DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

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

Rettigheder

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

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

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

061.5(489)for
1906.

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK
m 007181531
300005190820

DFDS
UNITED STATES
ANGLO DANE
1866 1906

1855 1955

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB

AKTIESELSKAB

40 AARS UDVIKLING

UDGIVET AF SELSKABET I ANLEDNING AF FYRRETYVE AARSDAGEN FOR DETS STIFTELSE

TEXTEN VED JUL. SCHOVELIN

KJØBENHAVN · MDCCCCVI
DANSK REPRODUKTIONS ANSTALT

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK

SELSKABETS NUVÆRENDE BESTYRELSE OG DIREKTION

ADMIRAL A. DE RICHELIEU
S. K., D. M. p. p.
FORMAND FOR BESTYRELSEN OG ADMINISTRERENDE DIREKTØR

PROFESSOR CARL TORP
R. D. M. p. p.

GODSEJER A. F. LASSEN

KONSUL ERIK S. HENIUS
R. D. M. p. p.

GEHEIMEETATSRAAD IS. GLÜCKSTADT
K. D. M. p. p.

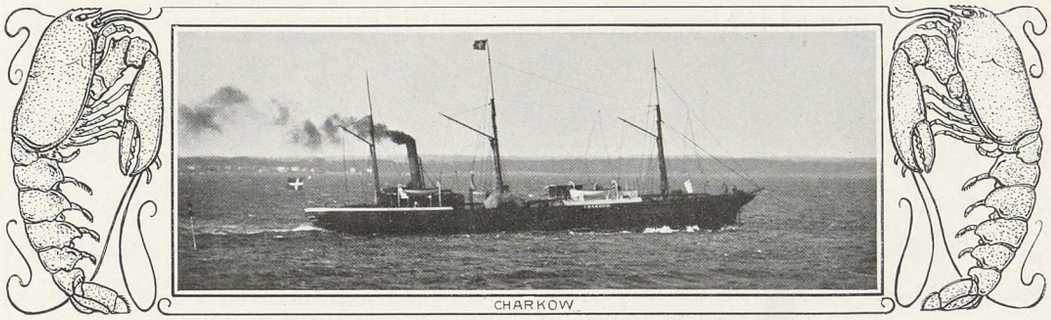
ETATSRAAD JUL. LARSEN
R. D. M. p. p.

DIREKTØR VED ORLOGSVÆRFTET J. C. TUXEN
K. D. M. p. p.

CHR. KRONMAN
DIREKTØR

JOHN LARSEN
DIREKTØR

N. J. HØST
TEKNISK DIREKTØR


CHARKOW

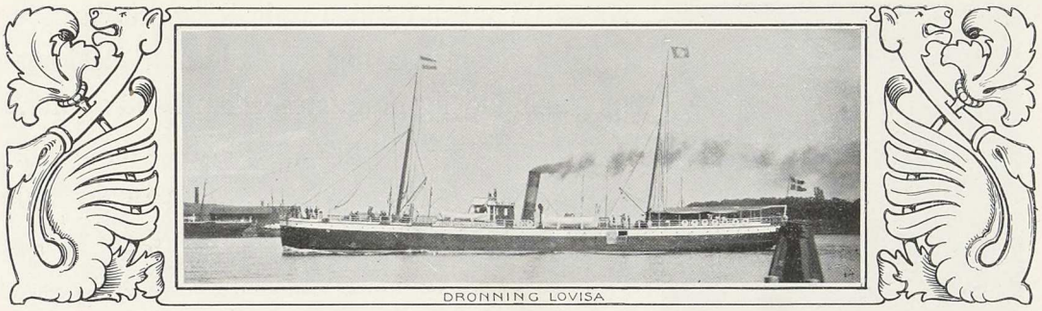
DEN 11. DECEMBER I AAR, 1906, er det fyrretyve Aar siden, „Det forenede Dampskibs-Selskab“ blev stiftet. Terminsdagen den 11. December, „Fandens Fødselsdag“, som det hed i gamle Dage, har ikke stort bedre Lov paa sig i Folkemunde end „den bedrøvede 11. Juni“. Men Almuens Ordsprog og Benævnelser har gerne dobbelt Bund: naar de tilsyneladende stiller sig paa „Skælmernes“ Standpunkt, ligger just heri gæmt en egen lun Ironi. For Ødselhed og Uvederhæftighed maa visselig den store Opgørsdag staa som en Skræmslens Dag, hvis blotte Tilværelse endog nødig maa nævnes, — for driftig Foretagsomhed og frugtbart Virke ligger der netop i at vælge *denne* Dag til en Begyndelse en tryg Tilforladelighed, en sund og sikker Selvtillid til Fremtids Formaaen. Hvad der maaske var en Tilfældighed, virker saaledes her for Eftertiden med en egen symbolsk Styrke.

C. F. Tietgen som yngre

Blandt de Mænd, der paa hin mindeværdige Dag traadte sammen for at danne D. F. D. S., var mange af Datidens bedste Mænd indenfor vor Handelsverden — nævnes bør saaledes særlig Etatsraad C. A. Broberg og Grosserer C. A. Erichsen, der sammen med

Overretsprokurator J. L. Simonsen og Vaterskout L. Poulsen udgjorde Selskabets første Bestyrelse. Men Sjælen i den hele Kreds var C. F. Tietgen. Han samlede og sammensatte den — *hans* var ogsaa Ideen. Den ledende Tietgenske Tanke var i dette som overalt, sagt med eet Ord: Sammenslutning. Nu, to Snese Aar efter, da vi lever midt oppe i de store økonomiske Sammenslutningers Tid, lyder det helt forunderligt moderne at høre denne Fortids-Røst fra 60ernes Midte tale saaledes: „Der er næppe 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.“ Det var C. F. Tietgens Mostivering til Dannelsen af D. F. D. S. Han vilde overhovedet ikke, at vore, især den Gang, saa faa og smaa Kræfter i dette lille, nylig lemlæstede Land skulde *slide* sig op i gensidig Konkurrencekamp, — det gjaldt helt modsat om at samle og sammenføje, at ene, hvad enes kunde, til fælles Maal og fælles Id. Saaledes ogsaa her, ja fremfor andetsteds i dette Tilfælde: „Det forenede Dampskibs-Selskab“ optog i sig Rederifirmaerne H. P. Prior og Koch & Henderson samt „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“. Hertil føjedes i 1867 „St. Knud“ og „Falster“, 1870 Dampskibsselskabet „Aarhuus“ med sine to Skibe og Randers-Rederiet Brødrene Petersens fire Skibe. Endelig indkøbtes i 1872 fra Fr. Th. Adolphs Enke „Vejle“ og „Horsens“, og 1874 overtoges Sundfarten. Dette betød, at man strax til en Begyndelse samlede sammen saa at sige Alt, hvad der den Gang var af danske Dampere, og at man dernæst i blot et Par Aar gjorde sig til Herre over samtlige *indenlandske* Ruter, med Undtagelse af Bornholmer-Farten. Det lyder for Nutids-Øren ikke saa farlig stort, at Selskabet i 1867 aabnede sin Drift med 22 Skibe, der havde en samlet Netto-Register-Tonnage af 4944 Tons, nu ejer det 115 Dampere med 140,000 Tons; men i hint Aar, 1867, var det efter Datidens Forhold en hel vældig Handelsflaade, der ved selve sit Tal

C. F. Tietgen som ældre


DRONNING LOVISA

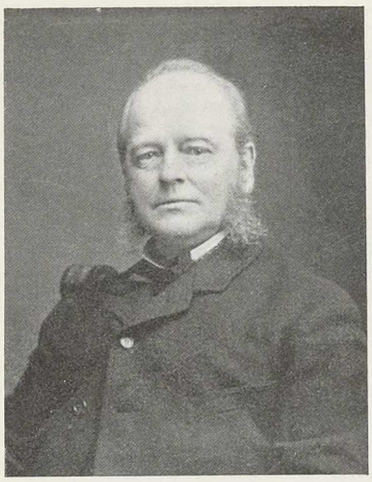
imponerede det ganske Land. Og som samlet paa een Haand var en virkelig *Magt.*

Men det laa ikke alene i Tietgens Tanke at skabe Magt ved Masse eller Mængde, han var tillige en Ynder af Kompensations-Systemet: han saa strax, at der just i Sammenknytningen af inden- og udenrigsk Fart, forskellige som disse Farter ifølge deres Natur var i Veje og Vilkaar, laa gensidig Betryggelse. Til de danske Indvandes Besejling og Farten mellem Nord- og Østersølandene omkring os føjedes endelig forskellige Englands-, overhovedet Export-Ruter: *regelmæssig* Forbindelse mellem Danmark og dets Nabolande til alle fire Verdenshjørner. I det Hele taget blev Driften anlagt paa Fart i faste Ruter.

Etatsraad C. A. Broberg

Overretsprokurator J. L. Simonsen

25 Aar efter Selskabets Stiftelse kunde Tietgen i et Tilbageblik udtrykke det Program, han havde fulgt, omtrent saaledes: „Der staar i vore Statuter: Selskabets Formaal er at drive Dampskibsfart paa Ind- og Udlandet. Men altid har dette Formaal været opfattet saaledes, at det var *dansk* Dampskibsfart, som var vor Opgave. Ikke blot skulde det danske Flag føres over Havet til fremmede Havne, men dansk Handel og Agerbrug skulde fremmes ved Skibene med Malteser-

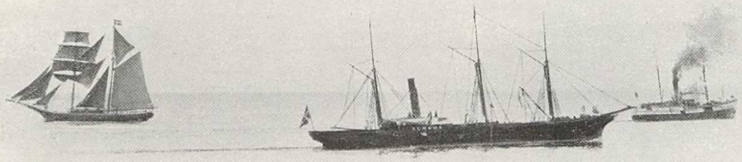


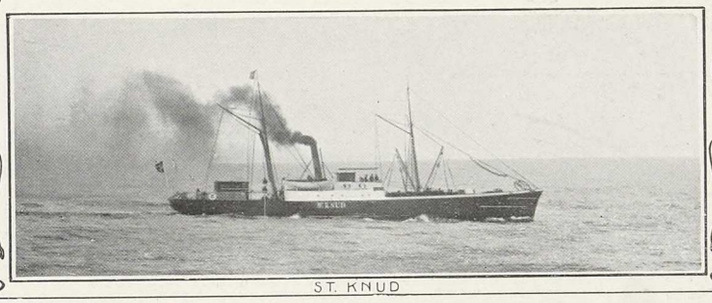
Grosserer C. A. Erichsen

korset i Toppen og den røde Ring om Skorstenen. Heri laa paa den ene Side en Begrænsning: almindelig Fragtfart mellem Land og Land var udelukket — paa den anden Side en Forpligtelse til stadig at holde Skridt med de voxende Krav, der stilledes af det danske Erhvervslivs Udvikling. Vi blev da i forholdsvis mindre Grad afhængige af det store almindelige Fragtmarked, men i høj Grad af de hjemlige Forhold i Handel, Industri og Agerbrug. Uden Hensyn til, om der tilbød sig hel eller halv Ladning, maatte de regelmæssige Ruter befares".

Denne nøje Sammenhæng med vort Lands hele økonomiske Udvikling var i langsommelige Tider Selskabets Styrke og Hemmeligheden ved dets paa een Gang saa jævne og stolte Væxt til op over Halvfemsernes Midte. Fra dette Tidspunkt indtræder Selskabet i en ny Fase, en Verdensfase, hvor det i hurtigt Tempo voxer sig ud over sit lille Hjemland og tager op Langvejsfarten paa de store Have.

Om alt dette skal der paa de følgende Blade berettes.





ST. KNUD

I Herman Bangs „Stuk“ lader Forfatteren „Konferentsraaden“, den Romanfigur, der er „gjort“ over Tietgen som Model, bruge den Ytring: „Fireogtres amputerede os for Land ved Hofterne — nu har vi kun Vandene tilbage, de *levende* Vande“.

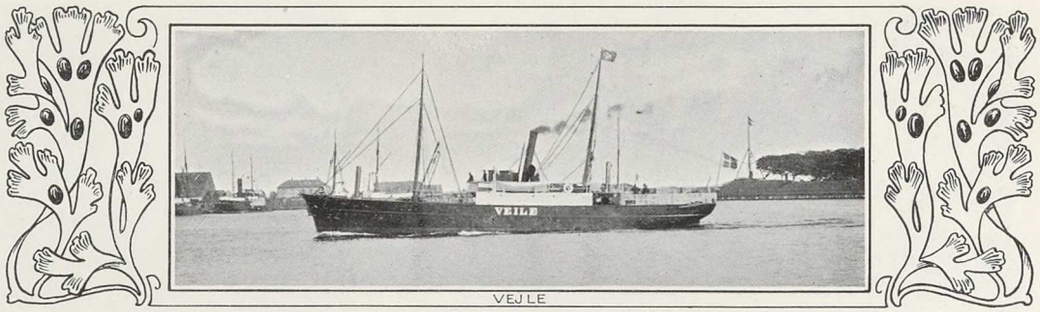
Tanken er Tietgensk — om end Udtrykket ikke er det! Over Hertugdømmerne og Hamborg gik Vejen til Europa, kom man spadserende fra Danskestaden Altona, der endnu den Dag i Dag ligner en jydsk Fjordby, kunde man uden en Gang at skraa over Gaden gaa lige ind i den store Verden.

Men vor nye Sydgrænse var en lukkende, spærrende Mur. Dog *det* var vel netop ogsaa Meningen med „Amputationen“: Danmark skulde gøres til en Ravnekrog, ganske stille ligge og raadne op paa „Vrangen“ af Tilværelsen.

Vaterskout L. Poulsen

Tietgen vilde det anderledes. Vi havde jo Havet — til alle Sider laa der „levende Vande“ — „gyngende Landeveje“ ud til Verden: det gjaldt blot om at befare dem.

Det var ved Dannelsen af D. F. D. S. ikke Indenrigsfarten, der interesserede ham — nej, det var Kochs Forehavende, som havde fanget hans Opmærksomhed: Skabelsen af fast Ruteforbin-



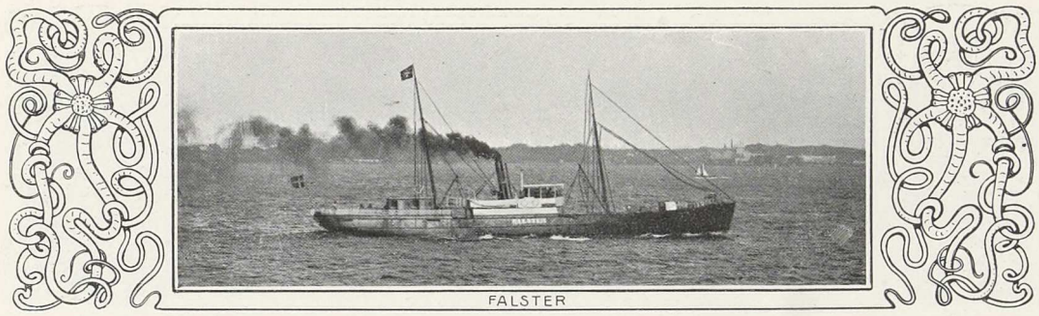
VEJLE

delse mellem England og Belgien paa den ene Side, Østersøen paa den anden. „Hvad er der vel Plads til i dette Land“, spørger Herluf Berg flot-haanligt i „Stuk“, og „Konferentsraaden“ svarer tørt med et Blik paa Kortet over Nordeuropa: „Jeg har fundet Plads til en Havn“. Vor Hovedstad, som ikke for Intet bærer Navn efter Havn, ligger nu engang ikke „paa Vrangen“, men netop *paa Vejen* mellem Nordsøen og Østersøen. Just derfor burde den gøres til et Knudepunkt i det Trafiknæt, der nu skulde spindes mellem Landene omkring disse Have: *her,* i Kjøbenhavn, burde de flest mulige Dampskibs-Ruter vestenfra og østenpaa eller østenfra og vestenpaa bøje ind — og ud igen!

Admiral C. A. Garde

Etatsraad L. P. Holmblad

En Begyndelse hertil havde Koch netop gjort ved at aabne regelmæssige Farter: Antwerpen—Kjøbenhavn—Østersøen samt Hull og London—Kjøbenhavn—Königsberg. De sidste havde desuden Koch lige først i 1866 villet yderligere fæstne og udvide ved Anskaffelsen af 4 nye Skibe, som blev bestilt hos Skibsbygger-Firmaet Andrew Leslie & Co., Hebburn. Men Eftervirkningerne af Londoner-Krisen i Maj s. A. bragte Koch i Forlegenhed — og dette blev da den ydre Anledning til Dannelsen af D. F. D. S. Koch var


FALSTER

Professor Carl Torp

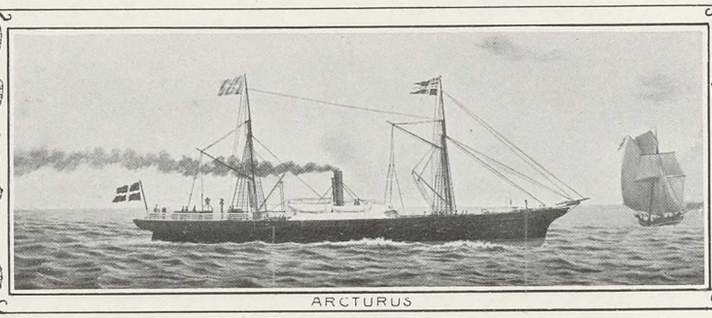
kørt fast, men baade hans Foretagender og hans Planer var sunde — der skulde blot et solidt *økonomisk Rygstød* til for at kunne gennemføre begge, bringe dem over „Børnesygdommenes Aar". Det var just *dette,* Tietgen fandt. Han fandt det i den trygge, støtte af de store Fragtkonjunkturer uafhængige Indenrigsfart — ved Hjælp af denne slap man da ogsaa ganske rigtig saa nogenlunde helskindet over de to første vanskelige Aar 1867—69. Men saa havde ogsaa det nye Selskab faaet bidt sig fast paa Farten til Königsberg — yderligere støttet ved den i Efteraaret 1868 sluttede Overenskomst med det store engelske Rederifirma Bailey & Leetham om fælles Besørgelse af Ruterne Hull—Königsberg og London—Königsberg.

What's Hecuba to him — hvad betød da i denne Sammenhæng dette stadig tilbagevendende Königsberg for Selskabet?

I Svaret ligger hele „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Historie gæmt som i en Nøddeskal: Königsberg betød i hine Aar *Nøglen til Rusland.*

Og i *Rusland* — dér laa Selskabets Fremtid, om det da skulde blive andet og mere end et lille Indvands-Foretagende: det var *det,* som allerede Tietgen saa for fyrretyve Aar siden.

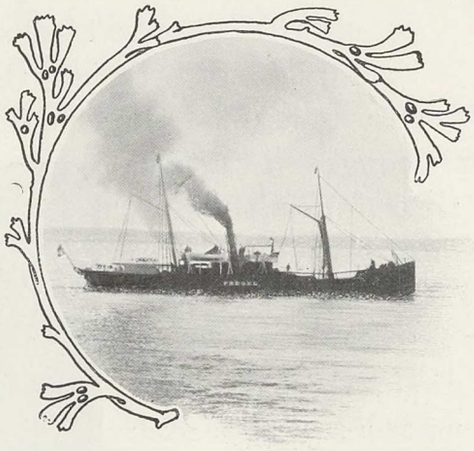
Etatsraad H. Fritsche

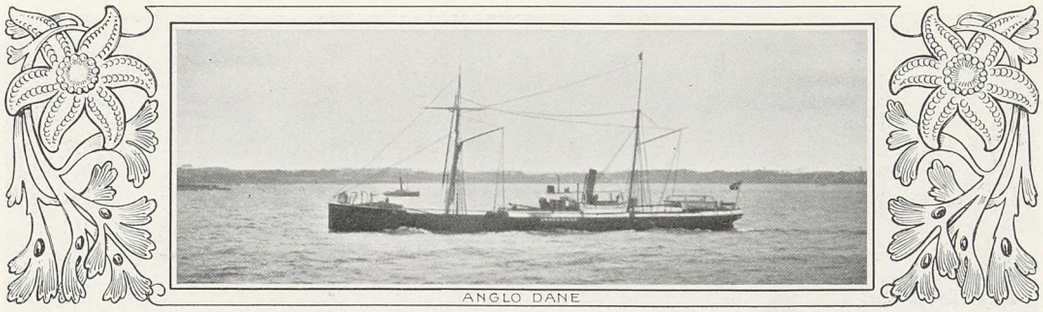


ARCTURUS

Den Port ind til Czardømmets Land, som Königsberg var i 70erne, blev siden slaaet halvt paa Klem, og helt andre Porte har derpaa i Tidernes Løb aabnet sig. Men stadig er D. F. D. S. strax mødt op i hver ny Ports Munding — for at modtage Russervarernes eller Russeremigrationens Overflod og i Bytte give Vesterlandenes Frembringelser.

I det vældige Billede af Jætterigets storslaaede økonomiske Udvikling fra Sebastopols Fald og op til Krigen i Østasien har D. F. D. S. indtegnet sit Levnedsløb som en lang, lysende Forgrundslinie i stejl og stadig Stigning.



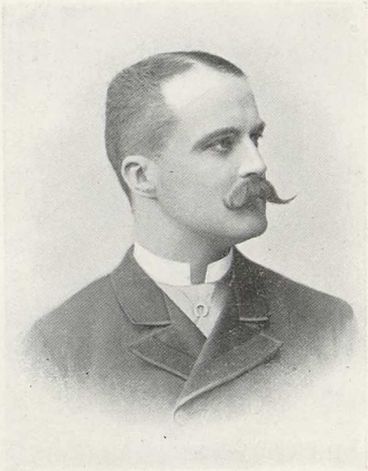


ANGLO DANE

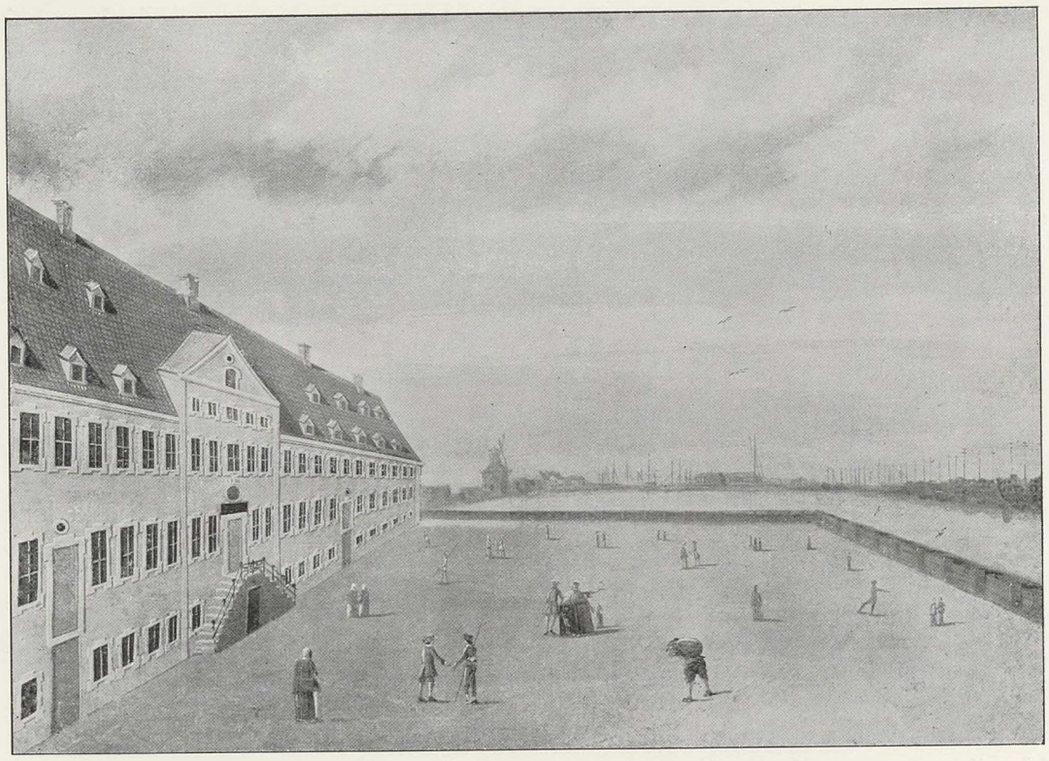
DE første Aaringer kunde D. F. D. S. nøjes med et beskedent „Kontor“ i den Priorske Ejendom, Bredgade 33. Det led da ogsaa til en Begyndelse under „en vis Mangel paa Popularitet“ og havde Konjunktur-Strømmen imod sig. Men da i 1872 Kvæsthusgadens Kaserne blev købt og indrettet til Selskabets fremtidige Bolig, var der sket en brat og glimrende Vending i disse Forhold.

Den kom med Udbrudet af den fransk-tyske Krig i Sommeren 1870.

Ej alene gav selve Krigsaaret, med sin voldsomme og hastige Stigning i Østersøfragterne, saa stolt Fortjeneste, at Udbyttet for 1870 gik helt op til 20 pCt. Det blev desuden Udgangspunktet for en lang, god Periode. Under det almindelige Opsving Europa over i „Milliardaarene“ var det særlig den udenlandske Afdeling, ikke mindst netop paa Østersøruterne, som sejlede Pengene ind, i 1871 saaledes en Brutto-Avance af 26½ pCt. Sidenhen, da Fragterne efterhaanden blev knebne, og Kullene steg, fandt man Erstatning og Modvægt i Indenrigsfarten, der netop i disse Aar samlede sig helt paa Selskabets Hænder, ligesom ogsaa Esbjergruten oprettedes i 1875. Under disse Omstændigheder blev Aktie-



Generalkonsul JULIUS HOLMBLAD



Kvæsthuset og Udsigten over Havnen. Midten af 18. Aarhundrede
(Efter et Maleri i Nationalmuseet)

kapitalen efterhaanden udvidet fra de oprindelige 1,8 Mill. Kr. til 2,4 Mill. i 1870, 3 Mill. i 1873, 4 Mill. i 1874, 4,7 Mill. i 1876 og 5 Mill. Kr. i 1878. Samtidig steg Obligationsgælden fra 1,8 Mill. Kr. til 4,55 Mill. Kr. Selskabets Flaade voxede da ogsaa i disse Aar ved Indkøb og Nybygning med 30 Skibe og c. 9000 Tons, saa at den i 1879 udgjorde 52 Dampere med en samlet Tonnage af næsten 14,000 R.-T. Udbyttet til Aktionærerne var i hvert af Aarene 1871—73: 12½ pCt., i 1874: 10 pCt., 1876—77: 9 pCt., 1878: 8 pCt. og endelig i Aarene 1875 og 1879 7½ pCt. — —

Tiden omkring 1880 betegner i mange Maader et Vendepunkt i Selskabets Historie. Den haardnakket lange Snigkrise, der oprindelig tog sin Begyndelse i 1873 som Reaktion mod Milliardsvindelen, øvede de følgende Aar et stigende Tryk paa Handel og Omsætning. En kort Opblussen først i Firserne, der syntes at varsle en Vending, bragte kun Skuffelse, og derefter var det europæiske Fragtmarked helt hen til Efteraaret 1887 gennemgaaende yderlig slet.

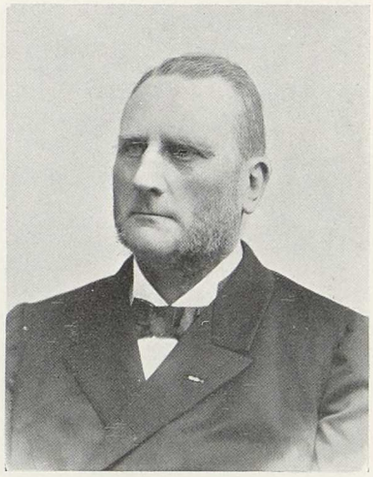
Under disse Omstændigheder stod det allerede fra 1879 Selskabets Styrelse fuldkomment klart, at Følgerne af disse uheldige Forhold kun kunde afbødes ved Udfoldelsen af større Energi, Optagelsen af ny Virksomhed. Det gjaldt nu om i forøget Grad at være om sig, med fordoblet Opmærksomhed at følge Handelsvejenes urolige Skiften og ikke lade nogensomhelst ny Lejlighed til Fortjeneste slippe ubenyttet bort.

Fot. Neuhaus

KVÆSTHUSBROEN 1866

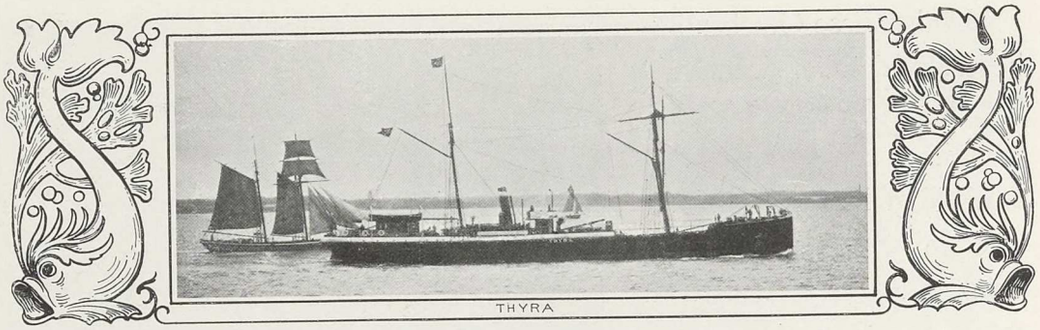
Slag i Slag følger da ogsaa nu Udvidelserne: fra 1880 til 1884 samler og udvikler Selskabet de direkte Englandsruter til Betjening af Landets Kvæg- og Fedevare-Udførsel. I 1879 aabnes Ruterne paa Libau, i 1881 Stettin—Kjøbenhavn—Christiania, i 1884 Håvre—Østersøen og Middelhavsfarten, i 1886 Hamborgerruterne og Antwerpen—Riga (Sct. Petersborg)-Farten, i 1887 Sortehavs- og Finlandsruterne.

5 nye Dampere i 1880, det dobbelte Antal i 1881, atter 10 i Toaaret 1882—83, nye 9 i 1884 — *det* er Tempoet! Og medens de første Aar et Par Dampere paa c. 500 Netto-Reg.-Tons Stykket var enestaaende Kæmper blandt en Flaade af Dværgskibe, bliver nu godt 700 Reg.-Tons Normalstørrelsen for Nyanskaffelserne, ja i 1884 kommer „Omsk" til med hele 1116 Reg.-Tons og 1887 „Antwerpen" med 1228. Ialt var Tonnagen i 1887 voxet til næsten 34,000 Netto-Reg.-Tons — det er i syv Aar nye 20,000 til de tidligere 14,000!

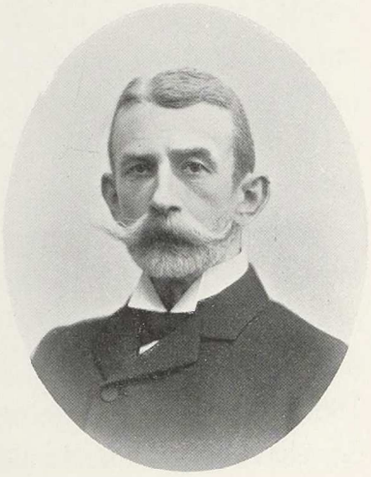


Fabrikejer JACOB HOLMBLAD

Midlerne hertil skaffedes ved en Forøgelse af Aktiekapitalen paa $2^1/_2$ Mill. Kr. i 1881 og $^1/_2$ Mill. Kr. i 1883 samt en Udvidelse af Obli-


THYRA

gationsgælden fra 4,55 Mill. Kr. i 1879 til 7,27 Mill. Kr. i 1884.

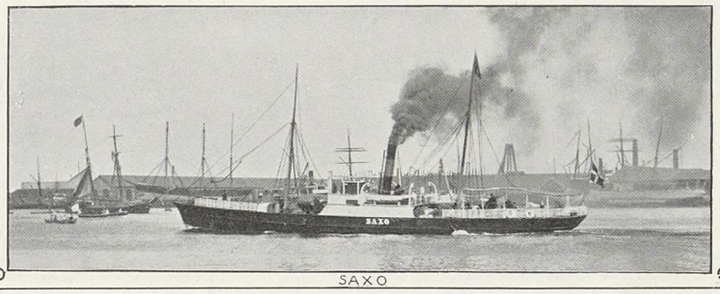

Godsejer A. F. Lassen

Ved Optagelsen af de ovenfor nævnte nye Farter sigtedes der i god og sund Overensstemmelse med hele Selskabets Program paa trende Forhold: først og fremmest paa at udnytte den Aar for Aar voxende Trafik mellem de *russiske* Østersøhavne og Vesteuropa, den imellem disse Lande stedse stigende Ombytning af Landbrugsfrembringelser med Industriprodukter — dernæst paa at nyde godt af den frodige Udvikling af Østersøhandelen, som efter det nye tyske Riges Konsolidering kom de nærmest Berlin liggende Havne til Gode — endelig at gøre Kjøbenhavn til Stabelplads for den Transitomsætning mellem det nordlige Vest- og Østeuropa, som ellers søger over Holland og Hamborg.

Etatsraad Frantz Th. Adolph

Den nye „Serie“ af disse Bestræbelser, hvis Signatur stadig er „*Østersøen*“, aabnedes netop saa overordentlig klogt og rettidigt med Skabelsen af Libau-Ruten i 1879.

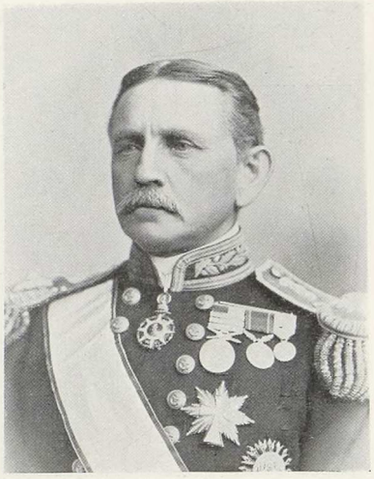
Om Königsberg er ovenfor fortalt, at dens Betydning i 70erne just var den at være en Hoved-Port til det store Rusland. Dette Riges egne Havne var endnu den Gang saa godt som



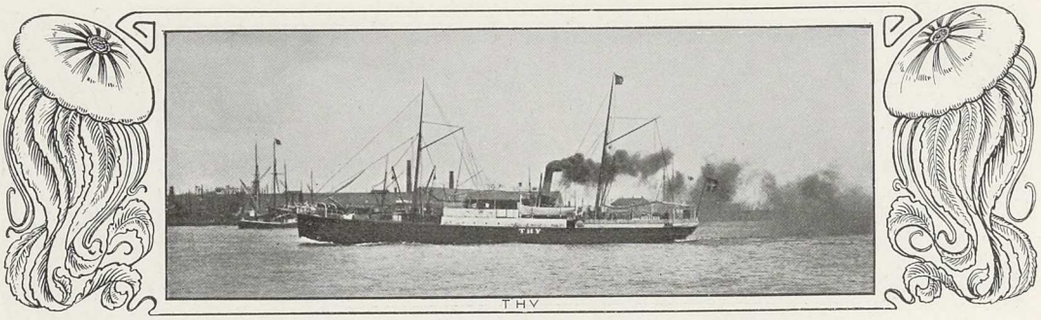
SAXO

alle isspærrede om Vinteren, og da omkring 1870 nye russiske Jernbaner blev saa at sige stampede op af Jorden, kom de just til at ligge saaledes, at Königsberg blev den naturlige *Udførselshavn* for hele det sydvestlige Rusland, for ej at tale om Polen og Lithauen. Den korteste Jernvej fra Sortehavet (Odessa) til Østersøen kom 1873 til at udmunde i Königsberg, som allerede i 1871 havde faaet direkte Forbindelse med den store Transit- og Fordelingsplads Moskau, Centret for hele den russiske Indenrigshandel. Og omtrent samtidig (1872) omdannedes den russiske Toldtarif fra et Prohibitiv-System til en liberal Beskyttelseslov. Herved opnaaede Königsberg tillige at blive en første Rangs *Speditionsplads* for *Indførslen* til Rusland.

Men allerede inden Preusserstaden paa denne Vis havde naaet sin højeste Blomstring, var Spirerne blevne lagte til dens Russeromsætnings Forfald. Fra 1876 begyndte den russiske Jernbanepolitik med alle Midler at begunstige *Libau*, hvor det endelig var lykkedes Czarrigets Regering ved Opofrelse af Millioner at skabe en isfri, russisk Østersøhavn. Gennem Forbindelsen med Banerne Landworowo–Romny, Kursk – Kiew og Charkow – Asow fik Libau, særlig selvfølgelig om Vinteren, Ruslands frugtbareste Egne til Opland, for ej at tale om, at man ad den Vej sparede den Omladning, som den fra europæisk forskellige russiske Sporvidde nødvendiggør ved Udførsel over ikke-russisk Havn. Den i de følgende Aar stærkt synkende Rubelkurs, der gjorde de russiske Jernbane-Taxter for-



Admiral A. de Richelieu

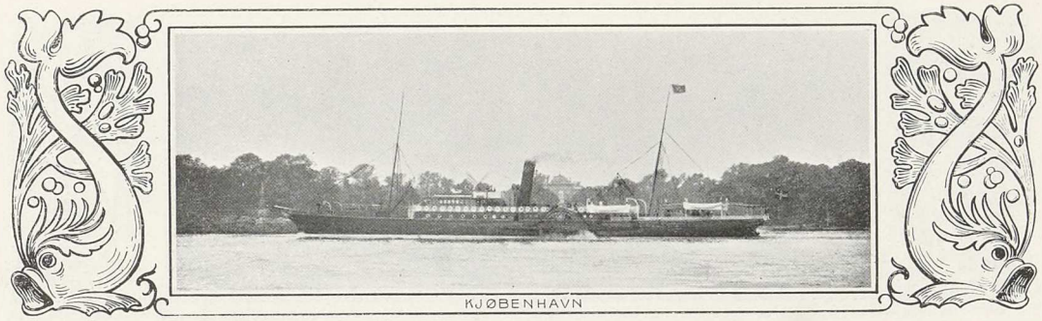


holdsvis billigere end de tilsvarende tyske, lettede endyderligere Bestræbelserne for at drage Indreruslands Trafik over Libau. Følgen blev, at denne Stads Stjerne efterhaanden steg ligesaa stærkt, som Königsbergs dalede. I 1881 lykkedes det vel den sidstnævnte Plads at faa bedre Kaar for sin Importforretning paa Rusland — men da havde Libau allerede to Aars Forspring i Konkurrencen: netop i 1879 havde D. F. D. S. etableret faste Ruteforbindelser mellem Libau paa den ene Side, Hull—London og Antwerpen paa den anden Side og derved faaet Tid til i egen Favør at fremhjælpe Russerstadens Omsætning, baade i Retning af Indførsel og Udførsel.

Konsul Erik S. Henius

Geheimeetatsraad Is. Glückstadt

Efter dette heldige Første-Forsøg paa direkte Besejling af Czarrigets Østersøprovinser, gik man i 1882 videre og indrettede Prøvefarter mellem Antwerpen og *Sct. Petersborg*, hvortil det nævnte Aar Kanalen fra Kronstadt blev aabnet. I og for sig er Banen mellem Sct. Petersborg og Moskau den korteste Jernvej mellem disse Byer, men naar Transiten til sidstnævnte Stad alligevel hidtil var gaaet over de øvrige russiske Østersøhavne, skyldtes dette netop den Omstændighed, at man hverken fra den nævnte Banes eller fra Hovedstadens


KJØBENHAVN

Etatsraad J. LARSEN

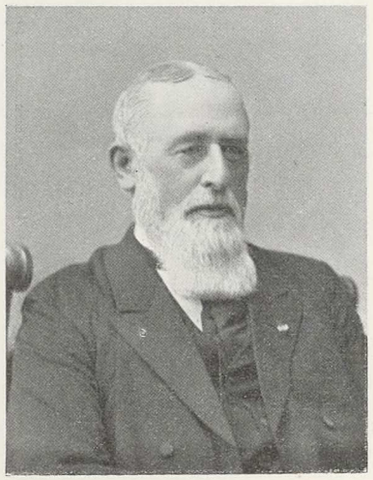
egen Side tidligere havde gjort nogetsomhelst for at ændre dette Forhold, hvorimod Jernbanerne fra Libau, Reval og Riga havde sørget for saa lave Gennemgangstarifer til Moskau, at Vejen over de nævnte Byer trods den længere Strækning var langt den billigste. Ifølge det da gældende russiske Jernbanesystem havde nemlig Staten ved Koncessionernes Givelse kun forbeholdt sig at sætte *Maximal*-Grænser for Taxterne, medens den samtidig ved at give Rentegaranti havde aabnet Døren for en hensynsløs Taxt-Nedsættelse fra de enkelte, indbyrdes konkurrerende Baners Side. Efter at denne Konkurrence havde raset vildt nogle Aar, enedes imidlertid i 1882 Banerne til Libau, Riga og Reval om at dele hele den store Moskautrafik imellem sig ved en Overenskomst om ensartede Gennemgangs-Rater fra Vesteuropa ad alle 3 Ruter til Moskau.

Der laa heri en naturlig Opfordring for D. F. D. S. til ikke i Længden udelukkende at holde sig til Libau, hvis Trafik da ogsaa i de derpaa følgende Aar nærmest gik tilbage, til Dels unægtelig som Følge af de slette Fragtkonjunkturer, der overhovedet herskede op igennem Firserne. Selskabet dannede sig derfor efterhaanden

Direktør ved Orlogsværftet J. C. TUXEN

DAGMAR

i disse Aar en regelmæssig Rute fra Antwerpen til Sct. Petersborg, henholdsvis *Riga* — og i 1886 lykkedes det endelig ved Overenskomst med Riga-Dünaburg-Selskabet sidstnævnte Sted og det store russiske Jernbaneselskab i Sct. Petersborg at faa etableret gennemgaaende Fragter paa direkte Konnossementer fra Antwerpen til Moskau og videre over Riga og Sct. Petersborg uden Fortoldning paa disse Steder. Dermed havde Selskabet altsaa Gennemgangstrafik over 3 russiske Havne til det Indre af Rusland.

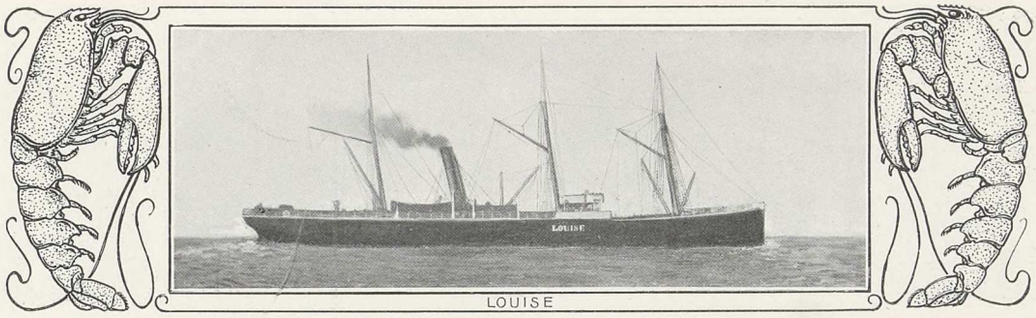


Kaptajn THEO. KOCH

Samme Aar optog Selskabet en ugentlig direkte Fart mellem Kjøbenhavn og *Hamborg,* hver fjortende Dag fortsættende til Riga.

Justitsraad N. JOSEPHSEN

For at faa Andel i den *tyske* Østersøtrafik var alt 3 Aar før den i 1881 paabegyndte Fart *Stettin*—Kjøbenhavn—Göteborg udvidet til 2 Gange ugentlig. I de her omhandlede Aar falder netop en livlig Export af Sprit til Spanien fra Stettin og Danzig, der snart ogsaa bragte Rusland frem paa Markedet som Konkurrent. Under disse Forhold faldt det naturligt i Traad med den for Selskabets hele Virksomhed ledende Tanke overhovedet at sætte Østersøen i Forbindelse med *Middelhavslandene* og Frankrig gennem



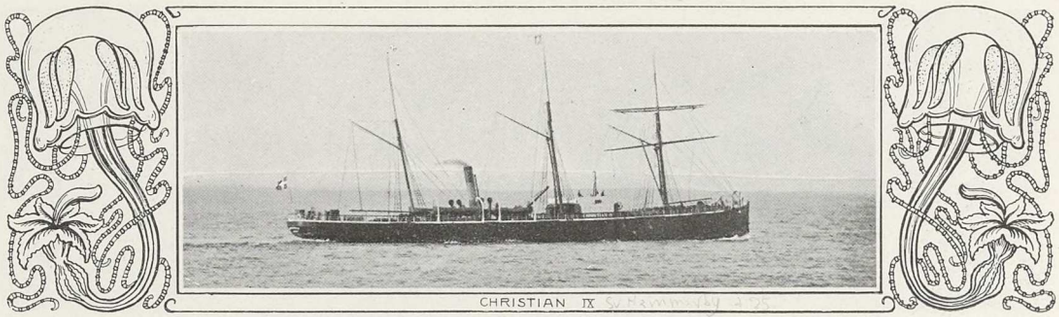
Direktør H. P. Prior

faste Ruter. Som alt ovenfor nævnt blev denne betydningsfulde Rute aabnet i 1884.

Fra Middelhavet gik man i 1887 videre til *Sortehavet.* Ved Ruslands gentagne Toldforhøjelser i Midten af 80erne skabtes der nemlig den ejendommelige Situation, at det blev fordelagtigt at forsyne Sydrusland med russiske Varer — i Stedet for fremmede toldpligtige — fra Østersøprovinserne og omvendt: Jernbanetaxterne var høje, Fragterne derimod yderlig lave, og Søvejen blev derfor billigere end Landvejen. D. F. D. S. udnyttede strax denne Chance. Omtrent samtidig føjede man, under Hensyn til den i 1883—86 stedfundne Kæmpeudvidelse af Finlands Jernbanenæt, i *Hangö*-Ruten et *nyt* Led til den Række af Linier, som fra Vest- og Sydeuropa løber sammen i Kjøbenhavn som til et Fordelings-Centrum, hvorfra de atter udstraaler til de forskellige Østersøhavne.

Saa rastløst og energisk arbejdede netop Selskabets Ledelse i det for al europæisk Fragtfart saa vanskelige Tidsrum 1883—87. Overalt, hvor der „viste sig Noget", var man strax og resolut paa Færde — stadig dog forfølgende den programmæssige Plan eller Tanke, som mer eller mindre bevidst stedse har baaret Selskabets Færd.

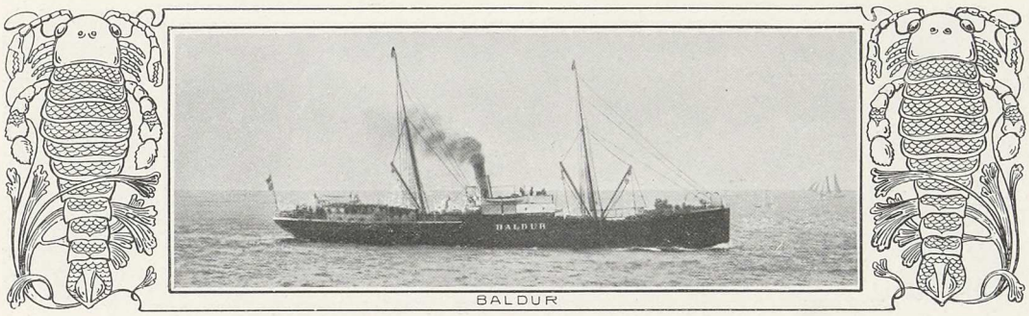
Direktør, Etatsraad C. P. A. Koch



DET er helt underligt at tænke paa, at for-blot et halvthundrede Aar siden stod *Englandsfart* for vor hjemlige Bevidsthed som Noget, der nu en Gang var uoverkommeligt at gennemføre, man kunde ligesaa godt først som sidst slaa den Tand ud: de spredte og ufuldstændige Forsøg i 1847–55 paa at skabe en direkte Dampskibsforbindelse med England var alle mislykkede! De jydske Landmænd solgte deres magre Kreaturer til Marsken, hvor de fededes for derefter at gaa over Tønning til London.

Men efter den ulykkelige Krig i 1864 og Tabet af Hertugdømmerne kom denne Afsætningsvej til at gaa gennem et fremmed Land, og under disse Forhold dukkede den i hine Tider saa forvovne Tanke atter op: om vi dog ikke skulde kunne faa vore Kreaturer sejlede direkte til det store engelske Marked. Og nu lykkedes det virkelig til en Begyndelse helt godt, dels ved egen, dels ved engelsk Hjælp. Længe varede det dog ikke, før Kvæghøvederne gik deres vante Gang over Slesvig. Men i 70ernes Førsteaar satte endelig gode Tider Drift i de danske Kreaturhandlere, og nu dannes Selskab paa Selskab for at skaffe Skibsrum til den med

Direktør, Kommandør C. NORMANN



BALDUR

Direktør JACOB BRANDT

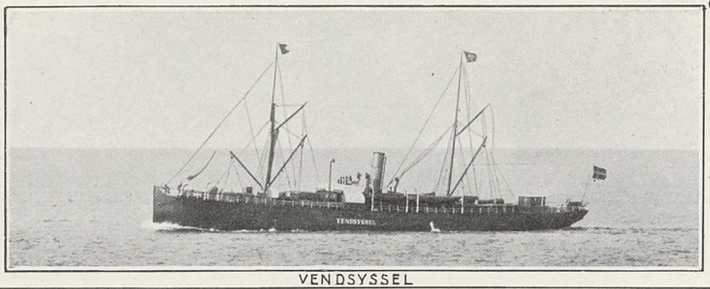
eet vældig voxende Kvægexport. Og samtidig med, at der saaledes kom rigtig Fart i Tingene, blev *Esbjerg* Havn, hvis Anlæg paa Estrups Initiativ var blevet paabegyndt 1869, færdig (1873) for Sejladsen. Dermed var det endelig langt om længe lykkedes Jylland at finde og faa en Udfaldsport mod Vest, saa at efter Aarhundreders Forløb Vester-Vovvov ej længer blev blot til Vaade, men nu ogsaa *Val* og *Vej*.

Her er det da, D. F. D. S. sætter ind.

Efter nogle faa Prøvefarter i 1873—74 af Fanø-Baaden „Esbjerg" aabnede „Det forenede Dampskibs-Selskab" den 24. Juni 1875 sin første faste Englandsrute: Esbjerg—Thameshaven (senere Harwich) med Hjulskibet „Riberhuus", og endnu samme Aar overtog det Damperen „Esbjerg". Foretagendet blev hastig en Succès: 1875 udførtes der fra den nye Havn 9 à 10,000 Stkr. Kvæg, 1880 allerede næsten det dobbelte. Et Forsøg paa Konkurrence blev i 1876 slaaet brat og afgørende ned.

Underdirektør V. T. HEIN

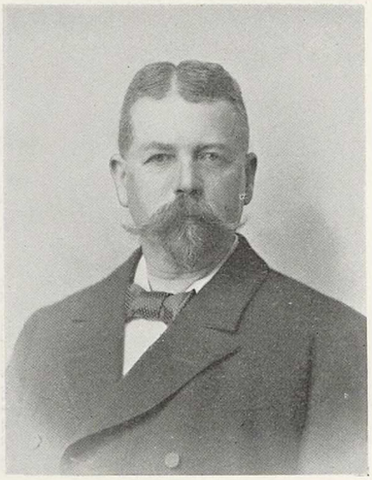
Og derefter samledes i Aarene 1880—84 i Kraft af Forholdenes naturlige Udvikling de fleste øvrige Dampskibsruter paa England i Selskabets Haand — det var, som droges de mange mindre Dampskibsselskaber, imellem hvilke hele



VENDSYSSEL

denne vigtige Trafik var stykket ud, med magnetisk Kraft ind til og op i D. F. D. S.

Fra Firsernes Midte, altsaa i hele den sidste Snes Aar falder saaledes Selskabets Historie for en væsentlig Del af dets Virksomheds Vedkommende sammen med selve den danske Udførselshandels Historie: den store og stigende *Englands-Export.*



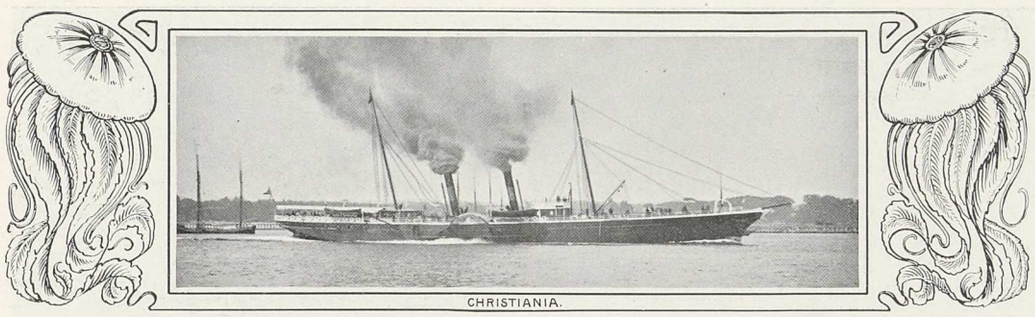
Underdirektør Chr. Larsen

Om den Indflydelse, som dennes skiftende Sammensætning har haft paa Selskabets Materiel, skal siden fortælles. Her skal blot i al Korthed mindes om, at Landets fra 1875–84 saa vældige og vældig voxende Kvægudførsel — som for D. F. D. S.s Vedkommende kulminerede med 62,585 Stkr. det sidstnævnte Aar — i Firsernes sidste Halvdel svingede en Del op og ned, men i sin Helhed dog gik tilbage, bl. a. som Følge af, at Kjøbenhavns store Transithandel med svensk Kvæg ødelagdes ved et i 1881 for længe opretholdt Udførselsforbud for Sjælland, der atter var Følgen af et mod Sverige af sanitære Grunde rettet Indførselsforbud*.

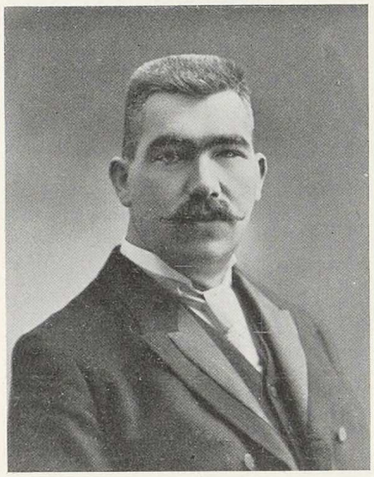
Direktør Chr. Kronman

Et langt værre Slag tilføjedes der dog vor Kreaturafsætning ved det den 4. Februar 1892 pludselig udstedte Forbud mod Indførslen af

* Fra Jylland holdt derimod denne Export sig nogenlunde stabil.



CHRISTIANIA.



Direktør John Larsen

levende Hornkvæg og Faar fra Danmark til *Storbritannien* og *Irland*. Hermed var i hvert Fald en stor og lønnende Transportforretning for stedse slaaet „Det forenede Dampskibs-Selskab" ud af Hænderne. Som bekendt har imidlertid særlig for Kjøbenhavns og Esbjergs Vedkommende det gode, danske *Smør* efterhaanden givet rigelig Erstatning — allerede i Tiaaret 1880–89 var Udførslen heraf stegen til over det tredobbelte (fra 21,8 til 66,7 Mill. Pd.). Og hertil er endvidere traadt en hel ny Exportartikel, letsaltet *Flæsk*, hvoraf Exporten i det nys nævnte Tidsrum end- og tolvdobledes — og siden er der baade heraf og af Smør føjet med et rundt Tal en 100 Mill. Pund til for *hver!*

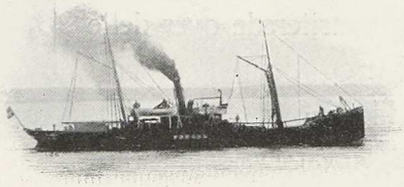
En ydre Begivenhed, der strax føltes som en sviende Lande-Ulykke, gav Anledning til Skabelsen af denne nye danske Handelsvare. Indtil 1888 brugte Landmændene, især paa Øerne, at fede deres Svin og sælge dem til vort store Naboland mod Syd. I 1887 udførte vi saaledes ikke mindre end 262,000 levende Svin, som dels gik direkte til Tyskland, dels transiterede over dette Land til Holland, Belgien og Frankrig. Men i Slutningen af dette Aar fik vi Svinepesten indslæbt fra Sverige, og Følgen var Tysklands Ind-

Teknisk Direktør N. J. Høst

Bestyrelsens Mødesal i Ejendommen Kvæsthusgade 9

førselsforbud af 29. November. Vor Export af levende Svin faldt dermed til 16,000 i 1888. Der maatte altsaa sporenstregs skabes en Udvej — og med beundringsværdig Beslutsomhed og Hast svingede vort Landbrug over til at producere Sengsvin og at sælge disse i hjemmeslagtet Stand (som saakaldt „bacon") til det engelske Marked. Da vore engelske Kreaturbaade efter faa Aars Forløb blev tomme, var der saaledes i alt Fald delvis kommet ny Last at sejle til England med.

Til en Begyndelse stod Landet imidlertid overfor Løsningen af en Opgave, der krævede langt større Ofre, end et privat Selskab burde og kunde bære. Staten traadte derfor i 1888 til med en Subvention for at fremme Esbjergruterne, som samtidig forfleredes og fik hyppigere Betjening.



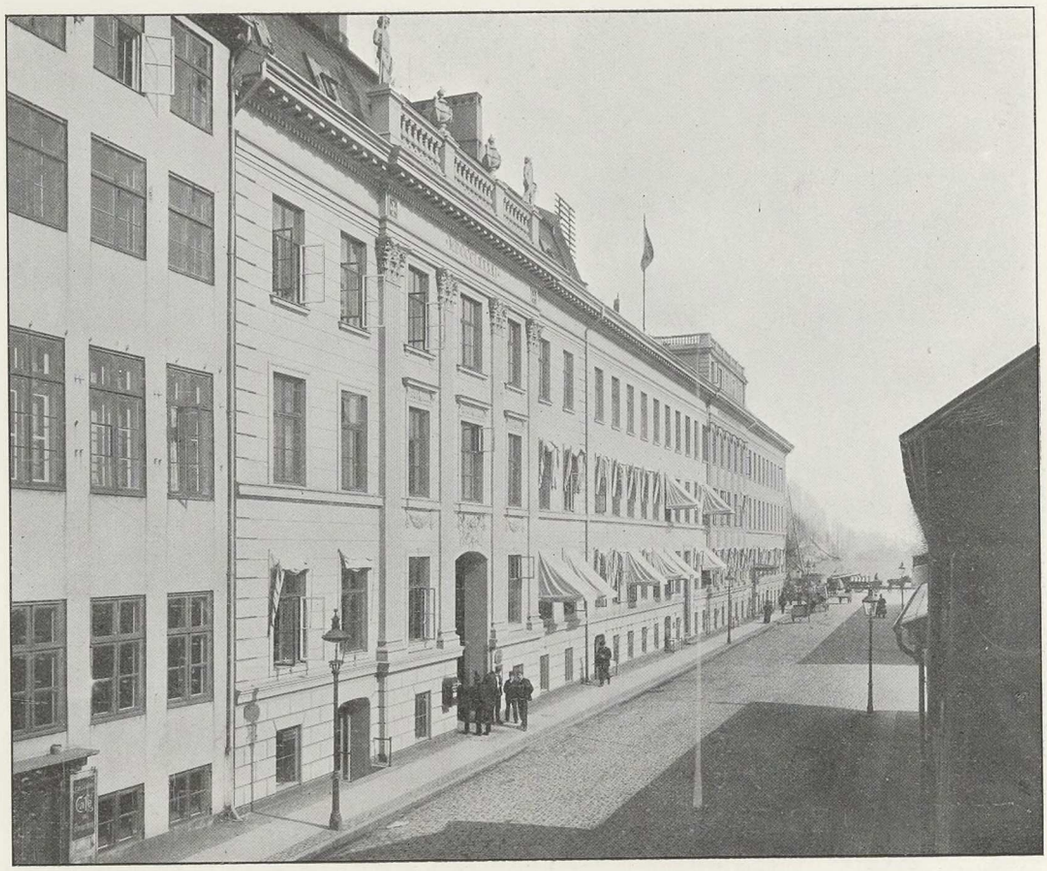
Bestyrelsens Mødesal i Ejendommen Kvæsthusgade 9

ED Efteraaret 1887 begynder der at røre sig et Liv og en Virksomhed i det europæiske Fragtmarked, som vedbliver til helt hen i 1889. Et stærkt Opsving i den hele Verdensomsætning fremkaldte en voldsom Efterspørgsel efter Tonnage, som drev Fragterne rask i Vejret.

Denne Stigning kulminerede dog for *Østersøens* Vedkommende allerede i 1888, hvor de stigende Træfragter fra Sverige og Finland tvang det øvrige Marked op, medens samtidig Kulfragterne den modsatte Vej, navnlig henimod Aarets Slutning, var ualmindelig høje.

Endnu i 1889 holdt disse Fragter sig godt til Danmark og den forreste Del af Østersøen, hvorimod Farten derfra for de russiske Pladsers Vedkommende i Aarets sidste Del kom til at lide under en stærk Stigning af Rubelkurserne og den russiske Høsts Tarvelighed.

De gode Konjunkturer kom selvfølgelig ogsaa D. F. D. S. til Gode, om end naturligvis i mindre Grad end mange andre Selskaber paa Grund af



Kontorbygningen, Kvæsthusgade 7 og 9

dets faste Ruter, hvis Stykgodstaxter ikke saaledes kan følge med det almindelige Fragtmarkeds Svingninger. Udbyttet blev dog smukt: 12½ pCt. for 1888 og 10 pCt. for 1889. Paa vanlig Vis benyttedes de gode Tider til en Udvidelse af Flaaden, som det førstnævnte Aar forøgedes med 9 nye Skibe, hvoraf tvende paa hver 1182 Netto-Reg.-Tons, i 1889 med 5 nye Skibe, hvoraf „Alexander III" paa 1409 Netto-Reg.-Tons. Ialt steg Netto-Tonnagen i disse to Aar fra c. 33,800 til 41,600 Tons. Obligations-Gælden, som ved Afbetaling var bragt ned fra 7,272,000 Kr. i 1884 til 5,915,000 Kr. i 1888, forøgedes herved atter til 7,482,000 Kr. Den samlede i Selskabet anbragte Kapital naaede herved sit foreløbige Højdepunkt med 15,482,000 Kr.

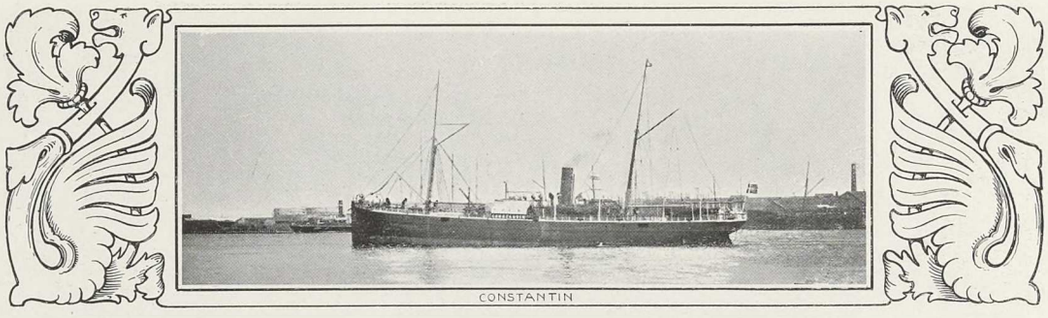
Det var i 1888 foruden Østersøfart særlig Udfragterne fra *Sortehavet* — altsaa atter Rusland — der gav saa stor Fortjeneste, idet Kornudførslen paa

Det forenede Dampskibs-Selskabs Ejendomme paa Sct. Annæ Plads
(Kontorbygningen til venstre — Smørkølerum i Kælderne under Bygningerne i Midten og til højre)

Grund af de ophobede Forraad i Sydrusland og den daarlige Høst i Vesteuropa kunde beskæftige en ualmindelig Mængde Tonnage paa højst fordelagtig Maade. I 1888—89 overfløjede i det Hele taget Sortehavspladserne Østersøhavnene i Henseende til Kornexport, saaledes alene Rostow ved Don baade Sct. Petersborg, Libau og Riga. Samtidig begunstigedes *Odessa* paa mange Maader baade som Import- og Exportplads. Overhovedet tager fra nu af Sydruslands Opblomstring Fart og Fylde.

For vore hjemlige Forholds Vedkommende maa endelig et for Tiden om 1888 karakteristisk Træk fremhæves: de vældige udenlandske Tilførsler af Foderstoffer og Foderkorn, som netop fra dette Tidspunkt bliver en naturlig Følge af vort Landbrugs ved de ovenfor skildrede Begivenheder saa stærkt og pludselig fremskyndede Overgang til udpræget Mejeridrift.

Paa Grund af de store Krav, som den forøgede Trafik med Vin fra


CONSTANTIN

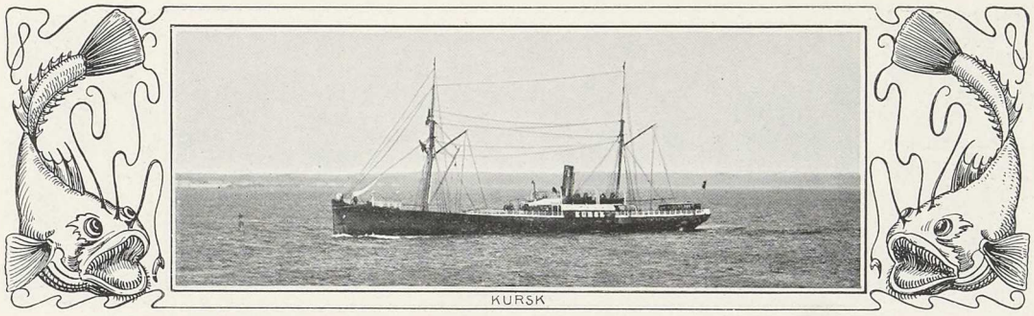
Middelhavslandene til det phylloxerahærgede Frankrig stillede i 1889, var der i dette Aar til Tider en saa følelig Mangel paa Skibsrum, at de fleste store europæiske Rederier med regelmæssige Ruter ikke kunde holde disse vedlige med egne Skibe — deriblandt ej heller D. F. D. S. Der blev derved trukket en Del Dampskibe ud af det almindelige Fragtmarked, og herigennem blev der paa dette skabt et saa stort Begær efter Tonnage, at der fra alle Skibsværfter, efterhaanden som Aaret gled, blev sat flere og flere nye Baade i Vandet. Henimod Aarets Slutning balancerede Begær og Tilbud af Skibsrum saa nogenlunde, men i 1890 overskred den almindelige Udvidelse af Dampskibsmateriel langt Efterspørgslen — og dermed var den gode Tid forbi.

Sekretær Chr. Bayer

Sekretær Alfr. Sørensen

Og forbi for lange Tider: det ene daarlige Aar følger nu efter det andet.

I 1890 havde Nordamerika en ussel Høst, saa at den i Forvejen overrigelige Tonnage maatte søge ind paa andre Fragtmarkeder. Tilmed hæmmedes Udførslen fra Østersøen ved den stigende Rubelkurs. Trykkede Fragter og svigtende Last gav mindre Indtægter, høje Kulpriser og vanskelige Arbejdsforhold (Fyrbøder-



KURSK

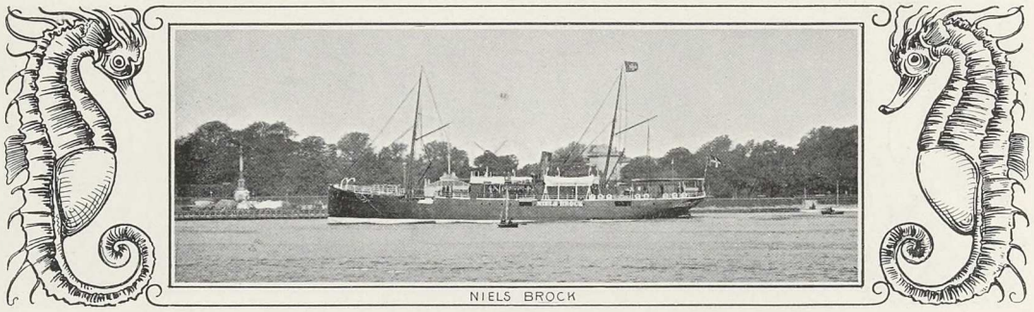
Sekretær J. S. Jessen

striken) forøgede Udgifter, saa at Resultatet kun blev til en lille 3 pCt. Dividende.

Men værre endnu gik det i de tvende næste Aar. 1891 blev saaledes Smaahavariernes Aar: det begyndte med slemme Ishindringer, og efter maanedlang Sommer-Regn satte Høsttiden ind med Storm og Taage. Den megen Fugtighed skabte en overvældende Høafgrøde, forringede vort Korn til Foder — og bragte derved Fragttab paa Importsejladsen med udenlandske Foderstoffer. Højere Kødpriser i Tyskland drog det danske Kvæg sydpaa, hvad der gik ud over Kreaturtransporten til England. Dette sidste førte forøvrigt til Oprettelsen af to nye Ruter, begge til Warnemünde, hvortil i Foraaret 1892 føjedes tvende Kieler-Ruter, for saa meget som muligt at lede Tysklands Indførsel af danske Hornkvæg og Svin *søværts.*

A. Høhne

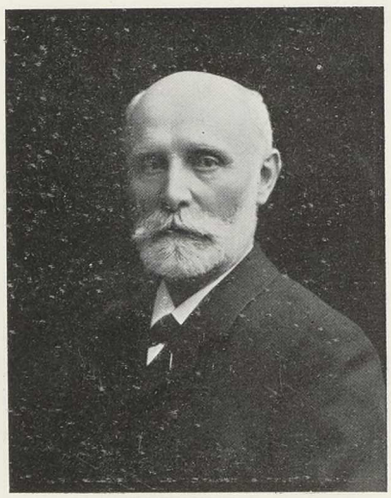
Det var dog især *Østersøfarten,* som kom til at lide under Aarets Vanskæbne. Libau-Ruten blev saaledes ramt af de nye kejserlige Tarifbestemmelser for de russiske Jernbaner, hvorefter det kun tillodes dem at sætte en pr. Pud og pr. Werst beregnet *ensartet* Taxt. Herved blev nu endelig den korteste Jernvej til Moskau, altsaa Sct. Petersborgs, ogsaa den billigste, Libau-

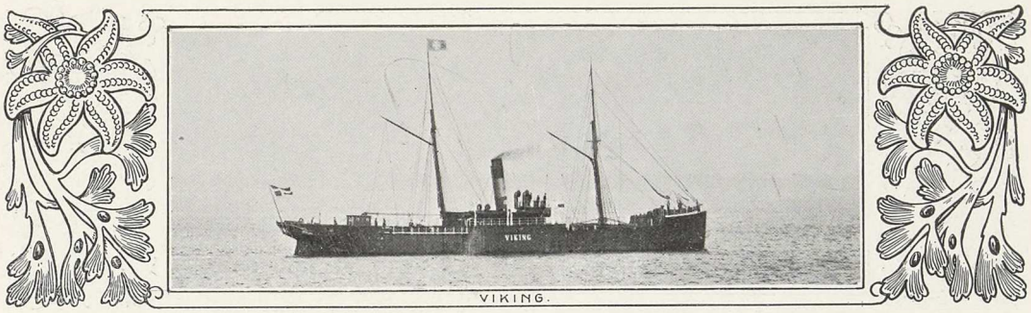

NIELS BROCK

Forbindelsen næsten dobbelt saa dyr til Skade for denne Havnestad. Dernæst nægtede den russiske Regering at godkende Gennemgangstarifer over Østersøhavnene for derved at lede Indreruslands Forsyning med Middelhavsprodukter over Odessa. Og endelig bragte Aaret Misvæxt i Czarriget paa Grund af Tørke og atter som Følge deraf en hel Række *Udførselsforbud* for Kornvarers Vedkommende.

Kancelliraad Wm. Gundel

Det begyndte med, at al Udførsel af Rug efter den 27. August blev forbudt den 11. s. M. I den korte Frist, der saaledes blev levnet Exporten, blev der fra russiske Havne udskibet ca. $3^1/_2$ Mill. Tdr., men for et Rute-Selskab betød selvfølgelig denne *Par-force*-Konjunktur Intet. Saa fulgte den 9. Oktober Forbud mod Udførsel af Oliekager, den 2. November Forbud mod Udførsel af alt andet Korn end Rug, Hvede dog endnu undtagen, men ogsaa heraf blev Udførsel endelig forbudt den 21. November — begge de to sidste Forbud traadte strax i Kraft. Da der samtidig ligeledes var en slet Høst i det øvrige Europa, stod man der overfor ligefrem Mangel paa Brødkorn. Men Nordamerikas Overflod reddede Situationen — til Dels ogsaa for Skibsfarten, som fik rigelig Beskæf-


L. Nørregaard



VIKING.

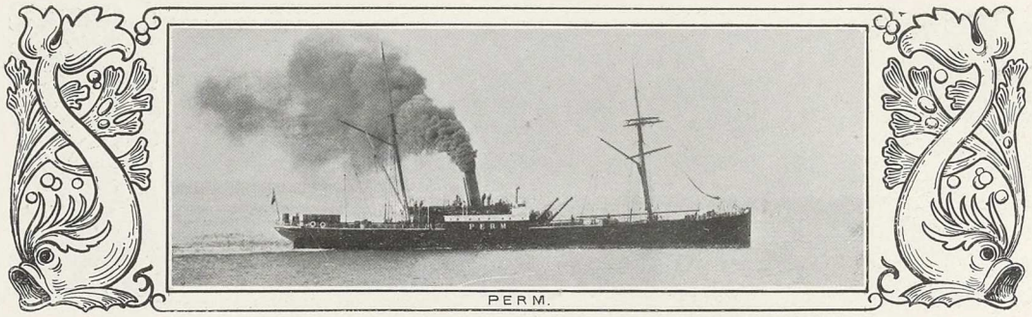
Driftsinspektør PAUL PETERSEN

tigelse med Korntilførsler fra U. S. A. til Europa. Dog selvfølgelig kunde ej heller dette hjælpe D. F. D. S. I Østersøen var der tilsidst intet andet Gods at sejle med end Træ, Hør og Hamp, Æg, Smør — og endelig Oliekager, for hvilken Vare Udførselsforbudet kun blev opretholdt fra 27. Oktober til 29. November.

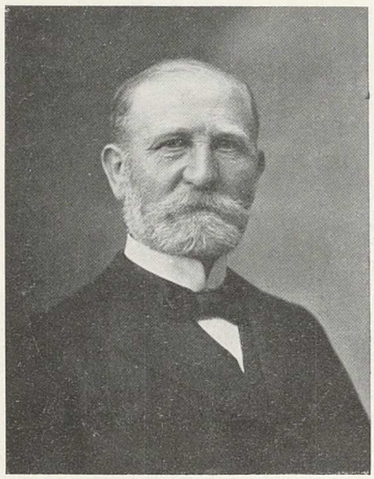
I December 1891 fejrede Selskabet sit 25 Aars Jubilæum under store Æresbevisninger fra Ind- og Udland. Det var jo ogsaa en smuk Udvikling at se tilbage paa: man var begyndt i 1867 med 22 Skibe, hvis Brutto-Tonnage udgjorde 6966 Tons — nu var man kommen op paa en Flaade af 104 Skibe med en Brutto-Tonnage af 67,010 Tons. I 1867 havde den samlede Distance, Skibene paa deres Rutefarter havde tilbagelagt, udgjort knapt $^1/_2$ Mill. Kvartmil, nu var den over $2^1/_2$ Mill. Kvartmil. I Gennemsnit af de 25 Aar havde man fordelt et aarligt Udbytte af godt og vel 8 pCt. Intet Under, at man da til Trods for Tidernes Vanskelighed med tryg og rolig Tillid gik Fremtiden i Møde.

Skibsinspektør JENS PETERSEN

Dog, der skulde døjes mere endnu. 1892 blev et rent Genvordighedernes Aar, hvor ligesom Alt sammensvor sig mod Selskabet: fra det



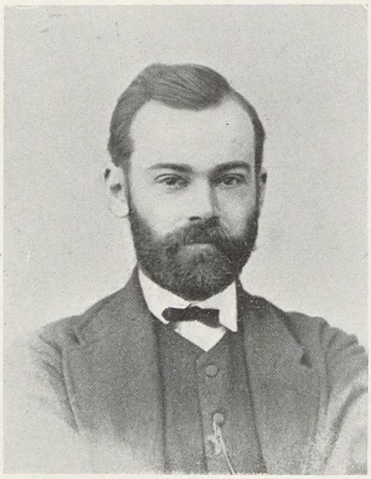
PERM.



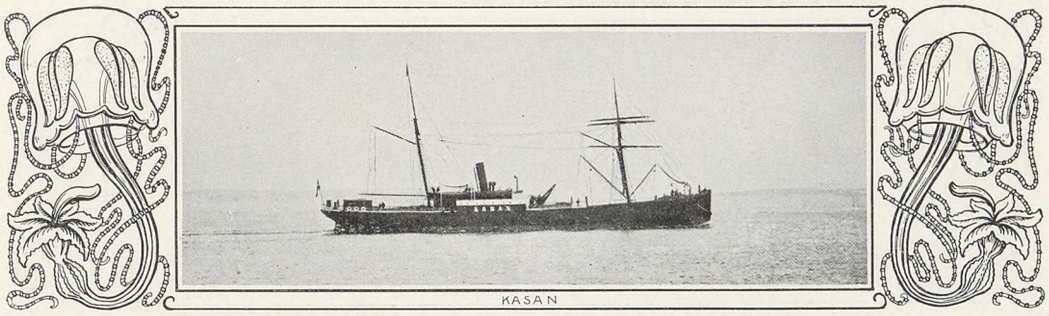
Skibsinspektør O. TIDEMAND

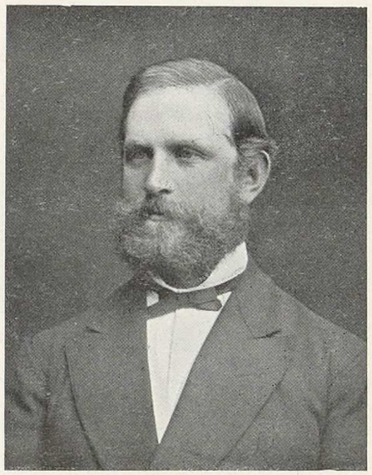
foregaaende Aar tog man i Arv de russiske Udførselsforbud (og vore egne rigelige Høstbeholdninger af Foderkorn og Hø), hertil kom i Februar det alt i et foregaaende Afsnit nævnte Kreaturindførselsforbud i England, i August Kolera og Karantæneophold, i Oktober Indførselsforbud mod svenske Kreaturer og Udførselsforbud mod sjællandske Kreaturer.

De russiske Udførselsforbud blev vel hævede dels i Forsommeren, dels (for Rugs Vedkommende) i Slutningen af August, men lige meget hjalp det; Østersøen var saa at sige *tom* for Exportvarer, endog efter Høsten: man manglede ligefrem Varer til at fylde i Skibene, og for den Smule, man fik, var naturligvis Fragterne højst elendige. I Sortehavet var Stillingen ikke meget bedre: der var rent forsvindende Behov for Skibsrum, men omvendt Tonnage i Overflødighed. Aarets Høst blev forøvrigt ogsaa paany en Skuffelse, Sædpriserne holdt sig derfor høje i Rusland, medens de i det af amerikansk Korn oversvømmede Vesteuropa var lave. Endelig udbrød der i Højsommeren Kolera i Sydrusland, derefter paa flere af Selskabets vesteuropæiske Anløbspladser, tilsidst ogsaa i Hamborg. De herved frem-



Maskininspektør JOHS. A. PRIOR

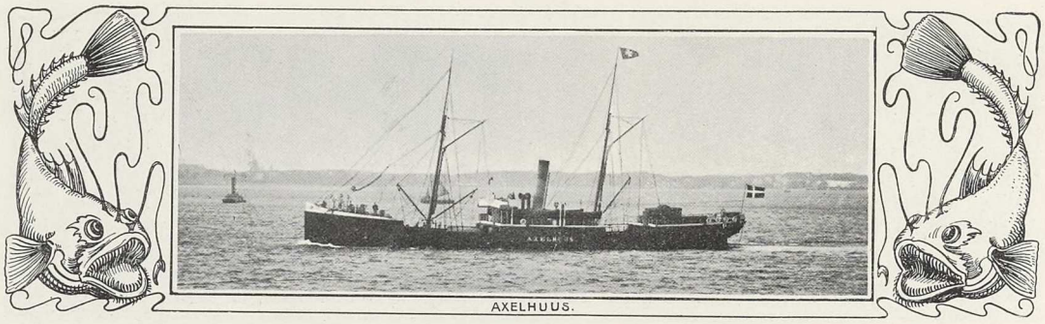

KASAN


Maskininspektør L. C. Caspersen

kaldte Karantæneforanstaltninger forlængede Rejserne, forøgede Omkostningerne og forsinkede Losning og Ladning — paa enkelte af Ruterne standsede de endog helt Sejladsen. For at kunne expedere det ugentlige Smørskib til London, maatte man losse og lade de fra Østersøen kommende Baade paa Kjøbenhavns Red i Pramme ved et særligt, i et Kaserneskib stationeret Karantæne-Mandskab, som holdtes helt ude af Forbindelse med Land — hvad der alt naturligvis kostede Extratid og Extrapenge.

Om det engelske Forbud mod Indførslen af levende danske Kreaturer er allerede tidligere berettet. Her skal endnu kun omtales, at da i November Slesvig-Holsten nægtede Gennemførslen af det jydske Kvæg — der ligesom alt dansk Export-Kvæg nu blev sendt til Tyskland — oprettede Selskabet to Kreaturruter til Hamborg fra henholdsvis Esbjerg og Aalborg, hvoraf navnlig den første gjorde stor Gavn. Endvidere lod D. F. D. S. strax opføre et Faareslagteri i Esbjerg med hensigtssvarende Kølerum. Det blev færdigt til Brug den 1. September, paa hvilket Tidspunkt imidlertid Priserne paa Faarekød i England just ikke var fristende, Svinepriserne i Tyskland derimod høje.

Kancelliraad Fr. Hald

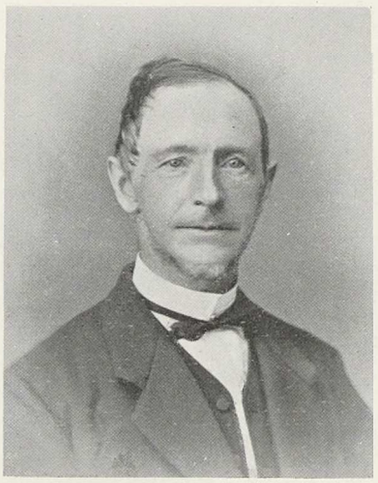


AXELHUUS.

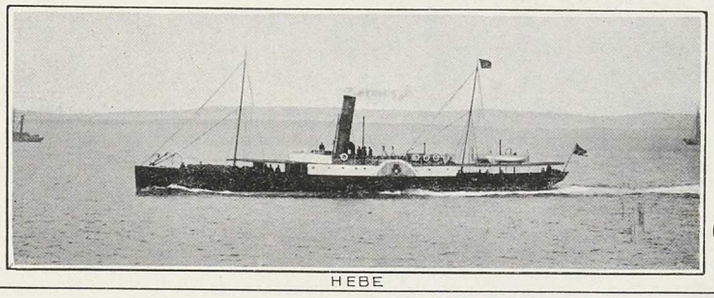
O. F. Danielsen

Gav de udenlandske Ruter i 1892 væsentlig kun Skuffelser og Tab, bragte til Gengæld *Indenrigsfarten* en Indtægts-Fremgang paa 107,000 Kr. eller næsten 20 pCt. mod Aaret i Forvejen. Kongeparrets Guldbryllup drog i Maj Mængder af Skuelystne fra hele Landet til Hovedstaden, og det sidste Halvaar kom de lave Kulpriser denne Afdeling, som overhovedet den hele Drift, særdeles til Gode.

— I det følgende Aar, *1893,* var det derimod Indlands-Farten, som stod tilbage, da dens Skibe blev isbundne hele det første Kvartal: den 11. Januar spærrede Isen Passagen gennem Sundet, og inden ret længe lukkedes ligeledes Bælterne. Dermed var altsaa ogsaa *Østersølandene* søværts afskaarne fra Omverdenen, hvilket varede lige til den 8. Marts, da endelig de første Dampere slap gennem Drogden. Til Gengæld blev Efteraaret godt, ej alene var der livligere Trafik fra Nordsøhavnene med Stykgods og anden Last, men fremfor alt fik Rusland endelig igen en stor og god Høst. Aaret før havde det regnet i det øvrige Europa, medens Sommersolen sved Sæden bort af Ruslands Stepper — nu var det Ruslands Tur at faa frugtbart Vædevejr, medens hele det øvrige Europa led under Tørke.



R. Ussing



HEBE

CHARLES MØLLER

Den 1. August udløb Handelstraktaten mellem Rusland og Tyskland uden Fornyelse, og der udbrød nu en formelig Toldkrig mellem de to Riger. Under disse Omstændigheder kunde det ikke nytte som hidtil at lade Selskabets Hamborger-Baade, ej alene gaa til Stettin, men ogsaa til Riga og Libau, da endog Varer, som blot *transiterede* over Tyskland, ramtes af extraordinært høje Toldpaalæg i de russiske Havne. Overhovedet voldte det af denne Toldkrig skabte Krav paa Oprindelses-Certificater for alle til Rusland gaaende Varer store Vanskeligheder og forhindrede da bl. a. ogsaa *vore* Handlende i at udnytte Situationen — da Forholdet endelig ordnedes paa bekvem Maade, blev Freden kort efter sluttet.

I. P. NIELSEN

Ogsaa *Sortehavs*-Trafiken blev naturligvis noget paavirket af disse Forhold, som i anden Halvdel af 1893 standsede al Import af russisk Korn til Tyskland, men der blev alligevel rigeligt nok af Sæd at udføre. Næsten alle Selskabets Sortehavsdampere fik da ogsaa i Løbet af Efteraaret og Vinteren til helt op i Vaaren 1894 fulde Laster af Rug og Byg til Danmark, saa at de end ikke behøvede at anløbe Antwerpen paa Hjemvejen — saa vældig

Landbrugsprodukter losses i Grimsby

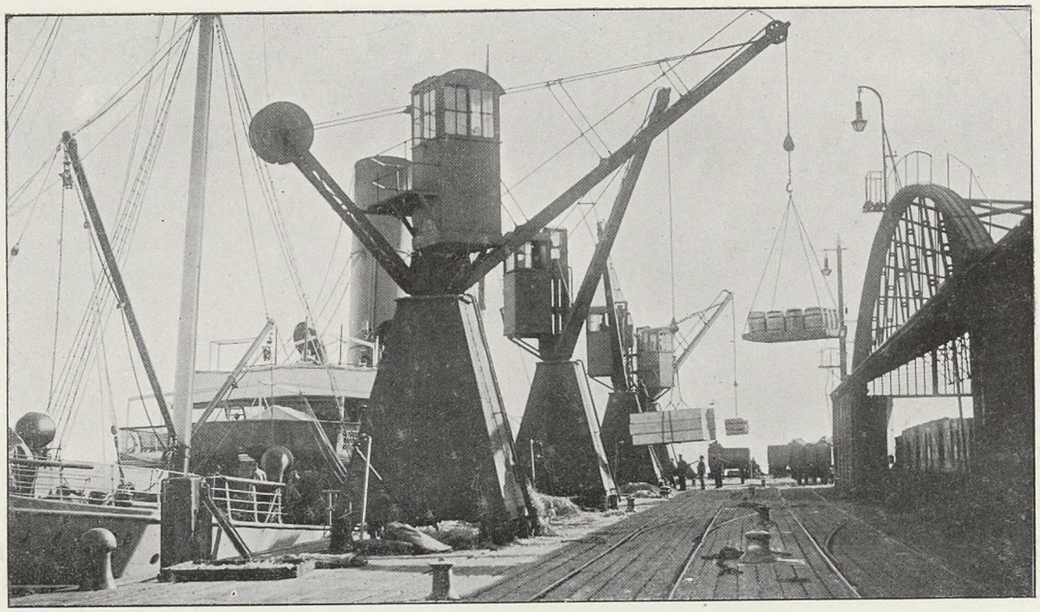
en Køber var vort Land, især af det i denne Saison fabelagtig billige Foderbyg dernedefra.

Aaret 1893 var iøvrigt et udpræget Strike-Aar — saaledes var der store Arbejdsnedlæggelser paa de engelske Kulpladser, hvad der ikke alene drev Kulpriserne i Vejret, men ogsaa paa anden Maade generede Selskabet paa Grund af, at Hull'er-Skibenes tomme Rum ikke paa vanlig Vis kunde kompletteres med Kul til Hjemmelageret i Kjøbenhavn. Til Gengæld fyldte Stykgods og Foderstoffer godt, saa at herved det indirekte Tab formindskedes. Derimod var Lossearbejdernes Strike i Hull fra den 6. April til den 21. Maj ganske direkte rettet mod Selskabet, som ikke vilde gaa ind paa Fordringen om, at kun de Arbejdere, der var Medlemmer af Fagforeningen, maatte arbejde om Bord i Skibene. Disses Mandskab tog imidlertid selv ufortrødent fat, lige fra Kaptajnen og ned til Skibsdrengen — og fra Selskabets Agenter i Hull, Firmaerne Bailey & Leetham og Morley, Clarke & Co., ilede baade Pakhusformænd og Kontorpersonale beredvillig til Hjælp og sled trolig i det med at losse og lade fra Morgen til Aften. Striken endte da ogsaa med fuldstændig Sejr for Rederiet og gjorde under sit Forløb Sejladsen lidet eller intet Afbræk.

Landbrugsprodukter losses i London

Blandt Aarets Hjemsøgelser maa endelig nævnes, at Preussen under 27. Februar forbød al Indførsel af levende klovbærende Husdyr fra Danmark. Som alt ovenfor nævnt, var Ind- og Gennemførslen af Kvæg fra Jylland til og gennem Hertugdømmerne, under Hensyn til den herhjemme kort før udbrudte Mund- og Klovesyge, bleven forbudt i November 1892 — nu kom Forbudet til at omfatte hele Landet. Senere læmpedes imidlertid Forbudet noget, saaledes særlig ved den midtsommers givne Tilladelse til at indføre magert Hornkvæg fra Jylland over den slesvigske Grænse efter Undersøgelse og Karantæneophold. Iøvrigt blev alt dansk Kvæg underkastet Slagtetvang i Hamborg og Warnemünde-Rostock, som var de eneste Steder, der iøvrigt holdtes aabne for Import herfra. Under disse Omstændigheder fæstedes ganske naturligt Opmærksomheden paa det engelske Kødmarked, og Selskabets Faareslagteri blev derfor omdannet til Slagtning af Hornkvæg og overtaget af Staten.

Indtil den nys nævnte Tilladelse til landværts Indførsel blev given, fortsatte Selskabet sine Kreaturtransporter fra Esbjerg og Østjylland til Hamborg, men derefter hørte al Kvægexport ad Søvejen op indtil videre.

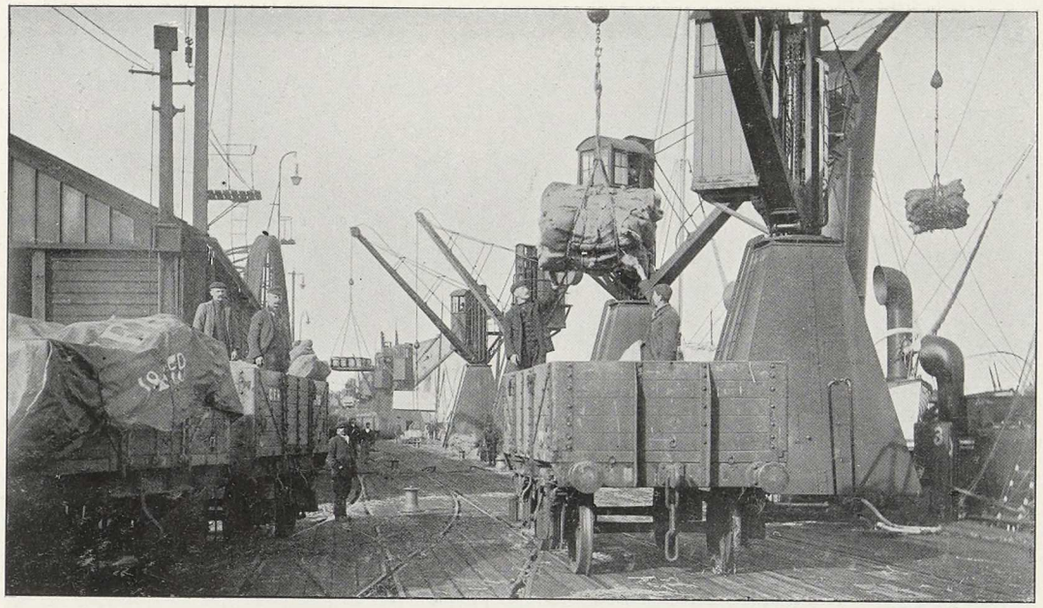


Landbrugsprodukter losses i Parkeston

Alt i alt er der saaledes, som man vil se, Slagskygger nok i Billedet af Driftsaaret 1893, og den almindelige Baggrund var ej heller synderlig lys: det danske Landbrug følte sig stærkt trykket, og Tiderne var overhovedet gennemgaaende daarlige. Naar derfor Selskabet alligevel efter to udbytteløse Aar kunde slutte 1893 med et Overskud, der satte det i Stand til at udbetale sine Aktionærer 6 pCt., var det i Sandhed et Bevis paa, som Tietgen udtrykte det, at „naar blot ikke Alt taarnede sig sammen om D. F. D. S. som i 1891 og 1892, kunde det taale en god Portion Modgang, uden at derfor Resultatet blev utilfredsstillende".

* * *

Endnu et trevent og vanskeligt Aar skulde Selskabet gennemgaa i *1894*. Tiderne var daarlige og dvaske, Priserne paa de fleste Varer dalende — og Fragterne ligeledes. Ganske vist blev der Overflod af Korn i *Østersøen,* men Tilbudet af Tonnage var ikke mindre overvældende. Hvad der bidrog baade til Flovheden i Fragterne og til de vældige Kornafskibninger, var den nye russisk-tyske Handelstraktat, som traadte i Kraft den 20. Marts og derved afsluttede den store Toldkrig mellem de to Kæmperiger. Ved denne Fredslutning blev paa den ene Side tyske Baade atter i Stand til at besejle



Landbrugsprodukter losses i Parkeston

de russiske Østersøpladser, hvad der da ogsaa særlig i April skete til Overmaal. Paa den anden Side førte Traktaten til Ophævelsen af Identificationsbeviset for Korn i Tyskland, hvorved Mecklenburg, Pommern og Østpreussen efter lang Tids Forløb paany kunde *exportere* deres Sæd med Fordel. Endelig genaabnedes nu ogsaa de russiske Forsyningskilder for *Königsberg*, idet Traktaten blev fulgt af saa lave Jernbanetaxter i Rusland til den preussiske Grænse, at Varer fra mange Egne nu som tidligere kunde afskibes ligesaa godt via Königsberg som via Libau. Med Sejghed har D. F. D. S. under de skiftende Forhold holdt fast paa sine Ruter til denne Stad, hvis driftige og dygtige Købmandsstand ogsaa har forstaaet trods al Modgang og under alle Omvexlinger stedse at tage *sin* Part af Russer-Omsætningen og vagtsomt at udnytte enhver Chance til i Medbørs-Aar at vinde ind paa sine begunstigede Konkurrenter.

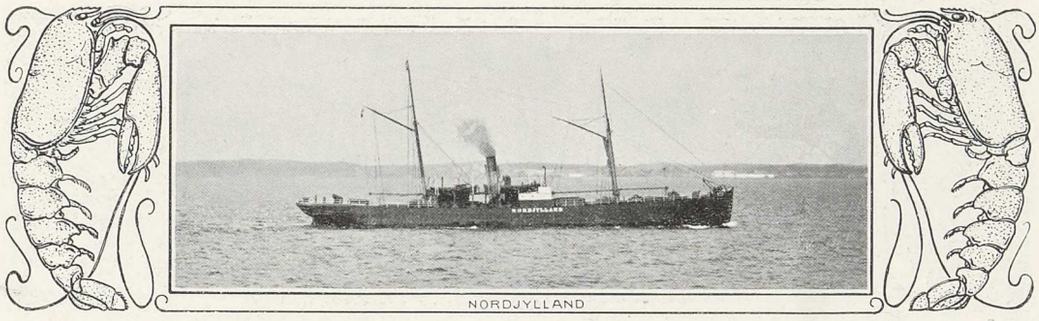
Ogsaa i *Sortehavet* blev der i 1894 Sæd rigeligt nok at sejle med, navnlig Foderbyg fra Record-Høsten i 1893. I 1894 fik imidlertid Rusland paany en mer end almindelig god Høst, og Vesteuropa var stadig Køber, da Amerika i Efteraaret ikke kunde konkurrere med Priserne. Exporten fra Sortehavshavnene var derfor vedblivende næsten hele Aaret livlig, men de store

Landbrugsprodukter losses i Newcastle

engelske Baade paa 4—5000 Tons D. W. var i Stand til at tage Last til forbløffende ringe Fragter, ja helt ned til 7 sh. pr. Ton. Det var da ogsaa disse Erfaringer, som førte til Bestillingen af 3 nye Dampere af „L. P. Holmblad"-Typen, men med en Laste-Evne af c. 3400 Tons D. W. (incl. Bunkers).

Blev 1894 som sin Forgænger et stort Bygaar, beholdt til Gengæld England og Belgien efter Tørken i 1893 sine Klid selv. Trafiken paa Antwerpen var dog, endog til Trods for Konkurrence-Forsøg fra forskellige *outsiders,* særdeles god. Det billige russiske Foderbyg tillod Landmændene med Fordel at exportere deres eget Byg til England. Farten fra Hamborg bragte tilstrækkeligt Gods til Kjøbenhavn og Østersøen, men kun Kjøbenhavn gav nogenlunde tilsvarende Returfragt.

Aarets Hovedbegivenhed for Farten paa Danmark var Ophævelsen af *Skibsafgiften* og for Kjøbenhavns Vedkommende tillige af *Havneafgiften.*



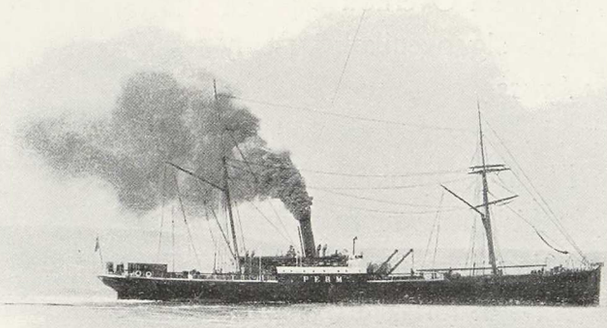
NORDJYLLAND

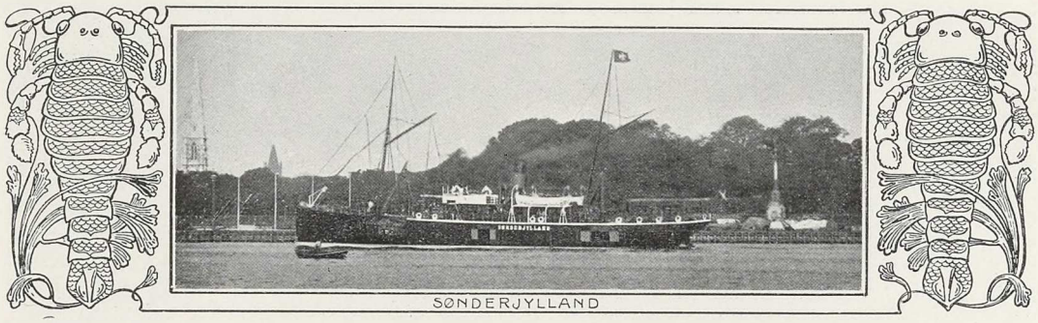
AXEL HANSEN

Ved Afskaffelsen af disse to Afgifter, der tilsammen repræsenterede omtrent 8 pence pr. Ton D.W., opnaaede endelig Danmark at kunne byde Skibene saa billige Vilkaar som nogen anden Stat.

I Stedet for den tidligere paa Skibene hvilende Havneafgift indførtes der imidlertid en *Vareafgift* af Godsmodtagerne. Med resolut Kulans paatog D. F. D. S. sig strax at bære eller rettere: refundere denne for *sine* Varemodtageres Vedkommende, hvad der selvfølgelig vakte almindelig Paaskønnelse og Tilfredshed hos Selskabets Kunder.

Samtidig med Forandringen i disse Afgiftsforhold aabnedes Kjøbenhavns *Frihavn* for Trafiken den 9 November.





SØNDERJYLLAND

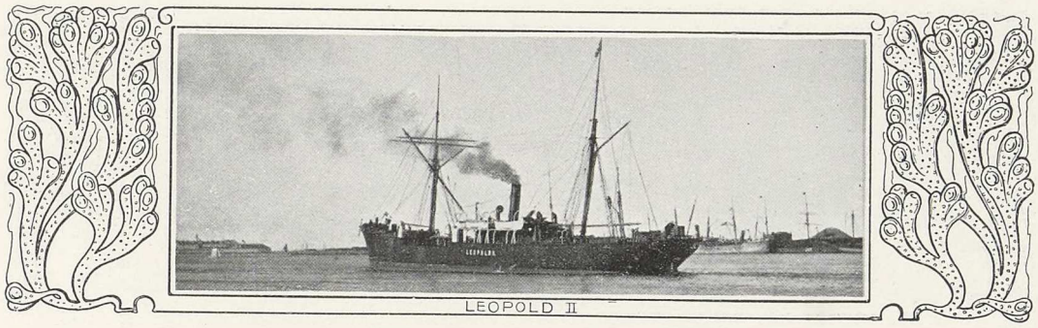
There is a tide in the affairs of men,
which, taken at the flood, leads on to fortune!

AARET 1895 betegner et saadant afgørende Tidehverv i Selskabets Historie: fra nu af følger Ændring og Skifte Slag i Slag, der kommer nye Tider, nye Mænd, nye Maal.

En lang Række af daarlige Aar, ja egentlig hele tyve, var gaaet hen over Verden; kun tvende Gange — i 1880 og 1888 — var det hastig blusset op for ligesaa hastig at kvæles af den utaalmodige Iver, hvormed der strax fra alle Sider var bleven pustet til denne Straaild af en Konjunktur. Nu endelig i 1895 følte man for første Gang i langsommelige Tider fast Bund under Fødderne, og snart efter endog, at Grunden ligefrem begyndte igen at skraane langsomt opad. Fra Sydamerikas Miner flød der en befrugtende Guldstrøm ud over Jorden, Tryghed og Vovelyst vendte tilbage, Kapital i Overflod bød sig villig til — man dristede sig ovenikøbet paany til at spekulere *à la hausse,* og se, det ej alene gik, men gik glimrende. Saa forstod man det omsider: den lange Ebbe var forbi, og Floden kommen — *the flood which leads on to fortune!*

CHR. LUND

Billedet lader sig dog ikke føre saa bogstavelig igennem, at der kan fortsættes: „og da Floden var der, skulde der altsaa *sejles*"! Ofte i den nyere Tid er vel Verdenskonjunkturen



LEOPOLD II

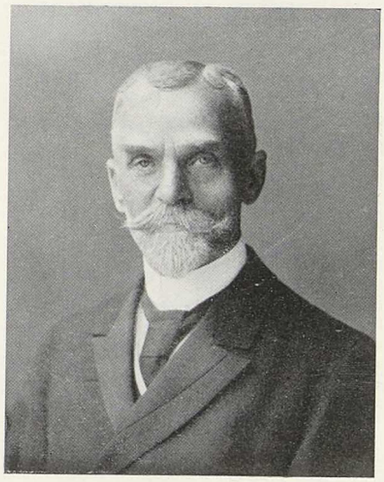
H. HAAGENSEN

kommen *sejlende* — det vil sige: er ligesom udgaaet fra Skibsfarten, i hvert Fald for Europas Vedkommende. Men skønt i saa mange andre, næsten alle andre Henseender et Bedringens Aar, blev 1895 paa ingen Maade noget særlig godt Fragtaar — kun jævnt, roligt og forhindringsfrit! Dog, Sømanden forstaar at tage Varsler af Vind og Vove om kommende Godtvejr — han mærker Medbørs-Brisen i Luften, længe før det første Pust stryger hen over Havet, han fornemmer, naar Strømmen skal til at skifte og Blæsten springer om. Skønt selve Aaret 1895 i sin Gang som Drifts- og Fragtaar blev omtrent ligesaa magert som det foregaaende, saa var dog ingen Skibsfartens Mand i Tvivl om, at *nu* kom den faure Tid, vi vented saa længe.

Men „Det forenede Dampskibs-Selskab" nøjedes ikke med Haab og Gæt om Fremtids-Gunst, det føjede Daad til Drøm — drog selv den store bærende Flodbølge i Møde.

Den kom, saa man, fra Vest — men *langt* borte fra Vest, helt ovre fra den nye Verden paa Jordens vestlige Halvkugle, paa den anden Side det store Atlanterhav.

Saa vidt et Udsyn havde man hidtil aldrig



V. AARBYE

CHR BROBERG

vovet sig til. Europa var jo allerede stort nok for et lille Lands Skibe at befare, og fra Hekla til Hellespont, fra Nordkap til Tunis, fra Finlands Søer til Kaukasus Kilder havde man heroppe fra en „Afkrog“ i den store Verden spundet et helt Næt af Dampskibslinier Europa rundt. Allerede dette var vel al Ære værd?

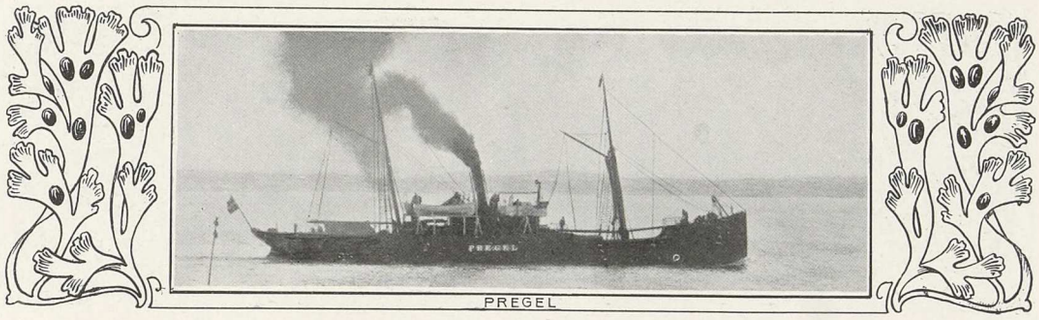
P. Christiansen

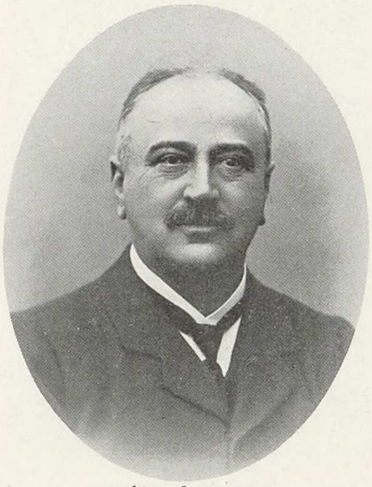
Med Rette kunde herpaa svares, at hvad der allerede var udrettet, var en virkelig Bedrift. Saa smaat den første Begyndelse nu end synede, baglæns set, saa havde dog i 1866, to Aar efter Landetabets og Nederlagets Aar, alene *dette* været en for sin Tid vakker og storstilet Start — og hvad var det ikke nu voxet op til?

Fr. Becker

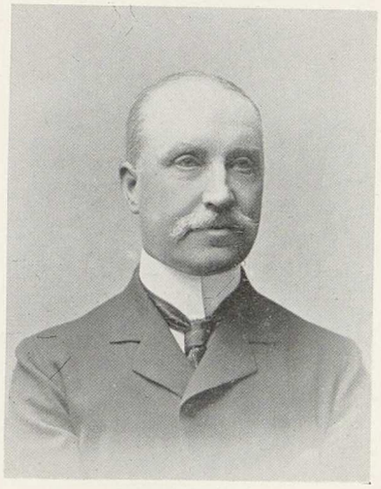
Fra Østersøens Kyster, som dog altid var gammelt dansk Land og hjemlig Fart for de Dannebrogsvimplen førende Skibe, var man naaet helt sønden om hele Europa, saa langt som nogentid baade Vikinger og Væringer, ja endog helt forbi selve Harald Haardraades Miklagaard.

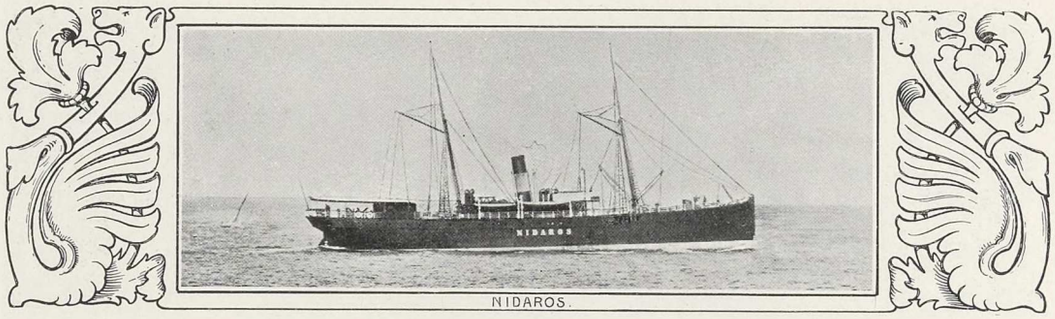
Men just *saa* langt var ogsaa et passende Maal for Fireogtres-Mændenes nationale Ærgærrighed: der var alt i dette Oprejsning nok for de Otteogfyrre-Følelser, som Tietgens gamle Garde havde følt saa bittert krænkede af hin ulyksalige Krig og dens Følger. Man glemme


PREGEL


ALFR. LARSEN

ikke, at hin Kreds af Ældre, der med deres Myndighed og prøvede Erfaring støttede og medstiftede Tietgens Foretagender, Mænd som C. A. Broberg, L. P. Holmblad og C. A. Erichsen — altsaa netop „Det Forenedes" første Bestyrelse — stammede ned fra Fyrrerne og havde disse Aaringers nationalliberale Romantik i Blodet. Hvad der havde gjort dem let først at „finde", saa at fremhjælpe, endelig begejstret at følge den langt yngre, i mangt og meget dem saa fremmedartede Tietgen, var just det Fællesartede i hans og deres Fædrelandssind. Ogsaa i Tietgens Patriotisme var der en Sangbund af Fortids-Lyrik — han var ikke for intet Grundtvigianer! For ham blev derfor netop *Middelhavsfarten* saa højst naturligt en herlig Afrundelse paa den nationale Stordaad, han med Stiftelsen af D. F. D. S. begyndte i 1866, netop fordi der *herved* skete en Genoplivelse om ikke just af Vikingetiden, saa dog sikkert nok af hin „glimrende Handelsperiode" i det 18. Aarhundredes Slutning, om hvis svundne Glans kun de tomme og tavse Pakhuse paa Christianshavn-Siden stod som sørgelige Sten-Vidner — dem, han havde for Øje paa sin daglige Gang til Børsen. Med Middelhavs- og Sortehavs-


P. HOLMBOE



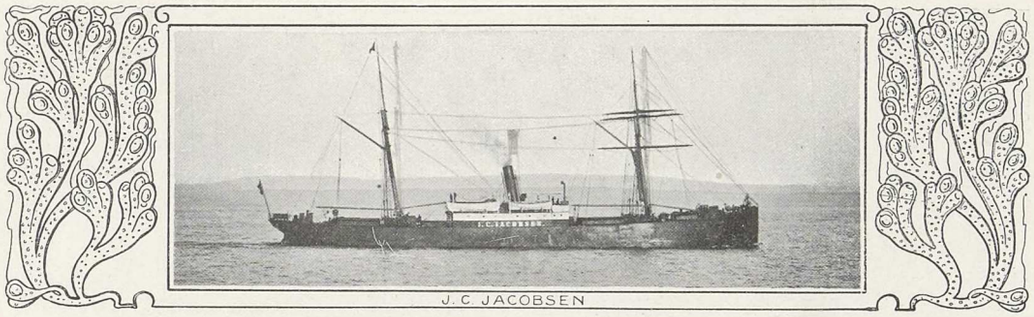
NIDAROS.

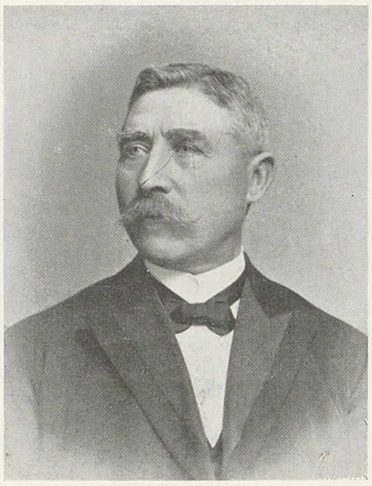
Ruten havde hans Selskab naaet Laurens Lande — og Laurbær var jo netop Sejrherrens og Triumfatorens Tegn!

Men Laurbær er ogsaa til at hvile paa. Og just nu, ved Halvfemsernes Midte, følte Tietgen sig træt. Hans gamle Kreds af Medhjælpere og Velyndere var forlængst sunken i Graven. KOCH var død i 1892, fra den gamle Tid var overhovedet kun Kommandør C. A. GARDE igen som Bestyrelses-Medlem, THEO. KOCH som Kommitteret og Rejseinspektør. De Mænd, der nu sad om ham: L. P. Holmblads Søn, JACOB HOLMBLAD, der i 1894 afløste Broderen ved dennes Død, Professor C. TORP, som var traadt ind i Bestyrelsen 1886, og nuværende Etatsraad FRANTZ TH. ADOLPH, der tiltraadte som Kommitteret i 1894, var vel hans haandgangne Mænd, men af en yngre Slægt, — kun H. FRITSCHE var nogenlunde jævnaldrende. Som Direktør fungerede C. NORMANN, der fra 1887—92 havde været Kochs Kollega i Direktionen — det var altsaa endnu stadig en „Tietgen'sk Kreds", om end en *ny* Tietgen'sk Kreds. Men i de nærmest følgende Aar opløstes ogsaa denne: 1896 maatte Kommandør NORMANN opgive sin Stilling paa Grund af Sygdom, i 1898 døde THEO. KOCH og samme

Konsul H. T. DUSEBERG

H. P. HANSEN


J. C. JACOBSEN


Skibsinspektør M. JESPERSEN

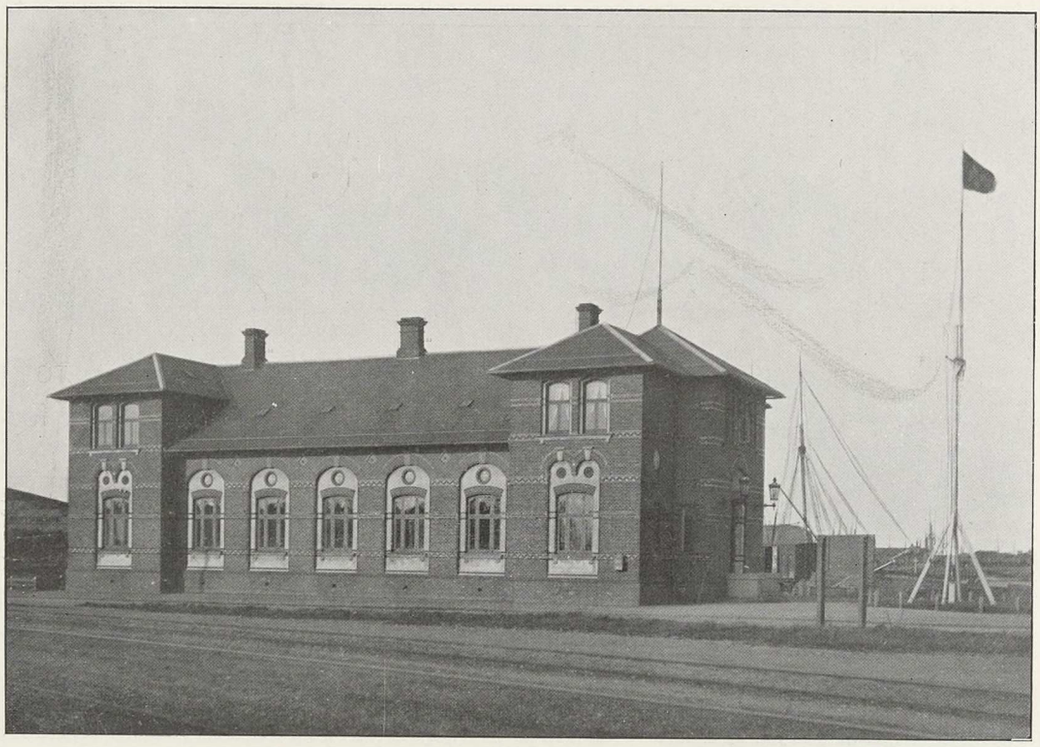
Aar trak baade FRITSCHE og selveste TIETGEN sig tilbage — den sidste havde da allerede forlængst faktisk sluppet Tøjlerne.

Dog ret som om Skæbnen havde villet, at Kontinuitetens „røde Traad" sindbilledlig skulde spindes ind i den nye danske Handelsmarines fremtidige „Tovværk", blev det dog Tietgen, der forinden sin Scepter-Nedlæggelse for saa vidt indviede den nye Ära, som det var under hans Auspicier, at Selskabet i Slutningen af 1895 aabnede sin første *transatlantiske* Fart, New Orleans-Ruten.

Men denne Gang blev Initiativet ham saa at sige paatvunget udefra.

Med *Frihavnen* træder kjøbenhavnsk Forretningsliv ind i en ny Fase. Al Begyndelse er vanskelig, og heller ikke i dette Tilfælde havde det Nye let ved at faa fast Form og vinde frodig Væxt. Hele Handelslivet laa nu engang i den gamle Havn, der stadig fyldtes med Skibe og Varer som hidtil, medens den nye gabede over sin egen Tomhed. Forstaaeligt da, at man fra Frihavnsselskabets Side blev utaalmodig og søgte at drage noget af den alt bestaaende Trafik ud til sig: herude var dog i hvert Fald alt flunkende nyt, moderne, teknisk fuldendt — og

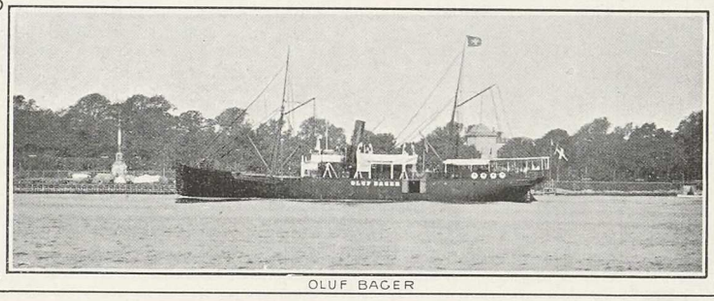
H. JENSEN



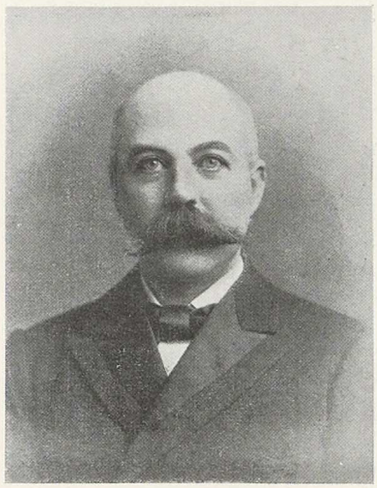
D. F. D. S. Kontor i Esbjerg

den *Transit*, som nu i halvandethundrede Aar havde været „Fane og Løsen“ for Kjøbenhavn som Handelsby, men ogsaa sjældent stort mere, den kunde man fornuftigvis ikke saaledes sætte sig hen med Hænderne i Skødet og vente paa. De stegte Duer kommer, som bekendt, ikke flyvende til En.

Allerede forud for Frihavnens Aabning havde man derfor gjort et Forsøg med at faa Hovedstadens Smørexport til at tage Standkvarter derude ved favorable Tilbud om gode Lager- og Leje-Forhold. D. F. D. S. havde da som Modtræk indrettet sine udmærkede Smørkældere og andre tilsvarende Lokaliteter for Smørgrosserere paa Sct. Annæ Plads. Tietgen var selvfølgelig for fremsynet og vidtskuende til i og for sig at være en Modstander af Frihavnen — det var sikkert som skrevet ud af hans Hjerte, naar der i Handelsberetningen for 1895 stod følgende: „Frihavnstanken er en gammel Tanke, som burde være realiseret for over en Menneskealder siden.“ Men han var imod al Flytning af Trafik, som naturlig hørte hjemme i den gamle Havn, — til den ny Havn skulde der skabes ny Handel! Dog, hvor rigtigt dette end kunde være, saa hørte



OLUF BAGER



A. Knudsen

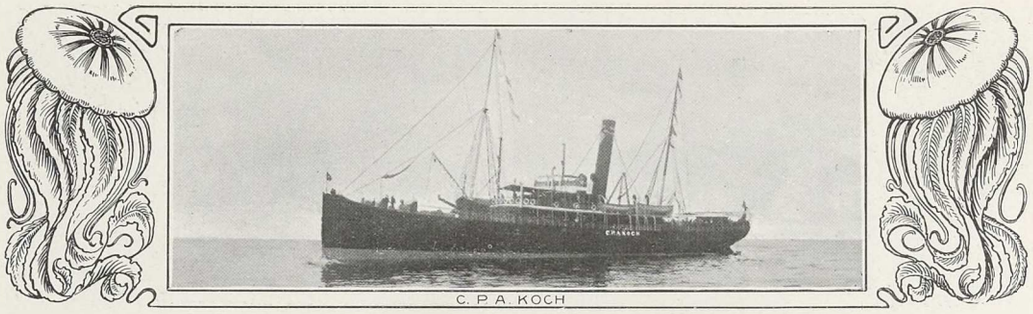
der just hertil Samvirken af alle gode Kræfter. Men til en Begyndelse stillede Tietgen sig saare kølig overfor denne ny nationale Opgave. Det store Foretagende var nu en Gang ikke *hans* Barn, ja, han havde ikke en Gang holdt det over Daaben, var hverken dets Fader eller Fadder, — det hørte overhovedet ikke til hans „Dynasti". Og der var nu i Grunden ikke saa helt lidt Familie-Egoisme i den barnløse Mand, som elskede, hvad nu *han* havde skabt, med en egen stolt, men ogsaa skinsyg Kærlighed.

Svigtede imidlertid for denne ene Gang Tietgen, saa æggedes netop derved anden Foretagsomhed saa meget mere: det var dog ikke Meningen, man nu skulde slaa sig til Ro, fordi man langt om længe havde faaet en Havn — *Frihavn* eller ej, saa dog en stor, dyb og tidssvarende Havn — nej, nu skulde man jo netop først til at *begynde.* Feltraabet blev da: direkte *oversøiske Linier* — det var Forbilledet i Frihavns-Staden Hamborg, der lagde os det paa Tungen.

N. L. Petersen

Opmærksomheden fæstedes i saa Henseende først og fremmest paa *New Orleans.*

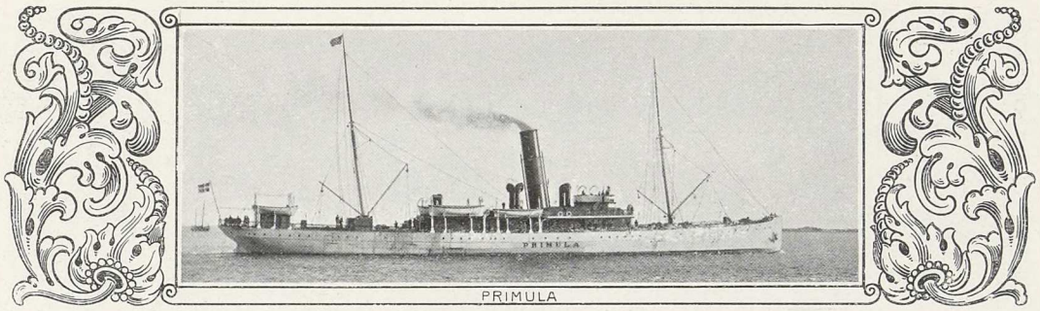
Denne store Havnestad ved den mexikanske Golf havde lidt længe og stærkt under Følgen af


C. P. A. KOCH

P. GRUBBE-HANSEN

den amerikanske Borgerkrig og Slaveriets Ophør. Nu endelig efter en Menneskealders Forløb syntes den at vaagne til nyt og mægtigt Liv. Det var, som om den nærgaaende Konkurrence, Nabostaden Galveston pludselig paaførte den, bragte den gamle Handelsby til at rejse sig i sin Vælde. Gennem den berømte *Illinois Central* Bane, som i lige Linie fører fra Chicago til New Orleans med Sidegrene til St. Louis og Sioux City, tilflød der den nordlig Kapital og nordlig Energi. I Aaret 1894 tog man under Henblik paa den kommende centralamerikanske Kanal ivrig fat paa at udvide og forbedre Byens Havn og Indløbet fra Havbugten. Og der behøves da ogsaa blot et Blik paa Verdenskortet for at se, hvor rent ud enestaaende gunstig Beliggenheden er. „Den hele Jord fordeler sig symmetrisk om dette Punkt, som om det var her, hvor Vand og Land skilte sig fra hinanden paa Skabelsens 3. Dag: til begge Sider viger de to store amerikanske Kontinenter ud fra hinanden som tvende lige store Halvdele, medens to Diagonaler ud til Jordens fire Hjørner: Nordkap, New Zeeland, Sibiriens nordøstlige Hjørne og Cap-Colonien netop skære hinanden i New Orleans som Midtpunkt". Intet Under, at nu, da den selv

ARTHUR CHRISTENSEN



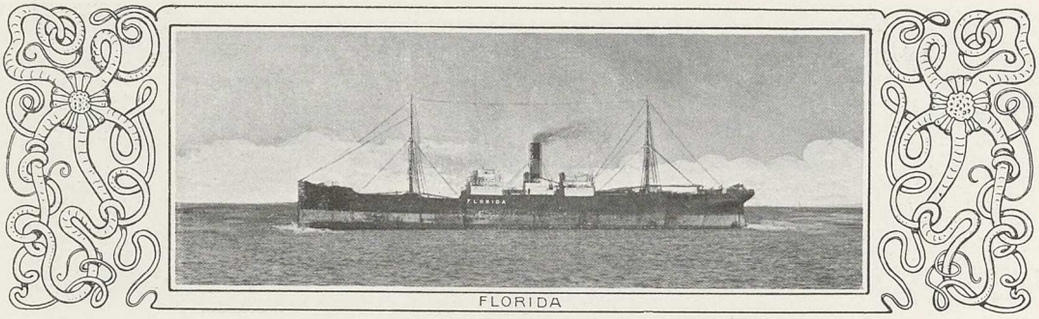
A. Danielsen

med eet tog sig sammen og op, spaaede kyndige Folk den en straalende Fremtid.

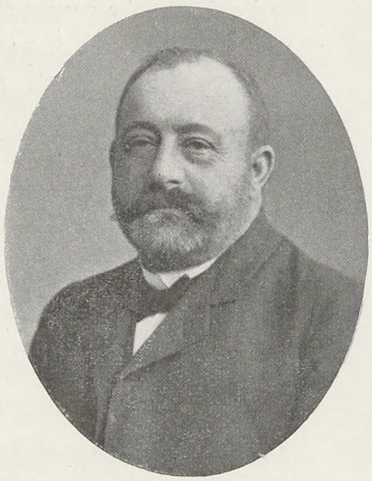
Her i Danmark havde man oprindelig faaet Kig paa den i sin Søgen efter — Kreaturfoder. Den Udvikling, vort Landbrug navnlig fra Firsernes Midte var kommet ind paa, krævede i vældig voxende Omfang Indførsel af billige Foderstoffer. Til Rapskagerne føjede man efterhaanden de russiske Solsikkekager — og først i Halvfemserne prøvede man endelig med Import af Bomuldsfrøkager, altsaa et Affaldsprodukt fra Oliemøllerne i de sydamerikanske Bomulds-Stater. I 1893 tog et kjøbenhavnsk Firma et Par direkte Ladninger hertil, og Kagerne slog godt an, viste sig fortrinlig anvendelige baade til Malke- og Fedekvæg. Da saa desuden i 1894 Priserne stillede sig særlig fordelagtige, sendte et herværende Rederi nogle Dampere til New Orleans for at hjemtage Partladninger til danske Importører, og Afsætningen gik glimrende. Dermed havde man ganske naturlig i vor Handelsverden faaet Blod paa Tanden — nu da ovenikøbet Frihavnen var kommen til, laa Tanken om en regelmæssig Tur-Linie til Golfen ligefrem i Luften.

Georg Nielsen

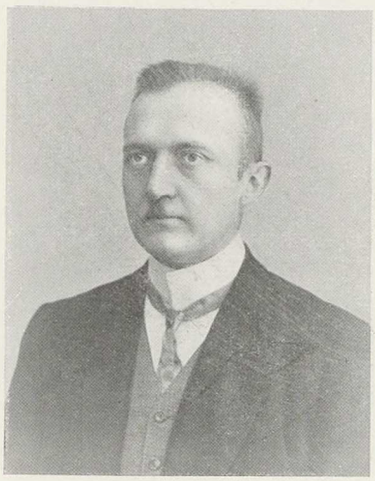
Men hertil kom yderligere ansporende Efter-


FLORIDA

retninger om den Kæmpehøst af Majs, som modnedes paa Nordamerikas Marker. Man forudsaa, at det sydrussiske Byg, hvormed man nu havde klaret sig i tvende Aar-gange — helt hen i 2. Kvartal af 1895 vedvare-de denne Import i stør-ste Udstrækning —, nu maatte vige for den ame-rikanske Majs. Og netop fra New Orleans, vidste man, vilde man kunne faa Majs i Overflod.


Kaptajn W. Skjøtt

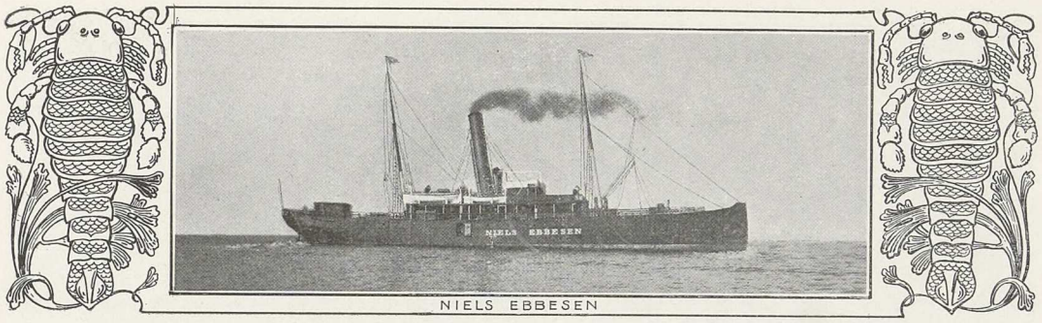
Men endelig vilde, *last not least,* denne Linie kunne tilføre Kjøbenhavn den Omladnings-trafik oversøiskfra, som det jo netop nu gjaldt om at erobre for Frihavnen. Baade til Rusland, Sverige og Finland kunde der tages Bomuld med som hjemgaaende Last, over-


O. Wesche

hovedet Omladningsgods til Fordeling i Østersøen — New Orleans var alt da en *Udførsels*-Havn *par excellence.*

Mere vilde det aabenbart komme til at knibe med at skaffe udgaaende Last, og just her-

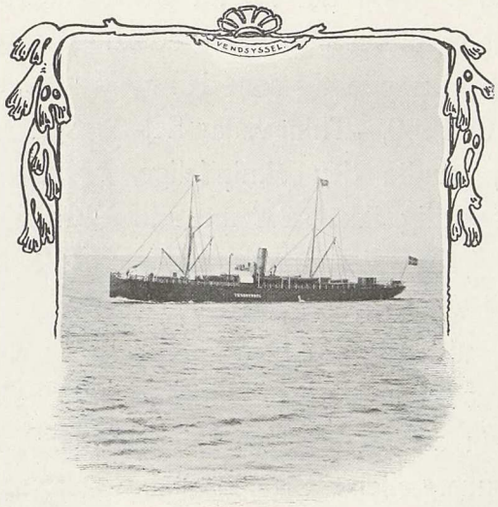
C. E. Kirkerup

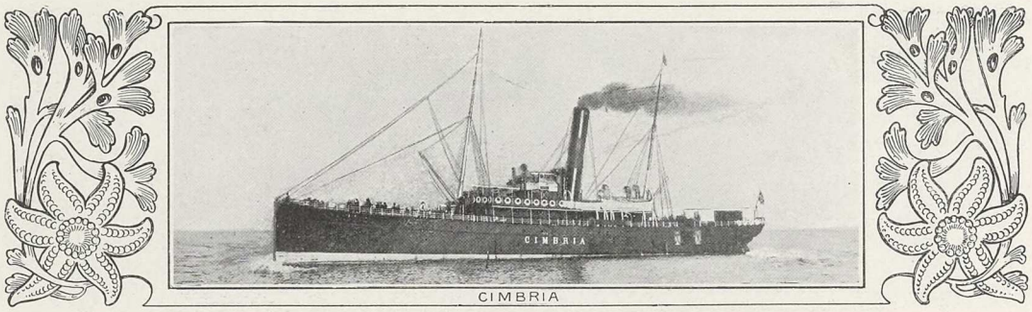


NIELS EBBESEN

paa grundede sig ikke mindst Tietgens Tøven og Tvivl. Men da det sidst i September (1895) blev klart, at Forsøget med en New Orleans-Rute fra Kjøbenhavns Frihavn i *hvert* Tilfælde vilde blive gjort, kastede han endelig med eet alle Betænkeligheder over Bord og lejede resolut i Oktober to fremmede Dampere til at begynde Farten. Og hermed blev samtidig Freden i Frihavns-Striden festlig sluttet — siden da har det blaa Malteser-Flag vajet forrest blandt Skibsvimplerne i vor nye Nordhavn.

Men hermed var det ogsaa, som Tietgens Kraft var udtømt. Det var hans sidste Daad.

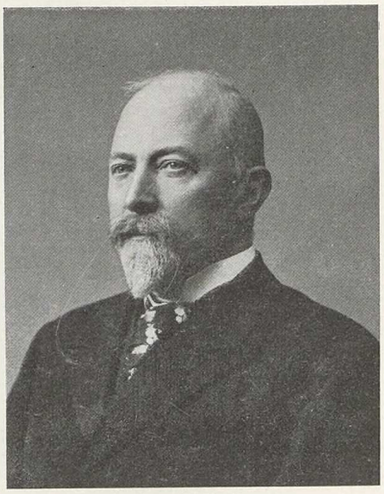




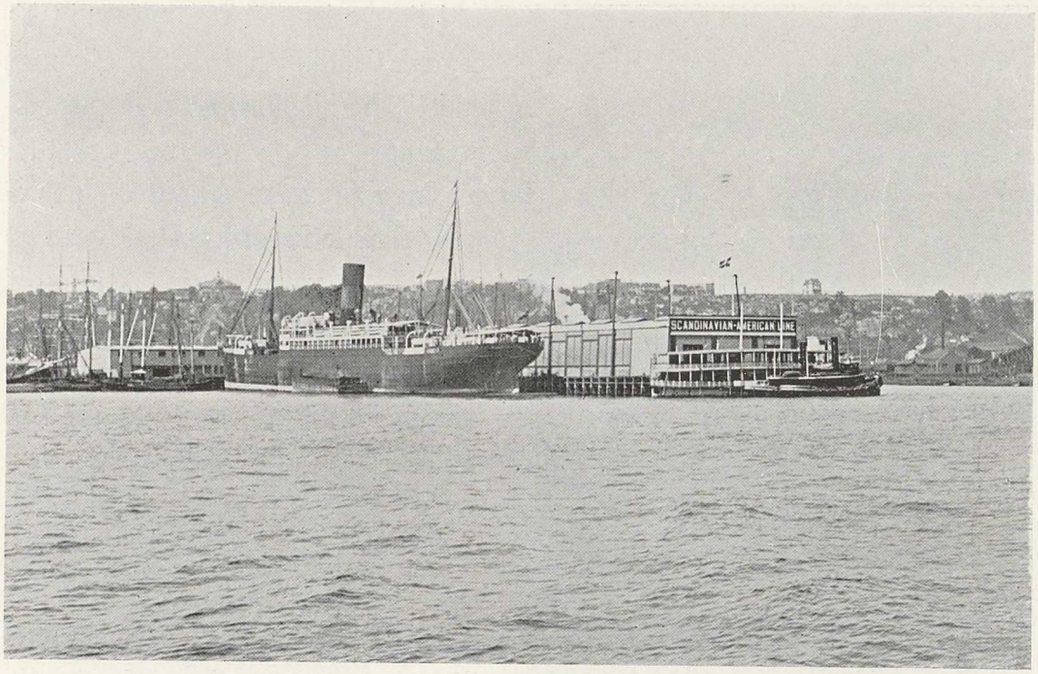
CIMBRIA

ABNINGEN af New Orleans-Ruten er for saa vidt symbolsk, som den afslutter den Tietgen'ske Æra — og *indvier en ny!* For at sige det med Tillæmpelse af en berømt Byron-Strofe: *A change came o'er the spirit of the time.*

Thi med denne nye Fart skete der en ligefrem Horizont-Forskydning — man kom op og ud paa de store Vidder, følte Atlanterhavs-Brisen blæse sig frisk og styrkende i Møde. Det er det første Skridt, der koster — og det var nu gjort! Amerika var „opdaget" — som det overhovedet er blevet „opdaget" adskillige Gange *efter* Columbus, hver Gang paany aabenbarende sig som den ny Verden, der sætter den gamle i Studsen. Helt op til 1880, „Thingvalla"-Selskabets Stiftelsesaar, kendte den almindelige, jævne Dansker jo egentlig ikke *stort* mere til denne nye Verden end, hvad der fortælles i Chr. Winthers „Rejsen til Amerika" — man vidste selvfølgelig nok geografisk Besked, men for den *daglige* Bevidsthed var hint store Land hinsides Atlanten nærmest kun et Forvisnings-Sted for Landets „forlorne Sønner" eller et Slags om ikke Eventyr-, saa dog Eventyr*er*-Land, man vel nok saadan kunde lide i en ledig Time at læse lidt om — som man netop kan more sig ved at læse



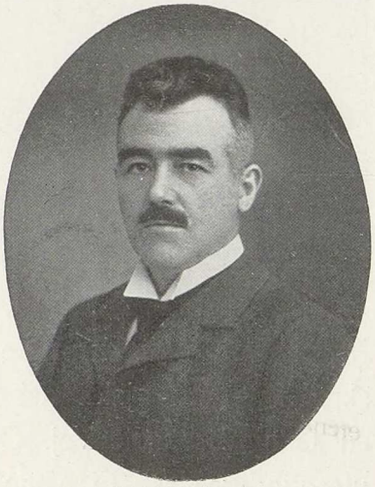
Kaptajn C. W. Møller



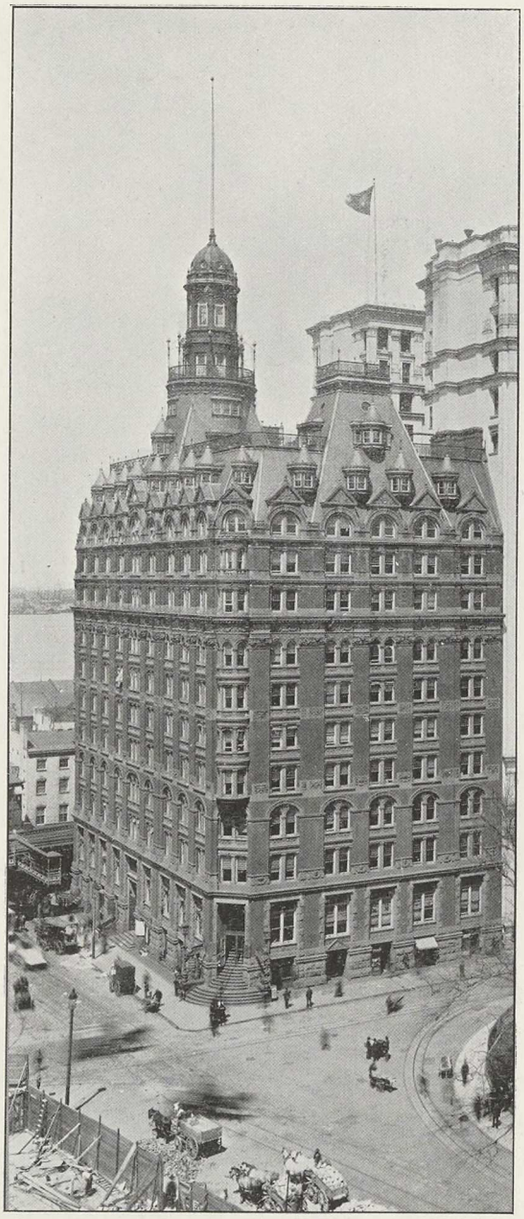
Skandinavien-Amerika-Liniens Pier i Hoboken

en Beskrivelse af fjerne Egne eller svundne Tider, af Maanelandskaber eller romerske Kejser-Orgier — men som iøvrigt var En saa uendelig uvedkommende. „Skade, at Amerika ligge skal saa langt herfra". Da kloge Folk omkring Halvfjerdsernes Midte begyndte at tale om Amerika som den store Fremtidsfjende af vort Landbrug, hørte man til med maabende Forundring — og da man endelig begreb det rigtig, slog man sig med dansk Optimisme hurtig til Taals med, at nu var jo allerede forlængst *den* Krise overstaaet, takket være vor „rettidige Overgang til Mejeridrift".

Egentlig havde „Thingvalla"-Selskabet heller ikke revolutioneret den hjemlige Bevidsthed — det blev, om end ikke helt med Rette, betragtet som et rent Udvandrer-Foretagende! Saa agiterede *Majsen* ganske anderledes for Amerika. Da først vore Landmænd forstod, de ovenikøbet kunde faa *Hjælp* til deres Bedrift fra Amerika, Majs, Maskiner, Oliekager osv., saa var Tiden



Kaptajn V. Lassen



Passager-Kontor i New York

endelig moden. Til Deltagelsen i Chicago-Udstillingen i 1893 gik man endelig herhjemmefra med spæraabne Øjne.

Men til at lægge sig an paa at gaa i direkte Fragt- og Passager-Fart paa *U. S.* var der dog endnu et Spring. Erfaringerne fra Thingvalla-Selskabet opmuntrede egentlig ikke heller. Navnlig havde 1894 været et usselt Aar, de store transatlantiske Selskaber havde ført Krig paa Kniven med Taxtnedsættelse paa Taxtnedsættelse, saa at vort lille Foretagende blev klemt mellem Skjolde, til Vejret næsten gik fra det — tilsidst maatte det lægge flere af sine Baade op og indskrænke sig til lige at vedligeholde Farten. Henimod Efteraaret 1895 enedes dog samtlige Dampskibslinier mellem Nordamerika og Staterne om igen at sætte Passager-Taxterne op til en rimelig Højde, saa at ogsaa „Thingvalla" kunde genoptage sin regelmæssige fjortendags Afgangstid.

For „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Vedkommende var imidlertid Optagelsen af New Orleans-Ruten det Skridt, der førte over Vinkelspidsen. Dermed var Rubicon overskredet — nu gjaldt det ganske naturligt blot at skride videre paa den en Gang betraadte Vej. Og Begivenhederne vinkede da ogsaa hertil med utaalmodig Hast. Ej alene lykkedes Første-Forsøget med Golf-Farten over

al Forventning — det skal saaledes blot nævnes, at Majs-Exporten fra denne Plads steg fra 6 Mill. Bushels i 1895 til 25 Mill. i 1896 —, men dernæst udviklede der sig i Sommeren 1896 en Højkonjunktur, som næsten greb Alle, der havde med Skibe at gøre, som en sand Feber. Og denne vældige Fragtstigning udgik netop fra de Forenede Stater, som i 1896 atter fik en enorm stor Majshøst og en rig Hvedehøst ovenikøbet.

Teknisk Leder J. H. LEETHAM

Alt dette talte med Kendsgerningernes Kraft et tydeligt og indtrængende Sprog. Det var let at forstaa, at *nye Tider* var i Anmarch. Men det varede dog endnu et Par Aar, inden Selskabet traadte helt ind i sin Amerika-Fase: til det ny Maal maatte der ogsaa ny Mænd. Tietgens og Normanns Sygdom virkede naturligvis som et Tryk paa Alt og Alle indenfor Selskabet, og skønt der hint Aar var rivende Strøm ude i den store Verden, var der for første Gang i Selskabets Tilværelse en øjensynlig Stillestaaen i dets Virksomhed.

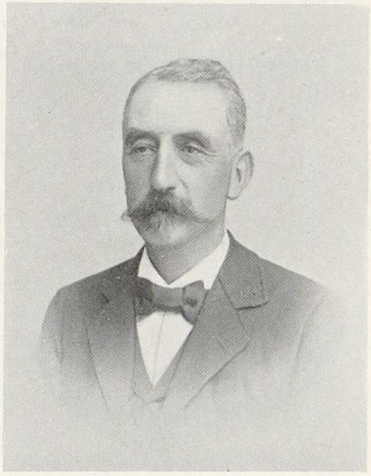
Maskininspektør DE LA LAING

Men den 1. Novbr. overtog JACOB BRANDT Posten som administrerende Direktør.

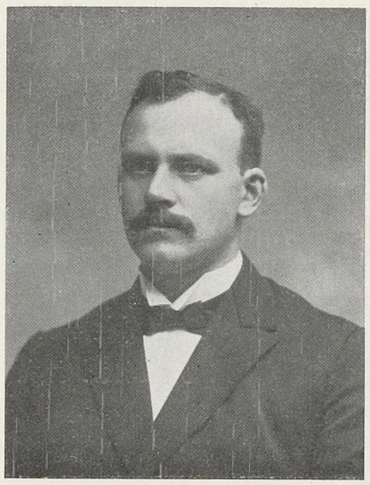
* * *

Om Aarene 1895 og 1896 er ellers følgende at berette:

I Midten af Januar det førstnævnte Aar strængedes Vinteren, saaledes at Sundet blev



Skibskonstruktør O. TÜCHSEN



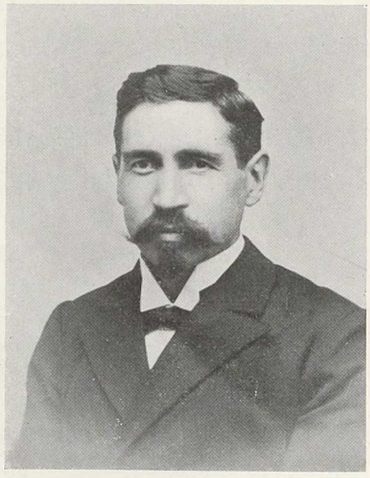
Skibskonstruktør Chr. Andersen

spærret af Is omkring den 9. Februar; faa Dage efter var ogsaa Kattegattet saa isfyldt, at det ligefrem var forbundet med Fare at forcere Gennemgangen — og denne Tilstand varede til helt langt hen i Marts. Men lige fuldt holdt D. F. D. S. Fanen højt, ved Hjælp af „Bryderen", hvorover det just havde faaet fri Disposition, hjalp det sine Smørdampere fra Helsingør ud gennem Kattegat, medens „Botnia" syd fra løb ind og ud til selve Kjøbenhavn. Under Spærringen optoges desuden midlertidig Fart fra Esbjerg til Newcastle (9 Rejser i 7 Uger). Selskabets Skibe var imidlertid blevne fordelte paa deres respektive Ladepladser, saa at de alle kom hertil med fulde Ladninger, da Sejladsen atter blev aabnet.

Inspektionsmester Brusendorff

Kornfragterne i Østersøen var kun lave, men der var til Gengæld Sæd nok at sejle med, saa at Selskabets Baade fik fuld Komplettering til Kjøbenhavn paa Vej til Kontinentet og England. Om Efteraaret kom der fra Sverige og Finland store Mængder Træ til Afskibning, og dette gav endelig en Del Liv i Fragtmarkedet, ogsaa for de russiske Pladsers Vedkommende.

Inspektionsmester Halse

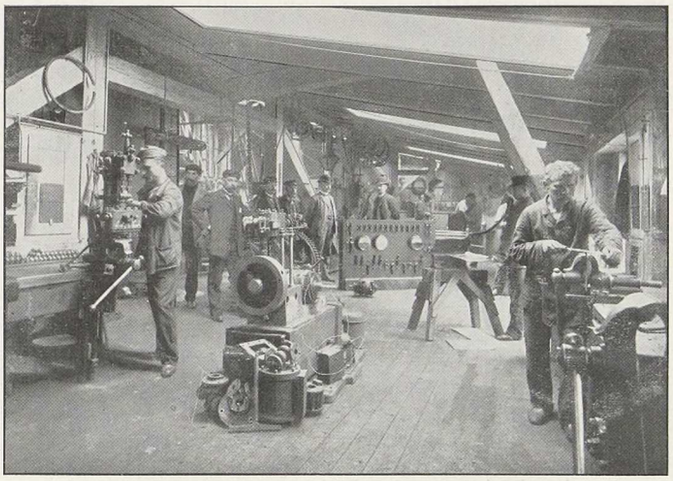


Inspektionsmester Aagaard

For Danmarks egen Udenrigsomsætning var Aarets Hovedbegivenhed, at Tyskland om Sommeren paabød Karantæne for Hornkvæg og Faar fra 1. Oktober s. A. og i December helt standsede Indførslen af levende Svin og raa Svineprodukter. Karantæne-Opholdet blev først sat til 4 Uger, men forkortedes senere for Danmarks Vedkommende til 10 Dage. Den 1. Oktober aabnedes der Karantæne-Anstalter i følgende tyske Søstæder: Altona, Hamborg, Tønning, Aabenraa, Flensborg, Kiel, Lübeck og Rostock. Herved splittedes Trafiken saa betydeligt, at der egentlig ikke fandtes en eneste fordelagtig Rute for større Kreaturskibe. Selskabet indskrænkede sig derfor til Fart paa Altona-Hamborg fra jydske Havne. Sejladsen paa Kiel med Svin ophørte paa Grund af Forbudet den 15. December.

Smedeværksted

Om Forholdet til Tyskland i 1895 er ellers at meddele, at *Nord-Østersø-Kanalen* blev aabnet den 1. Juli, hvorved Selskabet blev tvunget til at sende sine Hamborger-Baade ad denne Vej *direkte* til Østersøhavnene i Stedet for som tidligere over Kjøbenhavn, hvad der i første Omgang just ikke bidrog til at forøge Godsmængden i disse Skibe.

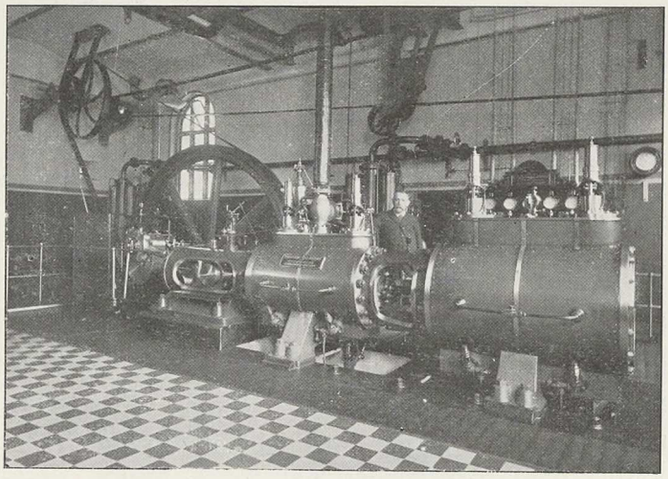


Maskinværksted

Det andet store nordeuropæiske Kanal-Foretagende, *Manchester*-Kanalen, var allerede bleven

aabnet den 1. Januar Aaret i Forvejen, og D. F. D. S. havde da strax paabegyndt en Fart paa Manchester og *Liverpool.* I Efteraaret 1895 etableredes nu en 14 Dages Rute mellem disse Byer og Kjøbenhavn–Stettin, og denne Fart tog hermed et betydeligt Opsving, idet det lykkedes at samle fordelagtig Fragt sammen ej alene fra selve Stettin (Kartoffelmel, Zink osv.), men ogsaa fra Hangö (Papir og Vildt) og Kjøbenhavn (Ris).

I *Sortehavet* led Sejladsen i 1895 som i vore egne Farvande en Del under Isforhold, og Kornfragterne var ligeledes her kun lave. De 3 nye til denne Fart bestemte 3500 Tons Dampere: „Alexandra", „Nicolai II" og „Xenia" blev afleverede fra Værftet i Løbet af Sommeren og udførte hver en Rejse fra Østersøen til Sortehavet. Men da ved deres Tilbagekomst Isspærringen af de russiske Østersøhavne var begyndt, blev de sat ind i Selskabets nyoprettede Rute paa *New Orleans* og *Havana.*

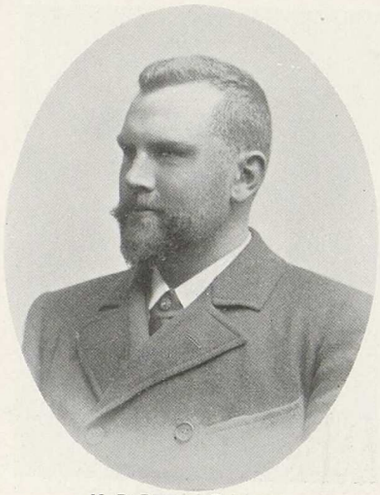


Damp-Maskinen til Køle-Lagrene

Denne Fart begyndte under gunstige Auspicier paa Grund af den alt nævnte Kæmpehøst af Majs i *U. S.* Afskibningerne heraf til Danmark var betydelige, ligesom der ogsaa gik store Sendinger af *Bomuld* med Selskabets Skibe for Omladning til Reval, Hangö, Norrköping, Göteborg og Christiania m. fl. For Udgaaende anløb Baadene Bordeaux.

Som sædvanlig var ogsaa i 1895 *Antwerpen* Selskabets faste Borg i den *europæiske* Fart. Til Besørgelsen af Trafiken paa denne Stad sattes der to nye Baade, der afvexlende gik til Riga og *Sct. Petersborg*, hvorpaa Sejladsen overhovedet herefter blev mere gennemført regelmæssig. Fra Libau fortsattes den allerede i 1894 paabegyndte *Emigrant-Fart* og Heste-Transport til England, som i denne Fart bødede godt paa de i begge Aarene lave Godsfragter for Udgaaende. *Til* Østersøhavnene bragte iøvrigt Middelhavs-Ruterne

til Trods for de sydeuropæiske Havnes Overfyldning med Tonnage i Vintermaanederne voxende Vare-Mængder.


H. P. Biering-Petersen

Aarets Regnskab afsluttedes med et Udbytte paa 5 pCt., da Situationen endnu krævede Forsigtighed, og nye Anskaffelser til Besørgelsen af New Orleans-Ruten forestod. Der viste sig lidt Misfornøjelse blandt Aktionærerne med, at der ikke blev uddelt større Dividende, men dog kun rent forbigaaende — paa det paagældende Tidspunkt, i Foraaret 1896, begyndte man nemlig allerede ligesom at faa Færten og Fornemmelsen af, at man nu overhovedet gik en ny og bedre Udbytte-Tid i Møde. Og Aaret skuffede heller ikke disse Forventninger. Inden det var gaaet til Ende, var Aktiekapitalen bleven udvidet med 2 Mill. Kr. (fra 8 til 10 Mill. Kr.), og Dividenden blev hele 8 pCt.

Men 1896 bragte da ogsaa, som alt ovenfor berørt, en Fragt-Konjunktur saa glimrende, som man længe ikke havde set Mage til. Den kom som en Springflod fra Amerikas Kyst.

Til en Begyndelse saa det rigtignok lidet lovende ud. Paa Grund af daarlig Høst i Ostindien og stigende Rupee-Kurs svigtede *Østen* fuldstændig, og Følgen blev, efter som Vaaren skred, Overfyldning af alle de øvrige Fragtmarkeder, saa at egentlig kun Rute-Selskaberne klarede sig nogenlunde — for „*Tramps*“ var der efterhaanden ikke et Sted at ty hen, hvorfra der kunde faas en ordentlig Returfragt. Da skiftede Situationen brat: de Nordamerikanske Fristater fik ej alene paany en kolossal Høst af Majs, men ogsaa af Bomuld og Hvede, og paa Grund af den hede Sommer fremkom den ovenikøbet tidligere til Afskibning end sædvanlig. Heraf benyttede „*la haute finance*“ i Unionen sig: da den frygtede for, at

Overforvalter Lykke

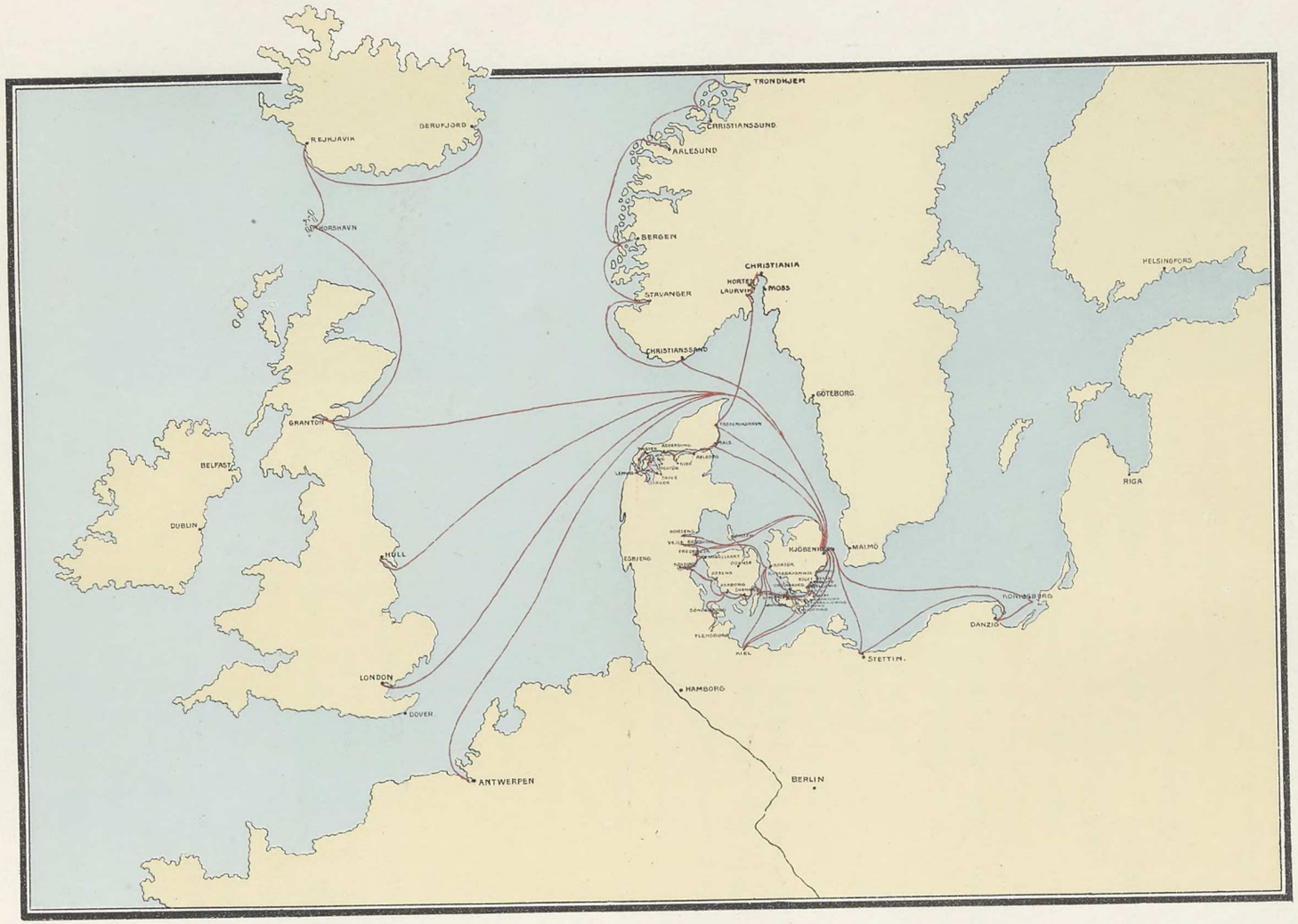
Forvalter J. V. Paaske

Sølvmændene ved det forestaaende Præsidentvalg skulde gaa af med Sejren, og det derfor gjaldt om at trække en stor Guldreserve til sig, afskibedes om Eftersommeren i Hast, hvad der afskibes kunde, til Europa for at gøre Amerikas Handelsbalance saa gunstig som muligt. Den gamle Verden fik med eet Amerikas Vælde at føle: hidtil var Guldstrømmen altid gaaet den modsatte Vej, da U. S. stadig havde været i saa dyb Gæld til Europa, at man kunde give dem deres egne Papirer i Bytte og Betaling for deres Udførsler, *nu* maatte *Bank of England* paa een Gang, ganske ligesom i Aar, værge sin Guldbeholdning ved Diskonto-Stigning.

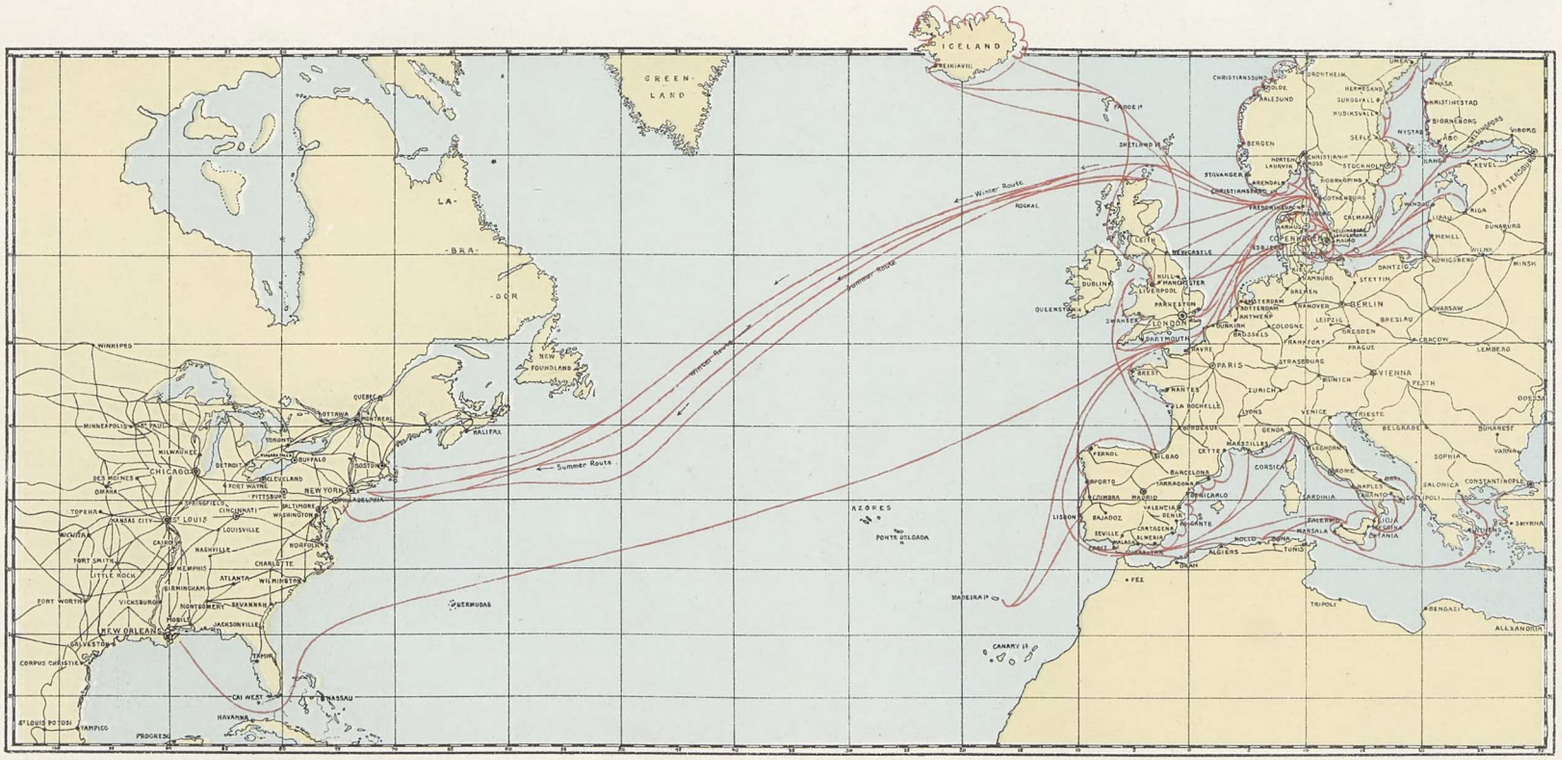
I et Nu blev der Liv paa Fragtmarkedet, først selvfølgelig ved Atlanterhavs-Kysten, saa i *Sortehavet,* endelig ogsaa i *Østersøen.* Og da Selskabet ingen Foruds-Afslutninger havde, nød det overalt godt af de høje Fragter og tjente store Penge. Navnlig gav naturligvis New Orleans-Farten glimrende Fortjeneste. Raterne gik helt op til 4 sh., saa at en fuldt lastet Baad derovrefra med Lethed kunde indtjene en Fragt af c. 150,000 Kr. paa Hjemturen! I første Række var det naturligvis Majs og Bomuldsfrøkager til Danmark og Sverige, der fyldte Skibene, men dernæst kom ogsaa i 1896 c. 30,000 Baller Bomuld i Transit, endelig en Del Landbrugsmaskiner og Fedevarer osv. I Aarets Løb erhvervedes til denne Rute „Louisiana" (4500 Tons D. W.).

Forvalter Rasmussen

Ligeledes kom der i Englands-Farten 2 nye Skibe til: „N. J. Fjord" paa 1425 Brutto-Register-Tons, der den 15. Juli indsattes paa Esbjerg-Parkstone-Ruten, og „Ficaria" paa 1524 Tons, der i Oktober gjorde sin første Rejse fra Kjøbenhavn til Newcastle. Begge disse saavelsom det s. A. bestilte „Primula" paa ligeledes 1524 Brutto-Tons, som kom til i 1897, blev særlig byggede med Overførslen af Landbrugsproduk-



KORT over D. F. D. S. RUTER 1866.



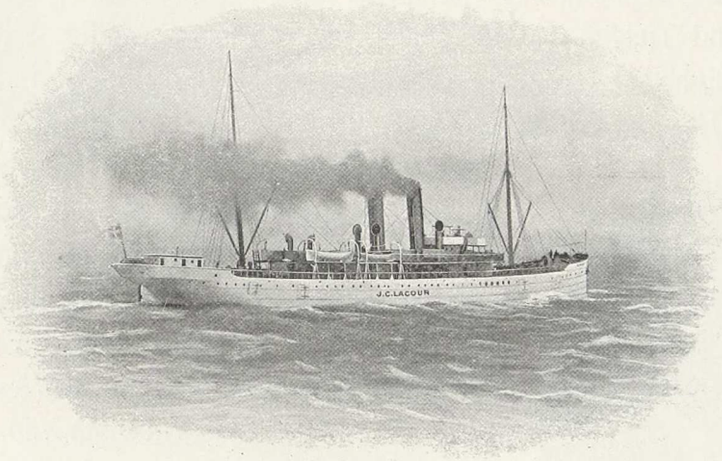
KORT over D. F. D. S. RUTER 1906.

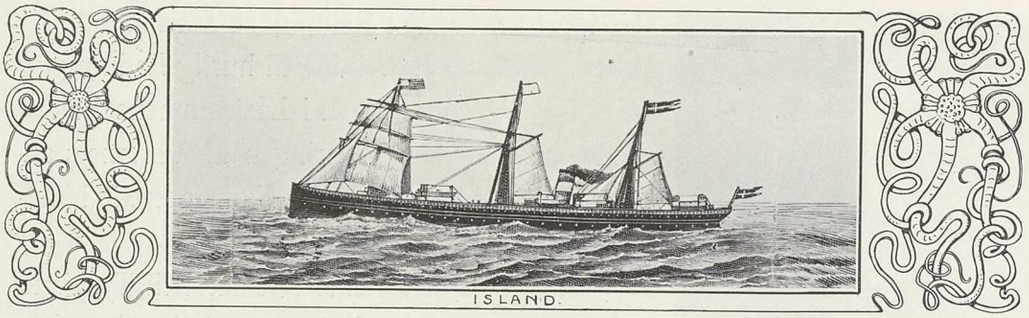
Kaptajn P. H. Petersen

ter for Øje, baade i Retning af Maskinkraft og hensigtsmæssig Indretning til hurtig Ladning og Losning, ligesom Luften i Lastrummene holdes nede paa en for Bevaringen af Varerne passende lav Temperatur ved velkonstruerede Kølemaskiner.

Udførslen af levende Kreaturer til Tyskland ad Søvejen tog i 1896 atter noget Opsving: foruden 2 à 3 ugentlige Ture fra Esbjerg til Altona og Hamborg blev der fra østjydske Havne hver Uge sejlet Hornkvæg gennem Nord-Østersø-Kanalen til Hamborg — ialt c. 37,000 Stkr.

I de danske Farvande gav den varme og tørre Sommer livlig Passager-Trafik, saa at ogsaa den indenrigske Fart dette Aar bar sig godt.





MED Konsul BRANDT blev der tilført D. F. D. S. nyt Blod og ny Kraft.

Den *„nye Aand"*, der med ham kom ind i Selskabets Drift, var en frejdig og nøgtern *Realisme*. For Brandt var Forretninger Forretninger, og alle Svinkeærinder af fortidslyriske Hensyn kun sentimentale Udflugter, som blot førte bort fra den lige Linie til Maalet. Hvor meget Købmands-Snille og Forretnings-Dygtighed end Tietgen sad inde med, saa var han samtidig — og *det* var just Hemmeligheden ved hans Holdning og Held — inderst inde en stor *Romantiker*. Bag det Kolde og Tørre i hans Væsen og Ansigtets Sten-Maske lued' der et mægtigt Temperament, hvis Farver som det danske Flags var enkle, klare og stærke. Han følte sig alle Dage som en Korsridder, en kirkeviet Stridsmand, en Høvding, der førte Dannebrog til Sejr — og ikke bare som en Forretnings-Leder, hvis Hverv kun er Vindings Skabelse. Jacob Brandt viste noksom i sin Ledelse, at han hverken savnede Storsyn eller manglede høje Maal, men Alt indenfor den snevre og skarptskaarne *business*-Ramme, som Hensynet til Selskabets Trivsel og Fremgang drog. Han skøttede ikke stort om Glansen, for ham var *Gerningen*

Kaptajn J. M. BALTZERSEN

alt — at den fanged' Tidens Gunst og gav Flerfolds Grøde! I Modsætning til det tidligere Styrelses-Apparats ydre Stilfuldhed blev Valgsproget nu: *more matter with less art.* Den Fart og Fasthed, der var over Brandts Væsen, forplantede sig uvilkaarlig til hans Underordnede — Klarhed og Knaphed, Fynd og Hast blev den daglige Forretningsgangs Løsen.

Kaptajn J. Harboe

Han fandt heri virksom Forstaaelse og loyal Bistand hos Selskabets Bestyrelse, hvori Admiral Garde nu blev Formand, medens Etatsraad Frantz Th. Adolph indtraadte som Medlem 1897, Godsejer A. F. Lassen 1898.

Kaptajn H. Jensen

Konsul Brandt kom ovre fra Rusland, hvor han var Associé i Firmaet P. Bornholdt og navnlig var knyttet til dettes Libau-Afdeling. Han medbragte ganske naturligt et indgaaende Kendskab til russiske Forhold og en herpaa støttet Indsigt i Czarrigets umaadelige Fremtids-Betydning for Kjøbenhavns og dens Dampskibsliniers Udvikling. Allerede i 1896, da han kom til, udmundede saa at sige alle „Det Forenedes" Ruter i russiske Havne eller udgik derfra, det gjaldt da om i stedse stigende Grad at udnytte de rige Chancer, som herved aabnede sig for et Transport-Selskab, hvis Hjemland i Russerriget var gammelkendt som nær og god Nabo. Til at løse denne Del af Selskabets Opgave sad Brandt sikkert inde med ualmindelig gode Betingelser.

Kaptajn W. Langberg

Men var Rusland, Kolossen mod Øst, de ubegrænsede Muligheders store Fremtids-Land, var

Kaptajn O. Brock

de nordamerikanske Fristater det ikke mindre mod Vest. Og hvad mere var, mens Alt inde i Rusland stod i Stampe, Tornerose endnu slumred' i sit Slot, og den Tryllestav endnu ikke var svungen over dets Stepper og Bjærge, som ret kunde faa Arbejds-Livet til at blomstre og de rige Velstands-Kilder til at sprudle, saa var Amerika netop nu, som de nys skildrede Begivenheder i 1896 noksom viste, i fuldeste Flor. En saa gigantisk Udvikling som den, der her aabenbarede sig, lovede en Overflods Fylde, saa at der rigelig vilde kunne blive mer end nok at sejle med for et Dampskibs-Selskab, fra og i hvis Hjemstad Godset kunde fordeles til og tages fra hele Østersøen og Skandinavien. Saadan var i store Træk det Program paa hvis Gennemførelse der nu i Løbet af faa Aar blev arbejdet med fuld Kraft og energisk Hast.

Kaptajn F. Scherbeck

Allerede i 1897 blev der stillet saa megen Tonnage som muligt til Raadighed for Farten paa Golfen, ligesom Newport News, der paa Grund af amerikansk Jernbanepolitik kom til forbigaaende at spille en stor Rolle som Exporthavn, ogsaa blev besejlet. For fuldt at besætte disse Ruter og hævde det vundne Terrain ved Anskaffelsen af nyt og til Amerika-Farten egnet Materiel, udvidedes i November s. A. Aktiekapitalen fra 10 Mill. Kr. til 15 Mill. Kr. Ligeledes plejedes der allerede i 1897 Forhandlinger om Overtagelsen af Dampskibs-Selskabet *„Thingvalla“* og dets New Yorker-Fart, men først i Eftersom-

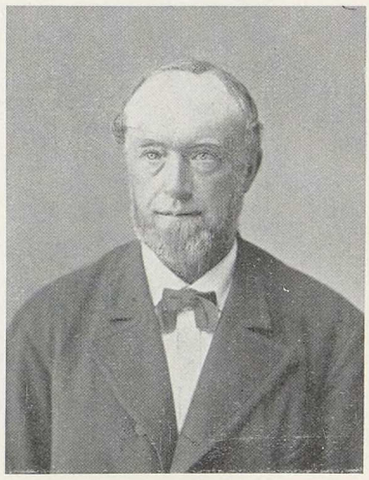
Kaptajn N. F. Tofte

meren 1898 førte en Genoptagelse heraf til et endeligt Resultat, og fra 1. Oktober 1898 aabnedes den nyerhvervede Linie under Navnet *Skandinavien-Amerika-Linien.* I denne Anledning havde alt den 19. September en extraordinær Generalforsamling bemyndiget Selskabets Bestyrelse til yderligere at forøge Aktiekapitalen fra 15 til 25 Mill. Kr., altsaa med nye 10 Mill. Kr. Deraf udstedtes de 3 Mill. Kr. i Aar 1900.

Kaptajn P. Mollerup

Mægtig voxer ved disse Begivenheder Selskabets Flaade. I Løbet af 1897 kom „Kentucky" og „Arkansas" til med henholdsvis 3649 og 3635 Brutto-Register-Tons, begge særlig byggede for New Orleans-Ruten, i 1898 „Thingvalla"-Selskabets fire Amerika-Baade: „Hekla" (3225 Tons), „Island" (2813 Tons), „Norge" (3318 Tons) og „Thingvalla" (2503 Tons) samt den nyanskaffede „Florida" paa 4335 Brutto-Tons. I 1899 føjedes yderligere hertil hele 11 Dampere, hvoraf 9 Nybygninger, og deraf igen 2 til Amerika-Farten: „Alabama" og „Texas" paa hver 4446 Brutto-Tons. Til Frugt- og Vinfart paa Middelhavet og fransk-portugisiske Havne anskaffedes endvidere det næste Aar „Algarve", „Beira", „Garonne", „Loire", „Seine" og „Tiber". I 1900 solgtes vel ikke mindre end 12 af Selskabets ældre Skibe, deriblandt „Thingvalla", men de ovennævnte 3 Mill. Kr., hvormed Aktiekapitalen s. A. forøgedes, anvendtes dels til Købet af „Det jydske Dampskibsselskab"s 7 Skibe (paa tilsammen ca. 3700 Tons), dels til Bygningen af to

Kaptajn M. Petersen



Kaptajn E. Brabrand

Del af D. F. D. S.'s Flaade efter Carl Lochers Maleri 1883

Christian IX	Issefjorden	Malmø	Bien	Gylfe	Esbjerg	Lion	Esbern Snare
Christiania	Frederik	Gefion	Falken	Riberhuus	Stockholm	O. B. Suhr	Vejle
Moskov	John Schwartz	Lund	A. N. Hansen	Thunberg	Øresund	Baldur	Møen
Helsingborg	H. P. Prior	Horsens	Libau	Nishnij Novgorod	Louise	Reserven	Øst

Del af Selskabets Flaade efter Maleri af Holger Drachmann 1870

nye Skibe, hvoraf det ene netop blev Selskabets første vældige Amerika-Damper af den ny, tidssvarende Type, nemlig „Oscar II", som blev færdig i 1902.

Ved Udgangen af 1896 ejede Selskabet 112 Dampskibe med ialt 86,285 Brutto-Reg.-Tons, ved Udgangen af 1900 123 Skibe med 126,718 Tons — altsaa en Forøgelse i fire Aar af over 40,000 Tons eller op imod 50 pCt.

Heldet stod da ogsaa den Kække bi, Tidens Bølge bar og løfted' — i denne Fireaars Opsvings-Periode for Selskabet (1897–1900) lykkedes det at indsejle saa store Overskud, at der hvert Aar kunde uddeles en Dividende af 10 pCt. til Aktionærerne.

Kaptajn M. J. Faber

* * *

I det første af disse Aar, *1897,* var det igen Nordamerika, der skabte Liv og Fortjeneste paa

Overmaskinmester W. Eskamp

Fragtmarkedet — Amerika først og Amerika sidst! Den kolossale Høst, U. S. havde i 1896, var tilstrækkelig til at beskæftige en umaadelig Mængde Tonnage helt langt hen i 1897, og da der tilmed af Frygt for Indførselstold paa Sukker blev importeret Masser af denne Vare til Staterne fra Europa og Ægypten, var der saaledes god Ladning at faa begge Veje. Og da Nordamerika dernæst ogsaa fik en glimrende Høst i selve 1897, baade af Korn og Bomuld, medens samtidig Frankrig og Ungarn kun høstede lidt Hvede, og Rusland fik næsten Misvæxt, særlig af Havre, blev det paany om Efteraaret U. S., som maatte forsyne Europa med Brød- og Foderstoffer. Ogsaa af Træ og Jern exporterede Nordamerika vældig i 1897, og der blev følgelig Aaret rundt nok at sejle med derovrefra.

Maskinmester John Orr

D. F. D. S. satte da ogsaa saa mange Dampere, det paa nogen Maade kunde, i transatlantisk Fart, deriblandt de 3 oprindelig til *Sortehavet* byggede Baade: „Alexandra", „Nicolai II" og „Xenia". Sejladsen paa Sortehavet blev nemlig i Aarets Løb mindre og mindre lønnende, selv den græsktyrkiske Krig bragte ingen nævneværdig Konjunktur. Hovedgrunden hertil var den, at der fra russisk Side blev aabnet en pludselig og skarp Konkurrence af det bekendte Dampskibs-Selskab „den frivillige Flaade", der fik saa store Subventioner og Begunstigelser fra Regeringen, at den med Lethed og Fordel kunde underbyde

Maskinmester C. I. Rohde

de private Rederier i denne Fart. — Bedre gik det Selskabets Skibe i *Middelhavet*, hvortil Fragterne gennemgaaende var ret faste saavel for Træ som for Kul.

Fra *Østersøen* kom der af den russiske Høst fra 1896 betydelige Kvanta til Afskibning, navnlig i de ellers saa flove Sommermaaneder, da Hvedebørsen i New York genlød af Raabet: *Europe wants us,* og Loco-Hvede, efter mange Aars Forløb, under Jubel noteredes 1 Dollar pr. Bushel! Men ogsaa af Æg og Vildt kom der i Aarets Løb paa Ruterne til Antwerpen og England store Kvanta til Udførsel, baade fra Riga og Libau. Fra sidstnævnte Plads gav dog særlig, som de to foregaaende Aar, Transporten af Emigranter og Heste god Fortjeneste. Omvendt gik der ogsaa forholdsvis store Mængder af Stykgods og grove Varer *til* de russiske Østersøhavne fra Antwerpen og Middelhavslandene.

Maskinmester H. F. Raaby

Maskinmester F. C. Wismer

Farten fra *Hamborg* til Königsberg blev i 1897 efter Overenskomst med Selskabets tyske Konkurrenter forlagt til *Danzig*, hvorimod disse til Gengæld opgav Ruten Hamborg—Kjøbenhavn, — hvad der hurtig viste sig at være et tilfredsstillende Arrangement.

Paa Hamborg blev i Samdrift med „Det jydske Dampskibsselskab" Fjoraarets store Kreatur-Trafik fra jydske Havne vedligeholdt. — Mod en aarlig Subvention overtog dernæst Selskabet en to Gange ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og Grimsby.

Maskinmester L. F. Alsing

Maskinmester J.M. Jørgensen

Fra det islandske Althings Side blev der ligeledes i 1897 bevilget Selskabet en Subvention imod, at Selskabet paatog sig at udføre 18 Rejser aarlig mellem Kjøbenhavn–Leith–Færøerne og Island samt i Tidsrummet fra 15. April til ultimo Oktober en regelmæssig Rundfart med to Skibe langs Islands Kyst — hvortil nyt Dampskibsmateriel derpaa indkøbtes („Holar" og „Skalholt").

D. F. D. S. arvede ved sin Stiftelse Islandsfarten efter Koch. Den danske Regering overtog den imidlertid selv i 1870 og drev den op til 1876 med Orlogsskibet „*Diana*", der udførte 7 Ture aarlig via Leith. 1877–79 besørgede Regeringen og Selskabet Ruten i Forening, saaledes at „Diana" gjorde 2 à 3 Rejser aarlig, Selskabet 7. Fra 1880 overtog Selskabet paany Forbindelsen alene, idet det forpligtede sig til at udføre 9 Rejser om Aaret, deraf de 5 rundt om Øen. Fra 1883 blev disse Ture planmæssig foretagne af „*Laura*" og „*Thyra*", hvortil i 90erne kom „Botnia" som Extraskib for Turisttrafiken om Sommeren. Af og til forsøgtes der fra norsk eller islandsk Side Konkurrence, men uden Held. I 1895 besluttede imidlertid Althinget, at Island skulde have sit eget Skib, som fra Marts s. A. paa den islandske Regerings Bekostning skulde fare paa Danmark og England. D. F. D. S. udlejede til dette Brug den af Selskabet befragtede svenske Damper „*Vesta*" og enedes med Regeringen om fælles Taxter. Men nu, i 1897, blev altsaa dette Forsøg paa Regeringsdrift opgivet

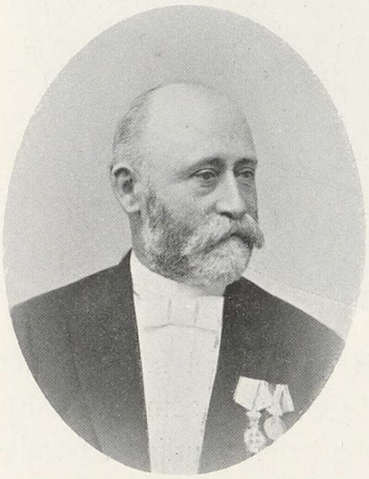
Maskinmester A. P. Kaas

Maskinmester Vilh. Brandt

imod, at Selskabet forøgede sine aarlige Rejser fra 14 til 18.

For den *indenlandske* Afdelings Vedkommende traadte der fra 1. Januar 1897 helt nye Gods- og Kreatur-Taxter i Kraft. Samtlige Satser var i 1884 blevne underkastede en grundig og gennemgaaende Regulering efter en Række Konferencer dels med det kgl. danske Landhusholdnings-Selskab, dels med Repræsentanter for Handelsforeningerne i samtlige de Byer, Selskabets Skibe anløb. I 1896 vedtog imidlertid Rigsdagen en Lov, hvorved Jernbane-Taxterne over hele Landet nedsattes meget stærkt fra 1. Jan. 1897 — og selvfølgelig fulgte D. F. D. S. øjeblikkelig Trop. Samtidig indførtes dog fra 1. Marts s. A., iøvrigt ligeledes i Overensstemmelse med Statsbanerne, Fragtberegning for alt tomt Returgods, dog at dette herefter leveredes Modtagerne i Kjøbenhavn frit tilkørt — en Ordning, som i Længden har vist sig at tilfredsstille alle Parter.

Maskinmester C. F. L. Hartenberg


Maskinmester F. V. G. Friis

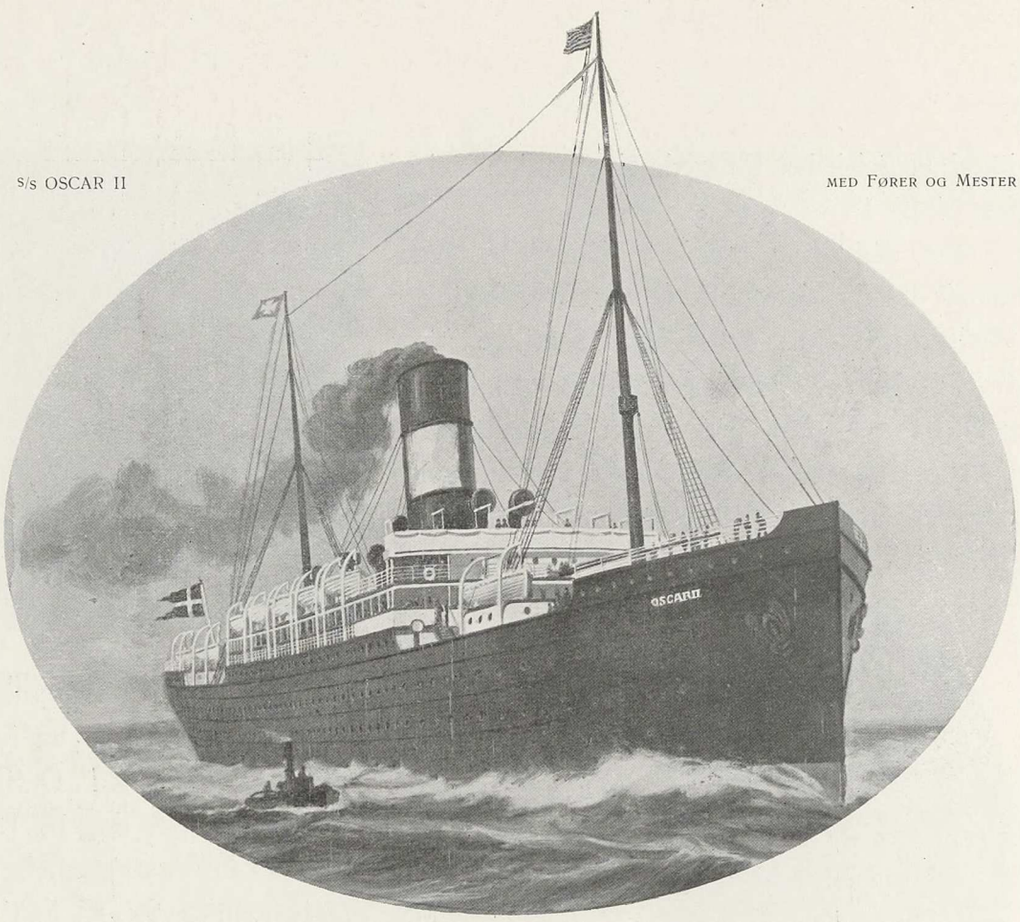
Det tidligere Fragttab paa disse Forsendelser androg mindst ca. 25,000 Kr. aarlig, medens der nu heraf indvindes et tilsvarende Overskud.

Den 2. August 1897 aabnedes *Kystbanen*, og fra samme Dato indførte D. F. D. S. ogsaa ny Taxter for sin *Person*-Befordring, idet disse nedsattes betydeligt, medens dog samtidig, i Modsætning til Statsbanerne, billigere Betaling for Tur-Retur ej alene bibeholdtes, men endogsaa udvidedes til Dæksplads i de fleste Ruter.

Maskinmester Kr. Rafn

Denne Reduktion af Taxterne baade for Pas-

S/S OSCAR II MED FØRER OG MESTER



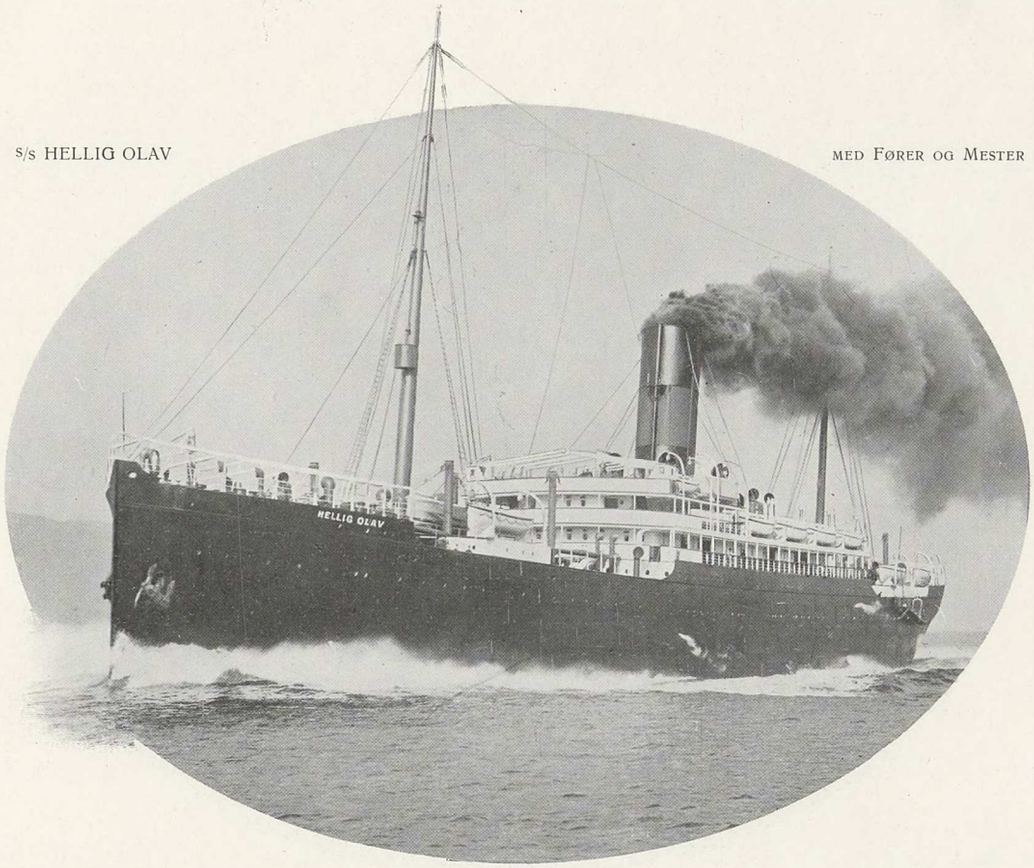
sagerer og Gods forringede ej alene i 1897, men ogsaa i det følgende Aar, *1898,* denne Afdelings Indtægter føleligt, saa meget mere, som Vejret om Sommeren begge Aar var uroligt og regnfuldt, hvad der naturligvis navnlig gik ud over Sundfarten. Hertil kom, at en 5 Maaneder lang Mine-Strike i Wales satte Kulpriserne stærkt op, hvorved overhovedet Selskabets Drifts-Udgifter forøgedes.

Kaptajn J. V. HEMPEL

Maskinmester A. E. HUUSOM

Men til Gengæld gav atter dette Aar *Amerika-Far-*

S/S HELLIG OLAV MED FØRER OG MESTER

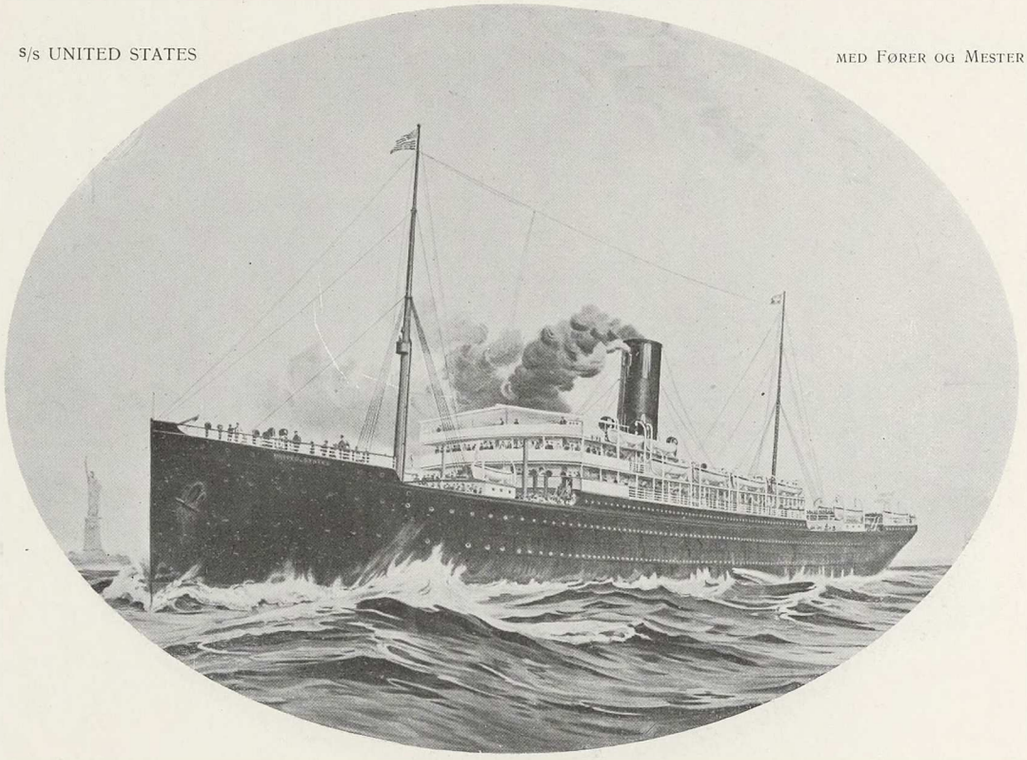


ten rigelig Erstatning. *U. S.* kastede sig paany i Markedet og tog igen Førerskabet i Verdensomsætningen paa fuldstændig overlegen og storstilet Vis. Da Krigen med Spanien krævede Kapital, drog Staterne i Aarets første Halvdel Guld til sig i Massevis ved vældige Afskibninger af Hvede, ovenikøbet til svimlende høje Priser, som Chicago-Spekulation svindlede kunstigt op lige for Næsen af Europa, der ikke desto mindre paa Grund af ligefrem Korn-

Kaptajn J. HOLST

Maskinmester CHR. HANSEN

S/S UNITED STATES MED FØRER OG MESTER



mangel vedblivende maatte købe og købe. En ny Kæmpehøst af Hvede, tilmed af extrafin Kvalitet, og en tilsvarende af Majs gav i Resten af Aaret Overflod at sejle med. Da nu desuden den omfattende Aabning af *Chinas* Havne skabte stærkt forøget Efterspørgsel efter Skibsrum i Østen, var det intet Under, at Fragterne holdt sig høje hele Aaret igennem.

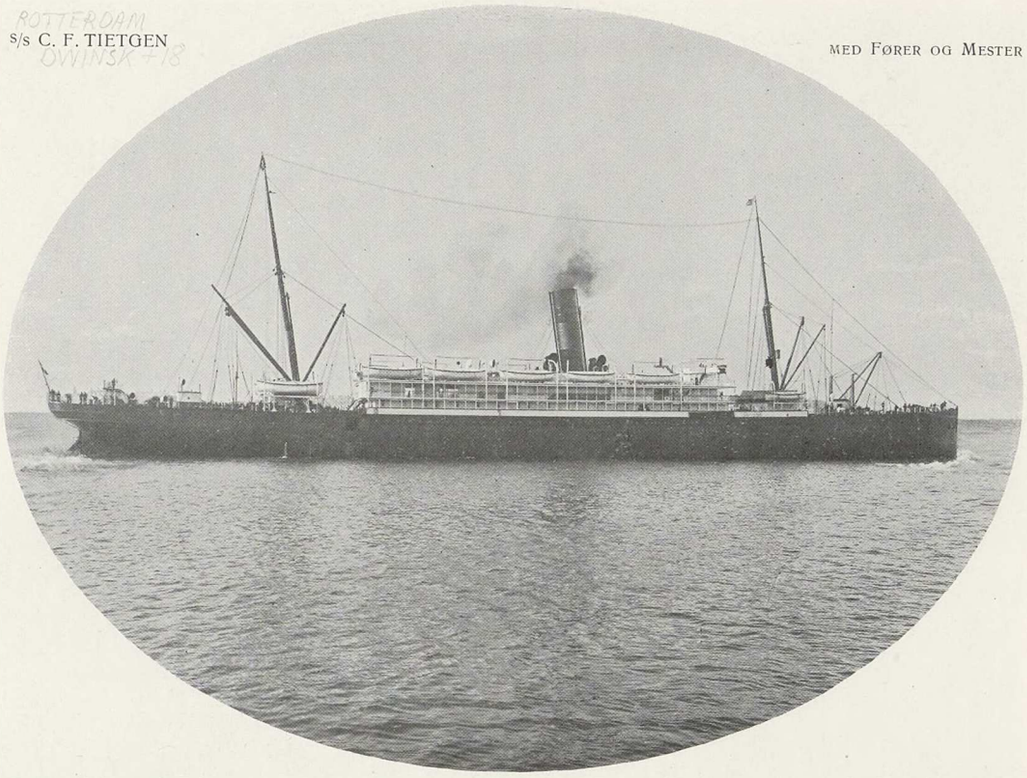
Kaptajn J. WULFF

D. F. D. S. nød ikke alene i rigeste Maal godt af disse Forhold i Golf-Farten, men Tidspunktet for den alt nævn-

Maskinmester L. ANGER

ROTTERDAM
DWINSK 718

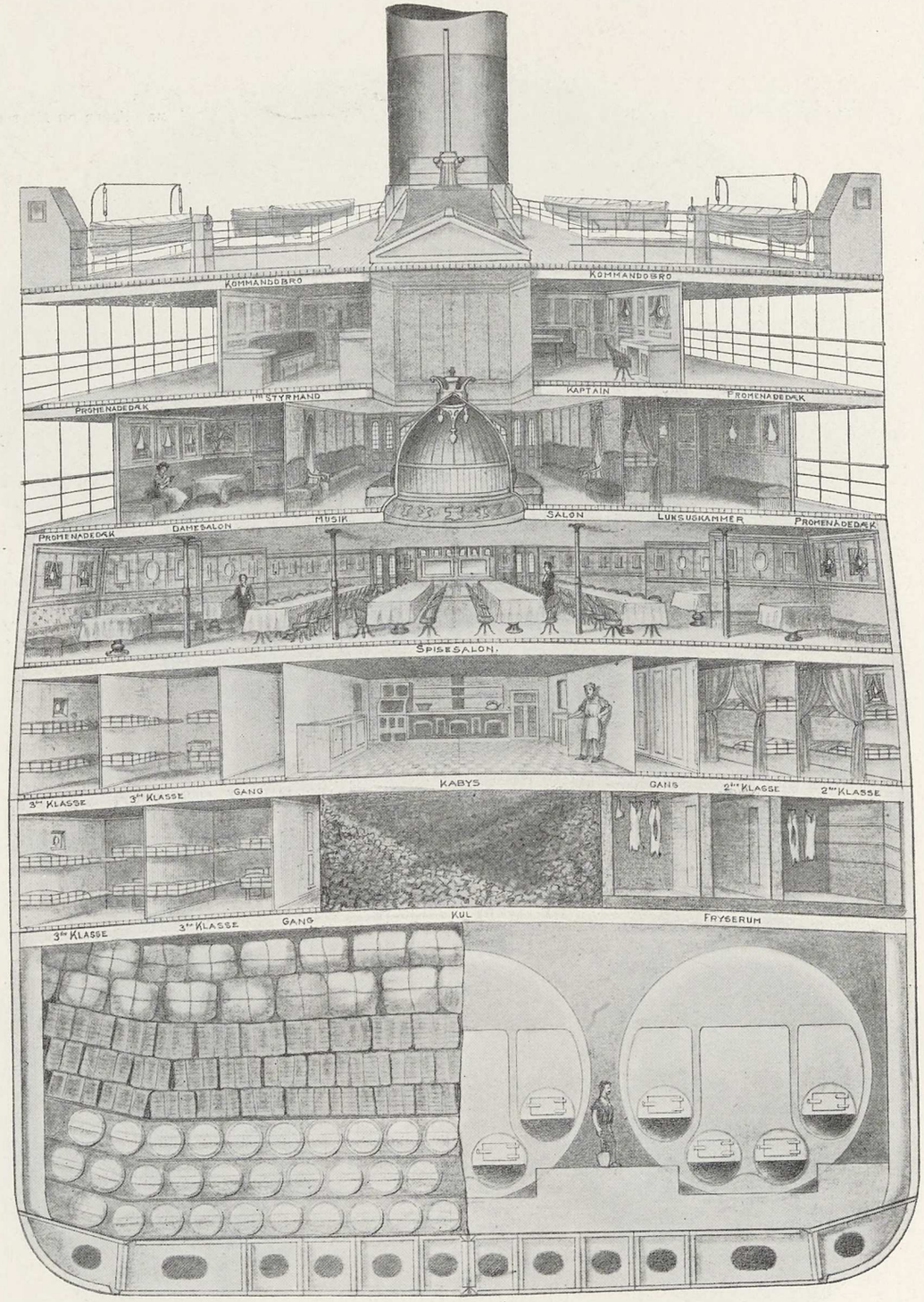
S/S C. F. TIETGEN MED FØRER OG MESTER



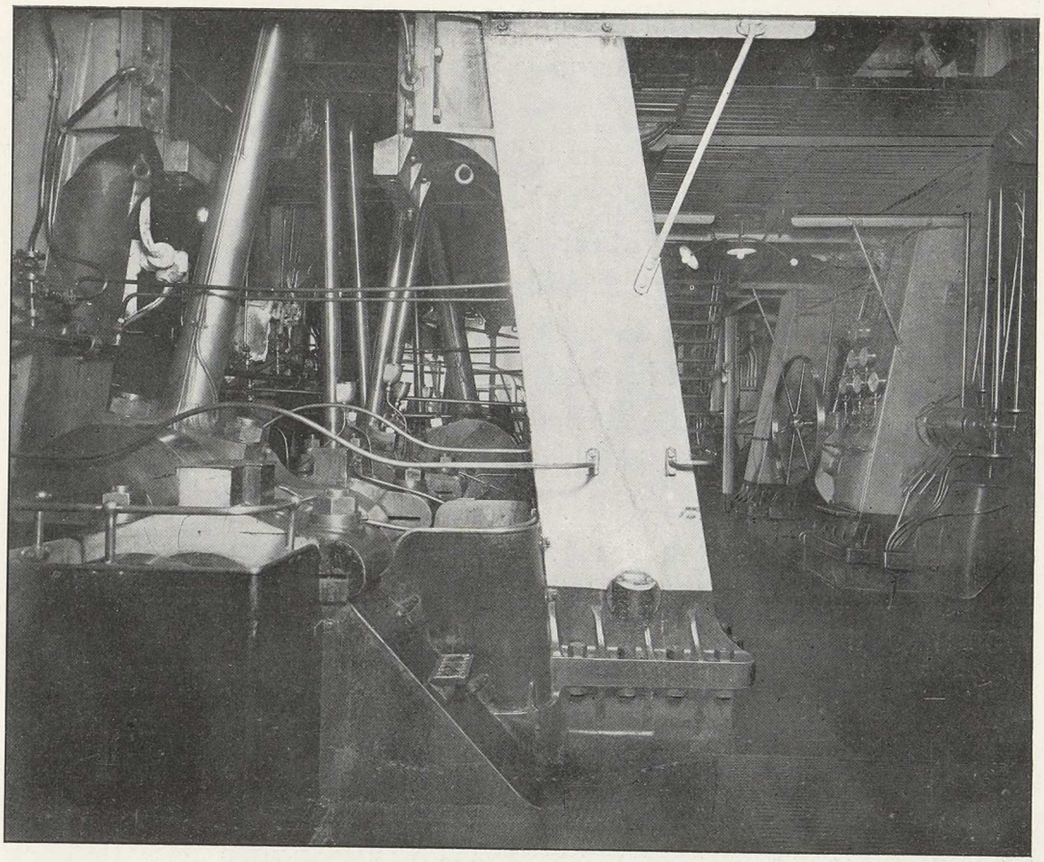
te Overtagelse af „Thingvalla"-Skibene blev tillige under disse Omstændigheder det heldigst mulige. Fra 1. November blev der ugentlig Afgang fra begge Sider, Kjøbenhavn og New York. Emissionen af de nye 5 Millioner Kroner Aktier, til hvis Udstedelse Bestyrelsen, som ovenfor omtalt, fik Bemyndigelse i November 1897, fandt Sted samme Aar. Den ny Bemyndigelse til yderligere Udvidelse af Aktiekapitalen med indtil 10 Mill. Kr., som blev søgt og givet i

Kaptajn A. G. THOMSEN

Maskinmester P. A. BUSCK



Tværsnit af Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II



Maskinrum i Dobbelt-Skruedampskibet Hellig Olav

September 1898, blev derimod foreløbig ikke benyttet. Men det stod lige fra Overtagelsen af New Yorker-Ruten Selskabets Ledelse fuldkommen klart og blev ogsaa strax officielt udtalt, at de fra „Thingvalla“ erhvervede Baade til denne Fart snarest muligt maatte suppleres af og erstattes med nye tidssvarende, hurtigsejlende Passager-Dampere.

Under Hensyn til den stadig tiltagende Import fra Amerika, navnlig af Korn og Foderstoffer, anskaffedes strax 6 af de nye *søgaaende* Staal-Lægtere, med tilhørende kraftige Bugser-Materiel, til Videre-Befordring af Gods, som var bestemt til svenske Havne, Provinserne osv.

Fra *Østersøen* var i 1898 Kornfragterne kun lave, derimod udskibedes der megen Hamp fra Königsberg til ret ordentlige Rater, ligesom ogsaa Udførslen af Æg og Vildt var stor og lønnende. Hertil kom yderligere den store

Emigrant- og Heste-Trafik fra Libau til London. Returfragterne fra engelske Havne var ogsaa gode i 1898, navnlig gik der en stor Del Maskiner af forskellig Art til Libau.

Udførslen af levende Kreaturer til *Tyskland* led allerede først paa Aaret et afgørende Knæk ved Indførelsen af Tuberkulin-Prøven paa Karantæne-Anstalterne fra 1. Marts (1898). I Februar blev der som Følge deraf livlig Forsendelse, og det lykkedes ogsaa Selskabet at stille tilstrækkeligt Skibsrum til Disposition — ialt gik der i denne Maaned fra jydske Havne til Altona 6459 Kreaturer mod 3235 i 1897. Exporten, der i sin Helhed herefter kun var ringe, standsede derpaa fuldstændig ved Landbrugsministerens Udførselsforbud af 15. November, foranlediget ved i Vejle-Egnen opstaaede Tilfælde af Mund- og Klovsyge.

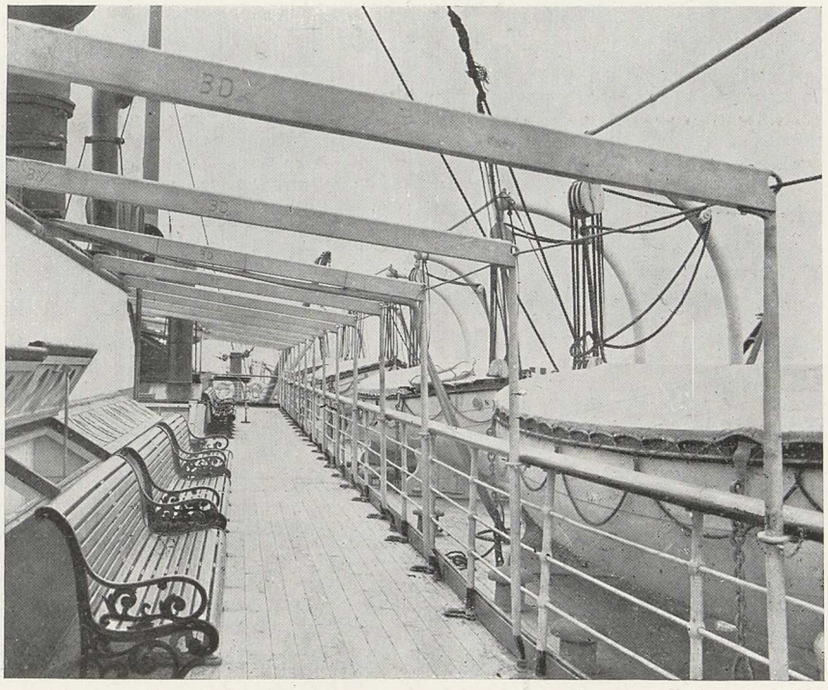
Forbudet hævedes igen den 1. Februar 1899, hvorpaa Kreatur-Ruten Esbjerg—Altona atter optoges. Ialt udførtes der dog det nævnte Aar kun 7700 Stkr. ad denne Vej.

1899 blev ligesom de 3 foregaaende Aar et flot Fragtaar, da Udbrudet af Transvaal-Krigen nødvendiggjorde vældige Transporter af Tropper, Kul og Krigsfornødenheder fra England til Sydafrika, og den store Mængde Skibe, som den britiske Regering brugte hertil — fra September 1899 til Marts 1900 alene 2 Mill. Tons — blev med eet trukken helt ud af den private Fragtfart og det internationale Fragtmarked. Overfor denne Ind-

Dobbelt-Skruedampskibet C. F. Tietgen: Promenadedæk

skrænkning af Tonnage-Tilbudet stod nu paa den anden Side en stærk og stadig Efterspørgsel efter Skibsrum baade fra Østen og de Forenede Staters Side — *U. S.* havde nemlig paany en Recordhøst af Majs, den femte i Løbet af 5 Aar — og Følgen blev altsaa igen høje og stive Fragter.

For de ca. 50,000 Tons, som D. F. D. S. det nævnte Aar beskæftigede i transatlantisk Fart, kunde denne under disse Omstændigheder sagtens give lønnende Beskæftigelse. Af nye Skibe tilkom der i denne *Trade* Søsterskibene „Alabama" og „Texas" (hver paa 4446 Brutto-Register-Tons). Derimod kunde der, til Trods for de fristende Fragtforhold, ikke skrides til yderligere Udvidelse af Selskabets Amerika-Flaade. Kontrakterne om Bygningen af de nys nævnte Baade samt af de 6 ligeledes i 1899 tilkommende Dampskibe til Middelhavs- og Frankrigs-Farten var sluttede paa et forholdsvis heldigt Tidspunkt, hvor Værfts-Priserne endnu var rimelige. Men i Løbet af 1899 steg Priserne paa Raamaterialier som Følge af Industriens uhyre Opsving Verden over saa stærkt — Jordens Ertsproduktion blev saaledes omsat til Værdier, som var fra 30—100 pCt. højere end de næst foregaaende Aar — at Nybygning af Skibe ligefrem blev en kostbar Sag. Samtidig var Penge overordentlig dyre og vanskelige at skaffe. Under disse Omstændigheder blev Selskabets Styrelse ret naturlig betænkelig ved, til Trods for de gode Tider, at



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Øverste Promenadedæk

Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Rygesalon I Klasse

forcere Anskaffelsernes Tempo og overhovedet engagere sig for stærkt med nye Kapital-Forpligtelser.

I *Middelhavs-* og *Bordeaux*-Farten blev i 1899 indsat de nye Baade „Algarve" og „Beira" paa hver 1273 Brutto-Tons, „Garonne" og „Loire" paa hver 1491 Tons, „Seine" og „Tiber" paa henholdsvis 1345 og 1386 Tons. Ogsaa disse var bestilte paa et saa tidligt og endnu gunstigt Tidspunkt, at deres Anskaffelses-Sum holdt sig indenfor passende Grænser, men paa Grund af Travlheden paa Værfterne skete deres Aflevering paa en enkelt Undtagelse ikke, som forventet, i Aarets første Halvdel, men saa langt hen paa Aaret, at de ikke fik stor Indflydelse paa dettes Resultat.

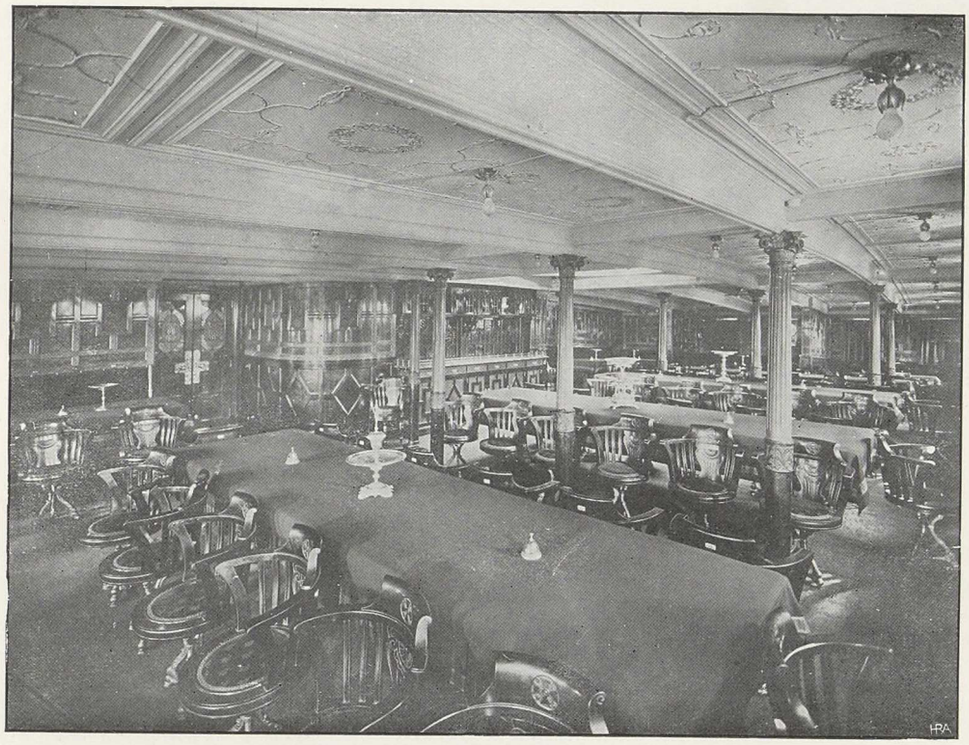
I den indenlandske Afdeling tilkom den nybyggede Damper „Niels Ebbesen" (869 Brutto-Tons), medens „Ceres" og „Vesta" (paa henholdsvis 1666 og 1122 Tons), efter i flere Aar at have sejlet for Selskabets Regning i Islandsfarten, nu blev overførte til dansk Flag og begge anvendte i Islandsfarten.

Ialt blev Selskabets Flaade saaledes dette Aar (1899) forøget med 11 nye Skibe, hvortil kom 11 søgaaende Lægtere. Da der afgik 3 Dampere, deriblandt „Issefjorden" som Følge af Holbæk—Nykjøbing-Banens Aabning, blev den reelle Forøgelse 8 Baade og 21,300 Brutto-Register-Tons.

I *Østersøen* indtraadte der fra Efteraaret en Stigning i Kornfragterne som Følge af Ruslands gode Høst samme Aar, fra Riga gik store Mængder af

Æg til Antwerpen, fra Libau til engelske Havne var Emigrant-Trafiken betydelig, ligesom ogsaa foruden Korn: Æg, Smør og Stykgods samt Heste gav lønnende Fragter.

Returfragterne var mindre gode, og Farten paa Portugal hæmmedes af Pesten i dette Land. Blandt andre Hindringer af den regelmæssige Besørgelse af Sejladsen maa nævnes de urolige Arbejdsforhold, saaledes baade i



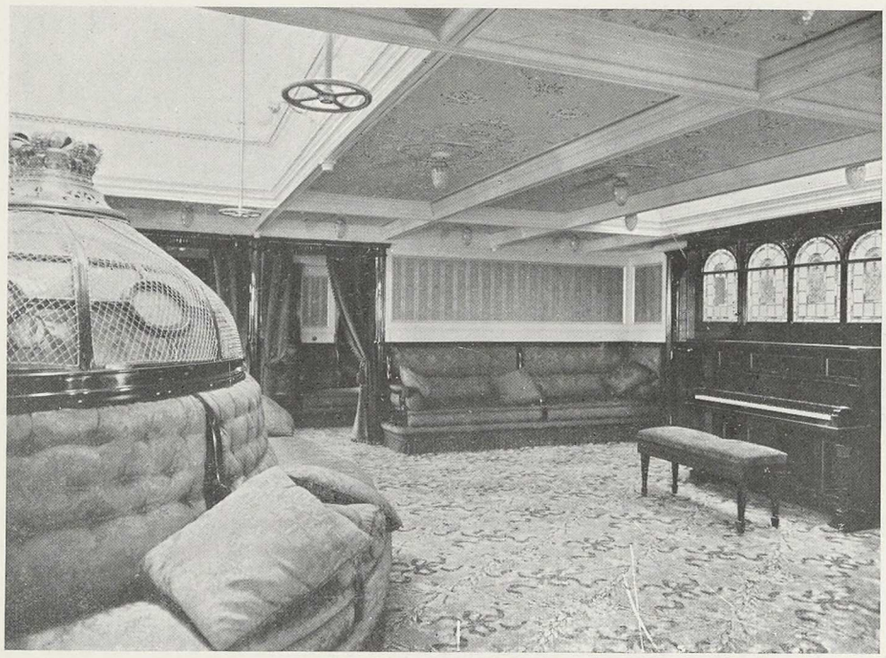
Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Spise-Salon I Klasse

Antwerpen, Christiania og Kjøbenhavn. I Frihavnen og paa Kjøbenhavns Toldbod var der Strike i Marts, blandt Sømændene i Slutningen af April. Man overvandt dog Vanskelighederne, idet man hjalp sig saa godt, man kunde, med Skibsbesætningerne under Arbejderstriken og med Arbejderne under Sømands-Striken.

Til Trods for disse hæmmende Forhold, til Trods for højere Arbejdspenge, dyre Kulpriser og adskillige Havari-Uheld gav dog Selskabets Udenrigs-Ruter i 1899 saa god Fortjeneste, at det samlede Resultat var et stort Overskud.

Aarets Smertensbarn var den *indenrigske* Fart, som led stærkt under de lave Taxter og Statsbanernes skarpe Konkurrence, hvad der til Trods for den tørre og smukke Sommer navnlig viste sig i Øresunds-Trafiken. Da overhovedet denne ikke længer passede ret godt ind i det ny System, hvor Fjern- og Ud-Syn naturlig drog Opmærksomheden bort fra det mindre og nære, gik Besørgelsen af Sundfarten i Foraaret 1900 over til et selvstændigt Selskabs Røgt og Eje.

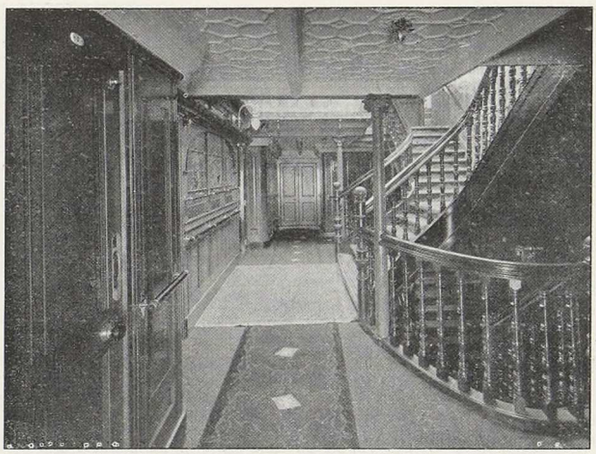
Hvad indad tabtes, vandtes dog tifold udad: atter i *1900* gav Amerika-



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Musik-Salon

Ruterne, hvortil nu ogsaa føjedes *Boston*, glimrende Udbytte. Paa den mest overlegne Maade dominerede *U. S.* Verdenssituationen — af de to økonomiske Stormagter, der overhovedet er i Stand til at holde Staterne Stangen, var England indviklet i Boer-Krigen, Rusland i de af Boxer-Opstanden skabte Forviklinger i China, og i begge Riger var der som Følge heraf Kapital-Trang og trykket Forretningsliv. Nordamerika mødte derimod op med en ny Kæmpehøst af Majs — den sjette i 6 umiddelbart paa hinanden følgende Aar — og føjede desuden et vældigt Overskud af Industrivarer til sine Udførsler. Og ikke nok hermed — Europa maatte ovenikøbet betale disse amerikanske Til-

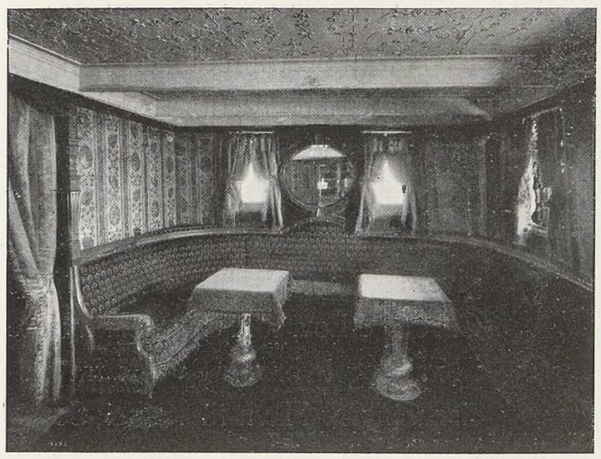
førsler i dyre Domme. Helt naadig tog dog Broder Jonathan sine egne Jernbanepapirer i Betaling og skaanede derved i Efteraaret den gamle Verden for en saare pinlig Pengemangel — den var iøvrigt slem nok alligevel Aaret igennem.



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Vestibule

Medens saaledes U.S. i Vesten lagde rigeligt Beslag paa Skibsrum til sin Export, slugte England stadig Tonnage til sine Krigstransporter, og endelig skabte Urolighederne i Østen en Tid lang extraordinær Efterspørgsel af tilsvarende Art. Følgen af alt dette maatte naturligvis rent uundgaaelig blive et stramt og stigende Fragtmarked.

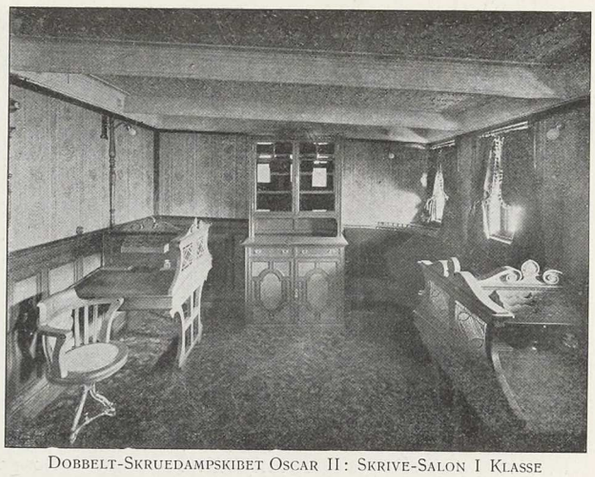
D. F. D. S. løb i 1900 med 8 Baade paa New York, 4 paa New Orleans og satte desuden, som alt ovenfor antydet, i November Maaned 4 af sine mindre Baade i Gang paa Boston, med en Afgang fra denne Plads hver 3. Uge. Paa New Orleans-Ruten laa der hele Aaret igennem store Kvantiteter af Korn og Foderstoffer til Befordring, selv i den ellers døde Tid midtsommers, og Hjemfragterne var endog ualmindelig høje, hvorhos mange af Skibene ogsaa fik udgaaende Last. Adskillige af Baadene indsejlede rent ud forbløffende Beløb, og Recorden sloges Gang paa Gang.



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Dame-Salon I Klasse

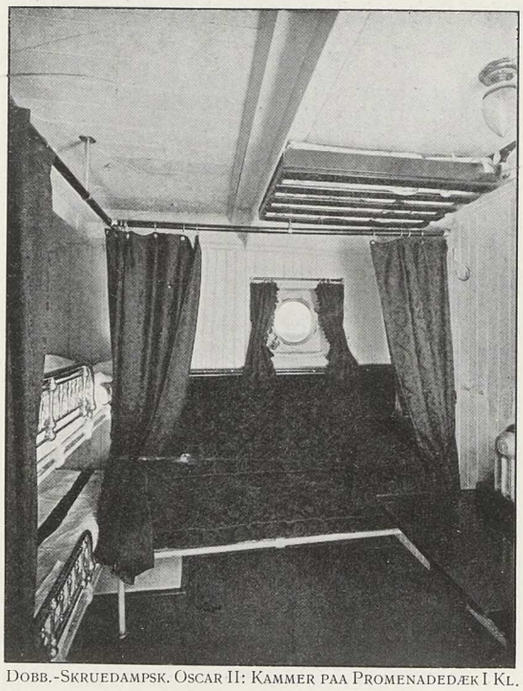
Fra *New York* gik der vældige Kvanta af Mel med Selskabets Skibe til Finland og Norge, og samtidig forøgedes Stykgods-Trafiken stærkt. I Sommertiden, hvor Afsendelsen af Fedevarer ofte svigter paa Grund af deres Letfordærvelighed i Varmen, kom der betydelige Mængder af Landbrugsmaskiner til Afskibning. — Ogsaa den udgaaende

Last til New York var i Stigende; saaledes lykkedes det at sikre gode Poster af russisk Gods, saasom Huder, Hamp, Hør og gamle Galoscher. Hertil kom Jern fra Sverige, Fisk og Træmasse fra Norge. Omvendt gik store Partier Omladningsgods fra Amerika til Göteborg og Vestnorge.



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Skrive-Salon I Klasse

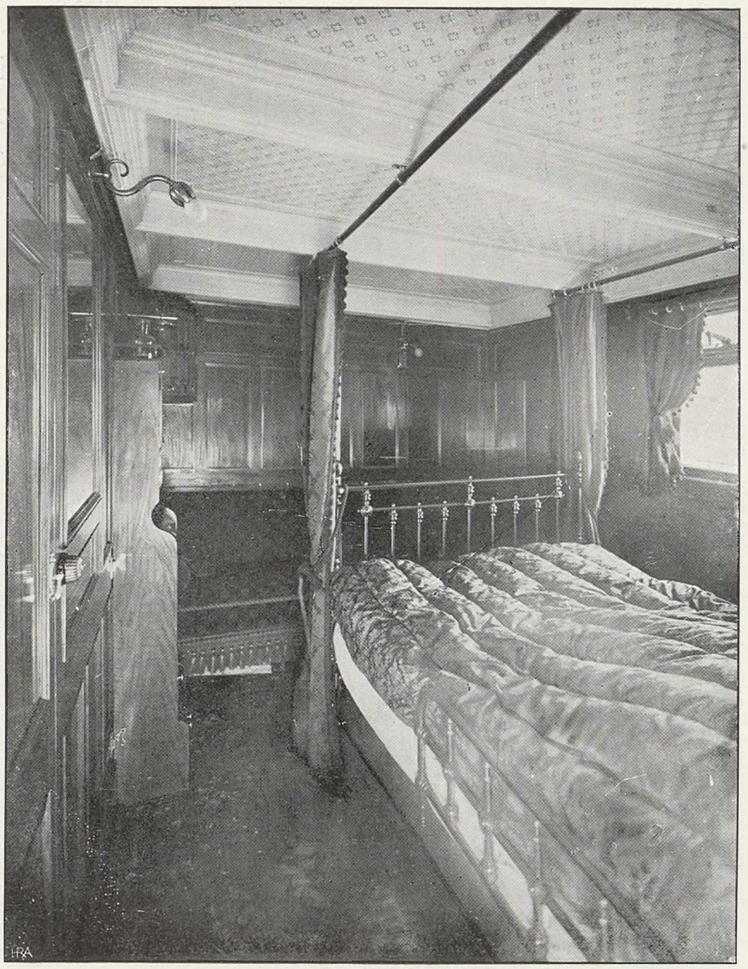
Ogsaa *Østersøen* gav i 1900 gode Udfragter til lønnende Rater. Kornudførslerne af Aarets russiske Høst var om Sommeren meget store og Exporten af Æg fra Riga endog særdeles livlig. Libau gav som sædvanlig rigelig Last baade af Smør og Heste; Transporten af Emigranter til England var ligeledes betydelig. Endelig naaede Trælastfragterne, særlig fra Finland, til Bordeaux og *Middelhavet* en ukendt Højde, ligesom ogsaa Kul fra England til disse Havne var fordelagtig Last.



Dobb.-Skruedampsk. Oscar II: Kammer paa Promenadedæk I Kl.

Den modsatte Vej gik det derimod kun grumme daarligt. Som alt ovenfor berørt, var de økonomiske Forhold i Rusland slette, Købeevnen derfor ringe, og Importen fra de vest- og sydeuropæiske Havne til Østersøen af Industriprodukter, Vin og Sydfrugter aftog derfor i en ligefrem foruroligende Grad. Det var dog altid under disse Omstændigheder en Trøst, at Sortehavs-Farten alt *var* opgivet som simpel Følge af den nye Cabotage-Lov, som dette Aar traadte i Kraft, og hvorefter Sejlads fra russisk Østersø-Havn til russisk Sortehavs-Havn paa en med hidtidig

folkeretlig Opfattelse uforenelig Maade erklæredes for — Kystfart og altsaa forbeholdtes det russiske Flag.



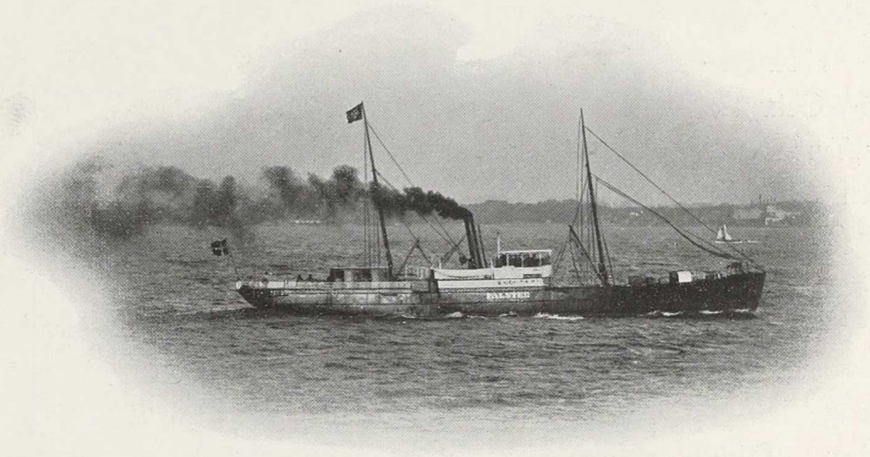
Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Luxuskammer

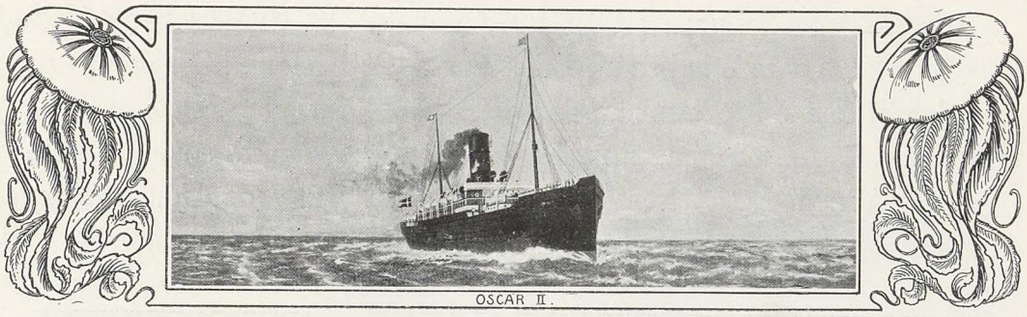
I Januar 1900 indkøbtes „Det jydske Dampskibs-Selskab"s syv Skibe: „Adolph Andersen", „Frejr", „Hengest", „Jyden", „Octa", „Orrik" og „Tyr", med tilsammen 3709 Brutto-Reg.-Tons, hvorpaa det nævnte Selskab — en Sammenslutning af „Det jydsk-engelske" og „Randers Dampskibs-Selskab" — likviderede og opløstes. Købesummen sattes til 865,000 Kr. og erlagdes i Aktier i D. F. D. S. til Pari.

Hertil medgik altsaa det meste af den 1 Mill. Kr. Litra *A*- og *B*-Aktier — altsaa Aktier med dansk Text og i dansk Mønt —, som udstedtes samme Aar. Endvidere emitteredes — i Henhold til Generalforsamlings-Beslutningen af 17. Septbr. 1898: 2 Mill. Kr. i Litra *C*-Aktier (i tysk og dansk Mønt og i begge Sprog), som dog først fremkom i 1901 sammen med 3 Mill. Kr. ældre, opkøbte Aktier og overtoges af tyske Bankhuse til Afsætning paa vor sydlige Nabos Aktiemarked — hvorfor ogsaa siden da deres Kurs regelmæssig noteres paa Berliner- og Hamborger-Børsen. Anledningen til den sidst-

nævnte to Millioners Aktie-Udstedelse var Bestillingen af 2 nye Skibe, „J. C. la Cour“ til Esbjerg-Parkeston-Ruten, som blev færdig i 1901, og „Oscar II“, der blev færdig i 1902. Disse 2 Mill. Kr. arbejdede saaledes ikke med i Aarets Drift, men deltog ikke desto mindre i Aarets Ti-Procent-Udbytte.

Thi endnu var det „Nevadas flotte Dage“ — men i 1901 kom *Tilbageslaget.* Og dermed den tunge, den vanskelige Tid.





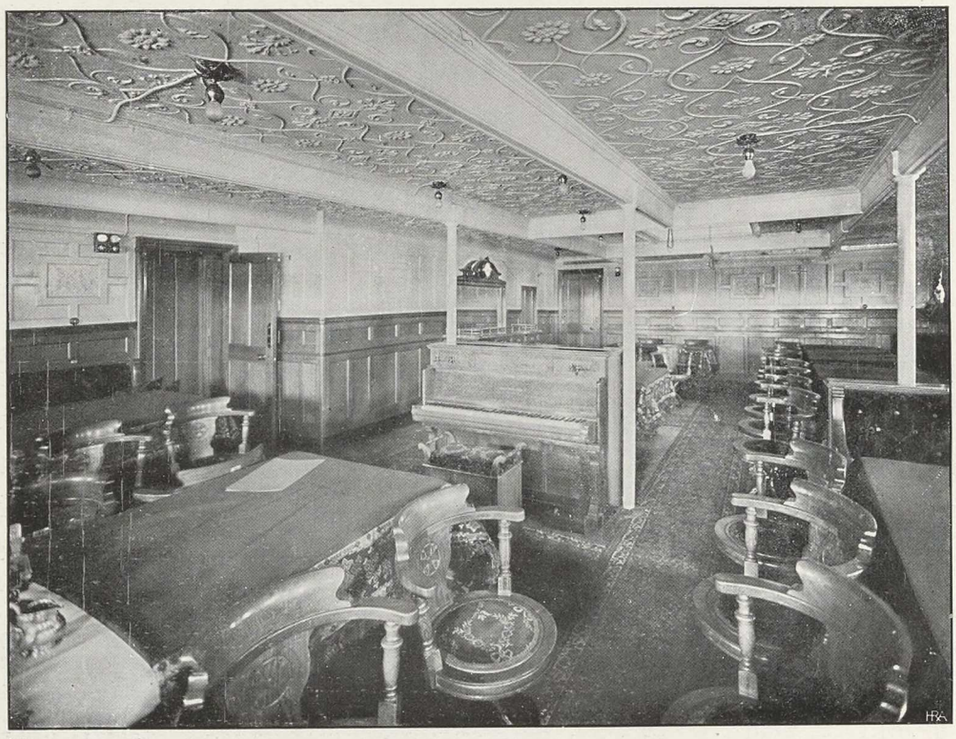
OSCAR II.

HAVDE Selskabet, som skildret, stor og stadig Succès udadtil i 1898–1900, gik det ikke altid ligesaa glat indadtil. Naar der arbejdes under et saadant Højtryk af anspændt Energi som i disse Aar, kan det til Tider volde Vanskelighed at faa et saa kompliceret Apparat til at virke tilstrækkelig rapt og villigt: der kommer let Gnidningsmodstand i Maskineriet, ikke mindst netop hvor Mennesker staar overfor Mennesker. Saaledes just i Aaret 1900. Det lykkedes imidlertid ved Bestyrelsens taktfulde og sindige Mellemkomst at faa disse Uoverensstemmelser heldigt jævnede. I Styrelsens hidtil saa fast sammenstøbte Enhed blev der dog herved slaaet ligesom en Revne, ganske vist kun en fin, fra først af næsten usynlig Ridse; men som det gaar med et Glas, hvormed det samme er hændt: naar det siden gaar i Stykker, sker det nøjagtig efter Skaarets Linie, saaledes ogsaa her — i Februar 1902 traadte Admiral GARDE og Etatsraad ADOLPH tilbage, netop i Erkendelsen af, at Ledelsens Enhed burde være fuldkommen ubrydelig.

DOBBELT-SKRUEDAMPSKIBET OSCAR II: HJØRNE AF KØKKENET

Allerede Aaret forinden (1901) var Admiral A. de Richelieu og Konsul Erik S. Henius gaaede ind som Medlemmer af Bestyrelsen. I Stedet for Garde og Adolph kom de to Bankdirektører, Geheimeetatsraad Is. Glückstadt og Etatsraad J. Larsen. Samme Aar blev Chr. Kronman ansat som 2. Direktør.

Forøgelsen af Bestyrelsens Medlemsantal fra 5 til 7 og Udnævnelsen af en 2. Direktør var naturlige Skridt under de overmaade vanskelige Forhold,



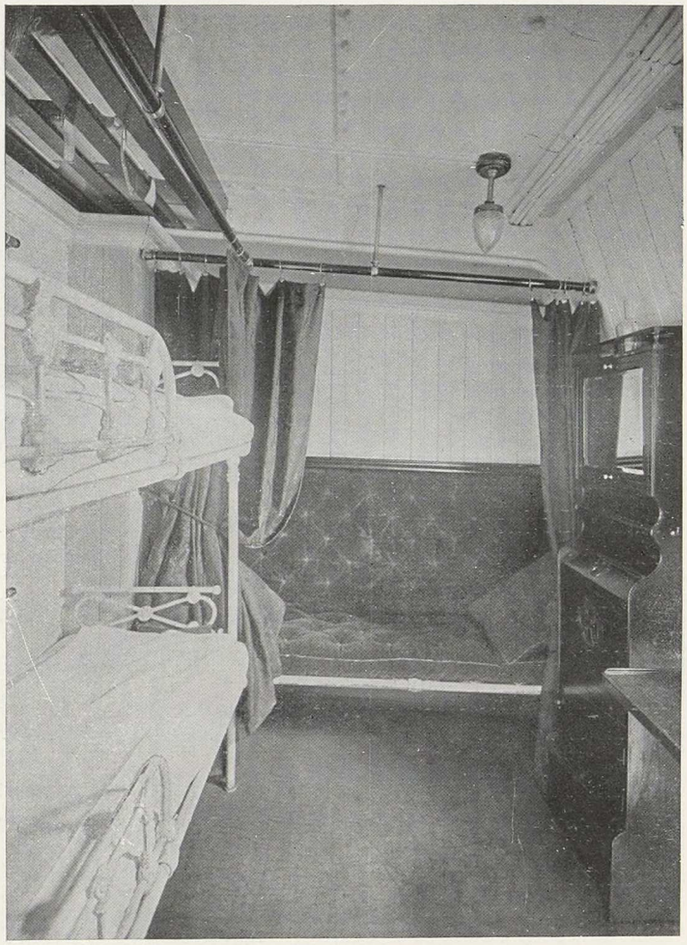
Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Spise-Salon II Klasse

som nu opstod for Selskabet — og nok kunde kræve mange og gode Mænds Omsigt og Kløgt. Hidtil havde Heldet trofast fulgt den nye Kurs: den ene høje Konjunktur-Bølge efter den anden havde baaret Selskabet frem og op! Nu slog Vinden om og blev haard Modbørs-Kuling, det blev Uryds-Aar, Vanhelds-Aar, Krise- og Kamp-Aar.

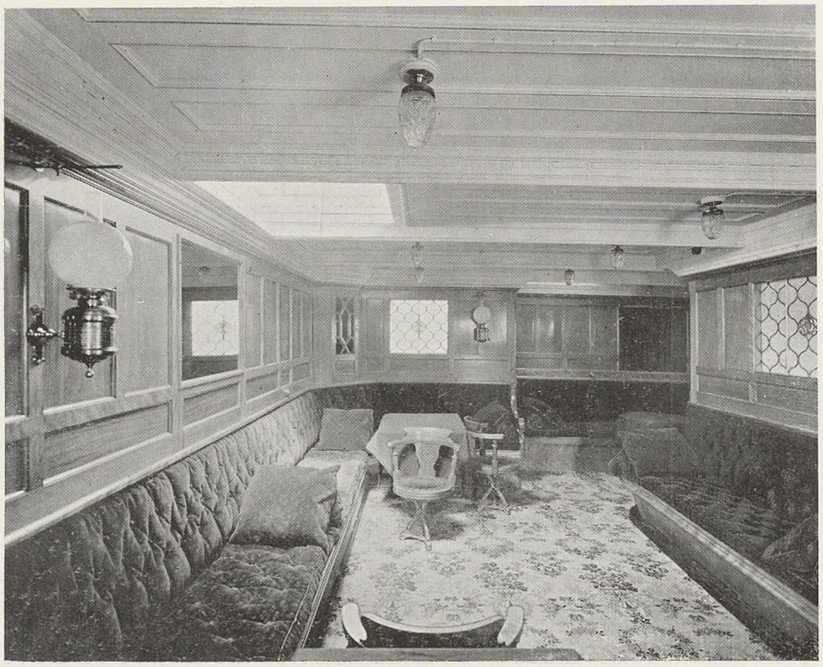
I 1901 kæntrede Strømmen. Og derefter gik den stadig og stridt imod helt op til 1905.

Allerede i Slutningen af 1900, da adskillige af de store Transport-Dampere,

som Urolighederne i Østen og Afrika-Krigen havde lagt Beslag paa, vendte tilbage til deres Ruter, var der Tegn nok, som tydede paa, at det store Tonnage-Begærs Tid var forbi — det var, ligesom Markedet med eet slappedes, og man ingen Steder havde rigtig Brug for Skibsrum. Mange Rederier havde imidlertid bortfragtet deres Skibe et godt Stykke ind i 1901 til lønnende Rater, og navnlig fra Amerika var der i Begyndelsen af dette Aar ret god Efterspørgsel efter *Time-charter*-Baade. Hertil kom, at Prisfaldet for Kul, der i 1900 var blevne skruede op til en rent ud abnorm Prishøjde, bødede saa nogenlunde paa Tilbagegangen i Indtægterne. Dette blev dog igen en Del neutraliseret ved Indførelsen af den engelske Udførsels-Told i April 1901. Og efterhaanden som Aaret skred, blev Markedet svagere og svagere. I Aarets første Halvdel var der saaledes livlig Exportforretning i Korn fra de russiske Østersøhavne; men senere stoppede denne saa at sige helt op, idet Priserne inde i Landet, paa Grund af ligefrem Misvæxt i mange Egne, holdtes saa høje, at det endog kunde betale sig at dirigere Partier, der var undervejs til Afskibning, tilbage til det Indre. Og da de økonomiske Forhold i Czarriget vedblivende var slette, ja endog forværrede sig i Løbet af Aaret, blev derved ogsaa *Indførs-*



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Kammer II Klasse



Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Dame-Salon II Klasse

len til Østersøen fra Syd- og Vest-Europa ringere og ringere.

Hvor stor en Betydning denne Trafik havde haft for D. F. D. S. i de nærmest foregaaende Aar, vil fremgaa af følgende: I 1896 gjorde Selskabets Baade 109 Rejser paa *Libau*, i 1900 var Antallet steget til 149 — Forøgelsen falder særlig paa Londoner-Ruten, hvor Turene i det nævnte Femaar forøgedes fra 30 til 79. Det var særlig Udvandringen af russiske Jøder, der tog Fart i hine Aar, idet Emigranterne med Forkærlighed valgte Søvejen, bl. a. for at undgaa den af Mange forhadte Desinfektion, som er obligatorisk for de Udvandrere, der tager Vejen over Landgrænsen. Af anden „levende Fragt" paa denne Rute er alt flere Gange tidligere nævnt Heste.

Tydeligere endnu viser dog Besejlingen af *Reval* Selskabets voxende Interesse i den russiske Trafik: Rejsernes Antal steg nemlig fra 16 i 1896 til 68 i hvert af Aarene 1898, 1899 og 62 i 1900. Stigningen ligger hovedsagelig i Oprettelsen af regelmæssig ugentlig Forbindelse med Kjøbenhavn og i Sejladsen med Flax til Belgien og Nordfrankrig.

I 1901 udførte Selskabets Skibe 78 Rejser paa Reval, 163 paa Libau og 70 paa Riga (mod kun 48 i 1900), men til Trods for disse større Anstrængelser blev Udbyttet blot magrere. Naar Resultatet ikke blev daarligere, end det blev — det indsejlede Drifts-Overskud tillod dog endnu dette Aar en 5 pCt. Dividende, hvad der netop skyldtes de *europæiske* Ruter —, saa var det da ogsaa

kun, fordi det i Begyndelsen af Aaret lykkedes Selskabet gennem venskabelig Overenskomst at faa fjernet den højst skadelige Konkurrence, som i langsommelige Tider havde hærget Farten paa de finske og russiske Østersøhavne — deriblandt navnlig ogsaa *Reval*, Ruslands vigtigste Exporthavn for Landbrugsprodukter — saavel for de udgaaende Ladningers Vedkommende som for Tilførslerne *til* disse Havne fra Middelhavet og Frankrig. Ligeledes sluttede Selskabet Overenskomst med de i Østersøen dominerende Rederier om fælles Fragter for Landbrugsprodukter fra de russiske til de engelske og kontinentale Havne — og den viste sig at virke til alle Parters fulde Tilfredshed.

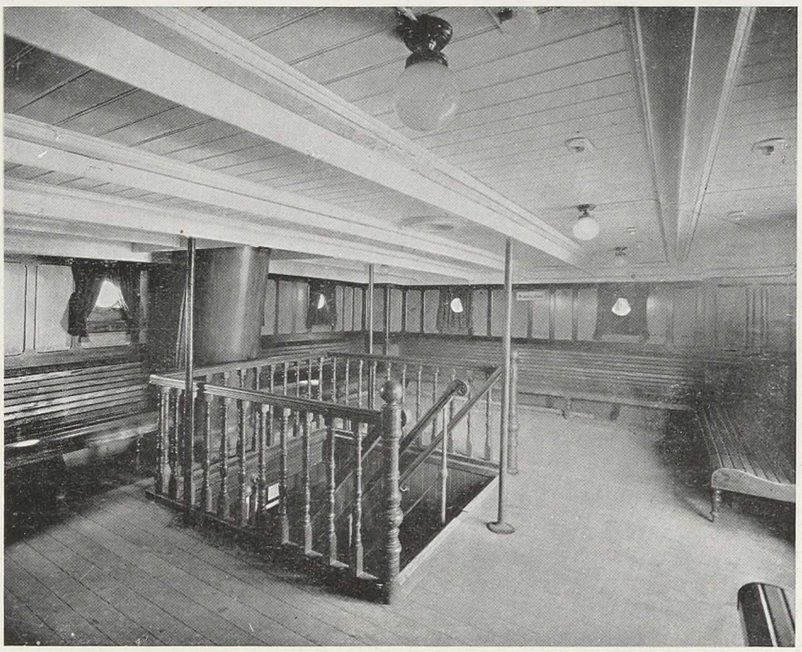
Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Rygę-Salon II Klasse

Kendeligt var og blev det imidlertid, at Kolossen mod Øst var ved at *svigte* — og var dette allerede ilde, saa meget værre var det da, at Kolossen mod Vest gjorde det samme, blot i endnu højere Grad.

De Forenede Stater fik vel i 1901 en Hvedehøst saa stor som aldrig tidligere, og da Hveden i Tyskland mislykkedes paa Grund af Barfrost i Januar, var Importen til Europa fra U. S. helt vældig i For- og Højsommeren. Men allerede i Juli begyndte man at nære Frygt for Majs-, Havre- og Kartoffelhøsten, saa foruroligende lød „Skønnene". Og de ilde Spaadomme fik Ret. Havren gav et alvorligt Underskud, Kartoffelhøsten blev ligeledes grumme daarlig — og med Majsen gik det endelig rent galt: i enkelte

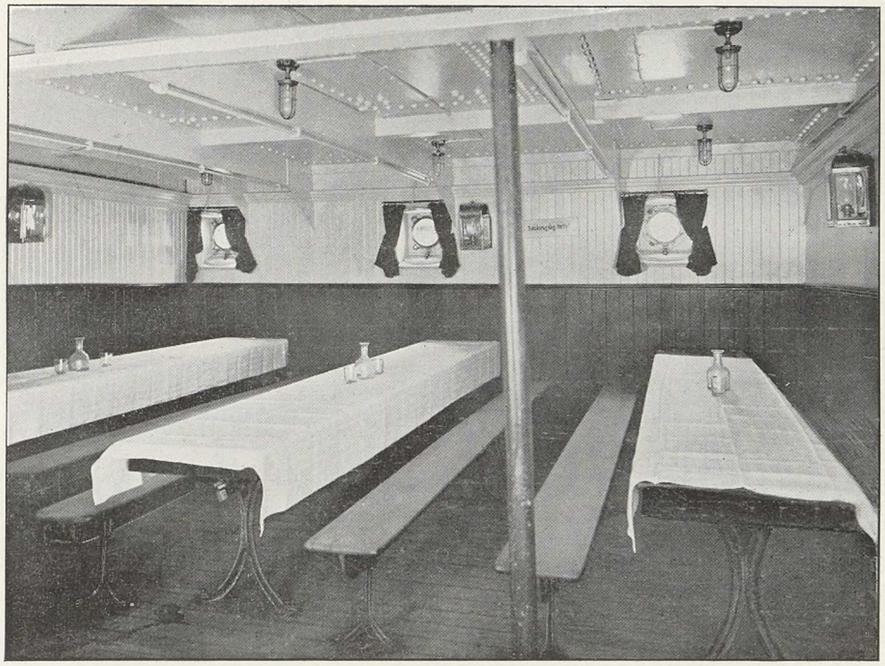
Stater gik Høsten endog helt tabt, saa at Mindreudbyttet for samtlige Kornsorter og Kartofler blev op imod 800 Mill. Bushels! Under disse Omstændigheder maatte Nordamerika ovenikøbet beholde Resten af sin Hvede selv — til at fodre op.

Hvad dette vil sige, faar man bedst et Begreb om, naar man gør det op i Penge: Deficitet i Høsten 1901 repræsenterede et Nationaltab for *U. S.* af ca. *2 Milliarder Kroner!* Blot Betydningen af den mislykkede Majshøst var enorm: selv en rig nordamerikansk Hvedehøst, som den i samme Aar (1901), giver kun ialt et Kvantum af 676 Mill. Bushels, en normal 500—550 Mill. Bushels, medens der derimod i de 6 gyldne Majsaar, vi har skildret i det foregaaende, hvert Aar høstedes c. 2000 Mill. Bushels, og deraf afgaves de 10 pCt., altsaa c. 200 Mill., til Export. Nu mindskedes pludselig Mark-Udbyttet med næsten en Fjerdedel, og Følgen var atter, at Export-Kvantum'et gik ned til henved Halvdelen — hvad der strakte sine Virkninger langt ind i 1902. Det samlede Fragttab, som alene blev paaført *Atlanterhavs*-Sejladsen, kan ikke anslaas til meget mindre end 30 Mill. Kr. Og ikke nok hermed: alle Forhold i Staterne blev naturligvis paavirkede heraf, saa meget mere som Værdierne i den forudgaaende Hausse-Periode var blevne drevne op til svimlende Højder — de Summer, der regnedes med i de vældige Trust-Dannelser fra hine Aar, „skreves ikke længere med syv og otte Cifre,



En af III Klasse Dæk-Salonerne paa Amerika-Baadene

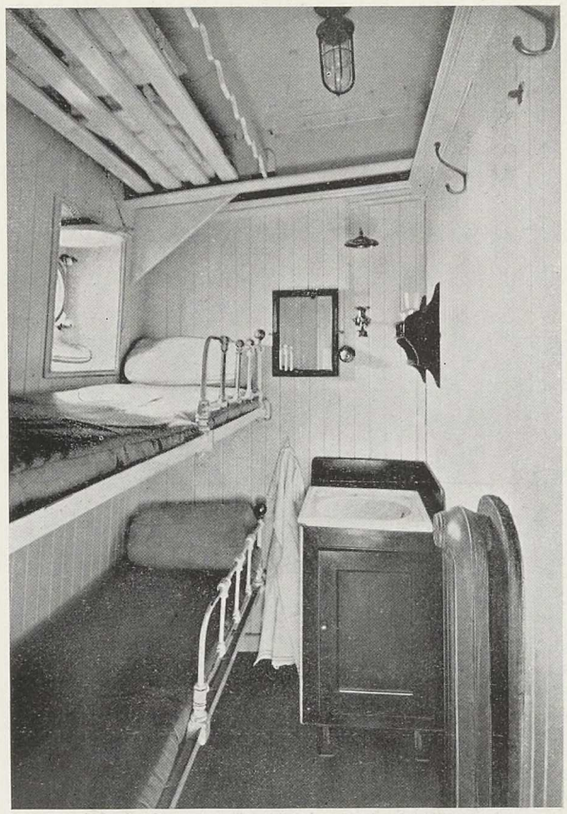
men med hele ti og elleve". Endnu i Maj Maaned 1901 forfærdede og overvældede de amerikanske Pengematadorer ved den vanvittige Kursstigning, de satte igennem for Preference-Aktierne i Northern Pacific-Banen — 1000 Dollars for en Aktie, der lød paa 100 —, i den Grad Londoner-Børsen, at den hæderværdige *Stock Exchange Committee* den 20. Maj maatte suspendere Leverings-Pligten i dette Papir. Men hermed kulminerede ogsaa Staternes økonomiske Overmagt og Overmod for flere Aar — Amerika maatte tage sig



En af III Klasses Spise-Salonerne paa Amerika-Baadene

Tid til rigtig at *fordøje* sine gigantiske Finans-Foretagenders Overkapitalisering. Og da England efter Boer-Krigens Afslutning atter fik Ro og sydafrikansk Guld til Raadighed, tog den gamle Verden sig igen sammen overfor den nye og hævdede sig endog som værdig Kreditor ved at rasle med sin vældige Portefeuille af amerikanske Papirer.

Det vil forstaas, at under alle disse samvirkende Omstændigheder maatte Amerika-Farten allerede i sidste Halvdel af 1901 blive slet for D. F. D. S. Der var end ikke Tale om, hvilken Fragtrate der kunde opnaas, men om der overhovedet kunde skaffes Ladning, ja til Tider blev det endog helt



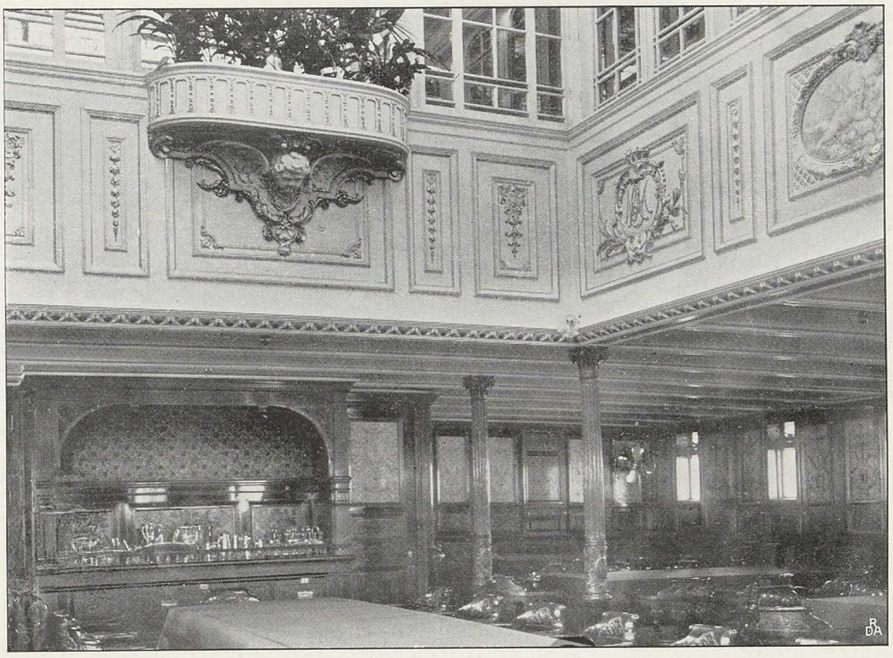
Dobbelt-Skruedampskibet Oscar II: Kammer III Klasse

umuligt at fylde Skibene, selv til Rater, der intet Overskud levnede. Kornfragterne fra New York og Boston faldt fra 3/6 pr. Quarter til 1/4½ — og i New Orleans traadte ovenikøbet en langvarig Arbejderstrike til og hæmmede følelig Expeditionerne en god Del af Saisonen.

Var det slet i 1901, blev det dog værre i *1902*. Til den saa at sige totale Mangel paa Majsafskibninger fra de nordamerikanske Havne føjede sig en forholdsvis lille Bomuldshøst, hvad der atter satte Produktionen af Oliekager ned. Bomuldsfragterne fra New Orleans, der i 1901 havde været oppe paa 48/9 pr. Netto-Register-Ton, faldt til 27/3, Kornfragterne i samme Tidsrum fra 16/ til 9/. I 1901 havde man dog endnu haft den Udvej at kunne gaa fra Amerika med Delladning Kul, i 1902 stoppede denne Export helt op som Følge af Kæmpe-Striken i Nordamerikas Kulminer — det blev endog nødvendigt en Tid at *importere* Kul! Standsningen af den amerikanske Kulproduktion bevirkede atter Standsning i mange Industrigrene, der ellers vilde have afgivet Artikler for Export — overhovedet var Staternes Industri kendelig trykket af de vanskelige Pengeforhold derovre og maatte indskrænke sin Udførselsforretning stærkt. Da saa endelig en ny, vældig Majshøst begyndte at modnes paa Amerikas Marker, kunde den ny Majs kun langsomt og vanskeligt naa frem til Afskibningspladserne, fordi alle Baner var belemrede af de store Kvanta importerede Kul. Tilmed faldt det om Eftersommeren ind med saa megen Kulde og Fugtighed, at Majsen i mange af de nordligere Stater overhovedet ikke naaede den rette Fuldmodenhed, og fra alle Stater lød

Klager over, at Majsen ved Indhøstningen ikke var tør. Heller ikke for Majsens Eftermodning og Udtørring i Kolberne viste Vejret sig gunstigt. Følgen blev, at til helt hen i 1903 kunde kun faa Procent af den store Majshøst i 1902 skaffes frem i saa tør og holdbar Stand, at den egnede sig til Udskibning — og da den amerikanske Spekulation under disse Forhold bemægtigede sig Artiklen, blev Priserne ovenikøbet svindlede op til en for Export ligefrem hæmmende Højde.

Alt dette betød for D. F. D. S., at Amerika-Farten i 1902 ej alene intet



Interiør af Dobbelt-Skruedampskibet C. F. Tietgens Spise-Salon

Overskud gav, men endog var ligefrem tabbringende. Selskabet maatte da love for sine mange gamle *Europa*-Ruter og den paa disse gennem en Række Aars ihærdige Arbejde møjsommeligt oparbejdede Stykgods-Trafik, hvis Taxter dog altid bødede ikke saa helt lidt paa de ogsaa i det europæiske Fragtmarked saare lave Rater, der i 1902 navnlig for „*bulkcargoes*“ sank ukendt dybt. De sluttede Overenskomster om Fragter og Territorial-Deling blev loyalt overholdte. En ny Rute, man i 1901 havde gjort et Forsøg med, *Kjøbenhavn—Østsverige*, udviklede sig i 1902 meget betydeligt: store Mængder af Transitgods, særlig fra Amerika, tog denne Vej til østsvenske Havne.

Amerika-Baadens Afgang

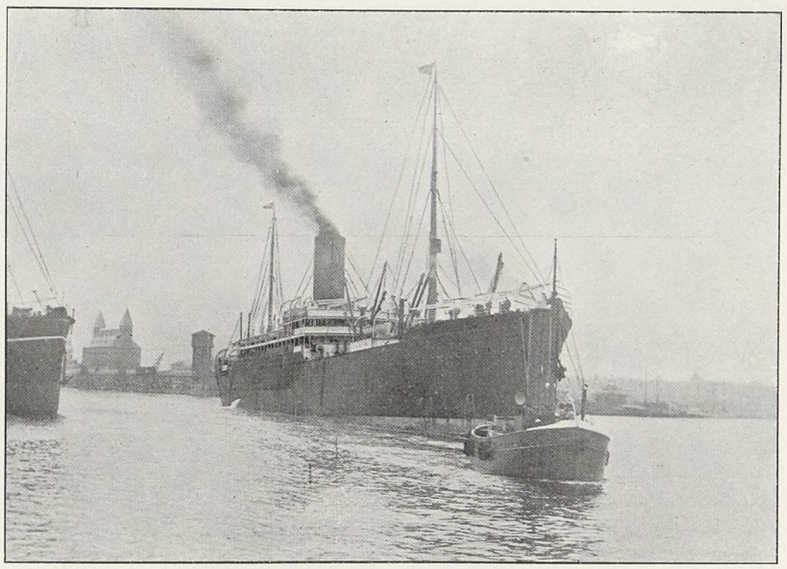
Som alt ovenfor nævnt, kom Selskabets første store, moderne Amerika-Damper, Dobbeltskrue-Skibet „*Oscar II*“, 10,000 Brutto-Tons stort, til i 1902 og gik i Fart den 8. Marts. Naturligvis led det Resultat, som opnaaedes af denne nye Baad i de ni Maaneder, den sejlede i 1902, under de ovenfor beskrevne slette Fragtkonjunkturer, men til Gengæld oversteg *Passager*-Trafiken selv de dristigste Forventninger.

Samme Aar vedtoges det at bestille endnu 2 Dampere af „Oscar II“s Type!

Det var lige i Begyndelsen af Aaret, denne Beslutning toges. Selskabets Situation var da overmaade vanskelig. Efter hvad der var sket i 1901, havde det noksom vist sig, at Bunden var gaaet ud af Markedet, og at navnlig den hidtil saa store Fragtgiver, Amerika, vilde svigte fuldkomment i den forestaaende Saison. Og under disse Forhold skulde nu netop den store nye Amerika-Baad, man alt havde bestilt, sættes i Vandet. Det havde kun været saa rimeligt, at man for to Aar siden, i 1900, under Indtrykket af de mange

Aars glimrende Fragtkonjunkturer, endelig havde bestemt sig til, trods de dyre Værfts-Priser, at begynde paa den Nyanskaffelse af tidssvarende Materiel til Amerika-Farten, som man strax ved Thingvalla-Skibenes Overtagelse havde stillet i Udsigt. I den Pengeknaphedsperiode, som egentlig allerede indlededes i 1898, og som vedvarede helt hen i 1902, holdt imidlertid vore Banker naturligt nok igen og igen: den høje Rentefod trykkede Kurserne, og Tiderne var ikke vel egnede til Aktie-Emissioner. Da nu desuden de Tilbud, Selskabet rigtignok fik udenlandsfra, særlig i 1900, var ret fantastiske, trak det under disse forskellige Omstændigheder ud og ud med *Fortsættelsen* af Nyanskaffelserne. Dette var et Uheld for Selskabet, for derved blev det rette Tidspunkt for Flaadens Udvidelse forpasset. Nu var man imidlertid ved Aarsskiftet 1902 kommen til et Punkt, hvor Opsættelse ikke længer var muligt, om man da vilde fare fort paa den en Gang betraadte Vej — og *saa* skulde det just hænde, at Vind og Strøm var fuldstændig skiftet om og bar haardt imod!

Nu bagefter, da alle Vanskeligheder forlængst er lykkelig overstaaede, forstaar man saa grumme godt, at der *alligevel* ikke var Noget at betænke sig paa: der gik i Virkeligheden ingen Vej tilbage. Det fra Thingvalla-Selskabet overtagne Materiel *maatte* suppleres med nye, moderne indrettede Passager-Dampere — fremfor alt, de nu en Gang indarbejdede Amerika-Farter *maatte* opretholdes *uden Indskrænkning*, det med saa store Anstrængelser vundne Terrain for Kjøbenhavn som Transitplads for den amerikanske Trafik til Østersøen og omvendt *maatte* ikke tabes igen! Man maatte altsaa, hvorledes det



Amerika-Baaden sejler

Passager-Listerne opgøres

end nu saa ud, regne med normale Forhold, og saasnart disse genindtraadte, vilde det være umuligt med de smaa Skibe, man i Øjeblikket havde til Raadighed, at besørge Sejladsen til Varemodtagernes Tilfredshed.

Det er, som sagt, let at være bagklog; men netop i hint Øjeblik, da det gjaldt om at holde den en Gang tagne Kurs støt og stejlt, ja lige paa Trods og tværs af, lige op imod Verdenskonjunkturens Strømning, da var Situa-

En Lægprædikant om Bord

tionen langtfra hyggelig. I en ligefrem og aabenbar Nedgangens Tid at engagere sig med nye Millioner til store, efter vore Forhold rent ud vældige Dampere for dermed at sejle til Pladser, hvorfra man knap kunde faa Ladning, endsige Fragt, der betalte Farten, — det saa unægtelig ud som et Overmaal af Dristighed.

Saa meget større syntes dette Vovestykke, som det just ved Aarsskiftet 1902 blev bekendt, at det var lykkedes Pierpont Morgan at danne sin Atlanterhavs-*Trust* — „The International Mercantile Marine Company".

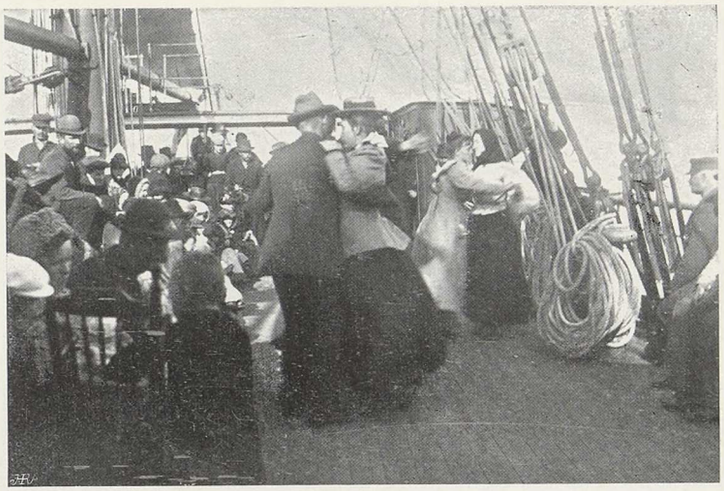
I langsommelige Tider havde den Tanke været Amerikanerne som en Torn i Øjet, at næsten hele deres Kæmpe-Export blev sejlet over Atlanten med fremmede Skibe. I Amerika-Vældens Kulminations-Aar, 1901, fattede derfor Morgan paa ægte Yankee-Vis den Idé: at gøre sig til Herre over Atlanterhavs-Farten — og udføre denne Plan ved ganske rolig at købe de europæiske Linier op!

Baadmanøvre paa Søen

Efter at have samlet de amerikanske Atlanterhavs-Selskaber paa sin Haand, begyndte han musestille og hurtigt paa sine Indkøb: først Leyland Liniens 49 Skibe med henved 300,000 Gr.-Tons, saa International og Atlantic Transport med henholdsvis 24 og 23 Skibe og hver noget over 180,000 Gr.-Tons, derpaa Dominions 14 Skibe med 110,000 Tons. Og endelig sikrede han sig først i 1902 Indflydelse paa den højt ansete White Star Linie (23 Baade paa tilsammen 163,000 Gr.-Tons) og paa Red Star i Antwerpen, medens han samtidig knyttede fast Forbindelse med det hollandsk-amerikanske Dampskibs-Selskab og skabte sig en *entente cordiale* med Frankrigs transatlantiske Fart. Samtidig forlød det, at han ogsaa havde naaet i hvert Fald en vis „Fühlung" med de to store *tyske* Selskaber: Hamburg-Amerikanische Packetfahrt og Norddeutscher Lloyd.

Hvad vilde Følgerne heraf vel kunne blive for os? Det var ikke let at

sige. Det *kunde* blive til en Højning af Oceanfragterne, som da ogsaa vilde kunne komme D. F. D. S. til Gode. Faldt det derimod en saadan Kæmpe-Konkurrent i et arrigt Øjebliks-Lune ind at forsøge paa at knuse vor Amerika-Linie, vilde det selvfølgelig have kunnet foraarsage Selskabet store Vanskeligheder. Og i hvert Fald var det klart, at den i 1895 indgaaede Overenskomst eller Ordning mellem de transatlantiske Rederier om Passager-Trafiken, hvorefter der var sikret det daværende Thingvalla-Selskab en Andel af den skandinaviske Udvandring, var stærkt truet af disse Begivenheder. Freden var tydeligvis forbi.

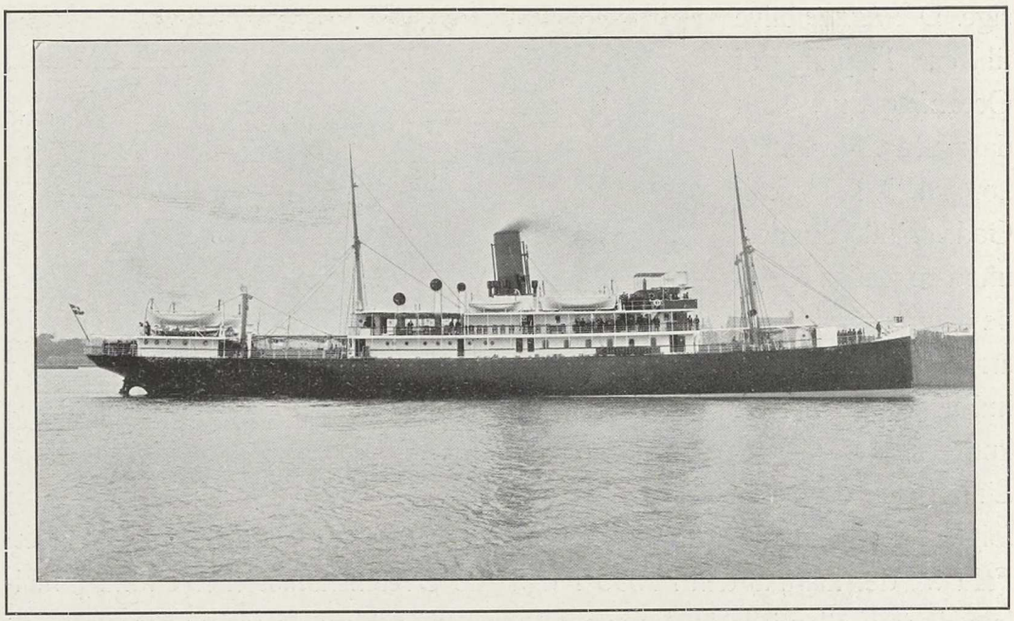


Dans om Bord i Amerika-Baaden

Til at tage en Beslutning om *virksom* Fortsættelse af den danske Amerikafart ved Anskaffelsen af stort, nyt og kostbart Materiel hørte der under *disse* Forhold baade Mod og Mands Villie. Men til Held for Selskabet fandtes begge i dets Ledelse. Privatbanken og Landmandsbanken gav med forstaaende Sympathi Tilsagn om Ydelsen af den nødvendige pekuniære Støtte, hvad der netop ligesom fik et symbolsk Udtryk i de tvende Direktørers, Geheimeetatsraad Glückstadts og Etatsraad J. Larsens foran nævnte Indtræden i Bestyrelsen Februar 1902.

Loddet var kastet, det gjaldt nu at stride sig op igennem den Storm af Vanskeligheder, hvis uundgaaelige Komme saa meget varslede — baade ude og hjemme!

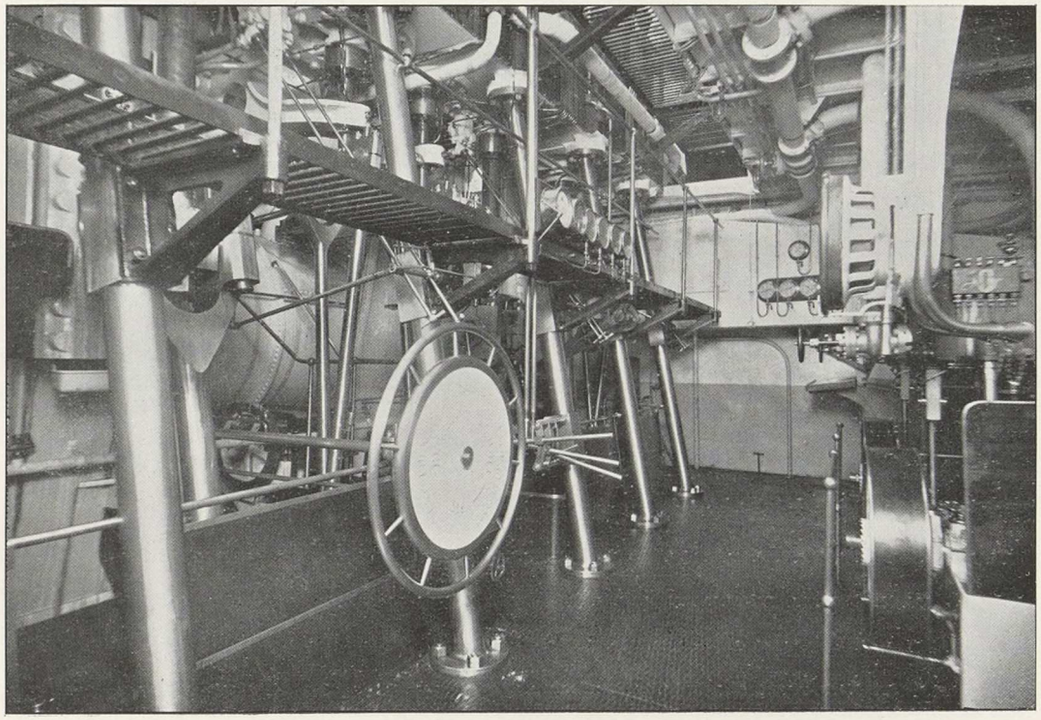
Og D. F. D. S. blev da ej heller i den kommende Tid sparet for *nogen* Art af Modgang: Striker, Forlis, Fragtderoute og Konkurrence-Krig paa Kniven — Alt sammensvor sig imod det! Navnlig blev Saisonen 1903—04 en stadig og voldsom Isskruning, som var man ude i en sand Polarstrøm af truende Farer.



s/s Kong Haakon - VIRGINIA

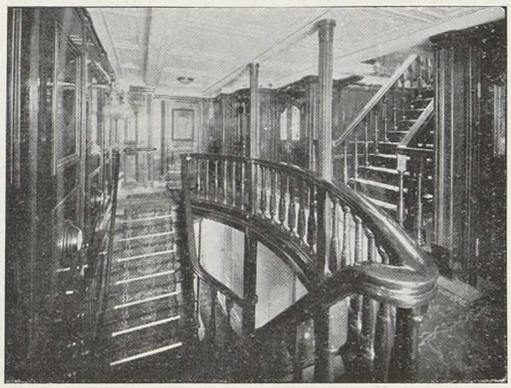
Helt uden Skyld var vel, undskyldeligt nok, Ledelsen næppe heller altid selv. Da Selskabet strax efter det nys nævnte Tærning-Kast kom ind i en Konflikt, som Søfyrbødere, Matroser og Havnearbejdere paaførte det i Forening, var Jacob Brandt netop den rette Mand til med Sejghed og Styrke at afvise alle Overgreb, uden noget Øjeblik at lade sig overrumple eller forbløffe. Ogsaa her blev dog maaske Sejren forfulgt med noget af den samme Haardhændethed nedadtil og udadtil, som siden gav Anledning til megen spredt Uvillie og bristende Sympathi rundt om i Presse og Publikum. *I think, he would not be a wolf, but that he sees the Romans are but sheep,* men her i Landet ser man nu en Gang helst, at der for en flygtende Fjende bygges gyldne Broer, og i det Land, som „bugter sig i Bakke, Dal", er blød Afrundethed den *naturlige* Holdning, „som Alle venter, Ingen gerne savner".

Udadtil krævede imidlertid Situationen i de Aar, der nu kom, ej alene mandig Uforfærdethed, men til Visse ogsaa den Fasthed, som indadtil let blev til en vis Stivhed. Ligeledes her vilde dog utvivlsomt større Smidighed have været en værdifuld Egenskab. Det er en Kunst for sig at skulle spise Kirsebær med de Store, eller de endnu Større, og samtidig undgaa at



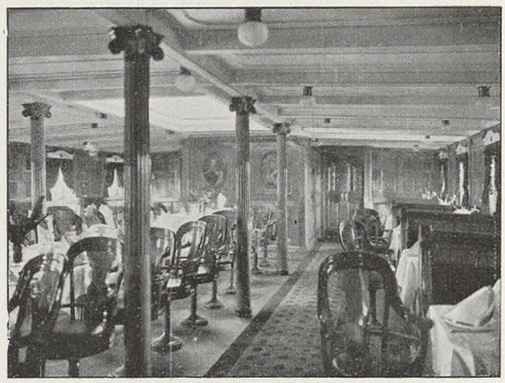
s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Maskinrum

faa Stenene i Øjet. Men det var just den Opgave, de følgende Aar stillede, nu, da det ikke længer var muligt for Selskabet som tidligere at smutte halvt ubemærket gennem Maskerne i de store Verdens-Selskabers Linie-Næt! Under disse Forhold var det nærmest noget af et Uheld, at de glimrende Tider, hvorunder „det ny System" var begyndt, havde vænnet Driftens øverste Leder til, menneskeligt nok, ligesom at stole for meget paa egen Styrke, glemmende, at „Bølgen bær', men la'er sig ikke byde" — hvad der ikke mindst gælder en Verdens-Konjunktur! Alene dette, at Skæbnen havde villet, man nu skulde *op imod* Konjunktur-Strømmen, var i sig selv en Vanskelighed, og for at overvinde den skulde der i hvert Fald *krydses*, ikke



s/s Kong Haakon: Corridor

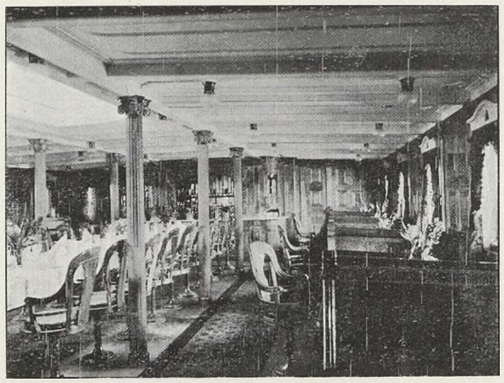
styres haardt imod. Hertil hører der nu en Gang andre Evner end at forstaa med Held og Hast at udnytte Medbør og gunstig Strøm.



s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Spise-Salon I Klasse

Og nu var netop Tiderne blevne helt andre, man var ligesom kommen ind i en „förbaskad verld, hvar allting gick emot". Atter 1903 var Fragtmarkedet usselt, oversvømmet som det var af Tonnage-Tilbud, og paany beslaglagde Staternes Udførsel i Forhold hertil altfor lidet Skibsrum. Majsen af Høsten i 1902 viste sig vedvarende at mangle Export-Kvalitet, og Priserne holdtes for høje, saa at Europa tilsidst maatte tage ligefrem Afstand fra de nordamerikanske Majsafskibninger.

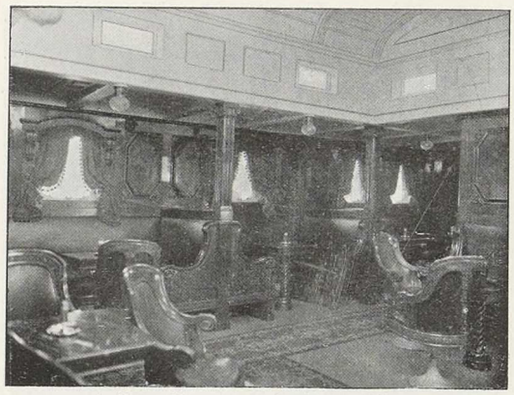
Under disse Omstændigheder kom Selskabets to nye Titusind-Tons-Baade godt tilpas, fordi den derved fremmede Passager-Trafik dog bødede *noget* paa de slette Godsfragter. „Hellig Olav" sattes i Fart den 6. Maj og „United States" den 3. Juni. Den *fulde* Nytte af dem fik man saaledes egentlig først, da den gode Rejse-Saison var forbi. I Februar kolliderede „Oscar II" under en Orkan i Atlanterhavet med et vanddrukkent Vrag, som flød under Vandskorpen, og maatte søge ind til Azorerne for at landsætte Passagererne og losse Ladningen. Det viste sig, den havde faaet Brud paa den ene Maskine og en betydelig Lækage, maatte derfor underkastes en gennemgribende Reparation – og kom saaledes heller ikke til at sejle i den mest lønnende Periode.



s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Spise-Salon I Klasse

Overhovedet var Uheld og Havarier saa talrige i 1903, at Omkostningerne derved løb op til over 1 Mill. Kr.

Dog, paa Havarier maa et Dampskibsselskab altid til en vis Grad være forberedt, herom gælder nu en Gang



s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Ryge-Salon I Klasse

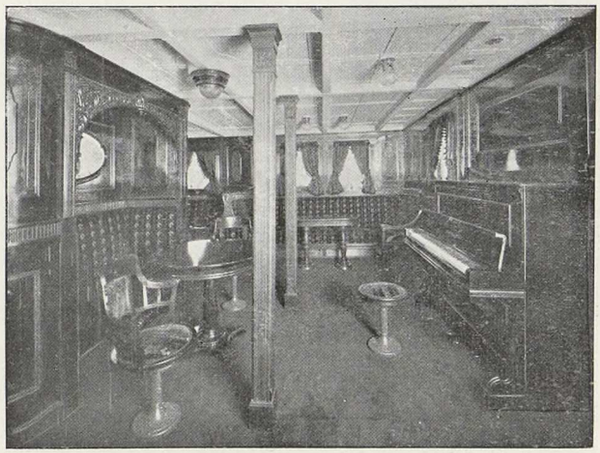
det gamle Ord: „Sligt hænder stundom paa Søen, sagde Sælen, den fik et Skud i Øjet.“ Med det Uventedes Magt og overraskende Pludselighed maatte det derimod virke, da der om Sommeren 1903 blev paaført Selskabet en regulær Konkurrence-Kamp efter alle Krigskunstens Regler.

Slagpladsen var Ruterne mellem Hamborg paa den ene Side, Kjøbenhavn og forskellige danske Provinshavne paa den anden Side.

Angriberen var „Vereinigte Bugsir- u. Frachtschiffahrts-Gesellschaft“ i Hamborg, en i 1898 dannet Sammenslutning mellem det i 1889 grundlagte „Lægter-Selskab“ og et ældre Hamborger-Selskab af 1866. Formaalet er at drive Bugserdamper-, Fragtskibs- og Lægtertrafik, og i 1899 raadede Selskabet over ca. 50 Lægtere paa tilsammen ca. 25,000 Tons Drægtighed og en Snes Slæbedampere med tilsammen ca. 8000 H. K.

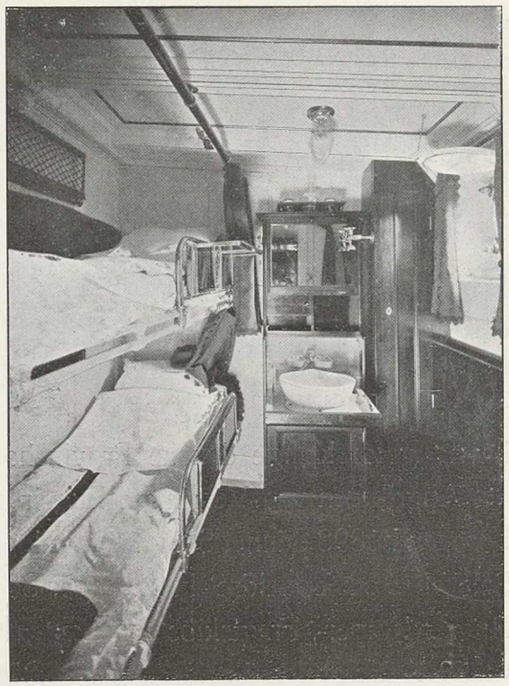
Konkurrencen aabnedes i Juli med en generel Taxtnedsættelse for alt Gods til — 3 Mark pr. Ton (1000 Kilo)! D. F. D. S. svarede strax med at sætte Prisen ned til 2 Mark og førte desuden Krigen over i Fjendens Land ved at aabne Fart paa en af Hamborger-Selskabets Ruter: Hamborg—Bremen. Og dermed var Kampen gaaende.

Umiddelbart efter opstod der en vis Gnidnings-Modstand i Forholdet til det store engelske Rederi-Foretagende *Thos. Wilson, Sons & Co.* Heri var lige forinden det gamle Hull'er-Firma *Bailey & Leetham* gaaet op, det samme, der siden 1868 havde staaet i venskabeligt Samarbejde med D. F. D. S. med Hensyn til Forbindelsen

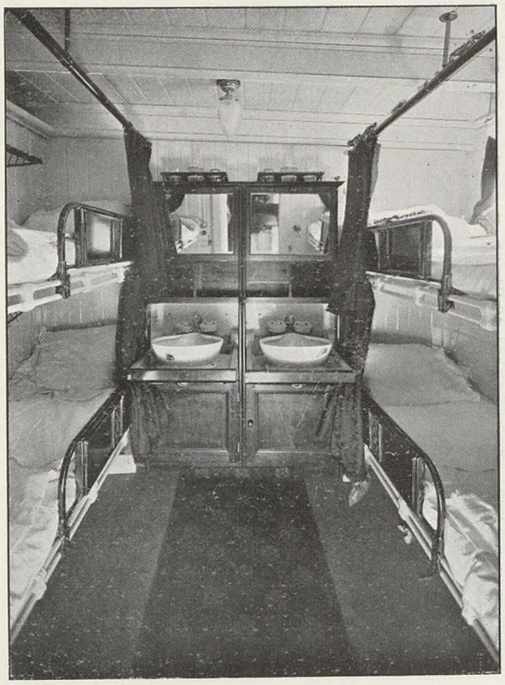


s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Musik-Salon I Klasse

mellem England og Østersøhavnene. I Østersøen havde Wilsons netop store Interesser, særlig dog for den *russiske* Trafiks Vedkommende, og herved kom de Krav, der nu fra engelsk Side stilledes om en Nyordning af det gensidige Forhold, til at gribe ind i „Det Forenede"s Interesse-Sfære. Man gik imidlertid fra Selskabets Side beredvillig ind paa en Forhandling, som blev ført i de venskabeligste Former, og under denne blev ikke alene al Konkurrence-Fare lykkelig afværget, men man enedes endog om fra 1. November at drive Ruterne Hull–Kjøbenhavn og Newcastle–Kjøbenhavn i Fællesskab. Denne Overenskomst blev endelig senere udvidet til at omfatte Østersøen, saaledes at al gensidig Interesse-Krydsning fremtidig udelukkedes.



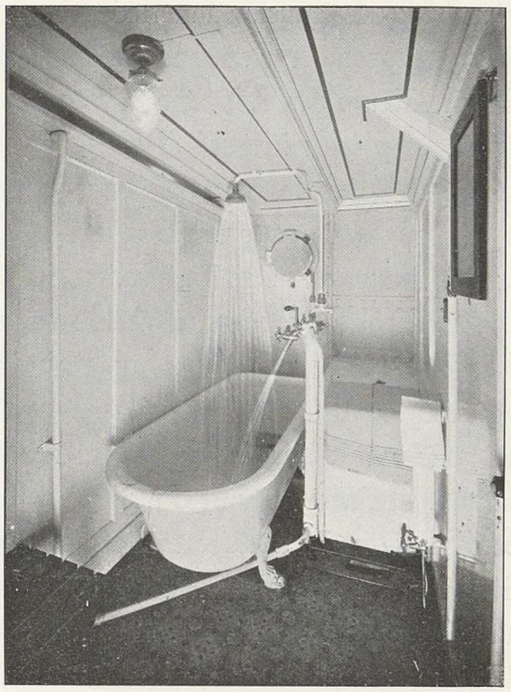
s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Sove-Kahyt I Klasse



s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Sove-Kahyt I Klasse

Derimod opsagdes henimod Aarets Slutning Aftalen om ensartede Fragtrater for Landbrugsprodukter fra Rusland fra et af de russiske Rederiers Side.

Baade den deraf følgende Taxtnedsættelse og den ovenfor nævnte ligefremme Fragtkrig paa Hamborger-Ruterne formindskede selvfølgelig Selskabets Indtægter i 1903 ganske betydeligt. I de øvrige Farter trykkedes



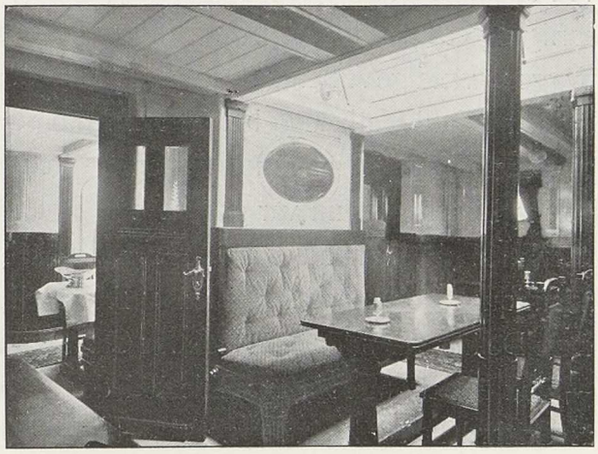
s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Bade-Kammer I Klasse

Raterne, endog for Stykgods, af Markedets almindelige Depression — 1903 er overhovedet et af de sørgeligste Aar i hele Fragtfartens Historie.

Og dog skulde *1904* blive endnu værre for Selskabet.

* * *

Da Pierpont Morgan i 1902 gjorde sit Forsøg paa at bringe den hele Atlanterhavs-Trafik under sin „Indflydelse", var Tankegangen den i sin Storslaaethed geniale: er Oceanfragterne ikke lønnende, lad os saa blot faa slaaet alle de nu konkurrerende Selskaber sammen til eet — saa kan jo ikke længer saa meget som en Kat slippe over Atlanterhavet uden at betale den Fragt, vi sætter. Hvad mere er — han ikke alene tænkte Tanken, men tog trøstig og ufortrødent fat paa Udførelsen. Til en Begyndelse gik ogsaa alt glat, men i sidste Øjeblik stødte han paa uoverstigelige Vanskeligheder. Med de store tyske Selskaber *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft* og *Norddeutscher Lloyd* kunde han vel komme til Forstaaelse og Samarbejde, men at „faa dem paa Haanden", som han fik de fleste engelske Selskaber og „Red Star" i Antwerpen, strandede fuldstændig — selve Kejseren greb ind for at afværge den tyske Fremmedfarts „Denationalisering". I England var Spil-



s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Ryge-Salon II Klasse

s/s Kong Haakon og Dronning Maud: Spise-Salon II Klasse

let lykkedes ganske anderledes godt, *men* — ogsaa her var der et betydningsfuldt „Men“: *Cunard Steamship Company* slap ham helt ud af Hænderne.

I 1892 havde dette Selskab vundet et Forspring fremfor sine Konkurrenter i den transatlantiske Fart ved at lade sig bygge 2 Dampere, som løb med en Hurtighed af 22 Knob, og vandt derved et Ry for Hastighed, som længe sikrede det en førende Stilling. Saa opdagede imidlertid Hamborg—Amerika-Linien og White Star, at slige Hurtigdampere til Passagerer og Fragtdampere ved Siden af i Længden var et uholdbart System: det rette var at skabe en Kombination af begge i eet og samme Skib, en Kæmpe-Baad, der løb 16 à 17 Knob og kunde tage en stor Last baade af Gods og Passagerer. Herved distanceredes Cunard-Selskabet for en Tid, men endelig optog det Konkurrenternes Princip og satte fuld Kraft ind paa dets Gennemførelse.

Da nu Morgan dukkede op, stillede Cunard sig fornemt afvisende — hvad der skabte det stor Popularitet i England: John Bull havde just ikke fundet sig smigret ved saaledes at se den britiske Atlanterhavs-Flaade med eet gaa saa at sige helt over til Onkel Sam. Følgen var, at Cunard i September 1902 ved Chamberlains Hjælp fik skaffet sig en Regerings-Subvention paa c. 3 Mill. Kr. aarlig og et Laan til $2^3/_4$ pCt. aarlig Rente, for derved at blive sat i Stand til at bygge to vældige Amerika-Dampere paa — 35,000 Tons hver. Og derved vandt Selskabet fuld Uafhængighed af Trusten og dennes Fastlands-Allierede. Ganske vist bestod der fra gammel Tid en Overenskomst mellem Cunard og de engelske Linier, som nu var gaaede op i Trusten, og denne havde atter sine Aftaler med det hollandsk-amerikanske Selskab og Compagnie Générale Transatlantique; men om den derved skabte Fælles-Regulering af Taxter og Territorie-Deling var fuldt bindende for Cunard under de nye Forhold var tvivlsomt — nok er det, fra Trustens Side lød der i Løbet af 1903 fortsatte Klager over, at Cunard helt gik sine egne Veje, tog Trafik, hvor den kunde faas, og ikke skøttede stort om den nye Atlanterhavs-*Combine*. Efter nogle Rivninger i Løbet

af Sommeren 1903 aabnede Cunard en Rute mellem Italien og New York, ligesom det lykkedes det sammen med det østerrigske Dampskibs-Selskab „Adria“ at faa Subvention af den østerrig-ungarske Regering til en Fart mellem Fiume og Nordamerika, hvorved Udvandringsstrømmen fra Dobbelt-Riget lededes bort fra Hamborg og andre continentale Emigrant-Udskibnings-Havne i det nordvestlige Europa.

Hermed var Maalet fuldt — i Februar 1904 kom Krigserklæringen mod Cunard! Og til Uheld for D. F. D. S. besluttede de allierede Magter (Fastlandslinierne og Morgan-Trusten) at vælge *dettes* Territorium til Krigsskueplads: for at rette et Stød mod Cunard-Selskabets *skandinaviske* Trafik, der særlig fra Sverige havde været drillende stor, vedtog Forbundet af nordatlantiske Dampskibslinier at etablere en regelmæssig Passager-Forbindelse mellem skandinaviske Havne paa den ene Side, New York og Boston paa den anden Side, og at nedsætte Taxten for Mellemdæks-Passagerer til — 60 Kr. Det overdroges Hamborg-Amerika-Linien, Holland-Amerika-Linien, Red Star og Norddeutscher Lloyd i Forening at sætte 8 Dampere i Gang i den nye Fart, udløbende fra Helsingborg — og 5. Maj afgik den første af disse!

Skønt hele Striden var D. F. D. S. aldeles uvedkommende, maatte det naturligvis for saa vidt deltage i Krigen, som det blev nødt til at følge med ned i Passager-Taxten og saaledes bære *sin* Del af Krigsomkostningerne — det blev med et rundt Tal et Tab paa en Million!

Freden mellem de kæmpende Parter blev først sluttet i December, men derefter havde Cunard-Linien endnu et Mellemværende at ordne med de øvrige engelske Atlanterhavs-Linier, saaledes at Prisansættelsen for den skandinaviske Passager-Trafik først kom i normal Gænge den 17. Januar 1905.

Samtidig rasede den Aaret i Forvejen paabegyndte Konkurrence fra „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft“s Side med uformindsket Styrke gennem hele 1904. Og paa Finlands-Ruten til England havde det statssubventionerede finske Dampskibs-Selskab „Nord“ allerede i Slutningen af 1903 sat en Konkurrence i Gang, som dog endte med, at „Nord“ i 1904 maatte opgive Farten og sælge sine Skibe.

Hertil kom talrige og bekostelige Havarier, deriblandt „Norges“ ulykkelige Forlis i Atlanterhavet den 28. Juni, som vakte ublandet Deltagelse over hele Verden.

Foruden alle disse ydre Tilskikkelser, hvoroverfor Selskabet stod magtesløst, var ej alene det almindelige Fragtmarked i 1904 ligesom de nærmest foregaaende Aar vedvarende elendigt, men ganske særlig gjaldt det for Farten paa *Rusland,* hvilket Rige ved Aarets Begyndelse blev indviklet i den skæbnesvangre Krig med Japan. Var de økonomiske Forhold derovre i Forvejen trykkede, blev de naturligvis nu endyderligere forværrede, hele Landets Importevne blev paa det føleligste svækket, medens paa den anden Side en Række Regerings-Forbud i stort Omfang standsede Udførslen. At alt dette særlig haardt maatte ramme et Fragtselskab som D. F. D. S., hvis Europa-Ruter saa at sige alle udmunde i eller udgaa fra de russiske Østersøhavne, ligger lige for — Gang paa Gang har „Det Forenede"s Historie vist det samme.

Følgerne af alle disse sammenstødende Uheld og Genvordigheder viste sig da ogsaa bagefter med sørgelig Tydelighed i Selskabets Aars-Afslutning: Drifts-Overskudet blev kun ligesaa mange Hundrede Tusinder af Kroner, som det faa Aar i Forvejen (1900) havde været Millioner. Efter de fire fede Aar var der fulgt fire magre — hvoraf det sidste, 1904, var en sand Pharaos Ko!

Dog ikke nok med, hvad alt ovenfor er berettet om dette Vanskæbne-Aar: Modgangens bitre Malurt-Bæger var *endda* ikke tømt ud til Bunden — i Aarets ellevte Time trak en ny, truende Konkurrence-Fare op, den værste af dem alle!

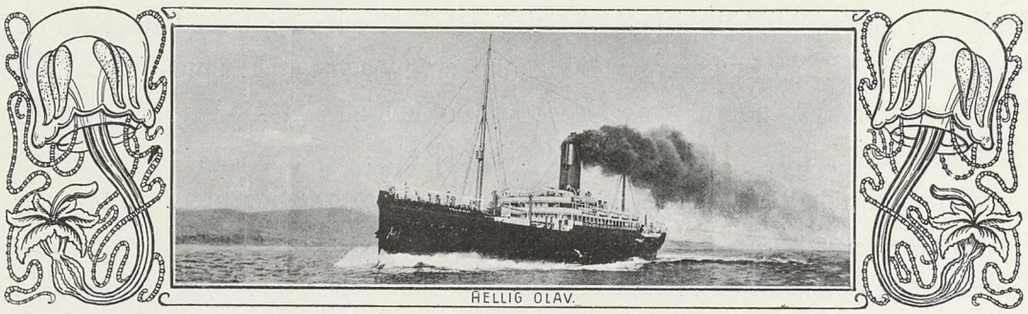
Under den ovenfor skildrede Atlanterhavs-Krig med dens voldsomme Taxtnedsættelser voxede Udvandringen fra Vesteuropa til Amerika saa stærkt, at de engelske Selskabers Skibe var ligefrem overfyldte. Under disse Forhold var de langtfra i Stand til at besørge Emigrant-Trafiken fra Østersøen, og en større Del af den russiske og polske Udvandring tilfaldt da „Det Forenedes" Amerika-Linie. Dette gik godt, saalænge det nordatlantiske Forbund gennem Hamborg-Amerika-Linien vedligeholdt sin nye Konkurrence-Fart med Cunard og altsaa tog sin Del af Emigrant-Strømmen fra „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Interesse-Sfære. Men fra 1. November inddroges denne Linie som et Offer paa Fredens Alter, og den nye Overenskomst udelukkede igen Fastlands-Selskaberne fra at tage Emigranter direkte fra det skandinavisk-baltiske Omraade, som er forbeholdt de engelske Linier. Da derefter Hamborg-Amerika-Linien forgæves havde stillet Fordring til

D. F. D. S. om øjeblikkelig Taxtforhøjelse paa Libau-Ruten, bebudede den i de sidste Dage af November at ville aabne en ny Fart med sine Skibe mellem Stettin og Vestnorge over Göteborg og Christiania for derved at skabe en ny Tilførselslinie til sine transatlantiske Ruter.

Fra 1867 havde imidlertid D. F. D. S. befaret Ruterne Stettin–Vestnorge og Kjøbenhavn–Østnorge, fra 1870 tillige anløbende Göteborg. I 1882–88 overlodes Besejlingen af Vestnorge til det Adolph'ske Rederi, men allerede fra 1881 havde Selskabet optaget Farten *Stettin–Kjøbenhavn–Göteborg–Christiania* og vice versa som fast Rute, og siden udviklet, oparbejdet og befæstet den paa det bedste. Silde-Trafiken den ene Vej, Træmasse og Tran — Korn, Mel, Sukker, Cement, Kolonialvarer, Isenkram osv. den anden Vej har gennemgaaende givet god Fragt. Det var derfor saa direkte en Konkurrence som nogen, Hamborger-Selskabet her truede med at aabne — og Meldingen virkede da ogsaa som en klar og tydelig Krigserklæring, saa meget mere, som snart efter ogsaa en Rute Libau-Antwerpen stilledes i Udsigt. Saa mægtig en Modstander var just ikke til at kyse ad — men naar Nøden er størst, er Hjælpen nærmest. Med Grosserer-Societetets Komite som Fører stillede den danske Handelsstand sig strax i Spidsen for en national Bevægelse, til virksom Støtte af Landets største Dampskibsselskab. Dog, næppe var der blæst de første Signaler til Samling, før fredelig Forhandling til Afværgelse af den optrækkende Kamp allerede var godt i Gang. Inden Aaret endnu var gaaet til Ende, var Horizonten atter saa klar, at den end ikke viste Spor af en borttrækkende Byge. Ej alene var Konkurrence-Faren fjernet, Krigserklæringen tagen tilbage, Misforstaaelserne udjævnede, men der var endog sluttet en ligefrem *Overenskomst* paa 5 Aar om Samarbejde mellem de to Rederier med Hensyn til Godstrafiken fra Stettin til de nordamerikanske Østkysthavne og desuden truffet foreløbige Aftaler om ensartede Rater for den østgaaende Trafik mellem Nordamerika og Østersøen.

Samtidig lykkedes det at faa en lignende femaarig Ordning af Forholdet til „Vereinigte Bugsir- u. Frachtschiffahrts-Gesellschaft".

Ved Aarsskiftet var der paa denne Vis tilvejebragt Fred og Forsoning til alle Sider, saa at et Tilbageblik paa det saa uheldsvangre Aar kunde finde Trøst i det gamle Ord: Ilde var det — men vel gik det.


HELLIG OLAV.

MED 1905 træder „Det forenede Dampskibs-Selskab“ endelig ud af sin lange og haarde Trængselstid og gaar atter gode Dage i Møde.

Da Aalesund i Januar 1904 var brændt fuldstændig ned, kom Selskabets „Cimbria“, efter en Parforce-Sejlads paa 16 Kvartmil i Timen i forrygende Storm og Uvejr, den brandlidte By til Hjælp lige i Hælene paa den berømte Kejser-Farer fra Hansa-Staden. Den raske Sømands-Daad vakte Stolthed og Glæde herhjemme, for første Gang i lange Tider var Folke-Stemningen ublandet hjertelig overfor D. F. D. S.

Og dette Greb i Følelsernes Strænge bragte atter glemte Toner til paany at stige frem, da siden Vanheld og Ulykker taarnede sig sammen om Selskabet. Den Ismur, som altfor megen Forretnings-Kulde havde været i Færd med at rejse om „Det Forenede“, smeltede helt bort i den varme Deltagelse, hvormed alle Danske omfattede Heltene fra „Norge“-Tragedien — og da ved Aarets Slutning Kampraabet søndenfra trængte over Grænsen, var det, som noget af Aanden fra hine længst henfarne Tider, da Danmark *ogsaa* stod overfor „die Hänsen“ — „die sieben und siebzig Hänsen“ —, fik sin Atter-Dag iblandt os. I hin Julemaaned 1904 slog dansk Samfølelse værnende Kreds om vort store nationale Foretagende, som med saa megen Hæder har ladet Dannebrog vaje viden over Verden — det var, som fandt D. F. D. S. og dets danske Kunde-Stand igen hinanden, endda de aldrig havde været skilt.

Og atter „kom Forvandling over Tidens Aand“, en ny Tid kaldte paa nye Mænd.

I August 1905 traadte Jacob Brandt ud af Selskabets Tjeneste, samtidig veg Professor Torp det Formandssæde, han havde beklædt siden Admiral Gardes Tilbagetræden i Februar 1902 — og Admiral A. DE RICHELIEU valgtes til Bestyrelsens Formand og Direktionens øverste Leder. I Slutningen af 1904 døde Fabrikejer Jacob Holmblad, i hvis Sted Direktør TUXEN indtraadte.

Allerede i 1903 var JOHN LARSEN bleven ansat som merkantil Direktør. Fra 1. Juli 1905 blev endelig Værftsingeniør HØST teknisk Direktør.

Den ny Ledelse tog først fat paa en kritisk Undersøgelse og Gennemgang af Selskabets Værdier — det gjaldt efter de uheldige Aar at faa nøje Rede paa den virkelige Formue-Status, at faa et *sundt* og *trygt* Grundlag at arbejde paa. Hertil sigtende Lovændringer blev gennemførte paa en extraordinær Generalforsamling i Oktober 1905.

Omtrent samtidig begyndte Fragtmarkedet endelig efter saa mange Aars Træghed og Flovhed at rette paa sig. Vendingen kom atter fra *Nordamerika*, og Udsigterne til den ny tyske Toldlov, der er traadt i Kraft fra 1. Marts 1906 virkede endyderligere stimulerende paa Farten herfra og til Østersøen. I 1904 havde Staterne forsynet Europa med Guld, nu i Efteraaret 1905 begyndte de med paany at storforsyne den gamle Verden med Varer. Baade af Majs, Hvede og Bomuld havde U. S. i Fjor en udmærket Høst — under de trykkede Forhold i Rusland indtog Nordamerika atter Førerstillingen i Kornhandelen. Exporten, der vedvarede helt langt ind i 1906, var da ogsaa saa stor, som man ikke har set den i mange Aar — og for de faste Rutebaade fra New York, Boston og New Orleans blev dette Signalet til at sætte Raterne op. Aarets sidste Maaneder gav da ogsaa D. F. D. S. saa lønnende Sejlads, at det endog paany kunde give nogen Dividende.

I indeværende Aar, 1906, Selskabets fyrreogtyvende, har de gode Konjunkturer glædelig fortsat sig, Amerika har paany sat en Verdensrecord i økonomisk Trivsel og Fremgang, som i Efteraaret har gjort det internationale Pengemarked helt febrilsk. Velstandsbølgen fra Vest er igen skyllet befrugtende hen over Europa og har bragt Liv og Fortjeneste i alle Erhvervsgrene. Selskabet fejrer saaledes sit Jubilæum under Opsvingets Tegn.

Under disse Forhold har Selskabet udvidet sin Aktiekapital fra 18 til 25 Mill. Kr. og forøget sin Flaade med Dobbelt-Skruedampskibet „C. F. Tietgen“ (8186 Brutto Tons) til Fart paa New York og Dampskibene „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“ til Farten Stettin–Kjøbenhavn–Christiania, hvilken Linie nu ogsaa gaar over Frederikshavn. Under Samvirken med forskellige medinteresserede Faktorer træffes der desuden f. T. Foranstaltninger til en betydelig Udvidelse af Trafiken med søgaaende *Lægtere.*

Selskabets Flaade bestaar f. T., foruden Pramme og 1 Depotskib, af 118 Dampere og 12 søgaaende Lægtere med en samlet Brutto-Tonnage af 150,521 Reg.-Tons.

Den i sin Tid samtidig med Sortehavs-Farten drevne *Levant-Linie* (Østersøen–Antwerpen–Tunis, Piræus, Smyrna, Salonique og Constantinopel med Anløb af Kjøbenhavn og Havre for Udgaaende) er i Aarets Løb genoptagen; endvidere er der aabnet en regelmæssig Rute: Riga-Rouen og maanedlig Fart fra *Philadelphia* til Kjøbenhavn og Østersøen.

* * *

Atter er da Vinden sprungen om og Strømmen skiftet, det er for Selskabet blevet blid Bør, Medbør, Magsvejr, bærende Bølge!

Baade ude og hjemme — ude i de fjerne Lande, paa de store Have, ogsaa *herhjemme,* i Indlandsfartens smalle Løb og snævre Fjorde. Hvermand følger atter Selskabets Færd med venlige Blikke og under det Held og Hæder.

Selskabet er indtraadt i sin tredje Fase.

Er da de gode, gamle Dage komne igen, er „Forretninger“ ikke længer „Forretninger“ — er Nutidens genvaagnede Sympathi dyrekøbt ved Tabet af hin frejdige Realisme, som kasted' sig kækt ud i den store Verden uden smaalig Hensyntagen til den hjemlige Andedam og Hønemo'er paa Strandbredden?

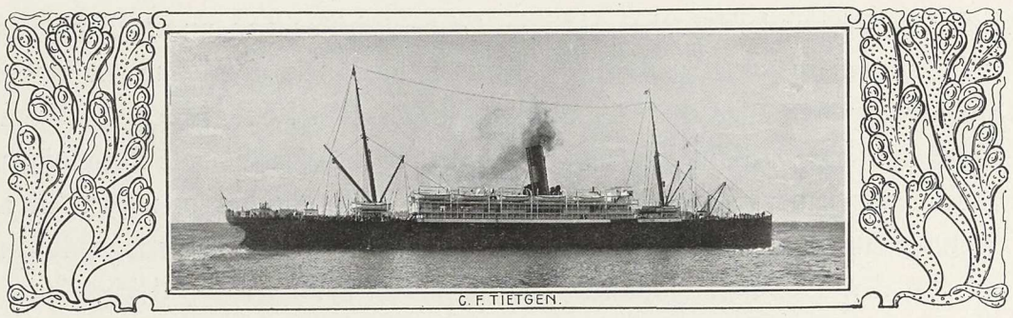
Til alle tre Spørgsmaal maa Svaret blive: Nej — hverken er de fordums Dages „*sentiment*“, som man sagde i sin Tid, vendt tilbage, ej heller det ringeste af den anden Fases Virkelighedssans og Vovelyst sat til. Og om „Forretning“ gælder det endelig, at Forretning vel ogsaa for Selskabets nye Ledelse stadig er Forretning, men ikke mere *blot* „Forretning“: som det Udtryk for menneskelig Snille og Virke, den er, maa den almenmenneskelige

Følelses-Baggrund ikke tabes af Sigte. Erhvervsdriften kan nu en Gang ikke isoleres, men er vævet uadskillelig sammen med hele et Menneskes øvrige Sjæleliv, og til dettes dybeste Rørelser hører ogsaa Kærligheden til Fædrelandet og Flaget. I et Selskab som D. F. D. S. maa den klare, sunde Forretnings-Sans, den maalbevidste Stræben efter Vinst ikke forplumres af nogen Art af Sentimentalitet; men i et saa mægtigt, saa vidtomspændende Foretagende kan der dog derfor særdeles godt være Raaderum for Samfølelse med Hjemlandet og sympathetisk Forstaaelse af, at det hvide Kors i den røde Dug vajer sammen med Malteserkorset i den blaa Dug. Paa begge disse Kors tilsammen skal „det tredje Rige" tømres — det er den ny Ledelses Ære at have indset dette. De to tidligere Fasers Aand synes endelig lykkelig forenet i en højere Enhed.

Udadtil viser dette sig paa tvende Maader: dels ved den venskabelige Tillidsfuldhed, som nu atter er fuldt raadende mellem Selskabet og dets store danske Kunde-Kreds, dels ved den Fredens *Tryghed*, som hviler over Forholdet til Selskabets tidligere Konkurrenter, dets nuværende *Allierede*. Paa begge Felter er det *Gensidighedens* Princip, som har sejret: i Stedet for at friste den altid usikre Krigslykkes Kaar foretrækker Selskabets nye Leder, maaske netop fordi han er en kyndig Orlogsmand, at fare med Lempe i Ly af traktatbunden Fred. *The better part of valour is discretion* — og som en anden engelsk Digter, Addison, har føjet til: *It is the discreet man, not the witty, nor the valiant, who guides the affairs, and gives measures to society.*

Under Devisen: *divide et impera* styrer Selskabets nye Ledelse en ny Tid i Møde. Længe varede Mørket og Natten, nu lysner det ude i Kimingen:

The sun gives token of a goodly day to-morrow.

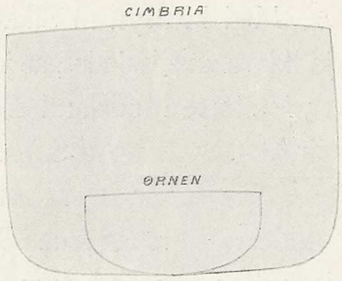

C. F. TIETGEN.

TIL allersidst skal der endnu kun gives en ganske kort *teknisk* Redegørelse for den Udvikling, der er foregaaet i „Det forenede Dampskibs-Selskab"s Virksomhed i Løbet af de 40 Aar, hvori Selskabet har existeret, igennem en Oversigt over *Materiellet.*

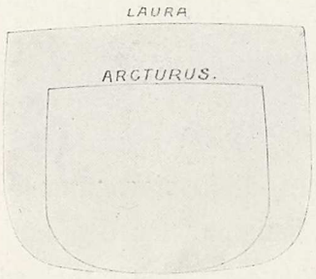
Ligesom det Materiel, hvoraf vore Forfædre benyttede sig — dels under deres fredelige Syslen, dels under deres krigerske Færd —, er væsentlige Kilder for vort Kendskab til hele deres Kultur, saaledes vil ogsaa det Materiel, som D. F. D. S. til enhver Tid har raadet over, kunne tjene til en Skildring af den fremadskridende Udvikling, som Skibsfarten, Handelen, Landbruget, Industrien m. m. har gennemgaaet i Aarenes Løb. Materiellet kommer nemlig ved at forme sig efter de forskellige Virksomheders Krav af sig selv til at danne en hel Illustration af de forskellige Virksomheders Udvikling. Dette vil let ses af blot et enkelt Exempel.

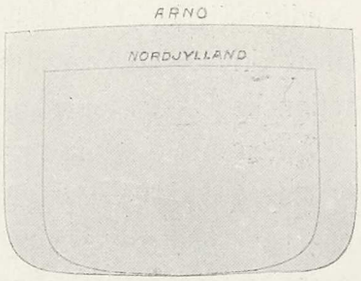
Da Landbruget foretog sin berømte Overgang fra Fedning af Kvæg til Fremstilling af Mejeriprodukter, blev det Skibsfartens Opgave, i Stedet for som hidtil at besørge det levende Kvæg over Havene, at skaffe Mejeriprodukterne, navnlig Smør, frem i sund og god Tilstand, særlig fra Danmark til England. Materiellet formedes efter de stillede Opgaver: de tidligere Kreaturbaade udrangeredes eller omdannedes, og i Stedet for indførtes Skibe med Laderum, hvori Temperaturen ved kraftige Kølemaskiner holdtes nede ved det Minimum, som forlanges, naar Talen er om Transport af let fordærvelige Varer.

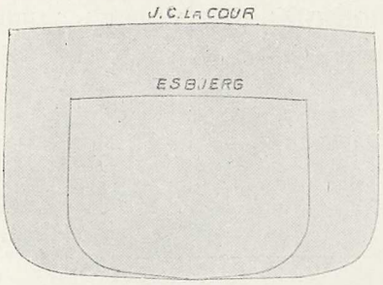
Det, der nu her nærmest skal fremdrages, er nogle Billeder af D. F. D. S.s Væxt og Størrelse. Til dette Øjemed tjener blandt andet Tabel I (se Pag. 133), hvis Angivelser ikke behøver nærmere Kommentar.



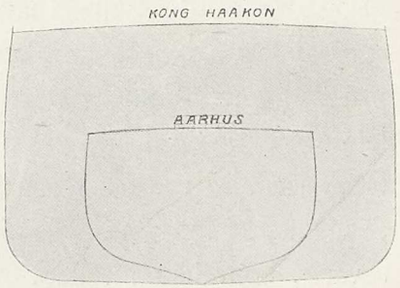
En anden Illustration af Væxten indeholdes i de hidsatte Billeder. Disse er for Overblikkets Skyld sammenstillede parvis. For den indenlandske Farts Vedkommende S/s „Ørnen" og S/s „Cimbria", en af Selskabets første indenlandske Baade sammenstillet med en af de sidst anskaffede. For Exportbaadenes Vedkommende staar S/s „Esbjerg" sammen med S/s „J. C. la Cour". For Farten paa Norge staar S/s „Aarhus" sammen med S/s „Kong Haakon". Islandsskibene er repræsenterede ved S/s „Arcturus" og S/s „Laura". Af Skibene, der har været i Fart paa Middelhavet, ses S/s „Nordjylland" sammen med S/s „Arno". For de transatlantiske Fragtskibes Vedkommende ses S/s „Leopold II" sammen med S/s „Florida", og endelig er af de transatlantiske Passagerskibe vist S/s „Thingvalla" sammen med T.S.S. „Oscar II".



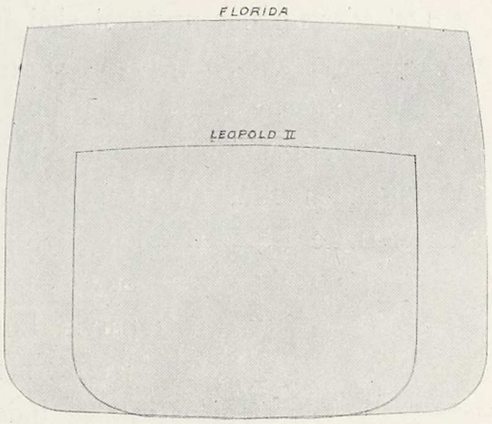




Disse Billeder viser grafisk den Udvikling, der indenfor Skibsfarten er gaaet for sig med Hensyn til de enkelte Skibes Størrelse. Hovedgrunden for Bestræbelserne i denne Retning har — foruden Hensynet til den forøgede Omsætning — i teknisk Retning været tredobbelt, nemlig for det første Hensynet til Sikkerheden, for det andet Hensynet til Økonomien og endelig, for Passagerskibenes Vedkommende, for det tredje Hensynet til Bekvemmeligheden for Passagererne.

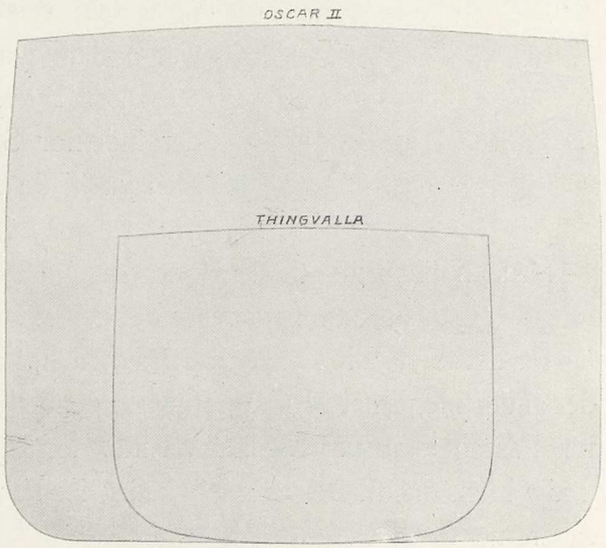


Med Hensyn til Sikkerheden er det jo ikke alene saaledes, at jo større Skibet er, jo større Modstand er det skikket til direkte at yde imod Søens Angreb, men jo større bliver ogsaa Muligheden for Inddelingen af Skibene i Rum ved vandtætte Skodder, Inderbund og Dæk, saaledes at Faren for, at Skibet ved Grundstødninger eller Sammenstød totalt forliser, er betydelig formindsket.



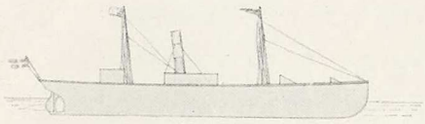
Med Hensyn til Økonomien skal det blot nævnes, at jo større man — indenfor visse Grænser — gør sine Skibe, jo lettere kan man faa den nødvendige Styrke af Skibsskroget, og jo mindre Kraft vil der relativt medgaa til at drive Skibet igennem Vandet — naturligvis forudsat, at Skibet gives rationelle Dimensioner og Former. Endvidere er det klart, at Størrelsen af Udgiften til Besætningen ikke voxer i samme Forhold som Skibenes Størrelse.

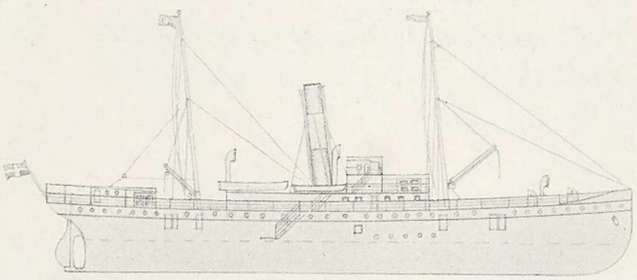
Hvad endelig Passagerernes Krav til Bekvemmeligheder af forskellig Art angaar, saa vil det være ganske umuligt at tilfredsstille dem i et lille Skib; ogsaa paa dette Punkt kan der henvises til flere af de i dette Skrift indsatte Billeder, hvoraf fremgaar, hvilke Fordringer en moderne Passagerdamper maa opfylde i Retning af store, bekvemt indrettede Kamre, Spisesaloner, Rygesaloner, Konversationssaloner, Sovekamre, Badeindretninger, W. C. m. m.



Den Rejsende vil nu om Dage om Bord i Skibet have den samme Komfort, som han paa Landjorden finder i Hotellet — og dette gælder ikke alene Beboelsen, men ogsaa Kosten. Saadanne let fordærvelige Spisevarer, som han nu ikke —

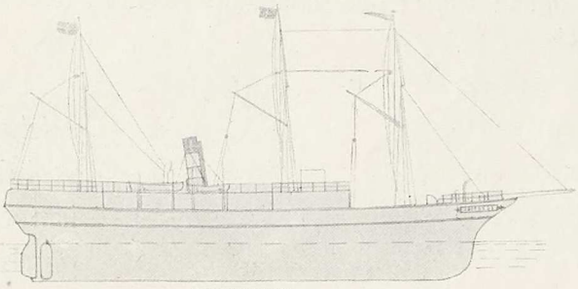
hvad han tidligere var nødt til — vil give Afkald paa, maa opbevares i Fryserum; og for at han hver Dag kan faa friskbagt Brød og Kager, maa der indrettes Bagerovne i Skibet.

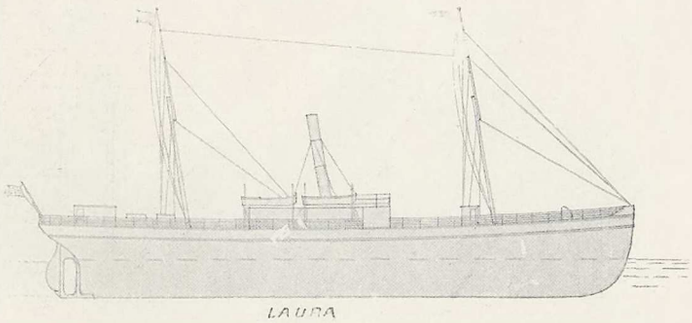


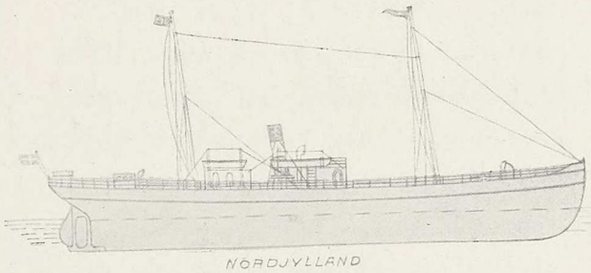


Enhver vil forstaa, hvorledes alle disse Fordringer fremtvinger en Forøgelse af Skibenes Størrelse. Det paa Pag. 84 viste Tværsnit af en af vore Amerikadampere vil give et Begreb om, hvorledes de her nævnte Krav opfyldes.

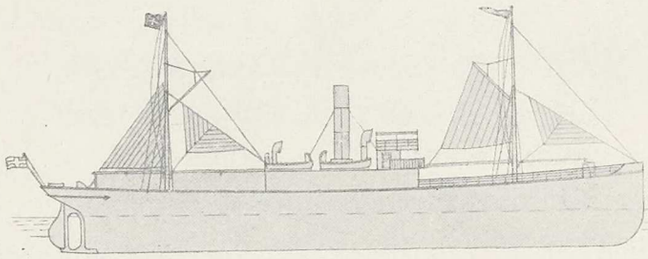
Naar Talen falder paa D. F. D. S.'s store transatlantiske Passagerskibe, „Oscar II", „Hellig Olav", „United States" og „C. F. Tietgen", anføres ret ofte, at disse Skibe, Skandinaviens største, er „meget store", og der nævnes nogle Tal om Tonsdrægtighed og om Deadweight Capacity osv., som ikke giver Folk udenfor de indviede Kredse et rimeligt Begreb om Størrelsen. For nærmere at paapege denne, er de Pag. 131 & 132 viste Billeder hidsatte. Det ene af disse giver en Sammenligning mellem Raadhustaarnets Højde og vore store Amerikadamperes Længde, og det andet viser et Forsøg paa at anbringe en af vore store Amerikadampere i Bredgade. Det ses, at disse store Skibe slet ikke vil kunne faa Plads i denne Gade, der er altfor smal hertil. Paa den ene Side af Gaden er vist







NORDJYLLAND

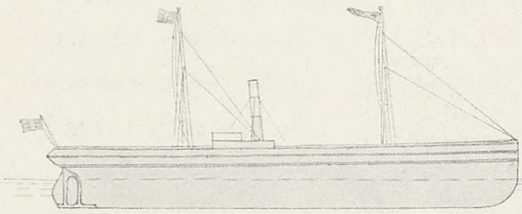


ARNO

den russiske Kirke og paa den anden Side Kong Georgs Palæ.

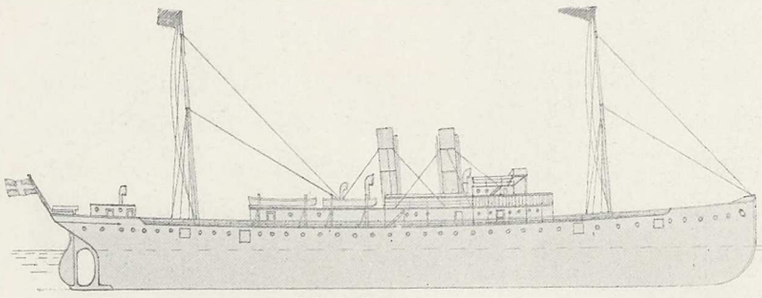
Jævnsides med og delvis som Følge af Udviklingen af Skibenes Størrelse er gaaet Udviklingen af Maskineriernes Ydeevne og Størrelse. Denne Udvikling har imidlertid ogsaa sin Grund i det voxende Krav til Hastighed. Om Udviklingen af Maskinerierne kan man faa et Begreb af Tabel II.

Det kan være af Interesse at fæstne sin Opmærksomhed paa nogle Tal, der skal være en Illustration af, at det store Materiel, som D. F. D. S. besidder, ikke ligger ubenyttet hen. Dette vil fremgaa af nedenstaaende Tabel III, der blandt andet viser, hvor mange Kvartmil Skibene har udsejlet. Det vil ogsaa ses, at den Distance, som gennemsnitlig er sejlet af hvert Skib, er voxet betydeligt.

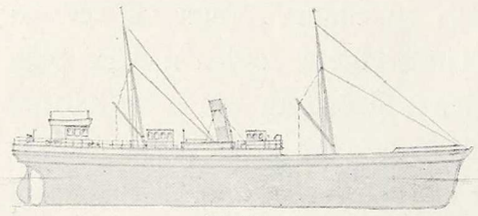


ESBJERG

Lægger man alle de Distancer, som Selskabets samtlige Skibe har sejlet ud i de forløbne 39 Aar — det 40ende kan endnu ikke medregnes, da Opgørelsen ikke foreligger — saa vil man komme til et Resultat af 73,479,000 Kvartmil, men dette Tal giver endda ikke noget rigtigt Begreb om Selskabets Virksomhed, idet man jo ikke

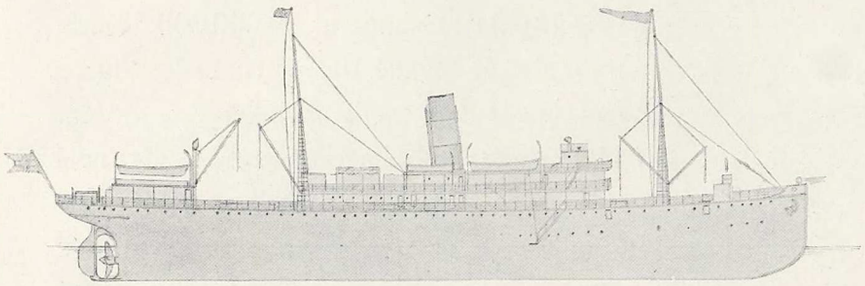


J. C. LA COUR.

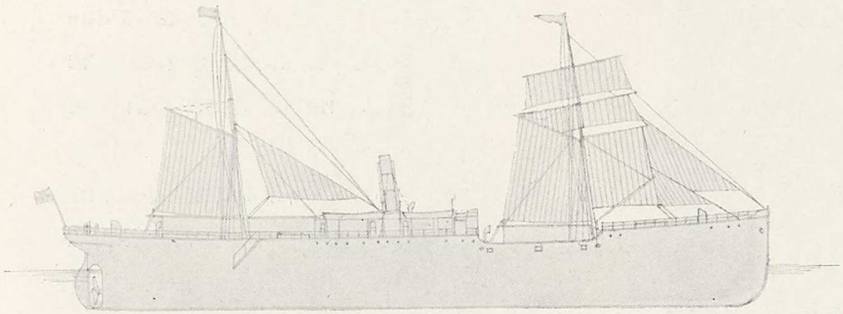


AARHUS

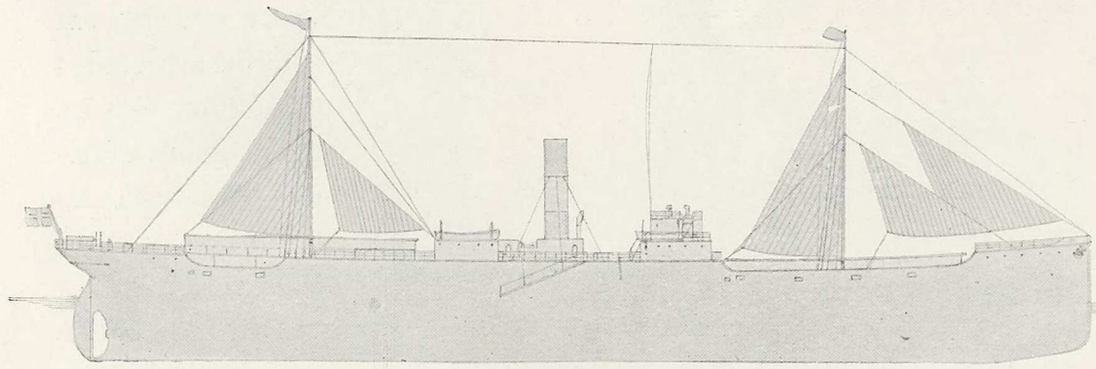
samtidig faar at vide, hvor stor en Tonnage, der er ført denne Strækning gennem Vandet; og det spiller naturligvis en Rolle, om det er smaa eller store Skibe, der har udsejlet den nævnte Distance. Man kunde danne sig et Billede af Virksomheden ved at undersøge, hvor mange Kvartmil et enkelt Skib af en given Størrelse skulde sejle for at bringe den samme Tonnage igennem Vandet, som af Selskabets samtlige Skibe i de forløbne Aar er ført de nævnte 73,479,000 Kvartmil frem. Hertil kan f. Ex. vælges et saadant Skib, som har en Størrelse, der er lig Middeltallet af Skibenes Middelstørrelser taget Aar for Aar. Et saadant Skib ca. 650 Tons, vil have en Størrelse som Sel-



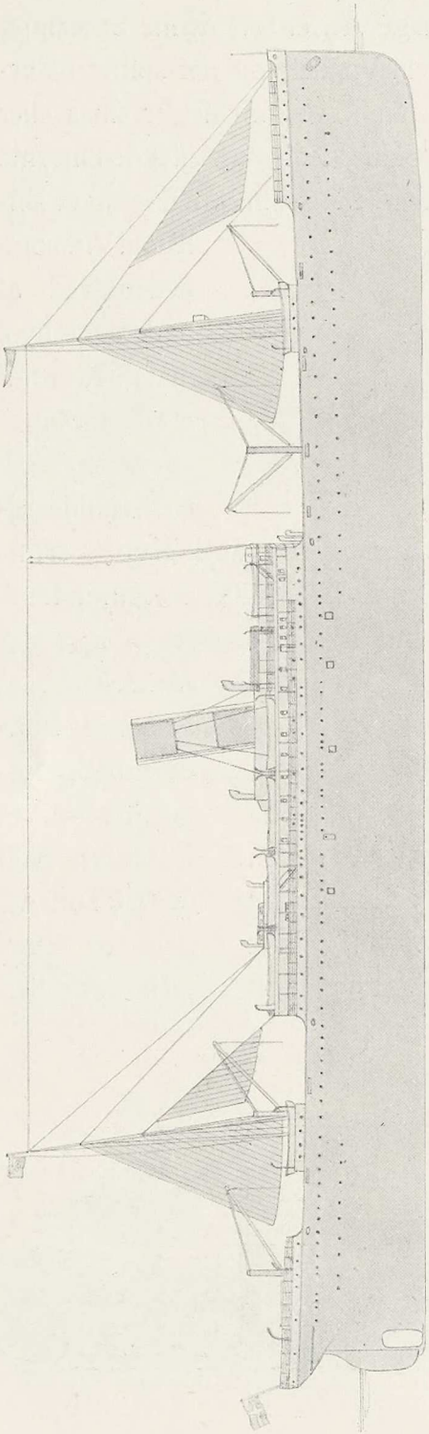
KONG HAAKON

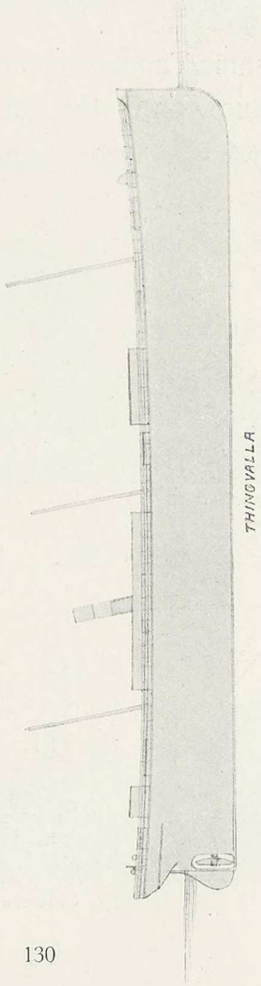


LEOPOLD II



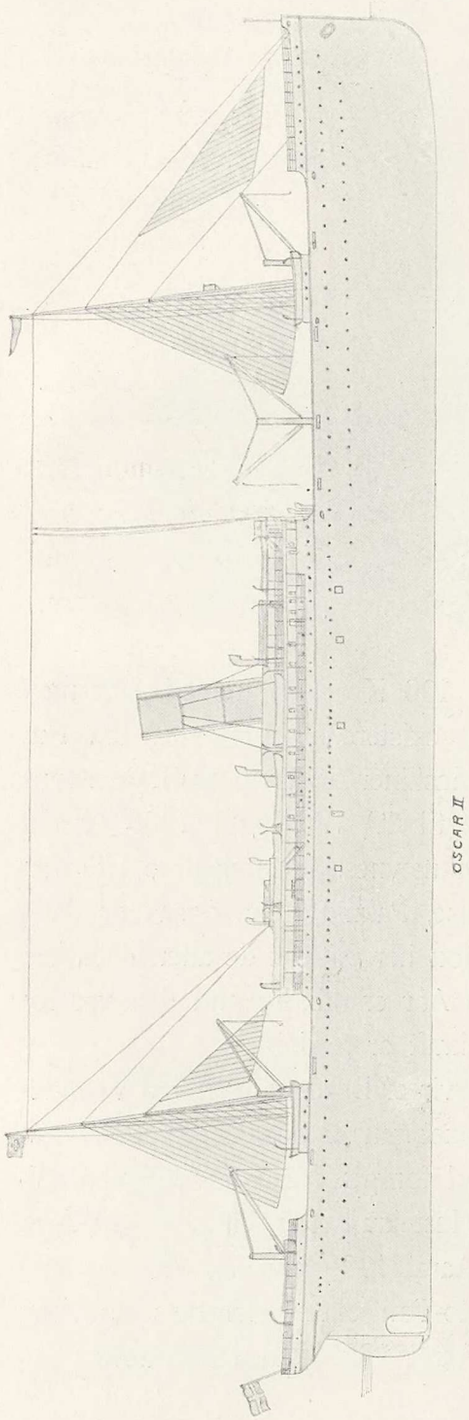
FLORIDA





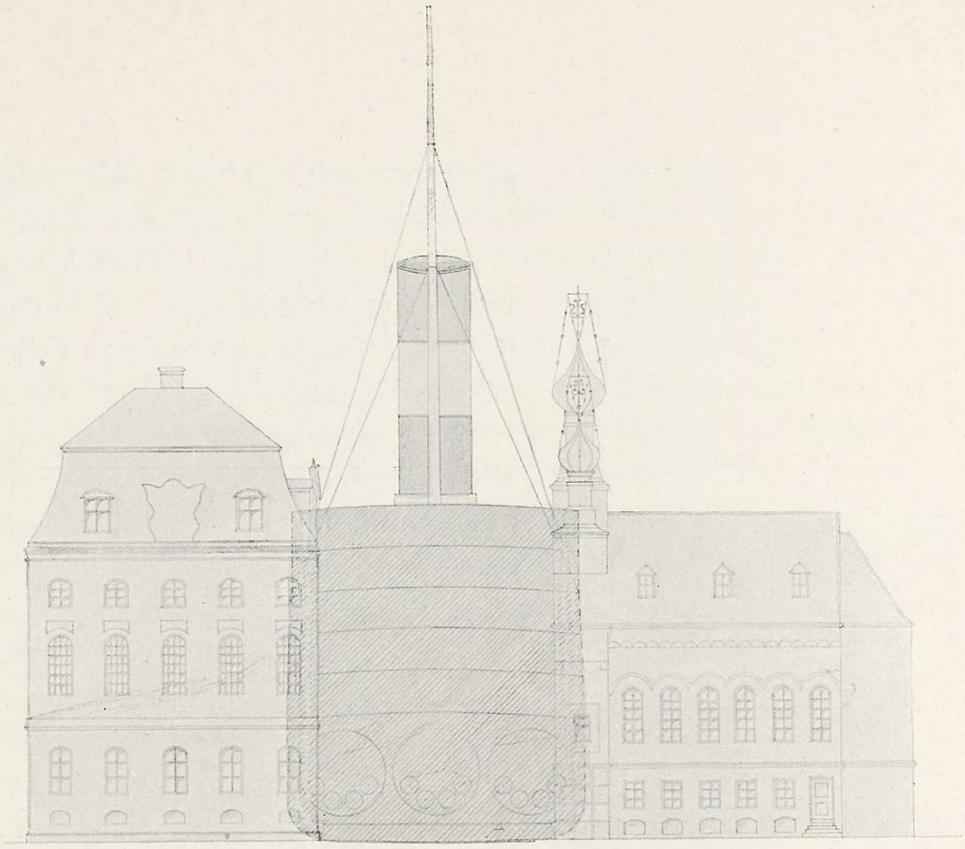
skabets S/s „Axelhuus“. Man vil ved en saadan Undersøgelse finde, at dette Skib maatte have tilbagelagt ialt c. 89,000,000 Kvartmil. Med andre Ord: skulde Selskabets Trafik være besørget af et Skib som „Axelhuus“ alene, maatte det have sejlet den nævnte Distance af 89,000,000 Kvartmil, eller et Stykke, der er en Del længere end Afstanden mellem Solen og Jorden. Hvis dette Skib havde været i Fart mellem Jorden og Maanen, vilde det nu have fuldført op imod 220 Rejser frem og tilbage. For at holde os helt til Jorden, kan vi ogsaa nævne, at Skibet skulde have sejlet omtrent 4190 Gange rundt om Jorden; og tænker vi os, at Skibet har en Fart, der er lig med samtlige Skibes Gennemsnitsfart, saa vilde det hertil bruge c. 1130 Aar, men saa skulde Skibet rigtignok ogsaa sejle uafbrudt Dag og Nat i al den Tid.

Den Mængde Kul, der i de forløbne Aar



ialt er forbrændt for at drive Skibene frem, er selvfølgelig ganske betydelig. Angivet i Tons beløber den sig til 5,294,000, og den vilde indtage et Rumfang af 238 Millioner Kubikfod. Man kan danne sig en Forestilling om Mængden af Kul, der er forbrændt, ved at tænke sig, at man havde kastet Asken af de forbrændte Kul over Bord i Sundet mellem Kjøbenhavn og Malmö. Hvis denne Aske var bleven liggende, vilde man have en fast Vej mellem Kjøbenhavn og Malmö paa c. 10' Bredde.

Med Hensyn til Bestræbelserne i teknisk Retning for at gøre Materiellet saa nyttevirkende som muligt, vil følgende Tal være ret talende. Hvis man udregner, hvor mange Pd. Kul der i det 1. Aar, i det 25. og i det sidste Aar



er brugt til at drive hver Ton af Skibene 100 Kvartmil fremad, faar man følgende Resultat: det første Aar, Selskabet existerede, brugtes c. 45,6 Pd., efter 25 Aars Forløb, i hvilke Compound Maskiner og Tregangs Expansions Maskiner blev indførte, var dette Tal dalet til 19,6 Pd., og i 1905 er det kommet ned til 17,3 Pd. Af andre Tal kan nævnes, at forskellige Udgifter Maskineriet vedrørende, saaledes til Smørelse, Pakning etc., ogsaa er dalet ganske betydeligt. Den væsentligste Reduktion her falder i de allersidste Aar, idet den samlede Udgift hertil i det sidste Aar er mindre, end den var for 15 Aar siden, uagtet den indicerede Hestekraft er fordoblet.

Endnu til Slutning kun følgende: naturligvis er Bekostningen ved Vedligeholdelsen og Driften af det store Materiel voxet ganske betydeligt, men Nyttevirkningen af Pengene er i tilsvarende Grad forøget. Medens Vedligeholdelsen af Maskinerierne om Aaret pr. indiceret Hestekraft efter Selskabets 25 Aars Bestaaen kostede 20,07 Kr., kostede den i Aaret 1905 kun 13,37 Kr., og medens Vedligeholdelsen af Skibene pr. Brutto-Ton efter Selskabets 25 Aars Bestaaen kostede 15,6 Kr., kostede den i Aaret 1905 kun 10,38 Kroner.

TABEL I

	1867	efter 25 Aar	1905
Skibenes Antal ved Aarets Slutning	22	104	115
Brutto-Tonnage svarende hertil	6,966	67,010	134,639
Gennemsnitlig Brutto-Tonnage pr. Skib	316,6	644,3	1170,8
Skibenes D. W. i Tons	—	66,446	141,920
Skibenes Cub. Capacity i Kubikfod	—	3,679,131	7,576,817
Medio Dybgaaende	9' 0½"	10' 9"	12' 1"

TABEL II

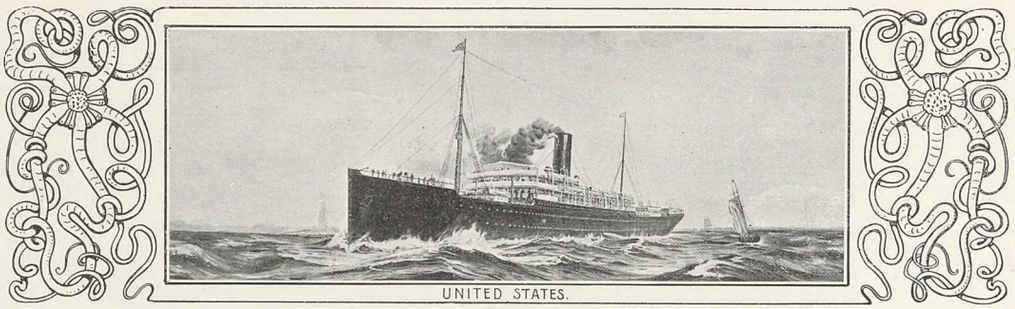
	1867	efter 25 Aar	1905
Indiceret Hestekraft	7,115	52,255	104,450
Gennemsnitlig indiceret Hestekraft pr. Skib	323,4	502,4	908,3
Kedeltryk, lavest—højest (i lbs. pr. □")	12—50	50—160	50—200
Største indicerede Hestekraft	650	1,600	8,500

TABEL III

	1867	efter 25 Aar	1905
Samlet Distance sejlet i Kvartmil	427,910	2,579,526	3,200,963
Gennemsnits-Distance sejlet i Kvartmil pr. Skib under Fart	19,451	25,540	29,916
Gennemsnitsfart pr. Time i Kvartmil	8,72	8,91	9,27
Forbrug af Kul ialt i Tons	30,843	163,825	322,498
Forbrug af Kul pr. 24 Timer under Fart i Tons	12,78	10,55	18,57
Forbrug af Kul pr. Brutto-Ton pr. Kvartmil i Pd.	0,46	0,20	0,17

TABEL IV

	1867	efter 25 Aar	1905
Den samlede aarlige Udgift vedrørende Maskinerne ialt i Kr.	757,782	3,952,648	6,295,946
Heraf Maskinpersonalets Gage og Lønninger	108,067	548,934	946,439
— Brændsel	543,362	2,655,827	4,470,132
— Andre Udgifter (Smørelse, Pakning etc.)	50,835	209,722	197,541
— Vedligeholdelse (Reparationer)	37,202	290,922	529,063
Skibenes Vedligeholdelse pr. Aar Kr.		1,048,600	1,396,840
Udgifter pr. I. H. K. til Smørelse, Pakning etc. —		4,01	1,89
Maskinernes Vedligeholdelse pr. I. H. K. —		5,57	5,07
Skibenes Vedligeholdelse pr. Brutto-Ton —		15,65	10,38



FORTEGNELSE OVER PORTRÆTERNE

Side

C. F. Tietgen, Geheimekonferensraad, Bestyrelsens Formand 1866 – 98 5-6
C. A. Broberg, Etatsraad, Medlem af Bestyrelsen 1866 – 86 7
J. L. Simonsen, Overretsprokurator, Medlem af Bestyrelsen 1866 – 86 7
C. A. Erichsen, Grosserer, Medlem af Bestyrelsen 1866—70 8
L. Poulsen, Vaterskout, Medlem af Bestyrelsen 1866 – 68 9
C. A. Garde, Admiral, Medlem af Bestyrelsen 1869 – 1902, Formand 1898 – 1902 ... 10
L. P. Holmblad, Etatsraad, Medlem af Bestyrelsen 1870 – 90 10
Carl Torp, Professor, Dr. juris, Medlem af Bestyrelsen siden 1886, Form. 1902 – 05. 11
H. Fritsche, Etatsraad, Medlem af Bestyrelsen 1886 – 97 11
Julius Holmblad, Generalkonsul, Medlem af Bestyrelsen 1891 – 94 13
Jacob Holmblad, Fabrikejer, Medlem af Bestyrelsen 1894 – 1904 15
Frantz Th. Adolph, Etatsraad, Medlem af Bestyrelsen 1897 – 1902 16
A. F. Lassen, Godsejer, Medlem af Bestyrelsen siden 1898 16
A. de Richelieu, Admiral, Medlem af Bestyrelsen siden 1901, Formand og administrerende Direktør siden 1905 17
Erik S. Henius, Konsul, Medlem af Bestyrelsen siden 1901 18
Is. Glückstadt, Geheimeetatsraad, Medlem af Bestyrelsen siden 1902 18
Jul. Larsen, Etatsraad, Medlem af Bestyrelsen siden 1902 19
J. C. Tuxen, Direktør ved Orlogsværftet, Medlem af Bestyrelsen siden 1905 19
Theo. Koch, Kaptajn, Skibsinspektør 1867 – 71, Rejseinspektør 1882 – 98, Kommitteret 1887 – 98 20
N. Josephsen, Justitsraad, Kommitteret 1880 – 88 20
C. P. A. Koch, Etatsraad, adm. Direktør 1866 – 92 (1866 – 72 kun for udenl. Afdeling). 21
H. P. Prior, adm. Direktør for indenlandsk Afdeling 1866 – 72 21
C. Normann, Kommandør, Direktør 1887 – 92, adm. Direktør 1892 – 96 22

Side

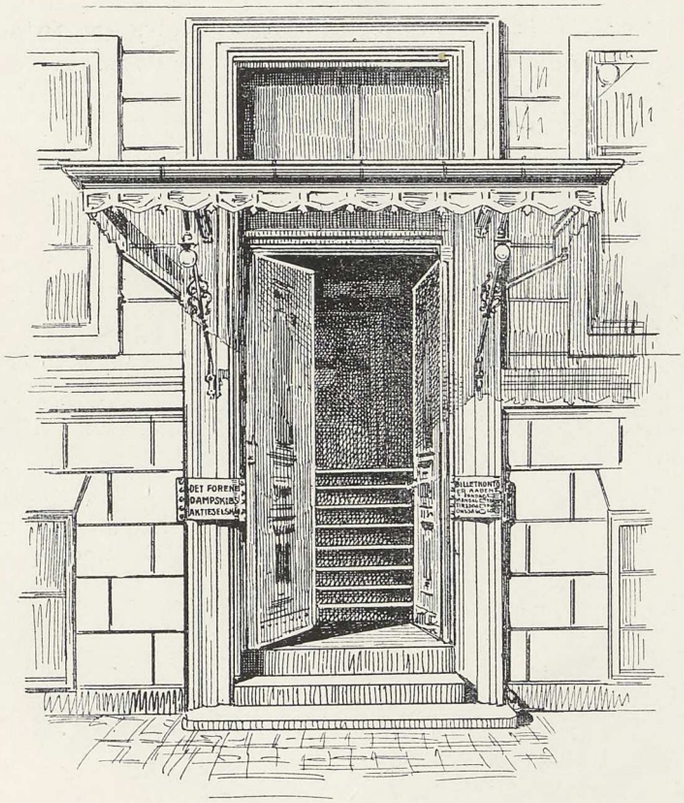
JACOB BRANDT, Konsul, adm. Direktør 1896–1905 23
V. T. HEIN, Kapt., Underdirektør 1898–1901 23
CHR. LARSEN, ansat i Selskabet 1883–1900, Underdirektør 1898–1900 24
CHR. KRONMAN, 2den Direktør siden 1901 24
JOHN LARSEN, Direktør siden 1903 (ansat i Selskabet 1888) 25
N. HØST, Premierløjtnant, teknisk Direktør siden 1905 25
ALFR. SØRENSEN, Sekretær 1887–1901 30
CHR. BAYER, Sekretær siden 1901, Revisor i udenlandsk Afdeling 1900–03, Prokurist siden 1903 (ansat i Selskabet 1883) 30
A. HØHNE, Prokurist siden 1903 (ansat i Selskabet 1893) 31
J. S. JESSEN, Sekretær, Kontorchef i udenl. Afdeling 1867–86 31
WM. GUNDEL, Kancelliraad, Kontorchef i udenl. Afdeling 1887–1902 (ansat i Selskabet 1867) 32
L. NØRREGAARD, Kontorchef i indenl. Afdel. 1869–1902 32
PAUL PETERSEN, Driftsinspektør for Jylland og Expeditør i Randers 1871–97 33
JENS PETERSEN, Skibsinspektør 1871–87 33
O. TIDEMAND, Skibsinspektør siden 1888 (ansat som Styrmand 1867, Fører 1875–88) 34
JOHS. A. PRIOR, Maskininspektør 1867–75 34
L. C. CASPERSEN, Maskininspektør 1875–1902 (ansat i Selskabet 1866) 35
FR. HALD, Bogholder 1867–97 35
O. F. DANIELSEN, Speditør i udenl. Afdeling 1867–97 36
R. USSING, Revisor i udenl. Afdeling 1870–85 36
CHARLES MØLLER, Kontorchef i Export-Afdelingen 1880–93 37
J. P. NIELSEN, Kontorchef i Export-Afdelingen siden 1893 (ansat i Selskabet 1880) ... 37
AXEL HANSEN, Revisor i indenl. Afdeling, ansat i Selskabet 1869–1900 43
CHR. LUND, Revisor i udenl. Afdeling 1885–99 (ansat i Selskabet som Skibsfører 1880) 44
H. HAAGENSEN, Revisor i indenl. Afdeling siden 1899 (ansat i Selskabet 1875) 45
V. AARBYE, Kasserer (ansat i Selskabet 1878) 45
ALFR. LARSEN, Bogholder siden 1900 (ansat i Selskabet 1876) 47
F. BECKER, Billetkasserer 1867–1902 46
P. HOLMBOE, Godsexpeditør i indenl. Afdeling siden 1867 47
P. CHRISTIANSEN, Kapt., Leder af islandsk Afdeling siden 1902, forinden Fører af S/S. „Laura“ siden 1881 (ansat som Styrmand 1873) 46
H. T. DUSEBERG, Konsul, Fuldmægtig (ansat i Selskabet siden 1875) 48
H. P. HANSEN, Kontorchef i indenl. Afdeling (ansat i Selskabet 1884) 48
M. JESPERSEN, Skibsinspektør siden 1903 (ansat som Styrmand 1875, Fører 1883–1903) 49
H. JENSEN, Expeditør i Esbjerg siden 1902 (ansat i Hovedkontoret siden 1868) 49
A. KNUDSEN, Selskabets Repræsentant i Manchester siden 1890 51
N. L. PETERSEN, Revisor i udenl. Afdeling siden 1903 (ansat i Selskabet 1893) 51
P. GRUBBE HANSEN, Expeditør i indenl. Afdeling siden 1902 (ansat i Selskabet 1888) 52
ARTHUR CHRISTENSEN, Kontorchef (ansat i Selskabet 1895) 52
A. DANIELSEN, Speditør i udenl. Afdeling siden 1905 (ansat i Selskabet 1887) 53

Side

GEORG NIELSEN, Billetkasserer siden 1902 (ansat i Selskabet 1887) 53
W. SKJØTT, Udrustningsinspektør (ansat i Selskabet som Fører 1898) 54
O. WESCHE, Indkøbschef (ansat i Selskabet 1905) 54
C. E. KIRKERUP, Translatør, Ejendomsinspektør (ansat i Selskabet 1884) 54
C. W. MØLLER, Kaptajn, Chef for Skandinavien-Amerika-Liniens Passagerafdeling (ansat i Selskabet 1898) 56
W. LASSEN, Superintendent i Hoboken siden 1904 (ansat i Selskabet som Styrmand 1895) 57
J. H. LEETHAM, Leder af teknisk Afdeling 1902–05 59
G. DE LA LAING, Maskininspektør siden 1904 (ansat i Selskabet som Maskinmester 1882) 59
O. TÜCHSEN, Skibskonstruktør (ansat i Selskabet 1883) 59
CHR. ANDERSEN, Skibskonstruktør (ansat i Selskabet 1900) 60
A. BRUSENDORFF, Inspektionsmester (ansat i Selskabet som Maskinmester 1875) 60
A. I. HALSE, Inspektionsmester (ansat i Selskabet som Maskinmester 1882) 60
B. A. AAGAARD, Inspektionsmester (ansat i Selskabet som Maskinmester 1898) 60
H. P. BIERING-PETERSEN, Leder af Forhyringen siden 1903, ansat som Styrmand 1898. 63
C. LYKKE, Overforvalter siden 1903, ansat 1882 63
J. V. PAASKE, Pramforvalter siden 1888 64
S. P. RASMUSSEN, Forvalter paa Kvæsthusbroen siden 1890 64
P. H. PETERSEN, Kaptajn 1867–1896 69
J. M. BALTZERSEN, Kaptajn 1867–1898 70
J. HARBOE, Kaptajn 1867–1899 71
H. JENSEN, Kaptajn 1867–1885 71
W. LANGBERG, Kaptajn 1867–1876 71
F. SCHIERBECK, Kaptajn 1867–1876 72
O. BROCK, Kaptajn 1870–1896 72
M. PETERSEN, Kaptajn 1868–1897 73
N. J. TOFTE, Kaptajn 1867–1902 72
P. MOLLERUP, Kaptajn 1871–1903 73
E. S. BRABRAND, Kaptajn 1867–1900 73
N. I. FABER, Kaptajn 1867–1877 75
W. ESKAMP, Maskinmester 1867–1884, Overmaskinmester 1884–1898 76
JOHN ORR, Maskinmester 1867–1891 76
CHR. J. ROHDE, Maskinmester 1867–1890 76
H. F. RAABYE, Maskinmester 1867–1889 77
F. C. WISMER, Maskinmester 1867–1901 77
L. F. ALSING, Maskinmester 1867–1900 77
J. M. JØRGENSEN, Maskinmester 1867–1903 78
V. BRANDT, Maskinmester siden 1867 78
A. P. KAAS, Maskinmester 1867–1889 78
F. V. G. FRIIS, Maskinmester 1868–1903 79
CHR. F. HARTENBERG, Maskinmester 1868–1888 79

Side

Kr. Rafn, Maskinmester siden 1868 79
I. V. Hempel, Kaptajn siden 1903 (ansat som Styrmand 1889) 80
A. Huusom, Maskinmester siden 1883 80
J. P. Holst, Kaptajn siden 1901 (ansat som Styrmand 1888) 81
Chr. Hansen, Maskinmester, ansat 1882 81
J. Chr. Wulff, Kaptajn siden 1901 (ansat som Styrmand 1887) 82
L. Anger, Maskinmester siden 1887 82
A. G. Thomsen, Kaptajn, ansat 1898 83
P. A. Busck, Maskinmester siden 1886 83



HERTZ'S BOGTRYKKERI · KJØBENHAVN