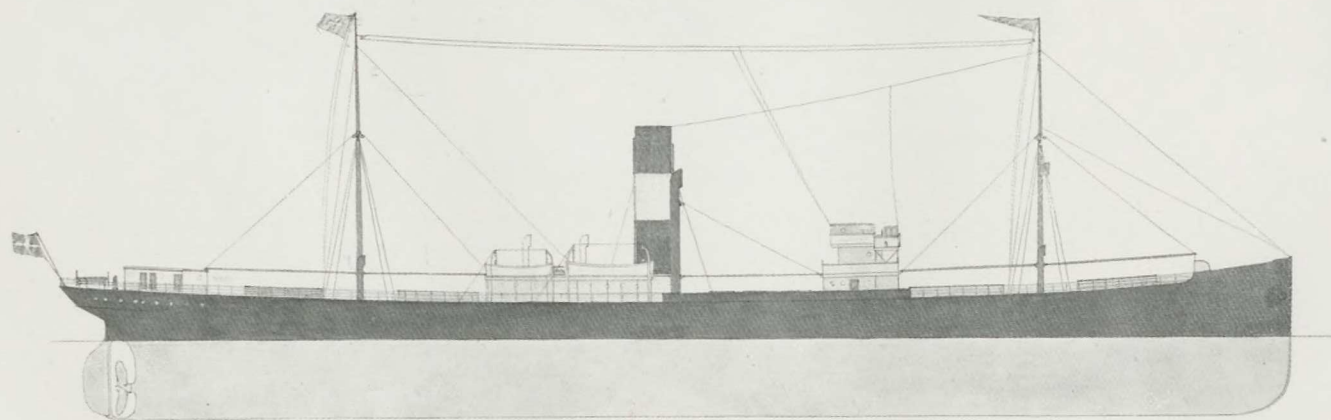
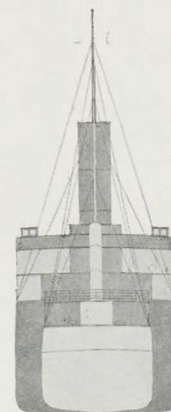
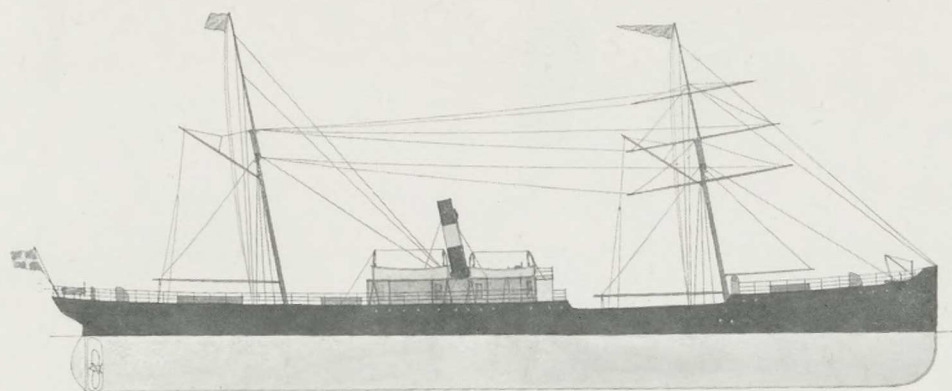
SELSKABETS RUTER 1926



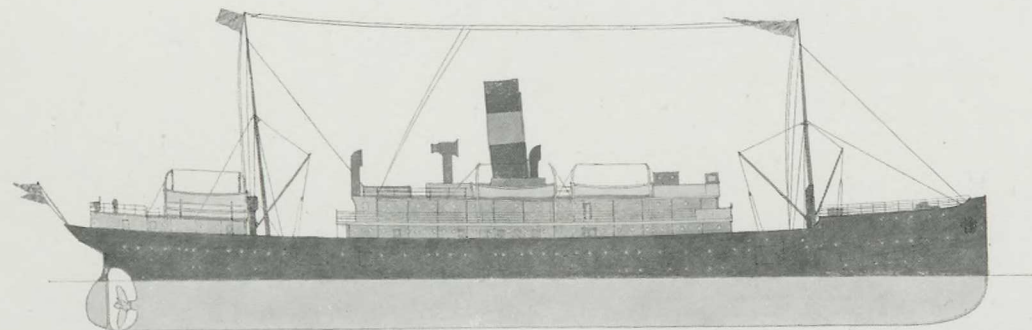
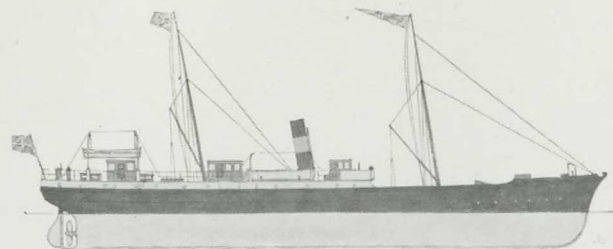
Sammenstilling af ^{s/s} »Thingvalla« og ^{s/s} »Frederik VIII«
visende Udviklingen i Farten: Kjøbenhavn—New York.



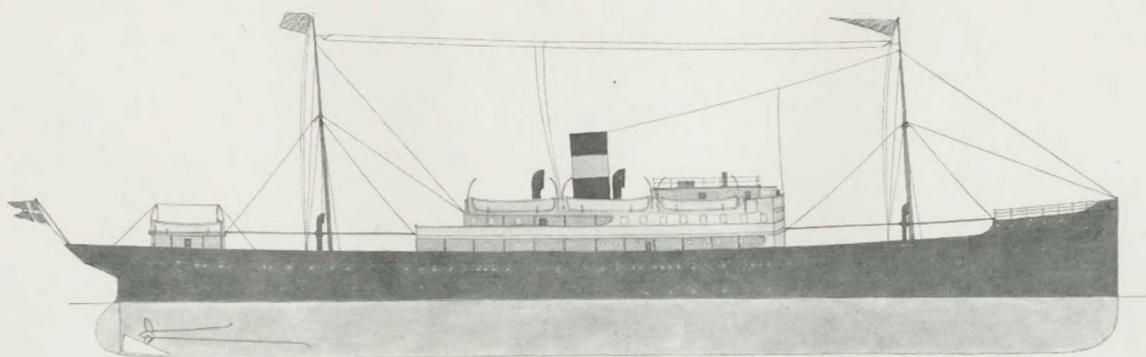
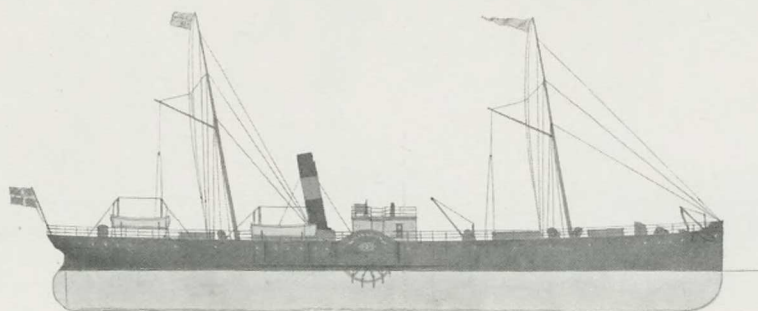
*Sammenstilling af ^s/_s »Leopold II« og ^s/_s »Maryland«
visende Udviklingen i Farten paa Nordamerika.*



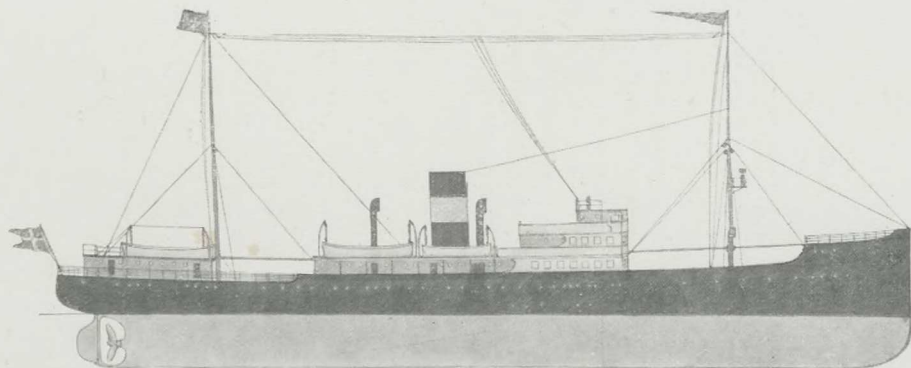
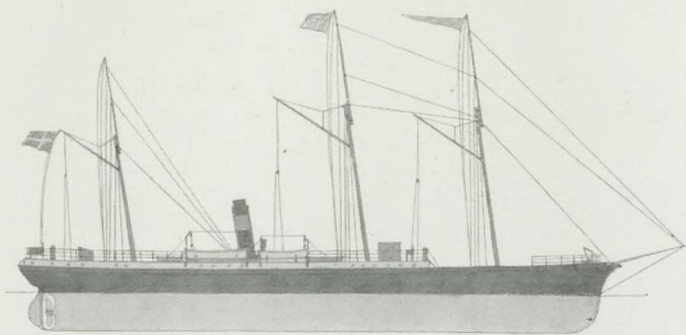
*Sammenstilling af ^s/_s »Aarhus« og ^s/_s »Kjøbenhavn«
visende Udviklingen i Farten Kjøbenhavn—Aarhus.*

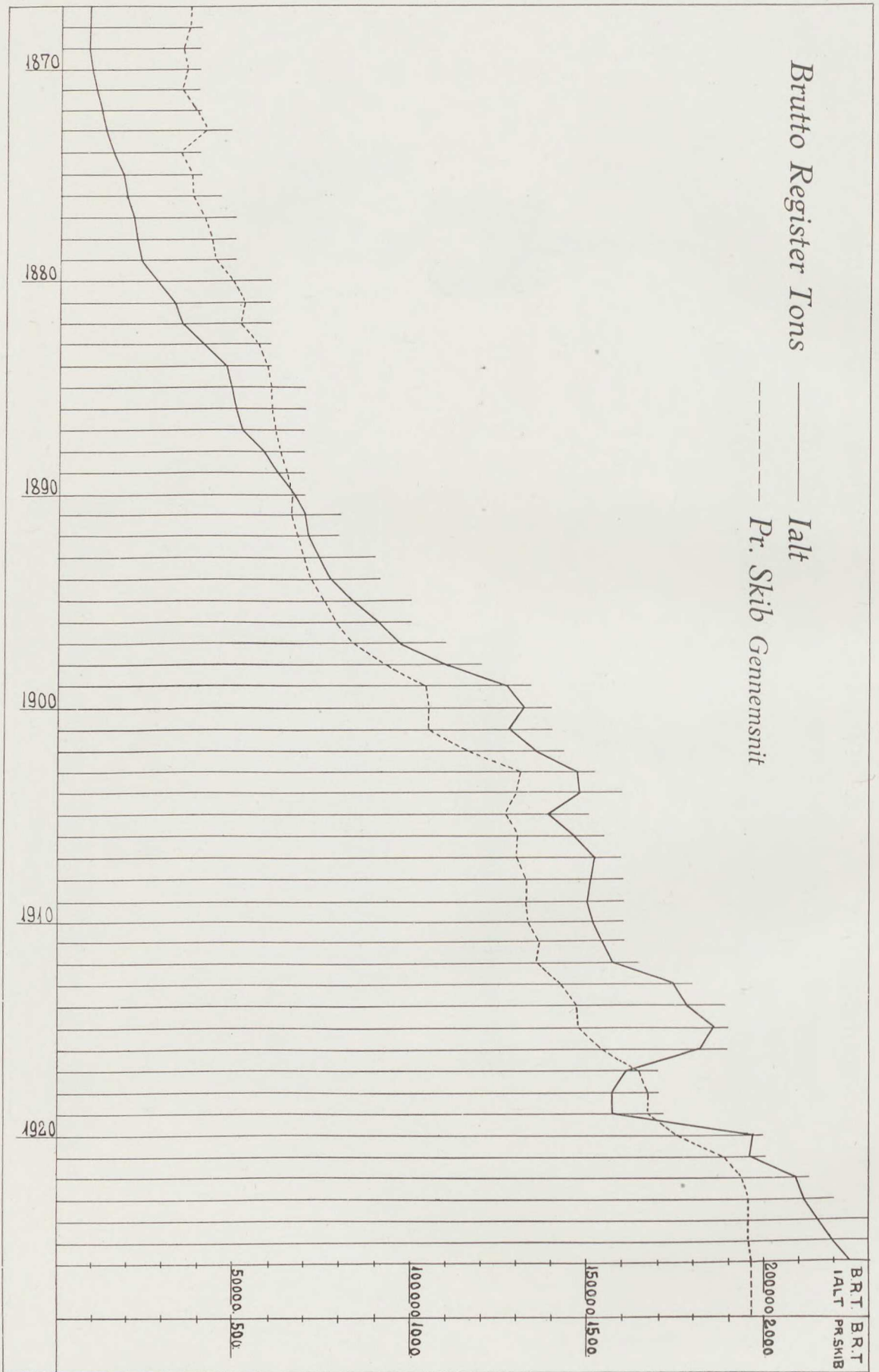


Sammenstilling af ^{H/s} »Riberhuus« og ^{M/s} »Jylland«
visende Udviklingen i Farten Esbjerg—Harwich (Parkeston Quay).



*Sammenstilling af ^s/_s »Arcturus« og ^m/_s »Dronning Alexandrine«
visende Udviklingen i Farten Kjøbenhavn—Island.*





SELSKABETS FLAADE

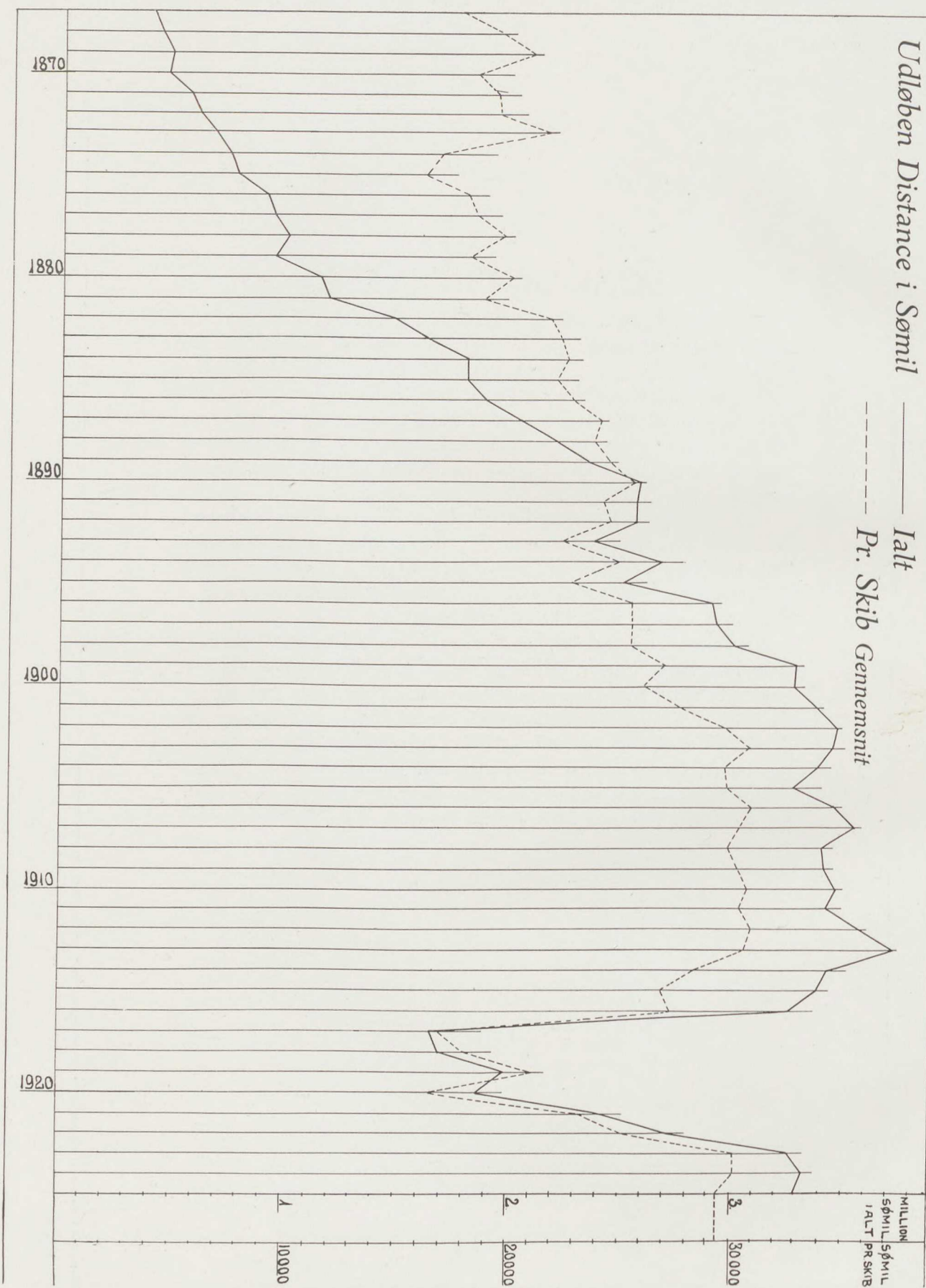
Selskabets Flaade omfatter i Efteraaret 1926 114 Skibe med en samlet Dødvægttonnage paa 289.962 Tons og med en total Brutto Register Tonnage paa 230.844 Tons. Hertil kommer en Isbryder og 9 Bugserbaade med en samlet Brutto Register Tonnage paa 977 Tons samt en Kulelevator paa 86 Tons, 14 søgaaende Lægtene paa ialt 3006 Tons og til Slut 46 dækkede Pramme med ialt 2751 Brutto Register Tons. Ialt er 66 af Selskabets Skibe udstyret med Radio-telegraf.

I den vedføjede Kurve er kun medtaget Tonnagen for Selskabets søgaaende Skibe, som omfatter 5 Dieselmotorskibe til oversøisk Fart, 1 Dieselmotorskib til indenrigsk Fart og 2 Dieselmotorskibe til Passagerfart paa England samt et 4-mastet Skolesejlskib. Resten af Tonnagen bestaar udelukkende af Dampskibe.

Af Kurven vil det ses, at Tonnagen fra Selskabets Stiftelse i 1866 har været i jævn Stigning, og at kun Krigsaarene viser et virkeligt Fald i Kurvens Linie. Imidlertid vil det ogsaa fremgaa, at fra 1921 er Kurven i Virkeligheden blevet fortsat i Forlængelse af den Linie, som blev afbrudt i 1914. Gennemsnitsstørrelsen af Selskabets enkelte Skibe har været i jævn Stigning lige fra 1866, hvor Middeltallet laa lidt under 400 Brutto Register Tons pr. Skib, indtil det nu ligger lige ved 2000 Brutto Register Tons pr. Skib.

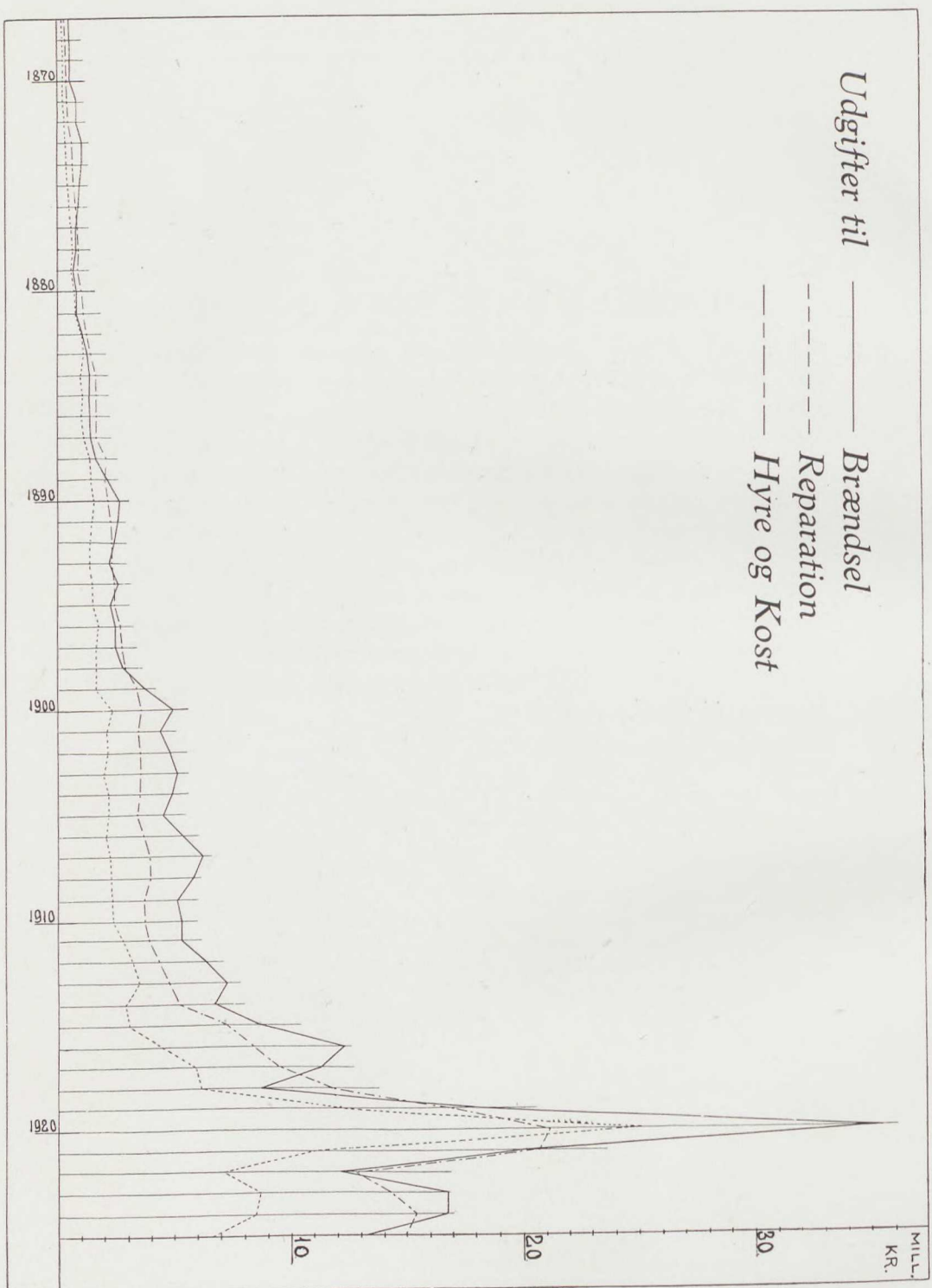
Udløben Distance i Sømil

— Ialt
 --- Pr. Skib Gennemsnit



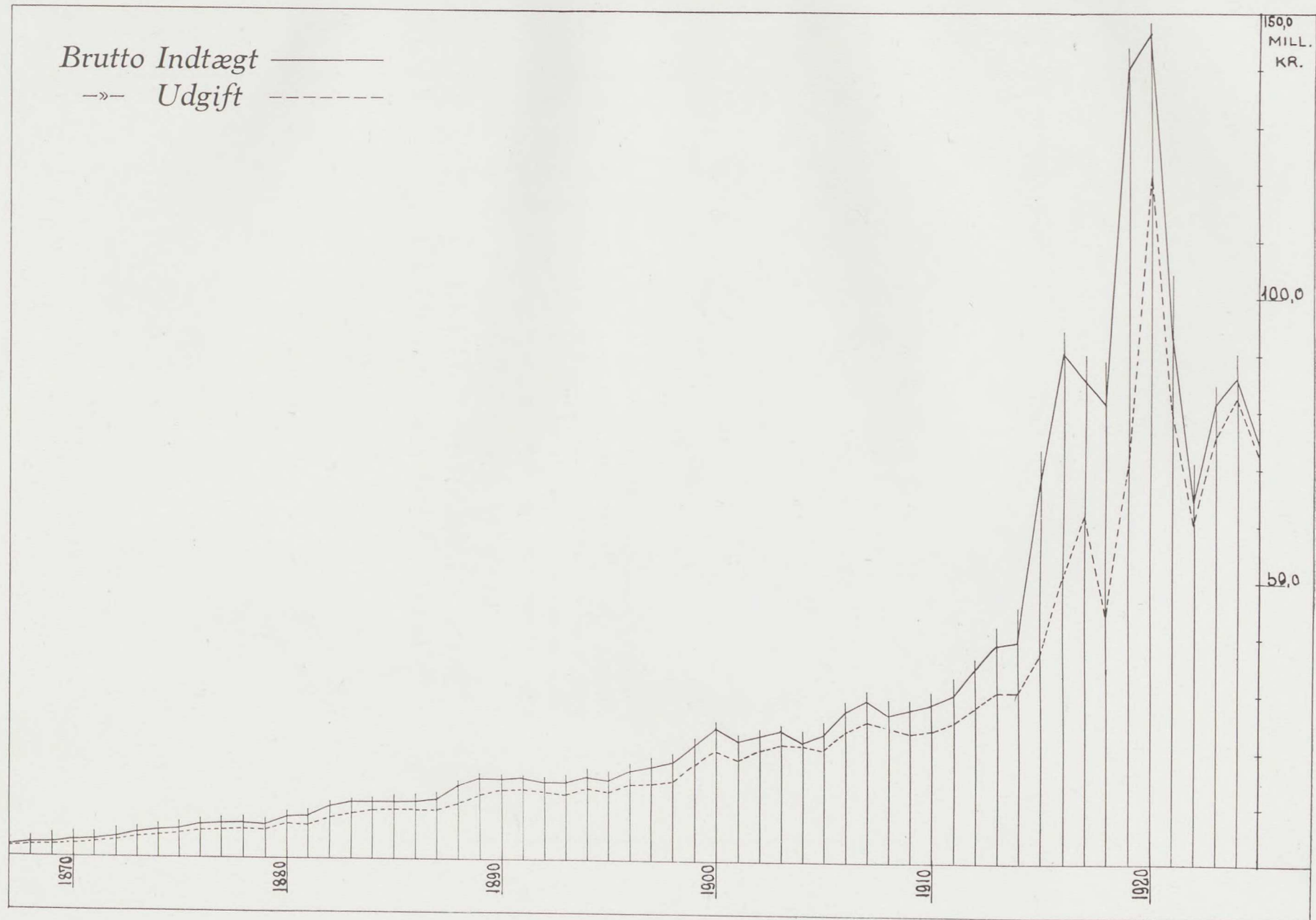
UDLØBEN DISTANCE I SØMIL

Kurven over den udløbne Distance viser en jævn Stigning fra 1866 indtil Aaret 1913, hvor Selskabet raadede over en ganske vist mindre Tonnage end i Dag, men over et større Antal Skibe. Fra dette Aar falder den samlede udsejlede Distance jævnt, indtil den i 1917, som en Følge af Krigstilstanden, foretager et umaadeligt Fald for derpaa langsomt at stige indtil 1921. Fra dette Tidspunkt og fremefter i den Periode, hvor Selskabet har faaet sit Materiel og sine Ruter i Orden, er Kurven derefter paa Vej mod det Punkt, den naaede før Verdenskrigen udbrød. Den samlede udsejlede Distance for 1925 udgør — som det vil ses — 3.300.000 Sømil, eller pr. Skib paa det nærmeste 30.000 Sømil. Dette kan ogsaa udtrykkes ved, at hvert enkelt Skib gennemsnitlig aarligt tilbagelægger en Distance næsten svarende til Jorden rundt $1\frac{1}{2}$ Gang.



UDGIFTER TIL BRÆNDSELS- FORBRUG, REPARATIONER SAMT HYRE & KOST

Disse tre Kurver, der som en Følge af Selskabets Vækst fra 1867 er fortsat i en nogenlunde jævnt stigende Bane, foretager i Krigsaarene de store Bevægelser opefter, indtil de alle tre i 1920 naar Kulminationspunktet. Derefter foretager de igen alle en nedadgaaende Bevægelse henimod mere normale Baner.

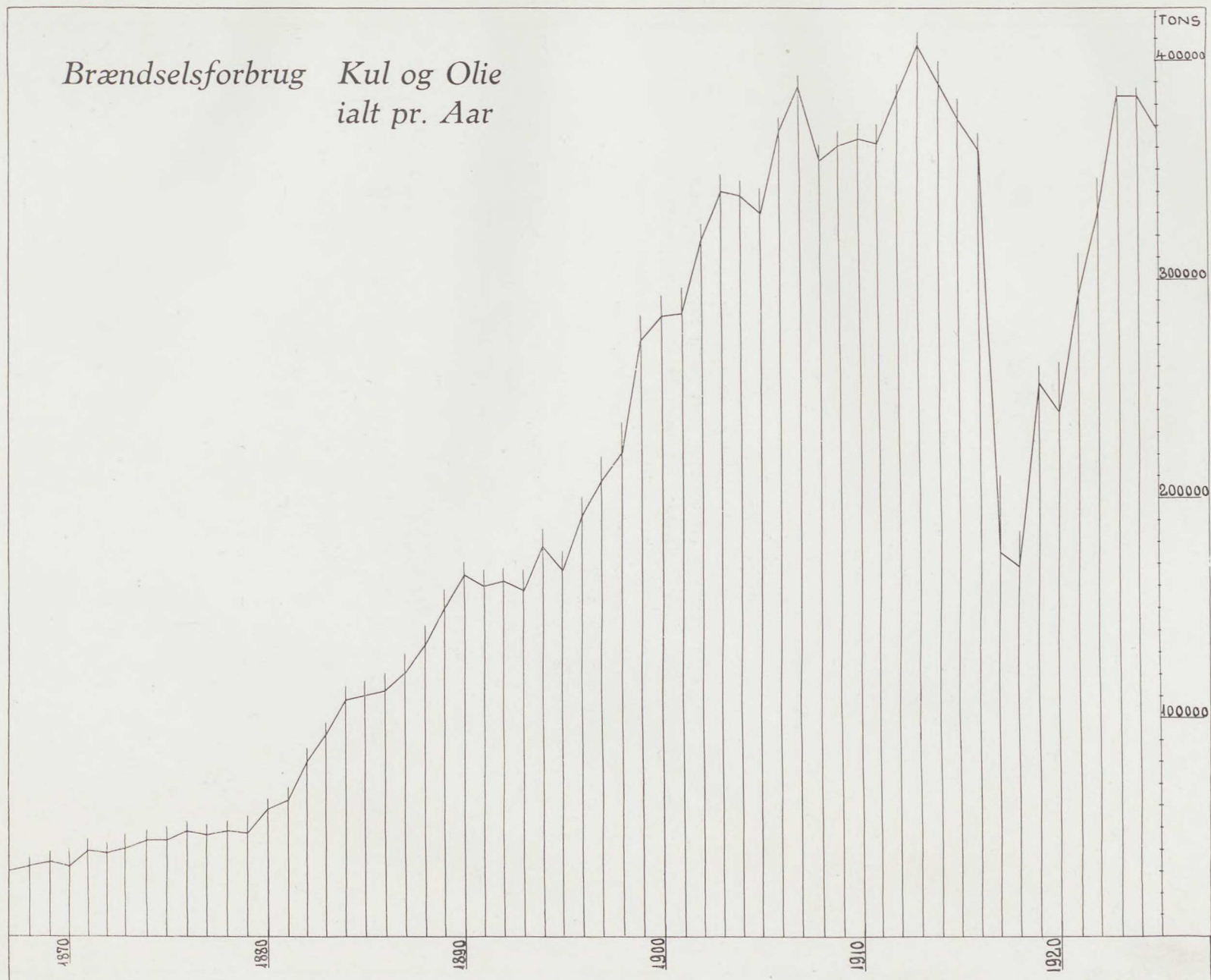


SELSKABETS BRUTTO INDTÆGT OG BRUTTO UDGIFT

Kurverne over disse to Poster følger med nogenlunde Regelmæssighed hinanden indtil 1915, hvorefter begge, som en Følge af Verdenskrigen, foretager det store Spring opefter for at kulminere i 1920. Derefter er Faldet ligesaa brat efter Krigen, som Stigningen var det forinden.

Differencen mellem Indtægtskurven og Udgiftskurven repræsenterer Selskabets Overskud. Som det vil ses, er Afstanden mellem de to Kurver lige indtil Krigsaarene nogenlunde jævn; derefter kommer de store Bevægelser op og ned, indtil Kurvernes Baner efter Krigen nærmer sig hinanden. I daarlige Aar vil Kurverne ligge nær opad hinanden, i gode fjerne sig mere eller mindre fra hinanden.

*Brændselsforbrug Kul og Olie
ialt pr. Aar*



BRÆNDSSELSFORBRUG

Kurven over Selskabets Brændselsforbrug fra og med 1867 viser en fortsat Stigning indtil 1913, hvilket er en naturlig Følge af Selskabets stadig voksende Tonnage. Fra 1913 falder Kurven under de første Krigsaar for at naa sit laveste Punkt i 1918. Dette Fald skyldes selv-
sagt Aarsager, der staar i Forbindelse med Krigsbegivenhederne, og ikke mindst, at Selskabets Flaade i Løbet af Krigsaarene blev stadig formindsket. Fra 1918 er Kurven derefter igen i jævn Stigning indtil 1923—1924, hvorefter den atter viser nedadgaaende Tendens. Dette maa ses i Betragtning af, at Kurven for de sidste Aars Vedkommende ogsaa omfatter Forbrug af Olie til Dieselmotorskibene. Angivet i Tons er disse Skibes Olieforbrug langt mindre end et tilsvarende Dampskibs Kulforbrug, og det er derfor naturligt, at det samlede Brændselsforbrug udtrykt i Vægt vil gaa ned, efterhaanden som Selskabets Flaade mere og mere kommer til at omfatte Dieselmotorskibe.

Selskabets samlede Brændselsforbrug i 1925 har — som det vil fremgaa af Kurven — været 370.000 Tons (som Maalestok kan anføres, at Danmarks Import af Kul i 1925 androg ca. 3.125,000 Tons).

RETTELSER:

Side 43 Billedunderskriften »dook«, læs Dock

— 50 7. Linie f. o. 1866, læs 1886

— 125 »Georgius I«, læs »Georgios I«

