



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

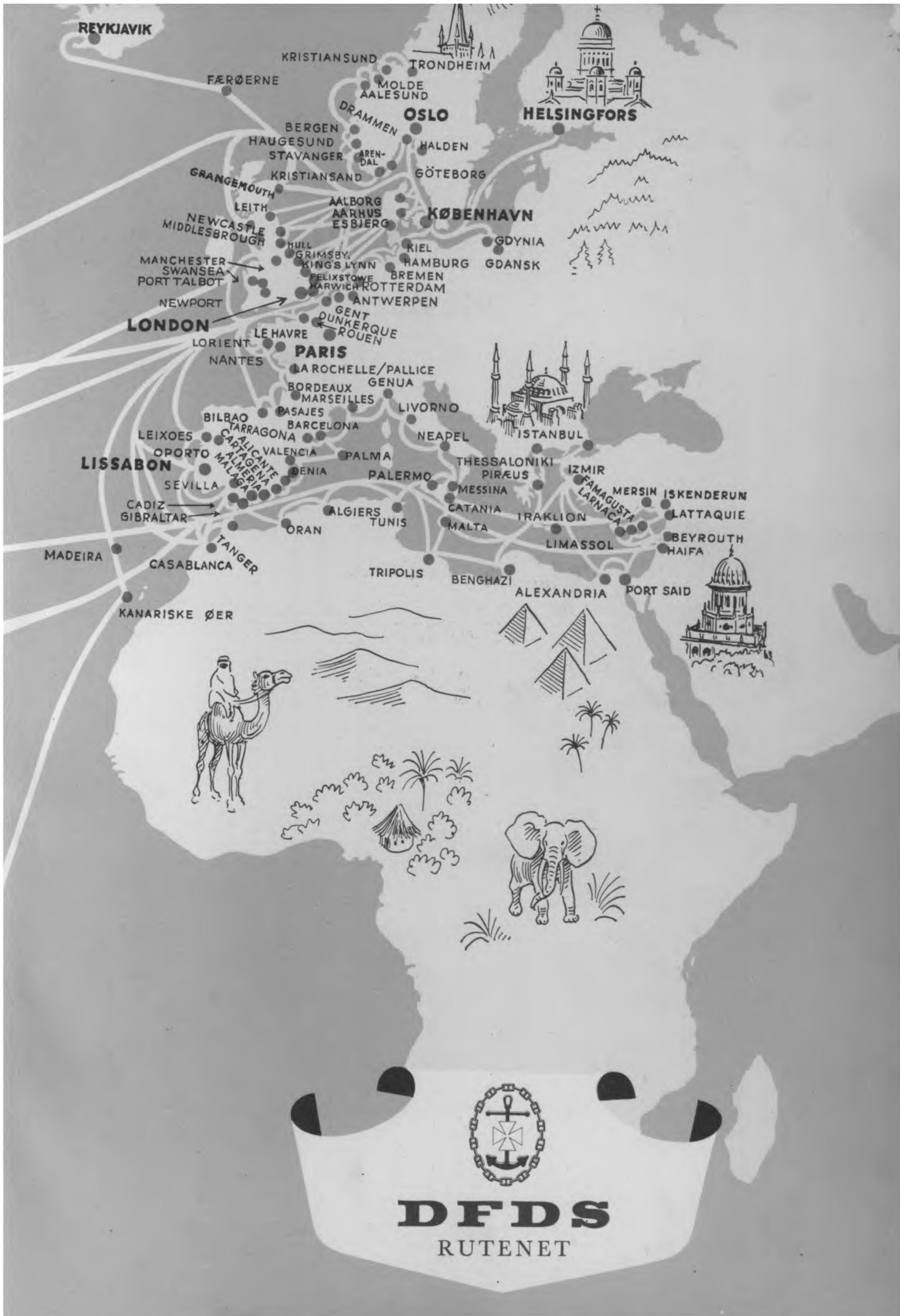
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



REYKJAVIK

KRISTIANSUND

TRONDHEIM

FÆRØERNE

MOLDE
AALESUND

HELSINGFORS

OSLO

BERGEN

HAUGESUND

STAVANGER

KRISTIANSAND

HALDEN

GÖTEBORG

GRANGEMOUTH

LEITH

NEWCASTLE

MIDDLESBROUGH

ARENDAL

AALBORG

AARHUS

ESBJERG

KØBENHAVN

GDYNIA

GDANSK

KIEL

HAMBURG

BREMEN

ROTTERDAM

ANTWERPEN

GENT

DUNKERQUE

ROUEN

MANCHESTER

SWANSEA

PORT TALBOT

NEWPORT

LONDON

LE HAVRE

LORIENT

NANTES

PARIS

LA ROCHELLE/PALLICE

BORDEAUX

MARSEILLES

CASAJES

BARCELONA

VALENCIA

GENOVA

GENUA

NEAPEL

PALMA

PALERMO

ALGIERS

TUNIS

ORAN

TRIPOLIS

BENGHAZI



ISTANBUL

THESSALONIKI

PIRÆUS

MESSINA

CATANIA

MALTA

IRAKLION

LIMASSOL

ALEXANDRIA

PORT SAID

IZMIR

FAMAGUSTA

LARNACA

MERSIN

ISKENDERUN

LATTAQUIE

BEYROUTH

HAIFA

LISSABON

LEIXOES

OPORTO

SEVILLA

CADIZ

GIBRALTAR

TANGER

CASABLANCA

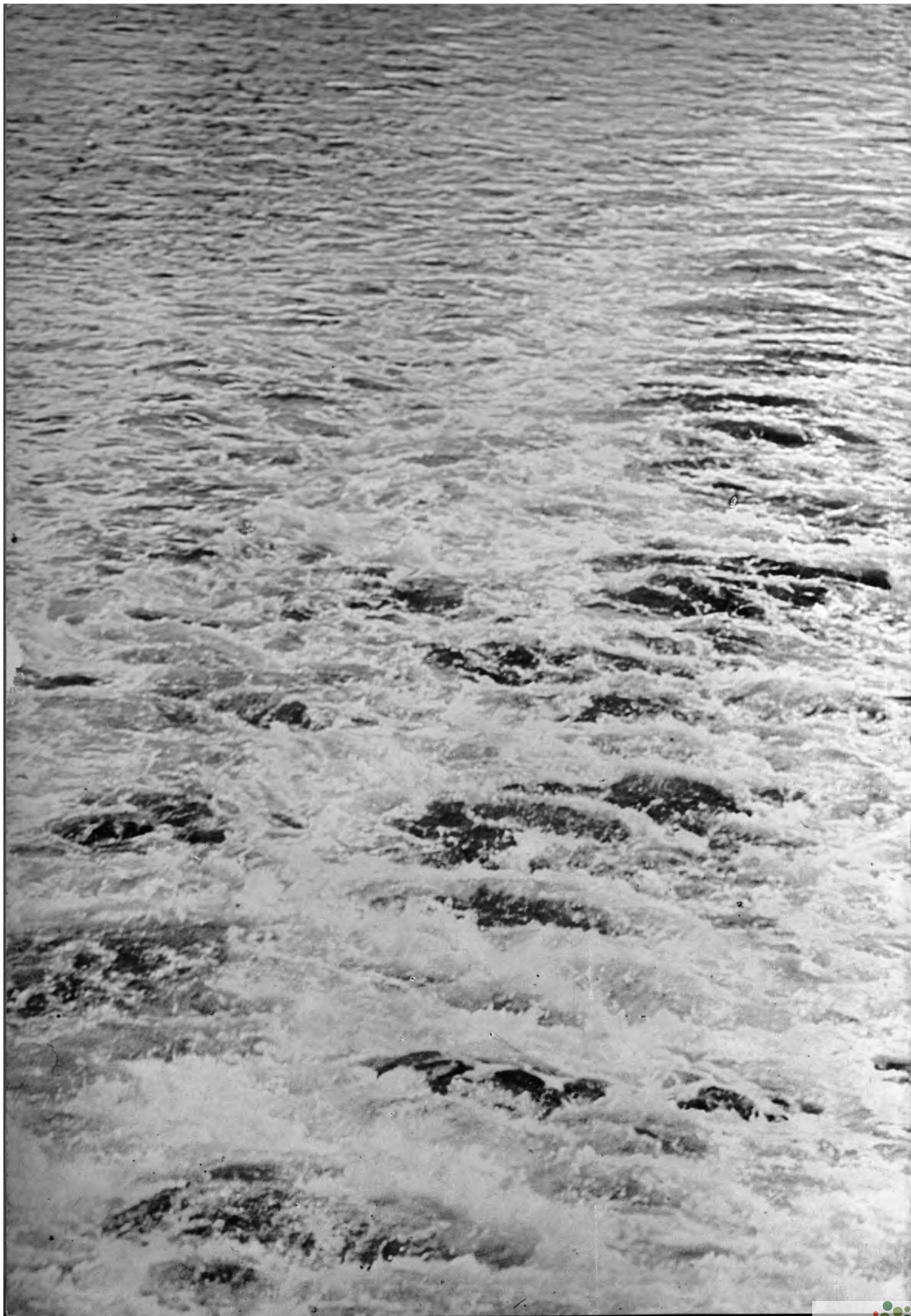
KANARISKE ØER

MADEIRA



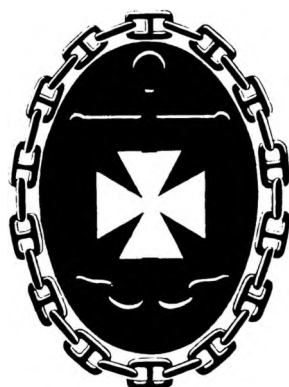
DFDS
RUTENET

Hundrede år på havene



Hundrede år på havene

Af Poul Graae



Det Forenede Dampskibs-Selskab

1866-1966

Indhold

	Side
Forord	7
DFDS i hundredåret	9
Flåden og ruterne 9–11. Selskabets organisation ude og hjemme 12–14.	
Da dampen fik magt	17
De første dampskibe i danske farvande 17–19. Erhvervslivets vilkår ændres 20–23.	
Foregangsmænd	25
Betydelige rederier opstår 25–31. Dansk eksport ved midten af forrige århundrede 32.	
Tietgen og hans indsats	35
DFDS' stiftere og stiftelse 40–44. Jyderne siger nej 45–46.	
Østersø og Øresund	55
Russiske muligheder 55–57. Sundet som trafikåre før banerne 58–59.	
Esbjerg får havn	63
Spredt Englandseksport samles 64–71. Rute til Vestengland 74.	
Fra Østersøen til Sortehavet	77
Kielkanalen åbnes 78. Lang omvej fra russisk til russisk havn 80–81.	
Den tids dampere	83
Fra træ til jern og stål 83–84. Belysning og opvarmning i skibene 84–86.	
Over Atlanterhavet	91
Frihavnen og DFDS' rute til New Orleans 94–98. Tietgen fratræder 99–101.	
Skandinavien–Amerika Linien oprettes	105
Thingvallaselskabet 105–108. Nye passagerskibe til fart på New York 108–110. Takstkrig på Atlanterhavet 112–116.	
Tvivlsomme ruter	119
Øresundsfarten på andre hænder 119–120. Skibe under russisk og fransk flag 123–127.	
År uden skånsel	135
Krigsudbruddet 1914. Indskrænkninger, restriktioner, u-bådskrig 135–148.	

	Side
Skuffede forventninger	153
Rutenettet genoprettes 154–155. Østersøen efter krigen 156–158.	
Fare fra landsiden	161
Dansk Søfartsselskab og aktiemajoritetens krav om reservefondsbeviser 161–170.	
USA lægger lavt loft over indvandringen	175
Flere rederier om færre passagerer 178. DFDS udbygger sin organisation i Polen 179.	
Nye Englandsbåde	181
Parkeston og Jylland 183. Vanskeligheder for eksportfarten 184–186.	
England opgiver frihandelen	189
Europæiske valutavanskeligheder 190–193. Nærmere engelsk–dansk samhandel 193–194.	
Passagerfarten på New York opgives	199
Langvarige forhandlinger med regeringen 204–212. De store skibe sælges 209–214.	
Fremgang igen	219
Rute til Canada 220. Politisk uro omkring Middelhavet 222–224.	
Forskellige fronter	227
Konkurrence på Ålborg ruten 227–228. Sejladsen på Island og Færøerne 234–236.	
Ny ubarmhjertig krig	243
31 af DFDS' skibe i allieret tjeneste 246–248. Tyske beslaglæggelser 249–251. Tysklands kapitulation 252–255.	
Hele flåden hurtigt i fart	259
Reservefondsbeviserne indfries 264. Forlis og brande 269–275.	
Dampen fortrænges	277
Nye og større skibe 277–282. Krig i Korea og uro ved Suez 281–282.	
Der gøres forskel	285
Flagdiskrimination 285–288. Fra Middelhavet til Det karaimiske Hav 288.	
Samling af aktier	291
Aktiemajoritet i konflikt med Selskabets ledelse 292–298.	
Ind i fremtiden	303
Flere nye skibe 306–307. Tidsbesparende lastemetoder 307–309.	
Navneregister	313
Personer 313. Skibe og firmaer 314.	
DFDS' flåde gennem de hundrede år	319

Forord

På disse sider er redegjort for de første 100 år af Det Forenede Dampskibs-Selskabs historie. En beretning om, hvorledes dette selskab påvirkedes af – og selv påvirkede – den økonomiske udvikling i vort land. En oversigt over, hvorledes Selskabets struktur og ledelse har forandret sig og formet sig gennem 100 år.

En sådan bog må fortrinsvis blive en bog om skibe og tal, om ruters oprettelse og nedlæggelse, om selskabspolitik og storpolitik, om de store sejre og de store dønninger. Men derved får beretningen også slagside. Menneskene bliver i baggrunden. Kun enkelte træder frem på scenen, så at projektøren kan rettes mod dem, så at deres indsats og betydning bliver belyst. Det kan vel ikke være anderledes. –

En bog som denne kan derfor ikke berette om de tusinder af medarbejdere, der gennem de 100 år, hver på deres plads på søen eller i land, passede deres dont eller satte livet ind. Godt sømandskab i farens stund og støt påpasselighed gennem hverdagens vagter. Initiativ og indsats – trofasthed i gerning gennem et langt liv i Selskabets tjeneste. Alt dette er ikke behandlet – og kan ikke behandles – i en bog som denne.

Men uden den personlige indsats, uden trofasthed mod virksomheden, uden de menneskelige egenskaber, som hele staben, der er og har været knyttet til virksomheden, har vist, havde der ikke i dag været et DFDS.

Og derfor skal de mange, som gennem de 100 år gjorde dagens gerning, også takkes og mindes i forordet til denne bog.



13. juli 1966



DFDS i hundredåret

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELKAB råder efter hundrede år i det danske samfunds tjeneste over en større mængde tonnage end på noget tidligere tidspunkt i dets historie: 63 skibe med 227.226 brutto register tons. Når bortses fra den danske tankflåde udgør denne tonnage omkring en sjettedel af den samlede danske handelsflåde.

Selskabets flåde besejler regelmæssigt fire verdensdele, toogtredive lande og mere end halvandet hundrede havne, heraf atten danske, tyve kontinental-europæiske Nordsø- og Atlanterhavshavne, niogtyve i Middelhavet inklusive Nordafrika, fjorten engelske, heri medregnet to skotske, ni norske, seks på USAs østkyst, ti ved den mexikanske golf, fem ved det karaibiske hav, syv sydamerikanske, tre havne på De kanariske Øer samt Funchal (Madeira), Kiel, Gdynia, Helsingfors, Reykjavik og, på Færøerne, Thorshavn, Klaksvig og Trangisvaag. Mange af disse havne anløbes hver dag, mange to eller tre gange om ugen, nogle en gang om ugen eller hver tiende dag, enkelte kun

hver fjortende dag. DFDS har gennem alle årene været et linjerederi, som kun lejlighedsvis har været engageret i trampfart. Alle ruterne på én nær udgår fra København eller andre danske havne, hvortil skibene efter hver rejse vender tilbage. Undtagelsen er en rute, som under navnet *Nordana Line* forbinder det vestlige Middelhav med landene ved det karaibiske hav og den mexikanske golf.

Af skibene er 15 passagerskibe med 55.943 brt, 48 med 171.943 brt er fragtskibe. Nogle af fragtskibene kan medtage tolv passagerer, nogle fire. Passagerskibene har alle plads til gods. De nyeste er det næsten 10.000 tons store England og det 6000 tons store Akershus. De har begge bildæk med plads til ca. 100 personbiler. Akershus kan overføre lastbiler.

Passagerskibene forbinder København med Århus, Aalborg, Frederikshavn, Oslo, Thorshavn, Reykjavik og Helsingfors, Esbjerg med Harwich (Parkeston Quay) og Newcastle on Tyne samt Frederikshavn med Oslo. På disse ruter befordredes i 1965 1 million mennesker og 45.800 biler. Af passagererne rejste godt halvdelen, 570.000, mellem danske havne, 210.000 på København–Oslo ruten, 90.000 mellem Esbjerg og Harwich og 17.000 mellem Esbjerg og Newcastle. 6000 biler befordredes på indlandsruterne, 16.000 mellem Frederikshavn og Oslo, 12.000 mellem Esbjerg og Harwich, 9000 mellem København og Oslo, 2500 mellem Esbjerg og Newcastle og 300 mellem København og Helsingfors.

Fragtskibene transporterede i 1965 2.352.000 tons gods, heraf mellem danske havne 410.000 tons, mellem danske og engelske havne 850.000 tons, mellem danske og norske 90.000 tons, fra og til det vestlige Middelhav og Levanten 202.000 tons, mellem danske og nordatlantiske havne 64.000 tons, mellem London og den mexikanske golf 140.000 tons, mellem Middelhavet og Golfen samt det karaibiske hav 52.000 tons, og mellem danske og belgiske havne 212.000 tons.

Udover de egentlige skibe ejer DFDS 4 bugserbåde og 40 dækkede pramme med en lastevne på 5000 t.

Godstransporterne fordeler sig på snart sagt alle forskellige slags varer. For udgående sejler skibene danske landbrugsprodukter til England og, omend i mindre stil og især som konserves, til Nordafrika, Mellemøsten og Sydamerika. Til Norge, England, Spanien, Portugal, Frankrig, Tyrkiet, Argentin



Mariner House i Pepys Street, hvor DFDS har sine Londonkontorer.

tina, Uruguay, Brasilien, Meksiko og Venezuela er der som regel maskiner og elektrisk udstyr at befordre, til USA, Frankrig og England ofte danske møbler; desuden til alle havne stykgods i varierende omfang. Når skibene vender tilbage, bringer de korn- og foderstoffer fra Nord- og Sydamerika, kaffe fra Brasilien, bomuld fra New Orleans og Ægypten, tobak fra USA, Ægypten, Tyrkiet og Grækenland, sydfrugter fra Middelhavslandene og Levanten, kork og vin fra Spanien og Portugal, bananer og tomater fra De kanariske Øer, madeira fra Madeira, biler og traktorer fra England foruden en næsten uoverskuelig mængde andre varer.

Blandt de forskellige former for aktivitet, som Det Forenede Dampskibs-Selskab udfolder, indtager transporten til England af det danske landbrugs eksportproduktion en fremskudt stilling. Med disse transporter er Selskabets eksportflåde på 14 skibe til stadighed beskæftiget. Den samlede danske landbrugseksport til England udgør ca. 650.000 tons årlig. Heraf forsendes 90 pct. med Selskabets eksportflåde.

Foruden sine egne skibe havde DFDS i 1965 en halv snes time-chartrede skibe i fart, således at i alt 73 skibe var til rådighed. Heraf gik 64 i udenrigsfart. I Atlanterhavstrafikken anvendtes 22 à 23 skibe, i Middelhavs- og Levantfarten 12 à 13.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har sit hovedsæde i en central del af København og umiddelbart ved havnen: på hjørnet af Sankt Annæ Plads og Kvæsthusgade. Her er administration, teknisk forvaltning og ekspedition af gods og passagerer samlet under ét tag. Fra kontorerne er der mod øst udsigt til Kvæsthusbroen, hvor Århus- og Aalborgbådene lægger til på ydersiden, mens på indersiden fragtskibe til andre danske havne laster og lossere. Ved den lange kaj, der fra Sankt Annæ Plads rækker mod nord helt ud til toldboden, og af hvilken Larsens Plads med Oslobådene udgør en del, ligger skib ved skib, som hører til ocean- eller passagerflåden, alle med DFDS' karakteristiske skorsten, der er sort med et rødt bånd omkring. Fra agtermasterne vajer Selskabets blå kontorflag med det hvide malteserkors. I Frihavnen, hvor Selskabet ejer Dampfærgevej 3, er der yderligere kaj- og pakhusplads til skibene i fjerntrafikken. Ved Sluseholmen i Sydhavnen og i Tuborg havn har DFDS pakhuse og ekspedition for specielle eksportvarer, bl. a. øl og stykgods.

Foruden i hovedbygningen har Det Forenede Dampskibs-Selskab billetkontor i en anden central del af København: på Axeltorv overfor Tivoli. Her har også Selskabet sit rejsebureau. I Århus er der billetsalg, godsekspedition og rejsebureau på Europaplads umiddelbart ved DFDS' kajplads, i Aalborg vil en tilsvarende terminal blive indrettet, og i Esbjerg er arbejdet med en ny kontorbygning med tilhørende passager- og bilterminal, som svarer til den stigende trafik, i gang. Videre har Selskabet egne kontorer i Odense og Frederikshavn samt ejer pakhuse i Esbjerg, Frederikshavn, Haderslev, Odense, Randers, Sønderborg, Vejle, Åbenrå og Århus.

I England har Det Forenede Dampskibs-Selskab oprettet et administrationskontor, der er registreret som *The United Steamship Co. Ltd. of Copenhagen*. Kontoret er beliggende i Londons City i Mariner House, Pepys Street. Herfra varetages især opgaver, som har forbindelse med godstransporterne mellem England og Danmark og med farten på USA. Som lokale agenter for Selskabet i London og Harwich virker *The United Shipping Co. Ltd.*, som er et datterselskab, om hvilket den engelske Ellerman's Wilson Line og DFDS er



Det største skib i DFDS' flåde: Passager- og bilskibet England.



*En af Selskabets nyeste
Middelhavsbåde: Ibiza.*

fælles. Dets kontorer er i Mariner House ved siden af DFDS' ekspedition. Endelig driver DFDS i London *The Danish Tourist Bureau Ltd.*, hvis aktiekapital, 10.000 pund sterling, ejes af Selskabet.

I Newcastle har DFDS bil- og passagerterminal ved kajen.

I Belgien varetages DFDS' interesser af *Agence Maritime Belgo-Danoise*, hvis aktiekapital, 400.000 belgiske francs, ejes af Selskabet. Kontoret ligger i Ankerrui 20 i Antwerpen. Ved kajen i denne by har DFDS sin egen plads til opmarch af gods. Et stort pakhuis er her under opførelse.

I Oslo ejer DFDS ejendommen *Karl Johansgaten 1*, hvor der er billetsalg og ekspedition. Desuden er der ved Selskabets kajplads i Oslo en stor terminal for passagerer, gods og biler.

På Ballindamm i Hamborg har DFDS et passagerbureau.

DFDS er nært forbundet med en række andre virksomheder, som har tilknytning til skibsfarten.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Værftet har en aktiekapital på 12 mill. kr., hvoraf DFDS ejer 11.718.000 kr.

Under værftet i Helsingør hører *Aarhus Flydedok og Maskinkompagni* med en aktiekapital på 2 mill. kr., og det mindre *Frederikssund Skibsværft*.

Frederikshavn Værft og Tørdok. Aktiekapitalen, der er på 2 mill. kr., ejes fuldt ud af DFDS.

Larsens Plads med datterselskaberne *De forenede Handels- og Oplagspladser* samt *Korntørrings- og Oplagsmagasinet*. Aktiekapitalen er i Larsens Plads 1 mill. kr., i De forenede Handels- og Oplagspladser 600.000 kr. og i Korntørrings- og Oplagsmagasinet ½ mill. kr. Aktierne ejes af DFDS.

På De forenede Handels- og Oplagspladser, som ligger i Strandgade på Christianshavn, har DFDS sit eget vaskeri. Korntørrings- og Oplagsmagasinet er nabo til Larsens Plads i Toldbodgade.

Hotel Codan, Sankt Annæ Plads. DFDS ejer aktiekapitalen, som er på 1 mill. kr. Bygningen, hvori hotellet har til huse, er under navnet *Matr. nr. 314 af Sct. Annæ Plads* registreret som et aktieselskab for sig. Dets kapital er ½ mill. kr. Også denne kapital ejes af DFDS.

I rederiet *Mols-Linien* ejer Det Forenede Dampskibs-Selskab godt to tredjedele af den 15 mill. kr. store aktiekapital. Mols-Linien har i forsommeren 1966 med bilfærgerne Mette Mols og Maren Mols optaget fart over Kattegat på

det sted, hvor afstanden mellem Sjælland og Jylland er kortest: mellem Sjællands Odde og Ebeltoft.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs flåde indsejlede i 1965 340 mill. kr., hvilket er 29 millioner mere end året før og den største bruttoindtægt i Selskabets historie. Også udgifterne satte hundredårsrekord: De steg, afskrivninger ikke medregnet, med godt 33 mill. kr. Af udgifterne var de 86 mill. kr. til hyre i skibene, 73 mill. kr. til lastning og losning, 39 mill. til reparationer, 22 mill. til agentprovision, 20 mill. kr. til skibenes brændsel, 16 mill. til leje af befragtede skibe og godt 11 mill. kr. til havne-, told- og skibsafgifter.

DFDS' egenkapital udgør lige ved 270 mill. kr., hvoraf 120 mill. kr. er aktiekapital, mens den lovmæssige og den ekstraordinære reservefondskonto tilsammen udgør 105 mill. kr. Hertil kommer en nybygningsreservefondskonto på godt 34 mill. kr. og en udbyttereguleringskonto på 9 mill. kr.

Der er i Det Forenede Dampskibs-Selskab ansat nær ved 3.500 mennesker. Heraf er godt 70 skibsførere, og 840 skibsofficerer af andre grader. Mandskabet tæller derudover 1700 søfolk. I Selskabets administration er godt 800 mennesker beskæftiget.

Selskabets pensionskasse ejer en obligationsbeholdning på ca. 100 mill. kr.

Betydningen af en virksomhed som Det Forenede Dampskibs-Selskab kan måles med flere slags alen. De mange former for arbejdsindsats og andre ydelser, der skal honoreres, og som for Selskabet er udgifter, bliver indtægt for andre. Den, der forsøger at finde ud af, hvor vidt disse indtægter forgrener sig, vil opdage, at der her er tale om et regnestykke, som det er umuligt at nå til ende med. Dog, vigtigere end sidevirkningerne, og afgørende for bedømmelsen af hvad Selskabet yder, er opfyldelsen af dets formål: Transporterne. Den værdiforøgelse, der skabes ved at gods flyttes hen, hvor der er brug for det, råmaterialer til fabrikkerne, foderstoffer til landbruget, færdigvarer til forbrugerne og mennesker til de steder, hvor deres nærværelse er påkrævet – heller ikke de merværdier, som på denne måde opstår, lader sig gøre op. Men man kan danne sig en forestilling om dem, hvis man tænker sig, at de opgaver, som Det Forenede Dampskibs-Selskab gennem hundrede år har påtaget sig og stadig påtager sig, ikke var blevet løst. Vort land ville da i dag have været et andet end det er.



Da dampen fik magt

I FORÅRET 1819 sås det første dampskib i danske farvande. Det hed Caledonia, målte 140 bruttoregister tons (70 kommercelæster), havde en maskinkraft på 28 heste og gjorde en fart på 6–8 knob. Skibet dreves frem ved skovlhjul. Det gjorde alle den tids dampere. Først da svenskeren John Ericsson i 1836 havde opfundet sin skrue, fortrængte denne lidt efter lidt hjulene. Enkelte hjuldampere befærder endnu floder og indsøer; på svejtsiske og italienske søer ses adskillige, og på Silkeborg-søerne sejler stadig Hjejlen.

Caledonia kom til Danmark fra England, hvor grosserer L. N. Hvidt sammen med nogle få andre danske, som var interesserede i rederivirksomhed, havde købt den. Søndag den 30. maj gjorde den en lyst- og præsentationstur i Øresund. En avisnotits havde forinden meddelt, at billetter til denne tur kunne købes “hos portneren i gården nr. 2 på Kongens Nytorv”. Prisen for deltagelse var fire rigsdaler pro persona. “Et særligt værelse”, hed det i notitsen, var “indrettet til damernes bekvemmelighed”, og passagererne kunne blive “forfrisket” ombord med mad og drikke, “dog mod ekstra betaling”.

Efter denne begyndelse indsattes Caledonia i regelmæssig fart mellem København og Kiel. Da var der gået tolv år, siden amerikaneren Robert Fulton på Hudson-floden ved New York først af alle havde vist verden en damper, som opfyldte de krav, der måtte stilles til en sådan, hvis den skulle finde praktisk anvendelse. Fulton's skib hed Clermont.

Dampen revolutionerede skibsfarten. Den gjorde det direkte ved som drivkraft at afløse vind og sejl, hvorved transporter ad søvejen både blev hurtigere og langt lettere lod sig gennemføre planmæssigt. Men den gjorde det desuden – og det er ikke mindre betydningsfuldt – ved helt at ændre de vilkår, hvorunder industriel og kommerciel foretagsomhed udfoldede sig i land. Dampen gjorde på utallige områder stordrift fordelagtig og lagde grunden til en produktions- og forbrugsforøgelse af hidtil ukendt omfang. Virksomheder oprettedes i byerne, hvor arbejdskraften var, og arbejdskraft søgte til byerne, fordi det nu var dér, arbejdet var. Byernes vækst skabte forsyningsproblemer og betød en ændret, langt mere specialiseret arbejdsdeling mellem land og by. Samtidig var industrialiseringens fremskriden betinget af arbejdsdeling landene imellem. Råvarer skulle hentes i store mængder og langt borte fra, ofte fra oversøiske lande og kolonier, og når bearbejdningen var tilendebragt, skulle færdigvarerne fordeles til store, mere og mere internationale markeder. Begge former for arbejdsdeling stillede krav til transportvæsenet, som dette ikke havde kunnet løse uden den effektivitet, dampen gav først skibsfarten, senere også jernbanerne. På den anden side betød dampskibene, at industrien kunne tage opgaver op, som den havde været nødt til at lade ligge, hvis kun den selv men ikke skibe havde kunnet drives med damp.

England var forrest i udviklingen. Dels var dampmaskinens opfinder, James Watt, skotte, dels rummede den britiske jord en overflod af det brændsel, der behøvedes, kul. Men det engelske spring ind i den mekaniserede fremtid førte til det engelske landbrugs forfald. Det lønnede sig bedre for Storbritannien at fremelske industrien og med eksport af dennes frembringelser at betale for indførte levnedsmidler til de tæt befolkede og tæt liggende byer. Helt fra dengang tegner sig da et lærerigt mønster: Den samme damp, som affolkede det engelske landbrug, gjorde det for Danmark muligt at blive eksportør i stor stil af landbrugsvarer til England – og for Det Forenede Dampskibs-Selskab med sine ruter over Nordsøen at bære denne eksport frem.

I nutiden har andre kraftkilder i vid udstrækning taget dampens plads både til lands og på søen. DFDS har intet dampskib bygget siden 1931. Det hed Alexandra. Nu er dieselmotoren trumf. Selskabet anvendte den første gang i California, som søsattes i 1913. Men dampen har sin plads i Det Forenede Dampskibs-Selskabs navn og kræver at blive erindret som den kraft, der satte ikke blot maskiner og skibe, men den moderne tid igang.

I mere end fem år var Caledonia den eneste damper under dansk flag.

Den næste, som hed Prindsesse Wilhelmine, sattes i 1825 i fart mellem København og Lübeck. Reder var skibsfører Christensen, en broder til politikeren Balthasar Christensen. Samme år kom endnu en damper, Dania, til Danmark. Hvilke farter, den først gennemførte, er ikke helt klart, men fra 1827 sejlede Dania mellem København og Jylland, senere som postdamper mellem Kalundborg og Århus. Ruten København-Århus betjentes fra 1827 af en damper, der bar navnet Jylland, og staten satte i 1828 postdamperen Mercurius i fart over Storebælt.

L.N.Hvidt, som i 1819 havde bragt den første damper til Danmark, tog senere et nyt betydningsfuldt initiativ ved at give et dansk værft, Jacob Holms på Christianshavn, bestilling på en damper, den første der byggedes i Danmark. Den døbttes Frederik den Siette og afløste i 1830 Caledonia på ruten København-Kiel. Periodelvis sejlede Frederik den Siette mellem danske havne, som ved midten af 1830erne desuden betjentes af Dania og en damper, der hed Løven. Denne sejlede fortrinsvis mellem København og øerne. I 1835 oprettede Det Stettin-Kjøbenhavnske Dampskibsselskab med Dronning Marie en rute København-Stettin, og endnu en damper, Prinds Carl, begyndte fart fra København til Norge og Sverige.

Konkurrencen mellem de forskellige rederier og ruter var i begyndelsen ringe. Mellem danske havne var der så at sige ingen.

Dette forhold ændrede sig i 1842, da i Aalborg to dampere, Iris og Harlequin, udbødes til salg og købtes af en kreds af aalborgensiske borgere, der forinden havde stiftet *Dampskibsinteressentskabet i Aalborg*. Med sine to skibe åbnede dette rederi en ugentlig sommerfart Aalborg-Århus-København, og denne fart fik, særlig på grund af Iris' egnethed til formålet, en bemærkelsesværdig succes. En damper, som var hjemmehørende i hertugdømmerne, Kö-

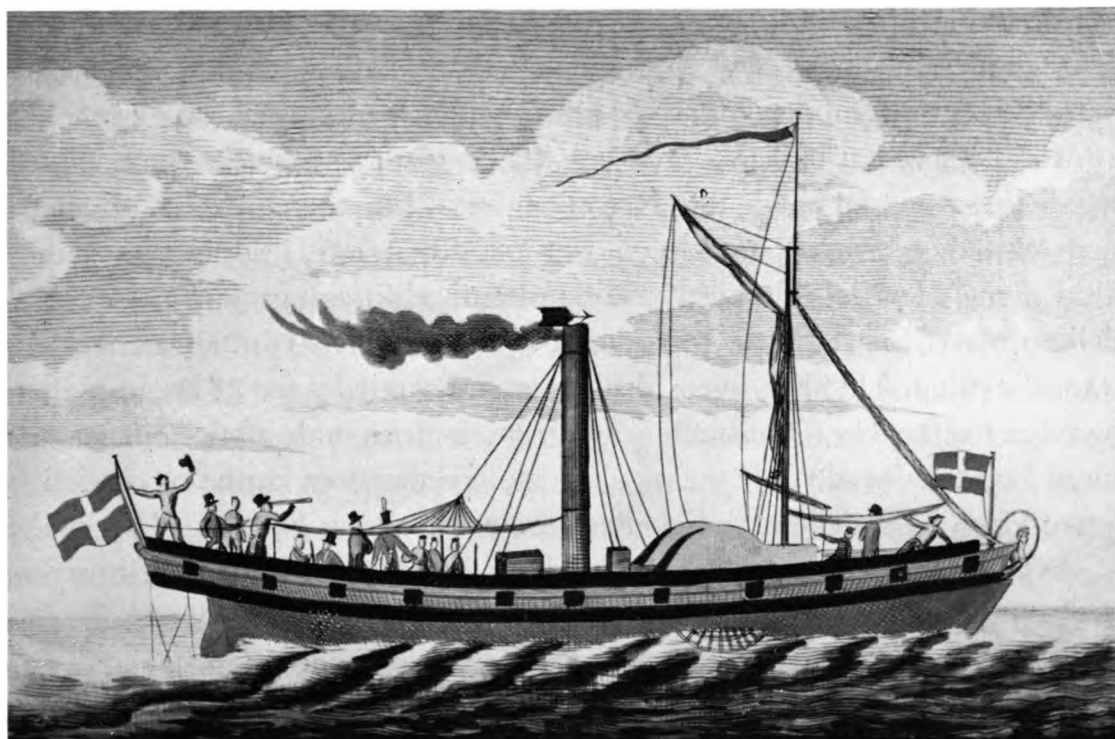
nigin Caroline Amalie, lod sig af denne succes friste til at gå i rutefart mellem Århus og København. Følgen blev en priskrig, der bragte passagertaksten ned til tre rigsdaler. Iris stod sig, og Königin Caroline Amalie forlagde sin aktivitet til ruten København–Flensborg. Til gengæld nødtes Frederik den Siette året efter til at fortrække fra København–Kiel-ruten til fordel for en damper fra Altona: Christian der Achte. Rederen i Altona, C.H. Donner, sejlede ikke alene samme ugedag som konkurrenten, men på samme klokkeslæt. Frederik den Siette sattes derfor ind på en ny rute København–Travemünde. Endnu en dansk Østersø-rute føjedes i 1845 til. Den gik mellem København og Rostock og besejledes af damperne Laaland og Sjælland, af hvilke den første var nyerhvervet, mens den anden var den, der før havde heddet Harlequin.

En begivenhedsrig tid? Det er vist for meget at besvare dette spørgsmål med et ja. Sammenlignet med hvad der skete andre steder, og især i den engelsktalende verden, kan de to årtier, da den danske handelsflåde fik sin første tilgang af dampskibe, ikke i økonomisk henseende kaldes begivenhedsrige. Tiden havde mere karakter af stagnation end af det modsatte. De kgl. octrojerede handelsmonopoler med deres Kina- og Ostindien-farere var ude af sagaen – vi havde med toldforordningen af 1797 lagt an til et afgørende spring ind i frihandelens periode – og de gamle lav med deres særrettigheder og restriktioner var ikke egnede til at fremme nogen ny orden. Hvad lavene øvede af indflydelse var nærmest negativt. Hertil kom mismod over tabet af vor orlogsflåde og freden i Kiel i 1814. Endelig var der virkningerne af statsbankerotten i 1813. De gav erhvervslivet et præg af depression, som forstærkedes, fordi det varede et kvart århundrede, før den danske valuta nåede parikurs og dermed den anerkendte soliditet, som gjorde optagelse af udenlandske kreditter i større stil gennemførlig.

Alligevel skete der noget. Skibsrederne var ikke alene om at vise foretagelse. I 1829 oprettedes Polyteknisk Lærestanstalt. En lille halv snes år senere stiftedes Industriforeningen, og ved Det Kgl. danske Landhusholdningsselskabs indsats fik Danmark i 1837 sin første landboskole, Frisendal i Jylland.

Mens tidligere centralstyret ensidigt havde favoriseret hovedstaden, førte nu frihedskravene, der angik såvel politiske som erhvervsmæssige anliggender,

DA DAMPEN FIK MAGT



Den første damper i danske farvande: Caledonia.



Ejendommen i Bredgade, hvor DFDS først havde sin administration.

til spredning af initiativ og foretagsomhed. På stænderforsamlingerne, der første gang samledes i 1835 i Roskilde og Viborg, fik hver egn sine talsmænd, og under det altsammen mærkedes den gavnlige virkning af skolelovene fra 1814: Vi var ved at blive et oplyst folk. Et langt større udsnit af ungdommen havde lært noget og havde forudsætninger for at lære mere. Men at bringe de mangeartede interesser, nedarvede eller lokalt bestemte, i samklang var ikke altid nemt. Her løste de nystiftede handelsstandsforeninger en meget betydelig opgave. Snart havde hver dansk by af nogen betydning sin handelsstandsforening, i hvilken byens driftige mænd samledes for at lægge planer, og vel at mærke ikke for at træffe konkurrencebegrænsende aftaler, men tværtimod for at nedbryde sådanne og åbne muligheder, som kunne blive til alles gavn. Hos de officielle myndigheder kunne det endnu knibe med forståelse af, hvad frihed og konkurrence betød for handel og skibsfart. Grosserer-Societetet blev i 1845 spurgt af Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet, om det mentes ønskeligt, at den indenrigs fart forbeholdtes danske skibe, og i 1848 spurgte Kommercekollegiet, om rutefart mellem danske havne burde gøres betinget af bevilling. I begge tilfælde svarede Grosserer-Societetet nej.

Havnenes uddybning og forbedring hører til handelsstandsforeningernes væsentligste indsatser. Hvor påkrævet uddybning var fremgår af et par eksempler: En damper, Fiona, måtte under sine farter til Fyn opgive at anløbe Odense, fordi havnekommissionen dér forlangte, at den skulle trækkes op gennem kanalen af heste. Det befrygtedes, at den ellers ville skabe en sådan uro i bundforholdene, at kanalen ville blive ufarbar for andre. Lidt anderledes, men med tilsvarende resultat, forholdt det sig, da Iris i 1856 skulle til Randers. Den kom ikke afsted. Kaptajnen afslog at føre den, fordi han anså det for udelukket, at skibet kunne vende i fjorden. Selv i København kunne det være vanskeligt for damperne at komme til den bedst egnede plads. De måtte en tid lang ikke gå til kaj ved de centrale bydele på grund af "ildfaren"!

I 1847 kom jernbanen, den første i landet, fra København til Roskilde. Efter som banen forlængedes og nåede Korsør, gjorde den sammen med dampskibene sit til, at landsdelene rykkede nærmere hinanden. Trafiknettets udbygning, enten talen var om søveje eller skinner, betød større markeder og mere rationel produktion. Dansk landbrug trængte til modernisering og hæmmedes længe af kapitalmangel, men med de første kreditforeningers op-

rettelse i henhold til en lov af 1850 overvandt gradvis denne vanskelighed. Voksende indskud i sparekasserne vidnede samtidig om befolkningens tillid til pengevæsenet og fremtiden. Konjunkturerne var fra sidst i 1830erne og fremefter særdeles gode, men vort bankvæsen vedblev en tid lang at være mangelfuldt. Nationalbanken var en seddelbank, og vel skulle den “ved udlån og diskontering” lette “produktion, handel og omsætning”, men dens første pligt, understregedes det i oktroyen, var “at befæste et sikkert pengevæsen i landet”. Opgaven som forretningsbank gjorde den derfor mindst muligt ud af. Hvis der så havde været andre, mere dristige banker; men det var der ikke. Der var kun tilløb til sådanne: Fyens Disconto Kasse trådte i virksomhed i 1846, og yderligere 14 diskonto- og lånebanker opstod i løbet af den næste halve snes år i provinsen og København; men de var kun i meget beskedent omfang parate til at finansiere en foretagsomhed, der som sikkerhed for lån helst ville stille endnu ikke realiserede muligheder. Som et eksempel på disse kassers begrænsede kræfter kan nævnes, at den i 1854 oprettede Kjøbenhavns private Laanebank havde en aktiekapital på 20.000 rigsbankdaler – selv med den tids penge et meget beskedent beløb.

Under disse omstændigheder støttede det ekspanderende og initiativrige erhvervsliv sig hovedsagelig til de i København eksisterende bankierhuse, hvoriblandt Hambro og D. B. Adler. Disses indsats var i mange år betydningsfuld, men de havde ingen tilgang af midler fra en bred folkelig opsparing og var som regel afhængige af den kredit, de kunne opnå i Hamborg. Med en finansiell krise, som i slutningen af 1850erne opstod i Hamborg, brød endda denne mulighed sammen. Men just på dette tidspunkt, i 1857, indtraf i Danmark tre begivenheder, som både afsluttede en epoke og indledte en ny: Øresundstolden afskaffedes, en ny næringslov, som gav erhvervsfriheden den ret, den ifølge grundloven skulle have, vedtoges, og *Privatbanken i Kjøbenhavn* oprettedes med en aktiekapital på 2 mill. rigsbankdaler (4 mill. kr.). Som direktør for banken antoges en kun 28-årig ung mand, der var født i Odense, og som havde uddannet sig i Manchester: CARL FREDERIK TIETGEN.



Foregangsmænd

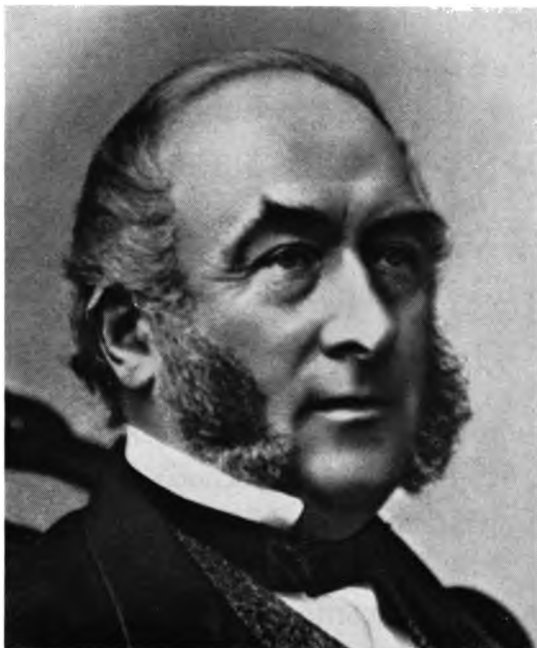
BLANDT de mænd, som omkring midten af det 19. århundrede førte dampskibsfarten frem i Danmark, var HANS PETER PRIOR og CORNELIUS PETER AUGUST KOCH i forreste række. De endte begge deres gerning som direktører i Det Forenede Dampskibs-Selskab.

H. P. Prior var fra Nakskov, født i 1813. Da han endnu knap nok var fyldt 14 år, kom han, hvis fader var skomager, i handelslære hos købmand Abraham Wulff i Stege. Senere var han en række år hos C. Hage & Søn i samme by, og i denne periode søgte han sin meget store kundskabstørst stillet. Han tog undervisning i engelsk og tysk og var en ivrig læser af historisk litteratur. Han understøttede sin moder og sin broder Carl og kan ikke på sin kommissløn have samlet sig nogen kapital; men i 1839 blev han gift med Regine Malling, som var enke efter en tredje Stege-købmand. Hun rådede over 12–13.000 rdl., og med dette beløb etablerede H. P. Prior sig som korn- og tømmerhandler, stadig i Stege. Han kom i venskabelig forbindelse med sin kones svoger,

kammerråd P. Malling, og hendes broder, kammerråd H. P. Schmith, der var ejere af henholdsvis Steenbymølle i Sydsjælland og Landsledgaard på Møn. De blev ham ved forskellige lejligheder værdifulde støtter. Hans egen iver og arbejdskraft var helt ekstraordinær og hans forretningsmæssige dygtighed, omend han nu og da udviste en dristighed, som nærmede sig det risikable, meget betydelig. Priors virksomhed fik i løbet af nogle år et omfang, der gjorde det naturligt for ham at flytte den til hovedstaden, og i 1847 drog han med sin familie til København med damperen Königin Caroline Amalie. Hans anvendelse af dette hurtige befordringsmiddel viste, at han ingen frygt nærrede for dampskibe, hvad mange på det tidspunkt endnu gjorde; men ellers var der indtil da intet, der pegede i retning af, at han skulle blive en af dansk dampskibsfarts pionerer.

I København havde Prior uheld, og uheldet ændrede hans bane. Han havde indkøbt store lagre, men just som han begyndte under de nye forhold faldt priserne på korn- og foderstoffer meget brat, for nogle sorters vedkommende til næsten en tredjedel af, hvad de havde været. Kornet solgtes med et tab, som han gjorde op til 44.000 rdl. på et år. Hertil kom, at nogle købmænd i provinsen, som Prior havde tilgodehavender hos, ramtes af det samme prisfald, hvorved betydelige tilgodehavender blev uerholdelige. Endelig påvirkede treårskrigen udbrud hans forretning ugunstigt, og han stod, efter at have fået en ordning med sine kreditorer, på bar bund. Så fulgte heldet ham igen: Et skotsk firma, Neill Heerup & Co. i Leith, som Prior tidligere havde haft forretningsforbindelse med, og som havde en rederi- og dampskibsafdeling, så sin fart fra Skotland til Hamborg afbrudt, fordi Elben som følge af krigen blokeredes. Neill Heerup & Co. ønskede derfor at sætte sine skibe ind på Lübeck via København og overdrog i den anledning sin repræsentation i Danmark til Prior. Den danske regering manglede transportskibe til sine tropper, og ved Priors mellemkomst lejede den nogle dampere hos Neill Heerup & Co. Lejemålet, som gengav Prior en vis finansiel bevægelsesfrihed, fornyedes i 1849. Andre skotske skibe anløb ved den tid København. Et af dem førtes af kaptajn Robert Cook, som sammen med sin svoger, Th. Barclay, drev rederivirksomhed. Disse to henledte Priors opmærksomhed på, at englænderne var begyndt at interessere sig for de muligheder, som en udvidet dampskibsfart i de indenrigske danske farvande bød på. Danske rederier kunne komme for sent, hvis ikke de var vågne. Kun 16 dampere sejlede den-

FOREGANGSMÆND



H. P. PRIOR



C. P. A. KOCH

gang under dansk flag. Deres samlede tonnage løb ikke op til mere end 3018 nettoregistertons. Følgen blev, at Prior i 1850 købte damperen Zephyr, som var bygget hos Caird & Co. i Greenock og i alle henseender svarede til tidens krav. Året efter føjede han hertil Flora, der var fra samme værft, målte 69 nettoregistertons, havde en maskinkraft på 70 heste og sejlede med en fart af 10 knob. Snart købte han yderligere en svensk bygget damper Waldemar. En kreds af patrioter havde købt dette skib for en udgift, der i alt beløb sig til 45.000 rdl., og overladt det til den danske regering, så længe treårskrigen varede. Efter krigen stilledes Waldemar til auktion, og Prior købte det på et aktieselskabs vegne for 12.000 rdl.

Med disse tre dampskibe, der alle var hjuldampere, blev H. P. Prior skibsreder i, efter den tids forhold, stor stil. Samtidig købte han for 50.000 rdl. en ejendom i den nuværende Bredgade, som dengang hed Norgesgade. Her indrettede han såvel sit kontor som sin bopæl. Det er den ejendom, der nu er Bredgade nr. 33. Dengang var det nr. 190. Selve dampskibsekspeditionen indrettedes i det gamle Søkvæsthus i Kvæsthusgade, og de tre skibe, som snart blev til flere, lagde til ved Kvæsthusbroen. Tre skibe var, hvad der var plads til, men tre andre havde ret til at bruge det samme bolværk. Undertiden lå

skibene i lag. Vanskeligere endnu var dog forholdene for et antal dampere, deriblandt et par tyske samt regeringens postskibe, som var henvist til at lægge til ved toldboden. Endelig var der blandt de nitten dampere, som i 1850–51 til stadighed anløb København, adskillige, som slet ikke kunne komme til kaj, men måtte landsætte og modtage passagerer i små både. Et tidligere forbud, hvorefter det ikke var tilladt for dampere at gå inden for bommene med fyr under kedlerne, var dog på det tidspunkt ophævet.

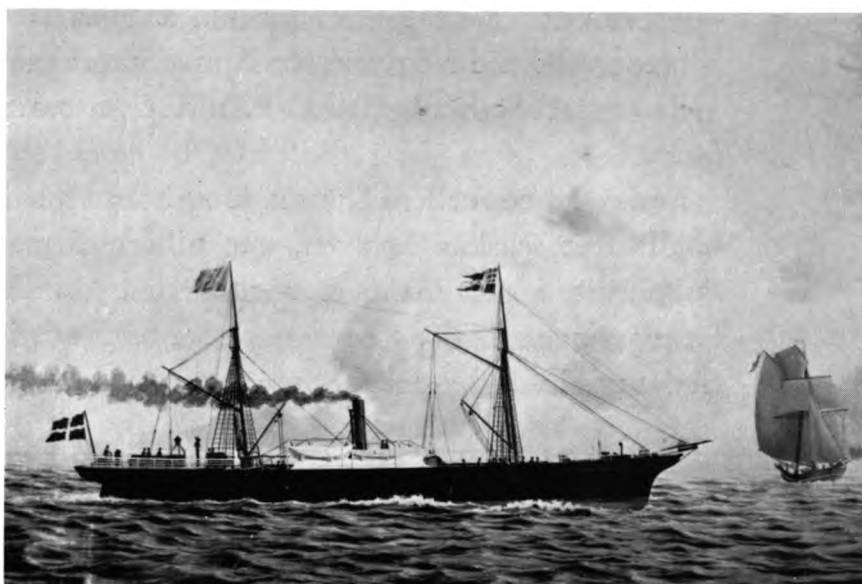
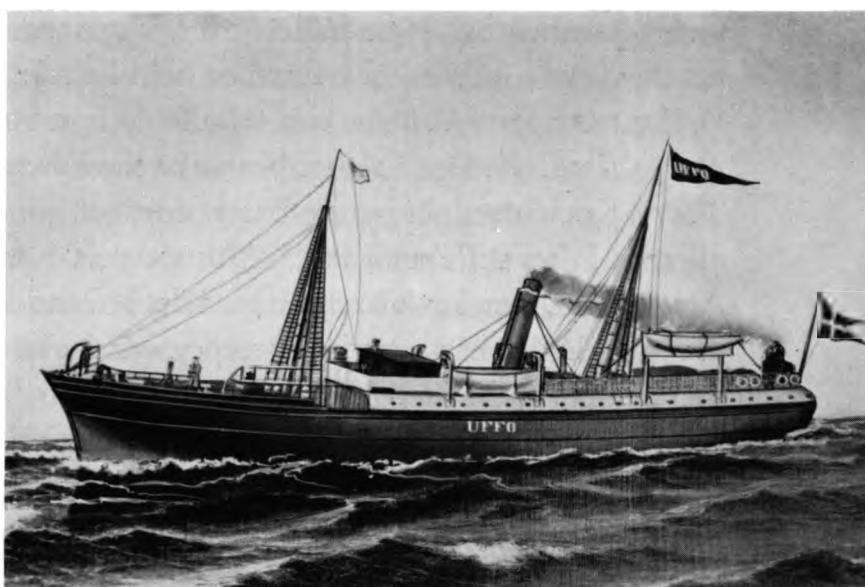
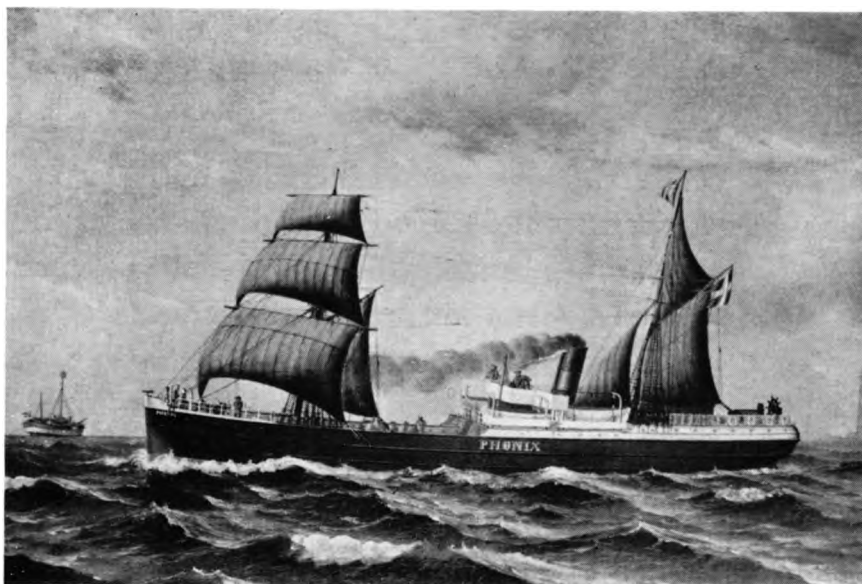
C. P. A. Koch har en særlig pionérfjer i sin hat, for så vidt som han menes at være den første, der bragte en skruedamper til Danmark. Den anskaffedes i 1856 og gik i fart mellem København og Kiel. Navnet var Rhoda.

Forinden havde Koch adskillige erfaringer med dampskibe. Han var slesviger, født 1816 i Husum, hvorfra han som 16-årig kom til København. Først havde han ansættelse på forskellige handelskontorer, men snart kom han til Chr. Broberg & Søn, hvis senere indehaver, C. A. Broberg, var blandt Det Forenede Dampskibs-Selskabs stiftere. Koch forlod Broberg for at blive selvstændig, og i 1845, før han var fyldt trediv, blev han speditør for damperen Caroline Amalie, den hvormed Prior to år senere rejste fra Stege til København, samt for Laaland og Sjælland. Han oprettede et kontor i Flensborg, hvor han kom i forbindelse med Sir Morten Peto, som forestod anlæggelse af en jernbane fra Tønning til Flensborg. Sir Morten havde den tanke, at banen tværs over Slesvig kunne blive et for skibsfarten fordelagtigt bindeled mellem Nordsøen og Østersøen, ikke så meget for den kortere afstands skyld som fordi der da ingen Øresundstold ville være at betale. Med denne tanke som basis stiftede den engelske jernbaneentreprenør *The North of Europe Steam Navigation Company*, og for dettes Østersø-fart blev Kochs Flensborg-kontor generalagent. Omtrent samtidig satte rederiet *James Henderson & Son* i Glasgow dampskibe i fart fra København via Fyn til Flensborg. Også for dette rederi blev Koch agent. Han har selv sagt, at han lærte meget begge steder: Af *The North of Europe* hvordan dampskibsfart ikke skal drives, af *James Henderson & Son* hvordan den skal. Af denne bemærkning forstås det, at Sir Morten ikke havde succes med sit rederi. Sandt at sige gik det fallit. Måske havde han bedre forstand på skinner, måske havde han ikke forudset, at Øresundstolden så hurtigt ville falde bort og fjerne forudsætningen for hans idé. I hvert fald kunne Koch nu knytte sig nær til *James Henderson*, og

*Tre dampere, som fra Priors
og Kochs rederier overgik til
DFDS' første flåde.*

*Den nederste, hvis navn
ikke kan læses på skibssiden,
er Arcturus.*

Alle tre var skruedampere.



sammen med dennes søn startede han sit eget rederi, under navnet *Koch & Henderson*. Dette rederi satte Rhoda, skruedamperen, i fart i 1856, og snart efter Vesper og Diana. De to sidstnævnte gik fra Korsør, som nu havde jernbaneforbindelse til og fra København, via Flensborg til Kiel. Et fjerde skib, Hesperus, sattes ind mellem København og Kiel, fordi Rhoda ikke alene kunne overkomme trafikken på denne rute. Endelig erhvervede Koch & Henderson en damper, som hed Princess, men der var vanskeligheder med dens kedel, og den blev afhændet igen. Køberen var den italienske frihedshelt Garibaldi.

Koch & Hendersons fremgang var fra begyndelsen markant, men nogle af rederiets dampere sejlede under engelsk flag, og det var Kochs ærgerrighed, at de vigtigste forbindelseslinjer mellem Nordsøen og Østersøen skulle være under Dannebrog. Han søgte forbindelse med kredse i København, som havde samme interesse, og sammen med EDV. J. HVIDT, vaterskout POULSEN, D. HALBERSTADT, V. BENZON o. fl. stiftede han i 1856 *Det Almindelige Danske Dampskibsselskab*. Dette rederi begyndte med damperne L. N. Hvidt, Odin og Thor. Koch drev begge rederier side om side. Det Almindelige optog allerede i dets stiftelsesår fart på Antwerpen. Koch havde egentlig tænkt sig Amsterdam, men konkurrencen med det hollandske Stoomboot Maatschappij var ham dér for hård. Ved Antwerpen var der en anden ulempe, som gjorde, at de fleste skibe undgik den. Holland, som beherskede Scheldes udløb, havde nemlig siden 1830, da Belgien skilte sig ud som selvstændig nation, afkrævet alle skibe, som passerede Scheldemundingen, en afgift. Denne afgift gav Holland i begyndelsen af 1860erne afkald på, og Antwerpens havn fik fuld fordel af de tyske floder og de stærkt fremadskridende industriområder, som floderne satte den belgiske havn i forbindelse med. Da afgiften forsvandt – ligesom den danske Øresundstold mod erstatning – fik de rederier, som allerede var kendte og velsete i Antwerpen, et forspring.

På endnu et område viste C. P. A. Koch et banebrydende initiativ: Islandsfarten.

Forbindelsen mellem Danmark og Island havde i en årrække været opretholdt af et sejskib, Søløven, som tilhørte firmaet Fried. E. Petersen. Dette skib forliste i 1857 under Snefjældsjøklen. C. P. A. Koch fremhævede da over for regeringen, hvilke fordele der efter hans mening ville være ved at gå over til dampskibsdrift, og skønt der endnu herskede megen skepsis over for damp-

skibene, især hvor det gjaldt farterne over de store have, lod regeringen sig overbevise. Den lånte ham endda penge til i 1858 at leje et to år tidligere bygget engelsk skib, som hed Victor Emanuel, året efter endda til at købe det. Damperen omdøbtes efter at være kommet under dansk flag til Arcturus. Under dette navn gik den i en halv snes år 5, 6 eller 7 gange årligt i regeringens fart mellem København og Island.

En tredje af dansk dampskibsfarts foregangsmænd hed PAUL PETERSEN og var fra Randers. Han var styrmandsuddannet, og kan han måske ikke nævnes helt på samme linje som H. P. Prior og C. P. A. Koch, der var lidt ældre end han, kommer han dog tæt efter dem. Han drev rederi sammen med sin broder Peter Tobias Petersen.

I 1840erne gjorde Paul Petersen tjeneste på dampere, der sejlede mellem København og Kiel. Da en af disse skulle til eftersyn i Glasgow, fulgte han med, og i Glasgow så han de dengang helt nye skruedampere, der gik mellem Glasgow og Liverpool. I 1849 startede han sit eget rederi med en sejlpacketbåd, der sejlede mellem Randers og København. Denne sejlads viste sig så indbringende, at den dels foranledigede Koch & Henderson til at sætte en konkurrerende damper ind på samme rute, dels satte Paul Petersen i stand til selv at købe en damper. Den var engelsk og hed Pavo, men da den kom her til landet, omdøbtes den til Randers. Det bemærkelsesværdige ved den var, at den havde skrue. Koch & Hendersons skruedamper Rhoda havde da kort forinden vist sig i København, men under engelsk flag. Randers var den første skruedamper under dansk flag. Senere lod Paul Petersen en damper Ydun bygge i Dundee. Hvis det har ærgret ham lidt, at Koch satte en damper ind på Randers–København, må det til gengæld have været ham en tilfredsstillelse, at Ydun fik lov til med sin dampkraft at løbe gennem Odense Kanal helt op til Odense havn. Fiona, som, fordi den havde skovlhjul, skulle trækkes af heste gennem denne kanal, tilhørte nemlig Koch & Henderson.

I 1861, da kong Frederik VII var i Silkeborg og gjorde en tur med Hjejlen, førte Paul Petersen dette skib, som netop var indsat på Silkeborgsøerne.

H. P. Priors aktivitet som reder tog sigte på at udbygge et indenrigsk dansk rutenet, mens C. P. A. Koch havde udenrigsfarten til og fra samt via Danmark for øje. Prior havde en ret hård konkurrence at udstå med Paul Peter-

sen og enkelte étskibsrederier; men for landets økonomiske udvikling i de år var det af stor betydning, at hans og Kochs ruter supplerede hinanden mere end de konkurrerede.

Begges flåder udvidedes i løbet af 1850erne og i begyndelsen af 60erne. Prior forøgede i 1852 sin med Cimbria, der byggedes i Skotland, i 1856 med Zampa og i 1858 med Dania. Nybygningerne anspændte hans likviditet til bristepunktet. Cimbria forliste i 1858, og da Prior havde underforsikret, var han ikke i stand til at klare udbetalingerne på yderligere to skibe, som han havde under bygning. Han nødsagedes til at afhænde dem til de skotske bygmestre, før de var færdige. Der tillægges fra den lejlighed hans konkurrent i Randers, Paul Petersen, denne udtalelse: "Nu skal Prior plukkes, så der ikke bliver en knap tilbage i hans bukser!" Prior stod dog den vanskelige situation igennem. Foruden mellem de danske landsdele drev han fart mellem Danmark og Norge, og da handelen mellem disse to lande blev mere og mere omfattende, fik han her gode indtægter. Han overvandt tabet af Cimbria og forøgede sin flåde med fire skruedampere: Fylla, Ørnen, Saxo og Uffø. At han midt i alt dette arrangerede udflugtsture fra København til Møns Klint, er et vidnesbyrd om hans aktivitets alsidighed.

C. P. A. Koch havde uheld af en lidt anden art.

Den danske landbrugseksport bestod dengang næsten udelukkende af kreaturer. De eksporteredes i to etaper: Først sendtes de til de græsrigge slesvigske marskegne, hvor de fededes op, og når de havde fået det huld, som betingede en god pris, videreeksporteredes de til udlandet. Selv de kreaturer, der skulle til England – og det var langt de fleste af dem – gik via Slesvig og Holsten, oftest med Hamborg som udskibningshavn. Efter treårskrigen var der en stemning for at undgå Hamborg, og på initiativ af justitsråd, dr. phil. CHR. MARINUS POULSEN – en idérig dansker som en tid var lærer ved Rødning Højskole og i årene 1846–48 fabriksinspektør for hertugdømmerne – etableredes en dampskibsroute til England, som udgik fra Hjerting, Husum og Tønning. Den blev en hovedrute for dansk kreatureksport, men da hertugdømmerne med krigen i 1864 unddroges den danske krone, blev det dels besværligt at sende dansk kvæg til græsning i marskegnene, dels tilskyndede de nationale følelser, som rådede i Danmark, til at søge mere direkte veje til de engelske kreaturmarkeder.

FOREGANGSMÆND

Koch var blandt de ivrigste for oprettelse af eksportruter uden omvej mellem Danmark og England; men han havde, ligesom Prior, under indflydelse af de gode konjunkturer, som han ønskede at udnytte, anspændt sin økonomi. Han bestilte fire dampere hos Andrew Leslie & Co., Gateshead ved Newcastle, men magtede ikke selv den finansielle side af sagen. Med engelske forbindelsers støtte stiftede han derfor et nyt rederi, som fik navnet *The Anglo-Danish Steam-Navigation Company*. Dette rederi skulle overtage de fire skibe. En betalingsstandsning i Londons City i maj 1866 og en af denne betalingsstandsning følgende almindelig krise førte imidlertid til, at Kochs engelske finansmænd trak sig tilbage, og dér stod så Koch med fire dampere, som snart ville være færdige, men som han ikke kunne betale. Heldigvis var der kredse i Danmark, som forstod betydningen af Kochs initiativ, og som nødigt så, at disse skibe skulle komme under fremmed flag. Spørgsmålet var, om den nødvendige kapital kunne rejses her i landet.

I den kritiske situation droges Privatbankens direktør, Carl Frederik Tietgen, som i trafikmidlernes udvikling så en afgørende betingelse for fremtidens velstand, ind i forhandlingerne. Han havde hurtigt en konstruktiv plan rede. Inden årets udgang var denne plan virkeliggjort og blevet til *Det Forenede Dampskibs-Selskab*.



Tietgen og hans indsats

VANSKELIGHEDER er kun til for at overvindes –

Brug og misbrug har slidt så meget på disse ord, at de i dag synes banale. De fleste har endda glemt, hvem der oprindelig udtalte dem. Det gjorde C.F. TIETGEN. Dengang var der intet banalt ved dem. Virkningen af dem følte så meget stærkere, som ordene ikke var led i et forberedt og gennemtænkt foredrag, men faldt spontant under en debat, hvor andre havde talt med forsigtighedens stemme. Det var Tietgens sind og vilje, der her kom til udtryk. Ved mange lejligheder, også denne, ansporede han vel andre til handling, men ordene vidnede først og fremmest om den tillid, grænsende til selvbevidsthed, han nærrede til sig selv. Ville ikke andre, så ville og kunne han. Det var hans natur og evne at overvinde vanskeligheder.

Han var fornyer og organisator. Endnu mere end hundrede år efter, at han begyndte sin manddoms gerning, anerkendes hans skabende kraft som mangfoldigere end nogen andens, der har gjort sig gældende inden for dansk erhvervsliv.

C.F. Tietgen var søn af snedkermester Johan Frederik Tietgen i Odense, en foretagsom og agtet mand, som i 1837 var med til at arrangere den første udstilling af fynske håndværks- og industriarbejder. Hans moder Barbara Christine, født Wolf, var beslægtet med den grundtvigianske lægprædikant Peter Larsen Skræppenborg og var pietistisk påvirket af denne. I 1839 overtog faderen stillingen som vært i Odense Klub, hvor byens bedste borgerskab kom, og hvor den fynske adel var medlemmer. Når det ofte fortælles, at C.F. Tietgen kom af små kår, er dette vel rigtigt, for så vidt som håndværksfolks kår dengang sædvanligvis var små. Men der var ikke tale om materielle savn i hjemmet, og slet ikke af sådanne som et barn føler. Alligevel rammes hans drengesind af en stor smerte: Hans moder døde, da han kun var tolv år gammel. "Jeg troede aldrig," skriver han i sine erindringer, "at jeg kunne blive glad mere".

Efter sin konfirmation kom han i lære hos manufakturhandler Chr. Jürgensen, den største i Odense. Endnu mens han gik i Odense Realskole, havde han lejlighedsvis hjulpet hos Jürgensen, og nu blev det hans pligt som yngste dreng "dagligt at feje butikken, støve af, gøre lamper i stand, dekorere vinduet og om vinteren optø det, for at folk kunne se, hvad der var i det. Hverken butikken eller soveværelset var nogensinde opvarmet..." Om aftenen sad han oppe og ventede, til hans principal kom fra klubben. Han skulle hjælpe med at klæde ham af, "da han selv var temmelig korpulent til at kunne gøre det". Snart fik han dog toldforretningerne betroet, "og deres besørgelse var en overordentlig god lære, især fordi toldloven af 1839 havde mange og yderst komplicerede positioner". Tidligere havde det været reglen, at kun en mindre del af varerne fortoldedes, hovedparten smugledes ind! "Husene," fortæller Tietgen, "var indrettede til at forstikke varerne. Dørene til køkken og pigekammer gik ligesom panelerne i kontorerne med lodder, og der var store underjordiske rum, hvori det egentlige lager fandtes." Med den nye toldlov havde dette forhold ændret sig; nu fortoldede ordentlige handlende, som de skulle. Det var derfor en vigtig opgave, der var betroet Tietgen i hans læretid.

I forretningen med dens lagre og kontor var bogholder Colding den, af hvem Tietgen lærte mest. Colding havde oplevet meget, rejst meget, talte fransk og tysk og var en dygtig bogholder og korrespondent. Af ham lærte Tietgen sprog, dog ikke engelsk, som han dels lærte sig selv, dels fik undervisning i hos andre. Colding besad evnen "til at docere handelsvidenskab"

og var desuden klog på mennesker. Mange af hans mundheld glemte Tietgen aldrig: “Der er navnlig et, som jeg har skrevet mig bag øret og fulgt: Omgås aldrig andre end dem, af hvem du kan lære noget.”

Tietgen fik brev som udlært handelsbetjent, som det dengang hed, et år før han egentlig skulle have haft det efter sin lærekontrakt. Han søgte straks efter til England for videre uddannelse, og direktør Lorentz Bierfreund, Fyens Disconto Kasse, formidlede en ansættelse for ham i det dansk ejede firma Hald & Rahr i Manchester.

Manchester, hvortil Tietgen ankom i februar 1849, var manufakturhandlernes Mekka. Der traf han, foruden englændere, tyskere, grækere, svejtsere og italienere, der ligesom han selv var kommet for at uddanne sig. Især imponeredes han af “de fremragende tyske kommisser”, af hvilke de fleste var udgåede fra tyske handelsgymnasier og havde kundskaber, som kom Tietgen til nytte. Han anvendte “for ikke at stå tilbage for dem” megen fritid til at skaffe sig øget viden. I de allerede nævnte erindringer, som udgaves efter hans død, og hvorfra de ovenstående citater er hentet, fortæller han:

“Da jeg kom til Manchester, var korntolden lige afskaffet. I Manchester drejede alle samtaler sig om nationaløkonomi og om de videre skridt til gennemførelse af frihandelen, og jeg begyndte at studere nationaløkonomi for ikke at være helt uvidende om det, der interesserede alle. Endelig blev jeg nødt til at lære noget latin, fordi englænderne i enhver større offentlig tale citerede klassikerne på latin... Manchester besad allerede et overordentlig udviklet bankvæsen. Bank of England havde en filial i byen, desuden var der to aktiebanker og flere store privatbanker... Det kontor, hvori jeg arbejdede, havde tilhørt Robert Peels fader, det lå lige over for familien Gladstones kontor, og det var det værste hundehul, hvori man kunne opholde sig. Men det havde for mig den fordel at ligge ved siden af Heywood's Bank. Jeg blev derfor ikke sjældent sendt ind i banken... Det, jeg så, gjorde et mægtigt indtryk på mig – jeg var straks blevet abonnent på *Bankers Magazine* – og allerede i 1849 skrev jeg hjem til *Fædrelandet* så vidt jeg erindrer flere artikler om det engelske bankvæsen, særlig om checksystemet.”

Tietgen havde bopæl i Manchester til 1854. Siden sommeren 1850 havde han været Hald & Rahr's rejsende i Skandinavien, hvorfor han jævnligt besøgte København, i 1853 var han det meste af året i Danmark. I 1855 nedsatte

han sig under firmanavnet *C.F. Tietgen & Co.* som grosserer i København. Samme år giftede han sig med sin ungdoms, ja næsten barndoms kærlighed fra Sydfyn, Laura Jørgensen. Firmaets "Co." var Hald & Rahr, hvis agent Tietgen vedblev at være, og som foruden med manufakturvarer handlede med jern og metaller, herunder især metaltråd. Denne vare fik for Tietgen den særlige betydning, at den gav ham interesse for og bragte ham ind i telegrafvæsen. Han var desuden, i sin korte tid som selvstændig, parthaver i et skib, som hentede kryolit i Grønland, et mineral hvis store anvendelighed dengang kun var forstået af de få, der fulgte med i, hvad der skete uden for deres egen dør. Hans aktivitet bragte Tietgen i forbindelse med nogle af de mennesker, blandt disse O. B. SUHR og MORITZ G. MELCHIOR, der forberedte Privatbankens oprettelse. Da denne bank i 1857 var en kendsgerning, blev Tietgen dens direktør, varmt anbefalet, foruden af Suhr og Melchior, af etatsråd C. A. BROBERG. Enkelte var betænkelige ved Tietgens ungdom, og af den grund ansattes justitsråd, senere etatsråd A. Fugl, som direktør ved hans side; men initiativet var fra begyndelsen Tietgens.

Som direktør i Privatbanken fulgte Tietgen opmærksomt de danske dampskibsrederier. Han var kendt med deres momentane likviditetsvanskeligheder og stadige kreditbehov, men også med deres gunstige driftresultater, som bekræftede hans tro på, at rederiernes videre udvikling ville være til gavn for dem selv og landet.

Da C. P. A. Kochs ufærdige, men kontraktligt bestilte skibe svigtedes af den engelske kapital, fattede Tietgen den tanke, at dansk kapital burde rejses i stedet for og en koncentration af de eksisterende danske rederier, først og fremmest de to største, gennemføres. En sådan koncentration forekom ham særlig formålstjenlig, fordi Priors skibe så godt som alle gik i indenlandsk, Kochs i udenlandsk fart. Forbandtes rederierne i et fællesskab, kunne de gensidig støtte og fremme landets handel og omsætning.

For at få sine tanker omsat i virkelighed førte Tietgen i løbet af 1866 forhandlinger dels med Prior og Koch samt andre danske ejere af dampskibe, dels med betydelige danske forretningsmænd uden for skibsfarten. Hen på efteråret kunne en indbydelse til aktietegning udsendes. Den tilgik kun den snævre kreds, som havde været inddraget i forhandlingerne. I indbydelsen hedder det:

“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, og det har fra de fleste steder bekræftet sig, at medens mindre rederier have vanskeligt ved at bestå, have næsten altid de større rederier, hvis ikke bestemte fejl i administrationen have frembragt et modsat resultat, svaret udmærket regning. Ikke blot at det større antal skibe ligefrem drager forretning til sig, som de mindre må søge, og at man ved et tilstrækkeligt antal skibe kan undlade at assurere, en udgift der især i den indenrigske fart ikke står i noget som helst forhold til de tab, som denne i en meget lang årrække hos os har medført. Men man sættes i stand til en ganske anden og bedre regulering af fragt for personer og gods såvel som af forbindelsen mellem ruterne, og til ved det større udvalg af skibe at fordele disse efter ruterne større eller mindre krav på de forskellige årstider. Man opnår en langt større regelmæssighed og bliver ved samlingen af godset på enkelte hovedsteder i stand til med mindre risiko at vedligeholde hyppige og regelmæssige farter, såvel på Østersøen som på England og Belgien... Et større rederi vil ligeledes have et bedre udvalg af passende kaptajner for de forskellige ruter, såvel som af den tekniske og anden fornøden medhjælp...”

Om det mere konkrete står der i indbydelsen:

“Når de allerede bestående rederier med deres mindre kræfter har været i stand til at opnå resultater som dem, der foreligger, nemlig f. eks. at grosserer Priors skibe på den i dem anbragte kapital har været i stand til at opnå en nettofortjeneste i de sidste seks år (1864 ikke medregnet) af gennemsnitlig 24½ pct., eller når 1864 medregnes i de syv år i gennemsnit 33½ pct., og grosserer Kochs i gennemsnit i de sidste fem år (1864 medregnet) 32 pct., da er der en temmelig høj grad af vished for, at resultatet ved en forening af disse og tilslutning af adskillige andre skibe ville blive snarere bedre end ringere, selvom adskillige andre omstændigheder, der også vil give lejlighed til god fortjeneste, lades ganske ude af betragtning, som f. eks. overtagelsen af den norske post- og passagerfart, af Kiel–Korsør–Århus-ruten, for hvilke man i begge tilfælde ville kunne regne med tilskud fra staten, og for sidstes vedkommende sandsynligvis også af de tilstødende jernbaner...”

Om flåden oplyses det, at den, hvis planen om sammenslutning gennemførtes, straks ville komme til at bestå af:

H. P. Priors 9 skibe: hjuldamperne Aalborg, Flora, Zampa, Zephyr og Dania samt skruedamperne Fylla, Saxo, Uffo og Ørnen.

Koch & Hendersons 4 skibe: hjuldamperne Vesta og Diana samt skrue-damperne Arcturus og Aurora.

De fire skibe, som tilhørte Andrew Leslie's skibsværft i England, og som havde bragt Koch i vanskeligheder. De bar navnene Anglo-Dane, Dagmar, Thyra og Valdemar.

Endelig regnedes der med, således som det også skete, at de af *Det Almindelige Danske Dampskibsselskab* ejede 3 skibe, L. N. Hvidt, Odin og Phønix, ville indgå i sammenslutningen, ligesom "sådanne gode skibe som dem, der i de sidste to år for isolerede selskabers regning omkring i landet vare byggede", skulle søges inddraget under fællesskabet, hvis "passende overenskomst" kunne opnås med deres ejere. Overtagelsesdagen var for Priors og Kochs skibe ansat til 1. januar 1867, men forinden, julenat!, forliste Dania ved indsejlingen til Øresund. Skibet gik dengang mellem København og Aalborg. Prior kunne derfor ikke få den aftalte pris for dette skib, men han fik 30.000 rdl. for ruten og gav straks ordre til bygning af en ny damper, som gik med ind under nyordningen i stedet for den forliste. For de andre skibes vedkommende var rutens værdi indregnet i den pris, hvortil DFDS overtog dem.

Pengene! Hvor mange behøvedes, og hvordan kunne de skaffes?

Priors 9 skibe skulle ifølge forslaget betales med 600.000 rigsbankdaler, Kochs 4 med 240.000 og de 4 fra det engelske værft med 605.000 rdl. Hertil kom, at der skulle betales told af skibene fra England, en post som sammen med forskellige mindre udgifter beløb sig til 55.000 rdl. Inden det nye selskab kunne træde i virksomhed, skulle altså 1,5 mill. rdl. være sikret.

Af beløbet tilvejebragtes 700.000 rdl. ved optagelse af et 6 pct.s obligationslån, som skulle afdrages over otte år, og som Privatbanken overtog. Resten, 800.000 rdl., skulle tegnes som aktiekapital.

H. P. Prior overtog 200.000, C. P. A. Koch 40.000 rdl. I begge tilfælde afregnedes disse beløb på de summer, som det nye rederi skulle betale for de to herrers skibe. Det var et led i handelen, at de begge skulle være direktører i sammenslutningen, Prior for indenlands-ruterne, Koch for de udenlands. Den herefter manglende del af aktiekapitalen, 560.000 rdl., tilførtes Selskabet udefra. Da alt var vel forberedt, viste det sig ikke vanskeligt at fremskaffe



Sankt Annæ Plads ved århundredets begyndelse, set fra Kvæsthusbroen.



Hvor Toldbodgade munder ud i Sankt Annæ Plads, er det ene hjørne som dengang, på det andet står nu Hotel Codan.

dette beløb. Kredsen, til hvilken indbydelser var udgået, tegnede sig endda for 600.000, således at den aktiekapital, det nye selskab begyndte med, blev 840.000 rigsbankdaler eller 40.000 mere end der var skønnet nødvendigt. I vore dages mønt bliver det 1.680.000 kr. – men dalere eller kroner, der var unægtelig mere gehalt i den tids penge end i dem, der bruges nu hundrede år efter!

I indbydelsen til aktietegning hed det, at 225.000 rdl. skulle være indbetalt senest den 1. januar 1867 og 130.000 yderligere senest den 1. marts samme år. Resten kunne indbetales senere, sidste rate dog ikke efter 1. januar 1868. I løbet af 1867 indsejlede skibene så betydelige beløb, at de sidste 20 pct. af aktiekapitalen overførtes fra driftsresultatet. Indbetaling af sidste rate blev derfor aldrig aktuel.

Det stiftende møde fandt sted den 11. december 1866. Deltagerne var:

Etatsråd C. A. BROBERG (1811–86) af huset Chr. Broberg & Søn. Broberg var formand for Privatbankens bankråd og den største kaffeimportør i Norden.

Etatsråd O. B. SUHR (1813–75) af huset I. P. Suhr & Søn. Han var næstformand i Privatbankens bankråd og storimportør af brændsel.

Etatsråd, cand. polyt., grosserer og fabrikant L. P. HOLMBLAD (1815–90), medlem af Privatbankens bankråd.

Konsul, assurandør EDV. L. HVIDT (1806–82), medlem af bestyrelsen for Det Almindelige Danske Dampskibsselskab.

Grosserer C. A. ERICHSEN (1824–90). Han var indehaver af huset J. F. Erichsen & Søn og medlem af Grosserer-Societetets Komité.

Konsul HERMAN ERICHSEN (1828–90), som var broder til C. A. Erichsen, drev forretning i Newcastle og senere i London under navnet Hunter & Erichsen. Tietgen havde nogle år før Det Forenede Dampskibs-Selskabs stiftelse oprettet Det dansk-russiske Telegrafskibsselskab, hvoraf senere Store Nordiske Telegrafskibsselskab opstod. Ved den lejlighed havde Herman Erichsen været Tietgen til værdifuld hjælp.

Advokat JOHN MORRIS (1824–1905), London. Med denne englænder var Tietgen kommet i forbindelse ved lidt af en tilfældighed. Det københavnske



Tietgen ved skrivebordet.

Sporvejsselskab, som var blevet til på Tietgens initiativ, havde optaget et lån hos Empirean Mercantile Company i London, men dette firma var kommet i vanskeligheder, og Morris kom til København for at formidle en ordning. Han vandt Tietgens venskab ved loyalitet og dygtighed.

Baron JULIUS EDV. STJERNBLAD (1833–86) var svensker. Han ejede Mar-svinsholm i Malmö len og havde sæde i skånske banker og jernbaneselskaber.

Fabrikant og skibsbygger, senere etatsråd C. C. BURMEISTER (1821–98).

Fabrikant og skibsbygger, senere etatsråd WM. WAIN (1819–82). Wain var engelsk født, kom i 1844 til Danmark og gik året før DFDS' stiftelse i kom-pagni med Burmeister.

Brygger J. C. JACOBSEN (1811–87), stifter af Carlsberg Bryggerierne.

Vekselmægler ED. LORENTZEN (1813–86). Tietgen skal iflg. Julius Schovelin (dennes skrift om Privatbanken) have betegnet Lorentzen som “en snaksom og snurrig person, en slags levende nyhedstjeneste”, som kunne være nyttig i Selskabets efterretningsvæsen.

Grosserer, tømmerhandler og bjærgningsentreprenør, senere etatsråd EM. Z. SVITZER (1805–86).

Grosserer GEORG PETERSEN (1820–1900) af huset Fried. E. Petersen, som handlede med korn og islandske varer. Hans firma havde drevet postfarten på Island, indtil denne efter Søløvens forlis overtoges af C. P. A. Koch. Georg Petersen var medlem af Privatbankens bankråd.

Borgmester, nationalbankdirektør, senere konferensråd STEPHAN LINNEMANN (1824–96).

Etatsråd, overretsprokurator og nationalbankdirektør CARL NYHOLM (1810–69). Han var blandt de mest benyttede sagførere i København.

Kammerherre CARL F. SIMONY (1806–72). Han var medlem af Privatbankens bankråd.

Bankdirektør LORENZ BIERFREUND (1817–91), Fyens Disconto Kasse. Bierfreund var en ihærdig fortaler for Odense Kanals uddybning og havde været Tietgen behjælpelig med at opnå ansættelse og uddannelse i Manchester.

Grosserer WILHELM PETERSEN (1817–95). Han var Bierfreunds meddirektør i Fyens Disconto Kasse. Som kommunalpolitiker i Odense støttede han ønskerne om kanaludbygning.

Denne kreds vedtog stiftelsen af DFDS. De elleve førstnævnte deltog i selskabet med hver 40.000, de øvrige herrer med hver 20.000 rdl. På forslag af Tietgen vedtog mødet, at Selskabets bestyrelse skulle bestå af TIETGEN, C. A. BROBERG, C. A. ERIKSEN, overretsprokurator SIMONSEN og vaterskout POULSEN. De to sidstnævnte var ikke med i stifternes kreds, men stod denne nær. Simonsen var juridisk rådgiver for mange af den tids store virksomheder, og Poulsen sad i bestyrelsen for Det Almindelige Danske Dampskibsselskab.

Hvad der var tilbage at ordne med dette selskab, før det indgik i sammenslutningen, var kun formaliteter. Mødet bekræftede H. P. Priors og C. P. A. Kochs ansættelse som direktører.

Det Forenede Dampskibs-Selskab! Hvorfor ikke *De Forenede Dampskibs-Selskaber*? I lignende tilfælde, også hvor Tietgen var hovedmand, er flertalsformen blevet foretrukket, f. eks. i De danske Sukkerfabrikkers navn. Af protokollerne fremgår det ikke, at, eller om, der har været diskussion om spørgsmålet, men det er rimeligt at antage, at stifterne, netop fordi der var to direktører, som skulle lede hver sin gren af virksomheden, den ene de indenlandske ruter, den anden de udenlandske, kraftigt har villet understrege, at selskabet dog var ét: Det af flere dampskibsselskaber forenede dampskibsselskab.

Umiddelbart efter Det Forenede Dampskibs-Selskab's stiftelse bragte Selskabets bestyrelse forhandlingerne med Det Almindelige Danske Dampskibsselskab til den forudsete, heldige afslutning. Dermed kom det nye rederis flåde, da driften den 1. januar 1867 optoges, til at bestå af 20 skibe.

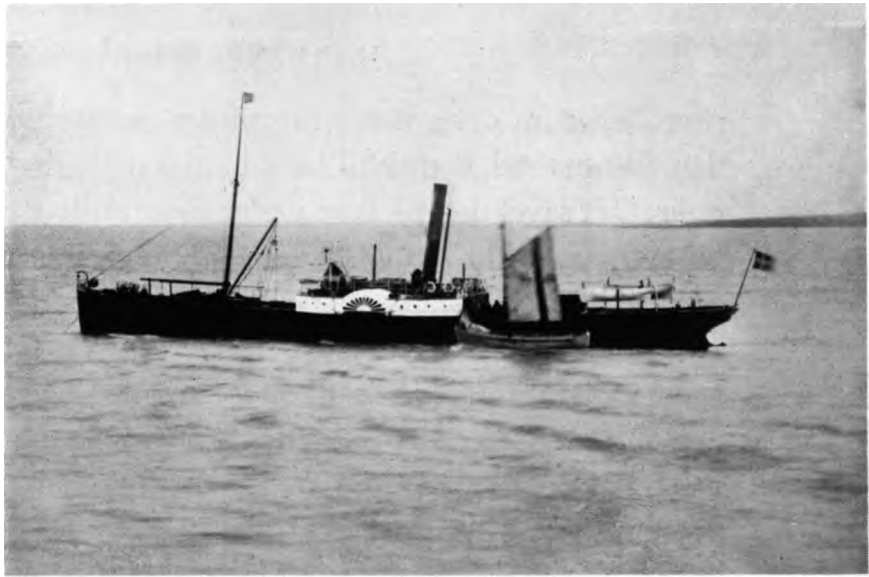
Planerne gik imidlertid videre. Tietgens tanke var, at alle danske dampskibe skulle forenes. Til tankens realisation krævedes tilslutning fra fire dampere, som ejedes af Brdr. Petersen i Randers, to som tilhørte firmaet Frantz Th. Adolphs Enke, og endnu fire, af hvilke Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, Aarhus Dampskibsselskab, Dampskibsinteressentskabet i Nykøbing F. og Dampskibsselskabet i Odense ejede hver et. Forhandlinger med disse rederier førtes ud fra den hovedregel, at de af dem, som gik ind under sammenslutningen, skulle have ret til at vælge et medlem af DFDS' bestyrelse. For en vis periode forpligtede DFDS sig til ikke uden dette medlems samtykke, at forhøje gods- og passagerfragten på den overtagne rute, ikke fra ruten at borttage det skib, som havde betjent denne, uden at sætte et andet ind i stedet, og ikke at formindske det antal farter, der hidtil havde været udført på ruten. På disse vilkår nåedes enighed med rederierne i Odense og Nykøbing, hvis skibe – de hed Sct. Knud og Falster – overtoges den 1. april og den 31. maj 1867. DFDS' aktiekapital udvidedes ved denne lejlighed fra 840.000 til 900.000 rdl.

Derimod sagde Randers, Århus og Bornholm nej. Paul Petersen og Peter Tobias Petersen havde to yngre brødre, som efter at de var vendt hjem fra USA, hvor de havde haft ansættelse i rederier, var blevet optaget som part-

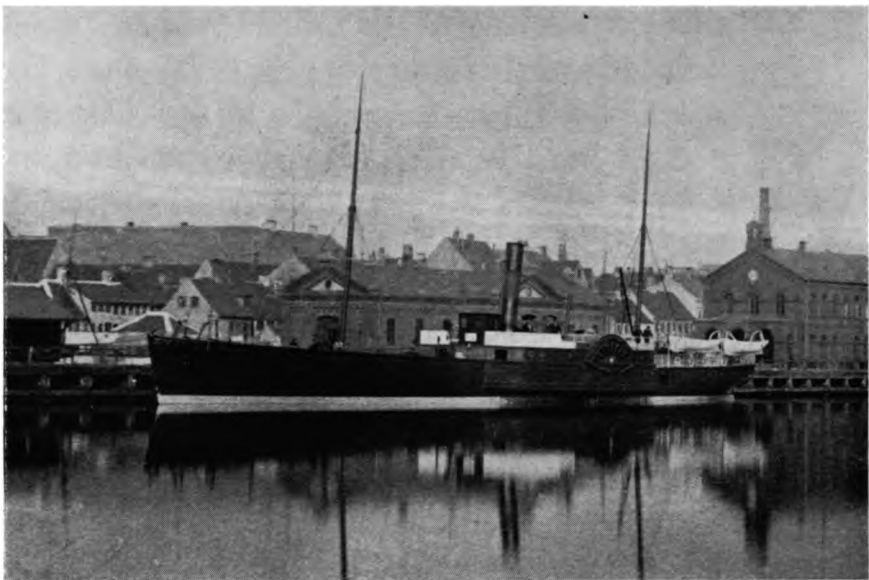
ner i deres ældre brøders virksomhed. De to ældre tog sig af det forretningsmæssige, de to yngre førte skibe. Denne arbejdsdeling gav effektiv og økonomisk administration, og Brdr. Petersen mente sig stærke nok til at forblive uafhængige. Jysk lokalpatriotisme øvede i denne forbindelse en forståelig og ikke uberettiget indflydelse. Bortset fra Priors – og han kom endda fra Stege – var der ikke på dampskibsrederiets område, når måske lige undtages L. N. Hvidts oprindelige, taget noget initiativ i hovedstaden, som overgik provinsbyernes. I jyske aviser blev det ved DFDS' stiftelse tydeligt tilkendegivet, at der hverken i Århus eller Randers var begejstring for at underkaste sig et selskab, hvis stiftere umiskendeligt gav det præg af København. Al respekt for de to provinsianere i kredsen, bankdirektørerne Bierfreund og Wilhelm Petersen, jyder var de dog ikke! For århusianernes vedkommende gjorde yderligere den omstændighed sig gældende, at deres rederi, der, ligesom det skib rederiet ejede, bar navnet Aarhus, kun var et år gammelt og ikke så hurtigt indstillet på at give op. Endelig var der i provinsen en fornemmelse af, at kredsen, som stiftede DFDS, ønskede at forblive snæver. Dens deltagere havde forpligtet sig til, hvis de i løbet af 1867 ønskede at afhænde deres part, da at lade forhandlinger herom ske gennem Privatbanken, så at de andre stiftere fik den første mulighed for at overtage de udbudte aktier. På Selskabets første generalforsamling den 2. april 1868 forpligtede deltagerne sig yderligere ved underskrift i generalforsamlingsprotokollen til ikke at sælge deres aktier, før endnu et år var gået. Århusianernes skepsis er derfor forklarlig. Ruten København–Århus forudsås imidlertid at måtte blive en hovednerve i den indenlandske søtrafik, og DFDS forsøgte i 1868 en ny tilnærmelse, som havde form af et tilbud om, at de to rederier skulle drive ruten Korsør–Århus i fællesskab. Også dette tilbud afsloges, og århusianerne besluttede endda at bygge et nyt skib til København–Århus. Her overfor mente DFDS ikke at kunne forholde sig passiv, og det satte Vesta ind i denne fart. På det tidspunkt var der knapt nok gods og passagerer til, at to skibe kunne sejle og endda svare sig, og da det nye Århus-skib, som hed Kjøbenhavn, sattes ind, udviklede der sig en priskrig, som bragte passagertaksten ned til 3 rdl., et beløb der lå langt under rentabilitetsgrænsen.

Situationen fremkaldte, eller bidrog i hvert fald til at fremkalde, et ønske hos DFDS' ledelse om at lukke døren til Selskabet lidt op. På et aktionærmøde i marts 1869 besluttedes det at påbegynde et mindre salg af aktier. Et

*Aalborg, som tilhørte Selskabets
flåde fra 1875 til nogle år
ind i det 20. århundrede.*



*Vesta i Århus på samme sted
i havnen hvor
Det Forenedes passagerskibe
endnu lægger til.*



*Da forholdene var små:
Der lastes kreaturer
i en dansk provinshavn.*



protokollat fra dette møde begrundet beslutningen med “det ønskelige i, at den afsluttethed, der hidtil have fundet sted”, hæves, da “man mente at have erfaret, at såvel den på flere steder fremtrådte konkurrence, som en vis mangel på popularitet, der er skadelig for Selskabets interesser” var fremkaldt ved afsluttetheden. Privatbanken fik det hverv at afhænde aktier til et beløb af 180.000 rdl. til kurs 110, eksklusiv udbytte for 1868. Kort efter, den 28. april 1868, afholdtes Selskabets første offentlige generalforsamling.

Konkurrencen på Århus-ruten var alvorligere for det jyske rederi end for DFDS, fordi det ikke som DFDS havde en forgrenet virksomhed, hvor tab det ene sted opvejedes af gevinst et andet. Der optoges derfor igen forhandlinger, og ved det tredje forsøg blev resultatet, at DFDS den 6. januar 1870 overtog Aarhus og København. DFDS forpligtede sig til at besejle Århus seks gange om ugen til de i 1870 bestående gods- og persontakster. Ruten opretholdtes med de tidligere jyske skibe, mens Vesta toges ud. Da postdampskibsfarten Korsør-Århus ophørte, sattes Vesta ind der.

Også Brdr. Petersen var i 1870 rede til forhandling, og DFDS overtog samme år, som dets flåde forøgedes med Aarhus og København, Randersrederiets fire skibe: Brage, Ydun, Randers og Vidar.

I 1872 afsluttedes denne første fase i Selskabets udvidelseshistorie med overtagelse af Fr. Th. Adolphs dampere Vejle og Horsens. Med det bornholmske 1866-selskab kom det derimod aldrig til realitetsforhandlinger. Det er forblevet selvstændigt og fylder hundrede samme år som DFDS.

Vagtsomhed overfor lokale interessers kritik vedblev at være nødvendig.

På et bestyrelsesmøde i marts 1874 påviste direktionen, at 3-4000 rdl. om året kunne spares, hvis de forskellige indenrigske rutebåde registreredes som hjemmehørende i de havne, de betjente, i stedet for i København. I protokollens margen har Tietgen med egen hånd skrevet: Under Selskabets Værdighed! Dermed mente han næppe, at det i almindelighed var under DFDS' værdighed at spare 3-4000 rdl., men først at overtage provinsens ruter og dernæst indregistrere skibene, som om de stadig var hjemmehørende i de byer, hvorfra Selskabet havde overtaget dem, var ham for meget.

Som forholdene har udviklet sig, er de hensyn, det dengang var rimeligt at tage, forlængst blevet uaktuelle, og registrering af skibene i de forskellige havne betragtes som en naturlig ting.

I Det Forenede Dampskibs-Selskabs første år, 1867, anløb rederiets skibe mindst én, i adskillige tilfælde to gange om ugen følgende danske havne uden for København:

Aalborg, Aggersund, Assens, Ballen (Samsø), Bandholm, Bøget (ved Guldborgsund), Dover (Limfjorden, Thy), Fåborg, Fakse, Fredericia, Frederikshavn, Gåbense, Grønsund, Guldborg, Hals, Horsens, Kallehave, Karrebæksminde, Kolding, Korsør, Koster, Lemvig, Lohals, Løgstør, Middelfart, Nakskov, Nibe, Nykøbing F., Nykøbing M., Odense, Præstø, Rødvig, Skive, Stege, Struer, Stubbekøbing, Svendborg, Sønderborg og Vejle.

Hertil kom i 1869 Århus, og i 1870, da Brdr. Petersens skibe kom ind under DFDS, Randers, Grenå, Holbæk og Kalundborg. Overtagelsen af Adolphs Enkes to skibe i 1872 betød, at yderligere Ebeltoft og Bogense kom med i DFDS' fartplan. En betydningsfuldere virkning af denne overtagelse var det, at konkurrencen på Horsens, Fredericia, Kolding og Middelfart ophørte.

De fleste af ruterne udgik fra og endte i København. For adskillige var dog Korsør det faste punkt, for en enkelt Odense.

Af praktiske grunde, og fordi farter havde været gennemført af Priors skibe, da hertugdømmerne hørte under den danske krone, gik enkelte af de indenlandske ruter udenfor dansk farvand og anløb Flensborg og Kiel. Via Frederikshavn var desuden nogle østnorske havne forbundet med dette net.

De skibe, som DFDS havde overtaget fra de Kochske rederier, besejlede de samme ruter som tidligere. Ruterne var:

Antwerpen–København–Østersøen (to gange ugentlig),

Hull–København–Königsberg (hver 14. dag),

London–København–Königsberg (hver 14. dag),

København–Grangemouth eller Granton (Edinburgh)–Thorshavn–Reykjavik (6 à 7 gange om året, evt. anløbende Berufjord),

Stettin–København–Christianssand–Stavanger–Bergen–Aalesund–Christianssand–Trondheim (to gange om måneden),

København–Frederikshavn–Larvik–Horten–Moss–Oslo (en gang om ugen).

Et alvorligt og dramatisk uheld indtraf i 1867: Phønix, som skiftevis med Arcturus og Anglo-Dane besørgede Islandsfarten, forliste udfør den islandske kyst i snestorm og 22 graders kulde. Mandskab og kaptajn reddede sig i land i bådene eller rettere sagt: mandskabet reddede kaptajnen. Han var bevidstløs, fordi storm og søer havde kastet omkring med ham. Søfolkene kaldte ham til live, mens de sang "Mallebrok er død i krigen". Rejserne til Island, som dengang var under dansk herredømme, foretoges efter overenskomst med regeringen. I 1870 overtog staten selv farten med orlogsfartøjet Diana. I 1876 kom DFDS igen med i ruten, som dog samtidig indtil 1880 betjentes af Diana. Fra 1880 var DFDS i 35 år alene om farten. Overenskomsten med regeringen fornyedes i 1889. Altingets bidrag til postbesørgelsen forhøjedes da fra 9.000 til 18.000 kr. om året. Forslag fremsattes i 1895 i Altinget om, at Island skulle anskaffe sit eget skib og lade dette besørges postfarten, men forslaget forudsatte, at Altinget fik et lån hos den danske stat på 300.000 kr. Der kom intet ud af denne plan, og i 1897 indgik Altinget med DFDS en overenskomst, hvorefter Selskabet påtog sig at udføre 18 rejser årlig mellem København, Leith, Færøerne og Island. I tiden mellem 15. april og 31. oktober skulle DFDS hvert år med to skibe gennemføre regelmæssige rundfarter langs Islands kyst. Til disse farter indkøbtes damperne Holar og Skålholt.

Islands plan om at få sit eget dampskibsselskab genopstod, og i 1913 vedtog Altinget at indskyde 400.000 kr. i et sådant. Det blev til *Eimskipafjelag Islands*. Dansk besejling af ruten er blevet opretholdt af DFDS.

Til den oprindelige besejling af Østnorge føjedes i 1870 en rute fra København via Göteborg til Christiania. Denne fart måtte senere indstilles, og i stedet oprettedes en rute Stettin–København–Göteborg. Den gik regelmæssigt til efter den anden verdenskrig, men da Stettin blev polsk, var der ikke gods nok til den.

Vestnorge besejledes i de første år med Arcturus og L.N.Hvidt. Adolphs Enke havde skibe i samme fart, og i 1872 traf DFDS med dette rederi en aftale om, at de skiftevis en gang om ugen skulle besejle Vestnorge. Denne aftale ophævedes i 1882, hvorefter Adolph i fire år påny var alene, indtil DFDS i 1886 helt overtog ruten.

Selskabets driftsregnskab indfrie i de første år de betydelige forventninger, der var stillet til det. Snart rantes dog ruterne mellem Nordsøen og Østersøen af en nedadgående konjunktur, som især skyldtes, at Ruslands høst slog fejl i tre på hinanden følgende år: 1867, 1868 og 1869. Korn var Ruslands vigtigste eksportvare, og høsten påvirkede velstanden i landet selv. Der var derfor i disse år både mindre at hente i Østersøhavnene og mindre at bringe dertil. Hertil kom, at disse ruter blev drevet i kraftig konkurrence med engelske, en konkurrence der blev hårdere, jo mindre der var at sejle med. Situationen medførte, at der mellem DFDS og det engelske rederi *Bailey & Leatham* indgikkes en overenskomst om at drive ruterne Hull–Königsberg og London–Königsberg i samarbejde.

I 1870 tegnede den russiske høst langt bedre, men en anden begivenhed blev af større betydning: Den tysk-franske krig. Med frygten for dennes udbrud og endnu mere, da den var i gang, steg efterspørgslen efter tonnage, og fragterne på Østersøen gik voldsomt op. I en seks ugers periode spærrede fransk blokade for adgangen til Königsberg, men da blokaden var ophævet, ventede en russisk rekordhøst på at blive bragt bort fra denne havn. Königsberg var, omend tysk, af afgørende betydning for Ruslands internationale handel, fordi Sankt Petersborg (som Leningrad hed) og Riga ikke var isfrie hele året rundt og Libau ingen jernbaneforbindelse havde.

DFDS' skibe indsejlede i løbet af 1870 1.430.000 rdl., mens samtlige udgifter beløb sig til 1.086.000 rdl.

På regnskabets udgiftsside figurerede kul med 271.500, folkehyre, bESPisning og kreaturpenge med 199.000, havne-, told- og skibsafgifter med 109.000, arbejdspenge og pakhusleje med 101.000 rdl. Udgifterne til forrentning af lån var 69.000 rdl. Administrationen kostede 23.000 rdl., hvoraf 14.800 var til gager og lønninger. Af nettooverskuddets 344.000 rdl. henlagdes 60.000 til reservefonden, som dermed nåede op på ½ mill. rdl., 56.000 til assurancekontoen, der steg til 166.000 rdl. På inventar, pakhus og faste ejendomme m.v. afskrevs 4.300 rdl., hvorefter bestyrelsen i tantième fik 7.400 rdl. og direktørerne 14.800. Til aktionærerne udbetaltes der 200.000 rdl. eller 20 pct. i udbytte.

Af aktiverne, som ved udgangen af 1870 beløb sig til i alt lidt mere end 2½

mill. rdl., tegnede skibene sig i regnskabet for 2.322.000 rdl. Aktiekapitalen forøgedes pr. 31. december 1870 med 200.000 til 1,2 mill. rdl.

I sine første år havde DFDS' administration til huse i den Priorske ejendom i Bredgade, mens der til ekspeditionen var lejet lokaler i Kvæsthusgade.

Med den udvikling, virksomheden var inde i, skønnedes kontorpladsen i Bredgade snart at ville blive for lille, og med den gennemførte konsolidering følte selskabet sig i 1871 stærkt nok til at købe Søkvæsthuset, eller Kvæsthusgades kaserne, som bygningen også kaldtes. Den havde i det 17. århundrede tilhørt admiral Jens Rodsten. I 1889 føjedes hertil købet af Kvæsthusgade nr. 7 og Det militære Klædeoplæg. Endelig erhvervede DFDS i 1894 ejendommen på hjørnet af Skt. Annæ Plads og Toldbodgade. Denne og klædeoplaget blev revet ned og to nye bygninger opførtes på grundene.

I disse ejendomme har DFDS endnu sine administrations- og ekspeditions-kontorer.

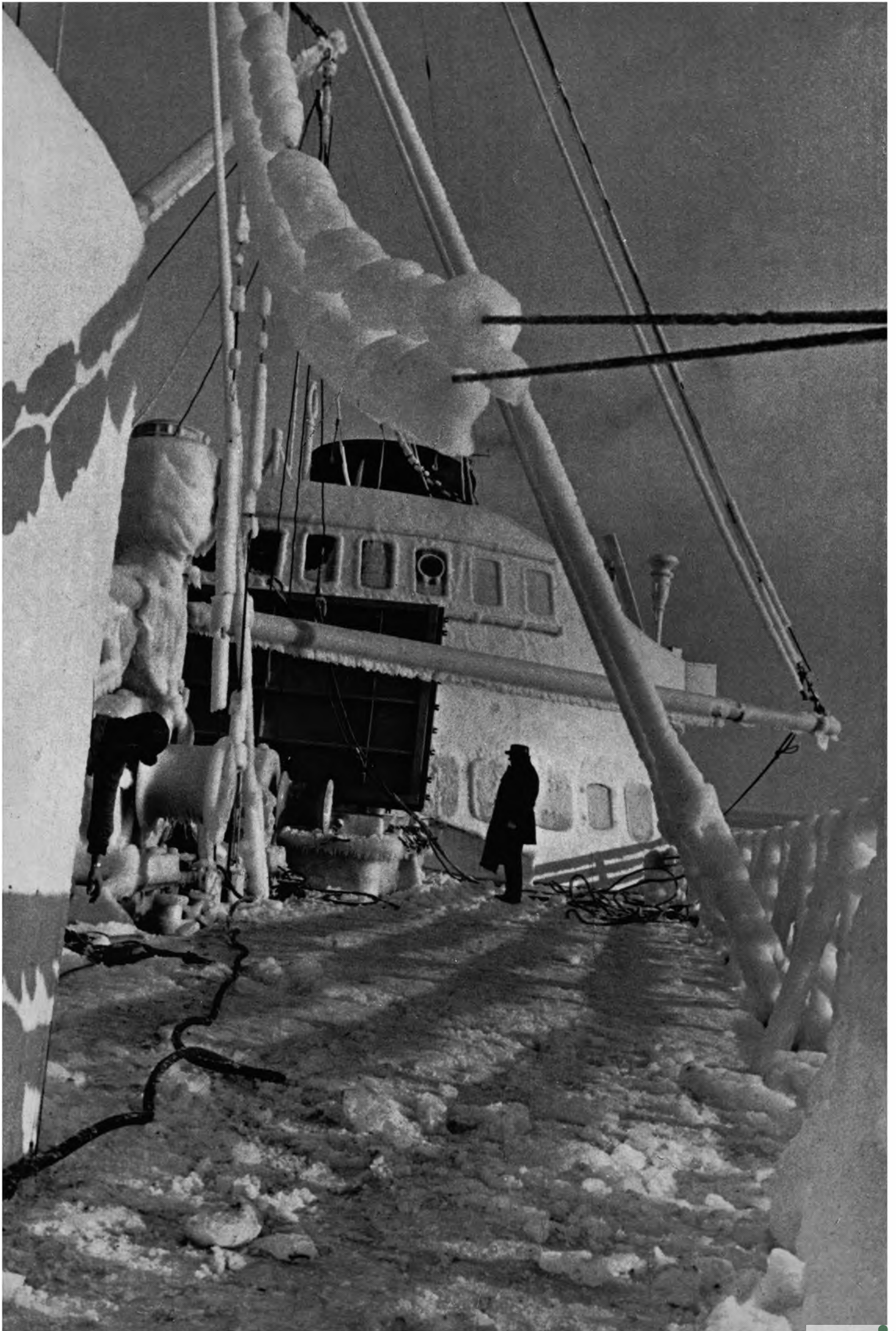
I 1872 trak direktør H. P. Prior sig tilbage fra selskabets ledelse. Han var en mand af næsten rastløs aktivitet og skiftende sindsstemning. En tid havde han søgt ro på en nerveklinik, i en anden periode ved et længere ophold i Italien. I DFDS havde han vanskeligt ved at vænne sig til, at en bestyrelse var over ham, og han kom aldrig i et gnidningsløst forhold til Tietgen. Måske var fejlen ikke kun Priors. Tietgen så med en vis irritation på planer, som Prior omgikkes med, og som lå uden for DFDS' domæne, bl. a. Priors køb af de arealer, hvorpå nu Tuborgs Bryggerier ligger. Her byggede han en havn, den der nu er Tuborg Havn. Han gik i forhandling med skibsbyggerne Burmeister og Wain om at få deres værft, som ikke havde plads nok, hvor det dengang boede, til at flytte ud på hans grunde ved Svanemøllebugten, hvor han selv tænkte sig at blive partner i værftet. Denne plan var Tietgen bekendt med, og han kom Prior i forkøbet ved i januar 1872 at få stiftet Aktieselskabet *Burmeister & Wain*, som fik plads på Refshaleøen. Yderligere omgikkes Prior med planer om at stifte et bjærgningsselskab, som skulle konkurrere med Svitzer, samt oprette et dampbageri i St. Kongensgade.

I årene 1861–69 var Prior medlem af Københavns Borgerrepræsentation, og i kolera-året 1853 virkede han som medlem af sundhedskommissionen. Hans idérigdom og frugtbare fantasi var meget betydelig. Efter fru Regine

TIETGEN OG HANS INDSATS

Priors død, som indtraf i 1869, gav han trods svigtende helbred yderligere efter for sin virkestrang. Han døde i 1875, kun 62 år gammel. I 1878 opkaldte DFDS en nybygning til Ålborgruten efter ham. Nu bærer et passagerskib fra 1950 hans navn.

Ved H.P.Priors bortfald samledes DFDS' indenlandske og udenlandske rutenet under én direktør: C. P. A. Koch.



Østersø og Øresund

I ÅRENE omkring Det Forenede Dampskibs-Selskabs stiftelse rådede der en udbredt tro på Ruslands fremtid. Livegenskabet var ophævet i 1861, og forskellige landbrugsreformer overvejedes. Også den russiske industri var under udvikling, dog i ly af en toldtarif, som var prohibitiv. Af jernbaner var der i 1870 anlagt syv hovedlinjer, og flere var under forberedelse. De økonomiske fremskridt, der gjordes i andre dele af verden, fremkaldte i russiske forretnings- og regeringskredse forståelse for øget kommercielt samkvem med resten af Europa. Der vedblev derfor, selv efter at den tysk-franske krig var endt, at være mangel på tonnager fra Nordsøens til Østersøens havne, og DFDS forøgede sejladsene fra England og Belgien til Østersøen. En rute til og fra nordfranske havne oprettedes. For at gennemføre disse farter tilfredsstillende var ny tonnager påkrævet, og i betragtning af den konsolidering, Selskabet i sine første fire år havde gennemført, anså ledelsen det for forsvarligt, utvivlsomt tilskyndet af Tietgen, at anvende en del af de til reservefonden henlagte mid-

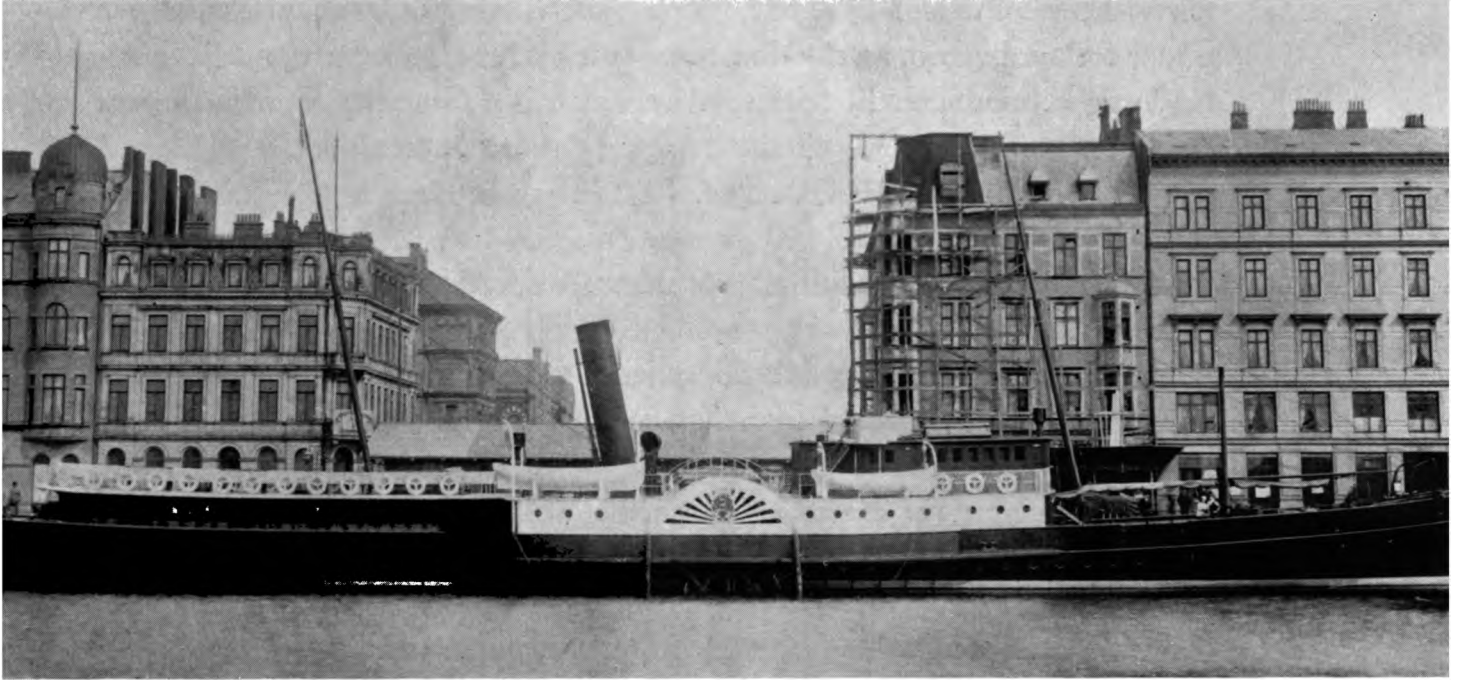
ler til anskaffelse af to nye skibe. Da aktieselskabsformen var ny, var det ellers den almindelige opfattelse, at reservefondsmidler burde anbringes således, at de ikke påvirkedes af det selskabs drift, som de var reserve for. Det beløb, der på regnskabets passivside stod opført som reservefond, skulle derfor på aktivsiden helst modsvares af banktilgodehavender, obligationer eller interesser i fremmede selskaber. De to nye skibe færdigbyggedes i 1872 og indsattes straks i Hull–Königsbergfarten. De døbttes Frederik og Louise efter datidens unge kronprinspar.

I 1876 fik Libau jernbaneforbindelse med det indre Rusland.

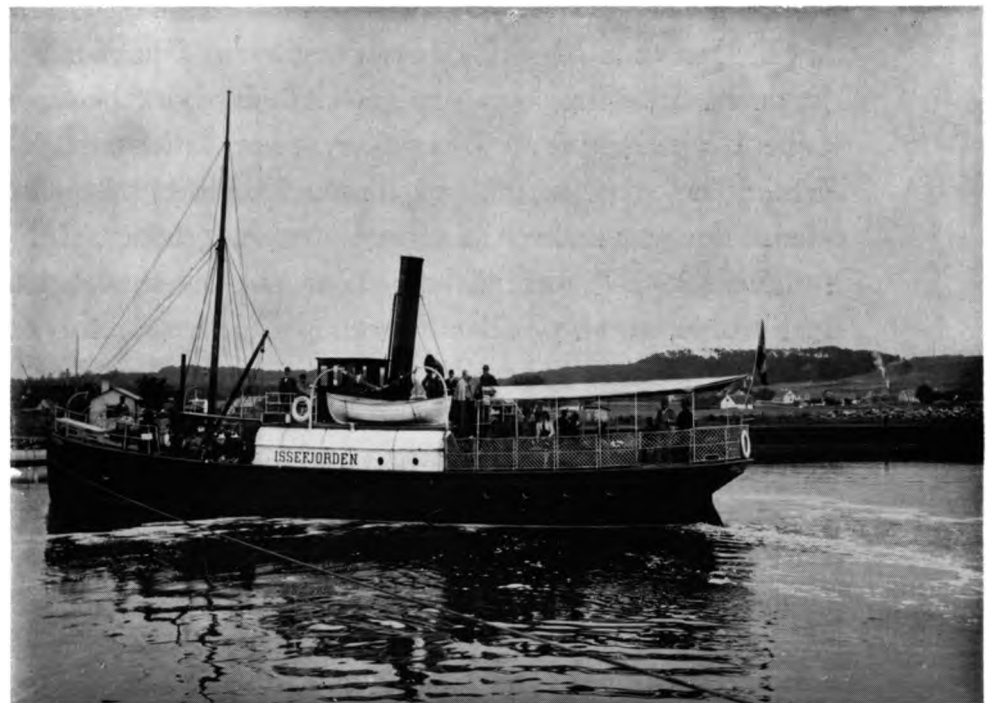
Denne Østersøhavn blev nu en alvorlig konkurrent til Königsberg. De russiske baner var (og er den dag i dag) bredsporede, således at de tilgrænsende europæiske landes jernbanevogne ikke kan køre på dem. Gods til og fra Rusland, som forsendtes via Königsberg, måtte derfor omlades undervejs.

Denne ulempe var Libau fri for. En anden mere tilfældig omstændighed blev til den nye havns fordel: Rubelkursen faldt. Dette betød, at de russiske jernbanetakster var lave, når de omregnedes i andre landes valuta. Rubelfaldet drog derfor skibe til Libau. Et modtræk i form af egentlige takstnedsættelser var Königsberg afskåret fra at gøre, fordi der i 1875 var indgået en tysk-russisk tarifaftale, efter hvilken de to landes da bestående jernbaner forpligtede sig til ikke at ændre taksterne. Denne aftale bandt ikke Libau-banen, som for havnens og sin egen skyld bød rederierne gunstige vilkår. Da samtidig Østersø-trafikken var i fortsat vækst, anskaffede DFDS i 1877 og 1878 A. N. Hansen og O. B. Suhr til denne fart. Desuden sluttede Selskabet i 1878 en kontrakt med Libau-banen, som forpligtede DFDS til at oprette faste ruter mellem Libau og Hull, London og Antwerpen, mens til gengæld den russiske jernbaneledelse gik ind på, at gods, som kom med DFDS' skibe, skulle gå videre fra de russiske havne uden toldformaliteter og på gennemgående konnossementer. For afsenderne var det en stor lettelse, at fragten ikke blot fra havn til havn, men til godsets endelige bestemmelsessted kunne betales under ét.

Efter denne overenskomsts indgåelse ankom i 1879 den første DFDS-damper til Libau. Samtidig ekspederedes fra Hull, London og Antwerpen Selskabets skibe til den russiske havn. Overenskomsten udvidedes samme år til at omfatte gods fra Newcastle. Det dansk ledede firma i Riga *Bornholt & Co.*,



Øresundsbåden Gefion i Havnegade.



*Issefjorden
i Isefjorden.*

der virkede som DFDS' agent og var velset i russiske jernbanekredse, var under forhandlingerne Selskabet til megen hjælp. Hvad der opnåedes nærmede sig et monopol. Engelske redere, der var danskernes alvorligste konkurrenter på disse ruter, søgte med Libaubanen at opnå aftaler, som svarede til DFDS'. Det lykkedes dem ikke.

Trafikken i Øresund var lidt af et problem. Undertiden antog den en næsten kaotisk karakter.

I den periode, da dampskibene indledte deres erobring af de danske farvande, var Øresund ikke blot den "gyngende landevej", der forbandt København og Sjælland med Sverige. Sundet var, da ingen jernbane endnu førte fra København til noget sted i Nordsjælland, tillige det farvand, ved hjælp af hvilket forbindelse mellem de danske sundbyer, først og fremmest mellem hovedstaden og Helsingør, bedst kunne tilvejebringes. Ingen tanke var mere lige til, end at dampskibe her måtte kunne anvendes med fordel – og så tidligt som i 1842 foregik den dampdrevne trafik i Øresund efter regelmæssig fartplan.

Et mindre rederi i Helsingør, der var etableret som interessentskab, var særlig aktivt. Indtil 1856 besørgede det uden væsentlig konkurrence og med økonomisk succes trafikken mellem København og Helsingør og det meste af den mellem disse byer og de svenske Øresundshavne. Succesen fristede svenskerne til handling, og et rederi i Hälsingborg begyndte i 1856 at besejle København via Malmö. Da konkurrencen var hårdest, var prisen København – Malmö en overgang nede på 16 øre (8 skilling) pro persona. Denne pris var, omend den var trykket af særlige omstændigheder, ikke en "øresundspris" i nutidens forstand, fordi de lave priser på spiritus, som dengang rådede i land, udelukkede, at tab på selve farten lod sig opveje af fortjeneste på serveringen om bord. "Spritfart" kendtes altså ikke, og de 16 øre var for så vidt en "ærlig" pris, men den både udelukkede, at der kunne sejles uden tab og satte snævre grænser for den bekvemmelighed, der kunne ydes de rejsende.

Helsingør-rederiet var det stærkeste. Det satte nye skibe i fart, og svenskerne trak sig ud. I 1863 meldte de sig igen, denne gang bedre udrustet. Men nu havde vilkårene ændret sig. Nordbanen, som via Hillerød satte København i forbindelse med Helsingør, nærmede sig sin fuldendelse, og dermed blev tonnagen i Øresund rigelig. Betydelige fragtfald var en uundgåelig følge, og

det danske og det svenske rederi enedes derfor om at samarbejde og samsejle. Alligevel betjentes ruterne kun mådeligt, og publikum gav tydeligt utilfredshed til kende. Resultatet blev, at et nyt svensk rederi satte en båd ind mellem Malmö og København. I denne situation besluttede interessentskabet i Helsingør og det med dette samarbejdende selskab i Hälsingborg at slutte sig sammen til et selskab: *De Forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber*. Helsingør var interesseret med tre fjerdedele af kapitalen, Hälsingborg med en fjerdedel. Fragterne vedblev dog at ligge meget lavt, og de sammensluttede selskaber blev ikke i stand til at præstere de fornyelser af flåden, som tiden krævede. Publikums utilfredshed vedvarede. En kreds af mænd, bag hvilke stod både danske og svenske interesser, besluttede da at starte et helt nyt selskab. Det trådte i 1872 frem for offentligheden under navnet *Dampskibs-Selskabet København-Malmö*, og gik med hjuldampene Gefion og Gylfe ind i farten mellem disse to byer.

Over for denne konkurrence gav De Forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber op. Først foreslog de København-Malmö samsejling og deling af udbyttet, men forslaget afsloges, hvorefter interessentskaberne tilbød det nye selskab hele deres flåde til en pris, som skulle fastsættes af sagkyndige og uvildige mænd. Dette tilbud modtoges.

DFDS havde fulgt den trafikale kamp om Øresund med opmærksomhed. Vel havde Nordbanen ændret forholdene og trykket fragterne, men jernbanenettets udbygning i såvel Danmark som Sverige gav samtidig Helsingør-Hälsingborg og København-Malmö overfarterne øget betydning. Det mærkelige var, at da Dampskibsselskabet København-Malmö, som havde været i stand at sætte to nye skibe i fart, og som uden tøven havde sagt ja til at købe hele den flåde, de likviderende interessentskaber ville sælge det – at det, da det var blevet eneherre på Øresund, ikke havde finansiell styrke til at løse opgaven. Dets ledelse, i hvilken grosserer, senere etatsråd HARALD FRITSCHÉ var førstemanden, henvendte sig omgående til DFDS med forslag om videresalg til dette selskab af såvel Gefion og Gylfe som alle de skibe, der havde tilhørt interessentselskaberne i Helsingør og Hälsingborg. DFDS' bestyrelse sagde lige så omgående ja, og fik dette ja bekræftet på generalforsamlingen den 22. april 1874. Grosserer Fritsche, hvis firma var agent for Finska Ångfartygs-Aktiebolaget og Det Østbornholmske Dampskibsselskab, indtrådte i Det Forenedes bestyrelse. Man aner en forhånds aftale mellem Tietgen og Fritsche.

I strenge vintre kunne Gefion og Gylfe ikke forcere isen i Øresund, og dette forhold medførte, at DFDS i 1884 lod bygge en isbryder, Bryderen, som havde en betydelig passagerkapacitet. Bryderen opererede, når den ikke behøvedes i Øresund, i andre farvande, som regel de nære, men lejlighedsvis fjernt fra dens base. En enkelt gang var den i Hangö, hvor den åbnede en sejlrende for et af DFDS' skibe, som sad fast i isen.

DFDS' flåde forøgedes ved den lejlighed fra 31 til 45 skibe. I mange år var Øresundsfarten et værdifuldt aktiv for selskabet.

Indtil det sjællandske jernbanenet fandt sin endelige form, var de søværts transporter af afgørende betydning for forbindelsen mellem byer som Nykøbing F., Holbæk, Frederiksværk, Frederikssund og Roskilde. Endnu lever der mennesker, som erindrer den tid, da den hurtigste vej til Frederiksværk gik via Roskilde, den første etape med tog, den anden op gennem Roskilde Fjord med skib. Med en damper, som havde navn efter det farvand, den betjente: Isefjorden, drev Det Forenede Dampskibs-Selskab regelmæssig rutefart mellem disse byer. Da der var kommet bane fra Hillerød til Frederiksværk og fra Holbæk til Nykøbing S., ophørte i begyndelsen af århundredet denne trafik.

DFDS' interesse strakte sig, dog kun momentant, så vidt som til søerne i København. Her løb en damper, som hed Vest. Den var bygget af Burmeister & Wain og havde 8 hestekræfter. DFDS købte den i 1872 for at bruge den som bugserbåd. Kort efter anskaffede Selskabet endnu en bugserbåd, som fik navnet Øst, hvorefter Vest afhændedes til Det Forenede Bugsterselskab. Andre af Det Forenedes bugserbåde har senere båret de samme navne.

Prior og Koch havde nogle år tidligere, i 1869, foreslået, at Selskabet skulle have sin egen bugserbåd. Det var for dyrt at leje, mente de.

Dengang sagde Tietgen nej. Han fandt det rigtigst, at bugsering i havnen overlodes til andre og ville desuden nødig genere det samme år stiftede Forenede Bugsterselskab, til hvis direktør, kaptajn Johannes Poulsen, han havde venskabelig tilknytning: De havde begge været storpolitisk aktive under den tysk-franske krig i 1870! Tietgen opholdt sig ved dennes udbrud sammen med general Raasløf i Paris, hvor de uden fuldmagt eller blot tilskyndelse hjemmefra førte drøftelser med den franske regering om en fransk-dansk alliance.

ØSTERSØ OG ØRESUND

Der kom ingen alliance ud af det, men en fransk flådeafdeling på 12 skibe sendtes til de danske farvande, hvorfra den dog snart forsvandt igen. Tietgen fortæller i sine erindringer, at han, da flåden den 28. juli 1870 passerede Skagen, stillede en "kendtmand" til rådighed for hvert af de franske skibe. En af disse var C.P.A. Kochs broder, kaptajn THEO. KOCH, en anden kaptajn Poulsen. Denne opererede desuden som fører af fiskekutteren Samsø i den franske efterretningstjeneste, hovedsagelig omkring Als. Tietgen betalte de udgifter, der var forbundet med disse ekspeditioner, og den franske regering, skriver han i sine erindringer, "sendte mig et officerskors af æreslegionen som tak for min medhjælp, men ingen penge." Med denne bemærkning ønskede han at gendrive rygter om, at han skulle have ladet sig betale for de tjenester, han ydede Frankrig, rygter som dog ingen, der kendte ham, havde fæstet lid til.



Esbjerg får havn

I 1868 skete der noget, som blev af den største betydning for eksporten af danske landbrugsvarer og for DFDS: Rigsdagen vedtog loven om Esbjerg Havn.

Trods den praksis, der havde været rådende indtil krigen i 1864, og efter hvilken kreaturerne fra kongeriget, især naturligvis de jyske, sendtes til op-fedning i de slesvigske marskegne, var tanken om at transportere dansk kvæg direkte fra vestjysk til engelsk havn ikke ny. Fra engelsk side var der allerede i 1847 gjort et forsøg med en damper, som hed Rattler, men det blev ved en enkelt tur. Et andet engelsk rederi, *The Cattle Conveyance Company*, tog året efter farten op, men kunne ikke stå sig overfor et tredje, *North of Europe Steam Packet Company*, som forkortede sørejsen ved at landsætte kvæget i Lowestoft i stedet for i London. En dansk konkurrent til disse ruter fremkom i 1852, da en damper, *Jylland*, der tilhørte regeringen, sattes i fart fra Agger, Hjerting og Ballum. Nu meldte sig endnu et engelsk rederi: *General Steam Navigation*

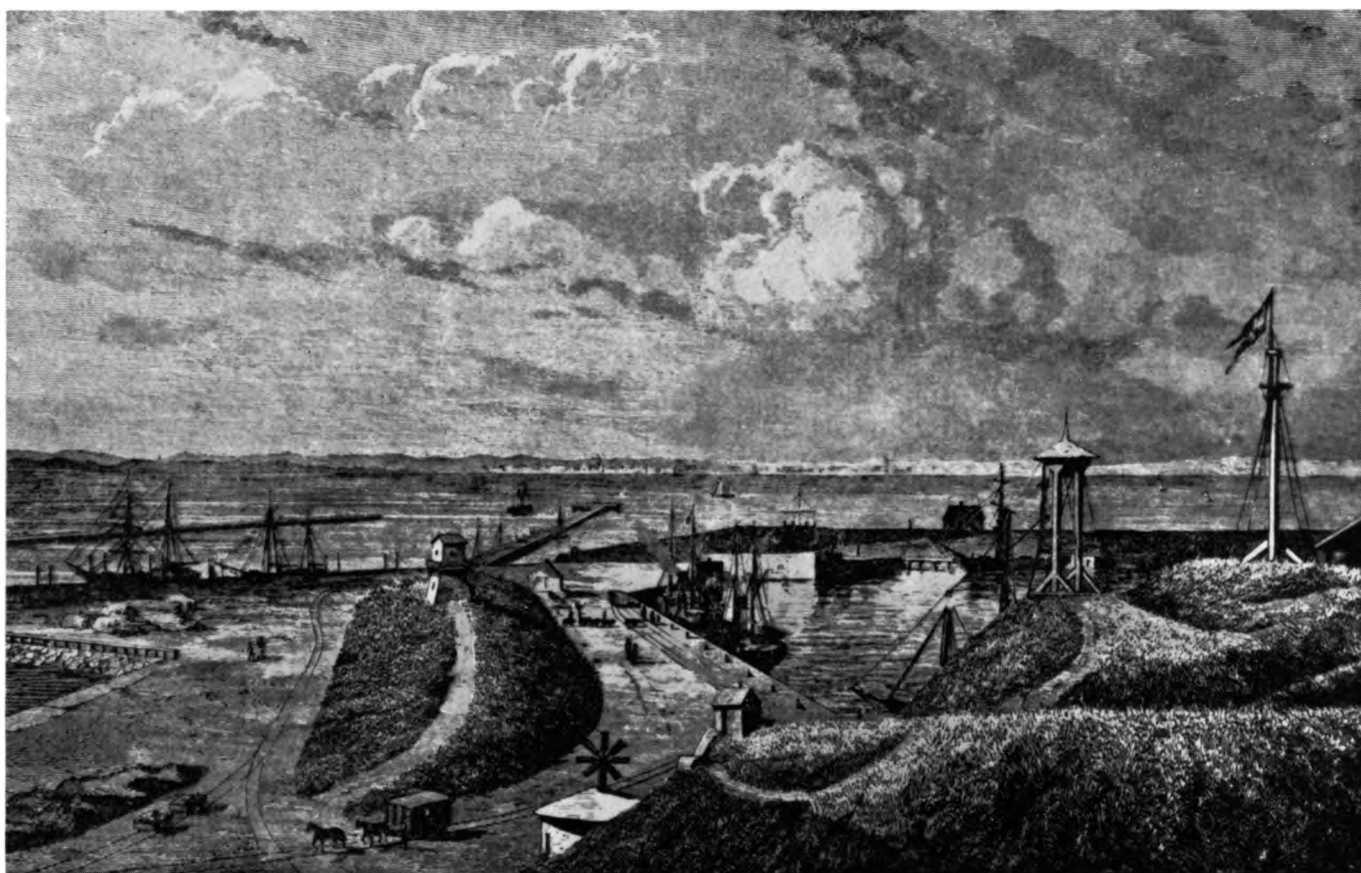
Company. Følgen blev, at North of Europe trak sig tilbage, så at Jylland og General Steam blev alene om farten. Ingen af dem havde dog synderlig glæde af den, blandt andet fordi ruten fra Husum og Tønning forbedredes i årene mellem de to krige.

Smør var ikke dengang nogen betydningsfuld dansk eksportvare. De relativt små mængder, vi før 1864 solgte til udlandet, gik via Kiel og Hamborg. Dansk smør kom derved ofte ind under den kategori, der betegnedes som Kielerbutter. Da Holsten med hensyn til mejeribrug var længere fremme end Danmark, virkede betegnelsen som en anbefaling, indtil dansk mejeribrug i løbet af et par årtier først indhentede, så overgik det holstenske.

Havnen ved Esbjerg åbnedes først på året 1874 for offentlig trafik. Den havde da været delvis anvendelig i nogle måneder, og i oktober 1873 var den første damper, den på Fanø hjemmehørende Esbjerg, løbet ind for at laste stude til London. Samme damper udførte i de kommende to år elleve ture.

DFDS var ikke med i første omgang. Selskabet var optaget af at befæste og udvide sine øvrige ruter, både de indenlandske og Nord-Østersø-ruterne via København. Men Esbjergs fremtidsmuligheder var iøjnefaldende, og året efter at havnen officielt var åbnet, satte DFDS en hjuldamper, Riberhuus, i regelmæssig ugentlig fart mellem Esbjerg og Thameshaven. Dens første afgang var den 24. juni 1875. På et møde i DFDS' bestyrelse et par måneder senere, den 30. august, protokolleredes en udtalelse, der lød således: "For det tilfælde, at Esbjergfarten skulle vise sig rentabel, ville det være ønskeligt at anvende endnu et skib til at gå på Newcastle." Lidt forbehold blev der altså taget; men begyndelsen må have været tilfredsstillende, for i oktober samme år købte DFDS damperen Esbjerg af det Fanø-rederi, der havde drevet den. Begge skibene gik i samme fart. Riberhuus målte 627 brutto register tons, Esbjerg 472. I 1876 optog selskabet sejlads fra Esbjerg til Newcastle, og fem år senere sattes et nyt skib ind på Esbjerg-London ruten. Det hed Koldinghus og var på 610 br. reg. tons. Ligesom Riberhuus var det en hjuldamper.

Turister – et dengang næsten ukendt begreb – og forretningsrejsende, som for hundrede år siden skulle over Nordsøen, rejste under vilkår, som nu kalder på smilet, men som var alvor. Alligevel var interessen for den industrielle



Esbjerg havn under anlæggelse. Byen, som nu har næsten 60.000 indbyggere, eksisterede endnu ikke.



Harwich ved midten af det 19. århundrede.

udvikling i England stor nok til, at der ved særlige lejligheder arrangeredes rejser, hvor passagererne og ikke gods og kreaturer var de vigtigste. En sådan rejse fandt sted i 1862 i anledning af en industriudstilling, som afholdtes i London. De, der meldte sig til deltagelse, fik tilsendt en instruks om, hvordan de havde at forholde sig om bord. Skibet, som hed Hekla, skulle sejle fra Gammelholm en tirsdag morgen kl. 7, og passagererne skulle møde dagen før kl. 15 "for at erholde anvist plads og nummer" samt aflevere bagage, så at denne kunne stuves, inden afgang. Hver passager skulle medbringe ske, kniv og gaffel samt to håndklæder, et ølglas, noget sukker "og deslige". Tallerkener og spølkummer "vil ombord blive uddelte til passagererne i det omfang det af hensyn til pladsen kan ske". Videre hedder det i instruksen:

"Enhver af passagererne erholder ligesom mandskabet ombord et løbenummer i skibets rulle. Med dette nummer er hans køje og køjeplads betegnet, lige som det også betegner hans plads i rækkefølgen ved uddeling af proviant osv.

Frictionsfyrstikker ere strengt forbudne ombord, og ville blive konfiskerede hvorsomhelst de forefindes.

Enhver vil blive anvist køje og køjeplads, enten standkøje eller hængekøje, disse sidste ophænges hver aften, surres hver morgen og henstuves på de dertil bestemte steder.

Hver mand vil erholde til afbenyttelse og er derfor ansvarlig: 1 tinkande og 1 smørdåse.

Proviantuddeling sker kun til de bestemte tider og på de bestemte steder, og vil der hvergang blive givet signal dertil.

Om morgenen, når køjerne er bortstuede, uddeles kaffe ved kabysen. Om aftenen uddeles te på samme måde.

Øl findes i en tønde, af hvilken passagererne kunne tappe efter behov."

Når bortses fra tønden med øllet er passagererne bedre hjulpet i nutidens Englandsbåde. De har også mere plads. På Hekla var der kun "et indskrænket rum" til deres rådighed, og det var af hensyn til "det store antal mennesker", der var ombord, "nødvendigt, såvel for almindeligt velvære som også i sanitær henseende", at der herskede "den strengeste orden".

Hekla tilhørte staten og var et orlogsskib. Dets længde var 50 m, bredden 8½, størrelsen 637 brt. Det var bygget i England i 1842 og deltog i 1848 fra Flensborg fjord i slaget ved Bov. I 1882 huggedes det op. Som passagerskib



Damperen Anglo-Dane – et af de skibe, som C.P.A. Koch havde bestilt hos Andrew Leslie i England, og som DFDS overtog ved Selskabets stiftelse.

har det muligvis været endnu mindre egnet end de til kreatureksport beregnede, og endelig foregik denne rejse til London fire år før DFDS stiftedes. Altfor sikre slutninger med hensyn til andre skibes indretning bør derfor ikke drages. Men at Hekla kunne anvendes til passagerfart siger alligevel en del om de forhold, som passagerer rejste under for ca. 100 år siden, og de forandringer, der er sket fra dengang til nu.

I Thameshaven, hvor eksportbådene fra Esbjerg lagde til, havde det engelske havnekompani opført to stalde, hvor kreaturer fra Danmark, Holland og Tyskland samledes og overnattede, inden de førtes videre til London.

Forholdene fandtes i nogle år tilfredsstillende, men efterhånden steg fordringerne til kvægets behandling. Staldene var ofte overfyldte, og det ene

kreatur hindrede det andet i at æde og drikke. Følgen var, at dyrene ofte ankom til London i medtaget og træt tilstand og ikke opnåede den pris, der var regnet med. Vigtigere endnu var den omstændighed, at det danske landbrug nu var i god gang med at omlægge sin produktion fra korn til mejeriprodukter. Denne omlægning fremskyndedes af de mængder af foderstoffer, som USA, efterhånden som de vestlige dele af landet kom under plov, kunne eksportere til Europa. Disse foderstoffer var billige, og de fleste lande på det europæiske kontinent lagde told på dem for at beskytte deres eget landbrug.

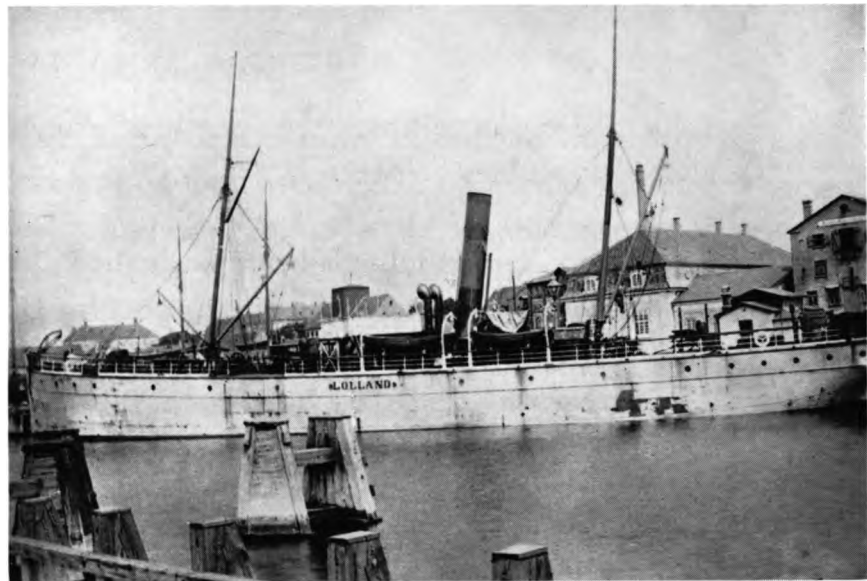
Det gjorde Danmark ikke. Under indflydelse af de forsøg, som nå Landbohøjskolen var udført under ledelse af Th. R. Segelcke og N. J. Fjerd, og som tog sigte på at forbedre produktionen af smør, forstod det danske landbrug, at billigt foder snarere end at spærres ude burde bydes velkommen som råmateriale for fremstilling af forædlede landbrugsprodukter, først smør, senere bacon. Eksportbådene havde derfor nu, foruden kreaturer, ofte betragtelige mængder af smør med til det engelske marked. Dritlerne rullede i Thames-haven hen ad den samme ujævne og snavsede kajplads, som den kreaturerne benyttede, og de lossedes på jernbanevogne under upraktiske forhold, som betød at de fik stød og knubs. Når de nåede London var dritlerne smudsige og uappetitlige at se på, ikke sjældent havde selve smørret lidt under rystelserne. Tilfredsheden med Thameshaven som udskibningshavn var derfor midlertidig, og DFDS' ledelse overvejede at finde en anden.

Valget faldt på Harwich.

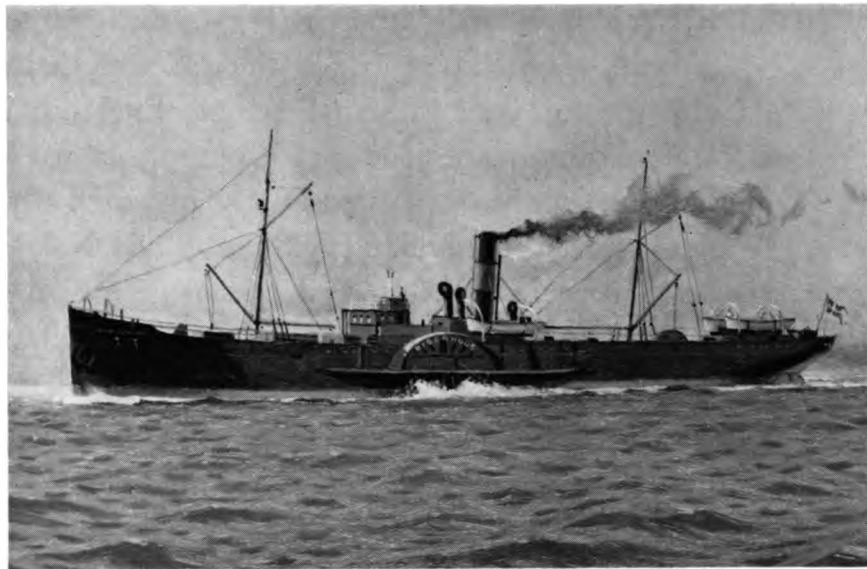
Flytningen gennemførtes i 1880 efter forhandling med *London & North Eastern Railway*. Det engelske jernbaneselskab påtog sig at opføre passende stalde og at skabe lempeligere muligheder for smørrets videretransport. Engländerne forbedrede endda vilkårene ved meget snart at bygge den store kaj ved Parkeston, som lå lidt længere inde i flodmundingen, og hvor vandstanden varierede mindre end ved selve Harwich, så at skibene altid kunne lægge til.

Sørejsen fra Esbjerg til Harwich var 5 timer kortere end til London og jernbaneturen kun 1 time længere. Den vundne tid var næsten 4 timer, så fordelene ved flytningen var iøjnefaldende. Dog var den ikke ganske gratis, fordi den længere tur med bane betød højere fragt. Det drejede sig for kreaturerens vedkommende om 8 shillings pr. styk. *Thameshaven Company* gjorde derfor i samarbejde med *London Tilbury Southern Railway* forsøg på at bevare Thameshaven som dansk udskibningshavn ved at sætte to dampere i fart på

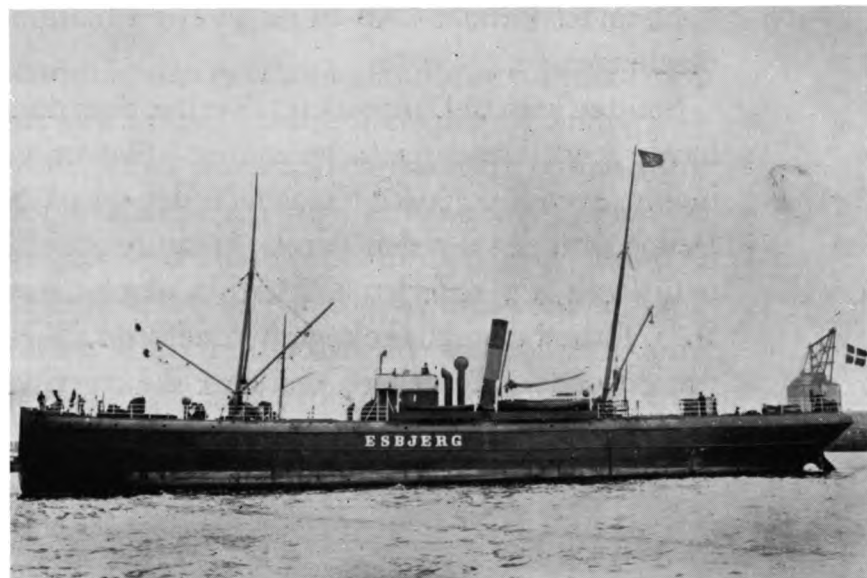
*Eksportdamperen Lolland
efter at den var indgået
i DFDS' flåde.*



*Det Forenedes første skib
på Englandsruten
fra Esbjerg: Riberhuus.*



*Den første eksportdamper,
som lastede i Esbjerg havn,
og som DFDS overtog
i 1875.*



Esbjerg. De gjorde fire rejser, men med økonomisk negativt resultat, hvorefter forsøget blev opgivet.

Rundt om i landet udfoldedes initiativ med samme formål som det, der var Esbjerg–Harwich rutens: Direkte eksport fra Danmark til England.

I 1866 oprettedes *Randers Dampskibsrederi* og to år efter *Det jydsk-engelske Dampskibsselskab*, i hvis bestyrelse “den jyske Tietgen”, købmand HANS BROGE og dennes svigersøn OTTO MØNSTED sad. Hertil kom i 1869 *Esbjerg Dampskibsselskab*, i 1874 *Nordjyllands Dampskibsselskab* og *Det lolland-engelske Dampskibsselskab*, og i 1879 *Dampskibsselskabet Bandholm-England*. Endelig var *Det falster-sjællandske Dampskibsselskab* i Nykøbing F., som kammerherre TESDORPH oprettede, fra samme periode. Også København fik (i 1874) med rederiet *Kjøbenhavn-Newcastle* en særlig kreatureksportroute.

Jydsk-engelske besejlede Leith og Newcastle med to skibe, der var opkaldt efter de to vikinger, som besejrede England: Hengest og Horsa, Esbjerg Dampskibsselskab ejede den Esbjerg, som var den første damper, der gik ind i Esbjerg havn (og som DFDS overtog i 1875). Det lolland-engelske selskab sejlede med Lolland og Storebælt fra Nakskov via Nyborg og Frederikshavn til Newcastle. Nordjylland sejlede med tre skibe, rederiet i Bandholm ejede damperen Knuthenborg, det falster-sjællandske Kronen.

I april 1880 overtog DFDS rederiet Kjøbenhavn-Newcastle, og fra 1881 gennemførtes regelmæssig ugentlig fart på denne rute. Skibene anløb Frederikshavn, og da de var bedre end de andre rederiers, påførte de alene derfor disse en hård konkurrence. De små rederier søgte at sikre sig last ved takstnedsættelser, men de tålte dårligt det indtægtstab, som fulgte med, fordi de ikke som DFDS havde andre ruter, der vejede deres tab op.

Et andet forhold kom til og gjorde situationen alvorligere: Der udbrød okselungesyge.

Smitten kom til Danmark fra Sverige. Som danske kvægopdrættere tidligere havde sendt kreaturer til opfedning i Slesvig, var de nu kommet ind på at indføre svensk ungkvæg for at fede det op på Sjælland og Lolland-Falster. Denne praksis satte den danske kreatureksport betydeligt i vejret, til gavn, naturligvis, for rederierne. Men da okselungesygen konstateredes i foråret 1881, forbød den danske regering indførsel af kreaturer fra Sverige, og, hvad der var endnu alvorligere, den engelske regering forbød import af kreaturer

fra Danmark, uanset om disse var af svensk eller dansk oprindelse. Snart lempedes det engelske forbud til kun at omfatte kreaturer fra Sjælland, og efter nogle måneders forløb ophævedes det helt; men da havde de mindre rederier lidt et tab, som de vanskeligt kunne bære. DFDS' rute til Newcastle stod sig relativt godt, og da indførslen af kreaturer til England igen var blevet fri, lod Selskabet sine skibe anløbe Hälsingborg og Halmstad, hvor de lastede svensk kvæg.

På det engelske marked var der vanskeligheder af en anden art: Konkurrence fra oversøiske lande.

Australien og Sydamerika var ved at blive storleverandører af levende kvæg og frosset kød til det engelske marked. Især Argentina lagde i de år grunden til en kreatur- og kødeksport, som er forblevet af afgørende betydning for dette land. Fra naturens side var de oversøiske kvægopdrættere begunstiget af et klima, som betød mindre omkostninger til stalde og pleje af dyrene, og med græsningsvilkår, som overflødiggjorde anvendelse af importeret foder. Heri var DFDS uden skyld! Alligevel måtte Selskabet høre en del for de 8 sh., hvormed flytningen fra Thameshaven til Harwich havde fordyret eksporten via Esbjerg pr. kreatur. Rigsdagsmænd med tilknytning til landbruget arbejdede for oprettelse af en statsrute fra Esbjerg, og denne plan fik indenrigsministerens billigelse og vedtoges i Folketinget. I Landstinget kunne den dog ikke samle flertal, og planen faldt. Ud af de forhandlinger, den gav anledning til, kom en overenskomst mellem de jysk-fynske statsbaner (de sjællandske og de jysk-fynske statsbaner havde dengang hver sin direktion) og DFDS om gennemgående fragter for hornkvæg fra afsendelsesstationen i Danmark til bestemmelsesstedet i England. Desuden fik havnetaksterne i Esbjerg en nedsættelse. Overenskomsten gav kreatureksporten fremgang.

Alt imens øvede den strukturændring, som det danske landbrug var i færd med at gennemføre, en indflydelse, der bragte kreaturopdrættet i Danmark til først at stagnere, senere, fra 1884, at gå gradvis, men hastigere og hastigere tilbage. Malkekvæg afløste eksportkreaturer, og fra at have lagt vægten på korndyrkning og kreatureksport stiledede det danske landbrug hastigt hen imod at gøre smørret til dets vigtigste eksportvare, bacon til dets næstvigtigste. Under denne udvikling måtte en koncentration af den faldende kreatureksport forekomme formålstjenlig, og de små rederier søgte optagelse i de

store. I 1883 overtog DFDS først Det lolland-engelske Dampskibsselskabs to skibe, dernæst Nordjyllands tre og året efter Bandholmrederiets Knuthenborg samt to dampere, Morsø og Vendsyssel, som ejedes af hver sit aktieselskab, men som var underlagt samme korresponderende reder, dampskibsfører S.Jensen. Endelig erhvervede DFDS i 1887 det falster-sjællandske dampskibsselskabs Kronen.

Ved forskellige lejligheder, særlig i firserne, da DFDS overtog de små eksportrederier, gjorde kritiske røster gældende, at den dominerende indflydelse, som det store selskab kom til at øve, rummede en risiko for, at lokale interesser kunne blive tilsidesat. Kammerherre Tesdorff, der oprindeligt, sammen med kammerherre C. S. Scavenius, havde været blandt dem, der gjorde indvendinger imod DFDS' overtagelse af andre ruter, afviste senere kritikken med denne udtalelse:

“Det danske landbrug bør rette en varm tak til mange institutioner; men ingen fortjener dog i så høj grad en anerkendelse som Det Forenede Dampskibs-Selskab. Ganske vist er det ikke det, der opdrætter vore kreaturer og har det daglige arbejde med dem. Men det sørger på fortrinlig vis for, at vi kommer af med dem. Uden DFDS' eksportlinjer ville den danske kvægavl i dag kun være en brøkdel af, hvad den nu er. Skibsfart og landbrug har her rakt hinanden hånden – og resultatet er det lykkeligste, man kan tænke sig.”

I 1886 droges Odense ind som led i den kreds af danske havne, der gennem DFDS' rutenet havde fast forbindelse til England. En rute fra forskellige danske havne direkte til Leith etableredes i 1889.

Eksporten af svin havde i mange år haft betydning ved siden af kreatur-eksporten, men vi slagtede ikke selv til eksport. Reglen var, at de levende danske svin sendtes til Tyskland og slagtedes i Hamborg. Størstedelen af dem gik derfra videre til England.

I 1887 skete der et afgørende brud på denne praksis: Der udbrød svinepest i Københavns nærhed, og et forbud imod at udføre svin fra Amager, Københavns amt og København udstedtes. Tyskerne mente ikke, at dette forbud sikrede dem tilstrækkeligt overfor smittefaren og forbød helt indførsel af levende svin fra Danmark. Udførslen faldt fra 262.000 svin i 1887 til 16.000 året efter. Vi greb derfor til den udvej at slagte selv. Landbrugets mænd stod ikke fremmede overfor tanken, som en tid havde været under ventilation.

Andelsslagterier oprettedes i hastigt tempo. Men når vi slagtede selv, var der ingen fornuftig grund til at eksportere via Hamborg. Opgaven måtte blive en direkte erobring af det engelske marked. Som tidligere med kreaturerne rejstes der dog krav om så lave fragtrater, at DFDS ikke kunne anse dem for helt forsvarlige. Resultatet blev, at staten og DFDS i 1888 sluttede en overenskomst, i henhold til hvilken turene Esbjerg–Harwich øgedes fra to til tre om ugen, og at staten til reduktion af fragtraterne til denne fart ydede 150.000 kr. årlig. Da eksporten allerede var i voldsom vækst, åbnede DFDS samme år en ny rute fra Esbjerg til Hull. Til denne ydede staten 20.000 kr. i fragttilskud, men da Hull selv havde opdræt af svin, blev ruten ingen succes og nedlagdes efter et års forløb. I 1890 genoptoges den, men nu med Grimsby som udskibningshavn.

Kredse inden for landbruget vedblev at have deres egne forestillinger om, hvad søtransporter kostede, og et forslag om at danne et andelsrederi fremsattes, mens DFDS var i færd med at udvide sine ruter. Forslaget var baseret på en teori om, at når staten ydede 150.000 kr. til fragterne på Esbjerg–Harwich ruten, måtte et andelsrederi have krav på et lige så stort beløb. Denne teori var ikke holdbar, fordi det beløb, staten ydede, i realiteten var et tilskud til eksportørerne, ikke til DFDS. Regeringen afslog at yde andelsrederiet støtte, og planen blev opgivet. Dog var den ikke helt resultatløs, fordi den førte til en ændring i kontrakten mellem DFDS og staten, således at fragttilskuddet ændredes fra de 150.000 kr. årlig til 50.000 kr. plus 15.000 kr. for hver shilling, hvormed fragten nedsattes pr. ton. Ændringen muliggjorde en fragtreduktion på 5 sh. pr. ton for smør, flæsk, fisk og æg, og den fik det til at træde tydeligere frem, at det var eksportørerne, der nød godt af tilskuddet.

Efterhånden som smør, flæsk og æg blev det danske landbrugs vigtigste eksportvarer i stedet for kreaturer, blev de oprindelige skibe på Englandsfarten utidssvarende. De enten ombyggedes eller udrangeredes. Nogle af de skibe, der en overgang sejledes med, var mindre end Riberhuus og Koldinghuus, fordi smør og flæsk i modsætning til kreaturerne ikke behøvede plads til at bevæge sig. Som eksporten tiltog måtte dog større skibe bygges, og midt i goerne afløstes de gamle dampere af Primula, Ficaria og N.J. Fjord. De målte alle mellem 1400 og 1500 brutto register tons, og deres fart var ca. 15 knob. Især N.J. Fjord bød passagererne langt bekvemmere forhold end de ældre og

mindre skibe. I 1901 sattes J. C. la Cour i fart mellem Esbjerg og Harwich. Den var på 1635 brt. og betød yderligere fremskridt for de rejsende.

DFDS' forbindelse med England fik endnu en front: Manchester.

Denne by, som med de dampdrevne fabrikker var blevet både en meget stor forbruger af indførte levnedsmidler og eksportør af mange slags industri-varer, især tekstiler, lå inde i landet, men med en kanal skaffede byen sig via Merseyfloden adgang til havene. Denne kanal, Manchester-kanalen, åbnedes for trafik den 1. januar 1894. Samme år satte DFDS en regelmæssig fart i gang mellem Manchester-Liverpool og København og derfra til Stettin. Ruten anløb desuden Swansea i Wales. Først var der afgang en gang om måneden, men allerede fra 1895 hver 14. dag. En tid blev ruten drevet i samsejling med Bailey & Leatham, og i perioden, når DFDS havde knapt med tonnage, chartrede Selskabet skibe til den.

Af de danske rederier, som en tid konkurrerede med DFDS om landbrugseksporten til England, holdt Randers Dampskibsselskab og Det jydsk-engelske Dampskibsselskab længst ud. I 1898 sluttedes de sammen og tog navnet *Det Jydske Dampskibsselskab*.

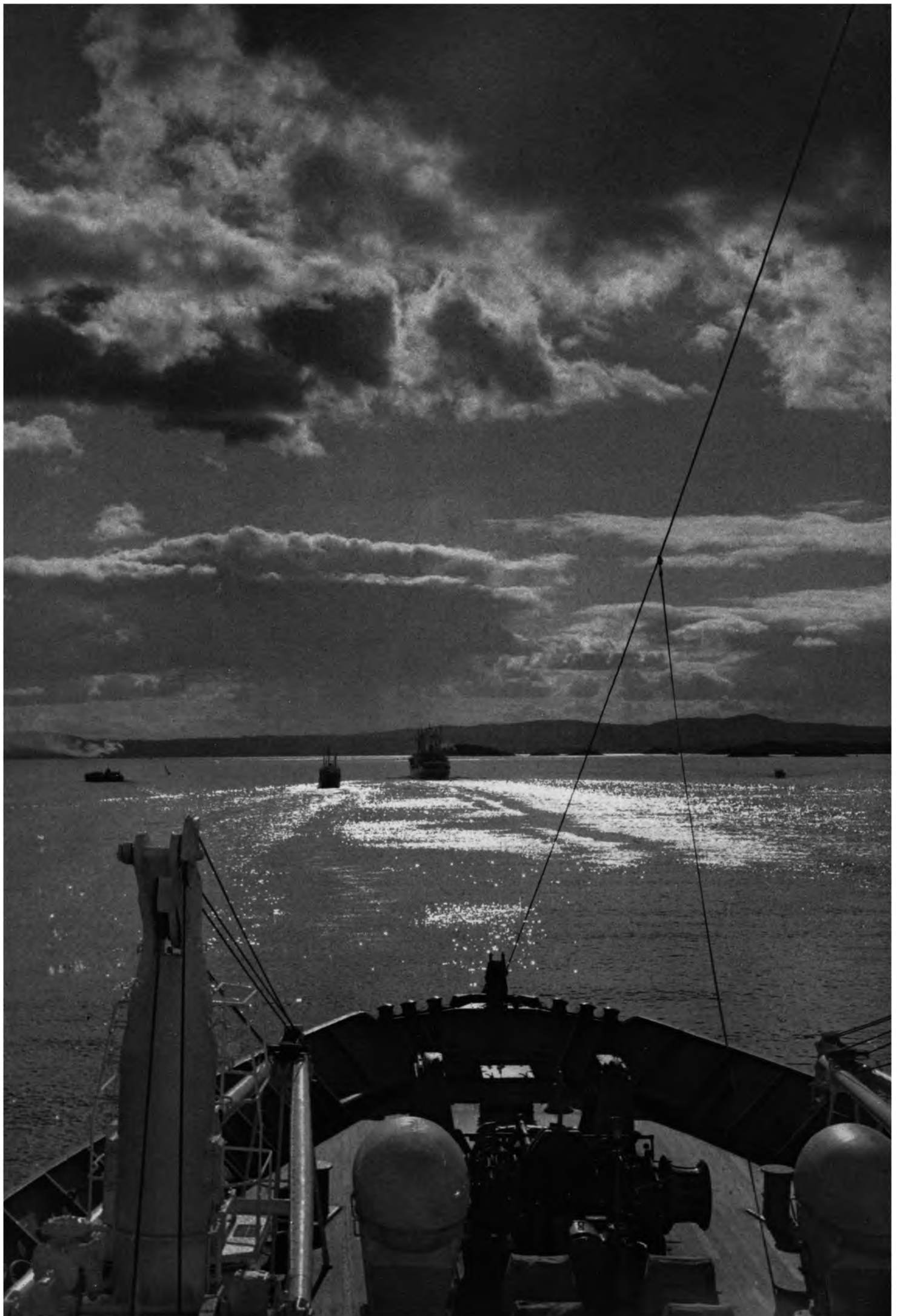
DFDS indgik med Det Jydske en overenskomst, som tilsigtede at skabe mulighed for dette rederis fortsatte beståen. De to selskaber sejlede i samdrift på kreaturruterne fra jyske havne. Samdriften hindrede ikke, at Det Jydske pådrog sig en voksende gæld til DFDS, som i 1900 overtog dets syv skibe. Med denne forøgelse af sin flåde blev DFDS så godt som ene om at besørge den danske landbrugseksport. Esbjerg-Harwich ruten udvidedes til fire ugentlige ture. En ny konkurrent til landbrugseksporten meldte sig i 1905: *Goole Steamshipping*. Dette selskab, bag hvilket stod *Lancashire & Yorkshire Railway*, oprettede en rute fra København til Nordengland. DFDS' Newcastle-både forsynedes i den anledning med bronzepropeller, hvorved deres sejltid nedsattes. Den nye konkurrent betød alligevel, at fragterne måtte reduceres. I 1908 enedes Gooleselskabet og DFDS om at holde ens, fælles takster, hvorved den for begge selskaber utilfredsstillende situation bragtes til ophør.

I 1903 overtog DFDS pakkepostforsendelserne mellem England og Danmark. De gik via Esbjerg-Harwich.

ESBJERG FÅR HAVN

Overenskomsten med regeringen om tilskuddet til eksportfragterne faldt derimod bort fra april 1912, efter at Landbrugsministeriet året forinden havde sagt den op. Overenskomsten havde da bestået i godt en snes år. En forhøjelse af fragterne blev ved den lejlighed uundgåelig, men de danske landbrugsvarer havde en meget stærk stilling på det britiske marked, og eksporten led ikke nævneværdigt, endsige varigt afbræk. DFDS gennemførte ved det tidspunkt fire ugentlige ture i hver retning mellem Esbjerg og Harwich, to ugentlige ture fra Esbjerg til Grimsby, en fra Esbjerg til Newcastle, en fra Århus-Randers-Aalborg-Frederikshavn til Newcastle, en hveranden uge fra København til Newcastle og en, ligeledes hveranden uge, fra København til Hull. Yderligere gennemførtes i samsejling med den engelske *Wilson Line* en ugentlig tur mellem København og Goole.

Med den stigende trafik var skibene, der betjente Esbjerg–Harwich ruten, ikke fuldt tilfredsstillende, og en modernisering indledtes i 1913, da nybygningen A. P. Bernstorff på 2352 brt. sattes ind. Dette skib var, også hvad passagerbekvemmeligheder angår, helt tidssvarende.



Fra Østersøen til Sortehavet

INDTIL 1880–81 bares Østersøtrafikken frem af gode konjunkturer. I de følgende seks, syv år skete udvidelser og omlægninger under noget vanskeligere forhold. Mange landes handelsflåder forøgedes og fragtmarkedet var “trykket.”

Kanalen fra Kronstadt til Skt. Petersborg udvidedes, således at fra 1882 store skibe kunne gå helt ind til det russiske riges hovedstad. Denne mulighed udnyttede DFDS straks, og efter at nogle rejser var gjort forsøgsvis, etableredes en fast rute mellem Antwerpen og Skt. Petersborg. Forøgelsen af det antal russiske Østersøhavne, som blev sejlbare, gav mulighed for udvidelse af ruterne i den vestlige ende, og DFDS drog i disse år den franske havn Le Havre ind i sit net.

I 1885 ophævedes det monopol, DFDS havde i Libau, men da var Libaus og monopolets betydning aftagende som følge af trafikkenes spredning. Tabet opvejedes af en aftale, som DFDS afsluttede med tyske oversøiske rederier.

Aftalen betød, at DFDS fra alle havne i Østersøen på gennemgående konnossementer kunne medtage gods, som i Antwerpen omladedes til og fra Brasilien, La Plata, Indien, Østasien og Australien. Med to tyske rederier, som besejlede Rhinen, sluttedes ved samme tid en kontrakt, hvorefter flodrederierne og DFDS gensidigt forpligtede sig til at overholde samme gennemgående fragter mellem Rhin-byerne og Østersø-havnene. Omladning af godset skete i Antwerpen. Efter brydsomme forhandlinger mellem DFDS og Riga-Dvinsk (Dünaburg)-banen kom hertil en overenskomst, som gjorde det muligt fra Antwerpen via Riga at udstede gennemgående konnossementer til det indre Rusland. Et andet dansk rederi, *Dampskibsselskabet Danmark*, havde haft en kontrakt med Riga om gennemgangstrafik fra Antwerpen, men sagde aftalen op og trak sig ud af ruten. DFDS tilbød at overtage kontrakten og ruten, og tilbudet blev antaget.

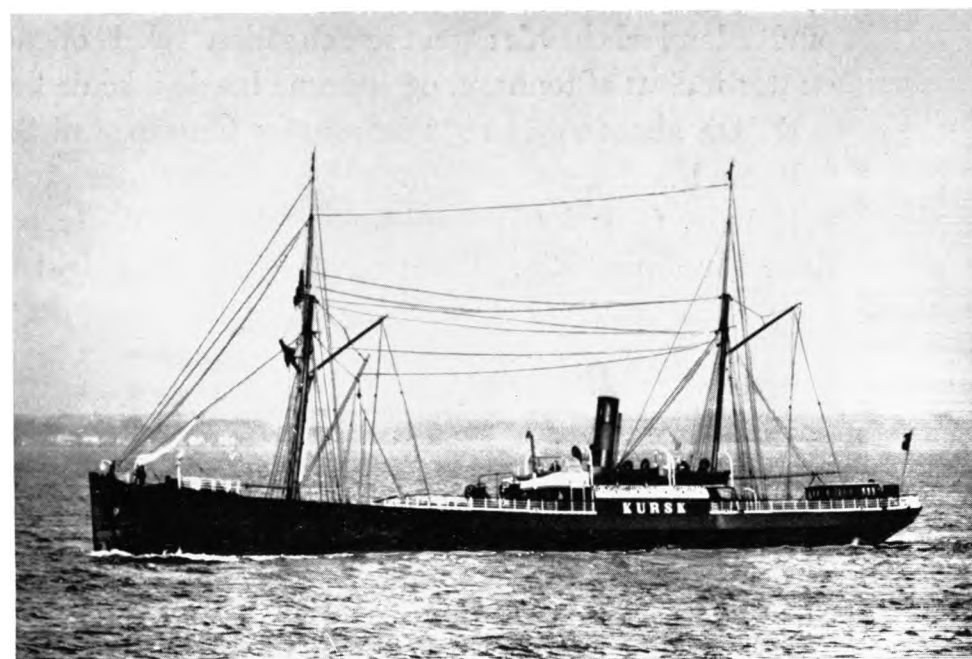
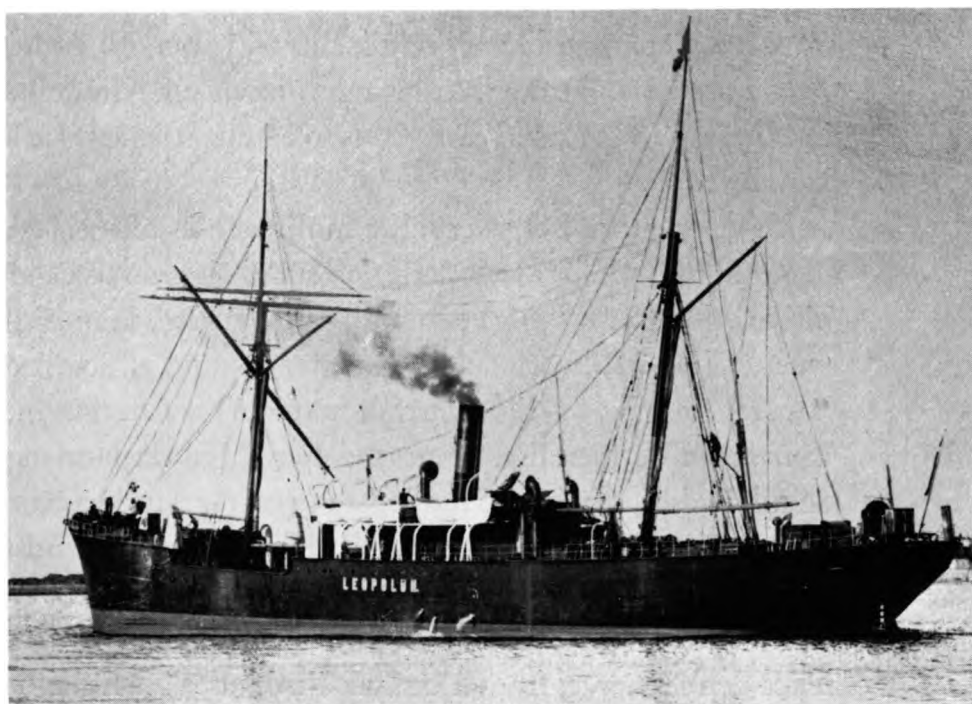
Med disse overenskomster skabtes der grundlag for en ugentlig fart fra Hamborg via København til Riga, og DFDS etablerede i 1886 en sådan rute. Efter et par års forløb udvidedes den til at anløbe Königsberg. I 1887 optoges fart mellem København og Hangö i Finland.

Tysklands beslutning om at bygge Nord-Østersøkanalen (Kielerkanalen) var stærkt medvirkende til Hamborg–Riga rutens oprettelse. DFDS' ledelse anså det for vigtigt, at Selskabet, inden kanalen var færdig, havde gjort sig mest muligt kendt i Hamborg.

Kielerkanalen indviedes den 1. juli 1895. Den forkortede adskillige af DFDS' ruter, men samtidig øgedes Hamborgs konkurrenceevne for hele Østersø-området, og en del transithandel gled bort fra København, fordi den nærmeste vej fra de kontinentale Nordsø-havne nu gik via den nye kanal. Af konkurrencehensyn måtte mange af DFDS' skibe gå samme vej. Gods til Danmark, som kom til Hamborg i tyske skibe, lod sig desuden nu omlade i tyske pramme, som gennem Kielerkanalen og Lillebælt bugseredes til jyske havne. Forholdet medførte, at DFDS i 1897 forlagde sin Hamborg-Königsberg rute til Hamborg-Stettin, mens til gengæld det på Königsbergfarten konkurrerende rederi i Hamborg nedlagde sin rute mellem Hamborg og København.

Tabet af transitgoods og konkurrencen med Hamborg virkede stærkt fremmende på planerne om at indrette en frihavn i København.

*Fra Middelhavs- og Østersøflåden.
Leopold II byggedes
i anledning af
Sortehavsrutens
oprettelse. Ligesom
A.N.Hansen (øverst)
og Kursk (nederst på
siden) var den udstyret,
så den kunne føre
hjælpesejl.*



Det Forenede Dampskibs-Selskab satte sig i begyndelsen af 80erne endnu et betydeligt mål: At forbinde Middelhavet med Østersøen.

Danske handelsskibe var under Napoleons-krigene blevet fortrængt fra Middelhavet, og det danske flag sås næsten aldrig dér. De muligheder, der faldt i øjnene i en havn som Antwerpen, pegede dog i retning af, at dette forhold påny kunne ændres. I denne forbindelse spillede atter tanken om konkurrencen med Hamborg ind: Hvis den danske hovedstad ville stå sig over for denne tyske havn, som var i stærk udvikling, kunne DFDS ikke hvile på det allerede vundne, men måtte søge ny virksomhed for nye ruter.

Resultatet blev, at Selskabet i 1883 satte seks både i fart på Middelhavet. De lastede på Sicilien og i Italien og gik derfra via Antwerpen til København og videre til Østersøen. Når de havde losset, gik de samme vej tilbage. Sydfranske og spanske havne indgik snart i ruten, og godset blev så rigeligt, at Antwerpen i 1886 udgik som anløbshavn for Middelhavsbådene. Derimod inddroges i 1887 Lissabon og Oporto og noget senere Le Havre på den franske kanalkyst.

En næppe forudset yderligere mulighed åbnede sig:

Rusland, som for at modernisere sin økonomi havde givet afkald på prohibitive toldsætter og valgt en mindre beskyttelse, så nu sin unge industris vækst truet af import, hvorfor det igen efter midten af 80erne forhøjede tariffene. Russisk forbrug og tildels produktionen blev derfor mere end tidligere afhængigt af de hjemlige frembringelser. Men da landets jernbanenet, uanset de udvidelser, der havde fundet sted vest for Moskva, var yderst mangelfuldt, i de sydlige og østlige områder endda slet, var der udstrakte russiske egne, hvorfra varer ikke kunne transporteres ret langt over land. Dette gjaldt egnene omkring Sortehavet. Russisk gods kunne af denne årsag med fordel sejles den lange vej fra det sydlige Rusland via Middelhavet og den engelske kanal til det nordøstlige Rusland. Også den modsatte vej fra Østersøen til Sydrusland var der gods at befordre. Ingen ville have fundet det urimeligt, om Rusland selv havde søgt at løse en sådan "lokal" opgave, men den krævede en stor indsats af tonnage, og russerne havde ikke de fornødne skibe.

DFDS åbnede da i 1887 en rute fra Østersøen til Sortehavet.

Ruten besejledes af tre dampere: Antwerpen, der var købt i England, Leopold II og Georgios I, som byggedes hos B & W. Især de to danskbyggede skibe var fortræffelige. Deres navne efter den belgiske og den danskfødte

FRA ØSTERSØEN TIL SORTEHAVET

græske konge var ikke tilfældigt valgt. Med den belgiske og den græske regering sluttedes nemlig konventioner, der gav skibene i denne fart særlig gunstige vilkår. Med Levant-rederier indgikkes aftaler, som muliggjorde omladning af og gennemgående takster for varer, der skulle til græske kystbyer og Syrien. Ruten kom til at omfatte Skt. Petersborg, Reval, Riga, København, Tunis, Piræus, Smyrna (nu Izmir), Konstantinopel (nu Istanbul) og Odessa. Fra 1888 gik skibene desuden til Sevastopol og fra 1889 til Rostow, Novorossisk og Batum ved Kaukasus. Batum fik betydning, fordi den havde jernbane til Tbilisi (Tiflis), som var Georgiens handelscentrum. Havneselskabet i Batum byggede nye havneanlæg og opførte moderne pakhuse.

DFDS' Sortehavsflåde sejlede korn, bomuld, vin og frugt fra Sydrusland. En del af lasten gik til Middelhavslandene og det vesteuropæiske kontinent, herunder Danmark, men det, der bar ruten, var transporterne fra russisk til russisk havn.

Parallelt med Sortehavsruuten oprettedes Levantlinjen. Den gik via Antwerpen og Le Havre til Tunis, Piræus, Smyrna, Saloniki og Konstantinopel. I en kort periode i 1906 måtte Levantlinjen indstilles, men den kunne snart genopstå, og såvel den som Sortehavsruuten var indtil krigsudbruddet i 1914 under stadig udvikling.



Den tids dampere

DE FØRSTE dampskibe byggedes, ligesom sejskibene, af træ.

Efter nogle årtiers forløb blev jernskibe almindelige, ja enerådende. De 22 dampere, som DFDS i sit første år havde i fart, var alle jernskibe. Femten var med skrue, syv med skovlhjul. Af de yderligere syv dampere, som Selskabet i de følgende tre år erhvervede, var kun én med hjul. Senere vendte tendensen indenfor Selskabet igen, således at DFDS i 1890 havde 22 hjuldampere ud af i alt 93. Denne relativt store tilgang af hjuldampere hang dog ikke sammen med, at disse i almindelighed vandt terræn. Det modsatte var tilfældet. Men mange af de skibe, hvormed DFDS i 70erne og 80erne forøgede sin flåde, overtoges fra andre rederier og var af ældre konstruktion.

Hvor der var is, var hjuldampere ganske uegnede. Under stærke storme var de heller ikke gode, det ene hjul løftedes let op over vandet og drejede rundt i luften. Så sent som i 1860erne taltes der her i landet om en "dampskibssæson", i hvilken alle skibe var i fart. Den varede fra april til oktober.

Fra midten af 80erne forøgedes procentvis det antal skrudedampere, DFDS havde i fart.

Jern som det materiale, hvoraf skrogene byggedes, afløstes omkring 1875 af stål.

DFDS lod i 1880 hos B & W bygge Nishnij Novgorod og Moskow, året efter Limfjorden, Niels Brock og Kiew. De var alle stålskibe, nogle af dem med forstærket stævn og vandlinje, så at de bedre kunne gå igennem lettere isdannelser. Omtrent ved samme tid blev det almindeligt at forsyne skibene med dobbeltbund, hvor vandballasten førtes i stedet for i særlige tanke. Dette betød mindre risiko for alvorlige lækager, og at skibene lettere selv kunne komme flot efter en grundstødning ved at pumpe vandballasten læns. Der sparede altså tid og bjærgeløn.

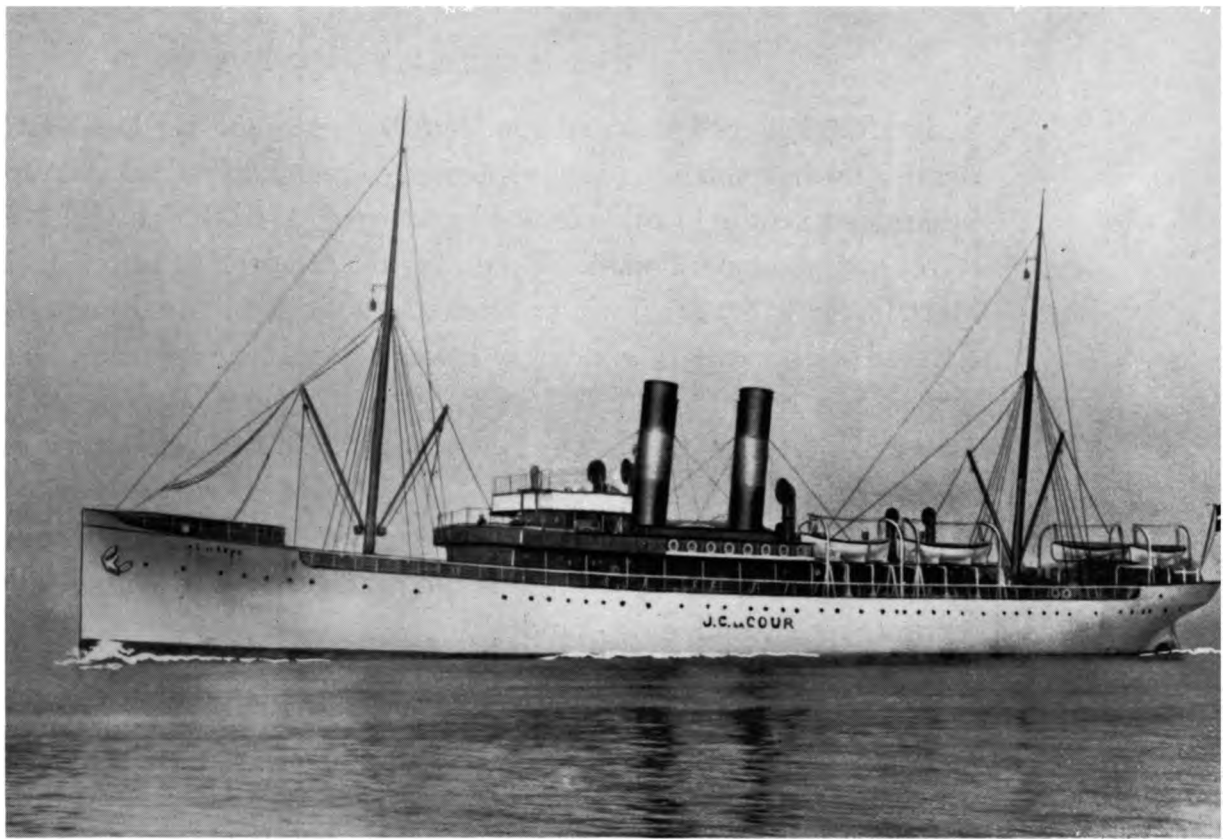
Vandtætte skodder kendtes allerede før DFDS' stiftelse. De fleste af Priors og Kochs skibe havde tre eller fire vandtætte skodder, nybygningerne fra Andrew Leslie & Co. havde fem eller seks.

De første danske eksportskibes lasteevne var meget begrænset, og det var et stort fremskridt, da der i 1850erne fremkom dampere, der kunne tage 200 kreaturer.

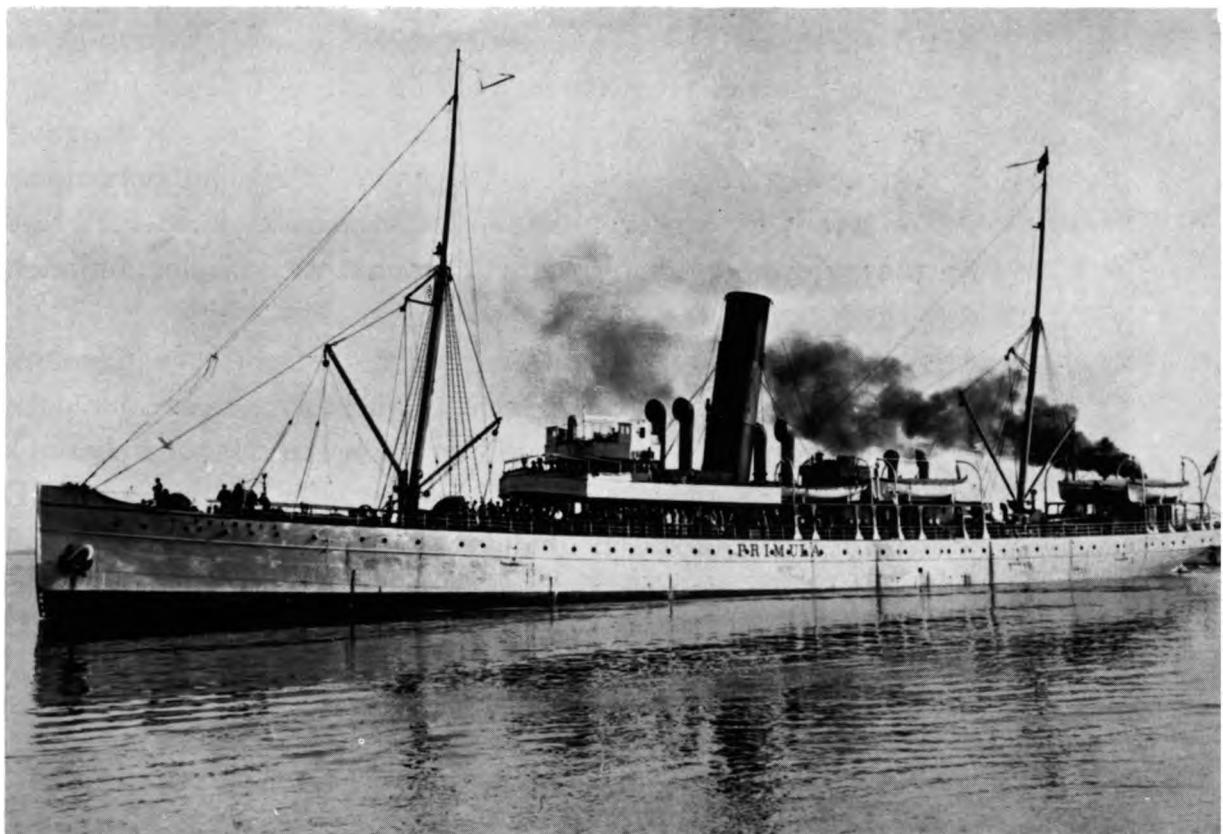
Som eksporten via danske havne voksede, øgedes kapaciteten. Riberhuus kunne tage 404 kreaturer, Koldinghuus 562 plus 800 får. To skibe, der var anskaffet til Østersøfarten, Tomsk og Omsk, kunne hver tage 650 stykker kvæg. Kursk og Kiew var udstyrede med en særlig kreaturslidske, ad hvilken kreaturerne førtes ned på underdækket. På overdækket havde disse skibe en kran, hvormed dyrene blev hevet om bord.

Da smørrets betydning som eksportvare tiltog, måtte temperaturen i lasterummene være lavere end i andre dele af skibets indre, men skibe, som var specielt indrettet med afkøling for øje, kendtes ikke før N. J. Fjord, Ficaria og Primula i århundredets sidste år udstyredes med den tids primitive kølemaskiner.

Kahytter og saloner oplystes i begyndelsen ved tran- eller olielamper. Senere kom de såkaldte moderatørlamper og efter dem petroleumslamperne, der fik kardansk ophængning. Derved neutraliseredes skibets svingninger, og lampen



J.C. la Cour var et for sin tid meget moderne passagerskib.



Englandsdamperen Primula, som senere sejlede mellem Esbjerg, Antwerpen og Dunkerque.

hang altid lodret. I Kjøbenhavn, som byggedes for DFDS i England, var der dog fra begyndelsen i 1869 elektrisk lys, men kun på dækket. Opvarmning i dens først kendte form skete ved kakkelovne. DFDS' Thy fra 1869 var udstyret med sådanne. Først i 1885, da DFDS byggede og satte M. G. Melchior i fart, fik Selskabet et skib, hvor rørene, som gik gennem kahytterne, opvarmedes ved damp. Det samme skib havde, ligesom de følgende Selskabet lod bygge: Chr. Broberg, J. C. Jacobsen og Baron Stjernblad, elektrisk lys i kahytterne. To skibe fra 1890, Oluf Bager og Fiona, var de første, som havde elektrisk lys overalt.

På det hygiejniske felt skete fremskridtet hurtigere: O. B. Suhr fra 1878 havde badekar til såvel mandskab som passagerer. Vask foregik ellers ved en servante med vandfad og -kande.

De fleste af Selskabets skibe var i 1867 udstyrede med lavtryksmaskiner, enkelte dog med høj- og lavtryksmaskiner (togangsmaskiner), hvis højeste tryk var 25 kg. M. G. Melchior havde en togangsmaskine med 45 kg tryk, og i 1886, da DFDS byggede Malmö, fik denne ligesom året efter Antwerpen og Sønderjylland tregangsmaskine. Denne maskintype blev derefter almindelig i alle nybygninger.

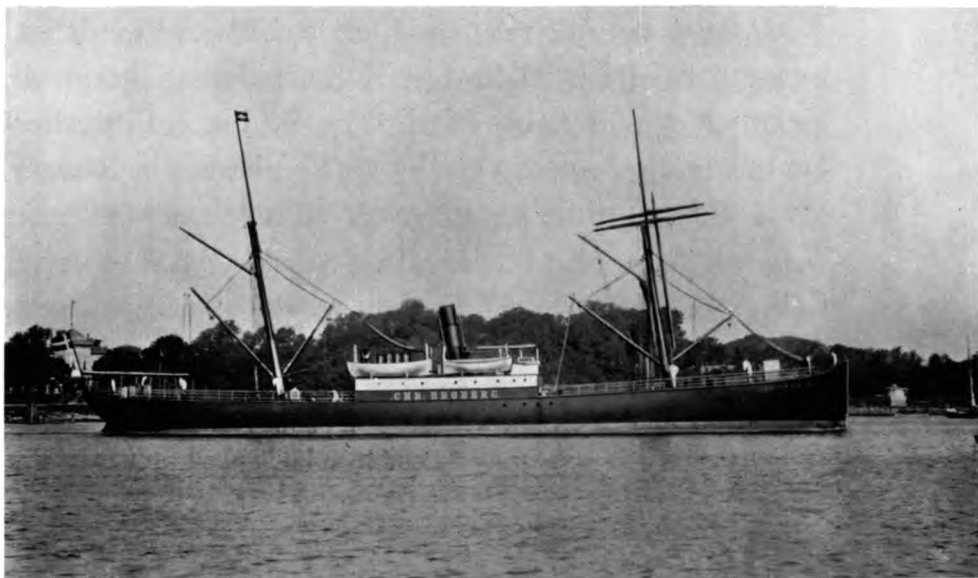
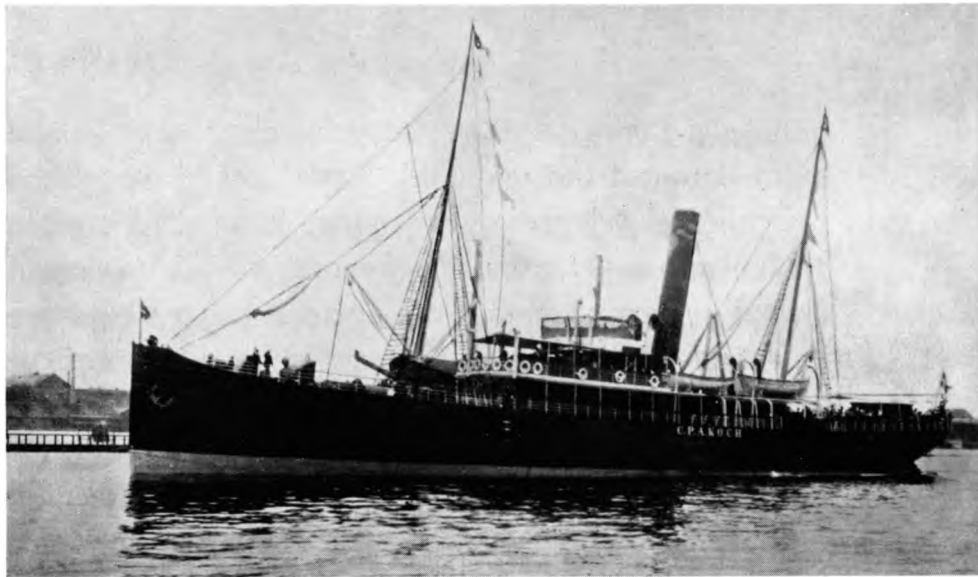
Gennemgående stak skibene i 1867 næppe mere end 8 fod, i 1880 var deres gennemsnitlige dybgående godt 9 fod og i 1890 knap 11 fod. De større skibes dybgående steg hurtigt, og Leopold II fra 1893 havde fuldt lastet et dybgående på 19 $\frac{3}{4}$ fod. Vanddybden i Københavns havn var dengang 22 fod.

Farten var for de første skibes vedkommende ikke imponerende. De hurtigste løb i 1867 lidt under 10 knob, de langsomste 7 $\frac{2}{3}$. C. P. A. Koch, der var fra 1893, gjorde 14 $\frac{1}{2}$ knob. På det tidspunkt var 11 $\frac{1}{2}$ det almindelige.

Med det stigende antal passagerer ofredes der især for de indenlandske ruters vedkommende meget på det indvendige udstyr. Kjøbenhavn, som gik på Århus, ombyggedes i 1880 og stod for mange som indbegrebet af komfort og luksus, men overgik af M. G. Melchior, der i 1891 ved DFDS' 25 års jubilæum af Blæksprutten omdøbtes til U. G. Melchior. Den distanceredes dog af C. P. A. Koch, som repræsenterede det nyeste på passagerskibenes område. Aarhus Stiftstidende skrev i 1893 om den:

“Er C. P. A. Koch den hurtigste båd, vi har, er den sikkert også den flottest

*To indenlandske ruteskibe:
C.P.A. Koch, som, da
den var ny, var flådens
hurtigste, og Oluf Bager
(nederst på siden).
Damperen i midten,
Chr. Broberg,
anvendtes hovedsagelig
i Middelhavsarten.*



udhalede. Salonerne på 1. plads er så elegante og så smukt monterede, at det måtte kunne friste en indisk fyrste! Brede magelige sofaer med kostbart plyschbetræk, elegante gulvtæpper, kunstnerisk snedkerarbejde og smukke gyldenlæderstapeter danner i forening med flotte elektriske lysekroner et indtryk af hygge og komfort, der ligefrem frister til at rejse blot for at nyde opholdet på skibet. Og kahytterne svarer dertil. Her er fikse små familierum med et par køjer, en hel rad af enkeltkøjer med magelig og rigelig plads og en turistsalon med 16 lejer, der gør indtryk af at være en hel sovesal. Overalt er der lys, luft og rum i en sådan overflod, at man ganske glemmer, at man er om bord på en damper og tror, at man befinder sig på et elegant hotel af 1. klasse. Selv for 2. klasses passagerer er indretningen i enhver henseende så komfortabel, som man ellers er vant til at finde på 1. plads på vore passagerskibe...”

Måske er det siden dengang, det er blevet almindeligt, at folk, når de kommer om bord i et af havenes luksuspaladser, gerne siger, at “man ganske glemmer, at man er om bord på en damper”. De mener nu nok noget andet. De mener, at de netop glæder sig ved bevidstheden om at være på havet og over, at de samtidig har de goder, som de sætter pris på, når de er i land.

C. P. A. Koch havde på 1. klasse plads til 122 passagerer, på 2. kun til 28.

Det er karakteristisk for den tids rejselyst og rejseevne, at det var mindretallet blandt passagererne, som rejste på 2. klasse. Kjøbenhavn kunne, efter at den i 1880 var ombygget, tage 142 passagerer på 1. klasse, men kun 27 på anden. Niels Brock, der gik på Randers, havde plads til 62 på 1. klasse, 12 på anden; i Frederikshavnsbåden Baldur var forholdet 38 og 12 og i Odense-damperen Oluf Bager 36 og 12.

Dampskibe, der var bygget til oceanfart, udstyredes som regel med hjælpe-sejl, så at de, når vinden var gunstig, kunne øge farten uden forøget brændselsforbrug, eller holde farten med nedsat forbrug. Desuden bidrog sejlene til at stabilisere skibets bevægelser, så at “slingeragen” i stormvejr blev mindre.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs direktion udvidedes i 1887 med CARL OTTO EMIL NORMANN.

C. P. A. Koch var da over 70, men endnu ved godt helbred. Han fortsatte som administrerende direktør, men det var hans opfattelse, at det for kontinuiteten i Selskabets ledelse ville være heldigt, om den, der formodedes at

skulle blive hans efterfølger, forinden i en periode havde haft lejlighed til at følge og deltage i direktionsarbejdet.

C. Normann var søofficer og havde, da han overgik til DFDS, rang af kommandør. Hans erfaringer rakte vidt. I 1862–63 og igen 1867–69 sejlede han på Grønland som kaptajn med briggen Elna. Den var chartret af kryolitselskabet. Under krigen i 1864 gjorde han først tjeneste i panserskibet Rolf Krake, senere i korvetten Heimdal. I et par år var han med fregatten Tordenskjold i Østen for at udlægge kabler for *Store Nordiske Telegrafelskab*, og efter sin hjemkomst fra Østasien førte han i årene 1873–76 postskib mellem Korsør og Kiel. Endelig blev han i 1881 chef for Marineministeriets admiralitetskontor, hvor han høstede administrative erfaringer. Denne virksomhed afbrødes ved enkelte lejligheder af andre opgaver, f. eks. førte Normann i 1884 skonnerten Fylla på en videnskabelig ekspedition til Grønland. Han skrev selv en afhandling, der endnu er et værdifuldt kildekrift, om hval-, hvalros- og sælhundefangstens historie og udvikling. En vis politisk betydning fik et forslag, han i 1880 fremsatte overfor regeringen, og i hvilket han opfordrede denne til at iværksætte en undersøgelse af forholdene i Østgrønland, for at ikke Danmarks ret til dette område senere skulle blive bestridt. Regeringen fulgte forslaget, og den beretning, som blev resultatet, indgik i det bevismateriale, der fremlagdes fra dansk side i 1932 under Grønlandsprocessen i Haag. Processen gjaldt netop Danmarks suverænitet over Østgrønland.

I DFDS blev C. Normann en afholdt chef. Han interesserede sig stærkt for personalets forhold og lagde grunden til en pensionsordning, der senere byggedes videre på. Umiddelbart efter, at han var tiltrådt som direktør, indvalgte han i Havnerådet.

C. P. A. Koch døde i 1892, 76 år gammel. Året forinden var han blevet udnævnt til etatsråd.

I de år, da Selskabets rutenet hastigt udvidedes, ældre skibe overtoges og nybygninger år efter år sattes i fart, var Kochs blik for de krav, udviklingen stillede, skarpt og af stor betydning for Selskabet. Tietgen sagde ved hans død om ham, at han havde været en banebryder.

C. Normann overtog stillingen som administrerende direktør. Da Koch en tid havde været svagelig og passiv, var hans efterfølger ikke ukendt med at træffe de afgørelser, som den administrerende direktør havde ansvaret for.



Over Atlanterhavet

ÅRENE omkring 1890 illustrerer med sjælden tydelighed, hvor følsom skibsfarten er over for hvad der sker i land. Ikke at der er noget mærkeligt i denne følsomhed; tværtimod er det rederiernes natur og styrke, ja endda deres eksistensberettigelse, at de har den. Men forandringer, enten de bærer frem eller tilbage, kan indtræffe så pludseligt og så koncentreret, at tilpasning efter vilkårene bliver lidt af en kunst for skibsfarten.

I 1887 bar det frem. Den industrielle og kommercielle udvikling havde i tiden forinden haft en sådan hast, at tilgangen af tonnage trods mange nybygninger overalt i Europa knapt nok holdt trit med behovet. Følgen blev, at fragtraterne bedredes. Hertil kom året efter, at Vesteuropa fik en usædvanlig dårlig høst, mens samtidig store forråd af korn og foderstoffer efter en god høst i Sydøstrusland hobede sig op i havnene ved Sortehavet. De muligheder for transport af korn, som denne situation medførte, udnyttede DFDS med stor effektivitet, og i 1889 eksporterede Selskabets skibe mere russisk korn fra

Rostow ved Donflodens udløb i det azovske hav end fra de tre store Østersøhavne Skt. Petersborg, Riga og Libau tilsammen. Transportflåderne forhindrede i disse to år, at korn gik til spilde det ene sted og savnedes et andet. For det danske landbrug, som ved den tid havde så godt som fuldført omlægningen til mejeridrift, betød russiske tilførsler, at priserne på foderkorn kunne holdes på et niveau, der reddede dansk smørproduktion, eller i hvert fald en stor del af den, fra at blive urentabel.

Endda skete der samme år noget, som yderligere stillede krav til rederierne: De franske vinmarker blev angrebet af vinlus, og høsten slog fejl. Da vin i Frankrig ikke er en luksus, som et flertal af befolkningen resigneret giver afkald på, når uheld rammer vinbønderne, måtte der føres vin til Frankrig fra de andre Middelhavslande: Italien, Spanien, Grækenland, Algier, Marokko. Dette gav i Middelhavet en efterspørgsel efter tonnage, som forplantede sig til andre farvande, og adskillige rederier tog skibe ud af deres normale fart for at sende dem til Middelhavet. Men så savnedes de andre steder, og fragtraterne kom alle vegne til at ligge højt.

De høje fragtrater tilskyndede til nybygninger, og DFDS forøgede i 1888 sin flåde med ni skibe, i 1889 yderligere med fem.

Andre landes dampskibsrederier foretog tilsvarende udvidelser, og da vinlusene i 1890 var fordrevet fra Frankrig og den europæiske kornsituation igen normal, var der med ét mere tonnage end de høje fragter kunne holde til. De faldt, og endda temmelig stejlt. Tilmed var det nu, i 1890, Amerikas tur til at få en dårlig høst. USA havde da i adskillige år gjort sig gældende som storeksportør af brød- og foderkorn og havde ydet sit bidrag til, at mangelen på disse ting blev afhjulpet i 1888 i Vest- og Nordeuropa. Den dårlige amerikanske høst gav derfor ikke anledning til import fra Europa, men blot til at eksporten fra USA begrænsedes stærkt. Hvor den dårlige høst i Europa havde øget efterspørgslen efter tonnage, blev da nu det modsatte tilfældet: Der blev brug for færre skibe. De dampskibsrederier, der førte korn over Atlanterhavet til Europa, tog en del af deres tonnage ud af denne fart og satte den ind andre steder, hvorved fragterne trykkedes til skade for alle redere, også dem, der ikke drev Atlanterhavsfart.

Virkningerne for DFDS ses af, at mens Selskabet for året 1888 kunne udbetale sine aktionærer 12½ pct. i udbytte og for 1889 10 pct., gav det for 1890 kun 3 pct.

I 1891, 25 året for DFDS' stiftelse, fik Selskabet mere nærgående vanskeligheder. Den danske sommer blev usædvanlig regnfuld og tåget, hvilket dels gav ekstraordinært stor høst, dels betød, at meget af det danske korn, der var tænkt som brødkorn, måtte anvendes til foder. Skæbnen forsynede på den måde landet med meget af, hvad DFDS plejede at bringe det. Importen af brødkorn gav ikke Selskabet fuld erstatning for tabet. Yderligere var kødpri- serne i Tyskland ved denne tid ekstraordinært høje, og danske kreaturer, der ellers ville være gået til England, sendtes syd på, de fleste over land. For i vi- dest mulig udstrækning at lede den pludseligt sydvendte kreatureksport sø- værts, oprettede DFDS i 1891 to nye eksportruter til Warnemünde og året efter to til Kiel.

Hvis så Østersøen havde artet sig skikkelig!

Det gjorde den ikke. Den russiske regering var blevet erhvervspolitisk ind- adventt og gennemførte en bestemmelse om, at jernbaneselskaberne skulle holde ens takster pr. kilometer. Derved afskæres banerne fra at konkurrere om godset, og den korteste vej fra Østersøen til Moskva blev den billigste, hvilket vil sige, at Skt. Petersborgs havn blev den gunstigst beliggende Østersøhavn. Men i denne havn havde DFDS en hårdere konkurrence at udkæmpe med engelske og andre rederier end i Riga og Libau, og den russiske regerings jern- banepolitik var derfor til ugunst for selskabet. Situationen blev ikke bedre af, at regeringen i Skt. Petersborg samtidig udfoldede bestræbelser for at lede det indre Ruslands forsyninger fra Sortehavsområdet over land, i hvilken anled- ning den afslog at godkende ensartede gennemgangstariffer for gods, der via Østersøhavnene skulle videre ind i Rusland. Endelig ramtes de russiske korn- områder i 1891 af tørke, hvad der gav anledning til et midlertidigt udførsels- forbud for korn. Mod slutningen af 1891 var der i Østersøen kun træ, hør, hamp og lidt russisk smør at sejle med, og det var for lidt. Først hen mod midten af halvfemserne bedredes påny vilkårene for skibsfarten.

I de samme årtier, i hvilke det danske landbrug – mere og mere under ind- flydelse af andelsbevægelsen – ændrede struktur og vandt frem med lange skridt, lagdes grunden til en industri, som i høj grad befordrede den økono- miske udvikling i landet.

Tietgen var længe hovedmanden, hvor det drejede sig om store beslutnin- ger. Foruden til Burmeister & Wain og Svitzers Bjergnings-Entreprise tog han

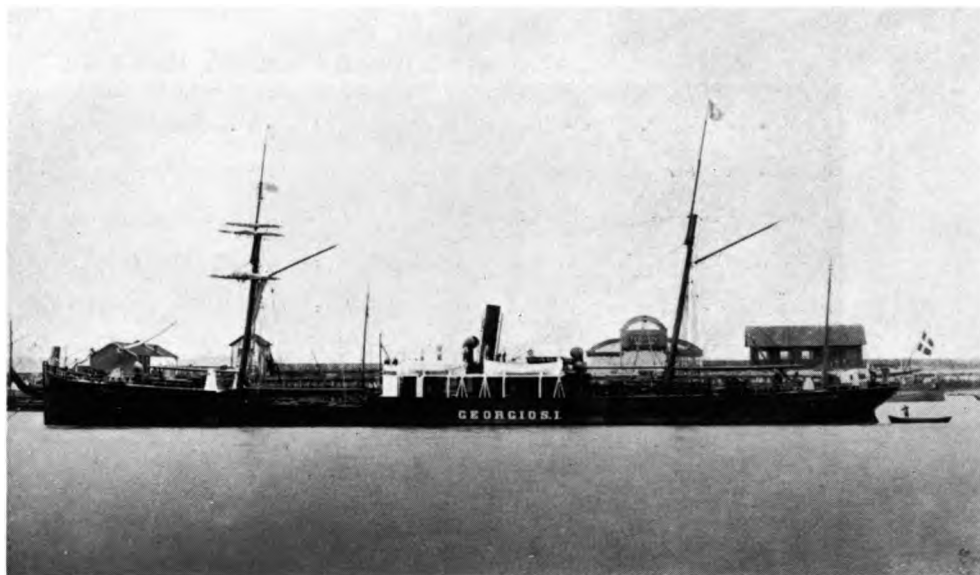
initiativ til, eller var medstifter af: Kryolitselskabet, Københavns Sporvognsselskab, Store Nordiske Telegrafelskab, De danske Sukkerfabrikker, Tuborgs Bryggerier, De Danske Spritfabrikker, Københavns Telefon Aktieselskab og endnu flere aktieselskaber, uden hvilke det danske erhvervslivs fremvækst ville have fået et andet forløb end det, vi kender. De tekniske og økonomiske fremskridt, som betingede disse selskabers oprettelse, kaldte samtidig på andres initiativ, og i 1872 stiftedes Den Danske Landmandsbank, året efter Københavns Handelsbank. Også disse banker havde, omend ikke i tilnærmelsesvis samme omfang som Privatbanken, skibsfartsinteresser, og de vedtog i begyndelsen af goerne i fællesskab at medvirke til finansiering af *Københavns Frihavn*.

Tanken om denne havn havde næsten udelt tilslutning i danske forretningskredse, men Tietgen var imod den. Han var bange for, at de to havne til begges skade ville komme til at konkurrere om den trafik, der var. Hans betæneligheder var for så vidt begrundede, som Frihavnselskabet, endnu før dets havn var færdig, gennem annoncer søgte at drage forretning til sig, som den gamle havn hidtil havde varetaget, f.eks. fik de københavnske smør-eksportører, der var af større og større betydning for skibsfarten, tilbudt lagerplads i frihavnsområdet på særligt gunstige vilkår. Dette tilbud blev dog virkningsløst, fordi DFDS imødegik det med indretning af egne smørkældre i sin nyopførte ejendom på hjørnet af Skt. Annæ Plads og Toldbodgade. Følgen blev, at smør-eksportørerne tværtimod at flytte ud samledes i umiddelbar nærhed af Kvæsthusbroen, hvor de største iblandt dem endnu holder til. Inden for Selskabets mure har den del af DFDS' ejendomskompleks, som rummer smørkældrene, altid siden været betegnet som Smørlagerbygningen.

Dog, frihavnsplanerne stod og faldt ikke med denne detalje. De var for åbenbart rigtige til at kunne standses, og den 9. november 1894 åbnedes Frihavnen for trafik. I Grosserer-Societetets handelsberetning for 1895, på et tidspunkt, da Tietgen var societetetets myndige leder, står der, at den burde have været oprettet en menneskealder tidligere. Måske – men alt kan ikke nås på en gang.

At den nye havn, hvis den skulle blive til gevinst ikke blot for sig selv, men for landet, måtte baseres på ny trafik, deri havde Tietgen naturligvis ret. Men deri var nu heller ingen uenige med ham. Planer om en fragtrute mellem København og New Orleans opstod ikke som et greb ud af luften, men fordi de

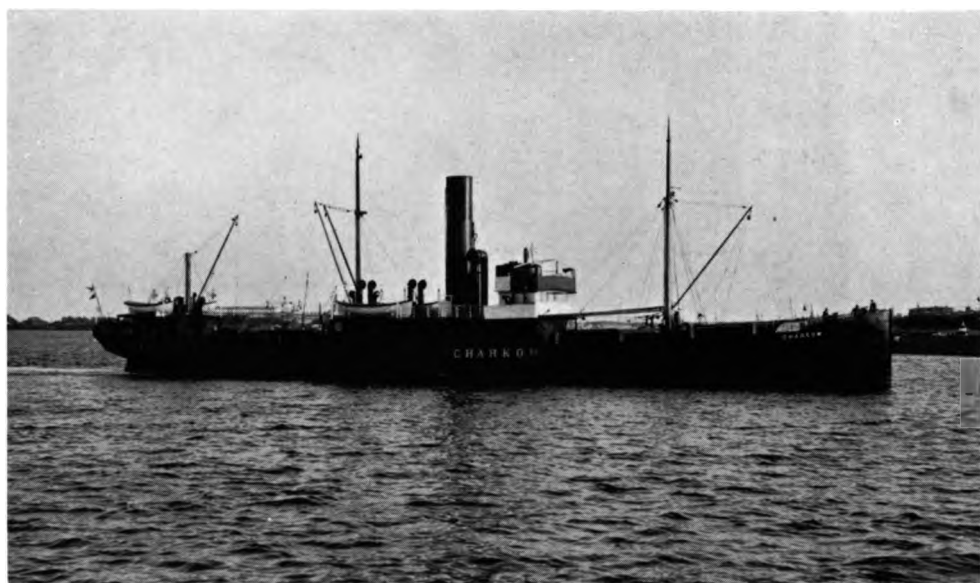
Georgios I, som gik mellem Østersøen og Sortehavet.



Havnebillede fra Riga før første verdenskrig.



Charkow, en af Østersøflådens kendte dampere.



nordamerikanske sydstater, der i årtier havde eksporteret bomuld til Europa, var ved at gøre sig kraftigt gældende i et andet europæisk marked, nemlig foderstoffernes. Med den udvikling, det danske landbrug nu var inde i, var dets behov for billigt foder stærkt tiltagende. Amerikanerne brugte selv i vid udstrækning bomuldsfrøkager, som var et affaldsprodukt ved fremstillingen af vegetabilsk olie og derfor billigt. Et københavnsk kornfirma, Stokkeby & Hvalsøe, tog i 1893 forsøgsvis et par ladninger af disse kager hjem, og de viste sig udmærket egnet til foder for både malke- og fedekvæg. I 1894 var priserne sammenlignet med de russiske rasp- og solsikkekager, vi ellers brugte, ganske særligt fordelagtige, og et dansk rederi, C.K. Hansen, sendte efter aftale med kornimportører nogle dampere til New Orleans efter bomuldsfrøkager. Samtidig tiltrak den amerikanske majs sig opmærksomheden. Majsen modnedes nordligere end bomulden, men dels gik Mississippifloden som en bred transportvej gennem eller i nærheden af USAs rigeste majsområder, dels var der *Illinois Central* banen, som i en næsten lige linje og med gode forbindelser til siderne forbandt centret for den amerikanske kornhandel, Chicago, med New Orleans. Denne bys havn havde en overgang efter krigen mellem USAs Nord og Syd, sædvanligvis kaldet den amerikanske borgerkrig, været i forfald og var overfløjet af Galveston, men nu var den ved et nært samarbejde mellem *Illinois Central* og myndighederne i New Orleans, hvorunder kanalen ud gennem deltaet uddybedes, ved at vinde sin position som førende havn ved den mexikanske golf tilbage. Samarbejdet mellem bane og havn var ensbetydende med, at gennemgående fragter kunne aftales fra mange steder i det centrale USA til europæiske havne. At København ville være egnet som omladningshavn for bomuld, bomuldsfrøkager og majs, som skulle til Sverige og Finland, var oplagt. Yderligere var i Rusland mejeridriften i stærk udvikling, og med den transsibiriske bane, der indviedes i 1895, forventedes en modernisering af landbruget i Sibirien at ville følge. Det var derfor en nærliggende tanke, at der fra New Orleans kunne blive gods at befordre ikke blot til Danmark, Sverige og Finland, men også til de russiske Østersøhavne. Om ikke russerne havde brug for amerikanske foderstoffer, ville de antagelig blive efterspørgere af landbrugsmaskiner.

Danske forretningsmænd, som var udenfor DFDS' umiddelbare sfære, og som støttedes af Frihavsselskabet og Landmandsbanken, omgikkes på denne baggrund med planer om at oprette en fast rute mellem København og New



Gengivet efter maleri 1892 af P. S. Krøyer

P. Nielsen

Orleans. Et aktieselskab dannedes i september 1895, og C. K. Hansen blev dets korresponderende reder. Tietgen var skeptisk. Ikke fordi han overså de rige muligheder, der var for at hente last i New Orleans, men fordi han betvivlede, at der var gods nok, som skulle den modsatte vej. Hvis skibene sejlede tomme ud, kunne ruten ikke svare sig. Her måtte det dog indgå i beregningerne, at USA var inde i en hastig industriel og kommerciel udvikling, at dets befolkningstilvækst som følge af emigrationen fra Europa var eksplosiv, og at den almindelige velstand i landet øgedes år for år. Omend sydstatene efter krigen var, hvad man i vore dage ville kalde økonomisk tilbagestående, måtte det anses for uundgåeligt, at de ville blive berørt af den velstandsbølge, der gik hen over USA. At de herunder ville få brug for europæiske varer var en rimelig tanke.

Kendsgerningen var den, at hvis ikke DFDS oprettede ruten København–New Orleans, ville andre gøre det. På den anden side var det lige så klart, at Frihavnselskabet ikke var særlig begejstret ved at støtte et initiativ, der kunne bringe det i alvorlig konflikt med det dengang helt dominerende danske rederi. Såvel Frihavnselskabet som DFDS var derfor interesseret i forhandlinger, og sådanne kom i stand. Resultatet blev, at DFDS gjorde de to banker og Frihavnen hver sit tilbud. Tilbudet til bankerne lød:

“Såfremt det projekterede New Orleans Dampskibsselskab trækker sig tilbage, vil DFDS anskaffe:

4 dampskibe af gennemsnitlig 3000 tons bæreevne og sætte dem i regelmæssig fart til og fra Kjøbenhavns Frihavn, væsentligst på New Orleans eller, når majsafskibninger fra denne havn ophører, på andre havne i Nord- eller Sydamerika.

Skulle det anses for formålstjenligt at lade et firma i New Orleans deltage med ét skib, behøver DFDS kun at anskaffe 3 skibe. Skibene vil blive bestilt hos Burmeister & Wain og leveret hurtigst muligt. Indtil de bliver færdige, vil DFDS ved hjælp af lejede skibe oprette en månedlig fart på New Orleans, eventuelt andre havne i Nord- og Sydamerika, så hurtigt som passende skibe kan erholdes.”

Tilbudet til Frihavnen havde denne ordlyd:

“DFDS tilsiger fra 1. januar 1896 at ville tage gods til og fra Frihavnen til samme fragt som til og fra Toldhavnen på følgende vilkår:

Når det til opløsning i Frihavnen eller til indladning samme sted bestemte kvantum gods udgør mindst halv last, vil skibet gå ind i Frihavnen for henholdsvis losning eller lastning; er der derimod mindre end halv last, beforders lasten til eller fra Frihavnen i pramme, som stilles til disposition af denne.

DFDS betaler i toldhavnen omkostningerne ved varernes opløsning fra pram ombord i skibet, henholdsvis ved varernes udlosning fra skib i pram, samt stiller fornøden bugserdamper til disposition uden udgift.

Frihavnsselskabet afholder i Frihavnen omkostningerne ved varernes indladning i pram, henholdsvis opløsning fra pram i skibet.”

Begge tilbud, som var svar på forslag, som DFDS havde afvist, modtoges, og midt i oktober 1895 forelå fra direktør C. Normann meddelelse til Selskabets bestyrelse om, at DFDS for fælles regning med rederiet *Ross Howe & Merrow* havde befragtet det engelske dampskib *Malabar* til at tage en last på 2320 tons oliekager fra New Orleans til København. Det var så meget som skibet kunne laste, og fragten, 22 sh. pr. ton, var gunstig. Umiddelbart efter befragtedes endnu en damper til ruten. DFDS havde dermed oprettet den første regelmæssige godsroute mellem Danmark og USA.

I tilslutning til de trufne aftaler havde Selskabet sikret sig ret til at nedlægge ruten, hvis den efter tre års forløb havde vist sig urentabel; men denne klausul blev ikke aktuel. Tværtimod fik ruten straks en succes, der oversteg alle forventninger. Dette skyldtes ikke blot bomuldsfrøkagerne, men i endnu højere grad majs: Udførslen fra New Orleans af majs steg fra 6 mill. bushels i 1895 til 25 mill. bushels i 1896. I de nærmeste år var der tilmed store hvedelaster at bringe fra Amerika til Europa. Desuden tog skibene mel, harpiks, bomuldsballer, maskiner og stykgods med til København, hvor godset omladedes og videresendtes på gennemgående konnossementer til Østersøhavnene.

Den første nybygning til New Orleans ruten fik navnet Louisiana og gik i fart i 1897. Samme år sattes Kentucky og Arkansas ind. Disse skibe målte alle mellem 3600 og 3700 brt. I 1898 føjedes nybygningen Florida, som var på 4335 brt., til. Endelig gik i 1899 endnu to nybygninger, Alabama og Texas, som begge målte 4446 brt., ind i farten på den mexikanske golf. I korte perioder med nedadgående Sortehavstrafik benyttedes desuden de til Sortehavsruten byggede *Alexandra*, *Nicolai II* og *Xenia* i denne trafik, som år efter år gav øgede laster.

I finansieringen af nybygningerne til New Orleans farten deltog sammen med Privatbanken Landmandsbanken og Handelsbanken.

I 1896, just som en fremgangs- og udvidelsesperiode, der tegnede enestående lovende, var indledt, ramtes først bestyrelsens formand, bankdirektør C.F. Tietgen, og kort efter Selskabets administrerende direktør, kommandør C. Normann, pludseligt af sygdom.

DFDS' bestyrelse havde da i adskillige år været en anden end den oprindelige. Den bestod, foruden af Tietgen, af kontreadmiral C.A. GARDE, som havde længst anciennitet, etatsråd H. FRITSCHÉ, som var den ældste af år, direktør JACOB HOLMBLAD, hvis fader, etatsråd L. P. Holmblad havde været blandt Selskabets stiftere, professor dr. jur. CARL TORP, der havde været med siden 1886, og etatsråd FRANTZ TH. ADOLPH, som indtrådte i 1897.

Hverken Tietgen eller Normann fik efter sygdommen deres fulde helbred igen, og direktør C. Normann fratrådte samme år sin stilling i Selskabet. I Tietgens sted konstitueredes som formand admiral C.A. Garde, mens rejseinspektør Theo. Koch, C. P. A. Kochs yngre broder, og etatsråd Fritsche som bestyrelsens kommitterede midlertidigt varetog den administrerende direktørs opgaver.

Den fungerende formand sagde ved direktør C. Normanns fratræden, at denne, skønt han ingen tilknytning havde haft til Selskabet, før han i 1887 trådte ind i direktionen, "med forbavsende energi og hurtighed satte sig ind i sagerne", og at han med støtte i "sine rige evner og sin glimrende hukommelse... arbejdede ihærdigt, dygtigt og trofast for Selskabet."

Et par år efter sin fratræden, i 1899, afgik Normann ved døden, kun 60 år gammel. Året forinden var Theo. Koch død.

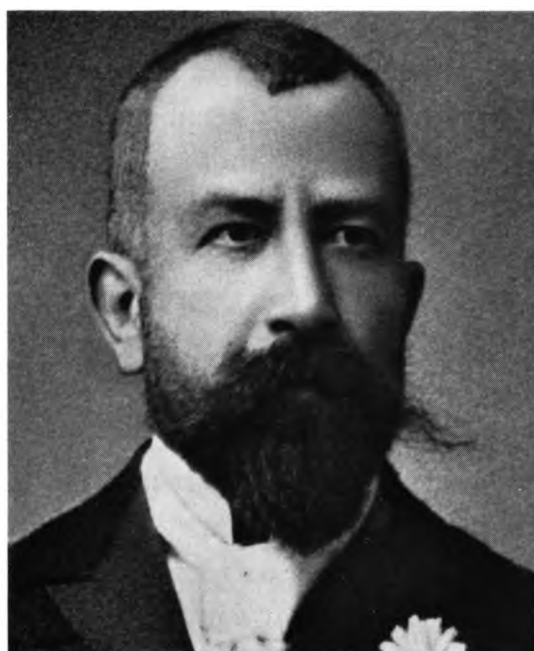
I 1898 opgav Tietgen definitivt formandsposten, hvorefter denne ikke blot reelt, men også formelt overtoges af kontreadmiral Garde.

Tietgens betydning for DFDS og for dansk erhvervsliv i dettes gennembrudsår er lige så ubestridt, som den er ubestridelig. Prøves hans indsats på det, som alle menneskers indsats, enten den er stor eller lille, bør prøves på, nemlig formålet med den, er det iøjnefaldende, at hans interesse koncentrerede sig om virksomheder, der, mens de selv voksede sig store, tilførte landet velstand og forbedrede produktionsvilkårene, således at nye muligheder opstod for andre. Omsætning kun for omsætningens og den dermed følgende

avances skyld var ham og tiden en fremmed tanke. Det er derfor ikke tilfældigt, at hans interesse for trafikselskaber var udpræget, og at indenfor disse igen skibsfarten stod ham nærmest. Han var medstifter af *Sejl- og Dampskibsselskabet af 1873*, som drev fart på Ostindien og Kina, men som aldrig rigtig fik held med sig. Det overtoges i 1880 af et samme år stiftet nyt rederi, *Thingvalla*, som drev emigranttrafik mellem Skandinavien og New York, og for hvis bestyrelse Tietgen blev formand. Men i intet af de mange selskaber, han var med i, var han selv så aktiv som i DFDS. Der var perioder, da han i offentligheden opfattedes næsten som ét med dette selskab, eller måske snarere: Selskabet som ét med ham. Heraf kunne der opstå vanskeligheder for dem begge, for Tietgen var ikke populær i gængs forstand. Han nød sine standsfællers højeste agtelse og var fra 1885 til 1898 formand for Grosserer-Societetets Komité. Tidligere havde han gjort et lille tilløb til en politisk karriere, da han i 1861 indvalgtes i Københavns Borgerrepræsentation, hvor hans interesse dog næsten udelukkende gjaldt havnespørgsmål. Det blev ved tilløbet, og han lod sig ikke genopstille i 1865. Men dels var der bitterheden i provinsen, som kun langsomt fortog sig, fordi det glemtes, at de indenrigske ruter fik en mere effektiv betjening, eftersom de overtoges af DFDS, men huskedes, at de lokale rederier havde måttet opgive deres selvstændighed; dels lod de rejsende deres irritation gå ud over ham, hvis der var et eller andet vedrørende DFDS, de kunne have tænkt sig anderledes. Tietgen undgik derfor ikke at blive angrebet. Med Dagens Nyheders og Jyllands-Postens redaktører havde han i begyndelsen af 80erne heftige sammenstød, ligesom Politiken indtog en kritisk holdning, der varede næsten til hans død. "Hvilken skandale", skrev i 1889 dette blad, "er ikke den brutalitet, som DFDS nu i en årække har fået lov til at udvise mod de danske sommerrejsende?... Som en flok får stuves passagererne sammen...". Til sådanne angreb bidrog utvivlsomt den stærke uafhængighedsfølelse, Tietgen viste overfor politisk indflydelse, men også en manglende forståelse i offentligheden for de vilkår, den danske indenrigstrafik var underkastet. Al ferietrafik var dengang koncentreret på seks sommeruger, og det var udelukket, at rutebådenes antal og udstyr kunne indrettes efter den spidsbelastning, disse seks uger påførte dem. Kravene om, at transporterne skulle være billige, var desuden fremherskende. Hertil kom, at Tietgens form, når han besvarede spørgsmål på generalforsamlingerne i de selskaber, han var formand for, og hvor han ellers deltog i



C. O. E. NORMANN



JACOB BRANDT

tidens debat, for eksempel i Handels- og Kontoristforeningen, som han i en årrække stod i spidsen for, kunne være skarpt sarkastisk. Han havde en hurtig replik og ramte næsten altid plet med den. Alligevel er der mange vidnesbyrd om, at det var hans oprigtige ønske at tage hensyn til de forskellige interesser, der var afhængige af eller stod i forbindelse med hans selskaber. I 1883 indledte han et helt nutidigt "public relations" arbejde ved at gennemføre en række møder mellem DFDS' ledelse og handelsstandsforeningerne samt de kommunale myndigheder i de byer, der besejledes af Det Forenedes skibe, og hensigten hermed var netop den at få kritik og meninger frem samt at drøfte afgangstider og tariffer, så at sejladsen i videst muligt omfang kunne blive til fælles bedste. En tid arbejdede han med konsejlspræsident Estrups billigelse på at forene alle danske baner, så at de og DFDS kunne udgøre et samlet trafikselskab. Rigsdagen gik ikke ind på denne tanke; banerne blev for alle hovedstrækningers vedkommende statsbaner. Tietgen var dog manden bag flere privatbaner, bl. a. strækningen fra Nykøbing F. til Gedser, som han fik koncession på i 1886. Koncessionen udnyttedes kun i få år, idet banen og dens anlæg i 1892 forpagtedes af D.S.B. Formelt bragtes dette forpagtningsforhold først til ophør, da statsbanerne i hundredåret for DFDS' stiftelse overtog denne banestrækning som ejer.

Med tiden mildnedes Tietgens væsen, og den anerkendelse, han mødte, bredte sig til kredse, der tidligere havde været uvillige til at se hans storhed. Da han døde i 1901, 72 år gammel, erkendtes det fra alle sider, at han havde øvet en enestående indsats. Han bisattes fra Marmorkirken, som han i 1874, da den lå hen som ruin, og staten ikke mente at have råd til at fuldføre den, havde købt af finansministeriet og ladet opbygge for i alt væsentligt egne midler. Fru Tietgen overlevede sin mand indtil 1917.

C.F. Tietgen står nu i bronze på Sankt Annæ Plads. Hans blik er vendt frem imod Kvæsthusbroen.

Som administrerende direktør i DFDS efter kommandør C. Normann ansattes JACOB BRANDT. Han tiltrådte stillingen den 1. november 1896. Dermed indledtes en aktiv og meget bevæget periode i Selskabets historie.

Den nye direktør var født i 1856 på St. Croix, hvor hans fader, som senere blev sognepræst i Børglum, var kateket. Den pastor Brandt, som blev Grundtvigs efterfølger i Vartov kirke og stod Tietgen nær, var hans onkel. Efter sin skolegang, som gennemførtes i Danmark, fik Jacob Brandt ansættelse i Landmandsbanken, men endnu før han havde været på session, rejste han til Rusland, hvor han fik sin shipping-uddannelse hos Bornholt & Co. Han blev leder af denne virksomheds afdeling i Libau og havde en væsentlig andel i den succes, som DFDS opnåede i denne og de andre Østersø-havne. Om hans dygtighed var der ingen tvivl, og Tietgen havde nogle år forinden gjort forsøg på at hente ham hjem til den stilling, som kommandør Normann havde indtaget i C.P.A. Kochs sidste år, altså som meddirektør. Forsøget strandede på Brandts krav om, at han ville være ligestillet med Normann, hvilket hverken denne eller Tietgen havde tænkt sig. Muligvis var Brandts eget ønske om at komme hjem ikke på det tidspunkt særlig fremherskende, fordi han kunne risikere at skulle være soldat. I 1896, da han var fyldt fyrrer, var denne risiko borte, ligesom der da ikke var tale om, at han skulle have nogen ved siden af sig eller over sig. Dog var det en forudsætning, at Theo. Koch og etatsråd Fritsche vedblivende skulle virke som bestyrelsens kommitterede i direktionen, og at Brandt skulle samarbejde med dem. Imod denne ordning gjorde han ingen indvendinger, men det var vist sjældent, han søgte de kommitteredes råd.

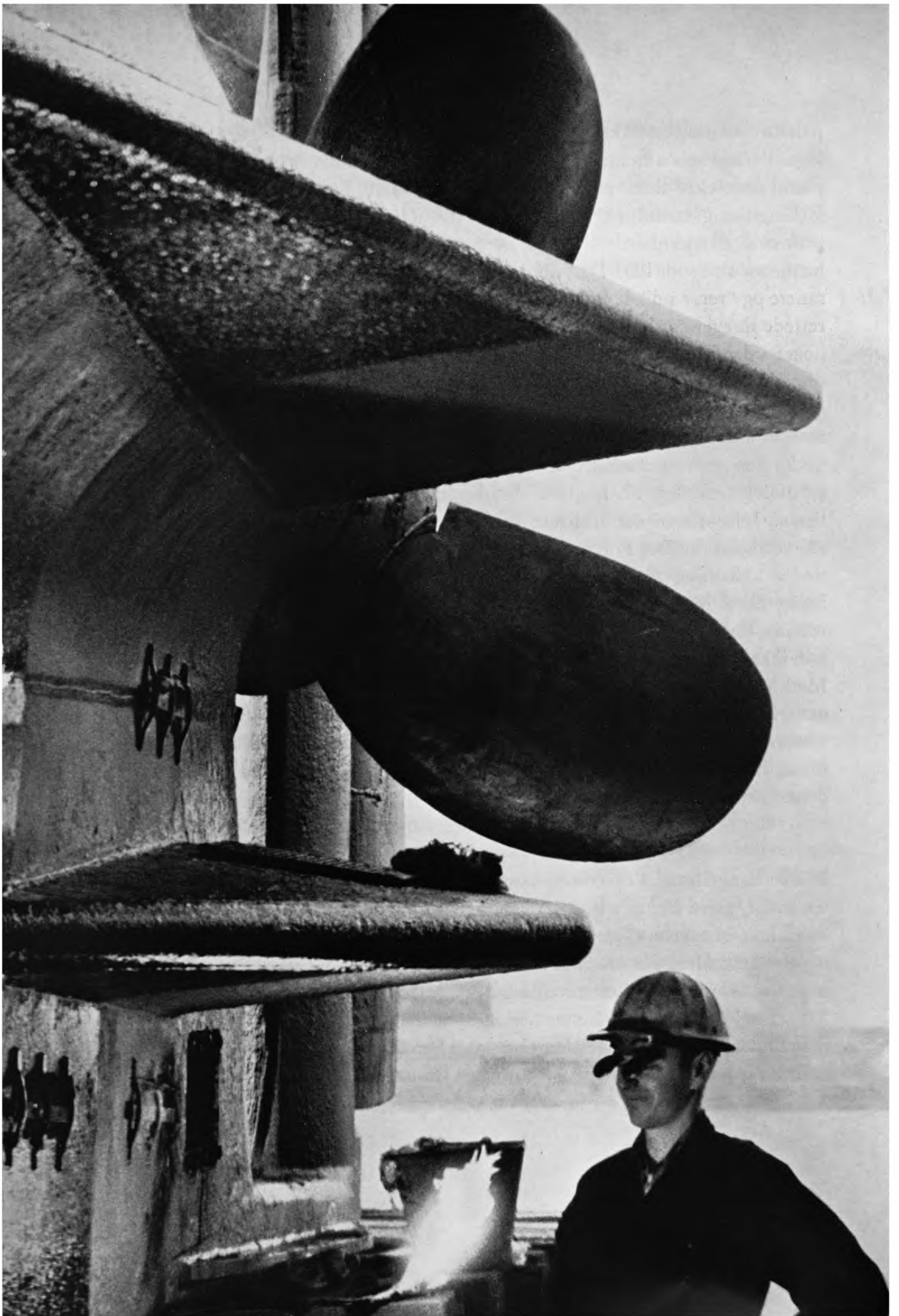
Et blad, Vort Land, betegnede hans overtagelse af direktørposten som en

paladsrevolution og forklarede, at der med Tietgens sygdom var gået bureaukrati i selskabets administration, og at Brandt nu skulle bringe tingene på plads. Året efter skrev et andet blad, Hovedstaden, der ligesom Vort Land forlængst er gået ind, at “den resolute dygtighed, de vidtstrakte vuer som købmand, den jernhårde disciplin, hvoraf hr. Brandt er i besiddelse”, allerede havde sat sine spor i DFDS’ virksomhed. Han så sig selv som den, der skulle sanere og “rense ud”, købte nye amerikanske skriveborde til kontorerne, indrettede sit eget kontor bag glasvægge, så at han kunne se, om der blev bestilt noget udenfor i det store lokale, og gennemførte rigtigt nok en jernhård disciplin, der medførte omfordeling og begrænsning af personalet, men som gav megen uro på Skt. Annæ Plads. Hans krav til sig selv var ikke mindre, snarere tværtimod, end dem han stillede til andre. Siden, som da han f. eks. under den store sømandsstrejke i 1902, hentede russiske strejkebrydere hertil og indlogerede dem i Selskabets isbryder, blev offentligheden i sin holdning lige så kritisk, som den tidligere havde været det modsatte. En bedrageri-affære inden for Det Forenedes mure, som afsløredes i hans tid, gav mange steder anledning til skadefryd snarere end til påskønnelse af direktørens årvågenhed. Men enten andres mening om ham gik i den ene eller den anden retning, forblev Brandt en mand af sine egne stærke meninger. Tilmed lagde han ikke skjul på dem, selv ikke hvor der kunne have været anledning dertil. Med admiral Garde og etatsråd Adolph kom han hurtigt i konflikt, og da etatsråd Fritsche efter halvandet års samarbejde med Brandt trådte ud af bestyrelsen, begrundede han sit ønske om tilbagetræden med en henvisning til, at han ikke kunne med direktøren. Blæksprutten, årgang 1900, bragte denne neurupper om DFDS:

*Sådan rædsel udbredte Brandt i Det Forenede,
at Selskabet nu bliver kaldt det forstenede.*

Måske hang Brandts iltre form sammen med, at han bød sit helbred, som var svagt, mere end selv et stærkt helbred kunne tåle. Ofte havde han ret i, hvad han fremførte. Overvejelser tog sig let for ham ud som ubeslutsomhed, og ubeslutsomhed var omtrent det værste han vidste. At bestyrelsen i årene omkring århundredskiftet var mindre dristig end direktøren, er utvivlsomt. Til gengæld synes bestyrelsesmedlemmernes anke over, at Brandt ikke holdt dem underrettet om vigtige afgørelser, som han traf, at have været berettiget.

Brandts periode var positiv, men meget urolig.



Skandinavien-Amerika Linien oprettes

I 1898 indtraf en begivenhed, der var af mindst lige så afgørende betydning som New Orleans rutens åbning: DFDS oprettede *Skandinavien–Amerika Linien*.

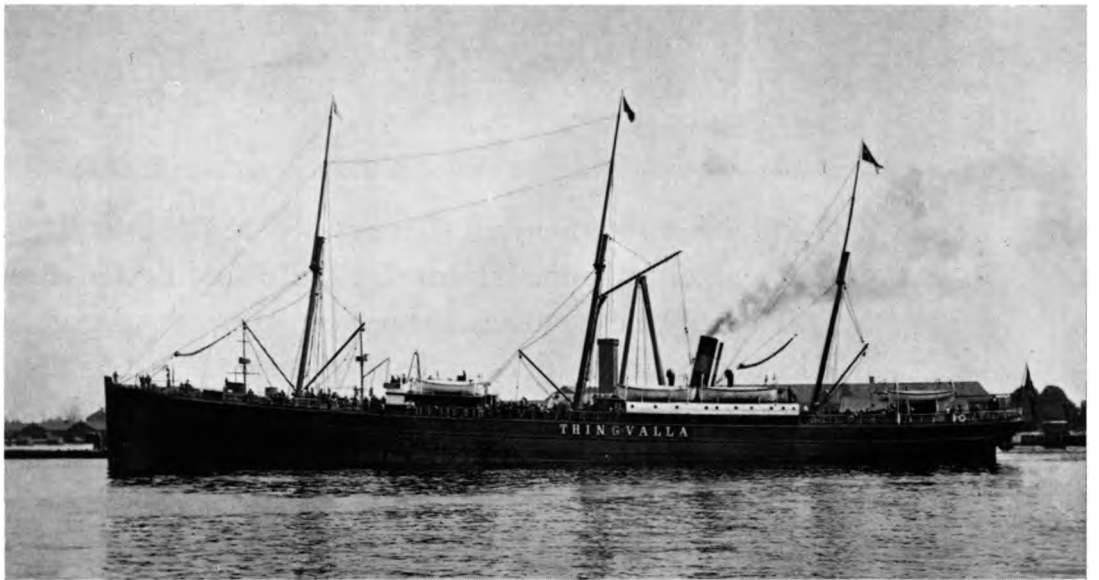
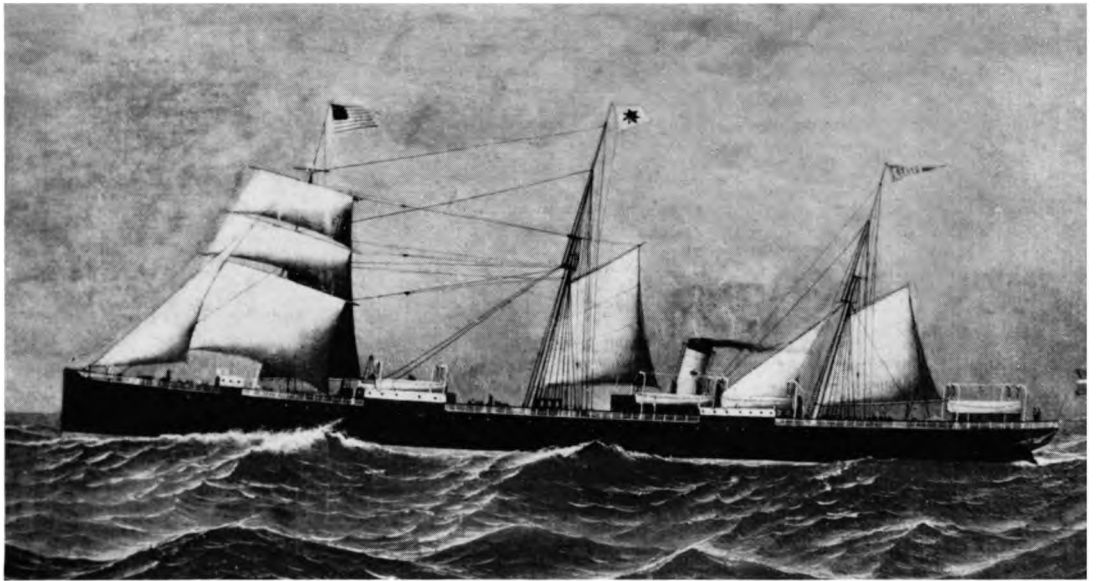
Den nye linje gennemførtes det første par år ved hjælp af fire fra Thingvalla Linien overtagne skibe: Thingvalla, der var på 2524 brt. og bygget i København i 1875, Norge, bygget i Glasgow i 1881, på 3358 brt., Island, bygget i København i 1882, på 2844 brt., og Hekla, som var bygget i Greenock i 1884 og var på 3258 brt. Skibene kunne i den nævnte rækkefølge medføre 687, 817, 672 og 827 passagerer. Foruden til passagererne var der plads ombord til begrænsede mængder af gods. Rederiet var det eneste i Skandinavien, der drev passagertrafik på USA. Det hørte under Privatbankens interessesfære.

Thingvalla-Linien havde ikke i de atten år, den eksisterede, opnået den forventede succes. I dets første år, 1880, indtjente det et overskud, der satte det i stand til at forrente den 4 mill. kr. store aktiekapital med 4 pct., men siden

gik overskuddet og udbyttet tilbage, således at der i årene 84, 85 og 86 intet blev til aktionærerne. Kun i årene 1887 og 88, da emigrationen fra Skandinavien til USA var ekstraordinært stor – 8200 mennesker i 88 – var resultatet så tilfredsstillende, at der for disse to år kunne ydes aktionærerne henholdsvis 5 og 10 pct. i udbytte. Men året efter blev udbyttet igen nul, og nuller blev goerne igennem reglen. De lidet tilfredsstillende resultater hang mindre sammen med manglende trafik end med en række uheld, der ramte selskabet. Først forliste i 1883 dets første Hekla, som erstattedes med et nyt skib af samme navn; dernæst påsejlede Thingvalla i 1888 samme selskabs Geiser, med det katastrofale resultat, at Geiser totalforliste. Endelig sank året efter det skib, som Thingvalla-selskabet anskaffede til erstatning for Geiser, og som bar navnet Danmark. Dets skrueaksel knækkede, da det befandt sig 800 miles fra New Foundland. Thingvalla-selskabets aktiekapital blev i 1886 nedskrevet til 1½ mill. kr., hvorefter aktiernes kurs nåede op over 90 mod tidligere kun 20; men de faldt igen gradvis til ca. 50. Under disse vanskelige forhold kunne der ikke henlægges tilstrækkeligt til fornyelser, og konkurrencen fra andre emigrantselskaber, især Hamborg-Amerika Linien, følte år for år stærkere. Thingvalla-selskabets ledelse fattede en plan om at lade paketskibe afgå i tilslutning til de tyske atlantehavsdampere afgang fra Hamborg; men inden denne plan realiseredes, henvendte kommandør EDUARD SUENSON, som var medlem af Thingvalla-selskabets bestyrelse, sig i april 1897 til den fungerende formand i DFDS, admiral Garde, og henvendelsen resulterede i et tilbud til DFDS om at overtage Thingvalla-selskabet. Tilbudet kunne dog ikke modtages i første omgang, fordi Thingvalla forlangte 2½ mill. kr., mens DFDS ikke ville give mere end de fire skibes vurderingspris, som var 962.000 kr., plus 200.000 kr. for goodwill. Via Privatbanken, som i 1897 havde afskrevet 600.000 kr. på sine tilgodehavender i Thingvalla, og som nødigt så sit tab forøget, søgtes andre udveje. En ordning, hvorefter C.K. Hansens rederi skulle drive Thingvalla-selskabet videre, nåedes på gensidige betingelser, som gik ud på, at Privatbanken skulle finansiere den nødvendige modernisering af flåden, såfremt det efter et års forløb viste sig, at C. K. Hansen havde drevet ruten med overskud.

C. K. Hansen opfyldte sin del af aftalen og fremskaffede et overskud. Alligevel foreslog Privatbankens direktør AXEL HEIDE den 2. august 1898 DFDS, at det skulle overtage Thingvalla-selskabet. I kilderne søger man for-

*Fra den danske
Amerikafarts første år.
Skibet, som her går
med både sejl og
damp, er Geiser.
Den sank i 1888
efter påsejling
af Thingvalla.
Nederst en af
Skandinavien-
Amerika Liniens
nybyggede dampere
ved kajen i Hoboken.*



gæves efter fyldestgørende forklaringer på denne ændring i situationen; men kravene til oceangående passagerskibe var på det tidspunkt blevet meget store, og formodentlig har omkostningerne ved flådens fornyelse vist sig at overstige dels hvad Privatbanken havde regnet med og var parat til at sætte ind, dels hvad C. K. Hansen følte sig sikker på at kunne forrente. DFDS havde mindre betænkeligheder, fordi Selskabet kunne drive farten på New York i samvirke med andre ruter, og fordi det, siden konflikten om Frihavnen var endt med fred og samarbejde, kunne søge sit kapitalbehov afhjulpet ikke blot gennem Privatbanken, men også gennem Landmandsbanken. Af disse årsager mente DFDS, at det med held kunne gennemføre en udvidelse af aktiekapitalen og påtage sig de forpligtelser, som ville følge med eventuel optagelse af nye lån.

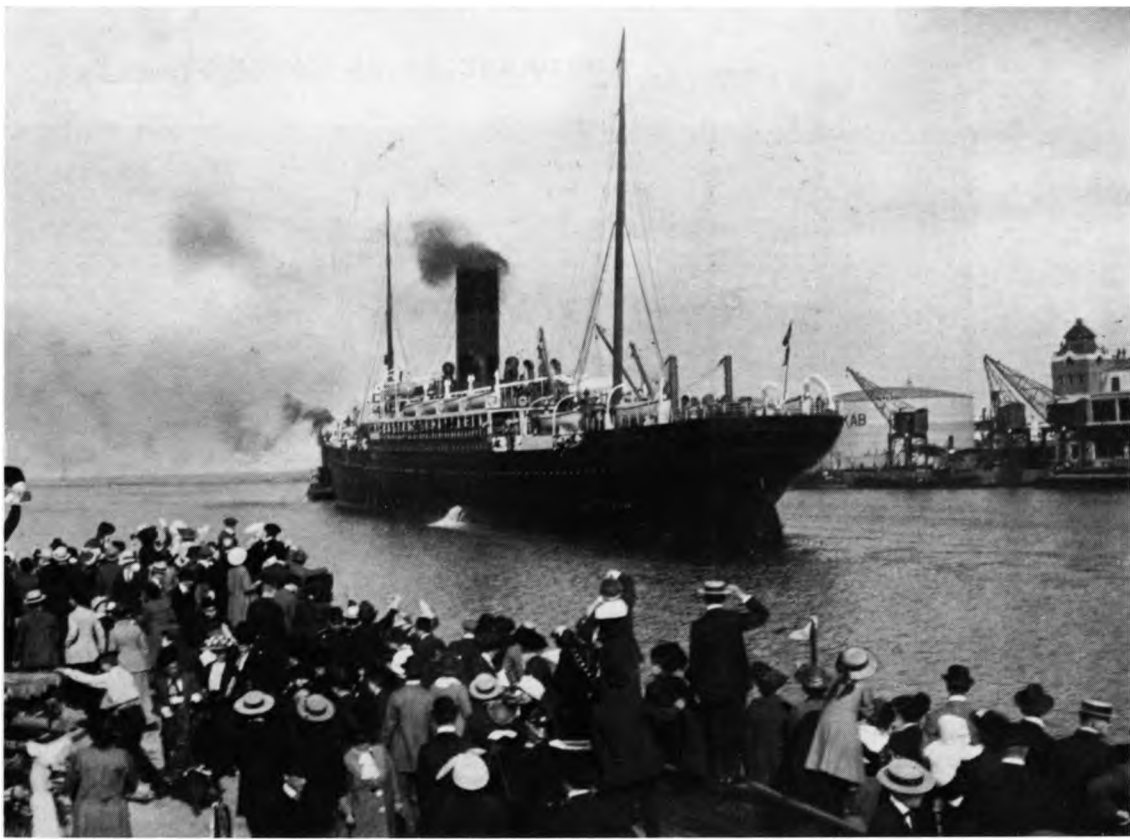
Selskabet accepterede Privatbankens forslag. Prisen for Thingvalla-selskabet blev 1,7 mill. kr. Det var godt $\frac{1}{2}$ million mere end DFDS året forinden havde tilbudt, men 800.000 kr. mindre end det beløb, der i første omgang var forlangt.

I september 1898 forsvandt Thingvalla-selskabet ud af dansk skibsfarts historie. Fra 1. oktober samme år trådte DFDS' Skandinavien–Amerika Linie i dets sted.

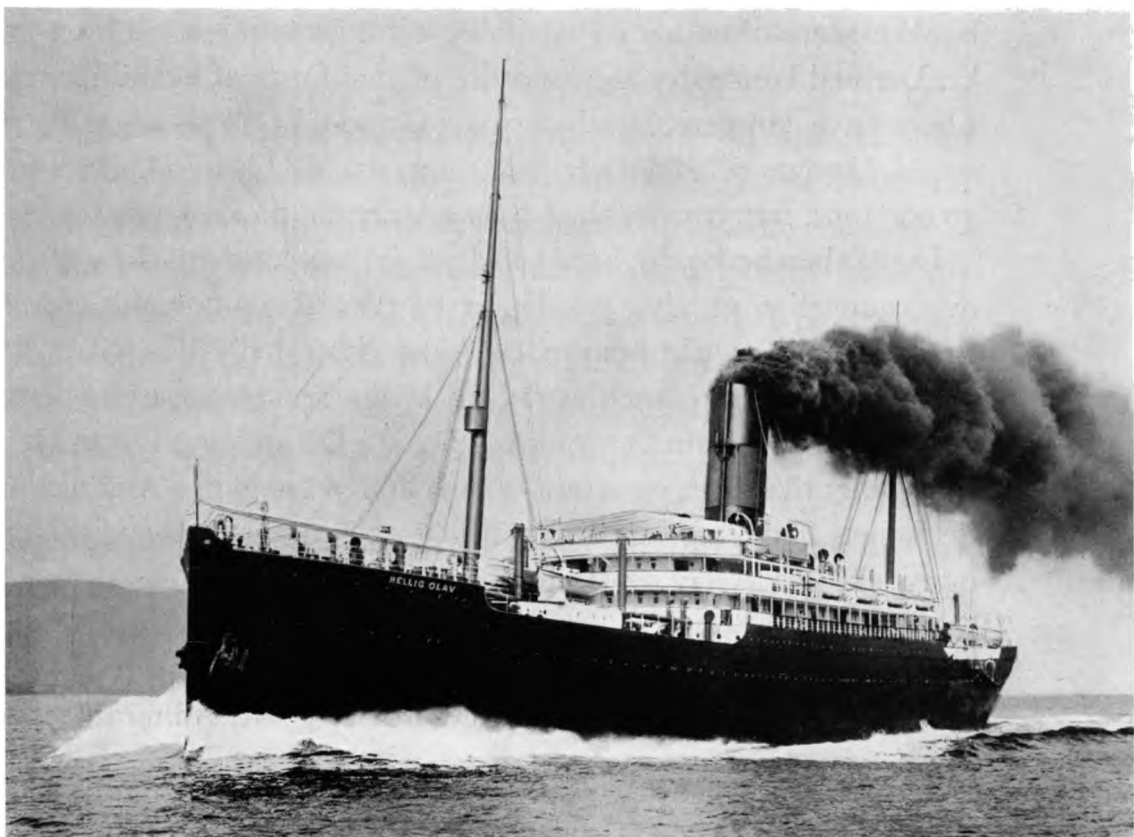
Tidspunktet for overtagelsen var overordentlig gunstig. Krigen mellem USA og Spanien (det var den, der førte til, at Spanien afstod Cuba) skabte i 1898 tonnagemangel og gode fragter. Tilmed var der samme år kornmangel i Europa og rigeligt at eksportere fra USA. Boerkrigen i Sydafrika førte omtrent samtidig til efterspørgsel efter international, især engelsk, tonnage. Foruden de fra Thingvalla-selskabet erhvervede skibe, af hvilke ingen var i stand til at sejle hurtigere end $10\frac{3}{4}$ knob, Thingvalla endda kun $9\frac{3}{4}$, satte DFDS så mange af sine skibe ind på USA, som Selskabet kunne undvære andre steder. I 1899 var rundt regnet en snes af dets skibe beskæftiget i Amerikafarten.

Skandinavien–Amerika Linien havde ugentlig afgang fra København og New York. I 1900 blev Boston og nogle år senere først Baltimore, derefter Philadelphia anløbshavne, dog kun hver tredje uge og med mindre skibe end dem, der gik til New York.

Nye skibe til New York ruten var i høj grad påkrævede, men det viste sig ikke helt nemt at finansiere dem. Grundet på den meget kraftige kommercielle og industrielle aktivitet, der udfoldedes overalt i Europa og USA i slutningen af



United States på vej ud af Frihavnen.



Hellig Olav.

goerne, var kapitalmarkedet ved at blive "stramt" og penge dyre. I de nærmest foregående år havde DFDS gennemført et betydeligt nybygningsprogram, i hvilken anledning det i 1896 havde udvidet aktiekapitalen fra 8 til 10 mill. kr., og året efter fra 10 til 15. Selskabets bestyrelse, i hvilken i 1898 godsejer A. F. LASSEN var indtrådt, drøftede, om det ville være muligt at optage et obligationslån, men direktør Holmblad advarede imod at binde Selskabet til mere gæld, som krævede fast, årlig forrentning. Guldmøntfoden regulerede dengang pengenes værdi, og inflation, forstået som en fortsat forringelse af pengenes værdi, hvorved skyldnere automatisk lettes for en del af deres gældsbyrde, kunne ikke indgå i beregningerne. Heller ikke kunne, naturligvis ikke, salg af gamle skibe tilnærmelsesvis indbringe, hvad det kostede at anskaffe nye. DFDS solgte i 1900 12 skibe, deriblandt Thingvalla, men alligevel øgedes flåden i årene 1897–1900 fra 112 til 123 skibe og tonnage fra 86.285 til 126.718 brt., hovedsagelig ved nybygninger.

Tallene viser, at der var andre opgaver end Skandinavien–Amerika Linien, som lagde beslag på Selskabets finansielle kraft. Bestyrelsen, der i begyndelsen af 1901 udvidedes med A. DE RICHELIEU, som i den siamesiske flåde havde tjent sig frem til admiral, og grosserer, konsul ERIK B. HENIUS, besluttede i den foreliggende situation og efter samråd med Privatbanken og Landmandsbanken at gå til endnu en udvidelse af aktiekapitalen, nu fra 15 til 18 mill. kr. Dermed kunne der afgives ordre på den første af Skandinavien–Amerika Liniens nye dampere. Den byggedes i Greenock i Skotland og fik, efter at den svenske konges tilladelse var indhentet, navnet Oscar II. Dens størrelse var 10.000 tons, farten 15 knob. I 1902 gik den ud på sin første tur.

I Selskabets bestyrelse herskede der tvivl om, hvorvidt det var tilrådeligt og overkommeligt at give yderligere to Amerikadampere i ordre. Direktør Brandt sagde, at når bestyrelsen "ikke vidste hvad den ville", burde man nøjes med Oscar II, men at det for konkurrencens og fremtidens skyld var nødvendigt med mindst tre skibe. Da DFDS overtog Oscar II, var denne tvivl bragt til ophør, og samtidig med at den første nye Amerikabåd indgik i Selskabets flåde, afgaves der bestilling på endnu to skibe af samme størrelse og type: Hellig Olav og United States.

Udadtil blev året 1902 med Oscar IIs indlemmelse i flåden et mærkeår for DFDS. Indadtil skete der ændringer i bestyrelsen: Admiral Garde og etats-



Luksuskahyt i en af Skandinavien-Amerika Liniens store passagerskibe fra århundredets begyndelse.

råd Adolph udtrådte, og i stedet indvalgte Privatbankens direktør, etatsråd I. LARSEN, og Landmandsbankens, gehejmeetatsråd ISAAC GLÜCKSTADT. Da det dermed tilkendegaves, at Landmandsbankens finansielle interesse i DFDS var af mere end midlertidig karakter, og da samtidig denne bank var Ø.K.s bankier, og da endelig admiral Richelieu stod etatsråd H. N. Andersen nær og endda foruden af DFDS' var medlem af Ø.K.s bestyrelse, opstod der rygter om, at DFDS og Ø.K. skulle slttes sammen. Disse rygter havde intet på sig, og planer af denne art var aldrig til drøftelse i DFDS' bestyrelse.

Selskabets vækst gjorde det formålstjenligt at udvide direktionen: I 1901 ansattes CHR. KRONMAN som andendirektør, i 1903 JOHN LARSEN som den tredje blandt direktørerne, og i 1905 NIELS J. HØST, som blev teknisk direktør. Han var premierløjtnant og værftsingeniør i marinen, da han overgik til DFDS.



Blæksprutten (1903) om indførelse af skærpet revision i DFDS: Direktør Brandt ved at drukne i papir.

Med mellemrum forlød det i denne periode, at direktør Brandt ville træde tilbage. Under en konflikt, han havde med personalet, kom grosserer Holmblad til et bestyrelsesmøde med en udtalelse fra Isaac Glückstadt (som selv var forhindret i at komme til mødet) om, at DFDS endelig ikke måtte lade Brandt gå, da “det næste så ville blive, at bankernes personale ville forlange bankdirektørerne afsat.” Men Brandts konflikter til den anden side, altså med bestyrelsen – og i denne især med Richelieu – var ikke mindre skarpe end dem, han havde med personalet. Hvor nær det undertiden var ved et brud mellem ham og Selskabets øverste ledelse, er ikke til at vide, men i hvert fald: Uanset de ansatte meddirektører var det Brandt, der holdt tømmerne. Da han engang var ude for særlig stærke angreb i pressen, konsoliderede bestyrelsen hans stilling med en klækkelig gageforhøjelse.

Var farten på New Orleans begyndt under særlig gunstige forhold kan til gengæld det modsatte siges om det tidspunkt, da Oscar II gik i søen. Det nye skib styrede omtrent ret ind i en takstkrig. En overenskomst, som i 1895 var indgået mellem Atlanterhavsrederierne, og som gav Thingvalla-selskabet, og efter det DFDS, sikkerhed for en vis del af emigrationen, kunne som følge af denne takstkrig ikke fornyes.

Årsagen til situationen var at søge i Atlanterhavsfragternes nedgang.

Høsten i USA svigtede i 1901. Af majs ydede markerne kun 1 milliard bushels, hvor 2 milliarder var blevet det normale. Til eksport kunne der ikke blive mere end knap halvdelen af det sædvanlige, og da bomuldshøsten var tilsvarende dårlig, faldt fragterne for både korn og bomuld til under halvdelen af, hvad de havde været året før.

Den ringe høst betød for USA et indtægtstab, hvis virkninger bredte sig vidt omkring, og som endda hæmmede emigrationen fra Europa, mens samtidig den tonnage, der var til rådighed for Atlanterhavstrafikken, forøgedes, fordi mange skibe nu var frigjort fra den fart på Sydafrika, som Boerkrigen havde bundet dem til. Under disse forhold konstateredes der betydelige nedgange i kursen på de fleste Atlantrederiers aktier, og Morgans Bank i New York, som dengang var et privat bankierhus under Pierrepont Morgans absolutte ledelse, foretog store opkøb, som gav ham indflydelse i rederier som Leyland Line, International and Atlantic Transport, White Star Line og Red Star. Ved at forene disse i en samarbejdsorganisation, som fik navnet *The International Mercantile Marine Company*, og til hvilken Hamborg–Amerika Linjen, Norddeutscher Lloyd og det franske Transatlantique sluttede sig, søgte Morgan at skabe et monopol, der kunne diktere fragter og passager-tariffer på Atlanterhavet samt sikre USAs skibsfart gunstigere vilkår i konkurrencen.

Han nåede ikke sit mål. Det engelske Cunard selskab ville ikke være med i mono-polet, og resultatet blev en stærkt skærpet konkurrence mellem dette selskab og *The International Mercantile Marine Company*. For at erobre mellemeuropæiske emigranter, som i de år var mange, oprettede Cunard sammen med et østrigsk rederi en rute fra Fiume til New York, hvorved rederierne i Hamborg og Bremen ramtes hårdt. DFDS var ikke med i krigen, men kunne ikke undgå at indrette sine takster efter de store konkurrenters. Følgen blev, at DFDS en tid sejlede med tab, og at de nybyggede Hellig Olav og United States indsattes i farten på New York, just da sejladsen var mindre lønnende end på noget tidligere tidspunkt. Endnu alvorligere blev situationen for DFDS, da *International Mercantile Marine* som et modtræk imod Cunard's Fiume linje oprettede en rute fra Helsingfors til New York og lod den betjene af otte skibe. Denne rute påførte DFDS et føleligt tab.

Der opstod under disse forhold rygter om, at Skandinavien–Amerika Linien var til salg. Rygterne, om hvilke DFDS' gamle bestyrelsesprotokoller intet beretter, gav i 1904 den svenske Handels- och Sjöfartskommitté i Stockholm anledning til i et brev at spørge skibsreder Dan Broström i Göteborg, om han mente, at Sverige havde interesse i en linje på Nordamerika, og om i så fald en overtagelse af den danske Amerikalinje, "som uppgavs ha dåligt udbytte av sin verksamhet", var tilrådelig. Dan Broström stillede sig den-



Chr. Mølsted's billede af Norges forlis, som maleren efter beskrivelser gengav ulykken.

gang afvisende til tanken: “Det er ju klart,” skrev han tilbage til Handels- og Sjøfartskommitteén, “at rykterne om försäljningen av Det Forenedes Amerikalinje ikke kan bidrage til at styrke rörelsen för et svenskt företag, om det skulle bli en verklighet, att danskarne efter så mangårigt arbete och med användande av kapital, som det icke fanns utsikter att i Sverige anskaffe för rederiföretag, likväl måste giva vika för den övermäktiga utländska konkurrenzen med dess enorme kapitaltilgånger.”

En katastrofe, som ramte et af Skandinavien–Amerika Liniens skibe, den gamle Thingvallabåd Norge, gjorde i 1904 et rystende indtryk og bidrog til at forøge det mismod, der på det tidspunkt rådede vedrørende den danske New York farts fremtid. Norge, som var bygget i 1881, afgik den 22. juni 1904 fra København med 495 passagerer. Flertallet var emigranter fra Polen og de russiske Østersøprovinser. I Christiania øgedes antallet af passagerer med 232. Hertil kom en besætning på 69 mand, i alt næsten 800 mennesker. Skibet førtes af den 40-årige kaptajn Gundel.

Da Norge på sin rejse imod vest havde passeret den skotske nordkyst og Orkneyøerne, kom det ind i en meget tæt tåge, og om morgenen den 28. juni løb skibet på de undersøiske skær, der danner sokkel for den ubeboede og utilgængelige klippe Rockall, som ca. 200 sømil vest for Orkney-øerne rager stejlt op af Atlanterhavet. Norge sank i løbet af 20 minutter. Redningsbådene søgtes sat i vandet, men i den urolige sø sloges to af dem i stykker mod det synkende skibs sider, en tredje kæntrade, da den kun halvt fuld søgte at vende tilbage for at tage flere passagerer med. Kaptajn Gundel stod på Norges kommandobro, da vandet opslugte skibets skrog, men han sugedes ikke ned og svømmede i næsten en time rundt mellem druknende mennesker og vragsstumper, indtil han toges op i en overfyldt båd.

Den første melding om ulykken kom den 4. juli fra Grimsby, hvortil trawleren *Salvia* var indkommet med 27 reddede.

Først troede man, at disse 27 var de eneste overlevende. Snart viste det sig dog, at den båd, i hvilken kaptajn Gundel var taget op, og som han havde givet kurs i retning af St. Kilda, den vestligste af Orkneyøerne, efter tre døgn i søen var blevet observeret af den engelske damper *Energy*. *Energy* havde taget alle i båden, ca. tres, op og landsatte dem i Stornoway. Til samme havn indbragte damperen *Cervona* 32 overlevende, og til Aberdeen kom damperen *Largobay* med 12. Det norske sejlskib *Olga Pauline* landsatte 17 reddede i Thorshavn.

I alt reddedes 146 mennesker. De omkomnes tal var 629. Af disse var 72 danske, 284 norske, 103 svenske, 259 polakker og russere, 5 amerikanere, 2 englændere og 2 tyskere. Der var 223 børn med Norge. Af disse reddedes kun 30.

Ulykkens omfang øgedes ved den omstændighed, at så mange passagerer ikke forstod de sprog, i hvilke besætningen gav besked om, hvordan passagererne skulle forholde sig for at redningsarbejdet efter grundstødningen kunne foregå effektivt.

Takst- og rutekrigen var i det lange løb for bekostelig for dem, der havde indledt den. Dens sidste og alvorligste fase, som var den, der særlig havde berørt DFDS, stod på i 11 måneder, inden parterne i december 1904 nåede til forlig.

Som et led i forliget nedlagdes *International Maritime Marine's* linje fra

Helsingfors, og det bestemtes, at de kontinentale rederier ikke måtte søge passagerer fra Østersøområdet. Dette skulle være engelsk interessesfære. Da engelske rederier også før atlanterhavskrigen havde gjort sig gældende i Østersøen, betød forliget for DFDS en tilbagevenden til normale forhold.

Fra begyndelsen af 1905 gjorde en tydelig bedring af fragterne sig gældende, ikke blot for Atlanterhavets vedkommende, men i det hele taget. DFDS følte sig igen i stand til nye ydelser og udvidede i 1906 aktiekapitalen fra 18 til 25 mill. kr. Mange fornyelser var på det tidspunkt nødvendige, men en væsentlig del af det beløb, der blev disponibelt, anvendtes til køb af en fjerde Amerikabåd. Den erhvervedes næsten ny fra et hollandsk rederi og fik navnet C. F. Tietgen. Dens indre udstyr var yderst elegant.

En international økonomisk depression forringede i 1907 og 1908 skibsfartens vilkår, men med 1909 indledtes en fremgang, der varede til den første verdenskrig. De store skibe var på næsten alle rejser godt besat. At komme fra København til New York med Skandinavien–Amerika Linien kostede i 1910 fra 285 til 580 kr. på 1. klasse, dog at om vinteren den højeste pris var 350 kr. På 2. klasse var prisen 230 kr. hele året. I fremgangsårene meldte sig naturligt nok nye konkurrenter. Den norske Amerikalinje konstitueredes i 1910 og satte i 1912 sit første store passagerskib i fart på New York. Svenskerne fulgte efter og begyndte i 1913 aktietegningen til deres egen linje på New York. Hollænderne søgte med agenter i Østersø-området at lede en del af emigranternes strøm over Rotterdam, og Canadian Pacific kombinerede i Skandinavien hvervning af emigranter med salg af jord i Canada, et forhold som foranledigede DFDS til overfor den danske regering at rejse krav om, at den form for hvervning blev forbudt.

Under disse omstændigheder afgav DFDS i Stettin bestilling på 12.000-tonneren Frederik VIII. Det nye skib skulle erstatte C. F. Tietgen, som i december 1913 afhændedes for 72.000 pund sterling til Det Russisk-Østasiatiske Compagni. C. F. Tietgen var, trods den indvendige elegance, ikke hurtigt nok.

I forbindelse med anskaffelsen af Frederik VIII udvidedes Selskabets aktiekapital fra 25 til 30 mill. kr. I januar 1914 gik skibet ud på sin første rejse til New York. Det brugte mere kul end beregnet, og for at være sikker på at nå bestemmelsesstedet fandt kaptajnen det rigtigst at gå til Azorerne for at supplere brændselsbeholdningen. En orkan spærrede den store damper inde i havnen, og ankomsten til New York fandt sted en uge senere end

SKANDINAVIEN-AMERIKA LINIEN OPRETTES

planlagt. Siden tog Frederik VIII med sig af kul, hvad den behøvede, og hurtigt vandt den ry for pålidelighed og støt gang i søen.

I mere end tyve år var Frederik VIII DFDS' flagskib.

I maj 1907 forøgede DFDS sin oceanfart med endnu en rute. Den gik fra København via Antwerpen til Buenos Aires. Den første rejse gjorde den 3704 brt. store nybygning Pennsylvania. I 1913 sattes Selskabets første dieselmotorskib California ind på ruten. Det var på 4611 brt. Da farten gav gode resultater, blev fra 1914 Santos og Rio de Janeiro faste anløbspladser. Samme år sattes en nybygning Maryland ind i denne fart.



Tvivlsomme ruter

EFTERHÅNDEN som i Danmark skinnenettet udbyggedes og for hovedlinjernes vedkommende nærmede sig den endelige form, sejlede DFDS i de hjemlige farvande i tiltagende konkurrence med statsbanerne.

I mange år havde DFDS en overenskomst med DSB om overførsel af bernes gods og passagerer mellem Helsingør og Hålsingborg, men i 1888 op-sagde banerne overenskomsten og overtog selv farten med specielt byggede jernbanefærger. Tilsvarende færger indsattes i 1895 af DSB mellem Kjøbenhavns Frihavn og Malmö, hvilket uundgåeligt medførte en følelig nedgang af trafikken på DFDS' Malmöroute, der, ligesom Malmöbådene nu, udgik fra Havnegade.

Endnu føleligere blev i 1897 virkningerne af Kystbanens indvielse. Med denne jernbanelinje direkte fra København til Helsingør reduceredes det søværts trafikbehov langs Nordsjællands østkyst til i det væsentlige kun at omfatte udflugts- og søndagsture. Sundfarten fik dermed et grundskud, som

det under de givne forudsætninger skønnedes, at den ikke kunne komme sig efter. En rekonstruktion af Øresundsfarten under en eller anden form var derfor nødvendig. Fra det skånske rederi *Sten Sture* fremkom der forslag om, at dette rederi og DFDS i forening skulle omlægge og videreføre Øresundsfarten, men forslaget forudsatte at det svenske postvæsen skulle svare 60.000 kr. årlig for postbesørgelse mellem København og Malmö. Denne forudsætning kunne ikke opfyldes, og DFDS besluttede da helt at opgive Øresundsfarten.

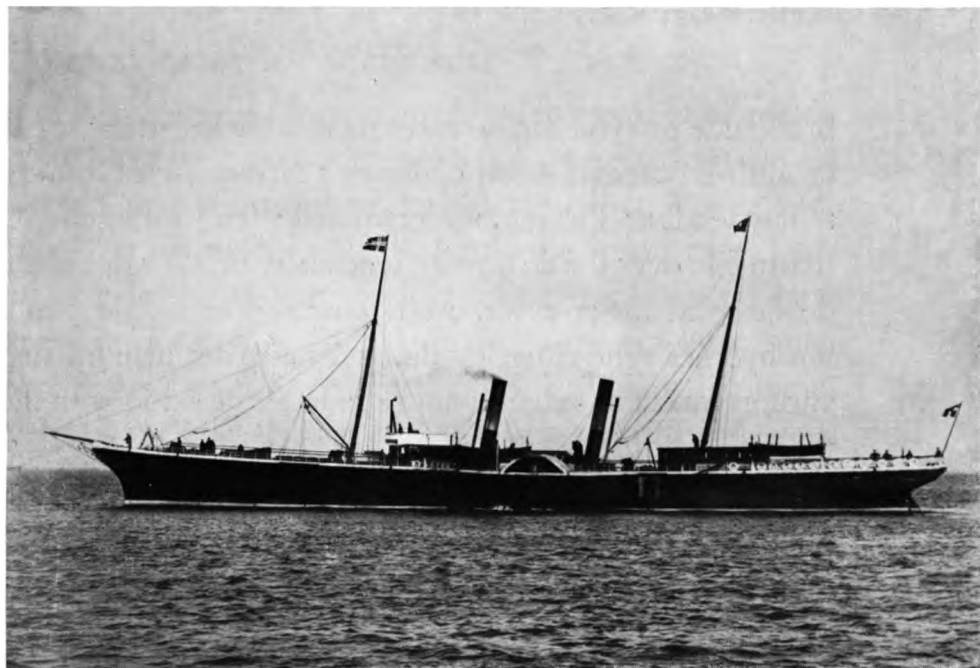
Enkelte af skibene, som kunne anvendes på andre ruter, overflyttedes til disse, og resten afhændedes til en kreds af købere, som oprettede Øresundsselskabet. Dette selskab drev København–Malmö ruten videre. Under den anden verdenskrig erhvervede DFDS et betydeligt antal aktier i Øresundsselskabet og fik tilbud om yderligere en post, som kunne have givet Selskabet den afgørende indflydelse. Men rutens fremtid var da som følge af Danmarks besættelse usikker, og den anden aktiepost overtoges i første omgang af Landmandsbanken. Efter besættelsens ophør udløstes samtlige aktionærer i Øresundsselskabet af DSB og de svenske jernbaner. Disse har siden drevet København–Malmö ruten i forening.

Statsbanernes konkurrence mærkedes på alle DFDS' indenlandske ruter.

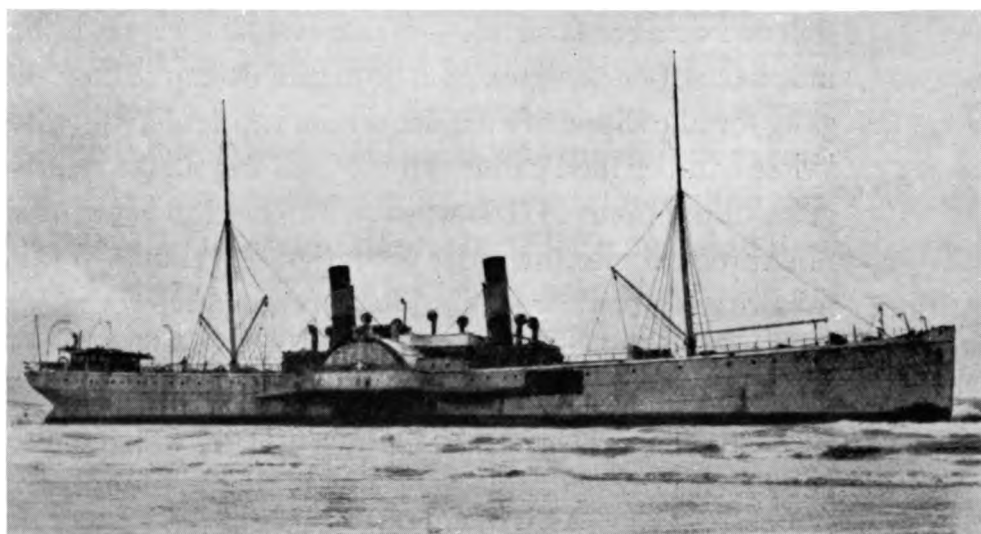
Trods erhvervslivets stærke ekspansion i slutningen af forrige århundrede var prisniveauet i rolig balance, og indtil udgangen af 1896 holdt DFDS i den indenlandske trafik gods- og kreaturtakster, som var fastsat i 1884 efter orienterende forhandlinger dels med Det kgl. danske Landhusholdningsselskab, dels med repræsentanter for handelsstandsforeningerne i de byer, som Selskabets skibe anløb. I 1896 skete der en ændring, da Rigsdagen vedtog en lov, hvorefter jernbanetaksterne fra den 1. januar 1897 nedsattes over hele landet. DFDS var, skønt der på det tidspunkt ikke var meget at give bort af, nødt til at følge med. Følgen blev en række år med trange vilkår for ruterne mellem de danske havne, ligesom også banernes konkurrence mærkedes for de skibe, der gik fra danske til norske og svenske havne.

Direktør Brandt var inde på, at hele den indenlandske flåde burde gå samme vej som Øresundsskibene, altså sælges. Over for Selskabets bestyrelse kritiserede han skibenes alder og sagde om Randers og Ydun, at “de lider af at gå til bunds”. Det var hans opfattelse, at Selskabet ved at nedlægge tab-

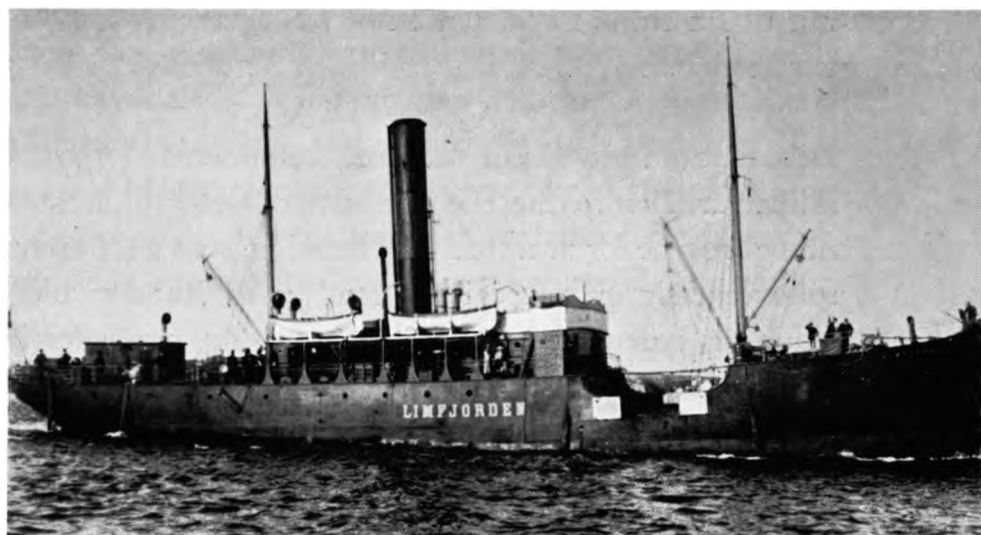
*Slank elegance:
Hjuldamperen
Christiania. Den
byggedes i 1875.*



*DFDS' første
Koldinghus.*



*Limfjorden –
i mange år kendt i alle
Limfjordens havne.*



bringende og tvivlsomme ruter med så meget større styrke kunne konsolidere de andre. Etatsråd Adolph, der som formand for Grosserer-Societetets Komité havde afløst Tietgen, understregede den forpligtelse, DFDS nødvendigvis måtte føle over for de danske landsdele, bl. a. fordi Selskabet havde overtaget de fleste af disses ruter. Man kunne ikke, sagde han, først overtage provinsbyernes egne ruter, og derefter kaste det hele fra sig, lige så lidt som det var forsvarligt at sælge til andre rederier de skibe, som man selv skønnede det uforsvarligt at sejle med.

Direktør Brandt afgav dokumentation for, at af de 18 indenlandske ruter gav omkring århundredskiftet de 15 tab og 3 ingen fortjeneste. Han afslog at lade bygge et nyt skib til Kalundborg-Århus ruten, fordi han mente, at denne rute konkurrerede med DFDS' direkte fart mellem København og Århus. På et bestyrelsesmøde i marts 1902 sagde han, at han helst så hele flåden – hvormed han dog formentlig kun sigtede til den del af den, som sejlede i de nære farvande – nedskrevet til 1 kr. pr. skib, thi hvad man så fik ind, når skibene solgtes, “var jo nettofortjeneste”, og Selskabet kunne da en gang for alle slippe af med det renommé, det havde erhvervet sig som “antikvitetshandler med gamle skibe”. Han var stærkt kritisk overfor sine forgængeres dispositioner. DFDS havde i årenes løb gennemført betydelige nybygningsprogrammer, men det er rigtigt, at de mange sammenslutninger med mindre selskaber havde tilført flåden en relativt stor mængde materiel, som ret hurtigt var blevet utidssvarende. Men at finansiere den nye Atlanterhavsflåde og samtidig forny den indenrigske voldte på det tidspunkt uoverstigelige vanskeligheder. Dog, det er også dyrt at sejle med gamle skibe: I 1903 satte Selskabets udgifter i anledning af havarier rekord med 1 mill. kr., et for den tid meget stort beløb. Et af de nyeste skibe bidrog dog til denne udgift: Oscar II påsejlede i 1903 i Atlanterhavet et undervandsvrag og måtte søge ind til Azorerne for at landsætte passagerer og losse godset. Reparationen var kostbar.

Debatten om provinsruterne, som kulminerede i 1901, havde stået på i adskillige år. Den resulterede i en bemyndigelse til direktøren om at undersøge mulighederne for afhændelse af de skibe, som gik i urentabel fart. At få dem solgt viste sig nu vanskeligere end tænkt. Randers blev afhændet, men for Ydun og Jyden, der også udbødes til salg, opnåedes ikke acceptable bud,

hvorfor DFDS beholdt dem. Dermed forstummede talen om at afhænde de indenlandske ruter. Nu bagefter siger man: heldigvis. Ruterne rettede sig nemlig igen og problemet mistede indtil videre sin aktualitet. For hovedrutersnes vedkommende kom det aldrig igen. Kalundborg–Århus ruten vedblev dog dengang at være lidt af et smertensbarn. Den havde en tid lang haft daglig forbindelse i hver retning, siden kun tre gange om ugen, men fra 1892 igen hver dag. Eftersom det jyske banenet udbyggedes og jernbanefærgernes kapacitet øgedes, kneb det for den at få den fornødne mængde gods og passagerer. I 1914 overtoges ruten af statsbanerne.

En anden rute, omend kun halvt indenlandsk, som DFDS havde drevet efter overenskomst med statsbanerne: Gedser–Warnemünde, overtoges i 1903 af DSB og de schwerinske baner, som byggede jernbanefærger og færgelejer specielt til denne fart.

Den hastige økonomiske udvikling i sidste halvdel af det 19. århundrede lod nogle lande tilbage for andre.

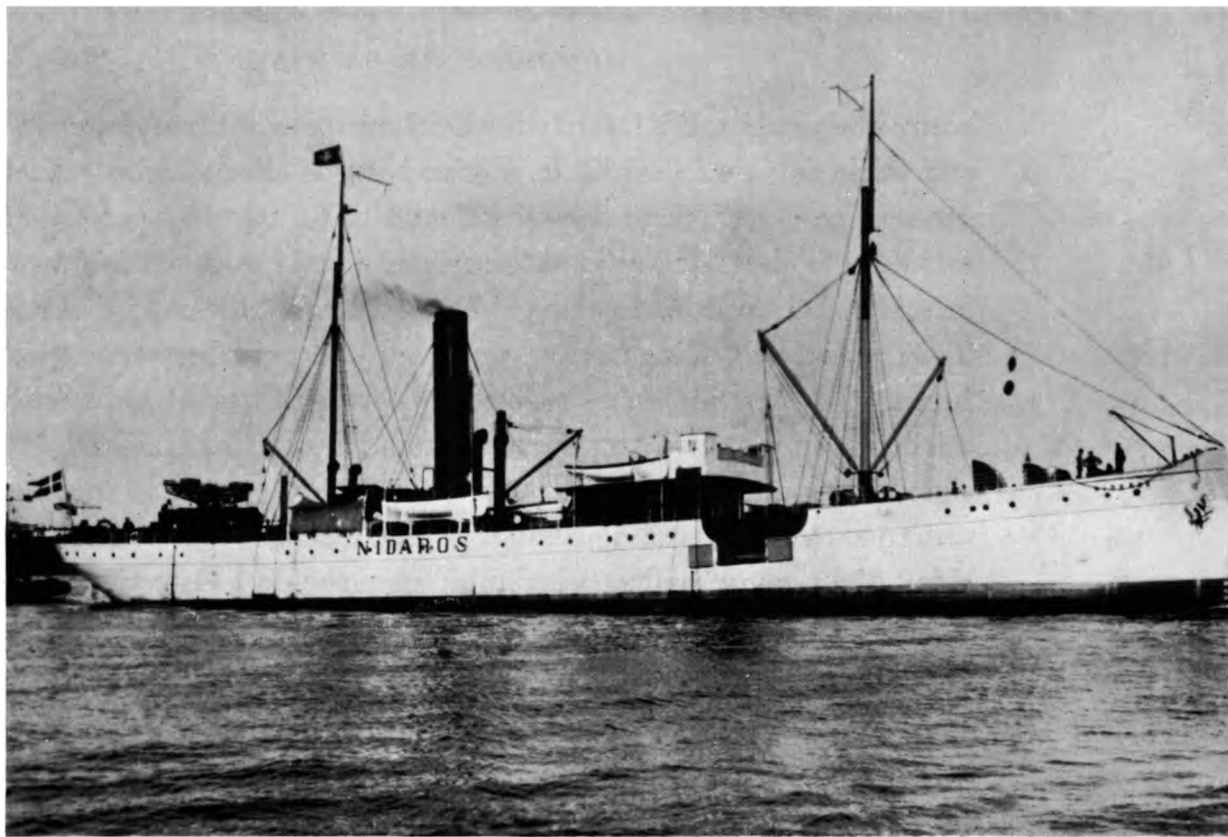
I Rusland gjaldt det, at landets ressourcer ikke tillod samtidige store kapitalinvesteringer i industri, landbrug, jernbaner og skibsfart. Opbygningen af en russisk koffardiflåde blev derfor forsømt. Den samme forsømmelse, omend af andre årsager, gjorde Frankrig sig skyldig i. I begge disse lande rejste der sig krav om, at de nationale handelsflåder, små som de endnu var, burde nyde deres regerings bevågenhed, så at flåderne kunne vokse sig store og konkurrencedygtige. Kravene medførte, at der ved oprettelse af russiske og franske rederier og ved nybygning af skibe til de bestående ydedes favører og subventioner, ligesom der i disse landes forretningsverden opstod tendenser til at foretrække landets egne skibe, selv hvor der kunne være fordel ved at benytte andres. I perioder med trykkede fragtrater gjorde disse tendenser til det, der i vore dage betegnes som flagdiskrimination, sig naturligt nok særlig stærkt gældende. I 1901 havde f. eks. de danske smørkøbmænd, som var stærkt aktive i Rusland og Sibirien, vanskeligt ved at få de russiske jernbaner til at stille det nødvendige antal hvide, afkølede godsvogne til rådighed for transport af det russiske eksportsmør, når dette skulle omlades i danske skibe. Derimod opstod ingen sådan vanskelighed for de smørkøbmænd, som eksporterede smør på russiske skibe.

Direktør Brandt gjorde sig til talsmand for, at DFDS skulle oprette et russisk og et fransk datterselskab og overføre det nødvendige antal skibe til disse. Tanken var i begyndelsen bestyrelsens flertal fremmed. Tietgens idé havde været den modsatte: At understrege DFDS' danske nationalitet og samle en betydningsfuld international flåde under dansk flag. Men Brandt gav ikke op. Hans synspunkt var, at hvis disse ruter måtte nedlægges forsvandt alligevel flaget, derfor hellere fastholde ruterne. Muligheden for at skifte flag betragtede han som "en fremstrakt hånd" fra de to landes side, og DFDS burde "i selvforsvar" tage imod denne hånd. "Rusland er jo egentlig DFDS' opland", sagde han, "men det er for stort til at gå i Danmarks ledebånd". Han havde endnu et argument: DFDS havde med *Wilson Line* (Thomas Wilson, Son & Company) og det skotske rederi *Currie & Co* indgået forskellige gensidige aftaler, som i den foreliggende situation følte generende, og som Brandt gerne ville ud af tidligere, end opsigelsesfristen tillod. At begå brud på disse aftaler kunne der ikke være tale om, men hvis der dannedes et nyt selskab, ville dette stå frit, mente Brandt. Til retfærdiggørelse af sin opfattelse anførte han, at Wilson året i forvejen havde overført nogle af sine skibe til russisk flag og på den måde skaffet sig fri af aftalerne med DFDS. Der var altså, i hvert fald i forhold til *Wilson Line*, tale om en gengældelsesforanstaltning.

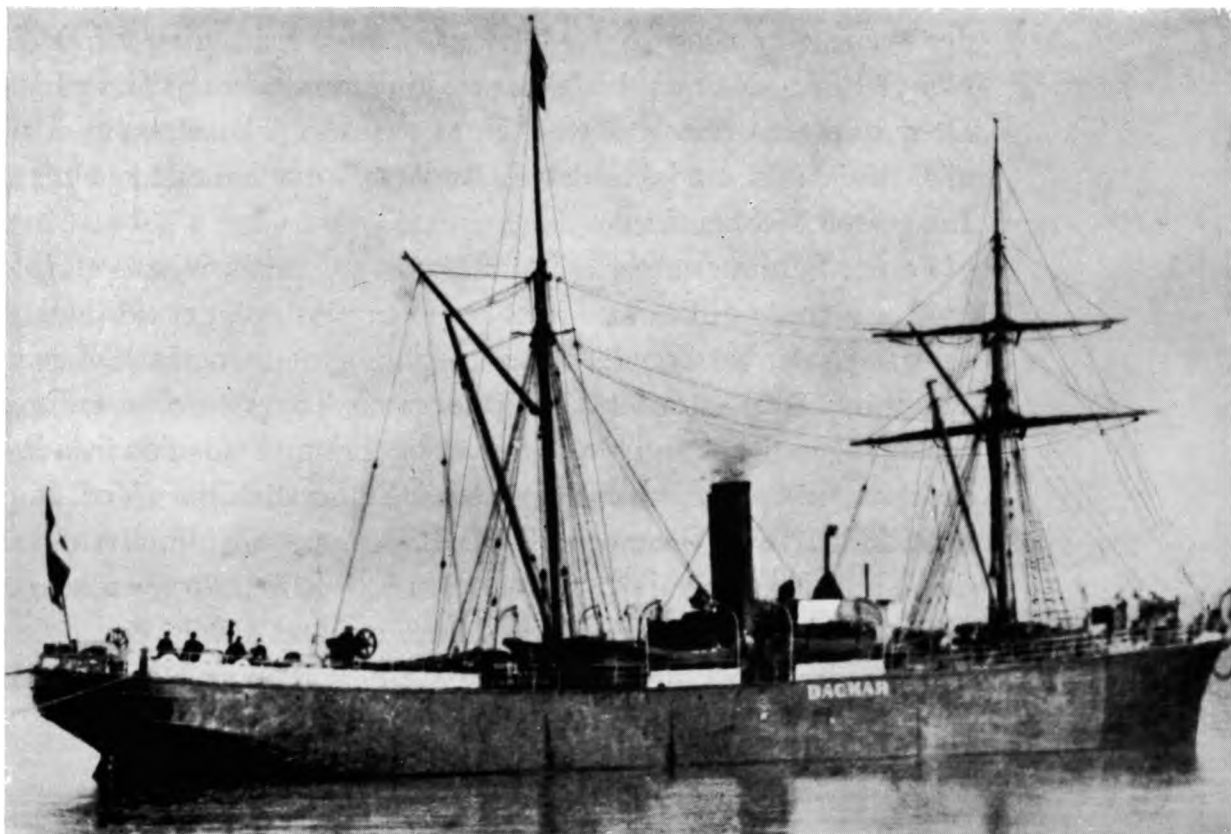
Bestyrelsen gav omsider efter og stiftede først *Russisch Überseeische Dampfschiff Gesellschaft Courier*, senere *France-Baltique*. Til *Russisch-Überseeische* byggedes damperne Irkutsk, Kurgan og Wologda. *France-Baltique's* skibe hed Loire og Seine.

De praktiske og juridiske problemer, der var forbundet med disse selskabers oprettelse, var ikke helt få. Selskaberne skulle på uangribelig vis fremstå som henholdsvis russisk og fransk, men samtidig var det meningen, at de skibe, som overførtes, i realiteten skulle vedblive at være dele af DFDS' flåde.

France-Baltique oprettedes med en aktiekapital på 3 mill. francs, af hvilket beløb DFDS' agent i Frankrig med penge, han havde lånt af Selskabet, tegnede så stor en del, at DFDS ved hjælp af hans og sine egne aktier beholdt den fulde indflydelse. I Rusland solgtes skibene til *Brdr. Lassmann* i Moskva, som betalte dem med et lån, DFDS ydede dem. Som sikkerhed for lånet gav det russiske firma pant i skibene. Pantebrevets pålydende var 1 mill. kr.



Nidaros, som sejlede på Vestnorge.



Irkutsk alias Imperator Nicolaus II alias Dagmar.

større end det lån, DFDS havde ydet Lassmann. Af bestyrelsens medlemmer var Richelieu den ihærdigste modstander af disse flagordninger. Da han omsider gav efter, skete det med denne til formanden, professor Torp henvendte tilføjelse: "Jeg er glad for, at det ikke er mig, der både er professor i retsvidenskab ved Københavns Universitet og formand i dette selskab." Torp svarede først ingen ting, men ved et senere bestyrelsesmøde indledte han med at "påtale den matrostone, der var kommet ind i Selskabet". Da Richelieu spurgte hvad og hvem, formanden sigtede til, svarede Torp, at han sigtede til ham, Richelieu.

I 1902 overtoges rederiet Bailey & Leetham af Wilson Line. Mens DFDS siden 1868 havde haft et værdifuldt samarbejde i Østersøen med Bailey & Leetham, var Wilson en alvorlig konkurrent, og den risiko bestod, at Wilson, som var stærk nok til det, ville påføre DFDS en takstkrig, hvis det overførte skibe til russisk flag. Direktør Brandt holdt dog hele tiden på, at når det kom til stykket, ville englænderne være interesseret i at undgå konflikt. Han fik ret. De to rederier enedes om fra 1. november 1902 at drive ruterne Hull-København og Newcastle-København i fællesskab. En konflikt i Østersøen mellem de samme rederier var dermed udelukket.

De fremmede flag opfyldte ikke forventningerne.

Russisch-Überseeische, som i sit første år, 1903, sejlede med et underskud, der oversteg 200.000 kr., vedblev at være en belastning for DFDS. I 1910 blev *Helmsing & Grimm* i Riga korresponderende reder i stedet for Lassmann. De nye redere overtog de tre skibe. Et af dem, Irkutsk, købtes i 1920 tilbage af DFDS, som omdøbte det til Dagmar. I mellemtiden havde det heddet *Imperator Nicolaus II*.

France-Baltiques aktiekapital måtte i 1909 nedskrives til 1.250.000 francs, hvilket svarede til dets to skibes bogførte værdi på det tidspunkt. Loire forliste, mens det var i den franske regerings tjeneste, og DFDS rejste krav om erstatning. Da parterne ikke kunne enes om dennes størrelse, indbragte DFDS i 1925 sagen for de franske domstole og forlangte 505.000 francs. Samme år nedskreves yderligere aktiekapitalen i France-Baltique. Ved dommen, som først faldt i 1929, tilkendtes der DFDS 540.000 fr., incl. renter. Damperen Seine sejlede endnu i 1935 under fransk flag, men over en længere periode viste den sig at være 24.000 kr. dyrere om året i drift, end hvis den havde sejlet under dansk flag. DFDS købte derfor Seine af France-Baltique for

250.000 kr. og lod den indgå i sin egen flåde. Snart efter afhændedes den. France-Baltique opretholdtes formelt som hvilende selskab, "for hvis der igen skulle blive brug for det". Det blev der ikke.

Muligvis bidrog disse to "Brandtske" selskaber i de første år efter deres start til at holde ruter i gang, som ellers havde måttet nedlægges. I den trange tid i århundredets begyndelse var de fremmede flag dog ikke nok til at sikre skibene lønnende last, og da fragtmarkedet bedredes, og især da Østersøtrafikken i 1908 fik en opblomstring, kunne de antagelig have opnået samme resultater, selvom de havde sejlet under dansk flag.

I 1908 oprettede DFDS en ny rute mellem Riga og Rouen, men under dansk flag.

På farten fra Stettin via København til Christiania indsattes i 1906 nybygningerne Kong Haakon og Dronning Maud.

Den konkurrence, som påførtes DFDS ved bugsering af lægtene gennem Kielerkanalen til danske havne, skærpedes alvorligt i 1903, da det i Hamborg hjemmehørende *Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft* pludselig satte sine takster for transporter til Danmark ned med 33 procent. Nedsættelsen fandt sted, da takstkrigen på Atlanterhavet var godt i gang, og om sammenhængen var der næppe tvivl: Vereinigte Bugsier var under Hamborg-Amerika Linien HAPAG's kontrol.

DFDS besvarede angrebet med en takstreduktion, der oversteg den tyske, men som betød, at Selskabets transporter fra Hamborg måtte give tab. Samtidig optog DFDS fart mellem Hamborg og Bremen, en strækning der var af den største betydning for Vereinigte Bugsier. Situationen blev efterhånden lige ubekvem for begge parter, og i 1904 fandt de to konkurrenter efter forhandling frem til en ordning, der bragte striden til ophør. Men andre var ved at blive opmærksomme på de muligheder, som lægtertransport indebar, og i 1905 gjordes der i København forberedelser til start af et dansk lægterkompagni, som i de nationale farvande ville blive konkurrent til de bestående rederiers egne lægtene. I januar 1906 lykkedes det at få dette lægterkompagni inkorporeret som en afdeling under DFDS, men med Ø.K., C. K. Hansen, De Fiskerske rederier, som ikke mere eksisterer, og Landmandsbanken som medinteressenter. DFDS stillede tolv stållægtene plus bugserbådene Anholt og Læsø til rådighed samt indskød 235.000 kr. til drift og nyt materiel. Ø.K.

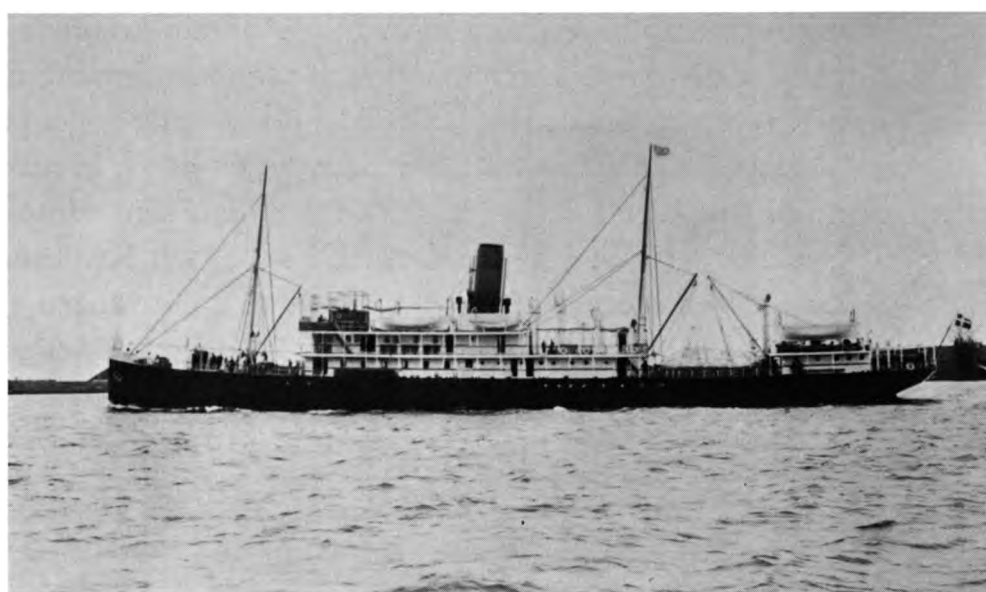
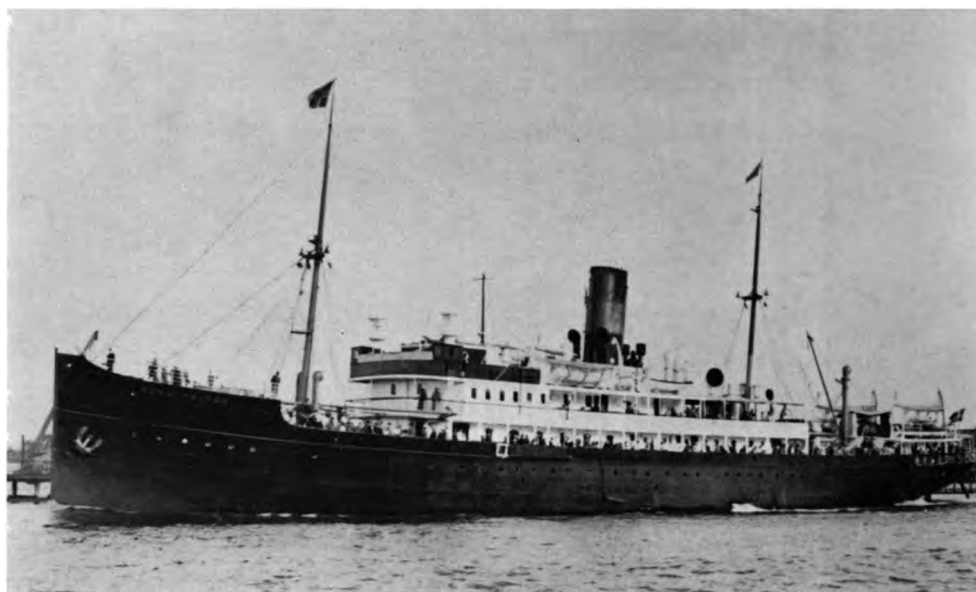
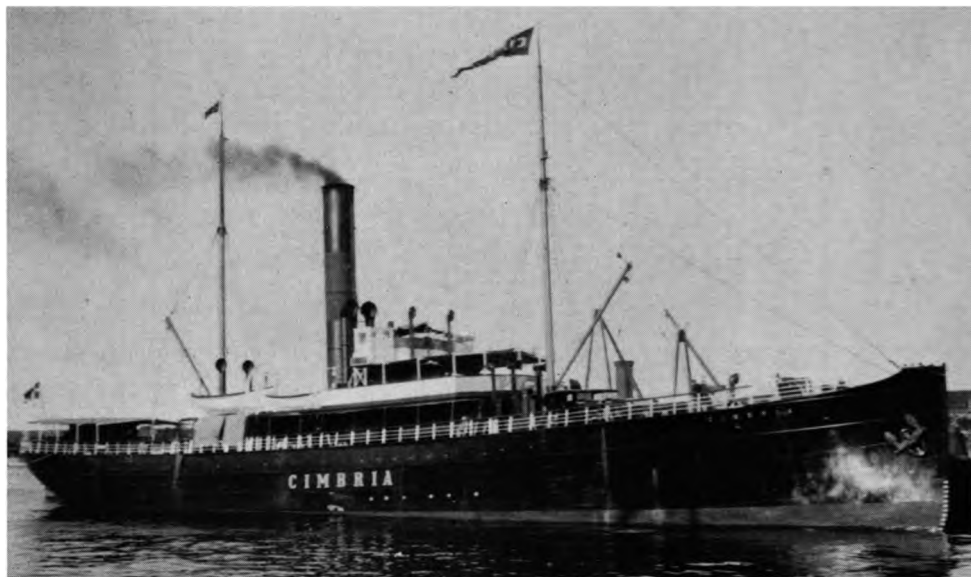
deltog med 500.000, C. K. Hansen med 100.000, De Fiskerske rederier med 65.000 og Landmandsbanken med 35.000 kr. Det skønnedes i årene derefter, at dette lægterkompagni fik en ikke ringe betydning for transithandelen over Københavns havn.

I 1904 tilfaldt der DFDS en helt ekstraordinær opgave: At komme den norske by Ålesund til hjælp, efter at byen, som var en af de faste stationer på Selskabets vestnorske rute, var blevet flammernes bytte og totalt nedbrændt. Husene var som normalt i Norge opført af træ. Da meldingerne om branden nåede København, lastedes Cimbria med de ting, der var hårdest brug for, og gennemførte i storm og uvejr sejladsen fra København til Ålesund med en fart af 16 knob. Skibet var blandt de første fremmede dampere, der nåede frem. Dets hastige rejse gav DFDS megen goodwill såvel i Norge som i Danmark.

Der har i årenes løb været mange lejligheder, hvor DFDS' skibe kom andre til hjælp. Det følger med sømandens gerning. Usædvanligt er det dog, at hele byer uforudset rammes af ulykker, der gør en indsats fra søsiden umiddelbart nødvendig. Dog, dette gentog sig i 1908, da Messina på Sicilien ødelagdes af jordskælv. Også ved den lejlighed var DFDS med damperen Chr. Broberg blandt de rederier, der hurtigt kom den kriseramte befolkning til påkrævet og stærkt påskønnet hjælp.

Det noget spændte forhold, der i perioder havde rådet indenfor DFDS' bestyrelse og direktion, fandt i august 1905 sin udløsning: Direktør Brandt søgte sin afsked. Som årsag til sit ønske om at fratræde angav han svigtende helbred. I ret lange perioder havde han været borte på rekreationsophold. Det er næppe urigtigt at antage, at de sammenstød, han ofte havde med nogle af bestyrelsens medlemmer, bidrog til at nedbryde hans modstandskraft. Den offentlige mening, som denne kom til udtryk i datidens presse, blev ham med årene mere og mere uvenlig, og han fandt det uforeneligt med sin natur at gøre skridt til at forsone sine angribere. Straks efter sin hjemkomst fra Riga havde han fået navnet *Russer-Brandt* hæftet på sig, og heri lå først en ikke ringe grad af respekt for den temperamentsfulde iver, hvormed han søgte at lede blæsten fra den store verden ind gennem vinduerne i DFDS' kontorer, senere nogen misbilligelse af hans bestræbelser for at bryde med

*Cimbria gik i 1904
det nedbrændte Ålesund
til hjælp. Nedenunder
passagerskibene
Kong Haakon og
Dronning Maud,
der i 1906 satte ind
på Osloruten.*



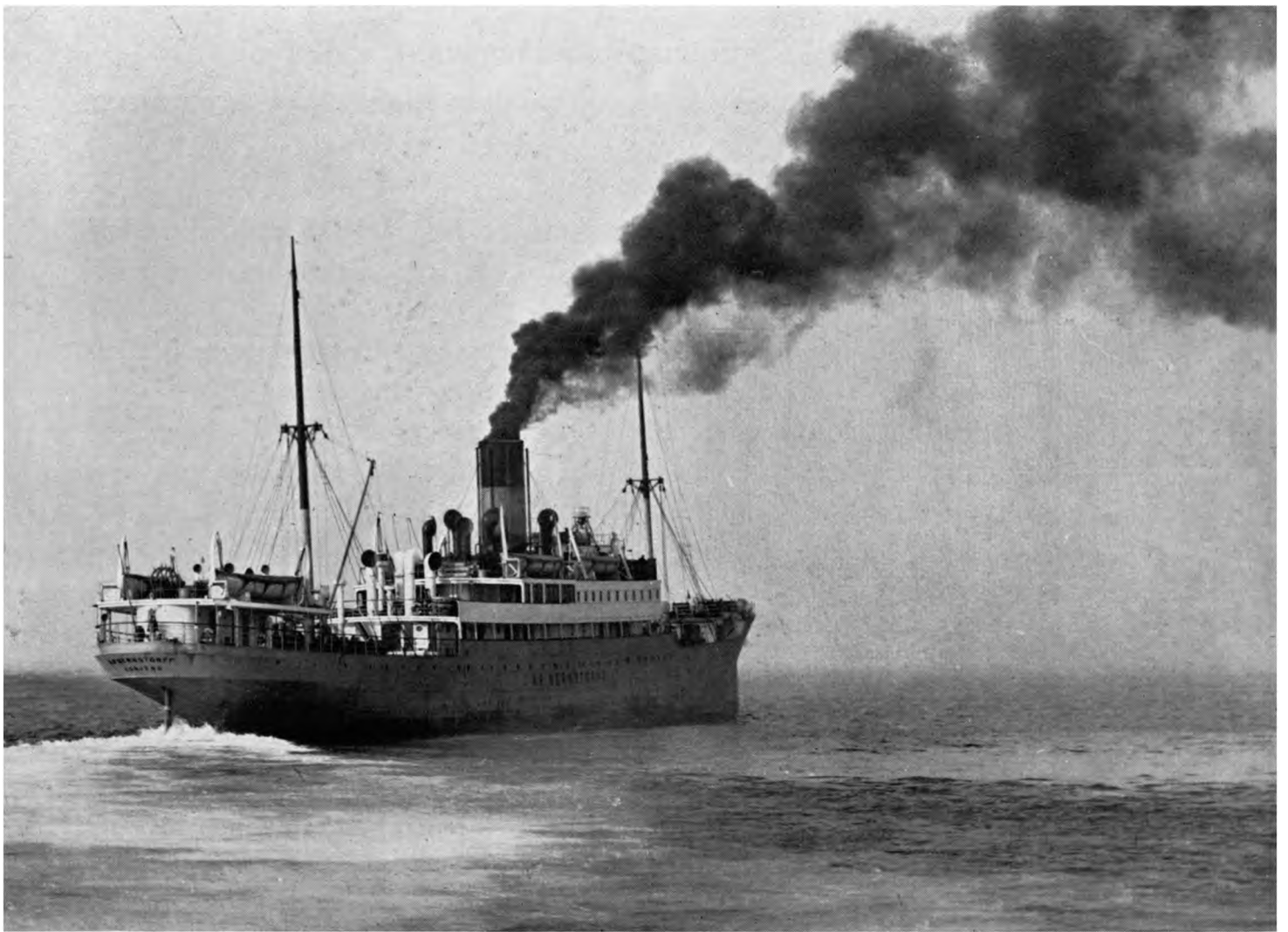
traditioner, som efter hans mening hørte fortiden til. Den københavnske offentlighed tilgav ham aldrig, at DFDS opgav Øresundsfarten. For Brandt må dette have været et vidnesbyrd om manglende sans for proportioner.

Han døde i 1912, kun 56 år gammel.

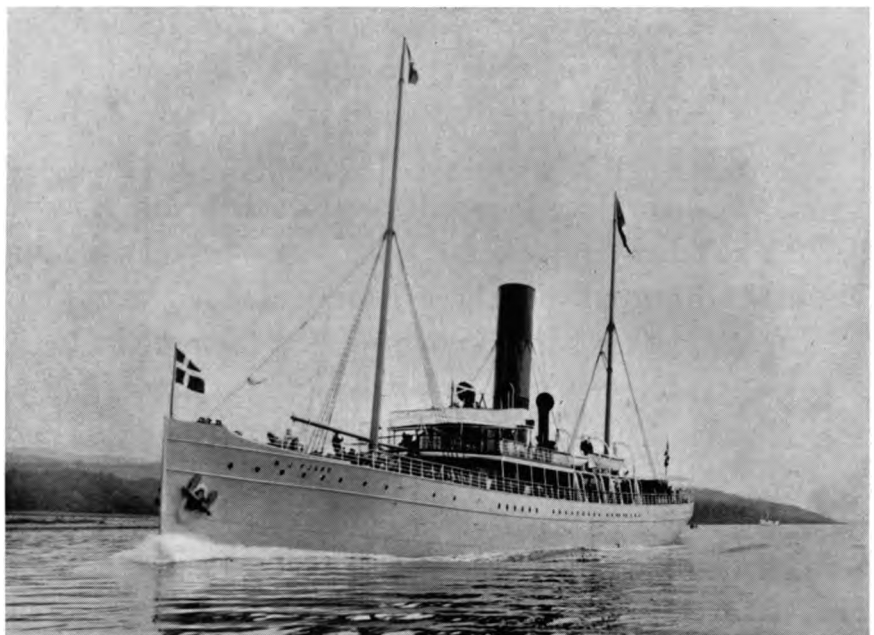
Professor Torp afgav formandsposten i bestyrelsen samtidig med, at direktør Brandt fratrådte. I hans sted valgtes admiral Richelieu. Hans navn, ANDREAS DU PLESSIS DE RICHELIEU, viser i hele dets udstrækning hen til en slægt af fransk oprindelse, men det var flere generationer tilbage. Han var født i Løjt ved Åbenrå, hvor hans fader var sognepræst. Da der ingen efterfølger til direktør Brandt var udpeget, overdroges posten som administrerende direktør midlertidigt til den nye formand. Dermed tilvejebragtes en ordening, som i en overgangsperiode, hvor det var vigtigt, at der skabtes ro om selskabet, sikrede et gnidningsløst samarbejde mellem bestyrelse og direktion.

Direktør Richelieu var en mand, om hvis navn der efter en mangeårig virksomhed i Østen stod betydelig glans. Han havde gennemgået det danske søværns skoler og gjort tjeneste som reserveløjtnant i flåden, men som tyveårig rejste han til Siam, hvor han var med til at opbygge dette lands søforsvar. I 1893 blev han kontreadmiral og i 1899 endda Siams marineminister. Yderligere tog han initiativet til opførelse af elektricitetsværket i Bangkok og Siams første jernbane samt medvirkede ved stiftelsen af Ø.K., i hvis bestyrelse han fra begyndelsen i 1898 havde sæde. Men Østens klima var opsli-dende, og i 1902, som 50årig, vendte Richelieu tilbage til Danmark. Han indtrådte straks efter i Landmandsbankens og DFDS' bestyrelser, foruden at han bevarede sit sæde i Ø.K.s. Med den nære tilknytning han havde til dette selskab og H. N. Andersen var det ikke overraskende, at der, da han indtog dobbeltstillingen som formand og administrerende direktør i DFDS, påny opstod rygter om en forestående sammenslutning mellem de to selskaber. Rygterne havde dog heller ikke denne gang noget på sig.

I løbet af 1908 fandt DFDS' bestyrelse frem til, hvem der skulle afløse admiral Richelieu i dennes midlertidige stilling som administrerende direktør. Det blev kaptajn i flåden C. M. T. COLD. Han havde da været guvernør i Dansk Vestindien i tre år, men modtog opfordringen til at komme hjem. Admiral Richelieu helligede sig derefter alene hvervet som bestyrelsens formand.



Et af de skibe, der tjente DFDS længe og godt: Englandsdamperen A.P. Bernstorff.



*En tidligere passagerdamper
fra Esbjerg-Harwich ruten:
N. J. Fjord.*

Cold havde i årene 1887–91 gjort tjeneste i den russiske flåde og kendte såvel Østersøen og Sortehavet som de fjernøstlige farvande. Siden havde han i årene 1898–1901 været fører af et af Ø.K.s skibe og med dette sejlet på Østasien. Det var etatsråd H. N. Andersen, der henledte DFDS' opmærksomhed på ham. Til hans øvrige kvalifikationer kom, hvilket vejede tungt, de administrative erfaringer, han havde gjort på de dansk-vestindiske øer.

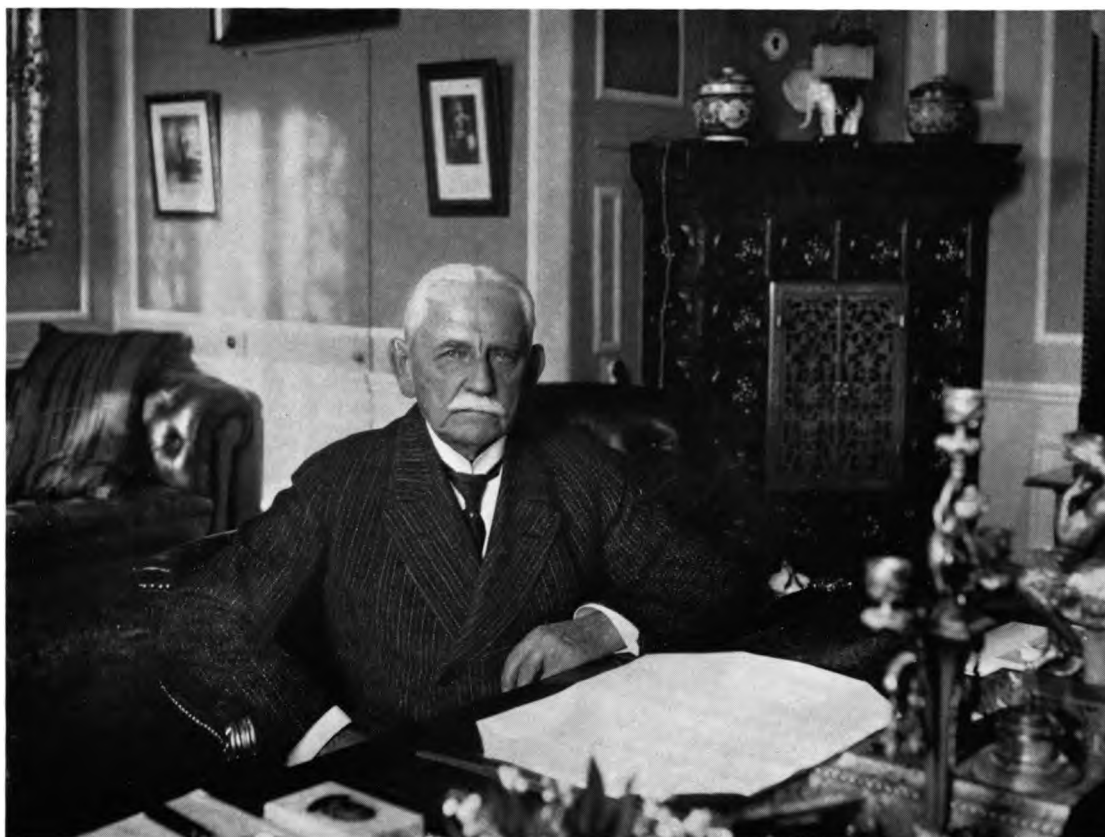
Da Cold tiltrådte, var Norges og Sveriges planer om at oprette egne Amerikalinjer ved at tage form, omend de endnu var umodne. Tanken om at danne en fællesskandinavisk Amerikalinje opstod, og der førtes herom nogle orienterende forhandlinger, i hvilke skibsrederne Vilhelmsen, Norge, og Dan Broström, Sverige, samt bankdirektørerne Marcus Wallenberg, Stockholm, og Isaac Glückstadt deltog. Den skandinaviske Atlanterhavsflåde skulle bestå af seks skibe, to under hvert lands flag, plus muligvis et syvende. Forhandlingerne førte ikke til noget, formentlig fordi Atlanterhavstrafikken nu tegnede så lovende, at hvert af de tre lande ventede sig større fordele af fællesskabet, end de andre to var parat til at indrømme det.

I 1908 trådte direktør Chr. Kronman ud af Selskabets tjeneste, og året efter afgik direktør John Larsen ved døden. Direktionen bestod derefter af Cold som administrerende og Høst som teknisk direktør.

En plads i bestyrelsen blev ledig i 1911 ved gehejmeetatsråd Isaac Glückstadts død. Nybesættelsen voldte ingen vanskeligheder: EMIL GLÜCKSTADT, senere etatsråd, som efter sin fader blev førstedirektør i Landmandsbanken, overtog også i DFDS' bestyrelse dennes sæde.

Årene efter 1908 var ekspansive. En ny båd til Libau–Hull ruten anskaffedes. Kiew, Kursk, Moskow og Riberhuus afhændedes for at moderne dampere kunne træde i disse gamle skibes sted. Før 1914 var der lagt planer til et søsterskib til A. P. Bernstorff og et til Frederik VIII.

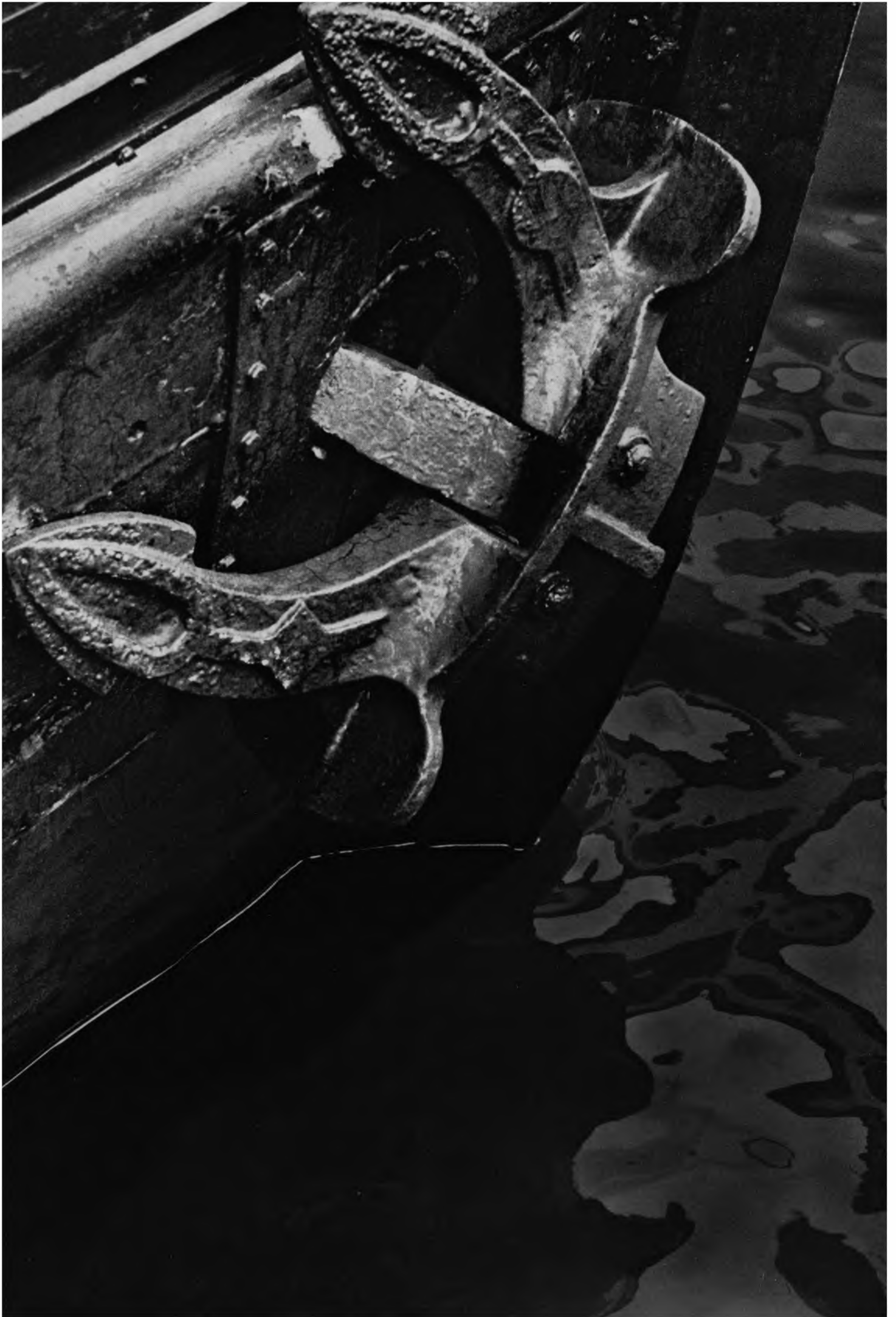
I 1913 overtog DFDS halvdelen af den aktiepost, B. & W. ejede i Helsingør Jernskibsværft, og direktør Høst indtrådte i dette værfts bestyrelse. Yderligere deltog DFDS med 65.000 kr. i dannelsen af et aktieselskab, som overtog flydedokken i Frederikshavn, et initiativ som gav anledning til en forsigtig bemærkning i bestyrelsesprotokollen: "Direkte vil denne pengeanbringelse næppe betale sig, men især af hensyn til eksportbådene er det af betydning, at der i Frederikshavn findes et reparationsværksted for damp-



A. de Richelieu – en tid direktør i DFDS, gennem mange år formand i Selskabets bestyrelse.

skibe”. I dette værksted besatte DFDS to bestyrelsesposter, bankierfirmaet D. B. Adler en.

Selskabets flåde talte i 1914 121 skibe og 178.129 brutto register tons mod 22 skibe og 8.091 brt ved stiftelsen i 1866. Disse tal afspejler både rederiets stærke vækst og en verdensomspændende fremgang i velstand. Ikke mindst som følge af sin skibsfart havde Danmark opnået en forholdsvis større andel i velstanden end de fleste kontinental-europæiske lande. DFDS så fremad til fortsat vækst. Men den 1. august 1914 kuldkastedes alle forberedte planer: Den første verdenskrig udbrød.



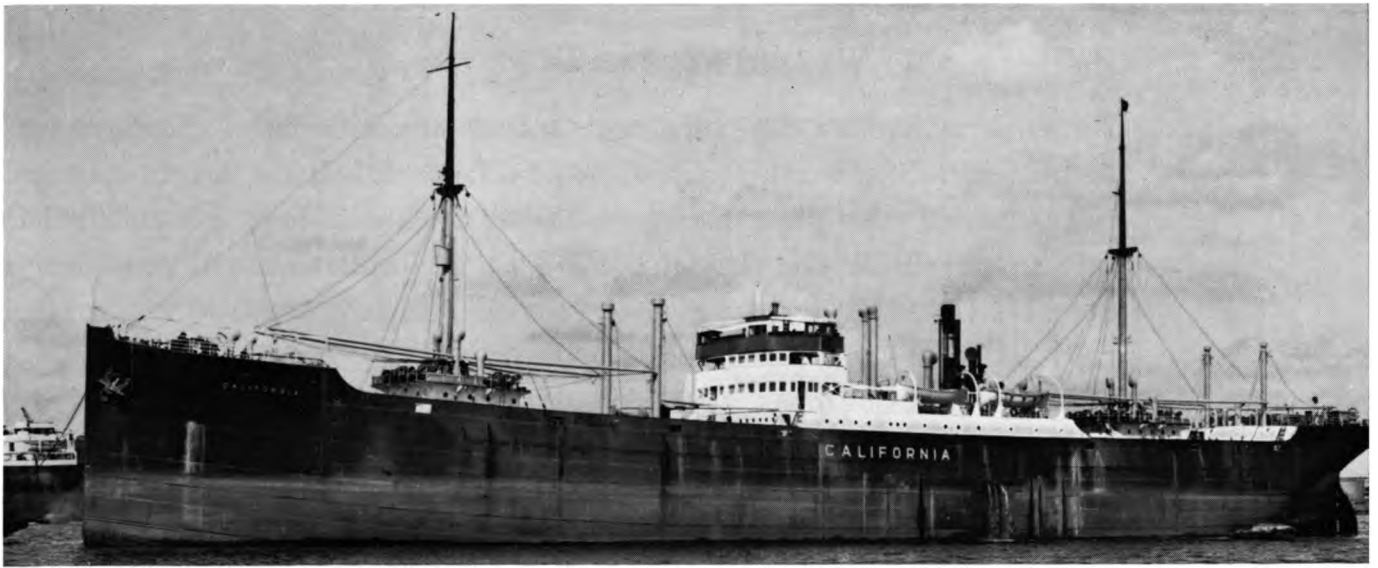
År uden skånsel

KRIGSUDBRUDDETS første virkning var lammende, den anden febrilsk aktivitet. Den 12. august indstilledes Esbjerg–Harwich ruten, og den 21. i samme måned minesprængtes den helt nye Maryland i Nordsøen. Dagen efter ramtes Chr. Broberg af samme skæbne på samme sted. Den havde ændret kurs for at komme Maryland til hjælp. Da i november 1918 efter mere end fire års forløb fredelige tilstande genoprettedes, eksisterede det internationale rutenet, som DFDS i løbet af næsten fem årtier havde oparbejdet, ikke mere. Hvad der var af rester, var uigenkendelige. Selskabet havde ved krigsforlis mistet 26 skibe med en bruttotonnage på 35.289 tons. Af dets søfolk havde 37 sat livet til på havene.

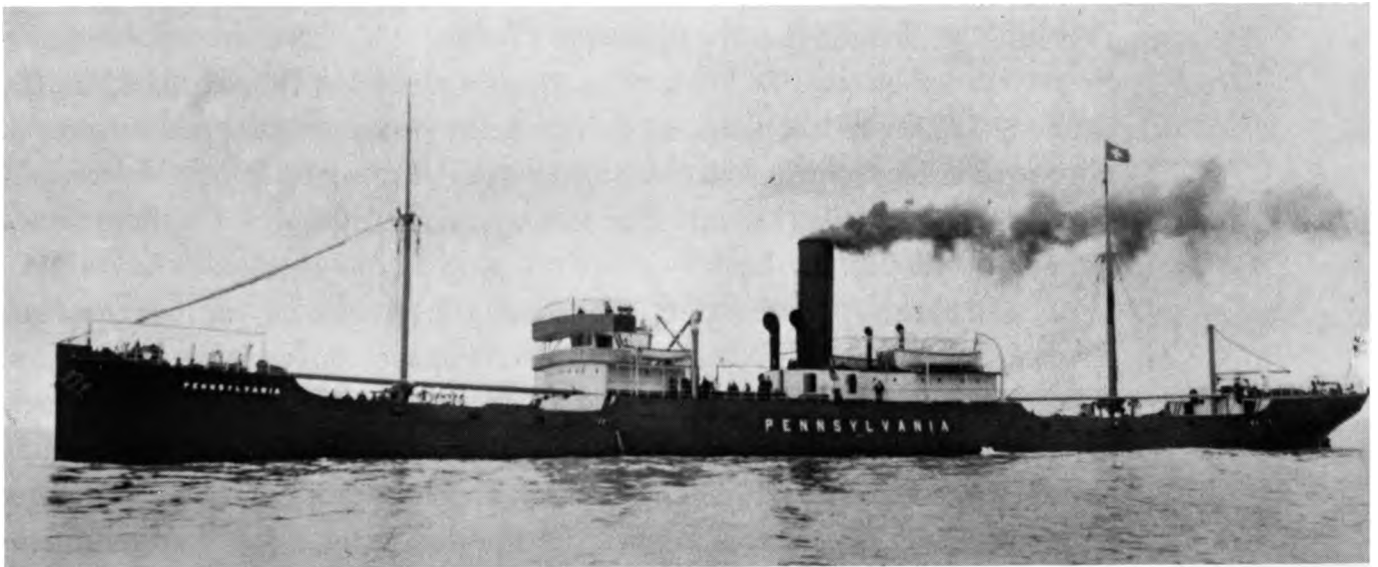
Flåden var den 1. august 1914 spredt over ruterne. Nogle af skibene gik til nærmeste neutrale havn, andre holdtes tilbage, hvor de var i færd med at losse eller laste. Østersøen afspærredes fra de vestlige farvande ved mineud-

lægninger og tyske flådeenheders indgreb. Nogle af DFDS' skibe, som lå i russiske havne, fik afsejlingsforbud fra de russiske myndigheder og kunne først efter måneders forhandlinger sejle til København. Antwerpen blev i krigens første uger skueplads for voldsomme krigshandlinger og måtte udgå af rutenettet.

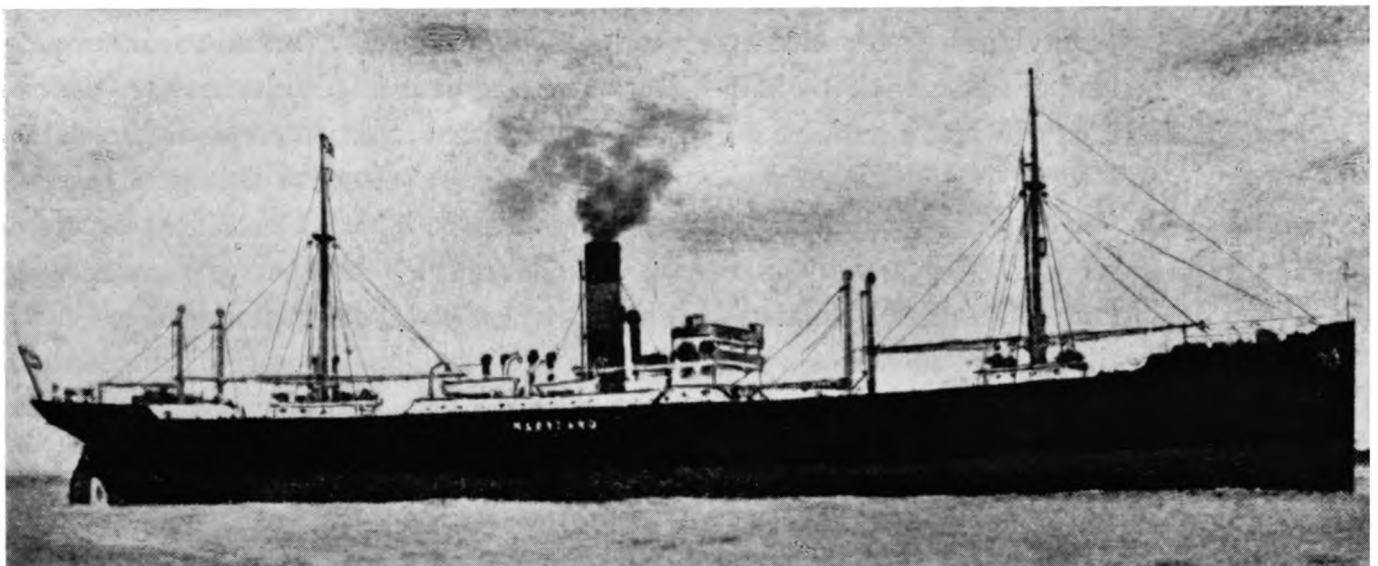
Fra Tyskland kom i dagene omkring krigsudbruddet i tusindvis af turister og andre rejsende over grænsen til Danmark, hvorfra de søgte skibslejlighed til deres hjemlande. Denne strøm belastede i flere uger Det Forenedes passageruter til England, Frankrig og USA langt ud over disses kapacitet. Alt imens steg dag for dag efterspørgslen efter neutral tonnage, fordi de krigsførende magters handelsflåder sejlede med tropper og råmaterialer til krigsindustrien. Den britiske flåde beherskede Nordsøen, Kanalen, Atlanterhavet og, sammen med den franske, Middelhavet. Minefelter udlagdes, og vandene opdelttes i blokadezoner, gennem hvilke intet skib turde risikere at sejle. Under disse forhold var Esbjerg krigen igennem uanvendelig som eksporthavn. Efter at ruten derfra til Harwich var opgivet, fik de andre eksport-ruter til England afgang fra København, Århus, Randers og Aalborg, hvorfra de gik nord om Skagen og Skotland langs den skotske og engelske vestkyst til Glasgow, Liverpool og Manchester, dog at disse ruter i nogle perioder drejede syd på ved Orkneyøerne til Leith, Newcastle, Hull og Grimsby. I krigens første måneder nøjedes englænderne med i søen at standse de neutrale skibe og kontrollere, om de var bestemt for Tyskland; men fra oktober indbragtes alle skibe, som kom fra Nordamerika eller var på vej dertil, til engelsk havn, hvor lasten undersøgte. Dania og Louisiana var de første af DFDS' skibe, som opbragtes og førtes til Kirkwall. Omtrent samtidig tilbageholdtes Louise i Stettin. I december beordredes Alexandra, efter at dens last var gennemgået i Kirkwall, til Leith, hvor den måtte losse en ladning kobber, som englænderne ikke ville lade gå videre. Hellig Olav forsinkedes næsten en uge og frigaves kun på betingelse af, at losningen af skibet i København blev kontrolleret af politi og toldvæsen, så at de officielle danske myndigheder blev garanter for, at lasten var af ukrigsmæssig karakter. Ved nytårstid 1915 var af DFDS' skibe på samme tid Tula, Mirjam, Virginia, Kentucky og Botnia opbragt. For Amerikabådenes vedkommende kontrolleredes de i Kirkwall, undertiden dog i Stornoway, både på hen- og hjemrejsen, men for ikke unødigt at forlænge rejsetiden opnåedes der med englænderne den ordning, at selv når dele af lasten blev beslaglagt, kunne hele lasten tages med til



Det Forenedes første motorskib, California.



Fragtdamperen Pennsylvania, som sejlede på Amerika.



Endnu en Atlanterhavs-fragtdamper : Maryland.

København, hvorfra det beslaglagte gods så returneredes til England med andre skibe. Denne ordning gav i nogle tilfælde anledning til retssager med tyske firmaer eller disses agenter i København, som forlangte de til dem bestilte varer udleveret, selvom DFDS havde forpligtet sig til at returnere dem. DFDS afslog de tyske krav og vandt de retssager, som tyskerne anlagde mod Selskabet om ladningerne.

Spørgsmålet om forsikring af skibene imod den risiko, som var en følge af krigen, meldte sig straks. At kunne få ny tonnage for den, der gik tabt, var ikke blot for rederierne en livssag, men for hele det danske samfund. Der forelå intet erfaringsgrundlag, ud fra hvilket præmiernes størrelse kunne beregnes. Regeringen gennemførte derfor efter forhandling med skibsfart, forsikringsselskaber og banker en særlig søforsikring. Der tegnedes en kapital på $13\frac{1}{3}$ mill. kr., hvoraf staten garanterede 35 pct. og de københavnske søforsikringsselskaber 20 pct. Et konsortium bestående af DFDS, Ø.K., Handelsbanken, Landmandsbanken og Privatbanken samt en sammenslutning af mindre rederier tegnede resten med hver 1 mill. kr. Loven fornyedes hvert år, så længe krigen bestod. Præmier og garantikapital måtte flere gange forhøjes betydeligt.

Krigsforsikringspræmierne nødvendiggjorde fragttillæg og gebyrer, og disse i forbindelse med tonnagemangel drev transportomkostningerne i vejret. Til de søfarende ydedes der risikotillæg, ligesom lønningerne forhøjedes nogle gange under krigen. Den danske regering søgte på forskellig måde at dæmme op for stigninger i det almindeligt gældende prisniveau, og vigtige varer som kul, korn, foderstoffer, gødning o.l. måtte i den længste del af krigen hjemtages til maksimalfragter.

I februar 1915 begyndte tyskerne u-båds-krigen.

England svarede med en blokadeproklamation, hvis formål var en afspærring af tilførsler til Tyskland. Herunder skærpede englænderne deres kontrol med den neutrale skibsfart, og de hørte op med at acceptere, hvad de ellers i krigen første tid havde gjort, at varer, der var på vej til Danmark, og som var behæftet med dansk udførselsforbud, ikke alligevel kunne tænkes vidresendt til Tyskland. Danske skibe sinkedes derfor yderligere af kontrollen og kom undertiden hjem med ladninger, hvoraf størstedelen skulle tilbagesendes til England med de eksportbåde, som ellers skulle have været fyldt med levnedsmidler til England. For at undgå denne form for tonnagespild ændredes

i begge parters interesse aftalen med de engelske kontrolinstanser, således at disse allerede fra amerikansk havn fik telegrafisk besked om, hvilket gods der var bestilt plads til i de danske atlantehavsskibe, og englænderne telegrafe-rede tilbage, hvilke partier de ikke ville lade passere. Det forbudte gods tog de danske skibe så slet ikke om bord. Derefter skete det sjældnere, at et dansk skib kom fra USA med gods, som fra Danmark skulle tilbagesendes til Eng-land. Ordningen faldt dog ikke i det endnu neutrale USAs smag. Amerika-nerne truede med at nægte afsejlingstilladelse til danske skibe, der afsløg at tage gods med, som de faktisk havde plads til. Forhandlinger bragte dog amerikanerne til at indse, at de ingen glæde kunne have af at afsende vare-partier, som alligevel ikke ville nå bestemmelsesstedet.

Den britiske kontrol med den neutrale atlantehavstrafik flyttedes senere fra de skotske øhavne til Halifax i det canadiske Nova Scotia. Flytningen be-tød en forkortelse af den rute, som kontrol og minespæringer ellers havde gjort det nødvendigt for skibene at følge; men selve kontrollen lempedes ikke. Med den knaphed på varer, som mærkedes stærkere og stærkere i Europa og ganske særligt i Tyskland, turde de britiske kontrolmyndigheder ikke regne med, at forfalskning af varer og papirer var udelukket. Deres mistænksomhed var for så vidt berettiget, som der i krigens løb forekom eksempler på, at mod-tagere af klausulerede varepartier brød eller, som det dengang hed i folke-munde, "åd" klausulen, så at varerne endte hos modtagere, de netop ikke var bestemt for. "Klausulæderne" gav skibsfarten og den danske regering be-tydelige vanskeligheder.

Sålænge USA var neutralt, herskede der mange steder en fornemmelse af, at dets flag gav en større beskyttelse på søen end andre neutrale landes. Der op-stod som følge heraf planer om at oprette en med Skandinavien–Amerika Linien konkurrerende linje under amerikansk flag. P. Brown jr. & Co. blev denne routes agent i Danmark.

DFDS bestilte omtrent samtidig et nyt motorskib, Oregon, som i begyn-delsen af 1916 sattes i fart på Nordamerika. B. & W. byggede det for en pris af 1.742.000 kr.

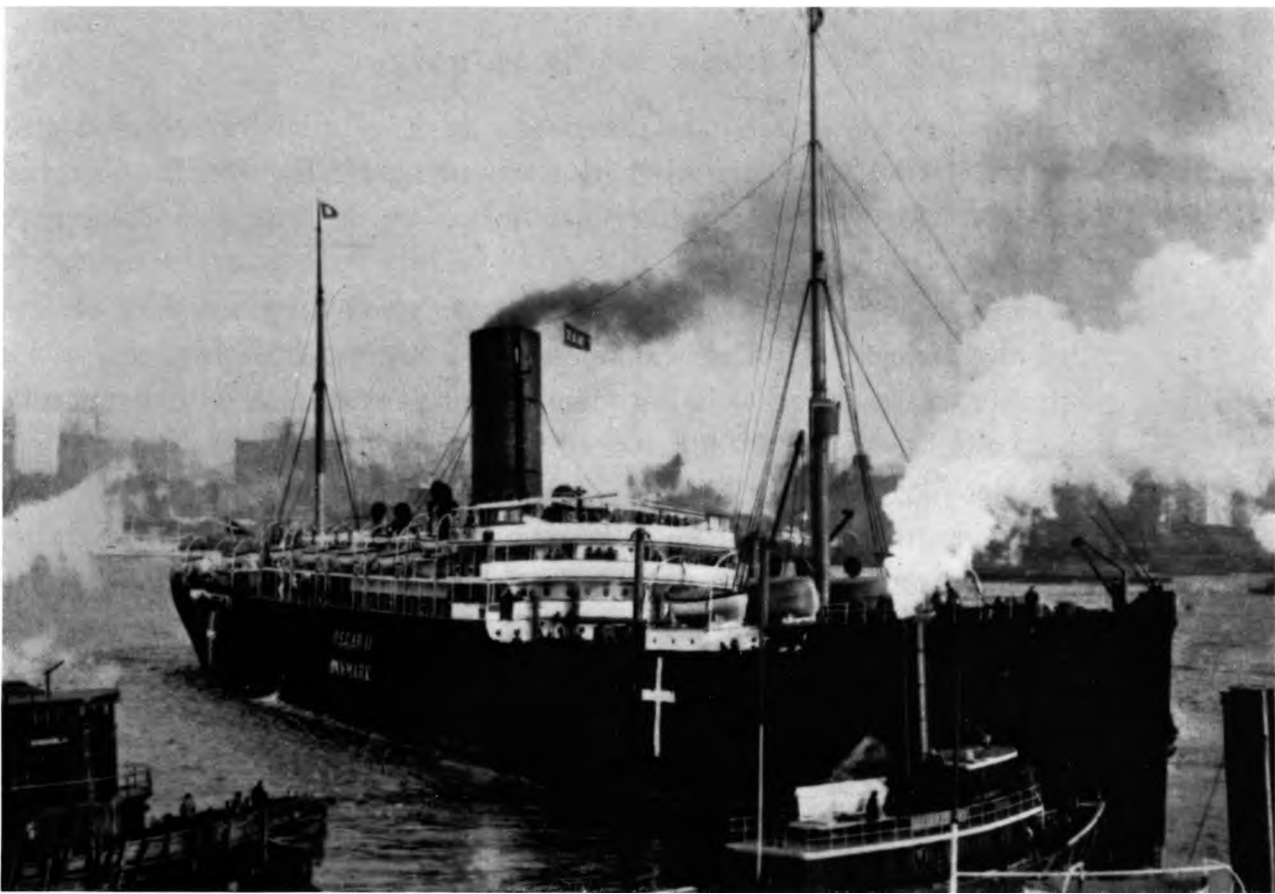
En anden udvidelse af DFDS' flåde, hvorved rederiet i modstrid med sit navn blev reder for et sejlskib, skete i maj 1915 ved køb af skoleskibet Viking, som tilhørte en institution, der hed Den danske Handelsflådes Skoleskib for

Befalingsmænd. Institutionen havde intet andet formål, end dens navn siger, og derfor intet andet skib end Viking, som var en firemastet bark på 3000 brt. DFDS gav 320.000 kr. for den. Den gjorde sin første rejse til Buenos Aires med cement; på hjemvejen havde den foderstoffer med. Efter sin første tur udstyredes den med motor.

Viking gjorde adskillige rejser til Sydamerika. Så sent som i 1925 var den i Santos med 15 lærlinge om bord. I nogle perioder måtte den lægges op, og i 1927 tilbød DFDS at forære den til Dansk Dampskibsrederiforening. Tanken var, at skibet skulle holdes i gang som skoleskib, men denne opgave mente rederiforeningen kun at kunne påtage sig, hvis staten ydede tilskud til driften. Det ville staten ikke. DFDS udbød så Viking til salg. I 1929 afhændedes skibet til rederiet Gustav Erikson i Mariehamn på Ålandsøerne. Erikson betalte 110.000 kr. for det, hvilket var 65.000 kr. mere end den bogførte værdi.

På en af sine rejser i 1915 førte Oscar II en meget speciel last fra USA til Skandinavien: En fredsdelegation!

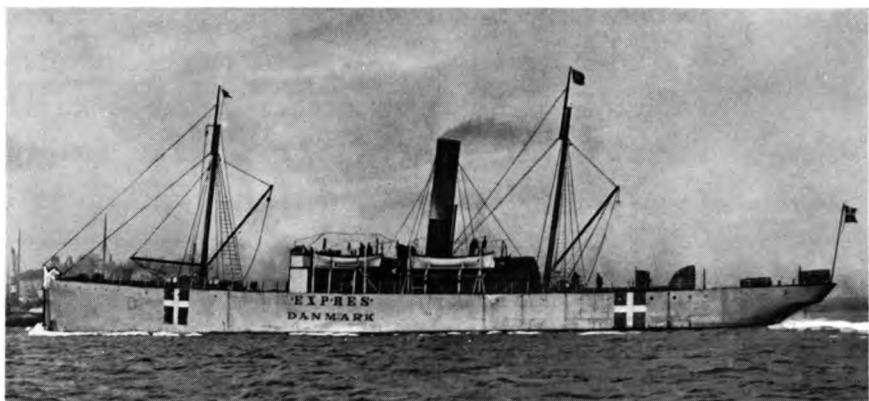
Den amerikanske bilkonge Henry Ford lejede skibet og inviterede over hundrede af sine landsmænd med på rejsen, alle folk med navn og indflydelse. Blandt deltagerne var William Jennings Bryan, som havde været Woodrow Wilsons udenrigsminister, og som tre gange, dog uden at vinde, var opstillet som det demokratiske partis kandidat ved præsidentvalgene. Ved afrejsen fra New York sendte delegationen en appel til de krigsførende magters statsoverhoveder. Delegationen tilbød sin bona officia, og tanken var, at "fredsskibet", som det kaldtes, skulle fremkalde en stemning i USA og de skandinaviske lande, som kunne give disse landes regeringer mulighed for at forsøge mægling i den store konflikt. Forsøget mislykkedes. Henry Ford selv syntes allerede ved ankomsten til Christiania, som Oslo endnu hed, desillusioneret og mismodig. Fra Norge tog han med et andet skib tilbage til USA. Oscar II sejlede for hans regning videre til København og Stockholm. Hvert af stederne faldt nogle af rejsedeltagerne fra, og i Stockholm gik delegationen i opløsning. Dens medlemmer søgte hjem ad forskellige veje. En gruppe chartrede A. P. Bernstorff for med den at komme over Nordsøen til England og derfra hjem. Da det viste sig, at de, der havde været med på fredsrejsen, kunne få gennemrejsevisum til Tyskland og komme til USA via Holland, foretrak de dog denne rute, og DFDS lod lejemålet af A. P. Bernstorff gå tilbage.



“Fredsskibet” Oscar II med nationalitetsmærker – og Henry Fords delegation om bord.



*Passagerskibet M.G. Melchior
og eksportdamperen Expres
under den første verdenskrig,
begge med dannebrogflag
og Danmark malet på siderne.*



Tonnagemangelen i Danmark skærpedes, da England i foråret 1916 gennemførte et krav om tvangsrejser (duty voyages). Herom fortæller i sin bog Danmarks Udenrigspolitik under den første Verdenskrig den daværende udenrigsminister Erik Scavenius:

“De neutrale skibe var henvist til under en næsten hvilken som helst rejse at gå til engelsk havn, og dette monopolforhold udnyttede englænderne... De pligtrejser, man som gengæld for adgangen til bunkring pålagde de neutrale skibe, bestod som regel i kulfragter til en fransk havn eller til et andet af de lande, der i krigen stod på Englands side, og pligtrejserne måtte afvikles til maksimalfragtrater, som de engelske myndigheder fastsatte. Ordningen, der i sig selv var ubehagelig, blev det endnu mere, fordi tvangsrejserne altid gik gennem farvande, hvor de tyske undervandsbåde huserede. For at give tilladelse til én kulrejse England–Danmark, forlangte englænderne f.eks. gennemført en rejse med kullast fra England til Bordeaux og en returrejse med erts fra Bilbao eller anden nordspansk havn. For den længere fragtfarts vedkommende, f.eks. med korn fra De Forenede Stater til Danmark, gjaldt tilsvarende hoveribetingelser. Hvis nogle af et rederis skibe anvendtes til sådanne langrejser, måtte andre af selskabets skibe påtage sig pligtrejser i britisk tjeneste.”

Foruden om tvangsrejserne stillede England i 1916 krav om, at engelske kul ikke måtte anvendes i skibe, som opretholdt fart på Tyskland. Engelsk brændsel var en nødvendighed for det danske samfund, og kravet var i realiteten et forbud. Forbudet ramte endda ruter, der ikke berørte de engelske spærrezoner. For DFDS var en af følgerne den, at Selskabet måtte indstille sine ruter fra Tyskland til Norge og Sverige. Samtidig skærpedes til stor gene for farten mellem Island og Danmark englændernes kontrol med, at varer fra Island ikke gik videre til Tyskland.

Under den anspændelse, som de krigsførende landes økonomi var ude for, faldt kurserne på disse landes valutaer i forhold til de neutrales. Der var perioder, hvor dollars, pund sterling og francs ikke kunne hjemtages uden svære tab. Så lod danske rederier deres fremmede tilgodehavender blive stående ude, indtil kurserne, der varierede stærkt, havde ændret sig. DFDS' dollars var oftest placeret i *National City Bank* i New York, mens de engelske pund samt tilgodehavender fra Frankrig og Middelhavslandene indgik i

British Bank of Northern Commerce i London. I 1916 blev der truffet en ordning, således at den danske Nationalbank garanterede en kurs på 18,20 kr. pr. pund. Førkrigstidens parikurs var 18,16. Garantien, der mindre ydedes af hensyn til skibsfarten end til eksportørerne, medførte en lettelse; men året efter lånte DFDS dog penge i Privatbanken til at betale sine hjemlige skatter med, fordi hjemtagning af tilgodehavender ville blive for bekostelig. Så sent som i forsommeren 1918 havde DFDS 65.000 "ledige" pund sterling og 200.000 dollars stående i henholdsvis London og New York. Disse beløb omveksledes til danske kroner i juni 1918.

En lov om, at fremmed valuta skulle bringes hjem, eksisterede ikke; en sådan kom først i begyndelsen af 1930erne som led i valutarestriktionerne. Tilbageholdenheden på dette punkt fra lovgivningsmagtens side hang sammen med den opfattelse, at det var ejerens ret at disponere over den valuta, han havde indtjent, og, måske nok så meget, med den kendsgerning, at Danmark i årene 1914–18 ikke savnede fremmede betalingsmidler. Tilgangen af valuta til landet var rigelig. Herfor havde skibsfarten, uanset at den ikke altid tog sine udenlandske tilgodehavender hjem omgående, sin meget store del af æren, dels direkte ved sine fragtindtægter, dels indirekte ved med stor risiko for de søfarende at transportere de danske eksporterhvervs produkter. DFDS' eksportflåde var i denne henseende ganske særlig betydningsfuld.

Valutaen, som indtjentes, kom via Nationalbanken den danske økonomi til gode, men det lå i den ekstraordinære situation, at landets regering følte en vis ret til at søge handelsflådens indtægter anvendt til formål, som regeringen skønnede nødvendige, først og fremmest til reduktion af de hjemlige priser på nødvendighedsvarer. Ikke mindst interesserede regeringen sig for brændselspriserne. Rederne tilbød at sejle kul hjem til lave fragter under forudsætning af, at de således billiggjorte kul kom den mindrebemidlede del af befolkningen til gode. Politikere omgikkes med planer om at belægge skibsfartens bruttofragt med en særskat, planer som skibsfarten måtte misbillige alene fordi bruttoindtjeningen ikke, og især ikke under de rådende forhold, var noget pålideligt mål for nettooverskuddet. Forhandlinger om disse problemer endte med, at skibsfarten for 1916 gik med til at yde et kontant bidrag til statskassen på godt 11 mill. kr.

I forbindelse med loven om denne ydelse, som det var meningen skulle gentages, oprettedes den 12. maj 1916 *Fragtnævnet*. Direktør Cold blev dets formand.

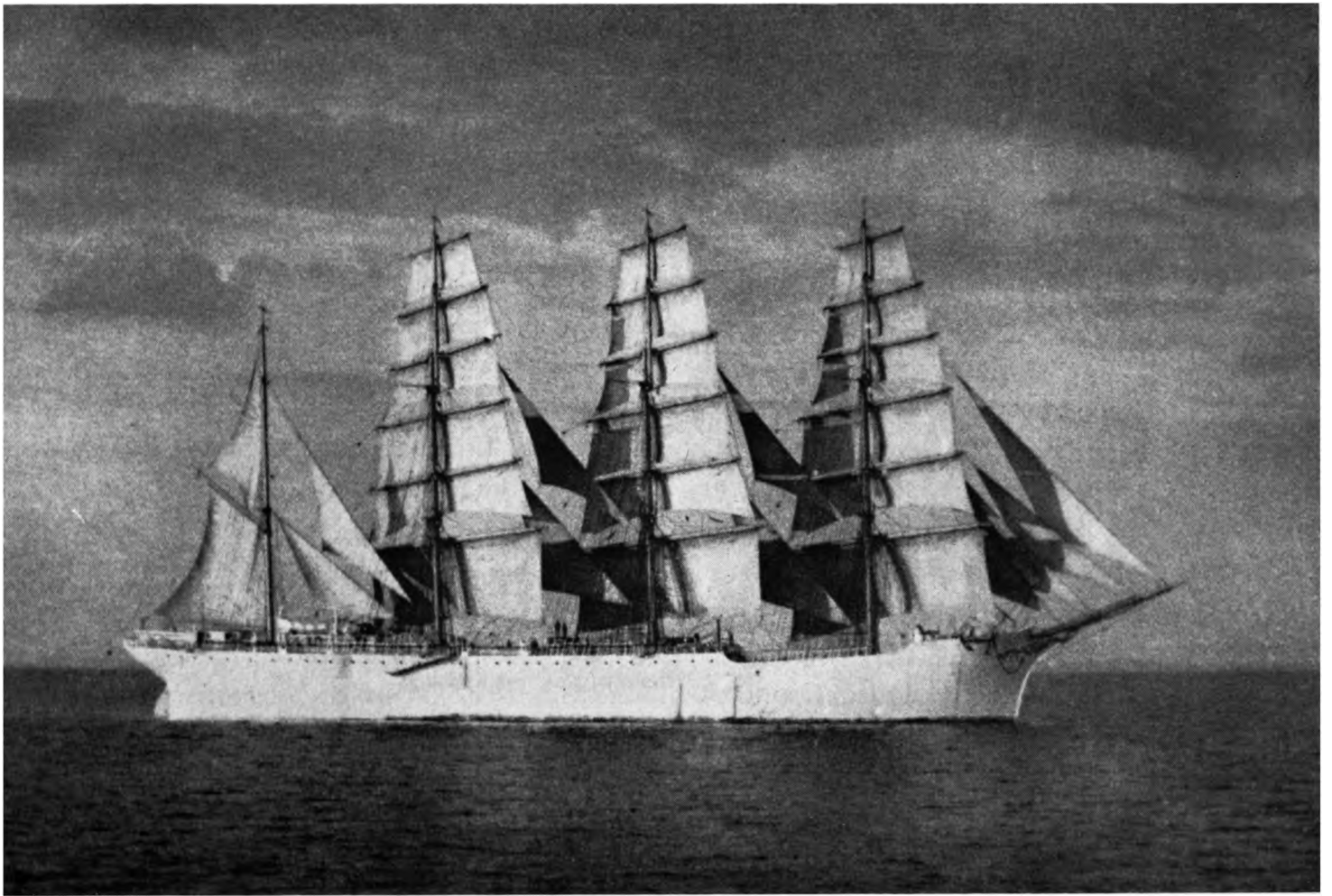
Fragtnævnet bemyndiges til at disponere over skibe til formål, der var vitale for Danmark, først og fremmest hjemtagning af brændsel og brødkorn. Hver måned stillede skibe med 30.000 tons lasteevne til rådighed for import af husholdningskul, og på transporterne ydedes der en fragtrabat på $66\frac{2}{3}$ pct. Staten fik 10.000 brt til disposition pr. måned og kommunerne, med $33\frac{1}{3}$ procents fragtrabat, den tonnage, som de behøvede for at sikre deres gasværker kul. Yderligere havde Fragtnævnet beføjelse til at dirigere eksportbådene, således at Danmarks neutralitet ikke bragtes i fare.

Fragtrabatterne pålignedes rederierne. På mindre end et år løb de op til 4 mill. kr. En femtedel faldt på DFDS. Hertil kom for rederierne den ulempe, at jo flere skibe der sejlede i rabatfart, jo færre havde rederne til fri rådighed.

For at opnå lettelser for skibsfarten sendte den danske regering i januar 1917 en delegation til London. Den bestod af, som formand, etatsråd H.N. Andersen, direktør Cold, skibsreder A.O. Andersen, de Carlske rederier, og skibsreder Kay Reinhard, Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Før de resultater, delegationen opnåede, kunne prøves i praksis, indtraf imidlertid en helt ændret og langt farligere situation end den hidtil foreliggende: Tyskland indledte den 1. februar 1917, efter en erklæring den 31. januar, altså i realiteten uden varsel, den uindskrænkede u-båds-krig.

Risikoen på havene mangedobledes. Mens faren uden for minefelter og spærrezoner hidtil hovedsagelig havde indskrænket sig til fejltagelser og drivminer – af hvilke der ganske vist var mange – var nu muligheden for, at neutrale skibe kunne blive torpederet i åben sø og på den blotte mistanke om, at de førte krigskontrabande eller andre vigtige varer til andre krigsførende lande end Tyskland, til stede overalt. Eksportbådene fra Danmark med levnedsmidler til England undtoges ikke. De af dem, der ikke var undervejs, ventede efter 1. februar fuldt lastede i flere uger i Danmark, indtil de langs den svenske og norske vestkyst sneg sig op til Bergen. Derfra førtes de, første gang mellem 15 og 20 dampere, under engelske krigsskibes beskyttelse i konvoj over Nordsøen til havne på den britiske vestkyst. Vejen over Bergen blev fra da af til fredens genoprettelse den normale.

Den uindskrænkede u-båds-krig stred imod folkerettens og søkrigsrettens regler, og det uundgåelige svar fra engelsk side var en kraftig stramning af de engelske mod Tyskland rettede blokaderegler. Ingen skibe vestfra fik lov til at medtage last til noget andet land end det, hvis flag det førte, skibe under



Viking – DFDS' eneste sejlskib gennem de hundrede år.



*Aarhus, som byggedes i 1912.
Den kom siden til at hedde
Botnia.*

dansk flag altså kun til Danmark. Dermed forsvandt resterne af Københavns betydning som transithavn for gods til Østersøen. Den russiske revolution samme år fuldendte tilintetgørelsen af, hvad DFDS dér havde bygget op, lige som muligheden for, at Sortehavsruuten igen kunne få betydning, forsvandt.

Den britiske handelsflåde led næsten uoverskuelige tab, og akut tonnagemangel truede Englands tilførsler fra kolonierne og USA. Regeringen i London stillede til den danske en betingelse, som var alvorligere end alle tidligere: At England ikke kunne påtage sig at levere kul til Danmark, med mindre en del af den danske handelsflåde stilledes til Englands rådighed. Resultatet blev i juni 1917 en overenskomst, hvorefter Fragtnævnet stillede danske skibe på tilsammen 200.000 tons dw til disposition for England, mod at Danmark til gengæld fik ret til at købe 100.000 tons britiske kul om måneden.

Kullene hjemtoges til maksimalfragter, og ordningen betød, ligesom den tidligere, at rederierne ydede et vægtigt bidrag til forbrugerne. De iøjnefaldende vanskeligheder, som den uindskrænkede u-båds-krig påførte rederierne, førte på den anden side til, at tanken om at forny det kontante bidrag, som skibsfarten i 1916 havde ydet til statens almindelige udgifter, opgaves.

Blandt de skibe, der blev ofre for de tyske u-både, var det engelske oceangående passagerskib *Lusitania*. Det sænkedes i maj 1915 ud for Irlands sydkyst. 1198 mennesker omkom, deraf 124 amerikanere. Harmen i USA var umådelig. Med den uindskrænkede u-båds-krig tiltog amerikanernes vrede, og den 6. april 1917 gik USA ind i krigen på de allieredes side. Indtil da havde DFDS, omend med afvigelser, kunnet opretholde Atlanterhavsfarten og sikre Danmark de nødvendige, men dog for hvert år mindre og mindre, tilførsler af foderstoffer. Også på Sydamerika havde farten trods afbrydelser kunnet opretholdes. Nu tilbageholdtes alle danske skibe, som lå i nordamerikanske havne. 27 af disse tilhørte DFDS.

De oversøiske tilførsler til Danmark var afbrudt. Nu var det ikke mere et spørgsmål om at sejle med risiko, men om overhovedet at sejle. Vort held i denne situation var Englands betydelige interesse i, at vor produktion og eksport af levnedsmidler kunne fortsætte. Tyskland havde, selvom dets andel i den danske landbrugseksport var meget mindre end Englands, en tilsvarende interesse. Forhandlinger indledtes af den danske regering til begge sider. Etatsråd H.N. Andersen og direktør Cold rejste til Berlin for at forklare

tyskerne, at med mindre vi gjorde de allierede nye indrømmelser, måtte vi ophøre med at eksportere levnedsmidler. Dette ville ramme Tyskland hårdere end England, fordi England kunne forsynes, omend yderst sparsomt, fra USA og kolonierne. Derfor, gjorde vi gældende, var det i Tysklands interesse at respektere vore skibes neutralitet. De var under hele krigen bemalet på siderne med store dannebrogssflag og let kendelige.

En anden delegation rejste til Washington. Søfartens interesser varetoges i denne delegation af direktørerne A. O. Andersen og Kay Reinhard. Forhandlingerne i Washington førte til en ordning, som sikrede Danmark de nødvendige tilførsler, men på den meget alvorlige betingelse, at vi af den danske handelsflådes 810.000 tons dw stillede 460.000 tons, mere end halvdelen, til de allieredes disposition.

Blandt de af DFDS' skibe, som ved USAs indtræden i krigen lå i nordamerikansk havn, var tre af de fire store passagerskibe. De frigaves først nogle få måneder inden krigens afslutning i november 1918. Et af dem fik dog lov til at gøre enkelte rejser. Disse skibes indespærring betød standsning af DFDS' vigtigste stykgodsroute.

Middelhavsarten led en krank skæbne.

Indtil den uindskrænkede u-båds-krig havde den kunnet opretholdes nogenlunde med anløb af portugisiske og spanske havne på vejen. Nu måtte den ophøre, dog at der med måneders mellemrum kunne ekspederes en enkelt damper til og fra Middelhavet. Før at komme fri af farezonerne måtte denne damper gå nord om Færøerne og midt ud i Atlanterhavet, før den tog retning imod Gibraltar. Vejen tilbage var den samme. På den måde formindskedes faren, men omvejen betød ikke, at dampere undgik kontrol. Middelhavsskibet underkastedes ligesom de skibe, der betjente farten mellem Danmark, Færøerne og Island, samme minutiøse undersøgelser som ethvert skib, der gik mellem Danmark og udlandet. Af denne grund var Færø- og Islandsfarterne i perioder helt indstillet.

Den eneste del af DFDS' rutenet, som i uændret form kunne opretholdes i krigsårene, var den indenlandske. Til København-Århus bestiltes i 1915 på værftet i Helsingør en ny båd. Den indsattes på ruten i 1917. Prisen var 1.195.000 kr. Skibet døbt Kjøbenhavn.

At det indenlandske rutenets form forblev uændret betød ikke, at det

var uberørt af begivenhederne. De nedadgående tilførsler til Danmark udefra indvirkede føleligt på det omladningsgods, der fra København skulle videre til andre danske havne. Der blev mindre og mindre af det. Ruterne blev derfor hurtigt urentable. Den danske regerings forståelige forsøg på ved forskellige midler, herunder fastsættelse af maksimalpriser på vigtige forbrugsvarer, at holde prisniveauet nede, opfordrede, ligesom befolkningens situation i det hele taget, til forsigtighed med takstforhøjelser. En sådan gennemførtes først i 1917, og da med en varsomhed der medførte, at den ikke var stor nok til at give dækning for omkostningernes stigning.

I krigens sidste del var brændselsmangelen i Danmark meget følelig, og indskrænkninger i sejlhyppigheden på de indenlandske ruter kunne ikke undgås.

Det Forenede Dampskibs-Selskab udvidede i krigens år sine interesser i andre virksomheder.

Selskabet fik i begyndelsen af 1915 tilbud om at overtage aktieselskabet *Larsens Plads*, men så i første omgang, oplyser bestyrelsens protokol, "ingen anledning til at sikre sig disse ejendomme". Da tilbudet senere gentoges, var bedømmelsen en anden, og DFDS købte i december 1915 samtlige aktier i *Larsens Plads* til kurs 70. Den indvundne kaj- og pakhusplads blev Selskabet til stor nytte og er det stadig. Det er dér, Oslo-bådene afgår og ankommer.

I maj 1915 udvidedes aktiekapitalen i *Frederikshavns Værft og Flydedok* med 100.000 kr., som alle overtoges af DFDS. To år senere købte Selskabet den aktiepost på 26.000 kr., som D.B. Adler ejede. Aktiekapitalen udvidedes i foråret 1918 fra 220.000 til 1.100.000 kr. De af DFDS ejede aktier havde efter denne udvidelse et pålydende på 795.000 kr.

Burmeister & Wain tilbød i september 1916 sin nominelt 650.000 kr. store aktiepost i *Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri* til DFDS. Aktierne tilbødes til dagskursen, som var 526. Denne kurs ansås af DFDS, som i forvejen var storaktionær, for at ligge over, hvad aktierne med rette burde ansættes til, og der kom ingen handel i stand på det foreliggende grundlag. B & W solgte derefter sin aktiepost til et konsortium. Kursen var en del lavere end den, hvortil aktierne først var tilbudt DFDS. Konsortiet ville blive i stand til at



Helsingør Skibsværft.



Værftet i Frederikshavn.

beherske den kommende generalforsamling i Helsingørværftet, og det vidstes, at der ville blive foreslået og vedtaget et udbytte på 40 pct. til aktionærerne. DFDS fandt et sådant udbytte uforsvarligt højt.

Mellem B & W og DFDS, som begge var aktionærer i Helsingør Skibsværft, bestod der en overenskomst, som var indgået i 1913, og efter hvilken hvert af de to selskaber, hvis det ønskede at afhænde sine aktier i Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, skulle tilbyde sin post til det andet. Denne overenskomst mente B & W at have opfyldt ved tilbudet om salg til dagskurs. DFDS protesterede og gjorde gældende, at B & W tværtimod havde brudt overenskomsten ved ikke at tilbyde Selskabet aktierne til den kurs, de faktisk kunne sælges for. DFDS' formand, admiral Richelieu, var i en lidt vanskelig stilling, fordi han også var formand i B & W. Han oplyste i DFDS' bestyrelse, at han havde været forhindret i at deltage i det møde i B & W, hvor salg til konsortiet var besluttet. DFDS delegerede etatsråd Emil Glückstadt, fabrik-ejer Hasselbalch, som i 1916 var indtrådt i bestyrelsen i stedet for etatsråd J. Larsen, og professor Torp til at optage forhandling om sagen med B & W. Forhandlingen endte med, at DFDS overtog 400.000 af de 650.000 kr., som konsortiet havde erhvervet. Kursen var 438. Med sin resterende aktiepost på nominelt 250.000 kr. var konsortiet ude af stand til at gennemføre sit forslag om 40 pct.s udbytte, men DFDS, der nu var hovedaktionær, indgik som et led i kompromiset på, at udbytteprocenten i 1918 blev 30.

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har siden i nært samarbejde med DFDS bygget mange af Selskabets skibe og næsten alle statsbanernes færger.

I efteråret 1915 var DFDS medstifter af et nyt forsikringsselskab: *Baltica*.

Efter anskaffelsen af de store Amerika-både i 1902 og 1903 viste det sig, at de danske forsikringsselskaber ikke var så fortrolige med forsikring af denne type skibe, at de kunne tilbyde vilkår, som DFDS kunne acceptere. Disse skibe forsikredes derfor i udlandet. Det samme var tilfældet med Ø.K.s skibe. Under krigen blev begge disse selskaber interesseret i en ordning, der kunne bringe forsikringerne på danske hænder, og sammen med andre rederier rejste de en kapital på 6 mill. kr. Heraf skød DFDS 2, Ø.K. 1½, Orient ½, Torm ¼ og J.Lauritzen ¼ mill. kr. ind. Desuden var Landmandsbanken medstifter. Interessen for denne nydannelse indenfor forsikringsverdenen

ÅR UDEN SKÅNSEL

viste sig endnu inden selskabet stiftedes så betydelig, at aktiekapitalen måtte mere end fordobles. Den blev på 17 mill. kr.

I henhold til en overenskomst med Dansk Genforsikring påtog Baltica sig, foruden normale søforsikringer, krigsforsikring. Baltica tilbød at indtræde i statens søkrigsforsikring, men dette tilbud blev ikke modtaget.

I oktober 1918 købte DFDS en grund i Christiania: *Karl Johans gate nr. 1*. De gamle bygninger, der lå på grunden, blev revet ned, og Selskabet opførte sin egen bygning.



Skuffede forventninger

VED krigens afslutning i november 1918 kunne DFDS, så lidt som andre danske rederier, straks få de skibe hjem, som Selskabet havde stillet til rådighed for England og USA. Heller ikke fik det dem til disposition, som var under Fragtnævnets herredømme.

England og USA behøvede endnu en tid lang al den tonnage, de to lande kunne skaffe sig. Dels var der for Englands vedkommende elementære savn, der skulle afhjælpes, dels var der troppernes hjemsendelse og udveksling af krigsfanger. Grænserne mellem de tidligere krigsførende magter lod sig kun vanskeligt overskride, og mange husker endnu de franske alpejægere, der fra Tyskland kom til Danmark og fra København sendtes videre med skib. Til den tonnage, som DFDS havde afgivet til England og USA, kom endda, at Selskabet efter krigen yderligere ved Fragtnævnets mellemkomst måtte aflevere 3 store dampere til Den belgiske Hjælpekomité, som var under ledelse af den senere præsident i USA, Herbert Hoover. Nøden var de fleste steder

i Europa stor, og de, der kunne hjælpe, måtte gøre det. For Danmarks vedkommende var forsyningen med brændsel, foderstoffer og andre vigtige råstoffer blandt de opgaver, der trængte sig på mere end andre. Rejserne gennemførtes som pligtfarter til maksimalfragter, som Fragtnævnet og regeringen havde fastsat. Også de skibe, der sejlede for England, USA og Den belgiske Hjælpekomité, var underkastet fragtrater, som var fastsat af de pågældende regeringer.

Ikke før i december 1920 kunne Fragtnævnet ophæves og alle DFDS' skibe vende tilbage til Selskabet. Indtil da, dvs. i årene 1916–20, havde DFDS til Fragtnavnets virksomhed bidraget med 14½ mill. kr. I skatter til stat og kommune havde Selskabet i den samme periode svaret fem gange så meget: 71 mill. kr. Elleve dampere havde til stadighed udført pligtrejser for England, tre for USA. Hertil kom, foruden de tre til Den belgiske Hjælpekomité, de skibe, der sejlede fra og til Danmark efter Fragtnavnets direktiver. I alt var 36 af DFDS' skibe – omtrent halvdelen af hvad Selskabet efter torpederinger og minesprængninger ejede – i årene 1916–20 under andres kontrol. Dog, skibene gjorde nytte, hvor de sejlede.

Med den del af flåden, der var til fri disposition, påbegyndte DFDS genopbygningen af sit gamle rutenet. De største ændringer var sket i Englandsfarten og i Østersøen med den dertil hørende Middelhavstrafik.

I januar 1919 lykkedes det at genoprette regelmæssig fart på den britiske vestkyst med anløb af havne som Manchester, Liverpool og Swansea. Når skibene vendte hjem, gik de sædvanligvis ikke direkte til København, men lagde på vejen ind i forskellige provinsbyer. Fra København fortsatte de i begyndelsen til Danzig og Libau, senere til Danzig og Stettin.

Denne routes betydning for eksporten var ret beskednen, men så meget des vigtigere var den for importen. Varemangelen i Danmark var stor, og fra Manchester fik vi nu klædestoffer og tekstiler, fra Swansea især brændsel. Farten betjentes i en periode af en væsentlig større tonnagemængde end den, der før krigen havde sejlet i samme rute.

Senere på året kom eksportruterne til Grimsby, Hull og Newcastle i gang.

Den danske landbrugsproduktion var langt fra, hvad den havde været, men var allerede i fremgang, og England trængte til smør, bacon og æg.

Eksportbådene kunne i begyndelsen ikke anvende Esbjerg som udfaldshavn, fordi store dele af Nordsøen ikke var rensset for miner. Skibene gik derfor fra København, Odense, Århus, Aalborg og Frederikshavn. Først i december 1919 ansås det for tilrådeligt at anvende Esbjerg som eksporthavn. Dermed kom Esbjerg–Harwich ruten påny i gang, og A.P. Bernstorff sattes i fart. Dette fortrinlige skib, som dog hvad dets indre udstyr angik allerede ikke var helt tidssvarende – det undergik senere en modernisering – havde næsten ikke været til søs i krigens år. Rederiet var glad for at have det i behold.

Ved siden af A.P. Bernstorff indsattes J.C. la Cour og Dronning Maud på Esbjerg–Harwich. Nordsøruterne var dermed i gang igen.

Østersøen blev en vanskeligere opgave, ja den viste sig at være uløselig.

Under krigen havde DFDS ingen forbindelse haft med Leningrad, Windau, Reval, Riga og Libau. Nu var disse havne ramt ikke blot af de uundgåelige skader, krigen dér, som andre steder, havde ført med sig, men yderligere ved revolutionen og, som de dengang kaldtes, bolschevikkernes magtovertagelse i 1917. En økonomisk udvikling i Rusland, som i årene fra ca. 1890 til 1914 havde haft stor ekspansiv kraft, og som var langt mere løfterig end senere antaget, var dermed bragt så effektivt til afslutning, at forbindelserne til fortiden ikke påny lod sig knytte. Hertil kom, at krigshandlinger vedblivende fandt sted i russiske og sibiriske udkanter, efter at de var ophørt andre steder. På den anden side opstod under og efter den russiske revolution Estland, Letland og Litauen som selvstændige stater. De tidligere russiske Østersøhavne bortset fra Leningrad var nu deres.

Under disse noget kaotiske vilkår genoptog DFDS ret hurtigt farterne på Reval, Riga og Libau.

Dog, disse havne var ikke mere indfalds- og udfaldsporte for et umådeligt bagland i industriel og agrikulturel udvikling, men for små lande, som fra krig og revolution ikke havde arvet stort andet end fattigdom. I lang tid havde de intet at undvære og var derfor heller ikke købedygtige.

I den danske handelsverden, og den internationale med for den sags skyld, var det en udbredt opfattelse, at skibsfartens muligheder i Østersøen ville komme igen. Rusland måtte påny søge forbindelse med udlandet, mente man, enten fordi det nye styre ville bryde sammen, eller fordi det efterhånden som det konsolideredes ville forstå, at dets produktion og eksport var afhængig

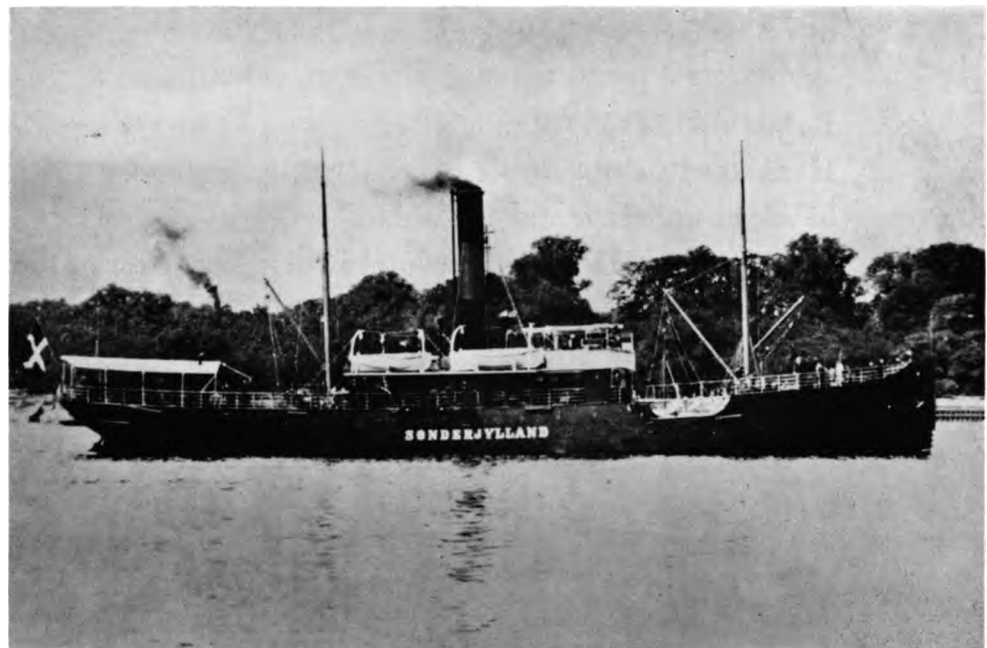
af import. Ud fra denne forestilling genopstod den gamle tanke om København som Østersøens stabelplads. Tilmed var Hamborg som bindeled mellem Nord- og Østersø og dermed som konkurrent til København for en tid koblet fra. Med disse forestillinger som baggrund importeredes meget store vare-mængder til København, især fra USA. Disse varer afventede i Frihavnen reeksport. Den herskende optimisme fremkaldte tilmed nye konkurrenter. Mange internationale rederier var i samme situation som DFDS: Deres tidligere rutenet var i opløsning, og efterhånden som de efter krigen fik deres skibe til rådighed, søgte de ind på andres gamle ruter. England og USA havde bygget skibe i et hidtil ukendt tempo; de kunne ikke vide, hvornår krigen fik ende, og mens den stod på, var det ubegrænset, hvad de allierede lande havde brug for. Med ophøret af de specielle opgaver, som våbenstilstandsperioden stillede, blev der derfor mere og mere tonnage til rådighed for den almindelige skibsfart. Nye rederier stiftedes i ret vid udstrækning; nogle af dem med skibe, som de krigsførende magter nu solgte ud af, og som ikke var meget værd. Fra kontorerne på Sankt Annæ Plads så det en overgang næsten ud, som om alverdens rederier havde udset sig Østersøen som tumleplads.

Drømmen om Ruslands genopståen som international handelspartner og Københavns som den store indfaldshavn til Østersøen brast. Sovjetunionen blev ikke hverken importør eller eksportør, men trak sig tilbage i isolation. Danske importører havde i 1919 og begyndelsen af 1920 foretaget ekstraordinært store indkøb, dels for den hjemlige efterspørgsels skyld, dels fordi de havde tænkt sig ved reeksport at indtjene rubler og reichsmark og omveksle dem til dollars, hvormed importen så kunne betales. Men rubler var værdiløse og reichsmarken blev mindre og mindre værd, indtil den gik under i inflation. Varelagrene blev en tid liggende i Københavns Frihavn, og importørerne måtte betale dem i henhold til de indgåede kontrakter, de fleste af dem i dollars. Efterhånden afhændedes beholdningerne med store tab i Danmark, Norge og Sverige. Samtidig ændrede den danske valutasituation sig aldeles, og dollaren, som man havde tænkt sig ville gå tilbage til førkrigskursen: 3,75, steg i stedet stærkt, indtil den i oktober 1920 kulminerede med 7,33 kr. for en dollar. Danmark gjorde ved den tid, da det var af afgørende betydning, at vore fremmede betalingsmidler anvendtes til produktiv import, sine første, ikke altfor opmuntrende erfaringer med "valutaråd" og valuta-attester.



Det gamle kongeskib i Åbenrå Fjord i 1920, tæt fulgt af A.P. Bernstorff.

*Længe før
genforeningen
bar et af
Det Forenedes skibe
navnet
Sønderjylland.*



Østersøtrafikken blev aldrig igen blot en brøkdel af, hvad den før 1914 havde været. De fleste af efterkrigstidens nye rederier trak sig snart ud igen.

DFDS opretholdt sin fart på Estlands, Letlands og Litauens havne indtil 1939. Efter at Danmark og Sovjetunionen i 1923 havde afsluttet en handels-traktat, blev der mulighed for at åbne en rute mellem København og Lenin-grad. Lederen af Selskabets Østersøtrafik, prokurist A. HØHNE forhandlede i den anledning i et par uger i Rusland. Ruten besejledes først af Tyr, senere også af Nidaros. I 1930 nedlagdes den igen, der var ingen trafik til den. Ved den tid anløb russiske skibe nu og da København på vej til Stettin eller Hamborg, undertiden Aalborg, men forbindelserne var efter 1930 ganske uregelmæssige. Periodevis var der alligevel opgang i Østersøtrafikken. DFDS transporterede en overgang i 1930 300 heste om ugen fra randstaterne, og fra 1934 var der en stigende passagertrafik på Riga. Norddeutscher Lloyd gjorde i 1933 et forsøg på at få del i denne sparsomme trafik, men forsøget opgaves hurtigt. Trafikken på Libau, som i mange år var DFDS' vigtigste Østersø-havn, sygnede fra 1935 næsten helt hen.

En undtagelse fra den bedrøvelige hovedregel dannede det nære Østersø-område. Polen genopstod efter krigen som selvstændig stat, og polakkerne forstod umiddelbart, hvad søværts forbindelser ville betyde for deres land. De byggede den store, helt moderne havn Gdynia, på hvilken DFDS straks åbnede trafik. Gdynia og Danzig var blandt de havne, hvor DFDS' flag i årene mellem de to krige hyppigst sås. Samtidig udviklede Polen sig selv til en søfartsnation, som bød DFDS konkurrence.

Trafikken på Finland dannede ligesom den på Polen en undtagelse fra den almindelige Østersø-depression. Men også Finland udviklede sin egen flåde og optog fart på København.

I 1924 døde DFDS' mangeårige agent i Østersøområdet etatsråd Bornholt. Hans agentur opdeltes i to, et for Riga og et for Libau. Agenturet i Riga havde et underagentur i Windau.

Prokurist A. Høhne udnævntes i 1925, kort efter at han var vendt hjem fra sine forhandlinger i Leningrad, til underdirektør i Selskabet. Han virkede i denne stilling til 1941.

Med Østersøtrafikken's begrænsede omfang og stærkt ændrede karakter forsvandt muligheden for at genoptage fart på Sortehavet. Ruterne på Mittel-

havet og Levanten retableredes ret hurtigt, men nu med København som udgangs- og endepunkt.

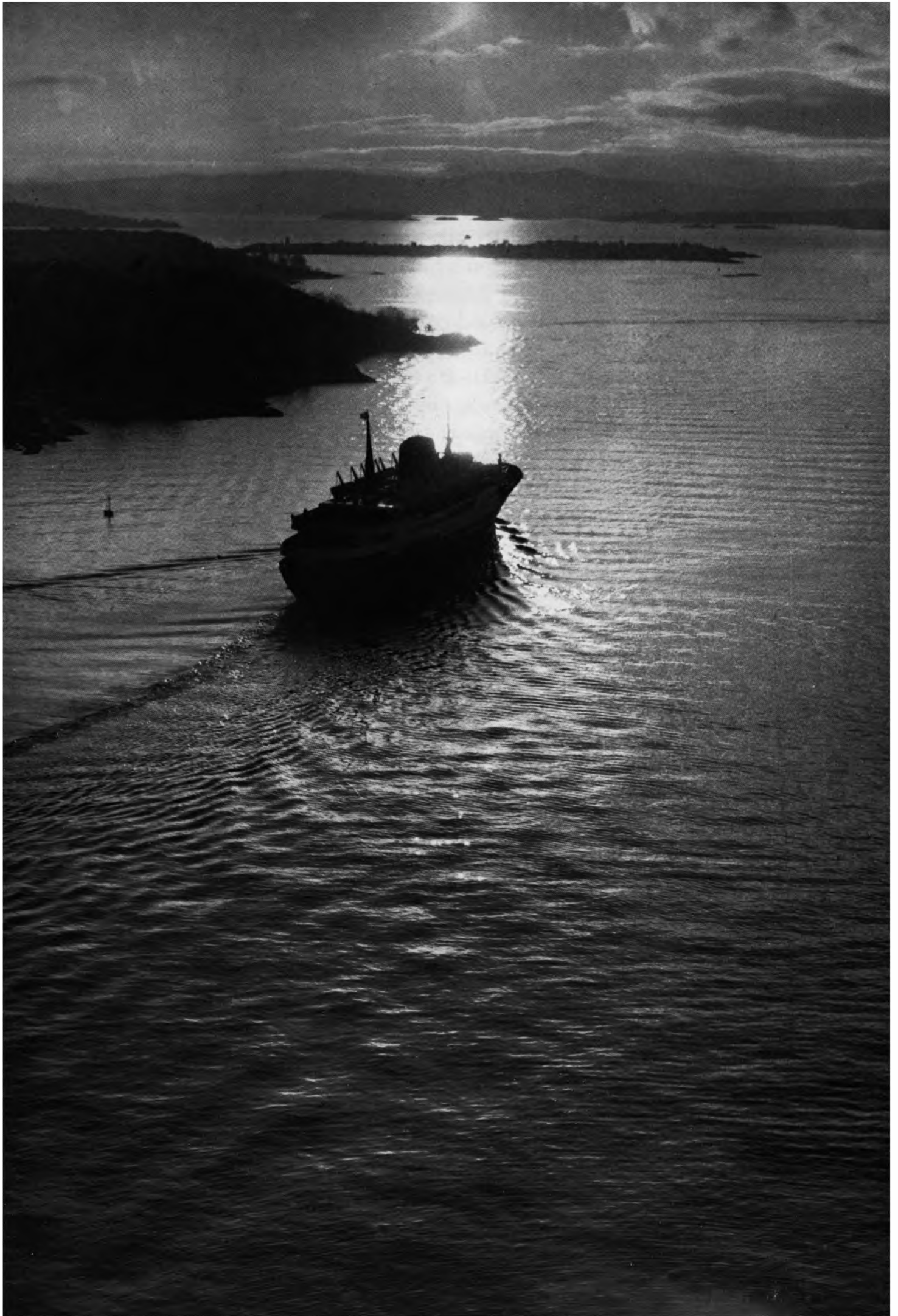
I 1919 genoprettedes ruten mellem København og Antwerpen, hovedsagelig baseret på eksport af jern fra Nordfrankrig, Luxembourg og Belgien. Ruterne mellem København og de franske havne Bordeaux, La Pallice, Le Havre og Dunkerque fik endestation i København.

Først i 1921 blev det muligt for DFDS med sine Middelhavsskibe påny at anløbe Antwerpen. Denne meget betydelige havn genvandt gradvis sin betydning for Middelhavsruterne. Men også på disse var konkurrencen hård. Dels søgte andre rederier, der ligesom DFDS havde været mere eller mindre fordrevet fra området, at erobre det tabte tilbage, dels var nye rederier opstået, mens de gamle var borte, dels endelig gjorde også her den ved krigens ophør frigjorte tonnage sig gældende. Den goodwill, DFDS fra gammel tid nød, kom Selskabet til gode, og efter nogle års forløb hørte det igen til de rederier, der hyppigst og regelmæssigt besejlede Middelhavet og Levanten.

Andre steder var vanskelighederne mindre.

Skandinavien–Amerika Linien, der havde alle de store passagerskibe i behold, genoptog straks efter krigen planmæssig fart på New York, Boston, Philadelphia og Baltimore med hyppige anløb af Portland, Me., Newport News og Norfolk, Va., ligesom farten på Island og Færøerne hurtigt bragtes op på samme omfang som før krigen. Det gjaldt også Norgesfarten.

I vort eget land medførte krigen, at havnebyerne Haderslev, Åbenrå og Sønderborg igen blev danske. DFDS inddrog dem straks i sit indenlandske rutenet. Til selve de festligheder, som i 1920 markerede Sønderjyllands genforening med Danmark, sejlede kong Christian X og dronning Alexandrine i det gamle, endnu yderst præsentable kongeskib, hjuldamperen Dannebrog. Tæt efter den fulgte A. P. Bernstorff, som i denne anledning var chartret af regeringen, og som førte medlemmer af regering og Rigsdag til Åbenrå.



Fare fra landsiden

MENS i tiden umiddelbart efter krigen de nu igen pludseligt ændrede vilkår på søen stillede store krav til DFDS' organisations- og tilpasningsevne, udsattes Selskabet for en helt anden slags fare end den, der kort forinden havde gjort sejlads til et spørgsmål om liv og død for mændene om bord. Denne fare kom fra land.

I marts 1917 dannedes *Dansk Søfartsselskab*. Stiftere (og interessenter) var etatsråd H.N. ANDERSEN, Ø.K., bankdirektørerne C.C. CLAUSEN og EMIL GLÜCKSTADT fra henholdsvis Privatbanken og Landmandsbanken, skibsreder A.O. ANDERSEN fra de Carl'ske rederier, direktør KAY REINHARD fra Dansk-Russisk Dampskibsselskab og Det Forenedes direktør C.M.T. COLD. Skibsreder A.O. Andersen blev selskabets direktør.

Dansk Søfartsselskabs oprettelse var en følge af den uindskrænkede u-båds-krig. Blandt danske redere var der adskillige, som under de foreliggende omstændigheder fandt det uforsvarligt at sejle i internationale farvande. Da

det imidlertid med Danmarks geografiske beliggenhed måtte anses for udelukket, at vort land kunne afslå at levere levnedsmidler til Tyskland, var det for neutralitetens skyld uomgængeligt nødvendigt, at de danske leverancer fortsatte også til England. Som H. N. Andersen udtrykte det: Sejles skal der! Det nye selskabs formål blev da at sikre den til de risikable farter nødvendige tonnage, først og fremmest ved at chartre skibe hos de bestående rederier, så at oplægninger ikke fandt sted, dernæst ved at nybygge skibe til erstatning for dem, der gik tabt.

Dansk Søfartsselskab virkede kun i nogle måneder efter sin oprindelige hensigt. Efterhånden som konvojtransporterne fra Bergen under britiske krigsskibes beskyttelse fandt en betryggende form, mistede det sin betydning som mellemlid, og de chartrede skibe, af hvilke dog ingen tilhørte DFDS, leveredes tilbage til deres ejere, det sidste midt i august 1917. Dansk Søfartsselskab havde da kun det sekundære formål: nybygning af skibe. Dette formål lod sig ikke på det tidspunkt opfylde. Dels var værfterne optaget af reparationer og ældre bestillinger, dels var jern og stål i høj grad mangelvarer. For så vidt kunne Dansk Søfartsselskab have indstillet sin virksomhed. I stedet omfortolkede det sin formålsparagraf, således at denne kom til at omfatte bevarelse af danske skibe i dansk eje.

Når det forekom rimeligt at tage denne opgave op, var det fordi den store omsætning af dampskibsaktier til stærkt stigende kurser på Københavns børs fristede fremmede købere og rummede en risiko for, at disse kunne blive i stand til at øve en afgørende indflydelse i danske rederier. Hvor stor denne risiko i virkeligheden var, er det bagefter ikke til at vide, men i hvert fald var svensk, og i mindre omfang, norsk kapital aktiv i et af de Carl'ske rederier, *Gorm*. I disse rederier foretog Dansk Søfartsselskab straks efter, at dets oprindelige formål var bortfaldet og det nye besluttet, opkøb af aktier, og i efter sommeren 1917 havde det majoriteten. De Carl'ske selskaber sluttedes sammen til ét, som overtog navnet *Gorm*. Opkøbene skete på A. O. Andersens tilskyndelse og med sanktion fra H. N. Andersen og Glückstadt. Cold var i USA og erfarede intet om, hvad der var sket, før han i december vendte hjem. Han godkendte da den disposition, som var truffet. Aktiekapitalen i *Gorm*, som efter sammenslutningen mand og mand imellem kaldtes *Store Gorm*, udvidedes dels ved udstedelse af friaktier, dels ved nytægning til parikurs. I løbet af de følgende måneder erhvervedes ved gradvise opkøb aktie-

majoriteten i Dansk-Russisk Dampskibsselskab og dettes datterselskab Northern Steamship Company, i hvilket direktør Kay Reinhard var korresponderende reder. Norsk kapital havde forinden gjort forsøg på at overtage først hele Dansk-Russisk, derefter ved aktiekøb at erhverve den afgørende indflydelse.

I foråret 1918 omdannedes Dansk Søfartsselskab fra interessentskab til kommanditselskab. I stedet for de oprindelige, formelt personlige deltagere, indtrådte Landmandsbanken, Privatbanken, Ø.K. og DFDS. Hver af disse virksomheder ydede en garanti på 10 mill. kr. Landmandsbanken blev den dominerende faktor. Ikke blot var det som regel den, der finansierede de fælles opkøb af aktier, men dels købte den for egen regning, dels via konsortier, som den dannede, aktier i de samme selskaber, som Dansk Søfartsselskab var engageret i, dels købte den aktier i de institutioner, som var dens partnere i søfartsselskabet. Landmandsbanken fik derigennem en meget stor indflydelse på dansk skibsfart. Mere end for noget andet rederi interesserede den sig for DFDS, hvor det efter krigen viste sig, at den rådede over aktiemajoriteten, således at bankens forslag var sikret vedtagelse, hvis de bragtes frem på DFDS' generalforsamling.

Enden på Dansk Søfartsselskab blev, at DFDS i november 1919 overtog Gorm og Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Direktørerne A. O. Andersen og Kay Reinhard optoges ved denne lejlighed i Det Forenedes direktion. A. O. Andersen havde ved siden af Gorm drevet rederiet Viking med datterselskabet Valkyrien. Efter at være blevet direktør i DFDS vedblev han at være korresponderende reder for Viking, men denne ordning fandtes snart upraktisk, og efter et års forløb bragtes den til ophør ved at Viking, ligesom Gorm og Dansk-Russisk, overtoges af og indlemmedes i DFDS.

Ved dette tidspunkt bestod Det Forenede Dampskibs-Selskabs bestyrelse af admiral Richelieu, som stadig var formand, etatsråd Glückstadt, fabrikk ejer Chr. Hasselbalch, godsejer A. F. Lassen, konsul Erik S. Henius, professor Torp og direktør J. C. Tuxen.

Etatsråd Glückstadt havde allerede i foråret 1918 fremført den tanke, at DFDS skulle overtage Gorm og Dansk-Russisk, men dengang havde direktør Cold afvist planen. Siden var hans interesse blevet mere positiv. For det første havde, som følge af et umætteligt behov for tonnage og dermed flydende store

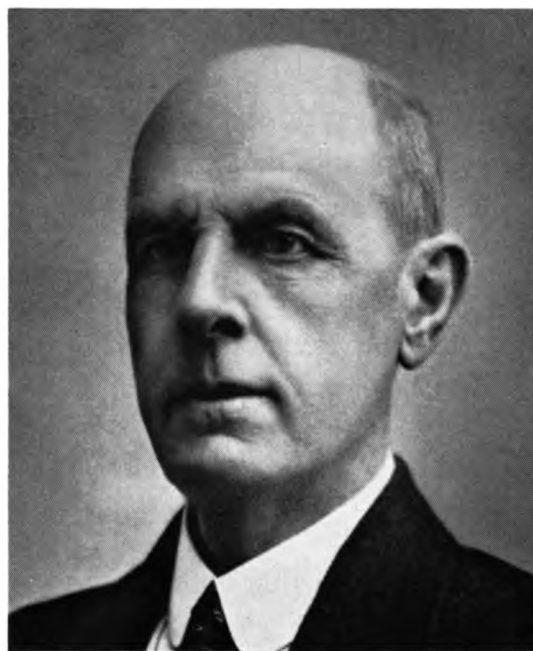
indkomster, DFDS' reservefond og likviditet nået en meget anselig størrelse. Cold anså det ikke for udelukket, har han selv senere forklaret, at udenlandsk kapital kunne føle sig fristet til opkøb af DFDS-aktier og siden rejse krav, som kunne medføre svækkelse af såvel reserver som likviditet – eller at muligvis staten i de “ledige” penge ville se et skatteobjekt. En udvidelse af virksomhedsområdet, som ville betyde en relativ reduktion af de til rådighed værende henlæggelser, kunne virke som en beskyttelse. For det andet – og det var i betragtning af omstændighederne nok det afgørende argument – var han bange for, at DFDS, når gamle ruter skulle genoprettes og nye etableres, ikke havde skibe nok. Selskabet havde i krigens første år kun afgivet enkelte ordrer på nybygninger, og senere, da priserne på nye skibe gik op i meget store højder, skønnede ledelsen, at en afventende holdning ville være hensigtsmæssig. I 1919 havde Selskabet ganske vist 14 nybygninger i ordre, men leveringstiden var lang og utålmodigheden i forretningsverdenen stor. I denne situation tilsluttede Cold sig tanken om overtagelsen af Gorm og Dansk-Russisk, ja, han bandt i realiteten DFDS til denne udvidelse uden at have underrettet bestyrelsen. Overtagelsen fandt sted pr. 24. november 1919, men vedtoges først formelt af bestyrelsen to dage senere, dog uden indvendinger.

DFDS' flåde udgjorde i 1919 97 skibe med en samlet tonnage på 156.600 brt. Hertil kom i 1920 Gorm med 14 skibe, Dansk-Russisk med 6 og et år efter Viking med 4, således at skibenes antal forøgedes til 121 og tonnagen til over 200.000 brt.

Gorm og Dansk-Russisk havde hver en aktiekapital på nominelt 10 mill. kr., men aktierne indfriedes til dagskursen på overtagelsesdagen. Den var for de to selskaber henholdsvis 555 og 560, heri inklusive 30 procents udbytte, som Gorms og Dansk-Russisks aktionærer i henhold til overenskomsten skulle have for det forretningsmæssigt meget gunstige år 1919. For Vikings vedkommende købte DFDS aktier op over en periode, hvorved den samlede masse, hvis pålydende var 1½ mill. kr., erhvervedes til en gennemsnitskurs af 1050, mens dagskursen på overtagelsesdagen var 1225. DFDS kom da til at betale 55 mill. kr. for Gorm, 56 for Dansk-Russisk og 15¾ mill. kr. for Viking, i alt næsten 127 mill. kr. Her må det dog tages i betragtning, at DFDS selv som parthaver i Dansk Søfartsselskab var aktionær i de overtagne rederier, således at det i vid udstrækning betalte de høje aktiekurser til sig selv samt fik udbyttet af de aktier, det havde ejet før overtagelsen. Yder-



NIELS HØST



C. M. T. COLD

ligere var de overtagne rederiers indtægter i 1919 så gode, at der straks kunne afskrives noget på de 24 skibe, ligesom disse også i 1920 bragte DFDS indtægter, som Selskabet ellers ikke ville have haft. Godt en snes millioner kan trækkes fra de 127, før man har den faktiske sum, hvormed overtagelserne forøgede den kapital, som DFDS skulle forrente og afskrive. Men dyre var disse 24 skibe. Hvis de så havde været nye, men det var kun de fire. Nogle kunne betegnes som ældre, de fleste var gamle. Men i 1919 ventedes højkonjunktoren på havene ikke foreløbig at ville tage ende. Der var brug for al den tonnage, der kunne skaffes frem.

DFDS havde i krigsårene ført en efter omstændighederne og i forhold til andre rederier forsigtig udbyttepolitik.

Resultatet blev, som tilsigtet, en stærk vækst i reserverne. Reservefonden var ved udgangen af 1914 på 4,7 mill. kr., hvorefter den under krigen forøgedes med ca. 11 millioner om året, indtil den i det første fredsår sprang yderligere 16 mill. kr. op, således at den ved udgangen af 1919 udgjorde 65,7 mill. kr., altså mere end det dobbelte af aktiekapitalen. Året efter reduceredes reserverne med 2 mill. kr., men kun fordi beløbet overførtes til pensionsfonden. Resten, 63,7 mill. kr., var ved udgangen af 1920 i behold. Med denne

betydelige statusmæssige reserve og med likvide midler, som var nær ved 50 mill. kr., stod DFDS overordentlig stærkt. Alligevel kom der vanskeligheder, to slags endda: Den ene fra havene, hvor fragterne i slutningen af 1920 faldt katastrofalt, den anden fra landsiden. Noget fragtratetal beregnedes ikke dengang af det danske Statistisk Departement, men tilbageslaget voldsomhed fremgår af det engelske fragtindeks. Det beregnedes i marts 1920 til 141, i november 1921 til 30, altså en nedgang til næsten en femtedel i løbet af halvandet år. Betydelige driftstab var i denne situation uundgåelige, næppe noget rederi i verden undgik dem. Tabene måtte dækkes ved afskrivning på reserverne, så langt disse rakte. Det Forenedes reserver kunne have rakt væsentligt længere, end de gjorde, hvis det ikke havde været for et andet kritisk forhold, som opstod, fordi aktiemajoriteten, dvs. Landmandsbanken, stillede uventede krav til Selskabet.

Landmandsbanken rådede dels selv, dels gennem konsortier, som den samarbejdede med, dels endelig ved hjælp af stemmeret, som var overdraget den af folk, hvis aktier banken havde modtaget som sikkerhed for lån, den havde ydet, over tre fjerdedele af aktiekapitalen.

Efter ønske fra majoritetens side havde DFDS' bestyrelse i 1919 brudt med den hidtidige forsigtige udbyttepolitik og givet aktionærerne 60 pct. I efteråret 1920 blev Selskabet bekendt med, at en aktionærgruppe ville foreslå 30 mill. kr. af reservefonden konverteret til friaktier. Etatsråd Glückstadt stod, om end han ikke selv tilkendegav, at han var indforstået med den, bag tanken. DFDS' direktion var imod. Direktør Cold forklarede senere til landmandsbankkommissionen, at han ved den tid omgikkes med planer om en reel udvidelse af aktiekapitalen, altså ved nyttegning. På den måde, mente han, kunne nybygningsprogrammet finansieres og de likvide midler dog være til rådighed i situationer, hvor større kontante udbetalinger var påkrævede. Denne plan kom aldrig til drøftelse, og da kravet om friaktier viste sig uafvendeligt, indstillede direktionen sig på resignation. Imidlertid foreslog etatsråd Glückstadt i marts 1921, at DFDS' bestyrelse i stedet for at give friaktier skulle udstede fast forrentede papirer, betegnet som *reservefondsbeviser*, til aktionærerne. Bestyrelsen bemyndigede sin formand, admiral Richelieu, og etatsråd Glückstadt til at forhandle herom med den aktionærgruppe, som ønskede friaktier, og som gennem højesteretsadvokat Ivan Kondrup havde

rettet henvendelse herom til bestyrelsen. Hverken Richelieu eller de andre medlemmer af DFDS' bestyrelse vidste, at aktionærgruppen og Landmandsbanken, dvs. Glückstadt, var ét. Ud af forhandlingen kom, at Kondrup, hvilket i betragtning af de foreliggende omstændigheder ikke kan overraske, accepterede reservefondsbeviserne som en for hans aktionærgruppe tilfredsstillende løsning. Beviserne skulle have et samlet pålydende på 30 mill. kr. og forrentes af DFDS med 6 pct. om året. De var uopsigelige fra kreditors side, men kunne amortiseres efter bestyrelsens beslutning, dog således at efter 1926 skulle hvert år mindst $\frac{1}{2}$ mill. kr. udtrækkes. "Til enhver tid" skulle reservefondsbeviserne "respekttere Selskabets nuværende eller fremtidige kreditorer", et forbehold, som dog næppe kunne tænkes at få betydning, sålænge DFDS overhovedet var i stand til at svare enhver sit. Realiteten var, at ordningen ville belaste DFDS' driftsregnskab med en årlig renteudgift på 1,8 mill. kr., plus efter 1926 med yderligere $\frac{1}{2}$ mill. kr. til udtrækning af reservefondsbeviserne, dog at renteudgiften, når udtrækningen først var i gang, hvert år ville gå lidt ned.

I bestyrelsen sagde fabrikejer Hasselbalch, at udstedelse af disse reservefondsbeviser ville være imod Selskabets interesse, og at han ikke ville lægge navn til. Direktør Cold, med hvem Høst var enig, gjorde opmærksom på, at en del af Selskabets ældre skibe havde måttet lægges op, fordi de i den foreliggende situation ikke var rentable. Han anførte desuden, at indtægterne var faldende og omkostningerne stigende, og at der i rederikredse var ønsker fremme om, at skibsfartens lønninger nedsattes. "Man kan ikke", sagde han, "kræve nedsættelse af folkeløn, når man samtidig udsteder reservefondsbeviser." Han tilføjede, at han ville fratræde sin stilling, hvis reservefondsbeviserne vedtoges. Derimod kunne han gå med til friaktierne.

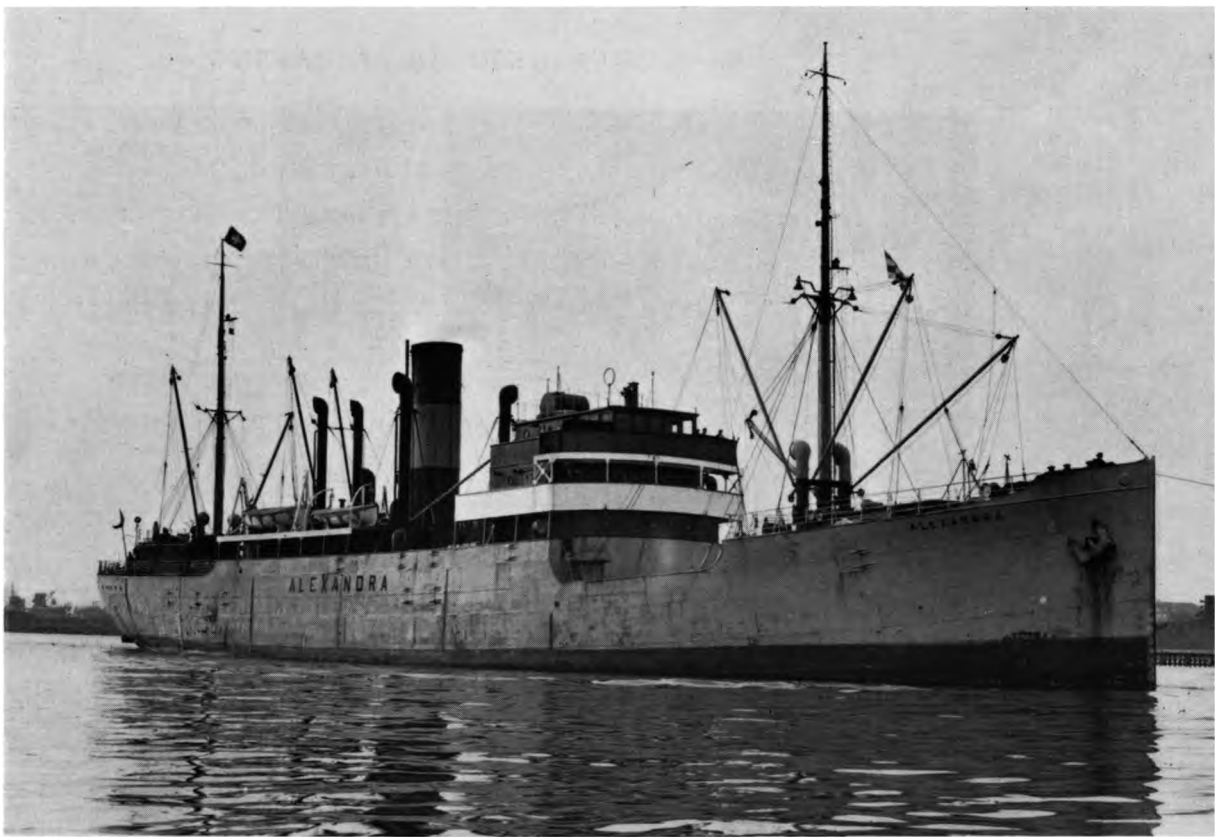
For Selskabet havde friaktier den fordel, at generalforsamlingen måtte formodes kun at ville kræve dem forrentet, når driften, efter at nødvendige afskrivninger og henlæggelser var foretaget, kunne fremvise et rimeligt overskud. Desuden skal aktier ikke amortiseres. Men de samme grunde, som fik direktionen til, om end nødtvungent, at acceptere friaktier, trak for aktionærgruppen i modsat retning: Den sikrede sig med reservefondsbeviserne en årlig rente samt trinvis kontant udbetaling af bevisernes pålydende værdi. I den vægtskål, i hvilken aktionærgruppen lagde sine uudtalte argumenter, må det yderligere have vejet til, at reservefondsbeviserne kunne afhændes, uden at

derved stemmeretten og indflydelsen i selskabet forrykkedes, hvorimod en spredning af friaktierne kunne få betydelige konsekvenser til ugunst for den aktiemajoritet, som forefandtes i udstedelsesøjeblikket. Dog, i de interne drøftelser og udadtil anvendte tilhængerne af reservefondsbeviserne et andet og vægtigere synspunkt, nemlig dette at friaktierne, om end de ikke formelt ville påføre DFDS en uafviselig forpligtelse, alligevel kunne give anledning til, at der i fremtiden fra aktionærside rejstes krav om udbytte, som kunne komme til at overstige den udgift for Selskabet, som reservefondsbeviserne medførte – at med andre ord valget kun i teorien stod imellem nul og 6 pct., men i praksis mellem 6 og måske 10 eller 12 pct. Eftersom der dengang ikke var mange, om overhovedet nogen, der tænkte sig, at vilkårene for skibsfarten ville blive så vanskelige som de en lang overgang blev, kan dette synspunkt ikke frakendes berettigelse.

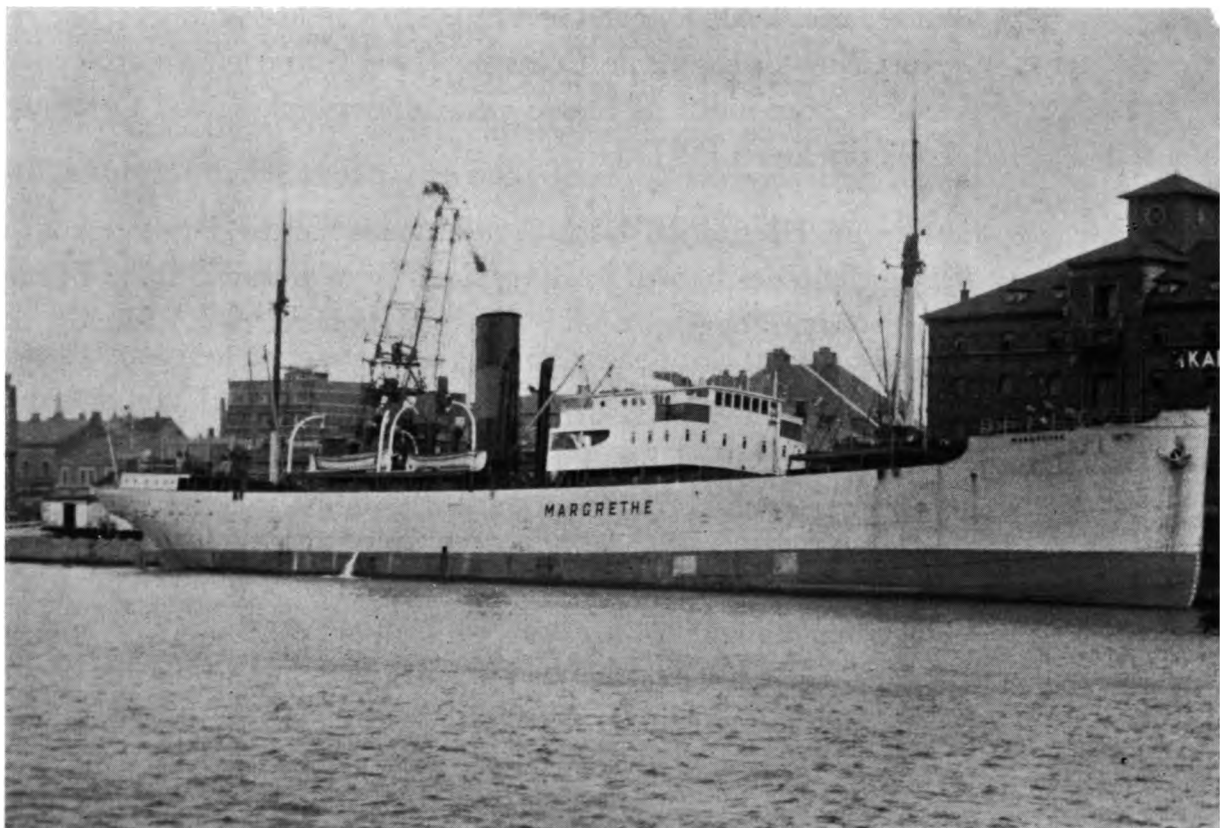
I bestyrelsens drøftelser indbyrdes og med direktionen blev det nævnt, at DFDS' udgifter til reparation af flåden i 1920 udgjorde ca. 20 mill. kr., og at den tilsvarende udgift for 1921 var anslået til ca. 10 millioner. Disse beløb rummede en opfordring til varsomhed, hvad nye udgifter angik, men blev nærmest taget til indtægt for den opfattelse, at et par millioner mere eller mindre næppe kunne tænkes at blive afgørende for Selskabets fremtid. Glückstadt vedblev at foregive, at Landmandsbanken ikke stod bag aktionærgruppen. Af de ca. 23 mill. kr. DFDS-aktier, der på det tidspunkt "lå" i banken, var banken formelt kun ejer af ca. 6 millioner. For de 17 kunne den intet ansvar påtage sig, hævdede Glückstadt. Formanden, admiral Richelieus afsluttende argument til fordel for udstedelse af reservefondsbeviserne var, at han "ville undgå krig med aktionærene". I bestyrelsen gav han udtryk for ubetinget tillid til, at Landmandsbanken, der siden 1917 havde været Selskabets vigtigste bankforbindelse, ville yde DFDS de nødvendige kreditter, hvis det imod forventning skulle vise sig, at nybygningsprogrammet og reservefondsbeviserne anstrengte Selskabets likviditet. Så lidt som andre forestillede han sig, at Landmandsbanken selv i høj grad var begyndt at føle tidernes tryk.

På generalforsamlingen i DFDS i april 1921 vedtoges med stor majoritet udstedelsen af reservefondsbeviserne samt et udbytte til aktionærene for 1920 på 40 pct. Overskuddet, som kunne begrunde et så stort udbytte, var næsten helt indtjent i årets første to tredjedele.

Admiral Richelieu svarede på en forespørgsel fra forsamlingen, at Land-



Alexandra, som var det sidste dampskib, DFDS lod bygge.



Margrethe, som tidligere havde heddet Moskva, og som i 1925 sættes i fart mellem Esbjerg og Grimsby.

mandsbanken ikke stod bag kravet om reservefondsbeviser. Han vidste ikke bedre. Banken selv opretholdt et skin af neutralitet, for så vidt som den undlod at stemme på sine egne 6 millioner kr. Blandt de aktionærer, der gik imod en udlodning af reservefonden, enten i form af reservefondsbeviser eller på anden måde, var den unge skibsreder A. P. Møller, som ejede en mindre aktiepost og havde et tilsvarende beskedent antal stemmer.

Umiddelbart efter denne generalforsamling indgav Cold og Høst deres begæringer om afsked. Hasselbalch udtrådte af bestyrelsen.

A. O. Andersen og Kay Reinhard, der ikke havde været inddraget i forhandlingerne hverken om friaktier eller reservefondsbeviserne, overtog som ligestillede direktører med fælles ansvar ledelsen af Selskabets drift. De var begge – ikke blot fra deres tid i DFDS, men også fra deres tidligere virksomhed – fortrolige med de opgaver, der ventede dem, og med skibsfartens vilkår. Kay Reinhard, der var født i 1871, var søofficer og var, efter i nogle år at have tjent marinen som premierløjtnant, med denne baggrund gået over i handelsflåden. Inden han i 1907 forlod marinen, havde han været lærer ved kadetskolen og udgivet en håndbog i søkrigshistorie. A. O. Andersen havde som søn af en skibsbygger omgæedes skibe fra sine yngste år og fået en grundig uddannelse i shippingfaget. I 1903 havde han som 28årig første gang – det var i rederiet Viking – overtaget et hverv som korresponderende reder.

Kort efter direktørerne Colds og Høsts fratreden ansattes ingeniør J. A. KØRBING, som indtil da havde været underdirektør ved Orlogsværftet, som teknisk direktør i DFDS.

Samme år, Høst forlod DFDS, udnævntes han til dansk gesandt i Japan. I 1923 forflyttedes han til Prag og siden til Warszawa. Både i Prag og Warszawa var han tillige gesandt i Beograd. Da han i 1934 fyldte 65, trak han sig tilbage fra diplomatiet. I 1953 døde han.

Cold udnævntes ved sin afgang fra Selskabet til æresmedlem af Dansk Dampskibsrederiforening. I 1922 indtrådte han ved Harald Scavenius' død i ministeriet Niels Neergaard som udenrigsminister. Han bestred denne post, til Neergaards regering i 1924 afløstes af ministeriet Stauning. Cold døde i 1934.

I maj 1922 optog DFDS hos Brown Brothers & Co. i New York et lån på 5 mill. dollars. Landmandsbanken var mellemmand, og det var den, der bragte



A. O. ANDERSEN



KAY REINHARD

lånet i forslag. Direktørerne A. O. Andersen og Reinhard hældede til den opfattelse, at med det relativt høje renteniveau, som rådede, var tiden ikke til optagelse af ny kredit. Etatsråd Glückstadt gentog imidlertid forslaget, og direktør Reinhard henvendte sig til DFDS' anden bankforbindelse, Privatbanken, hvis direktør, C. C. Clausen, tilrådede lånet, hvorefter dette optoges.

Renten var 6 pct., lånets kurs $89\frac{1}{2}$. Tilbagebetalingen skulle ske i lige store halvårlige rater, i hvilke renten var inkluderet, og være afsluttet inden 1937. Lånets provenu blev, efter at alle udgifter ved dets stiftelse var afholdt af DFDS, 4.450.000 dollars. På det tidspunkt var en dollar ca. 4,70 kr. værd, og det kronebeløb, der skulle afdrages i løbet af femten år, oversteg altså 20 mill. kr., hvortil kom rentebetalingerne. I de følgende to år steg endda dollaren, så at den godt et år efter, at dette lån var optaget, stod i 5,71 og endnu et år senere i 6,38. Afviklingen af lånet blev derfor mere byrdefuld end antaget. Da den danske krone i 1926 nåede op i sin tidligere guldparitet, ændredes det ugunstige omvekslingsforhold, idet dollaren lagdes fast på 3,75 kr. Da i 1931 England forlod den i 1926 genindførte guldmøntfod og den danske krone først fulgte med pund sterling ned for snart efter yderligere at sænkes i forhold til sin gamle guldparitet, steg dollaren igen. I de sidste fem, seks år af

lånets løbetid var dens værdi i forhold til kroner omtrent, som den havde været, da lånet optoges.

I danske penge havde lånet i 1922 indbragt 19.949.245 kr. Som følge af valutakursernes svingninger kom de dollars, hvormed det tilbagebetaltes, til at koste 21.180.471 d.kr. Kurstabet blev altså 1.231.226 d.kr. Den samlede renteudgift blev på 12.622.733 d.kr.

I september 1922 indtraf en ændring i Landmandsbankens forhold: Den krakkede. Omend den ved statens mellemkomst rekonstrueredes, var dermed dens tid som DFDS' vigtigste bankforbindelse forbi. Richelieu, der til det sidste havde sæde i Landmandsbankens bestyrelse, og for hvem dens sammenbrud kom helt overraskende, meddelte kort efter DFDS, at han "således som forholdene i den senere tid har udviklet sig", ønskede at nedlægge sit hverv i Selskabet. Det var lige så selvfølgelig, at etatsråd Glückstadt udtrådte af DFDS' bestyrelse. Formandsposten i DFDS overtoges af Privatbankens direktør C. C. CLAUSEN. Tietgens gamle bank blev dermed igen DFDS' eneste bankforbindelse; men Landmandsbanken lå endnu ved dens sammenbrud med en stor post aktier i DFDS og en tilsvarende beholdning af reservefondsbeviser. Disse værdipapirer overførtes til Landmandsbankens Afviklingskasse, som først efter adskillige års forløb fik dem realiseret. Indtil da bevarede Afviklingskassen en indflydelse i DFDS, som svarede til dens betydelige tilgodehavende og dens aktiepost.

Ved krigens afslutning i 1918 stod DFDS' aktier i en kurs omkring 500. Selskabet havde ved årets udgang en bankbeholdning på 67 mill. kr. Reservefonden var som nævnt på godt 65½ mill. kr. Efter at 2 mill. kr. var overført fra denne til pensionsfonden og et til reservefondsbevisernes pålydende svarende beløb, 30 mill. kr., til en særlig konto, udgjorde reservefonden endnu i 1921 33½ mill. kr. Flåden var før overtagelsen af Gorm, Dansk-Russisk og Viking bogført til 23 mill. kr., hvilket var en forsigtig vurdering. Efter overtagelsen af de andre rederier øgedes den kapital, som DFDS skulle forrente og afskrive, med godt 100 mill. kr. Som vilkårene for skibsfarten blev, lod dette sig slet ikke gøre, og Selskabet måtte i løbet af få år konstatere tab på mellem 60 og 70 mill. kr. Af de fjorten nybygninger, der var kontraheret, afbestiltes tre, hvorved en forpligtelse på 9 mill. kr. blev undgået. De elleve

FARE FRA LANDSIDEN

andre bestilte skibe leveredes i årene 1920, 21, 22 og 24 og kostede godt 43 mill. kr. Ved udgangen af 1925 var resultatet, at reservefonden var formindsket til 1,2 mill. kr., og at det tilgodehavende på ca. 67 mill. kr., som Selskabet i 1918 havde haft hos sine bankforbindelser, var forvandlet til en bankgæld på 3,6 mill. kr. Hertil kom så, at Selskabets drift nu var belastet med pligt til at forrente og afdrage de 30 millioner reservefondsbeviser og det ca. 20 mill. kr. store dollarlån. I første omgang havde dette lån styrket likviditeten, men da denne var borte, blev lånet tilbage som en byrde. De 30 mill., der måtte hensættes som sikkerhed for reservefondsbeviserne, kunne, hvis de ikke var blevet konverteret fra reserve til forpligtelse, have været afskrevet på de lidte tab i stedet for som nu at belaste driften. Situationen tyngede Selskabet så meget mere, som det faldende prisniveau i denne periode rummede et krav om særlig hurtig afskrivning af flåden, et krav som rente- og afdragsforpligtelserne bidrog til at gøre uopfyldeligt. I 1923 kunne en efter omstændighederne rimelig afskrivning på 16 mill. kr. gennemføres, men i 1925 var det ikke muligt at nedskrive med mere end en mill. kr., hvilket var alt for lidt.

Vægten af de tal, der dengang var tale om, forstås bedst, når man erindrer, at et efter den tids forhold helt moderne skib til Esbjerg–Harwich ruten i 1924 kunne fås for knapt 3 mill. kr.

Kursen på DFDS-aktier og udbyttet til aktionærerne fulgte i denne periode en kurve, som svarede til regnskabsresultaterne: Efter at aktionærerne i 1921 havde modtaget reservefondsbeviserne og 40 pct. i udbytte for året 1920, faldt kursen på aktierne til 166. Ved udgangen af 1921 var den nede i 135 for senere yderligere at falde. I marts 1926 nåede den et minimum af 26. Aktionærerne fik for året 1921 10 pct. i udbytte, for 1922 5 pct. og for 1923 6 pct. For årene 1924, 25 og 26 var udbyttet nul. Dermed var den mest kritiske periode ovre, og for hvert af de tre følgende år kunne Selskabet give sine aktionærer 6 pct. i udbytte.



USA lægger lavt loft over indvandringen

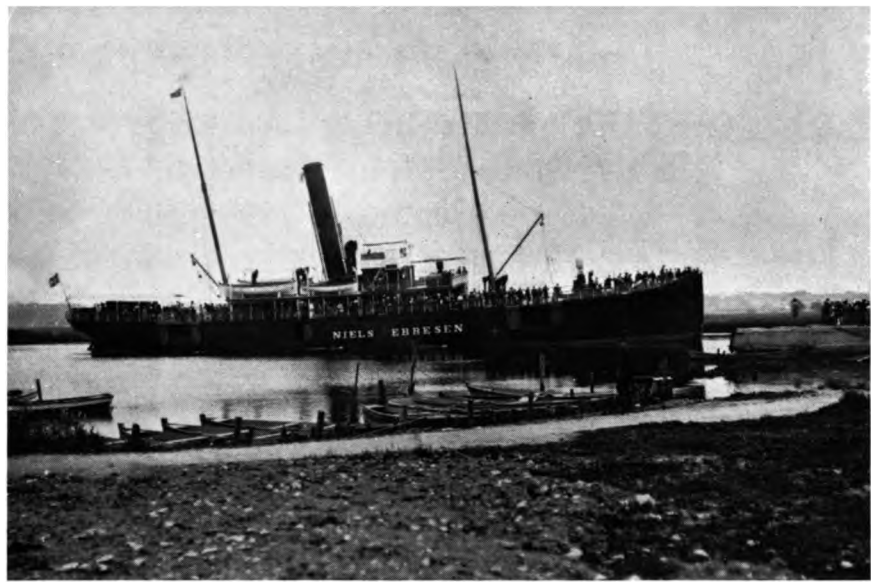
Da travlheden på havene i 1922 afløstes af stilstand, var Europas økonomi på ingen måde genrejst. I alle lande var der industrier, som skulle gennemstilles til fredsproduktion, og som behøvede råmaterialer, landbrug som manglede foderstoffer, og befolkninger der trængte til levnedsmidler, klæder og boliger. Enhver kunne forstå, at krigen havde ødet arbejdskraft og kapital, og at verden nu var fattigere end før. Det var vanskeligere at forstå, at den ikke satte alle kræfter ind på at bekæmpe fattigdommen, og at den ikke herunder tog den internationale handel og skibsfarten i sin tjeneste i den udstrækning, mandskab og tonnage tillod det. Det gjorde den ikke.

Forklaringen må søges i, at kun få regeringer, og næppe heller mange af det internationale erhvervslivs førende personligheder, så den kendsgerning i øjnene, at krigen havde haft økonomiske og finansielle virkninger, som var uoprettelige. Alle nationer, først de neutrale og de sejrende, siden, da i slutningen af 1923 inflationens kaos var tilendebragt i Tyskland, også de slagne,

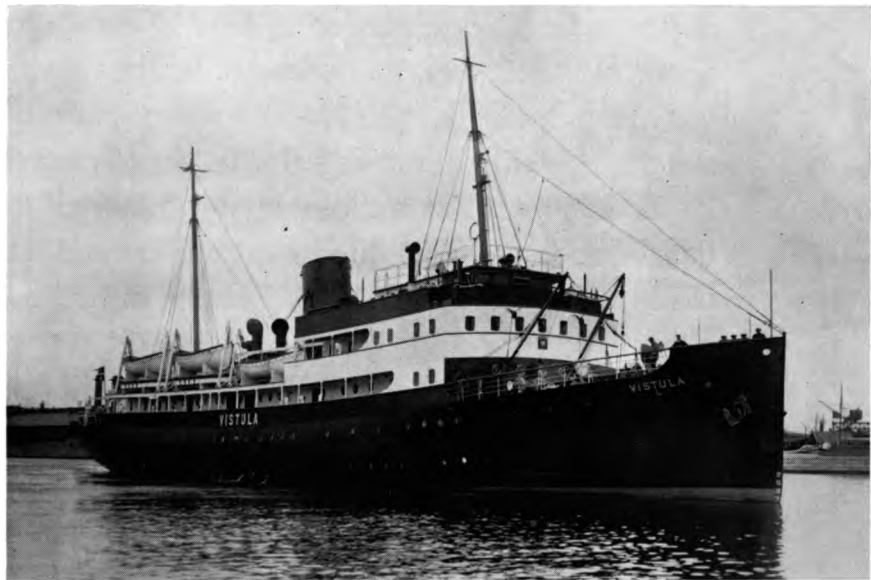
bestræbte sig for at genskabe "normale tilstande", og ved normale tilstande forstod de tilstandene, således som disse havde været indtil august 1914 med den tids mindre skatter, mindre statsgæld og lavere prisniveau. Man ønskede tilmed veksel- og valutakurser stabiliseret i samme indbyrdes forhold og med samme guldparitet, som før krigen. Med disse bestræbelser afløstes ikke, som det var håbet, inflation af stabilitet, men af deflation. Nedbringelse af udenlandsk gæld forudsætter overskud på betalingsbalancen, og et sådant overskud kan ifølge sagens natur ikke alle lande opnå samtidig. Forsøger de derpå, bliver resultatet let, at der træffes modforanstaltninger i form af toldforhøjelser og importrestriktioner. Dette var netop, hvad der skete. Heller ikke er det nemt for et land at reducere sin indenlandske gæld i en situation, hvor priser, indtægter og skatternes provenu er for nedadgående. Vejen frem (eller tilbage!) til det mål, som søgtes nået, måtte derfor gå gennem en spare- og nøjsomhedspolitik, som yderligere hæmmede en ekspansiv udvikling. Overalt førte den tilbageskruende politik til, at virksomheder blev urentable og måtte standse. Arbejdsløsheden antog et hidtil ukendt omfang. Samtidig hjemsendtes soldater i millionvis. Hvad ikke andre forhold havde udløst af protektionistiske tendenser, udløste beskæftigelsesproblemet.

I Danmark førte de trykkede vilkår til uroligheder på arbejdsmarkedet og langvarige strejker. En overgang holdtes landbrugseksporten i gang ved hjælp af uorganiseret, frivillig arbejdskraft, studenter som fyrbødere! Da det i strejkesituationen understregedes fra regeringens og andres side, at eksportens opretholdelse var en samfundssag, kaldtes disse frivillige i folkemunde for samfundshjælpere. Når det endnu lejlighedsvis hænder, at det lille redskab, hvormed kapslen vippes af en flaske, høres betegnet med samme navn, er forklaringen den, at blikkapslen just ved samme tid afløste proppen. Tidens vid mente, at det i lige så høj grad var en samfundssag, at der var nem adgang til at åbne en pilsner, og at kapselåbneren, som var en helt ny, endnu navnløs foreteelse, burde hedde det samme som de frivillige, der lastede eksportbådene og fyrede under disses kedler. Men strejkerne var, omend langvarige, dog midlertidige. Hvad selve de økonomiske, derunder i høj grad skibsfartens, vilkår angik, så det periodevis ud, som om depressionen ingen ende ville tage. En overgang i 1925 var 22 af DFDS' skibe, eller mere end en femtedel, lagt op. Blandt disse skibe var der dog nogle, som det under alle omstændigheder var meningen at sælge.

Polske emigranter tog første etape af rejsen til USA med Niels Ebbesen.



Vistula afløste Niels Ebbesen i farten fra Gdynia til København.



Fra emigranthotellet Atlantica, hvor udvandrere fra Polen indlogeredes.



For i videst muligt omfang at sikre sine egne hjemvendte soldater beskæftigelse begrænsede USA indvandringen.

Mens før 1914 europæiske emigranter var rejst til USA i et antal, der nærmede sig en million om året, lagde Kongressen i Washington nu loft over antallet, således at i 1919 det samlede antal tilladte emigranter fra Europa blev ca. en tredjedel af det tidligere. Hvert land fik en emigrantkvote. For Danmarks vedkommende betød denne, at højst 5.916 danskere kunne udvandre til USA om året. Det var godt halvdelen af det antal danskere, som i 1913 var emigreret til USA. Senere reduceredes det tilladte antal danske indvandrere til mindre end en tredjedel af den første kvote.

For Skandinavien–Amerika Linien var de amerikanske emigrationsbestemmelser et meget alvorligt slag. Tilmed var DFDS' linje ikke mere den eneste mellem Skandinavien og USA. Norske og svenske emigranter, som tidligere var taget med de danske skibe, benyttede nu deres egne landes, som var nyere end de danske. Hvilken rolle tilgangen fra Polen og de nye Østersøstater, hvis emigranter indtil 1914 havde betydet meget for DFDS, igen kunne komme til at spille, var endnu ikke til at overse. Samtidig betød de danske skibes alder, at disse noget mindre end tidligere fristede 1. og 2. klasses passagerer. Kun Frederik VIII kunne til nød betegnes som tidssvarende.

Eksporten til USA hæmmedes af protektionistiske spærringer. Danske smørkøbmænd havde i årene 1919, 1920 og 1921 oparbejdet en anselig og tiltagende eksport af smør til USA. I England var priserne utilfredsstillende for de danske smørproducenter, og hvis vi ikke kunne afsætte en del af vort smør andre steder, risikerede vi, at de engelske priser faldt til under det lønnende. Forventningerne til det amerikanske marked var derfor betydelige. Men da amerikanerne blev opmærksomme på den stigende anvendelse af dansk smør i amerikanske husholdninger, forhøjede de tolden så meget, at det ikke fortsat var muligt for indført dansk smør at konkurrere med USAs egen smørproduktion. Skandinavien–Amerika Linien gik derved glip af transporter, som i en tid, da det var småt med både passagerer og gods, kunne have fået betydning.

Situationen stillede DFDS på en alvorlig prøve. Hvis Selskabet i stedet for at udstede reservefondsbeviser havde benyttet reserverne til at skrive skibene ned til deres faktiske værdi på det tidspunkt, og havde driftsresultaterne i den kritiske periode gjort det muligt at opretholde likviditeten, ville DFDS hur-

tigt efter krigens afslutning have været i stand til at bygge nye skibe til Skandinavien–Amerika Linien. Nu var dette udelukket. I stedet gjorde Selskabet en betydelig indsats for at betjene emigranter fra Finland og randstaterne og ganske særlig fra Polen. USA havde indrømmet Polen en ret anselig indvandningskvota, og polakkerne benyttede sig af den. DFDS skabte derfor en udstrakt polsk organisation med kontorer i Warszawa, Brest-Litovsk og andre byer. Resultatet var i adskillige år tilfredsstillende. De polske emigranter sejlede med Niels Ebbesen, der tidligere havde gået mellem København og Randers, fra Gdynia til København, hvor de steg om i en af Amerika-bådene, for de flestes vedkommende dog først efter, at de havde tilbragt et døgn eller mere i hotel *Atlantica*. Dette hotel, som lå ved Strandboulevarden, var opført med henblik på emigranttrafikken og indrettet af DFDS. Udstyret var primitivt, men bygninger, soverum og opholdsstuer velholdte og hyggelige. Mand og mand imellem hed hotellet “det danske Ellis Island”. Forklaringen på stedets eksistens var den, at der i årene efter 1918 herskede visumtvang mellem de fleste europæiske lande, og polakkerne kunne så lidt som de fleste andre færdes i København uden dansk visum. Et sådant var det imidlertid kun enkelte af dem, der sørgede for at få. De fleste af disse emigranter var tilfredse, blot de havde deres indrejsepapirer til Amerika i orden. Under DFDS’ ansvar førtes emigranterne derfor fra Niels Ebbesen til hotel *Atlantica*, hvor de måtte blive, til de kunne føres ombord i det skib, der skulle bringe dem videre til USA. Opholdet var inkluderet i billetprisen, som fra Gdynia til New York beløb sig til ca. 600 kr. På hotellet sov emigranterne i sovesale.

Til rejsen fra Gdynia til København byggedes i 1930 motorskibet *Vistula*. Niels Ebbesen, som var fra før århundredskiftet, var da så umoderne, at den polske regering vægrede sig ved at forny dens autorisation som emigrantskib.

Canada begrænsede ikke dengang indvandringen, og DFDS gjorde ud af den mulighed, som derved opstod, hvad det kunne. Et kontor oprettedes i Winnipeg, og fra 1924 anløb Skandinavien–Amerika Liniens skibe *Halifax* på Nova Scotia. Senere blev også indvandringen til Canada begrænset af restriktioner.



Nye Englandsbåde

DFDS' egentlige eksportflåde, den, der førte det danske landbrugs frembringelser til England, var ikke forøget siden 1913. Ved indgangen til 1921 talte den, ligesom umiddelbart før krigsudbruddet i 1914, 19 skibe på 17.400 t dw og med et samlet lasterum på 1.119.000 kubikfod. Heraf var 529.000 kubikfod kølerum. Nogle af skibene undergik hurtigt nogle mindre, men påkrævede forbedringer, og med de forhåndenværende skibe lykkedes det at forøge antallet af afgang. En ny rute åbnedes i 1921 mellem Esbjerg og London (Hays Wharf), og den eksisterende mellem Odense, Århus, Aalborg og Leith fik afgang hver uge i stedet for hver anden. Året efter øgedes afgangene mellem Esbjerg og Grimsby til to gange om ugen mod tidligere kun en. På opfordring af eksportørerne gjordes der yderligere forsøg på at genoptage den gamle fart mellem Frederikshavn og Newcastle samt oprettedes en ny rute mellem Esbjerg og Leith. Det viste sig dog snart, at der ikke var gods nok til disse ruter, hvorfor de igen måtte opgives.

Bedre held havde Selskabet med en ny hurtig rute fra København til London. Den åbnedes på anmodning af de sjællandske landbrugseksportører, og to af eksportflådens bedste køleskibe indsattes på den. De gennemførte via Kielerkanalen overfarten på 2½ døgn.

Samtidig åbnedes igen den gamle rute fra Malmö og Halmstad til Øst-england, dog at den nu gik til Hull i stedet for som før i tiden til Grimsby. I denne fart indsattes damperen Tyr. Da transporterne på denne rute gennem en periode havde været nedadgående, nedlagdes den i 1925. DFDS forøgede og fornyede ved denne lejlighed sin flåde af stållægtre, og sydsvenske landbrugsvarer fragtedes med disse til København, hvorfra de gik til London. Tyr sattes i fart på Libau og Leningrad.

I farten mellem Esbjerg og Grimsby indsattes i 1925 damperen Moskow, som var på 2440 brt. Den gennemgik en istandsættelse og omdøbtes til Margrethe. Esbjerg–Harwich ruten betjentes ved den tid af A. P. Bernstorff og den fra Oslofarten overførte Dronning Maud, med J. C. la Cour som reserve-skib.

Inden for andelsbevægelsen genopstod i begyndelsen af 1920erne tanken om oprettelse af et andelsrederi.

Tanken blev ikke virkeliggjort men var medvirkende til, at der fra Korsør til London oprettedes en eksport rute, som, inden den gav op, i et par år påførte DFDS alvorlig konkurrence. Senere åbnedes en konkurrerende rute fra Horsens til London. Ruten fra Korsør støttedes af Korsørby, men initiativet til den var udgået fra importører af dansk bacon i England. Ruten fra Horsens foranledigede overvejelser i DFDS om at lade eksportbåden fra Odense anløbe Horsens, ligesom det kom på tale at lade København–London båden anløbe Holbæk. Da Horsens–London ruten imidlertid ophørte efter tre overfarter, blev disse omlægninger ikke aktuelle. De ville, som følge af tonnagemangel, have betydet, at en afgang om ugen fra Esbjerg til London havde måttet inddrages.

Så effektivt som eksportflåden udnyttedes, var det alligevel klart, at den trængte til fornyelse og modernisering. Den ville være blevet det hurtigere, hvis ikke DFDS' likviditet havde været så anstrengt. Det var ikke så meget et spørgsmål om antallet af skibe, men om disses egnethed. Direktør A. O. Andersen udbrød engang: Hellere én Bernstorff end to Faxer! Han henty-

dede til damperne Rødfaxe og Skinfaxe, som ikke tilhørte DFDS, og som den hårde konkurrence efter krigen havde gjort mindre anvendelige.

En ny Bernstorff blev aldrig bygget, den gamle var allerede ikke stor nok til den voksende trafik på Esbjerg–Harwich ruten. Men andre skibe sattes efterhånden ind, så at i årene 1923–26 syv ældre eksportbåde kunne erstattes med syv nye. Eksportflådens kapacitet forøgedes dermed fra 17.400 til 25.500 t dw og lasterummet fra 1.119.000 til 1.531.000 kubikfod. 838.000 kubikfod var kølerum, altså et godt stykke over halvdelen af det nustærkt forøgede lasterums kapacitet, hvorimod kølerummene havde været under halvdelen, da lasterummet var mindre. Tre skibe, som ikke tilhørte den egentlige eksportflåde, indrettedes i den samme periode med kølerum, således at de, når afløsning eller forøgelse af materiellet var påkrævet, kunne indsættes på eksport-ruterne uden forberedelser.

Til nybygninger og ændringer anvendte DFDS i årene 1921–26 alene til eksportflåden 15½ mill. kr. Beløbet virker ikke i dag imponerende, men må bedømmes på baggrund af, at et eksportskib dengang kostede mellem en og to millioner kr., for nogle typers vedkommende endda under en million.

Blandt nybygningerne var motorskibene Parkeston og Jylland. De var søsterskibe og indsattes på Esbjerg–Harwich ruten i 1925 og 1926. På 1. klasse havde de hver plads til 112 passagerer og på 2. klasse til 118. Salonerne var rummeligere og elegantere udstyret end i de fleste af den tids passagerskibe bortset fra de oceangående. Begge skibe målte 2.800 brt og havde 86.000 kubikfod lasterum, deraf 49.000 kubikfod kølerum. Parkeston kostede 2.910.000 og Jylland 2.770.000 kr. Skibene, som var udstyret med B & W dieselmotorer, gjorde 16 knob. Overfartstiden nedsattes derved fra 24 til 22 timer. Til sammenligning tjener, at A. P. Bernstorff var på 2.352 brt, havde knapt 60.000 kubikfod lasterum, gjorde godt 14½ knob og kunne tage 84 passagerer på 1. samt 60 på 2. klasse.

Med indsættelsen af Parkeston og Jylland på Esbjerg–Harwich ruten, som desuden stadig betjentes af A. P. Bernstorff, blev der i stedet for tre gange om ugen afgang i begge retninger hver dag undtagen søndag. Dronning Maud frigjordes fra denne fart og indsattes mellem Stettin og Oslo. Nogle år senere fik Esbjerg–Harwich ruten yderligere to nye skibe: Esbjerg i 1929, England i 1932. Indtrufne prisfald medførte, at de blev nogle hundrede tusinde kroner billigere end Parkeston og Jylland, skønt de var magen til disse. Med disse

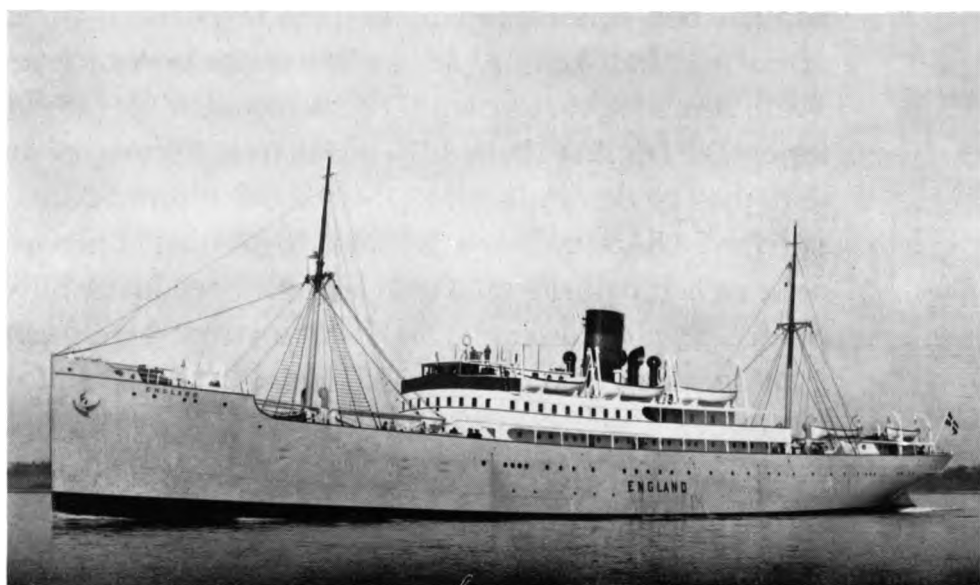
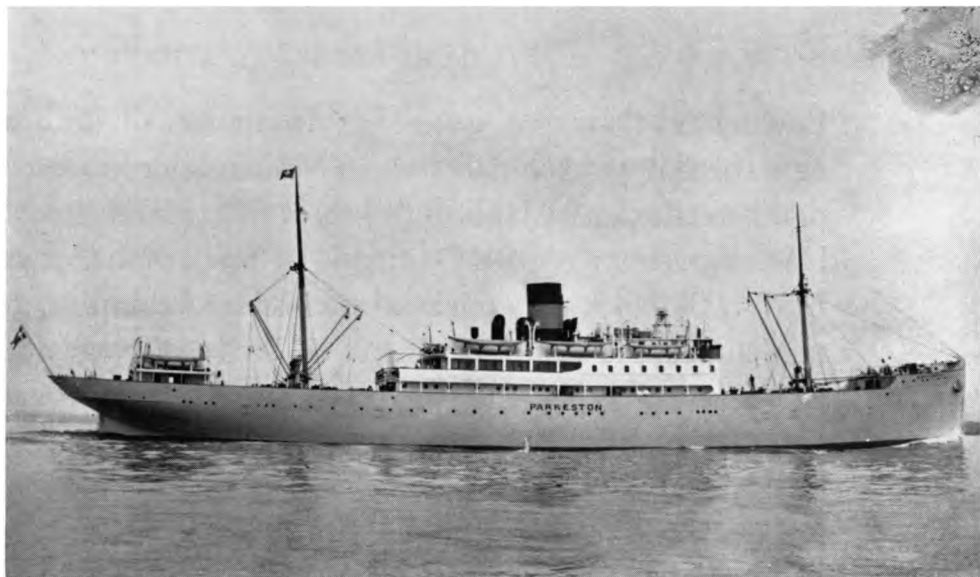
fire skibe fik passager- og godstrafikken mellem Esbjerg og Harwich så gode vilkår, som nogen kunne ønske sig. I England drog London & North Eastern Railway omsorg for, at der i tilslutning til skibenes ankomst var hurtigtog, boat trains, fra Parkeston Quay til London.

Omtrent samtidig, i 1931, styrkedes eksportflåden med den sidste damper, DFDS lod bygge: Alexandra.

Eksportruterne mellem Danmark og England er mere komplicerede at drive, end man umiddelbart skulle tro. Om adskillige af disse ruter gælder det, at der helt savnes returlast, så at skibene må gå tomme eller næsten tomme hjem. Hertil kommer, at markedsvilkårene i England er omskiftelige. Behovet for udgående tonnage er derfor varierende. Eftersom langt den væsentligste del af Englandseksporten transporteres med DFDS' skibe, ser rederiet det som sin opgave altid at have så megen tonnage disponibel, at det varierende behov for afgang hele tiden kan imødekommes. Både den manglende returlast og de periodiske, ekstraordinære stigninger i afsendelserne betyder, at ruterne må drives med et overskud af tonnage. Eksportfartens vilkår bliver derfor helt andre, end hvis et givet antal skibe altid var tilstrækkelige, og disse tilmed havde en rimelig last med hjem. Forholdet, eller snarere misforholdet, skærpes, fordi det drejer sig om køleskibe. Hvis dette ikke var tilfældet, kunne i tider med spidsbelastning skibe fra andre ruter sættes ind. Det kan de ikke nu. Køleskibe er nødvendige, når de letfordærvelige levnedsmidler skal nå frem med den friskhed i behold, som både det danske landbrug og de engelske forbrugere har krav på. Jo hårdere en konkurrence new zealandsk og australsk smør eller polsk og canadisk bacon, for ikke at tale om Englands egen produktion af levnedsmidler, påfører danske landbrugsvarer, jo betydningsfuldere er det, at køleskibe med høj fart er til rådighed. Køleskibene viste desuden deres uundværlighed i strejkesituationer, hvor de lå i engelsk havn uden at kunne blive losset. Sådanne situationer indtraf nogle gange i 1920'erne, men i intet tilfælde led varerne af den grund skade.

Samtidig med at DFDS' bestræbelser for at bringe levnedsmidler frem på bedst mulig måde har vundet det danske landbrugs anerkendelse, har landbrugets eksportvirksomheder og organisationer bestræbt sig på ved så tidligt som muligt at forudse markedsåndringer og variationer i behovet for afskibninger at lette opgavens løsning. Samarbejdets gode trivsel fremgår af tallene: I 1913 udgjorde mængden af levnedsmidler, som DFDS transportererede til

*To søsterskibe, øverst
Parkeston,
nederst England,
som for ca. 40 år siden
moderniserede trafikken
mellem Esbjerg og
Harwich.
I midten et senere
trin i udviklingen:
Kronprins Frederik.*



England, 263.000 tons. I 1926 var den forøget til 382.000 t, i 1927 til 480.000 og i 1928 til 486.000 t. Disse 486.000 t udgjorde mere end ni tiendedele af den samlede danske landbrugseksport til England. I 1933 og 34 var den samlede eksportmængde fra Danmark til England ca. 70.000 tons lavere, men DFDS fastholdt sin andel, ja øgede den endda lidt. I 1965 udgjorde den samlede danske landbrugseksport til England 650.000 tons, hvoraf, som tidligere nævnt, 90 pct. eller 585.000 tons transporteredes med Selskabets skibe.

I 1925 ændredes endnu engang efter et kort åremål DFDS' direktion: Kay Reinhard fratrådte sin stilling i Selskabet.

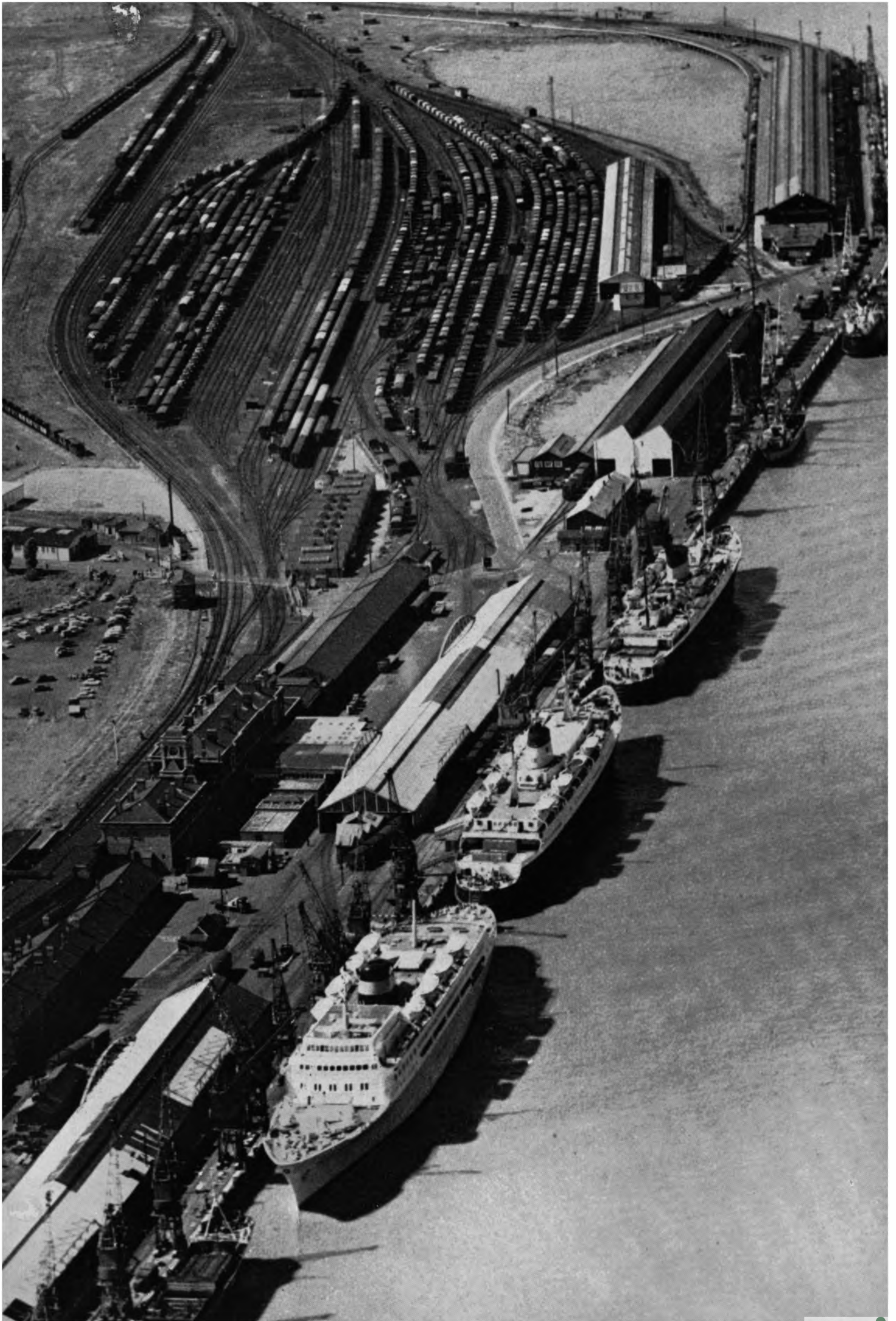
Den betydelige gældsbyrde, DFDS nu havde, skabte i forbindelse med skibsfartens vanskeligheder i det hele taget efter 1921-22 nogen usikkerhed vedrørende fremtiden. Landmandsbanken var ude af betragtning som finansieringskilde, men ikke som aktionær og ikke som kreditor. Banken lå også efter sit sammenbrud med en betydelig post aktier og reservefondsbeviser i DFDS, foruden at den som en af Selskabets banker havde ydet dette lån. Banken stod nu overfor, af hensyn til sine egne kreditorer, at skulle realisere en meget væsentlig del af sine aktiver, og det måtte være den magtpåliggende, at disse realisationer fandt sted på de for banken bedst tænkelige vilkår. Den havde derfor en stærk interesse i, at DFDS i disse år opnåede gode regnskabsresultater, hvorved Selskabets bankgæld kunne nedbringes, mens samtidig kursen på dets aktier og reservefondsbeviserne ville stige. I dette forhold lå der en kim til interessekonflikter, eftersom banken kunne fristes til at bedømme DFDS' stilling gunstigere, end denne i realiteten var, og udfra en sådan bedømmelse stille krav om udbytte, der oversteg hvad driften berettigede til.

Landmandsbanken dengang, det var staten. Staten ejede efter bankens rekonstruktion hele dennes aktiekapital, og banken var under administration af en tremands-komité, for hvilken regeringens sagfører, kammeradvokat VAGN AAGESEN, var formand. For at modsætningerne mellem den store kreditor og DFDS ikke skulle blive for skarpe, indvalgte kammeradvokat Aagesen i 1923 på den plads i DFDS' bestyrelse, som havde stået tom, siden etatsråd Emil Glückstadt året forinden afgav den. Efter omstændighederne var dette en helt naturlig ting, men konsekvensen måtte blive, at Selskabets anliggender jævnlige drøftedes indgående i regeringen, overfor hvilken Landmandsbankens administrationskomité stod til ansvar. I disse drøftelser deltog

ofte Nationalbankens direktion og etatsråd H.N. Andersen, som ved Landmandsbankens rekonstruktion havde bistået regeringen finansielt og med gode råd, og hvis anseelse var usvækket af de tilbageslag, der havde ramt landets økonomi. Etatsråd Andersen var af den opfattelse, som han ikke lagde skjul på, at DFDS kunne forbedre sine regnskabsresultater væsentligt ved at gennemføre administrative besparelser og ved at nedlægge ruter, som ikke svarede sig. Heri var DFDS' direktører ikke enige med ham. Vel vidste de, at de forudgående års intense aktivitet havde aflejret omkostninger, som ikke var i fuld overensstemmelse med de ændrede vilkår. Omkostninger er altid lettere at pådrage sig end at komme af med. Men det var direktørernes opfattelse, at DFDS befandt sig i en undtagelsestilstand, og at det for fremtidens skyld måtte være afgørende, at Selskabets organisation forblev intakt, og at personalets tryghed ikke undergravedes ved pludselige og omfattende reformer, som, hvis de skulle nytte noget, måtte medføre et anseligt antal afskedigelser. Såvel direktør A. O. Andersen som direktør Reinhard ville i denne sag fare med lempe. Hvad ruterne angår var de enige om, at det snarere end at indskrænke dem gjaldt om at udvide Selskabets foretagsomhed, så at fordelene, når skibsfartens konjunkturer bedredes, kunne blive så meget større.

Året 1924 gav ikke det ønskede regnskabsresultat, og kritikken skærpedes. DFDS' formand, bankdirektør C. C. Clausen, fremhævede i en samtale, han havde med etatsråd Andersen, og som han refererede for direktør Kay Reinhard, de synspunkter, som var DFDS' direktion, herunder at et rute-rederi med pligt til at opretholde bestemte ruter, uanset om der var gods og passagerer nok, i den foreliggende situation var vanskeligere stillet end tramp-rederier, samt at udstedelsen af reservefondsbeviserne og optagelsen af dollarlånet var fejl-dispositioner, som de nuværende direktører ikke havde ansvar for. Den kritik, der rettedes imod DFDS' direktion, fandt ikke støtte i Selskabets bestyrelse, men denne var øjensynlig under stærkt pres udefra. Direktør Kay Reinhard fandt, at hans stilling under disse omstændigheder var uholdbar og ønskede, skønt bestyrelsen gav uforbeholdent udtryk for tilfredshed med hans virksomhed, at træde tilbage. Hans fratræden fandt sted i maj 1925. Et forslag om at indtræde i Selskabets bestyrelse afslog han. Direktør Kay Reinhard døde i 1928.

Efter direktør Reinhards fratræden fortsatte direktør A. O. Andersen alene som administrerende direktør i DFDS med J. A. Kørbing som teknisk direktør.



England opgiver frihandelen

DEN europæiske nøjsomhedspolitik nåede efter nogle trælsomme år det mål, den havde sat sig: At guldmøntfoden kunne genindføres.

For Englands vedkommende skete dette i 1926, for Danmarks den 1. januar 1927. De to landes valutaer, der i månederne forinden havde fæstnet sig på det niveau, som formodedes at blive fremtidens, havde dermed samme værdi i forhold til guld som i 1914 og samme indbyrdes omvekslingsforhold: 18,16 kr. pr. pund sterling. Dog blev der ikke adgang for enhver, der ejede en tikroneseddel, til at bytte denne til en guldmønt. Så vidt skønnedes det for risikabelt at gå. Guld kunne kun fås i barrer, og en guldbarre, som vejede 1 kg, kostede 2480 kroner.

Også franske francs knyttedes påny til guldet, men på et lavere niveau end det gamle. For Tysklands vedkommende holdtes rentemarken, som efter inflationens kaos havde afløst den værdiløse reichsmark, i samme guldværdi, som marken havde i 1914. Da imidlertid Tysklands yderst sparsomme guld- og valutareserver – for så vidt sådanne overhovedet kunne siges at eksistere – var behæftet med Tysklands pligt til, ifølge freden i Versailles, at betale krigs-

erstatninger til de allierede, måtte deflationen dér føres endnu hårdere igennem til skade for den stilling, landet ellers kunne have haft som international handelspartner. På amerikansk initiativ gennemførtes derfor en fiksering af krigsskadeserstatningerne til et, som man mente, overkommeligt beløb pr. år. Det var den såkaldte Dawes-plan, som i 1925 indbragte sin ophavsmand, Charles Dawes, Nobels fredspris.

På denne baggrund af almindelig europæisk stabilisering tog den internationale handel i de følgende år et stærkt opsving. Opsvinget kom DFDS tilgode i så godt som alle dets forgreninger, og de røster, der havde talt om intern reorganisation og nedlæggelse af ruter, forstummede. Selskabet blev i stand til at foretage ekstraordinære afskrivninger og henlægge til reservefonden. Som en konsekvens heraf fik det påny det afgørende ord i sine egne anliggender.

Bestyrelsen undergik i disse år flere ændringer. Godsejer A. F. Lassen døde i 1925 og afløstes af Carlsberg Bryggeriernes direktør P. C. POULSEN, som sad i Landmandsbankens bankråd. Samme år indvalgtes generalkonsul FRANZ NORSTRAND. I 1928 fratrådte formanden, bankdirektør C. C. Clausen, i forbindelse med en reorganisation af Privatbanken, og i hans sted optoges nationalbankdirektør, lensbaron HANS ROSENKRANTZ i bestyrelsen, hvor han blev næstformand. Professor Torp overtog formandshvervet. I 1929 udtrådte kammeradvokat Vagn Aagesen. Samme år afgik professor Torp ved døden og snart efter først direktør Tuxen, siden konsul Henius. I disses sted indtrådte direktør OTTO E. ANDERSEN, der, foruden at være medlem af Privatbankens bestyrelse og medindehaver af smørekseportfirmaet E. F. Esmann, var formand for Smørekseportudvalget, godsejer J. THEILMANN og højesterets-sagfører OSKAR FICH. Formandsposten overtoges i 1930 af lensbaron Rosenkrantz.

Den økonomiske balance, som verden i 1926 møjsommeligt var nået frem til, holdt ikke.

Der var forskel fra land til land på de vilkår, erhvervslivet var underkastet. Forskellen viste sig blandt andet i renteniveauerne. I Tyskland var renten særlig høj, i USA var den meget lav. For at drage gavn af denne forskel, og fordi der i USA nu næredes tillid til Tysklands fremtid, finansierede amerikanske banker i vid udstrækning den tyske industris genrejsning og

ekspansion. Samtidig var USA's egen industri i vækst som aldrig før. Med væksten, som gav sig udslag i en meget betydelig forbrugsudvidelse og stærkt stigende aktiekurser, øgedes risikoen for fejlinvesteringer, og i begyndelsen af 1929 gennemførte det amerikanske centralbanksystem, Federal Reserve Board, en diskontoforhøjelse. Forhøjelsen virkede på to måder. For det første varskoede den USA's erhvervsliv om, at dette ikke kunne anse de amerikanske ressourcer for uudtømmelige, for det andet formindskede den ved at indsnævre afstanden mellem den tyske og den amerikanske rente den fordel, som amerikanerne kunne opnå ved at have penge anbragt i Tyskland. Følgen blev, at amerikanske kreditter sagdes op. I Tyskland opstod der derfor en akut mangel på udenlandske betalingsmidler. I første omgang klarede denne situation ved, at England, hvis valuta på denne tid stod stærkt, ydede Tyskland kortfristede lån, som nogenlunde svarede til dem, amerikanerne havde sagt op. Momentant var balancen genoprettet. Men samme efterår, i oktober 1929, indtraf på børsen i New York det første af en lang række helt overvældende kursnedgange, som udløste voldsomme priskefald og førte over i den alvorligste depression verden har kendt. Der var råvarer, som faldt til en fjerdedel af deres tidligere pris, nogle periodisk til en femtedel. Indtægterne fulgte med nedad. Antallet af arbejdsledige i USA steg, indtil det i 1932-33 nåede op til mellem 12 og 14 millioner.

Med krisen skrumpede amerikanernes evne og lyst til at aftage andre landes varer ind. I den udstrækning, evnen og lysten var i behold, kom protektionistiske tendenser i vejen for den.

De europæiske lande havde indtil et stykke ind i 1931 fordel af de faldende priser på råvarer. Men med en hurtigt nedadgående eksport til USA anspændtes påny de europæiske betalingsbalancer til bristepunktet. Som USA et års tid tidligere havde gjort det, opsgav nu England de kreditter, det havde ydet Tyskland, og dette var mere end Tyskland kunne bære. Forskellige tyske banker og store virksomheder måtte i sommeren 1931 standse, og for at undgå en ny inflation gennemførte regeringen i Berlin en række restriktive indgreb og toldforhøjelser samt stillede sine betalinger af krigsskadeserstatninger i bero. Dermed kom England og Frankrig i uovervindelige vanskeligheder. Krigserstatningerne fra Tyskland var nemlig en hovedårsag til, at disse landes betalingsbalancer kunne holde ligevægten. Samtidig trak

amerikanerne, både som følge af deres egen krise og af Englands usikre stilling, udlånte penge hjem fra London.

Pund sterling kunne i denne situation ikke holde sig oprejst, og den 20. september 1931 opgav England den guldmøntfod, landet efter så store anstrengelser havde genindført i 1926. Pundet faldt straks 15–20 pct. i forhold til dollars, senere endnu mere. Commonwealth-landene og mange europæiske, deriblandt Danmark, samt Japan fulgte Englands eksempel, opgav guldmøntfoden og lod “markedet” bestemme valutakurserne.

Danske kroner faldt i forhold til dollars omtrent som pund sterling, hvorved dollarkursen fra 3,75 gik op til næsten 5,00. For DFDS betød denne stigning i dollarkursen, at Selskabet på dollarlånet fra 1922 fik et kurstab, som opvejede den kursgevinst, der var opnået, da kronen i 1926 knyttedes til guldet. På grund af de lave priser, vor landbrugseksport på det tidspunkt opnåede i England, sænkede kronekursen efter et års tids forløb yderligere, så at pund sterling kom op først i en kurs på lidt over 19,20, senere, i 1933, på 22,40. Ved denne kurs fikseredes kronen i forhold til pundet. Dollaren måtte derfor igen noteres højere. På dette forhold bødedes der dog, da dollarens guldverdi i slutningen af 1933 nedsattes til 60 pct. af det tidligere, hvorved dollarkursen, som en tid havde bevæget sig omkring 5,70, her i landet faldt til 4,35 kr.

Som den ændrede valutasituation havde sine årsager, fik den sine virkninger: England opgav den frihandel, som igennem mere end hundrede år havde ført det frem i velstand.

Siden 1918 var der i England oparbejdet en bevægelse, som forlangte, at Storbritanniens egen jord skulle dyrkes mere intensivt end tidligere, og især, at Commonwealth-landenes produkter skulle have præference på det engelske marked. Commonwealth-landenes vigtigste eksportvarer var de samme som det danske landbrugs, smør, bacon og æg. Det er klart, at der her rejste sig et problem, som var af betydning for den danske økonomi og for det rederi, der transportererede den danske landbrugseksport til England: DFDS.

Kravet til de engelske forbrugere, som gik ud på, at disse skulle “købe britisk”, fik forøget styrke med pund sterlings vanskeligheder. Den tanke, at den engelske betalingsbalance kunne rettes op ved større egenproduktion og mindre indførsel fra det europæiske kontinent, lå lige for og adskilte sig ikke

fra de tanker, der samtidig opstod i andre lande. I 1932 indkaldte da den engelske regering til en Commonwealth-konference i Ottawa. På denne konference forpligtede England sig til at lægge told på smør og æg, som importeredes fra lande, der ikke hørte til imperiet. For bacons vedkommende gennemførtes en kvotaordning, som begrænsede importen til England. Ordningen garanterede Danmark, at dets andel i de til England fra ikke-Commonwealth-lande indførte mængder bacon – Polen var på det tidspunkt vor alvorligste konkurrent – ville forblive uændret, men den lovede intet med hensyn til det totale omfang af europæisk bacon, som England ville give indførselstilladelse til. Kvoterne måtte antages at ville blive reduceret, jo mere Englands egen og Commonwealth-landenes leveringsdygtighed øgedes.

Som DFDS' eksportskibe tidligere havde måttet vende tilbage fra England uden eller med ringe last, hændte det nu jævnligt, at de heller ikke var fuldt lastede, når de drog ud.

Tværtimod hvad sortseere kunne have frygtet bragte de europæiske valuta-vanskeligheder lidt efter lidt England og Danmark ind i et nærmere handels-politisk samarbejde.

Danske klager over engelsk told og importbegrænsning mødtes fra engelsk side med henvisninger til, at England købte meget mere i Danmark, end Danmark købte i England. Deri havde englænderne ret. Sålænge alle valutaer lod sig omveksle med alle andre og havde en fast pris i forhold til guld, påkaldte denne skævhed i handelen ingen større opmærksomhed, men nu, da valutarestriktionerne bredte sig, var den af vigtighed. Vi måtte derfor regne med, at vor eksport til England i fremtiden ville variere parallelt med vor import derfra. At skabe interesse i den danske offentlighed for britiske varer blev derfor en betydningsfuld opgave. En britisk udstilling afholdtes i efteråret 1932 i Tivoli. Initiativet til den toges af British Import Union. Forskellige virksomheder, blandt disse DFDS, tegnede en garantikapital, som gjorde udstillingens afholdelse mulig. Udstillingen bragte et stort antal engelske forretningsmænd til København og skaffede Danmark megen goodwill i England. Desuden blev den en publikumssucces.

Til de frivillige bestræbelser, der her i landet udfoldedes, for at vi skulle importere mere fra England, kom en mere tvungen omlægning af den danske udenrigshandel, først ved hjælp af Nationalbankens valutakontor, som til-

delte danske importører valuta, efter hvad banken havde til rådighed, senere gennem den ved lov oprettede Valutacentral. I takt med andres bestræbelser iværksatte DFDS i England en omfattende propaganda for at få engelske forretningsrejsende og turister til at benytte vejen via Harwich–Esbjerg, når de skulle til Danmark. De nye skibe på denne rute faldt i de rejsendes smag, og passagertallet viste år for år opadgående tendens.

I 1935 toges Lillebæltsbroen i brug, og DSB satte særlig hurtige tog ind med tilslutning til Esbjerg–Harwich-bådernes afgang- og ankomsttider. Turen København–London forkortedes derved med to timer. Samme år indførte DFDS i månederne juli og august søndagsafgang i begge retninger, så at der i disse sommermåneder blev skib på ruten alle ugens dage. Passagertallet steg både dette og det følgende år. Fra 1935 til 1936 var der en opgang på 8000.

Et nyt, større skib til ruten Esbjerg–Harwich bestiltes i Helsingør kort før den anden verdenskrigs udbrud. Da tyskerne besatte Danmark, var det søsat, men nogle væsentlige dele var endnu ikke på plads, og værftet foregav, at det ikke var i stand til at skaffe dem. Dermed blev det undgået, at det nye skib faldt i tyskernes hænder. Først efter besættelsen fuldendtes skibet. Det fik navnet Kronprins Frederik. Oprindeligt skulle det have kostet 5.180.000 kr., men med vedligeholdelse og andre udgifter i besættelsesårene, samt færdiggørelsen i et ændret prisniveau, endte det med at koste omtrent det dobbelte. Det fandt man dengang var dyrt for et sådant skib.

Eksporten fulgte ikke den samme opadgående kurve som passagertrafikken. Mængden af landbrugsvarer, som ad DFDS' forskellige eksportruter transporteredes til England, faldt fra 1933 til 1934 med godt 70.000 tons. Nogle af ruterne gennemførtes med periodisk indskrænkede afgang. Mens den engelske told på smør og æg nogenlunde overvandt ved kronens i forhold til pund sterling lave kurs, kunne eksporten af bacon ikke forøges udover den tilladte kvota. Vi gennemførte selv, ved hjælp af de såkaldte svinekort, en begrænsning af baconproduktionen. Som et led i salgsarbejdet inviterede danske slagterier 150 engelske baconimportører til Danmark. De gjorde med Vistula, som i denne anledning toges ud af sin sædvanlige rute, et krydstogt rundt til danske havne og besøgte alle de slagterier, de kunne overkomme. Priserne på levnedsmidler vedblev at være meget lave. Såvel de danske eksportører som de engelske importører var derfor vagtsomme overfor forsendelses-

og produktionsomkostninger. Ønsker om fragtnedsættelser fremkom hyppigt. Et engelsk firma, Allied Suppliers, som forsynede tusinder af butikker, stillede i 1936 DFDS overfor et krav om 15 procents nedsættelse af fragten. Ellers ville det bygge sine egne skibe, sagde firmaet. En sådan trussel ville DFDS under andre forhold have anset for tom. I den foreliggende situation var der en vis realitet i den. Allied Suppliers havde nemlig tilgodehavender i Tyskland, men disse tilgodehavender var "indefrosset" og kunne ifølge tyske restriktioner kun anvendes i Tyskland. Derfor, antog DFDS, var det Allied Suppliers hensigt at lade skibe bygge på tyske værfter. De indefrosne tilgodehavender havde fuld værdi inden for Tysklands grænser, men var i lav kurs udenfor. De pågældende skibe ville derfor straks kunne nedskrives til en værdi, som gav mulighed for konkurrencedygtig sejlads. Alligevel måtte DFDS afvise det rabatkrav, som var rejst. Dels var fragterne allerede lave, dels kunne DFDS ikke indlade sig på at forskelsbehandle britiske importører, blandt hvilke Cooperative Wholesale Society var en endnu større kunde end Allied Suppliers. På det foreliggende grundlag kunne Allied Suppliers kun få en beskeden indrømmelse. Det engelske firma affandt sig med situationen, og spørgsmålet om disse skibe kom ikke frem igen.

Derimod meddelte Wilson Line året efter DFDS, at den agtede at laste skib i København for hjemgående til London. Baggrunden var den, at Wilson allerede sejlede mellem London og København, men i forståelse med DFDS ikke tog dansk last med tilbage. Til gengæld undlod DFDS' skib på København-London ruten at tage last fra London. Dette betød ikke nødvendigvis, at de to rederiers skibe sejlede tomme i den ene retning. Wilson kunne på tilbagerejsen fra København tage last i svensk eller tysk havn, DFDS i fransk, belgisk eller hollandsk. Det var imidlertid den udgående last, der bar DFDS' fart mellem København og London, og Selskabet kunne ikke finde det rimeligt, at et rederi, med hvilket DFDS i mange år havde haft samarbejde i andre farter, nu ville bryde ind i en af DFDS oparbejdede rute, og endda en rute, hvor godsmængden som følge af engelske kvota- og præferencebestemmelser ikke kunne forøges væsentligt. DFDS svarede derfor Wilson med et forslag om, at det engelske rederi, hvis det gjorde alvor af sin plan, skulle yde DFDS compensation. Dette forslag afslog Wilson. Samtidig stillede det engelske rederi dog sin plan i bero. Efter den anden verdenskrig er der bragt et samarbejde i stand mellem DFDS og Wilson Line, som nu

under navnet Ellerman's Wilson Line er led i Ellerman-koncernen. Det engelske rederi samsejler med det danske på London og Hull.

Fra henimod midten af 1930erne var de fleste priser småt, men jævnt opadgående. Samtidig steg omkostningerne, men i hastigt tempo. De engelske jernbaner havde vanskelige tider, og London & North Eastern Railway, som havde havnearbejdet i entreprise både ved Parkeston Quay og ved Hay's Wharf i London, forlangte i 1937 højere betaling for at losse. Forhandlinger om dette spørgsmål endte med, at DFDS måtte betale lidt mere ved Hay's Wharf, mens betalingen i Parkeston forblev uændret.

Lejlighedsvis fremkom i denne periode engelske klager over kvaliteten af dansk bacon. DFDS behandlede de levnedsmidler, rederiet transporterede, med samme omhu som altid, men forøgede, for at imødekomme slagterierne, styrken i sine eksportbådes køleanlæg. Temperaturen i lastrummene sættes ned fra 10 til 6 grader celsius.

En vis erstatning for den begrænsning af eksporten, som de engelske restriktioner betød, opnåedes ved hjælp af konserverindustrien. Flæskekød i dåser og andre slags konserver omfattedes ikke af de engelske restriktioner. Dette forhold blev udgangspunkt for en meget betydelig vækst i den danske konserverindustri, som fandt god afsætning i England. DFDS' eksportflåde fik på den måde en ny opgave at løse. Også til fjernere egne, især Nordafrika, Latinamerika og USA, bragte DFDS' skibe i 1930erne dansk konserver. Samtidig øgedes ostens betydning som dansk eksportvare.

I 1922 åbnedes fra Esbjerg en eksport- og passager-rute med helt nyt sigte: Antwerpen og Dunkerque.

Til denne fart nyindrettedes *Primula*, så at der blev plads til i alt 100 passagerer, heraf 74 på 1. klasse. Ruten gav i det første år et mindre underskud, men allerede året efter et, omend beskedent, overskud. Dens oprettelse var en følge af de vanskelige afsætningsvilkår i England. Danske landbrugs-eksportører gjorde sig betydelige anstrengelser for at skabe nye markeder, og, ligesom det i et par år lykkedes dem at sælge en del dansk smør i USA, fandt det danske smør også nogen afsætning i Belgien og Frankrig. Belgien importerede yderligere dansk kvæg og kød, og både Frankrig og Belgien

købte slagteheste i Danmark. Yderligere gik der via Antwerpen en ret betydelig dansk eksport af æg til Spanien.

Især i den første vanskelige tid efter at England havde lagt loft over importen af landbrugsvarer, fik Esbjerg–Antwerpen–Dunkerque-ruten stigende betydning.

Ruten benyttedes meget af turister og fik et stærkt opsving, da der i 1935 og 1937 var verdensudstilling i henholdsvis Bruxelles og Paris. Efter at Harwich-ruten havde fået nye skibe, indsattes A. P. Bernstorff i 1937 på Antwerpen–Dunkerque-ruten. Der var ugentlig afgang indtil den anden verdenskrigs udbrud.



Passagerfarten på New York opgives

DEN amerikanske krise, som blev til en verdenskrise, ramte Skandinavien–Amerika Linien hårdt.

Reglen på Atlanterhavet syntes at være den, at jo mindre trafikken blev, jo flere rederier var der, som ønskede del i den. Foruden fra den svenske og den norske New York rute fik DFDS konkurrence fra det amerikanske rederi Moore & McCormack og fra Gdynia–Amerika Linjen, som oprettedes af den polske regering i samarbejde med Ø.K. Moore & McCormacks skibe anløb foruden København de vigtigste Østersø-havne. Det var fragtskibe, som nyindrettedes med gode bekvemmeligheder for et begrænset, men ikke helt lille antal passagerer. De havde kun én klasse. I emigrant-trafikken var det amerikanske rederi ikke interesseret, men dets skibe havde god plads til gods. Gdynia–Amerika Linjen havde gode forhold for udvandrere, og denne linje fik, som DFDS allerede havde det, koncession på emigrant-trafik fra Polen. Lejlighedsvis opstod der rygter om, at Polen ville give sit eget selskab mono-

pol på denne trafik. Hvis det var sket, ville DFDS være trængt bort fra Polen, men rygterne blev aldrig til virkelighed. Gdynia–Amerika Linjen havde, foruden nye skibe, den fordel, at passagererne ikke skulle skifte i København.

Vanskelighederne for DFDS' New York rute var ikke blot den, at Skandinavien–Amerika Liniens passagerskibe var gamle sammenlignet med konkurrenternes. Mindst lige så tyngende virkede den kendsgerning, at farten på Nordatlanten i det hele taget var blevet en dårlig forretning. Også nye skibe havde svært ved at klare økonomien, og der var år, da næppe en eneste af de nordatlantiske passager-ruter, uanset om deres materiel var nyt eller gammelt, undgik at sejle med underskud. Fartplanerne måtte indskrænkes og skibe lægges op. Undertiden søgtes de store oceanlinere, som af konkurrencehensyn udstyredes mere og mere luksuøst, udnyttet til turistrejser. De siden så populære cruises, der nu indgår som naturlige led i mange passagerskibes program, havde været kendt længe, f. eks. havde DFDS benyttet Amerika-båden C. F. Tietgen til sådanne; men i deres nutidige form er de afledt af en tid, da de formål, skibene egentlig var bygget til, ikke gav tilstrækkelige indtægter til forrentning og afskrivning af de investerede kapitaler.

I 1924 nyindrettedes efter tur Oscar II, United States og Hellig Olav, således at de hver fik plads til 300 kahytspassagerer og 500 passagerer på 3. klasse. De kunne derefter tage 72 kahytspassagerer flere end tidligere og 170 færre på 3. klasse. Forandringerne, som kostede en halv million kroner, var i overensstemmelse med de tendenser, som tilgangen af passagerer udviste. Samme år toges Frederik VIII i nogle måneder ud af ruten, først for som "hotelskib" at gøre en rejse til London, hvor en stor Commonwealth-udstilling, Wembleyudstillingen, afholdtes, senere for med turister at besejle Middelhavet. Oscar II chartredes i 1927 af den norske studenterforening til en tur, der bragte skandinavisk ungdom til Nordkap, og i 1930 førte Hellig Olav turister til 1000-års festlighederne i Island. Andre ture uden for den normale fart planlagdes både for Frederik VIII og Oscar II, men ofte viste det sig ugørligt at realisere planerne. I nogle perioder var Hellig Olav og Oscar II lagt op, så at de to andre skibe alene betjente New York ruten. Frederik VIII istandsattes og moderniseredes i 1926 for et beløb af 300.000 kr. Samme år konstateredes en så alvorlig og vedvarende nedgang i antallet af passagerer fra Sverige, at DFDS besluttede at nedlægge sit eget kontor i Stockholm og

lade det erstatte af et agentur. Det var et beskedent beløb, der herved indvandt, men alt måtte tages i betragtning. I Hoboken gennemførtes i 1925 af en helt anden årsag en besparelse af større vægt: Den af DFDS ansatte leder af kajen havde ladet DFDS betale pladsens vedligeholdelse, skønt denne udgift i følge kontrakten skulle pålignes ejeren. Udskiftning af kajpladsens leder medførte en årlig besparelse på 150.000 kr. Det var prokurist L. O. NORMANN, som senere blev DFDS' administrerende direktør, der under en inspektionsrejse til USA fik redet disse forhold ud, så at de kunne rettes. Samtidig omvurderedes ejendommen 27 Whitehall Street, som DFDS havde ejet siden Skandinavien–Amerika Liniens fremgangsrige tid. Den ansattes til 365.000 dollars, men antoges at ville stige i værdi. Det gjorde den nu ikke. Da den blot et par år senere påny vurderedes, gik summen ned til 300.000 dollars. I en periode boede det danske generalkonsulat som lejer i en af denne ejendoms etager.

Skandinavien–Amerika Linien bevarede et trofast klientel: dansk-amerikanerne.

Som emigranter, unge, men uden penge til mere end det nødtørftigste, var de draget ud med Thingvalla-selskabets gamle skibe eller med de første af DFDS' nybygninger til New York ruten. Mange, langt fra dem alle, men i hvert fald ikke helt få, var i mellemtiden blevet holdne folk, der kunne tillade sig en tur til "det gamle land". For dem stod skibe som Frederik VIII og United States ikke som forældede, men vakte tværtimod ønsker til live, som nu kunne opfyldes. Eftersom den økonomiske fremgang tog fart, nåede USA frem til de år, som af amerikanerne, analogt med "the roaring forties", breddegraderne hvor stormene brøler, betegnes som "the roaring twenties", de brølende tyvere. Fra 1925 til 1929 steg indtægter og forbrug i USA i hidtil ukendt omfang, og skibene mellem New York og København blev særdeles godt belagt med passagerer, i hvert fald i sommerhalvåret. I 1926 viste også godsmængder og fragtrater en opmuntrende stigning. Situationen var dog ikke anderledes, end at Frederik VIII, der den 20. december 1926 kom fra New York til København med julerejsende, straks lagdes op og først sattes i fart igen sidst i april 1927. Det stod klart for DFDS' ledelse, at hvis passagertrafikken på Nordatlanten udviklede sig positivt, ville skibenes fart og udstyr for hvert år, der gik, blive mere og mere afgørende for, hvilke rederier passa-

gererne valgte at rejse med. Det skønnedes derfor nu nødvendigt at indlede en fornyelse af Skandinavien–Amerika Liniens flåde, og i 1928 indhentedes tilbud på en moderne amerikabåd hos engelske, franske, hollandske, italienske og tyske værfter samt hos Burmeister & Wain. Der var tale om skibe lidt mindre end Frederik VIII, men hurtigere. At bygge Atlanterhavsskibe var en kompliceret sag. Mens rederierne i de dage, da Oscar II og Hellig Olav byggedes, bestilte et skib af en vis størrelse og type, med så og så mange køjepladser på de forskellige klasser, så og så mange saloner, så og så stor maskinkraft og iøvrigt – dog under lejlighedsvis tilsyn af rederiets tekniske direktør og en af dets betroede skibsførere – overlod det hele til værftet, byggedes der nu efter rederiernes detaljerede ønsker og efter tegninger, som var udarbejdet af disses egne skibsbygningsingeniører og arkitekter. Forarbejderne var så meget mere omfattende, som disse års hårde konkurrence drev Atlanterhavsskibene frem til større opfindsomhed, hvad skibenes indretning og bekvemmelighed angik. Svømmebassiner var ved at blive et selvfølgeligt krav i de større linere, og hvor det kom an på at vise film, var det ikke længere tilstrækkeligt at sætte en screen op i en af de almindelige saloner; der skulle helst en speciel sal til med tilskuerpladser som i en rigtig biograf. Derfor var det ikke så enkel en sag at finde frem til det skib, der skulle indlede en fornyelse af DFDS' passagerfart på New York. Overvejelserne nåede så vidt, at der fremstilledes en model af det påtænkte skib. Det var med tre skorstene. Der var erfaring for, at emigranter fra Polen og de baltiske lande havde tilbøjelighed til at vælge rute og skib efter antallet af skorstene.

Som forholdene udviklede sig, endte det med, at hele sagen stilledes i bero. Finansieringen af det nye skib ville under ingen omstændigheder have været nogen let sag, og den umuliggjordes på det tidspunkt af en likviditetskrise, som i efteråret 1928 ramte Privatbanken. Banken var i nogle dage lukket og skiftede direktion. De nye direktører måtte i første omgang interessere sig mere for at afvikle ældre usikre engagementer end at påtage sig nye, der var lige så usikre. Thi selv med nye, helt moderne skibe var passagertrafik på Atlanterhavet en usikker forretning.

Året efter rantes erhvervslivet i USA af den store krise, og der var intet andet at gøre end yderligere at se tiden an. Modellen til den Amerikabåd, som ikke blev bygget, er senere tilintetgjort.

I de følgende år var passagerantallet på New York ruten regelmæssigt ned-



Skandinavien-Amerika Liniens kontor i Warszawa.



Det Forenedes bygning på Kongens Nytorv, hvor Skandinavien-Amerika Linien boede.

adgående. Denne tendens kendetegnede alle Atlanterhavsrederier, som for de flestes vedkommende indskrænkede fartplanerne. Gdynia–Amerika Linjen holdt i en del af 1931 kun et af sine tre skibe i gang. For den hollandske Amerikalinjens vedkommende førte den mindre trafik til, at dette selskab fik kajplads tilovers i Hoboken. Også DFDS havde nu mere kajplads i Hoboken, end det behøvede, og følgen blev, at Selskabet opsagde sit hidtidige lejemål og indgik et nyt med Holland–Amerika Linien. DFDS' årlige udgift til kajplads i Hoboken gik dermed ned fra ca. 175.000 til 72.000 dollars. Så anselig denne besparelse var, blev der dog ikke af den grund balance i regnskabet. Skandinavien–Amerika Linien betjentes nu i lange perioder kun af Frederik VIII og United States. Oscar II og Hellig Olav lagdes op, indtil de solgtes til ophugning i henholdsvis 1933 og 1934.

I begyndelsen af 1933 holdtes kun Frederik VIII i fart, og i det meste af 1934 kun United States, fordi denne var lidt mindre og billigere i drift end Frederik VIII. Hver rejse, skibene i disse år gjorde frem og tilbage over Atlanterhavet, kostede i gennemsnit DFDS ca. 100.000 kr. Jævnligt var der færre end hundrede passagerer med, i vinterhalvåret sommetider ikke engang halvtreds. Lasten udgjorde som regel omkring en fjerdedel eller en femtedel af, hvad der i 1927 og -28 havde været almindeligt.

I efteråret 1933 tog DFDS' bestyrelse spørgsmålet om Skandinavien–Amerika Liniens fortsatte beståen eller standsning op til drøftelse.

Foranledningen var formelt den, at lejemålet, som sikrede passagerskibene kajplads i New York (Hoboken), skulle fornyes, men reelt var det de hårde økonomiske kendsgerninger, der gjorde det indlysende, at som det nu gik med linjen, kunne det ikke blive ved. Selv med en nok så betydelig fremgang i konjunkturerne ville de gamle skibe aldrig igen blive konkurrencedygtige, og hvad nye angår var det højst tvivlsomt, om de under de foreliggende vilkår kunne forrente og amortisere den kapital, der måtte investeres i dem. Et skib ansloges at ville koste ca. 10 mill. kr., og der skulle to til. På forhånd måtte det, i betragtning af de stramme pengeforhold, som herskede i 1930erne, anses for udelukket, at det nødvendige beløb kunne tilvejebringes ved nytegning af aktiekapital eller optagelse af et obligationslån. Målt i nutidens kroner svarede udgiften til to skibe til næsten 100 millioner, og så var der endda tale om væsentligt mindre og mindre flot udstyrede skibe end dem, der nu bygges til passagerfart over Atlanterhavet. Selvom Skandinavien–Amerika

Linien eventuelt kunne indlede fornyelsen med ét tidssvarende skib, var det klart, at endnu et meget snart måtte sættes ind. Hvis så Selskabet havde kunnet regne med, at prisniveau, passagertakster og fragtrater i en lang fremtid ville vise stigende tendens og medføre en forøgelse af driftsindtægterne, som ville gøre rentebyrden relativt lettere og skabe mulighed for ekstraordinært hurtige afskrivninger, ville betænkelighederne have været mindre. Men en sådan inflationsbetonet udvikling kunne DFDS ikke regne med. Det kunne ingen. Verdensøkonomien og den internationale omsætning befandt sig endnu i en kritisk tilstand, og det bedste, man dengang kunne vente sig af prisniveauet, var, at det ikke yderligere ville falde.

Endnu et hensyn indgik i overvejelserne: Selskabets andre ruter. Jo mere en enkelt rute, så betydningsfuld den var, belastede DFDS' økonomi, jo større blev risikoen for, at andre opgaver som Middelhavsrufterne, eksportfarten og den indenlandske trafik ikke kunne løses tilfredsstillende.

Drøftelsen førte i første omgang til, at lejemålet i Hoboken forlængedes, således at det efter et års forløb kunne opsiges med kort frist. Den store afgørelse var på den måde ikke foregrebet.

At situationen var prekær, var nu ingen hemmelighed. Såvel i danske som i norske og svenske aviser fremkom meddelelser, som gik ud på, at valget mellem nye skibe til Skandinavien–Amerika Linien eller standsning af denne var nært forestående. Af det på DFDS' ordinære generalforsamling i april 1934 forelagte regnskab fremgik det, at der var afskrevet 3 mill. kr. på Frederik VIII og United States, hvilket betød, at de to skibe var nedskrevet til ophugningsværdi. Så kunne enhver regne ud, at de ikke skulle bruges ret meget længere.

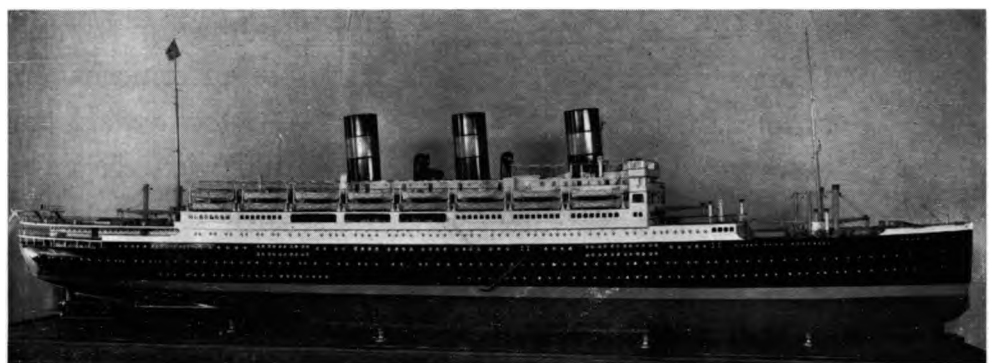
I den danske offentlighed var der stor interesse for den afgørelse, der nærmede sig, og handels- og søfartsminister C. N. Hauge forespurgte i juni 1934 DFDS, hvilke planer Selskabet havde. Forespørgslen, som i realiteten var en henstilling til selskabet om at bygge nye Amerikaskibe, gav DFDS anledning til at fremsende en detaljeret redegørelse til regeringen for de muligheder, der forelå, og de vanskeligheder, som måtte overvindes. Regeringens interesse for sagen var ikke dikteret alene af hensynet til den danske Amerikalinje, men nok så meget af den utilfredsstillende beskæftigelsessituation. Værfterne

manglede ordrer, og bygning af nye skibe ville føles som et positivt indslag i beskæftigelsespolitikken. Sagens tosidethed fremgår af, at der både i dens indledende fase og dens senere behandling var et nært samarbejde mellem handels- og søfartsministeren og den daværende formand for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, senere arbejds- og socialminister Johs. Kjærbøl. Under disse omstændigheder måtte DFDS finde det naturligt, at den særlige samfundsinteresse, der var forbundet med beskæftigelsen, gav sig udslag i aktiv medvirken fra regeringens side ved finansieringen af nye Amerikaskibe. Herpå gjorde DFDS opmærksom i redegørelsen. Kort efter udsendte Selskabet til offentligheden en meddelelse, hvori det hed:

“Det Forenede Dampskibs-Selskab har henvendt sig til regeringen og anmodet om, at spørgsmålet om statens bistand til videreførelse af Skandinavien–Amerika Linien må blive taget op til snarlig overvejelse under forudsætning af, at linjen udskilles som et særligt selskab, således at Det Forenede Dampskibs-Selskab fortsætter sin øvrige virksomhed indenfor den almindelige skibsfart som et ikke statsstøttet foretagende. Som en følge af standsningen af indvandringen til Amerika og restriktionerne i handelssamkvemmet mellem Amerika og Danmark, samt fordi nye statssubventionerede Amerika-linjer har grebet stærkt ind i linjens virkefelt, er såvel passagerantallet som den befordrede godsmængde de senere år gået så stærkt tilbage, at driften af Skandinavien–Amerika Linjen har været forbundet med store økonomiske ofre for Det Forenede Dampskibs-Selskab. Som forholdene ligger, er det usikkert, hvornår og i hvilken udstrækning en ændring i verdenssituationen kan medføre en bedring i vilkårene for linjens drift, og da dertil kommer, at det nu er nødvendigt for dens opretholdelse at anskaffe nye, moderne og økonomiske skibe, har Selskabets ledelse af hensyn til de store nationale interesser, der er knyttet til linjens eksistens, ment det rigtigt at rette en henvendelse til landets regering om bistand til løsning af den i økonomisk henseende meget store opgave, som Selskabet ikke uden tilsidesættelse af sine øvrige forpligtelser ville være i stand til at påtage sig alene. Det skal tilføjes, at statsstøtte til skibsfart af den her omhandlede, særlige art er almindelig i de fleste andre lande, og det er derfor Selskabets håb, at den danske regering må se sig i stand til at medvirke til at sikre opretholdelsen af Skandinavien–Amerika Linien under en sådan form, at den på tilfredsstillende måde kan tjene de nationale interesser, der er knyttet til den.”



Frederik VIII går som juleskib til kaj i Frihavnen.



Modellen til en af de Amerikadampere, der ikke blev bygget.

Under de forhandlinger, som fulgte, blev det hurtigt klart, at handels- og søfartsministeren var rede til at søge staten engageret i en modernisering af den gamle rute. Forudsætningen: at der ikke kunne blive tale om subvention til DFDS, men om et kapitalindskud, der enten kunne være et lån eller en del af en aktiekapital, viste sig at svare til, hvad ministeren selv havde tænkt sig, dog at hans standpunkt, som rimeligt var, måtte være det, at der fra privat side tegnedes en kapital, som var betydelig nok til at vidne om, at andre, herunder DFDS selv, var parat til at tage en risiko, som stod i et rimeligt forhold til den, staten tog.

Ministeren ønskede desuden mulighederne for svensk-norsk-dansk samsejling undersøgt. Denne undersøgelse gav ikke noget tilfredsstillende resultat. Samsejling med den norske linje kunne ikke forekomme en dansk partner synderlig attråværdig, fordi den ville betyde, at de danske skibe skulle anløbe Bergen. Overfarten fra København til New York ville på den måde blive så lang, at danske rejsende kunne tænkes hellere at ville rejse via England eller det europæiske kontinent end med de danske skibe. Hvad Sverige angår, opnåedes der et tilsagn om forlods forhandling med hensyn til linjernes fartplan, men gensidig hensyntagen ved fastsættelse af afgangstider var af lige så stor interesse for den svenske linje som for den danske og kunne ikke bidrage væsentligt til lettelse af DFDS' vanskeligheder.

Heller ikke et andet forslag, som kom frem under den offentlige debat, og som gik ud på, at Skandinavien–Amerika Liniens europæiske udgangspunkt ikke som hidtil skulle være København, men Esbjerg, havde den fornødne baggrund af realiteter. Forslaget begrundedes med, at hvis Esbjerg blev afgangshavn, ville den danske linjes naturlige rute komme til at gå gennem den engelske kanal, hvor der var mange havne, som kunne betjenes. På handels- og søfartsministerens foranledning undersøgte DFDS denne mulighed og fik bekræftet, hvad Selskabet allerede mente at vide, at selvom der var flere passagerer og mere gods fra Kanalens havne end fra København og eventuelt Oslo, var der til gengæld et relativt endnu større antal store og mindre Atlanterhavslinere, der udgik fra Hamborg, Bremerhaven, Rotterdam, Southampton, Cherbourg og endnu flere kanalhavne, således at rentabel drift på denne rute selv med bedre konjunkturer ville være så godt som udelukket.

Med andre ord: Skandinavien–Amerika Linien kunne ikke i sine fundamentale vilkår påregne nogen anden lettelse end den, nye skibe ville bringe.

I mellemtiden tænkte man sig at holde ruten i gang ved hjælp af Frederik VIII. United States gik derfor i 1935 samme vej som Oscar II og Hellig Olav: Den solgtes til ophugning. Køberen var et ophugningsværft i Livorno. Skibet fik en dramatisk afsked med København. Efter at det var solgt, men før det var afhentet, opstod der brand ombord. Den aftalte pris var 24.000 £, men køberen måtte nu have det for 20.000. DFDS' forsikring dækkede dog differencen.

Pengene til nye skibe! Kunne de skaffes?

I lang tid antoges det, at de kunne. Der var først tale om, at staten ville yde et lån på 14 mill. kr. under forudsætning af, at der straks afgaves bestilling på to skibe, senere om dannelse af et aktieselskab, der som datterselskab under DFDS skulle drive den rekonstruerede Skandinavien–Amerika Linie. Aktiekapitalen skulle så være på 20 mill. kr. Af dette beløb forventedes staten at ville tegne den ene halvdel, mens den anden tænktes tegnet af danske og dansk-amerikanske, suppleret måske med rent amerikanske, kredse, som havde interesse i linjen.

Handels- og søfartsministeren ønskede, at sagen skulle forelægges Dansk Dampskibsrederiforening, og der nedsattes et udvalg bestående af rederiforeningens bestyrelse plus to af søfartsministeriets embedsmænd. Fra rederiforeningens side pointeredes det i udvalget, at den principielt var modstander af, at staten fik indpas i rederivirksomhed, men udvalget nåede dog, med rederiforeningens bestyrelses tilslutning, frem til en skitse, hvorefter staten som lån skulle yde 18 mill. kr., mens DFDS skulle tilvejebringe 3 millioner. Skitsen var gunstigere for DFDS, end Selskabet efter de forudgående drøftelser havde turdet regne med. Uden for rederiforeningens bestyrelse var der imidlertid redere, som mente, at lån fra staten til rederier var så nært beslægtet med subvention, at de kunne betyde en trussel imod skibsfartens uafhængighed. Det var danske redere stolthed, at vor skibsfart klarede sig uden støtte, og ikke blot var dette deres stolthed, det var desuden et praktisk spørgsmål af stor betydning for dem, fordi det kunne befrygtes, at andre lande, hvis skibsfart allerede var subventioneret eller forberedte sig på at blive det, åbent eller maskeret, stod parat til at gå videre ad denne uheldige vej, hver gang der gaves dem blot det mindste påskud dertil.

Blandt dem, der ud fra disse synspunkter mente at måtte gå imod den forelagte skitse, var skibsreder A. P. Møller. Han bestred rederiforeningens bestyrelses ret til i denne sag at handle på sine medlemmers vegne og forlangte planen forelagt i et medlemsmøde. Dagbladet Børsen spurgte den 29. september 1935 A. P. Møller, om det ikke var en "national ydmygelse" at opgive Skandinavien–Amerika Linien. Hertil svarede han:

"Det er, som man tager det. Jeg så naturligvis meget gerne, at linien blev opretholdt, og hvis de mange, det nu synes at ligge på hjerte, vil interessere sig for sagen ikke alene i ord, men også i handling – men uden statsstøtte – vil også jeg bringe visse ofre for dette formål, forudsat at jeg ved indseende med tingene kom til den slutning, at det kan gøres med forstand. Kan det ikke det, er der jo ingen ræson i det alligevel. At drive skibsfart blot af prestigehensyn er der ingen mening i."

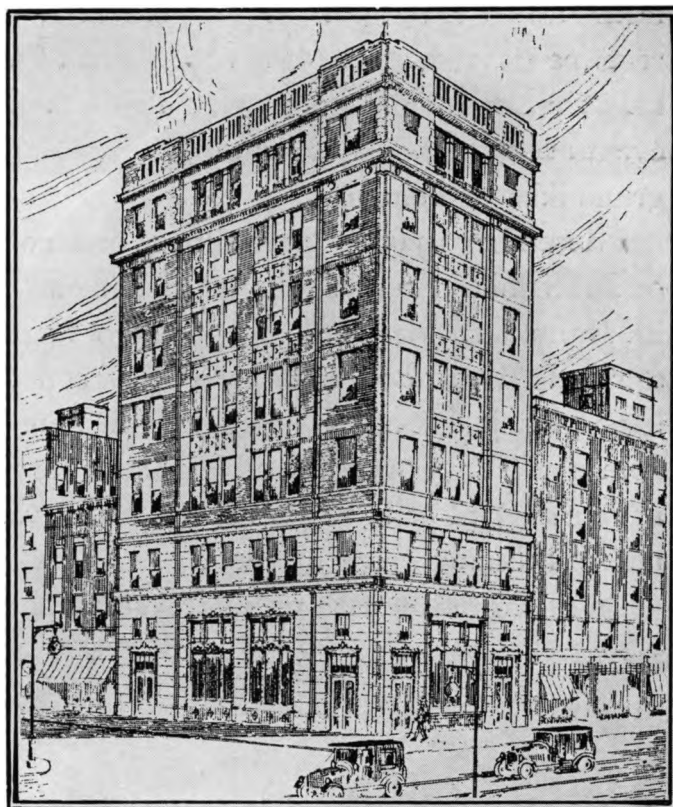
På medlemsmødet i rederiforeningen fremførte A. P. Møller tilsvarende synspunkter, men fik kun tilslutning fra to andre rederiers repræsentanter. Dog var hans protest ikke uden virkning. Handels- og søfartsminister Hauge mente nu, at de 18 mill. kr., som efter det nedsatte udvalgs mening skulle indskydes af staten, burde fordeles på staten og private, således at staten stillede 12 millioner til rådighed, private 6. Staten skulle have første, den private kapital anden prioritet i skibene. På dette grundlag gik DFDS i gang med at undersøge, om 6 mill. kr. kunne skaffes. Selskabet opmuntredes i sine bestræbelser af en kraftig offentlig mening, der var for en positiv løsning, og af henvendelser fra grupper af dansk-amerikanere, som havde rejst med linjen, men oppositionen i rederikredse var fortsat aktiv, og et nyt medlemsmøde indkaldtes i rederiforeningen. På dette stilledes der et mistillidsvotum til bestyrelsen. Det forkastedes, men kun med 103 stemmer mod 94. Forslagsstillerne gjorde indsigelse imod, at DFDS som part i sagen havde afgivet stemmer og derved sikret flertal for bestyrelsen.

A. P. Møllers opfattelse: At staten ikke burde engageres i skibsfarten, end ikke som passiv financier, deltes af Ø. K.s ledelse. Det omtaltes i flere blade, at A. P. Møller havde drøftet med Ø. K., om disse to virksomheder i fællesskab kunne drive ruten mellem København og New York videre, hvis DFDS måtte give op. Ø. K. ville dog intet skridt tage, sålænge DFDS forhandlede med regeringen og rederiforeningen.

Det tjener til forståelse af sagens forløb, at vanskelighederne ikke blot bestod



To af Det Forenedes fragtskibe ved pier'en i New York.



*Det Forenedes ejendom i New York City,
27 Whitehall Street.*

i at tilvejebringe den kapital, der var nødvendig til bygning af de to nye skibe, som var nødvendige, men at spørgsmålet om rutens rentabilitet var lige så afgørende. Eftersom passagertrafik mellem Europa og USA på det tidspunkt var en underskudsforretning, var der mange, som anlagde det synspunkt, at det ville være en fordel for landet ingen New York rute at have. Økonomisk set var dette synspunkt rationelt, for så vidt som det baseredes på den opfattelse, at kapitalanlæg, der gennemføres for at give beskæftigelse, men som ikke bagefter, når anlæget er færdigt, kan forrente og amortisere den investerede kapital, ikke skaber nogen merværdi, men tværtimod betyder kapitalspild. Men synspunktet afskrev samtidig de muligheder, som en fremtidig opblomstring af Atlanterhavstrafikken kunne indebære. Ingen vurderede på det tidspunkt disse muligheder højt.

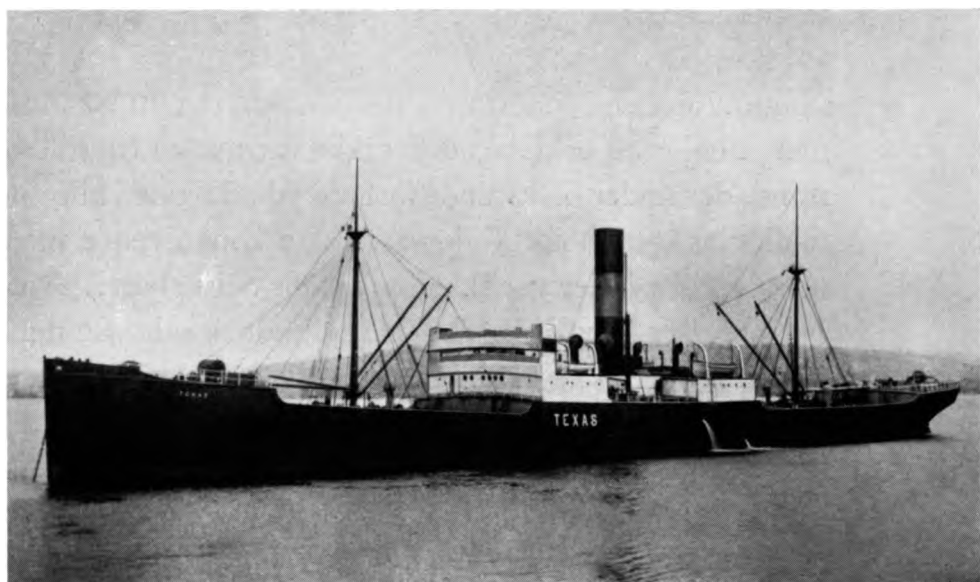
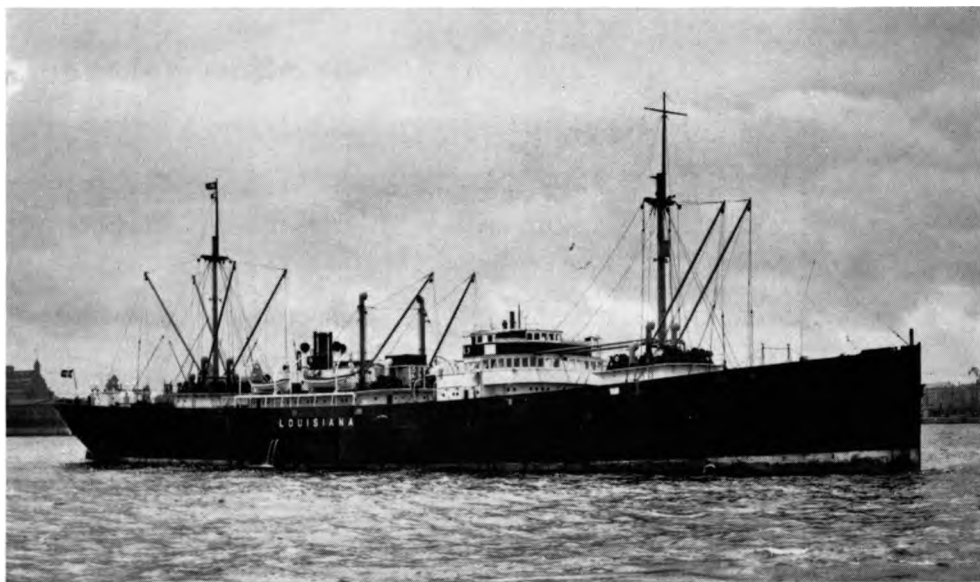
Med det røre, der skabtes om sagen, blev udsigten til, at 6 mill. kr. kunne skaffes udefra, mindre og mindre. Bankerne var i deres syn på dette problem ikke optimistiske. Desuden var der ministre, der var betænkelige. Handels- og søfartsminister Hauge førte, som en udvej der burde forsøges, inden regeringen traf sin endelige afgørelse, den tanke frem, at DFDS og Ø. K. skulle gå i samarbejde og i fællesskab drive ruten på New York. DFDS fandt dog ikke dette tilrådeligt. Ø.K. havde en betydelig interesse i Gdynia–Amerika Linjen, og denne linje var en alvorlig konkurrent til DFDS, så alvorlig at Skandinavien–Amerika Linien havde måttet afvikle sit kontor i Warszawa og den udstrakte organisation, der tidligere var opbygget i Polen. Da den polske regering var engageret i Gdynia–Amerika Linjen med tre fjerdedele af aktiekapitalen, måtte det antages, at denne konkurrence ville bestå, uanset et eventuelt samarbejde mellem Ø.K. og DFDS. Tanken kunne alene af den grund ikke gennemføres.

I december 1935 var man tilbage omtrent, hvor man begyndte. Handels- og søfartsministeren ville foreslå regeringen, at staten skulle indskyde 12 mill. kr. Han udarbejdede et lovforslag herom og bragte det til drøftelse i et ministermøde. Hvad de 6 mill. kr. angår, regnedes der med, at hvis først staten havde sagt ja, gik det nok med at skaffe dem. Så nær var løsningen. Nærmere kom den ikke. Lovforslaget blev aldrig forelagt Rigsdagen. Hvis det skulle have udsigt til at blive vedtaget i denne, var det nødvendigt, at det havde udelt tilslutning i regeringen.

En sådan tilslutning opnåedes ikke. Regeringen, som var under ledelse af

*Louisiana – et af
Det Forenedes tidlige
atlanterhavsgående
motorskibe.*

*Nedenunder damperen
Texas og det senere
motorskib af samme
navn, som også tilhørte
Atlanterhavsflåden.*



statsminister Stauning, talte, foruden de socialdemokratiske, ministre fra Det radikale Venstre, og disse gik imod.

Frederik VIII kom til København fra USA just som det var klart, at New York ruten var et afsluttet kapitel i DFDS' historie. Skibet modtoges i Frihavnen med vemod og honnør. Få dage efter dets ankomst sattes det ind i juletrafikken på Århus og oplevede en sidste gang at få sine kamre og saloner fyldt med rejseglade mennesker, flere endda end i dets allerstørste tid som Amerikabåd. Men over Atlanterhavet kom det aldrig mere. Ved årsskiftet 1935/36 lagdes det op.

Ved Selskabets generalforsamling nogle få måneder senere oplyste bestyrelsens formand, lensbaron Hans Rosenkrantz, at regeringen havde givet udtryk for, at det var med beklagelse den havde måttet lade sagen ende negativt. Han tilføjede:

“Også Det Forenede Dampskibs-Selskab må af hensyn til de meget store samfundsmæssige interesser, der var knyttet til Skandinavien–Amerika Linien, i høj grad beklage, at det ikke var muligt fra statens side at opnå en bistand, der under tilsvarende forhold ydes i næsten alle andre lande. Med egne midler at opretholde linjen i direkte konkurrence med stærkt statsstøttede udenlandske linjer var ikke muligt for Selskabet...”

Kort efter blev Frederik VIII udbudt til salg. En del af den løse passageraptering overførtes til skibene på Esbjerg–Harwich-ruten. Maleriet af kong Frederik VIII, som havde prydet skibets spisesalon, skænkedes til den daværende kronprins, nu kong Frederik IX.

Der var tale om at sælge skibet til viderebrug for 50.000 pund sterling, men forhandlingerne bristede, og i juni accepterede DFDS et tilbud på 30.000 pund sterling fra det samme ophugningsværft i Livorno, som året forinden havde købt og ophugget United States. Handelen måtte dog gå tilbage, fordi den italienske regering ikke ville bevilge fremmed valuta til denne import. Frederik VIII blev derfor liggende i København til ind i september. Den solgtes da til et værft i Blyth, som i tidens løb havde købt og ophugget mange af DFDS' gamle skibe. Prisen var 28.100 pund sterling. Frederik VIII gik fra København til Blyth “på egen damp”. Og så var det endda lige ved, at den gamle damper, som berømmedes for sin støtte gang i søen, men som var en slem kulsluger, var blevet solgt endnu en gang, nu til et japansk rederi. Japanerne ville ikke hugge den op, men sejle med den. Ophugningsværftet i



J. A. KØRBING



L. O. NORMANN

Blyth forhandlede med DFDS om denne mulighed, fordi Selskabet, hvis handelen gik i orden, skulle have en kompensation på godt 4000 £. Men japanerne trak sig tilbage igen, og muligheden glippede. Rejsen over Nord-søen til Blyth blev Frederik VIIIs sidste.

Skandinavien-Amerika Linien havde i mange år kontorer i ejendommen Kongens Nytorv 8, som DFDS havde købt i 1916 for 1.550.000 kr. Dérfra varetoges den daglige ledelse til 1931 af kaptajn I. P. Holst, som i 1910 havde afløst kaptajn C. W. Møller som leder af Skandinavien-Amerika Linien. I den samme bygning var der billetsalg til DFDS' andre passagerruter. Fra 1931 indtil standsningen var den daglige ledelse af Skandinavien-Amerika Linien tilrettelagt på midlertidig basis.

Kongens Nytorv 8 solgtes i 1936 til de A. P. Møllerske rederier. Bygningen blev betalt med den bogførte værdi: 1,8 mill. kr. Den var ejendomsskyldvurderet til 1.665.000 kr. Hotel Atlantica afhændedes omtrent samtidig. Trælængerne betegnedes nu i DFDS' bestyrelsesprotokol som "de to baraker". Ejendommen, grund, hus og barakker, indbragte 430.000 kr.

Efter New York rutens nedlæggelse knyttedes navnet Skandinavien-Ame-

rika Linien til de mindre skibe, der sejlede på Boston, Philadelphia, Baltimore, Newport News og andre nordamerikanske havne. Disse skibe anløb nu ikke blot undtagelsesvis, men regelmæssigt New York. De befordrede i 1936 en lige så stor mængde gods, som hele Selskabets nordatlantiske flåde, de store passagerbåde iberegnet, havde gjort i de nærmest forudgående år. I 1939 sattes et nyt skib, Texas, ind i farten mellem Danmark og de østamerikanske havne. Texas, som kostede 1.650.000 kr., var på 2328 brt. Det udstyredes med Århusbåden C.F. Tietgens gamle motor, fordi dette skib for at kunne holde fart med den ny Århusbåd Hans Broge skulle have installeret en kraftigere.

De lejemaal i Hoboken, som havde passagerskibene til forudsætning, afvikledes i løbet af 1936. Ny, mindre kajplads lejedes fra januar 1937. Den årlige leje udgjorde 22.000 dollars, men forhøjedes efter et par år til 28.000 dollars. Af dette beløb fik DFDS årlig ca. 7000 dollars ind ved fremleje. Selskabets skibe på New York har nu, efter at de i en periode efter den anden verdenskrig var gået til kaj i Brooklyn, kajplads ved Foot of 5th Street Pier, Hoboken, N.J.

Huset i Whitehall Street, New York City, overdroges i 1938 til prioritets-haverne. Ejendommen var bogført til 250.000 dollars, men efterspørgslen efter kontorplads på Manhattan-øens sydligste spids stod ikke dengang mål med udbudet, og prioritets-haverne fik den for et beløb, der svarede til de i ejendommen optagne lån, ca. 140.000 dollars. Umiddelbart efter videre-solgtes den til republikken Panama for 150.000 dollars.

Direktør A. O. Andersen døde i september 1934, kun 59 år gammel. Siden foråret 1933 havde hospitalsophold i lange perioder holdt ham borte fra arbejdet. Som følge heraf kunne spørgsmålet om Skandinavien–Amerika Liniens fremtid først i slutningen af 1934 tages op til afgørende undersøgelse og beslutning. A. O. Andersen havde i krigsårene 1914–18 været medlem af de fleste af de udvalg og nævn, som regeringen nedsatte, og som havde berøring med skibsfarten. Fra 1925 var han formand for Dampskibsrederiforeningen, fra 1928 for Privatbankens bestyrelse, og endnu i 1932 og 1933 deltog han meget aktivt i handelsforhandlinger, som en regeringsdelegation førte i London.

Til administrerende direktør efter A. O. Andersen udnævntes den hidtidige tekniske direktør J. A. KØRBING. Samtidig udnævntes prokurist L. O. NORMANN til direktør.

Kørbing var ved sin overtagelse af direktørposten 50 år gammel. Sin uddannelse på Orlogsværftets ingeniørskole havde han i sin ungdom suppleret med to års studier af skibs- og skibsmaskinbygning ved Technische Hochschule i Charlottenburg. Efter 14 år i DFDS var han fortrolig med alle grene af DFDS' virksomhed og organisation.

L.O.Normann var født i 1890, og var som tyveårig, umiddelbart efter sin uddannelse på Søofficersskolen, indtrådt i DFDS. Han var søn af den tidligere direktør i DFDS, kommandør C.Normann. Fra 1912-15 videreuddannedes han i New York i skibsmæglerfirmaet Funch, Edye & Co., som DFDS længe havde haft, og endnu har, et nært samarbejde med. Da L.O.Normann i 1915 vendte hjem, blev han direktionssekretær. Efter den første verdenskrig, da de oversøiske ruter skulle normaliseres, udsendtes han i et par år til Sydamerika og USA.

Efter de to nye direktørers tiltræden i 1935 forfremmedes prokurist H.G.GARDE til underdirektør. Hans virksomhed fik særlig betydning for de fremstød, der i slutningen af 1930erne gjordes på turisttrafikkens område.

Så meget New York rutens nedlæggelse måtte beklages, befriedes dermed DFDS for en økonomisk belastning, som Selskabet under de givne omstændigheder ikke kunne bære uden skade for virksomheden som helhed. Nu blev det muligt at indlede en konsoliderings- og fremgangsperiode, med dertil hørende nybygningsprogram, som fører helt frem til nutiden.



Fremgang igen

På DFDS' ældste Amerikarute, den mellem København og New Orleans, genoptoges farten forsøgsvis så snart de fornødne skibe efter den første verdenskrigs afslutning var til Selskabets rådighed.

Forsøgene gav opmuntrende resultater, og i 1922 blev driften igen regelmæssig. DFDS åbnede i New Orleans sit eget kontor, som blev generalagentur for den mexikanske golf. Galveston på Texaskysten inddroges som anløbshavn, senere desuden Houston, da denne stærkt voksende by havde fået kanal til havet. På hjemvejen fra golfhavnene anløb skibene ofte Savannah i Georgia, hvorfra harpiks, olieker og stykgods afskibedes til Danmark. Fra New Orleans var det især bomuld, der hentedes hjem.

I 1931 var denne trafik så god, at DFDS supplerede sit eget materiel med tre chartrede skibe. I 1934 var Golfen meget stille, men senere lavede den op, og i 1938 måtte nogle af Sydamerikabådene midlertidigt flyttes dertil for at klare trafikken.

Ruten var behæftet med en tilsvarende ulempe som den, der forringede økonomien på eksportruterne til England, dog at forholdet var omvendt: Der savnedes udgående last til golfhavnene. Undertiden havde skibene dansk cement med eller sten fra Skandinavien, som skulle til forskellige vestindiske øer, hvor skibene så gik ind på udvejen. Men reglen var, at de måtte søge udgående last i det åbne marked.

I 1923, da St. Lawrencefloden åbnedes for navigation, indledte DFDS en helt ny fart på Canada.

Som i sin tid Pennsylvania havde været det første skib, hvormed Selskabet optog fart på Sydamerika, sendtes Pennsylvania nu som det første skib til Montreal. Længere end til denne by var St. Lawrencefloden ikke dengang sejlbar.

Der var i disse år, efter at USA havde begrænset indvandringen, en betydelig emigration fra Danmark og andre dele af Nordeuropa til Canada. Det var dog ikke udvandring, som bar denne rute. Den var en udpræget fragtrute; men de mange danske, der efterhånden havde slået sig ned i Canada, betød, at der jævnlige var god udgående last af stykgods. I Montreal lastede skibene kanadisk mel til Danmark og de nye Østersøstater. En tid var tre skibe engagerede i denne fart. For udgående tog de ofte last med fra Rotterdam eller Wales.

To år efter, at denne fart var begyndt, lejede DFDS egen kajplads i Montreal. Farten blev i nogle år drevet med to afsejlinger om måneden. Efter 1929 blev besejlingen uregelmæssig og henimod den anden verdenskrigs udbrud indstilledes ruten helt. I vinterhalvåret, når St. Lawrencefloden var spærret af is, gik skibene i stedet for Montreal til St. John i New Brunswick.

Sydamerika stod ikke tilbage. Efter at farten på Buenos Aires i nødtørftigt omfang var genoptaget umiddelbart efter krigen, kunne antallet af sydamerikanske anløbshavne i 1923 udvides meget betydeligt. Til denne rute anskaffedes i 1924 ved køb to skibe på hver lidt over 4000 brt. De bar navnene Polarhavet og Atlanterhavet men omdøbtes, da Selskabet overtog dem, til Argentina og Brasilien. Argentina var et motorskib, Brasilien en damper. Foruden Buenos Aires fik Santos, Rio de Janeiro og Bahia på næsten alle farterne, dvs. cirka hver tiende dag helt frem til 1940, besøg af et af Det

Forenedes skibe. Andre havne på den sydamerikanske Atlanterhavskyst droges ind i ruten, hvis der var behov for det. På vejen hjem gik skibene ind til Funchal, hvor de lastede madeira til Danmark. Skibene fra Brasilien og Argentina havde ofte gods med til andre skandinaviske havne end de danske.

For ruten til Sydamerika blev det af betydning, at Danmark på grund af valutavanskeligheder i begyndelsen af 1930erne lagde næsten hele sit indkøb af kaffe over på Brasilien. Allerede i 1920erne steg forbruget af brasiliansk kaffe i Danmark stærkt, og 50 pct. af den kom i 1925 til København med DFDS' skibe. I trediveerne nåede Selskabets andel i denne import op til lige ved 100 pct. I nogle perioder var der desuden betydelige laster af olieklager fra brasilianske havne. Skibene i denne fart lastede træmasse i Østsvrige til Nordamerika og gik i timecharter fra USA til Sydamerika. På den måde kom de til Buenos Aires med et væsentligt bedre økonomisk resultat, end hvis de var gået i ballast direkte fra København.

Den norske Sydamerikalinje satte i 1938 tre nye skibe i fart på Sydamerika. De var på hver 7.200 brt og gjorde 16½ knob, mens DFDS' skibe i denne fart kun gjorde 10½. DFDS ville have følt denne konkurrence stærkere end det gjorde, hvis ikke Selskabet just på det tidspunkt med fordel havde kunnet flytte nogle af sine skibe til trafikken på den mexikanske golf.

DFDS' samlede Atlanterhavsfåde bestod på det tidspunkt, da den oversøiske trafik igen var bragt på højde med, hvad den før 1914 havde været, ja endda i flere henseender havde overskredet den, af 26 damp- eller motorskibe.

I 1932 fik DFDS' fåde påny tilgang af skibe fra et andet rederi.

Forhistorien var denne: Et handelsselskab og rederi, Det oversøiske Kompagni, kom i 1928-29 i vanskeligheder. Kompagniet ejede fem skibe og betydelige interesser i De Forenede Handels- og Oplagspladser. Privatbanken var kompagniets hovedkreditor, og banken tilbød i 1929 DFDS de fem skibe. Interessen for at modtage dette tilbud var ikke ubetinget, og resultatet blev i første omgang, at der dannedes et nyt selskab, som overtog Det oversøiske Kompagnis værdier, og i hvis navn de fem skibe skulle sejle. DFDS påtog sig driften, mens aktiekapitalen blev hos Privatbanken. Det ny selskab fik samme navn som et af de ophævede selskaber, der en halv snes år tidligere var blevet overtaget af DFDS, nemlig *Viking*.

På den måde fik DFDS mulighed for at gøre sine erfaringer med de fem skibe. Erfaringerne var gunstige, og efter et par års forløb købte DFDS det ny Viking af Privatbanken, hvorefter selskabet ophævedes. Prisen var 4½ mill. kr. I købet og prisen indgik De Forenede Oplagspladser. De fem skibe fik navnene Alabama, Delaware, Georgia, Tennessee og Virginia. De var tilsammen på 15.557 brt. DFDS anvendte dem hovedsagelig i farten på den nordamerikanske østkyst. Nogle af navnene havde tidligere været båret af skibe, som DFDS havde udrangeret. Det tidligere Delaware var solgt i 1926, dets søsterskib Virginia i 1927.

Mange af DFDS skibe blev i 1920erne og 1930erne tjenlige til ophugning. Iblandt dem var (foruden adskillige, som er nævnt i andre forbindelser): Baldur og L. P. Holmblad (1924), Erik, Esbern Snare, Frejr, Hengest og Kasan (1926), Alexandra, Svend og Taasinge (1927), Dania, Expres og Hjelm (1929), Oluf Bager (1931), Arkansas, Florida, J. C. la Cour og Texas (1933), Ficaria (1934), Botnia, Fiona, Hjortholm (1935), Niels Ebbesen og Tiber (1936), Beira og Nidaros (1937), C. P. A. Koch, Maja og Primula (1938), Garonne og Tjaldur (1939).

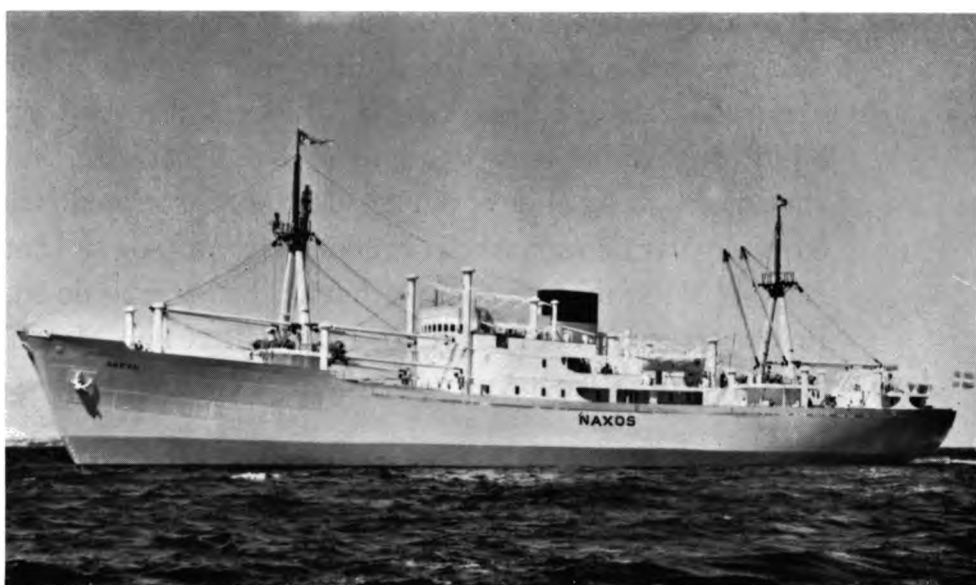
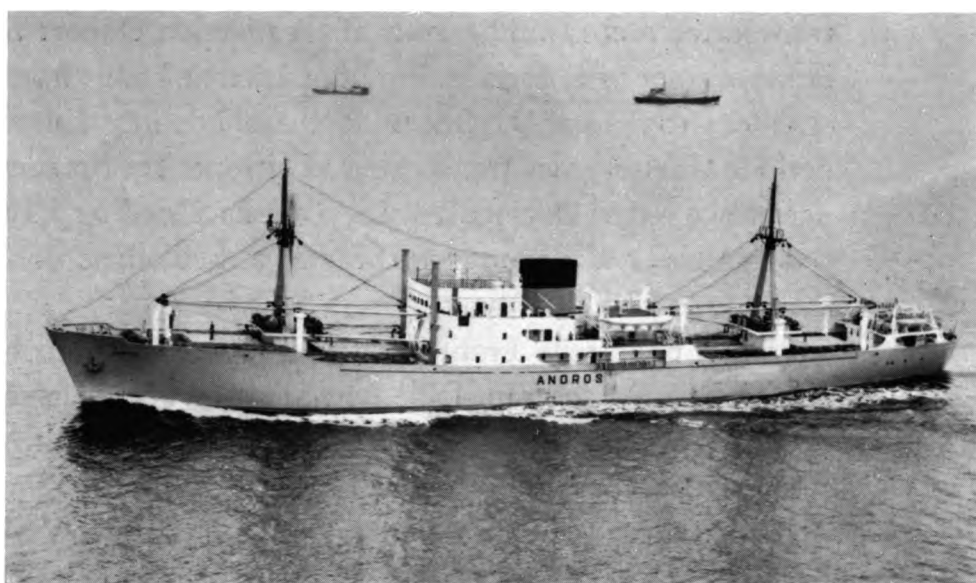
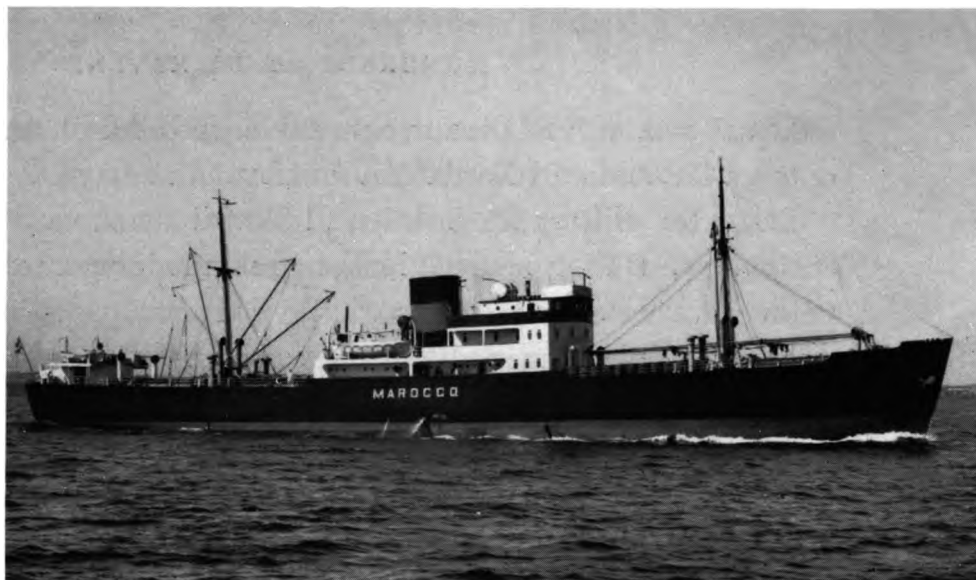
Så godt som alle disse skibe var nedskrevet til en værdi, der lå væsentligt under, i nogle tilfælde under halvdelen af hvad de indbragte ved salg til ophugning, således at salgene frigjorde reserver, der kom Selskabets likviditet til gode.

Det kunne ikke, selv ikke i fredstid, undgås, at der foruden ved salg gjordes indhug i tonnagen ved forlis: I juli 1931 forliste Pennsylvania ved stranding på øen Swona i Pentland strædet. I august 1938 kolliderede Maine ud for Englands kyst med Duchess of Atholl. Det danske skib sank. Ingen menneskeliv gik tabt ved disse forlis. Andre af DFDS' skibe har ført navnene Pennsylvania og Maine videre.

I den fredelige periode mellem de to verdenskrige var der ikke altid fredeligt i Middelhavet.

Tyrkiet og Grækenland var i krig i begyndelsen af 1920erne, og i 1935 gik Italien til angreb på Abessinien. Denne krig var dårligt nok ophørt, før den langvarige spanske borgerkrig brød ud. Men ellers var landene omkring Middelhavet inde i en ekspansiv økonomisk udvikling, som ganske vist gav dem valutavanskeligheder, men som dog betød øget import. I 1928 var tra-

*Middelhavsflåden
moderniseredes før den
anden verdenskrig
med flere motorskibe,
blandt disse Marocco,
Andros og Naxos
er fra 1950erne.*



fikken så god, at DFDS satte ekstra skibe ind i Middelhavsfarten. Samme år optoges Casablanca i Nordafrika som fast anløbshavn.

Eksporten af frugt fra Spanien til Skandinavien var ved denne tid stærkt stigende, og DFDS hentede i sæsonen skibsladning efter skibsladning af appelsiner fra Valencia til Danmark. Da de frie handels- og valutaforhold først i 1930erne brød sammen, afløstes friheden i vid udstrækning af tosidede handelsaftaler med tilhørende clearing af tilgodehavender, og et resultat heraf blev for Danmarks vedkommende, at import af frugt fra Californien ophørte. Vi havde dengang, som så ofte siden, for få dollars. Derimod havde vi, hovedsagelig som følge af Færøernes betydelige eksport af klipfisk til Spanien, ret rigeligt med pesetas. For DFDS' fart på Middelhavet kom de tosidede handelsaftaler derfor til at betyde forøgede hjemgående fragter. De udgående transporter nød samtidig godt af en stigende eksport til de nordafrikanske lande af smør og konserves. For at opgaverne kunne løses tilfredsstillende forsynedes i 1933 to af DFDS' middelhavsbåde med kølerum. I en særlig travl periode tilrettelagdes transporten af citroner fra Spanien i samarbejde med det polske rederi Zegluga Polska, Svenska Lloyd og J. Lauritzens rederi. Betydelige laster af denne frugt bragtes af Selskabets skibe ikke blot til Danmark, men også til Gdynia.

I 1935 besluttede Frankrig at yde sit landbrug en betydelig præmie på eksport af smør, og som følge heraf hørte Tunis, Algier og fransk Marocco op med at indføre dansk smør; det blev for dyrt. Til trods for dette tilbageslag var DFDS' middelhavsfart som helhed god, og i foråret 1936 søsattes to nybygninger til denne fart, motorskibene Tunis og Marocco. De kostede hver 1.800.000 kr. og opnåede straks en betydelig succes. På det tidspunkt var den abessinsk-italienske krig i gang, og Folkeforbundet i Genève – FN's forgænger – havde besluttet, at der skulle gennemføres sanktioner, dvs. handelsboykot over for Italien. Som de fleste andre landes skibe måtte derfor de danske ophøre med at anløbe italienske havne. Da sanktionerne i juni 1936 faldt bort, genoptoges anløbene, men Italiens valutasituation var anstrengt, og efter et par travle måneder stilnede trafikken på Italien af. Samtidig var den spanske borgerkrig begyndt, og så længe den varede, anløb DFDS' skibe ikke de spanske havne, heller ikke de spansk-nordafrikanske. En overgang var det i det vestlige Middelhav kun Marseille og, på vejen til og fra, de portugisiske havne ved Atlanterhavet, der fik besøg af Selskabets skibe.

FREMGANG IGEN

Da de ekstraordinære forhold var endt, var situationen alligevel opmuntrende nok til, at DFDS i foråret 1937 til Middelhavsflåden bestilte to søsterskibe til Tunis og Marocco. De fik navnene Algier og Sicilien og gik i fart i 1938. Levantrutten var en overgang indstillet, hovedsagelig som følge af hård konkurrence med engelske, tyske og et svensk rederi; men i 1937 var der så meget gods på Levanten, at DFDS måtte sætte ekstra skibe ind mellem Antwerpen, Ægypten, Palæstina og Grækenland. De skibe, som blev til overs ved Middelhavsflådens fornyelse, skulle indsættes i Nord- og Østersøtrafikken, hvor materiellet var gammelt, men de fik en tid, inden dette skete, overraskende travlt i Levanten.



Forskellige fronter

KØBENHAVN–AALBORG RUTEN fik nyt skib i 1936: Aalborghus. Indtil da havde ruten været betjent af det ældre skib af samme navn og af Kjøbenhavn, som nu for at være nogenlunde på højde med den nye Aalborghus, moderniseredes. Mens moderniseringen af Kjøbenhavn stod på, sejlede C. P. A. Koch i dens sted. Gammel som C. P. A. Koch var, var den genstand for en del kritik. Et nyt rederi, Aalborg Dampskibsselskab, bag hvilket stod et andet, som hed Dansk Paketrederi, mente, at der var grundlag for at sætte et med DFDS konkurrerende skib ind mellem Aalborg og København. Tanken realiseredes i 1935. Dermed opstod en priskrig, til hvilken DFDS ingen tilsvarende havde kendt, siden Selskabet umiddelbart efter dets stiftelse konkurrerede på Århusruten med århusianernes eget rederi. Skibet, som af rederiet Aalborg sattes ind mellem København og Aalborg, havde tilhørt Østbornholmske Dampskibsselskab og haft navnet Hammershus. Nu var det omdøbt til Aalborg. Skibet var 30 år gammelt, og direktør Kørbing karakteriserede det i et interview med Nationaltidende som “et skib der vel i handel og vandel er 20.000 kr. værd”,

og til Berlingske Tidende sagde han, at det "var et ganske lille skib, der for flere år siden blev udrangeret af Østbornholmske Dampskibsselskabs rute." Rederiet Aalborg svarede med at henvise til, at dets skib, omend det rigtigt nok var 30 år gammelt, dog var seks år yngre end C.P.A. Koch, og at der, inden det sattes ind i sin nye fart, var ofret 40.000 kr. på det, hvorefter det var klassificeret i Veritas' 1. klasse. Offentligheden fulgte med interesse den erklæringskrig, som de to rederier førte i aviserne sideløbende med den pris-krig, de udkæmpede på Kattegat. Med damperen Aalborg, som lagde til i Nyhavn ud for det hus, hvor engang H.C. Andersen boede, kostede en enkeltrejse til at begynde med 6 kroner. Der ydedes en meget betydelig rabat på returbilletter, således at prisen København–Aalborg–København var omtrent halvdelen af den for DFDS gældende. Aalborg sejlede tre gange om ugen i hver retning. For at passagererne kunne nå de samme nordjyske morgentog som de nåede med DFDS, måtte Aalborg på grund af skibets ringe hastighed afgå 4 timer tidligere end rutebådene fra Kvæsthusbroen. For køjeplads i Aalborg betaltes der tillæg, men alle skibets passagerer havde adgang til alle saloner. Det var ganske klart, at rederiet Aalborg var ude af stand til at give Ålborgruten en betjening som den, DFDS havde givet og gav. På den anden side kunne konkurrenten gøre tilstrækkeligt indhug på DFDS' Aalborgrute, til at dennes økonomi svækkedes. Følgen ville da blive, at vilkårene for de rejsende i det hele taget forringedes. I denne situation var der for DFDS ikke andet at gøre end at søge konkurrenten bremset ved midlertidigt at gå ned med sin egen pris og tage det med en prisnedsættelse forbundne tab. DFDS satte prisen for en enkeltrejse til Aalborg til 4½ kr. "For Det Forenedes vedkommende", skrev Frederikshavns Avis, "står denne pris ikke i rimeligt forhold til ydelsen." Senere reducerede både rederiet Aalborg og DFDS prisen til 3 kr. Hertil kom et tillæg for køjeplads på 7½ kr.

De hårde modforholdsregler tvang rederiet Aalborg bort fra den rute, hvor det havde påført både sig selv og DFDS tab. Den gamle bornholmerbåd om-døbtes endnu en gang, nu til Hamlet, og indsattes i sommeren 1936 i dag-sejladser mellem København og Århus eller anvendtes til selskabsrejser. Heldet fulgte den ikke. Engang gik Hamlet på grund ved Kullen, så at ingen andre skibe kunne komme hverken ind eller ud af Mølle havn, ved en anden lejlighed udeblev den, da den i Århus skulle hente et rejseselskab, som havde betalt tur- og returbillet. De rejsende ventede ved havnen til langt over mid-

nat. DSB bragte dem velvilligst til København med sit første morgentog. I oktober 1936 gik rederiet Aalborg konkurs. Hamlet var da oplagt i Kalkbrænderihavnen.

Landjordens befordringmidler påførte i 1920erne og 30erne den indenlandske fart mærkbar konkurrence. Statsbanerne indledte i 1926–27 en gennemgribende fornyelse af færgemateriellet på Storebælt, hvorved banernes transportkapacitet forøgedes betydeligt. I 1935, da Lillebæltsbroen stod færdig, indførtes lyntogene. Dermed forbedredes DFDS' Englandsforbindelse via Esbjerg, men samtidig forkortedes rejsetiden for jernbanepassagerer til Århus, Randers, Aalborg og flere byer. En forøget anvendelse af lastbiler til transport ad landevejene gjorde sig samtidig gældende. For at komme udviklingen og offentligheden i møde havde DFDS i 1930 åbnet et stort billetkontor på Amagertorv, og i 1933 indførte Selskabet et billetsystem med 50 procents returrabat for passagerrejser på ruterne til Aalborg, Århus, Frederikshavn, Randers, Horsens, Vejle, Kolding og Fredericia. Cimbria, der gik mellem København og Randers, fik i 1934 nyindrettet sin passagerafdeling, og i sommeren 1935 sattes Vistula ind i den indenlandske fart. Med dennes hjælp gennemførtes der tre ugentlige afgang på ruterne fra København til Randers, Horsens og Vejle. Mellem København–Århus og København–Aalborg indførtes der fra 1935 søndagsfart i begge retninger og dermed daglig afgang.

Omkostningsniveauet i Danmark var i den sidste halvdel af 1930erne jævnt stigende, og det blev umuligt at sejle til de indtil da gældende priser. DFDS forhøjede i 1938 sine godstakster med 10 pct., uden at trafikken af den grund gik over til konkurrenterne. For passagerernes vedkommende gav et stigende antal den nødvendige kompensation for omkostningernes vækst. I sommeren 1939 befordredes der 50 pct. flere passagerer på København–Århus ruten end i den samme periode året forinden, mens Aalborg-ruten samtidig viste en fremgang på 10 pct. Der var på disse ruter indført dagture om søndagen, og det var især disse, der fremkaldte tilvæksten. I denne forbindelse var det af stor betydning, at DFDS i 1936 havde flyttet billetsalget på Amagertorv til det endnu mere centralt beliggende Axeltorv, hvor *DFDS' Rejsebureau* endnu har til huse. Omtrent samtidig gennemførtes en ombygning af vestibule og billetsalgskontorer på Skt. Annæ Plads, hvorved disse fik deres nuværende skikkelse.

En omfattende udvidelse af Kvæsthusbroen bidrog til at lette passagererne tilkørsel og adgang til skibene.

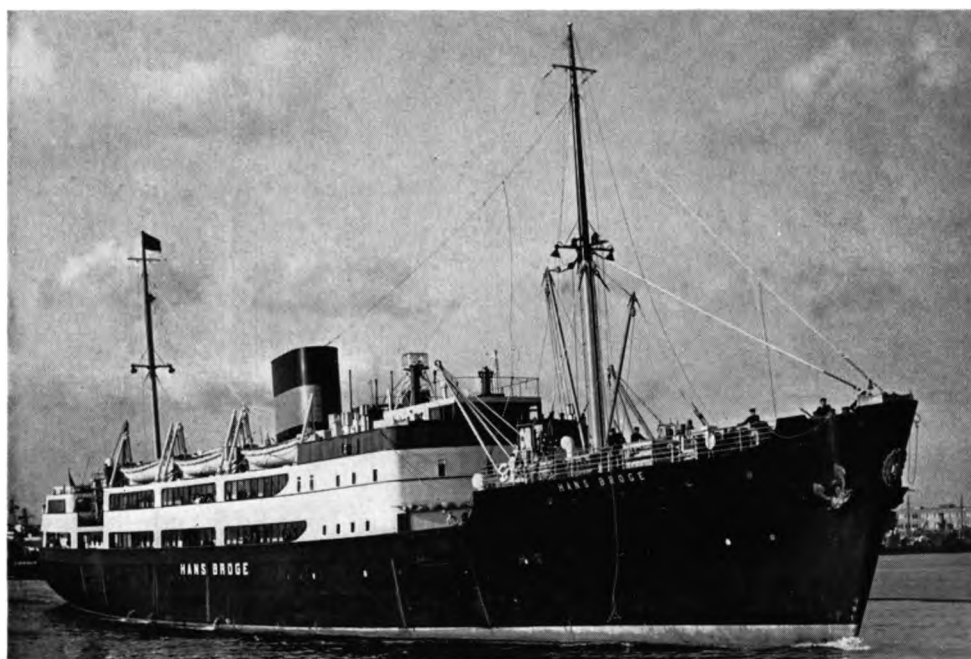
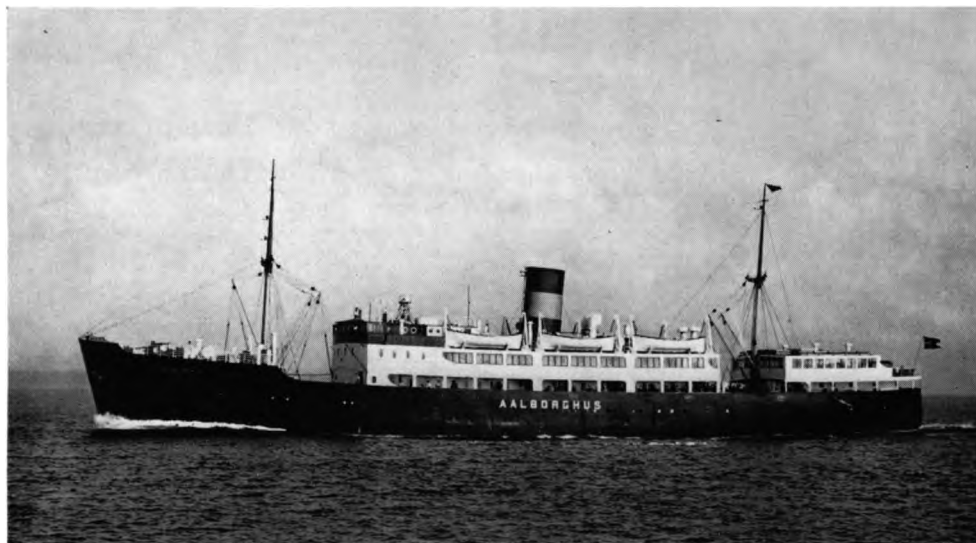
De ændrede transportvilkår slog i disse år en af DFDS' ruter ud: Den på Stege. Efter i nogle år at have givet tab nedlagdes den i 1936. Ruten havde været besejlet af dampskibet Møen. Dette fik nu indsat en dieselmotor og sattes med forøget maskinkraft og lasteevne ind på ruterne København-Assens-Fåborg-Svendborg og København-Svendborg-Nakskov.

I 1928 overvejede DFDS at sælge Bryderen. Dels havde staten efter nogle hårde vintre oprettet et isbrydervæsen, hvorefter statsisbrydere skulle være til rådighed ikke blot for statsbanernes færger, men for skibsfarten i danske farvande i det hele taget, dels byggedes flere og flere af Det Forenedes skibe med forstærket stævn, så at de uden assistance kunne bryde ret svær is. Overvejelserne endte dog med, at Bryderen tværtimod at blive afhændet sendtes på værft for at blive moderniseret og forstærket. Dens maskinkraft forøgedes fra 1000 til 1400 hestekræfter. Bryderen, som var bygget i Malmö, forblev i Det Forenedes tjeneste til 1947. Den solgtes da til Polen. Om vinteren bryder den endnu, 82 år gammel, is i bugten ved Gdansk og Gdynia.

Ruten på Oslo var blandt dem, der mellem de to krige udviklede sig meget tilfredsstillende, i sidste halvdel af 30erne endda over forventning godt. En stærkt medvirkende årsag var danskernes tiltagende interesse for vintersport.

Da Parkeston indsattes på Esbjerg-Harwich-ruten, blev Dronning Maud frigjort fra denne fart. I stedet overflyttedes den til ruten mellem Stettin, København og Oslo, hvor den sejlede sammen med Kong Haakon. Der var én ugentlig afgang fra Stettin via København til Oslo og tre afgang om ugen fra København til Oslo. I vinteren 1934-35, da Vistula var ved at have udspillet sin rolle som fødeskib fra Gdynia til Skandinavien-Amerika Linien, indsattes yderligere dette skib i 6 uger i Oslo-farten, og i 1936 besluttedes det at bygge et nyt større skib til København-Oslo. Dels var Kong Haakon og Dronning Maud nu 30 år gamle, dels viste den stigende vintertrafik sig at være et varigt fænomen. Det nye skib, som døbt Kronprins Olav, byggedes i Helsingør og kostede 3.112.000 kr. Det gik i fart i 1937. Dets hastighed var 18-18½ knob.

*Øverst Aalborghus,
som efter en broget
periode med "priskrig"
indsattes på ruten
mellem København
og Aalborg.
I midten Århusbåden
Hans Broge og nederst
et af efterkrigstidens
Aalborgskibe, Jens Bang.*



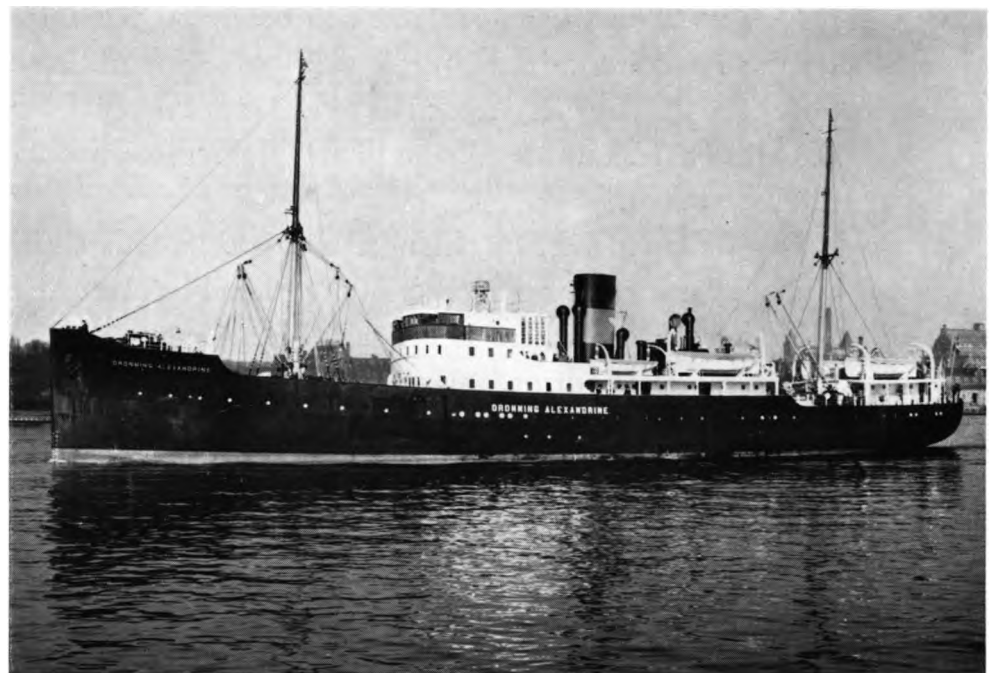
Efter at Kronprins Olav var sat ind mellem København og Oslo, solgtes Kong Haakon for 18.000 pund sterling. Denne gamle damper var da bogført til 70.000 kr.

Samtidig med at de norske vintre i stigende grad tiltrak danske turister, fristede også somrene mange danske Norgesrejsende, ligesom flere og flere nordmænd tog syd på. Den tiltagende trafik kaldte konkurrenter frem, og i 1935 oplystes det, at et norsk rederi agtede at sætte et skib ind mellem Larvik og Frederikshavn. Dette skib skulle indrettes, så at det kunne medtage et stort antal personbiler. Ved den tid var det klart, at bilen var ved at blive en betydelig faktor i turisttrafikken, og for at imødegå den norske konkurrence ombyggede DFDS M.G. Melchior, så at dette gamle i 1884 byggede skib kunne medtage 30 biler samt byde sine passagerer bedre vilkår end tidligere. Efter ombygningen sattes M. G. Melchior i fart mellem København og Oslo via Frederikshavn. Da den nye Aalborghus på København-Aalborgruten havde afløst det ældre skib af samme navn, omdøbtes den gamle Aalborghus til Frederikshavn og sattes sammen med M. G. Melchior ind på ruten København-Frederikshavn-Oslo. DFDS' initiativ forhindrede dog ikke, at det norske rederi realiserede sin plan og satte en nybygget bilfærge, Peter Wessel, ind mellem Larvik og Frederikshavn i efteråret 1937.

I vinteren 1938 satte DFDS Vistula i fart på ruten København-Frederikshavn-Oslo. Dette passagerskib havde da i nogle år gået mellem København og Stettin, mens en mindre lastbåd havde besørget gods fra Stettin via København til Oslo. Inden Vistula afløste Frederikshavn i sin nye rute, var den blevet forlænget og udstyret med et nyt lastrum, forbedringer som havde kostet 150.000 kr. Efter den anden verdenskrig sejlede Vistula fra 1948 til 1965 mellem Frederikshavn og Oslo, en tid sammen med Aalborghus, som ved indsættelse af nye skibe på København-Aalborg ruten var tilovers i sin gamle fart. Ofte skulle der flere biler med, end de to skibe kunne tage, og de førte så en "slæber" med, som havde bilerne om bord. Da også København-Oslo ruten havde fået nye skibe, sejlede Kronprins Olav fra 1962 i tre år mellem Frederikshavn og Oslo sammen med Vistula. Frederikshavn, som søsattes i 1914, gjorde i 1952 som hotelskib en rejse til de olympiske lege i Helsingfors. DFDS solgte i 1958 skibet til et græsk rederi. Det besejler endnu Middelhavet under navnet Atreus.



Fra Dronning Alexandrines søsætning i 1927. På kong Christian X's venstre side går statsminister Stauning, på kongens højre undervisningsminister Borgbjerg. Yderst til højre i billedet direktør J.A. Kørbing.



*Islandsbåden
Dronning Alexandrine.*

Ruten mellem Frederikshavn og Göteborg gav DFDS afkald på i 1924. Den var blevet drevet med en ydelse fra den svenske regering på 40.000 kr. for befordring af post og pakker m.v. I sommeren 1924 forlangte svenskerne dette beløb reduceret til 30.000 kr., et forlangende som DFDS ikke mente at kunne imødekomme. Overenskomsten, som udløb den 1. september, blev derfor ikke fornyet. Efter aftale med den svenske regering betjente DFDS dog ruten indtil den 5. oktober. Ruten har siden været svensk.

Med farten på Island og Færøerne skete der i 1920'erne betydelige ændringer.

I 1925 oprettede DFDS en direkte linje mellem København og Reykjavik. Den besejledes af Island eller Botnia. I 1927 indsattes et nyt skib, Dronning Alexandrine, i denne fart, mens Botnia og Island blev til disposition for den indirekte rute via Leith og Thorshavn til Reykjavik.

Den udvidelse af Islandsfarten, der her var tale om, gennemførtes på regeringens opfordring af nationale hensyn. Baggrunden var den dansk-islandske forbundslov, som i 1918 for en 25 års periode ordnede det statsretslige forhold mellem de to lande. Med denne lov havde Island opnået fuld national selvstændighed, dog at det fortsat havde fælles statsoverhoved med og altså var i personalunion med Danmark. Den danske regering nærede, som det siden viste sig forgæves, det håb, at denne form for tilknytning mellem de to lande ville vedvare ud over de 25 år, for hvilke forbundsloven gjaldt. Regeringen lagde derfor stor vægt på, at der fra dansk side vistes islandske interesser størst mulig imødekommenhed.

Den nye direkte Islandsrute gik ikke umiddelbart tilbage fra Reykjavik til København, men besejlede, når den havde sat passagerer af og losset gods i Islands hovedstad, det islandske vest- og nordland. Mellem byer og havne i disse egne var der ingen anden forbindelse end søvejen. Fra Nordlandet vendte Dronning Alexandrine tilbage til Reykjavik, hvorfra den via Thorshavn gik til København.

Den deling af DFDS' Islands trafik, som fandt sted med den direkte routes åbning, var forretningsmæssigt lidet rationel og krævede tilmed et skib ekstra. Selskabet havde hellere holdt sig til den ældre rute via Leith. Dog havde Dronning Alexandrine, så længe skibet var nyt, en anelig succes, men snart blev det klart, at islænderne viste forkærlighed for deres eget rederis skibe. Som følge af konkurrencen fra Selskabets egen direkte Islandsfart, måtte

ruten via Leith og Thorshavn i adskillige år i træk drives med tab, og der var flere gange tale om at nedlægge den. Da den i 1935 og de følgende år gav balance, besluttedes det at opretholde den. En overgang i 1937 afbrødes dog den direkte fart, og Dronning Alexandrine lagde sine rejser over Leith, men det var fordi den gamle Island strandede ved May Island ved Firth of Forth og gik tabt.

I 1939 bevilgede den danske stat et lån til Island, for at det islandske dampskibsselskab kunne få et nyt skib. Det var igen det politiske forhold mellem Danmark og Island, dvs. det danske håb om, at forbundsloven ville kunne forlænges, når dens gyldighed i 1943 ophørte, som gjorde sig gældende. Ydelsen af denne kredit måtte nødvendigvis give DFDS anledning til overvejelser, og for at imødegå den konkurrence, som et nyt islandsk skib ville betyde, var det DFDS' mening at sætte Parkeston ind i Islandsfarten via Leith, når Kronprins Frederik blev færdig til Esbjerg–Harwich. Den anden verdenskrig hindrede, at denne tanke kunne virkeliggøres. Dels blev Kronprins Frederik ikke færdig, dels var der efter 1945 endnu i adskillige år god brug for Parkeston i dennes gamle fart, dels endelig genoptoges Islandsfarten via Leith ikke efter krigens afslutning. Også besejlingen af det islandske Vest- og Nordland ophørte.

I den direkte fart mellem København og Reykjavik sejlede Dronning Alexandrine til 1965. Den afløstes da af Kronprins Olav. Dette skib, som har plads til 223 passagerer, hvor Dronning Alexandrine kun kunne tage 130, gør turen mellem København og Reykjavik et døgn hurtigere end sin forgænger. I 1966 har Kronprins Frederik efter at være blevet udstyret med stabilisatorer og bovpropeller betjent ruten mellem København og Reykjavik, dog således at den i sommerperioden har sejlet på Esbjerg–Newcastle ruten. Bovpropellerne, som betyder, at skibet kan bevæge sig sidelæns ved egen kraft, nødvendiggøres af forholdene i Thorshavn, hvor Kronprins Frederik ellers ikke ville kunne gå til kaj. Med de bedre skibes indsættelse på denne rute er passagerernes antal i det sidste års tid øget med 50 pct.

Efter at være taget ud af Islandsfarten solgtes Dronning Alexandrine i 1965 til ophugning.

Færøernes politiske forhold til Danmark var et andet end Islands, men deres nationale selvstændighedsfølelse var ikke mindre stærk.

Også færingerne ønskede sig et dampskibsrederi, som var deres eget, og i 1919 stiftedes et sådant. Til fart mellem Thorshavn og København chartrede det færøske rederi et skib hos det i Polen registrerede rederi United Baltic. Senere købte færingerne Ø.K.'s St. Thomas, som omdøbtes til Tjaldur, et navn som DFDS' Færøskib allerede bar, og som derfor kunne give anledning til forveksling. Det færøske skib var ikke helt, som rederiet i Thorshavn ønskede det, og for at støtte rigsenhedstanken, ydede den danske stat rederiet i Thorshavn et lån, hvorved dette blev i stand til i 1925 at sætte et nyt skib i fart mellem København og Thorshavn. Da det tidligere St. Thomas samtidig udgik af den færøske flåde, overtog det nye færøske skib navnet Tjaldur.

Trafikken mellem Danmark og Færøerne var begrænset, og da færingerne ligesom islænderne viste tilbøjelighed til at foretrække deres eget skib, gav DFDS' fart mellem København og Thorshavn ofte tab i de følgende år. I første halvdel af 1930erne blev situationen mere og mere uholdbar. Damperen Sleipner, som nu var DFDS' skib på ruten, satte i denne periode 90.000 kr. til om året. I 1936 ophørte DFDS med farten. Sleipner sattes ind mellem København og Danzig-Gdynia og erstattede her den ikke mere tidssvarende J. C. Jacobsen. De skibe, som gik til Island via Leith, vedblev, så længe denne rute opretholdtes, at anløbe Thorshavn hver fjortende dag. Efter 1945, da Islandsruten via Leith og Thorshavn blev opgivet, har skibene i Islandsfarten, først Dronning Alexandrine, senere Kronprins Olav og Kronprins Frederik, anløbet Thorshavn og Klaksvig på hen- og hjemvejen.

Leith er ikke udgået af DFDS' rutenet. En af Selskabets eksportbåde besjler regelmæssigt denne skotske havn.

Det indenlandske rutenet fik efter krigen 1914-18 sin første nybygning i 1924. Det var motorskibet Odense, som gik mellem København og Fyns hovedstad. Et lignende nybygget skib, som hed Fredericia, indsattes i 1930 mellem København og Sydjylland.

I tiden mellem disse to søsætninger byggedes for 2.105.000 kr. C. F. Tietgen til København-Århus ruten. Den sejlede fra december 1928 sammen med Aarhus, indtil det ældre skib i 1939 udskiftedes med Hans Broge. Denne, som kostede ca. 3 mill. kr., havde større maskinkraft end de andre indenrigsbåde og gjorde rejsen mellem København og Århus på 6½ time. For at de to



Kronprins Olav ved at gå i havn på Færøerne. Der er fanget grindehvaler.

*Island byggedes i 1914.
I 1921 rejste
kong Christian X
med den til Grønland.
I 1937 gik den ned
ved Skotland.
I 1966 blev vraget
fundet på 60 m dybt
vand.*



skibe på denne rute skulle kunne overholde samme fartplan, ombyttedes maskinanlægget i C. F. Tietgen med et nyt og kraftigere.

Hans Broge har sit navn efter den jyske storkøbmand, som for århusianerne står i en belysning omtrent som den, hvori Tietgen står for danskere i almindelighed. Han var i sin tid en ledende skikkelse indenfor Det jyske Dampskibsselskab, men han forstod også, at en sammenslutning mellem dette selskab og DFDS tjente alles interesser.

I 1930 forbedredes DFDS' likviditet med en kontant tilgang af 700.000 dollars. Selskabet havde i årene inden 1921 betalt for meget i skat af de indtægter, dets skibe havde haft i USA, og havde krav på at få det for meget betalte beløb, som var lidt under en halv million dollars, refunderet. Når det trak så længe ud med at få beløbet hjem, skyldtes det, at DFDS mente, at USA burde betale renter. Selskabets amerikanske sagfører støttede denne opfattelse og forhandlede i mange og lange perioder med skattemyndighederne i Washington om sagen. Forhandlingerne endte med, at kravet om renter af det for meget betalte beløb godkendtes.

Ved det tidspunkt var DFDS' finansielle situation sammenlignet med blot nogle få år tidligere på vej til konsolidering. Årsoverskuddene ved skibenes drift lå i slutningen af 1920'erne omkring de 10 mill. kr., i 1930 var det over 11, og for dette år fik aktionærerne ligesom for de nærmest foregående 6 pct. i udbytte. Så gjorde ugunstigere forhold sig påny gældende, og i 1931 faldt driftsoverskuddet til under 9 mill. kr., i 1932 blev det kun 7,9 og i 1933 9,3 mill. kr. Af disse summer medgik ca. 3 mill. kr. til administration, mellem 2 og 2½ til forrentning af gæld, ca. ½ million til pensionsfonden og yderligere et beløb til ordinære afskrivninger på skibe, ejendomme og materiel. Efter udgifternes afholdelse blev der i årene 1932, 33 og 34 ikke mere nettooverskud til rådighed, end at dette fuldt ud medgik til påkrævede ekstraordinære afskrivninger. For disse tre år fik aktionærerne derfor intet udbytte.

Den danske krones værdifald i 1931 i forhold til dollars forøgede den byrde for Selskabet, som dollarlånet fra 1922 var. Lånet var bogført til kurs 375 kroner for 100 dollars, og da Danmark sammen med England "forlod" guldet, belastedes DFDS med et føleligt årligt kurstab. Ved regelrette afdrag på dollarlånet, udtrækning af reservefondsbeviser og ved andre afskrivninger

lykkedes det alligevel Selskabet år for år at bringe sin gæld ned. I den vanskelige periode 1932–34 faldt den fra ca. 50 til ca. 42 mill. kr.

På dollarlånet resterede i 1935 godt 5 mill. kr., i 1936 endnu 3½ million. Det kunne forudses, at DFDS ikke inden forfaldsdagen den 1. maj 1937 ville have de fornødne dollars til rådighed, men med Nationalbanken blev der truffet en ordning, hvorefter denne konverterede restgælden til pund sterling, således at DFDS kunne indfri dollarlånet i god tid. Ganske vist fik Selskabet i stedet en gæld i engelsk valuta, men denne gæld var til en lavere rente og var i langt mindre grad behæftet med risiko for kurstab.

I anden halvdel af 1930erne var DFDS' trængselsår til ende. I 1936 kunne der (for 1935) gives aktionærerne et udbytte på 5 pct., året efter øgedes det til 6, og året efter igen til 8 pct., et udbytte som fastholdtes indtil 1940, da udbyttet igen sættes til 6 pct. Aktierne, som i 1934 havde bevæget sig omkring 55–56, fandt nu købere til stigende kurser, således at de i 1939 nåede at noteres til 127. I mellemtiden var der påny sket ændringer i bestyrelsen. Direktør P. C. Poulsen døde i 1934, og i hans sted indtrådte formanden for Grosserer-Societetet, grosserer HOLGER LAAGE-PETERSEN. To år senere døde nationalbankdirektør, baron Rosenkrantz. Ingeniør KNUD HØJGAARD fulgte efter ham som bestyrelsesmedlem, mens Laage-Petersen overtog formandshvervet. I 1938 døde godsejer Theilman, som var indtrådt i 1929, og året efter direktør Otto E. Andersen. I deres sted indvalgte først gårdejer JOHANNES KYED, som var en af dansk mejeribrugs førende skikkelser, og i 1939 Privatbankens direktør POUL ANDERSEN. Tilbage fra før 1930 var da kun højesteretssagfører Fich og generalkonsul Franz Norstrand. Disse bestyrelsesmedlemmer var udpeget efter deres indsigt i forskellige grene af erhvervslivet og repræsenterede ikke store, dominerende aktionærgrupper. Hvad der tidligere havde været af sådanne grupper forsvandt med depressionsårene efter den første verdenskrig, og aktierne var nu fordelt på en meget spredt og talrig aktionærkreds. Den for Selskabet gunstige udvikling i slutningen af 1930erne bidrog sammen med den ændrede sammensætning af aktionærkredsen til at give ledelsen en følelse af uafhængighed, som den ellers ikke havde kendt til efter 1914. Endelig syntes DFDS at have frigjort sig fra den skæbne, som længe forfulgte det: den atter og atter, også i situationer, hvor Selskabet, hvis det havde stået frit, hellere havde lagt og gennemført sit eget nybyg-

ningsprogram, at skulle overtage andres skibe. Den lovmæssige reservefond, som ved udgangen af 1936 beløb sig til 4¼ mill. kr., øgedes året efter i forbindelse med aktiekapitalens udvidelse fra 18 til 30 mill. kr. til 7½ million, og i hvert af de følgende to år henlagdes til en ekstraordinær reservefond 3 mill. kr. Hertil kom efter afslutningen af 1939s regnskab oprettelsen af en reservefondskonto for nybygninger, således at reserverne i årene 1936–39 øgedes med 10½ mill. kr. til 15 millioner.

Nu kunne der og blev der lagt nybygningsprogram. Dagen for Kronprins Frederiks søsættelse var nær, og ret hurtigt efter denne begivenhed afgaves der bestilling på fire nye skibe til Sydamerikafarten, alle på 4.600 brt. Tre af dem byggedes i Helsingør, et i Frederikshavn. De fik navnene Argentina, Bolivia, Paraguay og Uruguay. Til farten på Nordamerika gaves to lidt mindre skibe i ordre: Florida og Maine. Alt tegnede lyst. Men endnu en gang ændredes situationen brat: Den 1. september 1939 indledtes den anden verdenskrig med Tysklands angreb på Polen. Et halvt år senere, den 9. april 1940, besattes Danmark af tyske tropper, og store dele af DFDS' virksomhed gik i stå. De syv skibe, som nybygningsprogrammet på det tidspunkt omfattede, kom ikke foreløbig til søs. Som med Kronprins Frederik gik det med de andre seks: Deres færdiggørelse blev trukket i langdrag. Omend de sattes i søen nogenlunde som beregnet, gjordes de ikke sejlklaare. Visse for deres sødygtighed absolut nødvendige dele holdtes skjult af værfterne og DFDS.

Argentina, Bolivia og Uruguay lå længe oplagt side om side ved Kvæsthusbroen. I 1944, da Paraguay kom til, slæbtes de fire søsterskibe til Holbæk Fjord, hvor de lå indtil krigens afslutning. Så kom de skjulte dele frem, og skibene blev hurtigt sejlklaare.

Ved begyndelsen af 1939, det år i hvilket den anden verdenskrig brød ud, talte DFDS' flåde 96 skibe med tilsammen 174.534 brt.

Af skibene var 75 dampskibe med 117.567 brt., 21 dieselmotorskibe med 56.967 brt.

Yderligere ejede Selskabet 5 stållægtre med 1.482 brt., 10 bugserbåde med 1.069 brt., 48 dækkede pramme med en bæreevne på 3.654 tons, 40 åbne pramme med en bæreevne på 2.610 tons og en kulelevator.

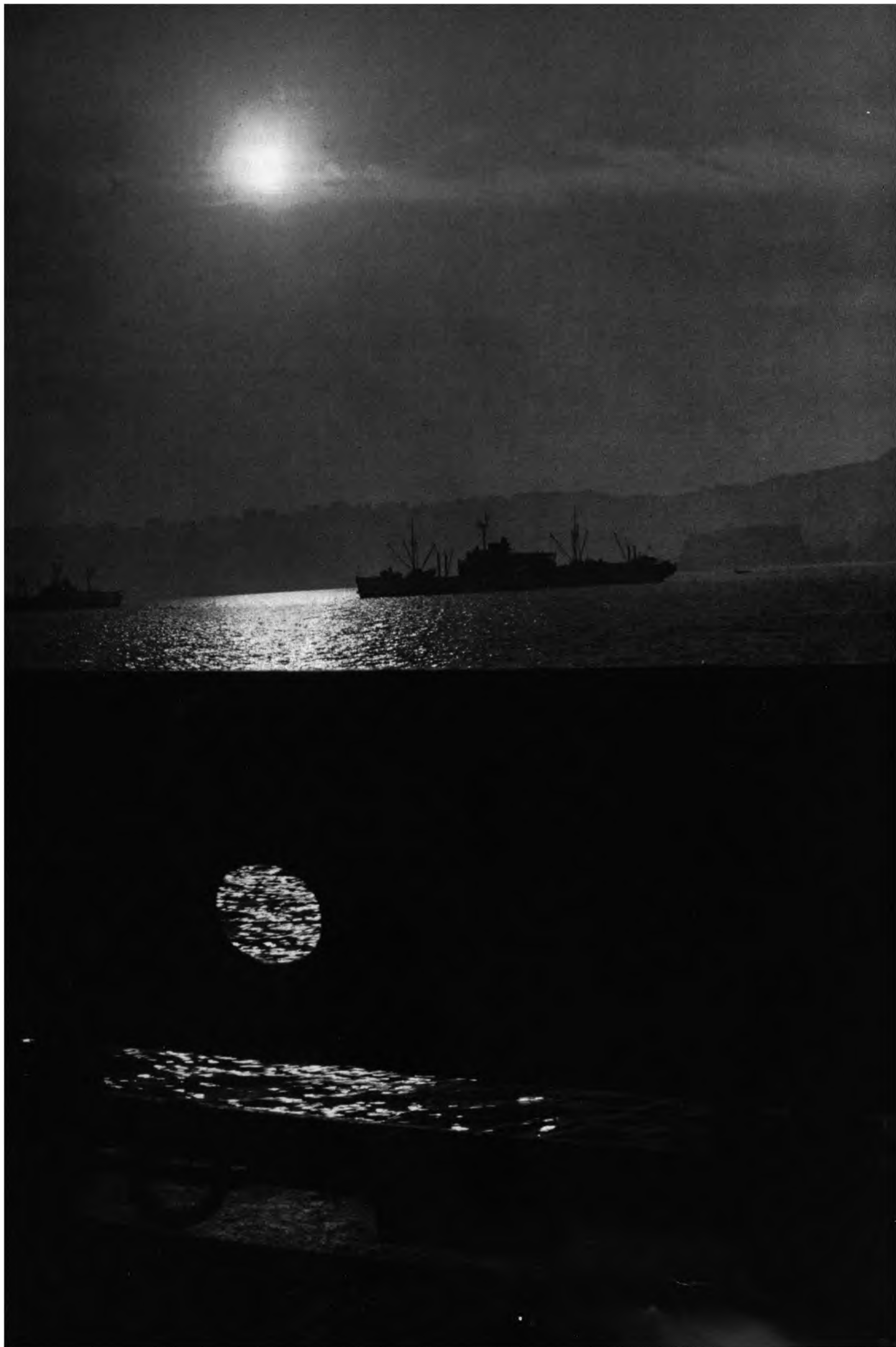
Flådens største skibe var Louisiana og Arizona med henholdsvis 6.513 og

FORSKELLIGE FRONTER

6.385 brt. Efter dem fulgte damperen Brasilien med 5.334, damperen Maryland med 4.895, motorskibet Oregon med 4.774, damperen Alabama med 4.575 og damperen Virginia med 4.088 brt.

Ti år tidligere havde antallet af skibe været 109 og disses samlede tonnage 220.943 brt.

Der var altså sket en nedgang på 13 skibe og 46.409 brt. Det lyder af mere end det i virkeligheden var. Skandinavien–Amerika Liniens store passagerdampere var i mellemtiden gået fra, og i de sidste år, de sejlede, havde de ikke haft opgaver at løse, der blot tilnærmelsesvis svarede til deres størrelse. Ses der bort fra disse fire skibe, som var på 41.794 brt., svinder nedgangen i tonnage ind fra 46.409 til 4.615 brt. og nedgangen i skibenes antal fra 13 til 9. De skibe, der var udgået af flåden, var gamle og udslidte, og adskillige af dem havde i nogle perioder slet ikke sejlet, men havde været lagt op af mangel på fragter. De nye, som kom til, var større og hurtigere end de skibe, de erstattede og tilmed alle i fart. Flåden var derfor fuldt så ydedygtig i 1939 som ti år tidligere.



Ny ubarmhjertig krig

DEN anden verdenskrig! I året, inden den udbrød, var Danmark i en økonomisk gunstig situation. Vore eksportvarer solgtes til stigende priser, mens importen, herunder råmaterialer til industrien, viste den modsatte tendens. Nationalbankens valutareserve nåede en, sammenlignet med nogle få år tidligere, ret anselig størrelse på ca. 100 mill. kr. Den officielle rentesats, diskontoen, var lavere end i mange år: 3½ pct. Under disse omstændigheder udfoldedes der i hele vort samfund en meget betydelig aktivitet, og aktiviteten tiltog efterhånden som den politiske spænding overalt i Europa gav anledning til indkøb af meget store beredskabslagre. Alle rederier, danske som udenlandske, havde travlt.

Da fjendtlighederne den 1. september 1939 tog deres begyndelse, befandt vi os her i landet i den samme situation som i 1914: Vi var neutrale. Den danske regering måtte derfor ligesom under den første verdenskrig sikre en fordeling af landbrugseksporten til de krigsførende magter, som svarede til den fordeling, der før krigen havde været den faktiske. Herom blev der under-

hånden truffet aftale med den engelske og den tyske regering med løfte om, at vore skibes neutralitet ville blive respekteret. Det var på dette punkt alene fra Tyskland, at faren truede. Den danske rigsdag havde allerede den 2. september vedtaget en "Lov om ekstraordinære foranstaltninger til sikring af landets forsyning med varer m.v.". Med denne lov nedsattes Det erhvervsøkonomiske Råd samt en række nævn: benzinnævn, brændselsnævn, byggenævn, fragtnævn, hudenævn, kornnævn osv., som havde bemyndigelse til i samarbejde med de forskellige grene af erhvervslivet at tilrettelægge indførsel og udførsel, rationeringer, eksportforbud o.l., på en sådan måde, at der sloges de færrest tænkelige skår i det danske samfund. Danske skibe fik påny neutralitetsmærker, store dannebrogssflag, malet på siderne og, som følge af luftvåbnets betydning, også på dækkene. Neutraliteten gav dog ikke, nu så lidt som 25 år tidligere, den sikkerhed, man havde håbet på. Minefelter var udlagt, farezoner dekretet, og u-både gav ikke de skibe, som vanskeligt lod sig identificere i søen, tvivlens beneficium. Alexandra var kort efter krigens udbrud skive for tyske bomber, da det befandt sig i Nordsøen nær Firth of Forth. Skibet slap dog uskadt i havn.

DFDS indstillede straks efter 1. september farten på Gdynia og Danzig, som var i det tysk-polske felttogs brændpunkt. Med Sovjetunionens besættelse af Estland, Letland og Litauen og, noget senere, den russisk-finske vinterkrigs udbrud ophørte også besejlingen af disse landes havne.

For Nordsøens vedkommende indstilledes passagertrafikken mellem Esbjerg og Harwich, mens eksportskibene fra Esbjerg og andre danske havne ad lange omveje søgte frem til England.

På ruten København-Færøerne-Reykjavik indsattes, da passagerantallet i efterårets løb faldt, Bergenhus i stedet for Dronning Alexandrine, ellers fortsatte denne fart, ligesom den mellem København og Oslo, uændret.

De indenlandske ruter forblev indtil videre uberørt af situationen; for nogle af de mindre indskrænkedes dog fartplanen, men det var af brændselsbesparende, ikke af sikkerhedsmæssige hensyn. C.F. Tietgen var i begyndelsen af 1940 ude af drift i et par måneder. Den kom i brand, mens den lå i Århus havn. Reparationen kostede $\frac{1}{2}$ mill. kr.

Atlantehavstrafikken tog et voldsomt opsving.

Fra Sydamerika, USA og Canada førte DFDS' skibe usædvanlig store

laster af stykgods til Norge, Sverige og Danmark, men især var det korn og foderstoffer, Selskabets skibe i denne fart var tæt lastet med. For at afvikle denne beredskabsimport tilfredsstillende, satte DFDS sine fire motorskibe fra Middelhavet, Marocco, Tunis, Algier og Sicilien ind på Atlanterhavet. Samtidig søgtes passagerkapaciteten i disse og andre af Atlanterhavsflådens skibe udnyttet. De havde hver plads til 12 passagerer, og på næsten alle overfarter var pladserne belagt.

Efter at Tyskland havde overfaldet og nedkæmpet Polen, men før en tysk offensiv på andre fronter var begyndt, led DFDS sit første tab under krigen: Damperen Magnus, der var på 1339 brt., minesprængtes den 9. december i Nordsøen. Atten danske søfolk, hele besætningen med undtagelse af skibsdrengen, omkom. I alt krigsforliste ni danske skibe i efteråret 1939.

De for Danmark gunstige prisrelationer, som havde betydet så meget for landets handel og skibsfart, kunne i de seneste måneder inden krigen, og endnu mindre efter dennes udbrud, holde. Råmaterialer steg, mens samtidig alle regeringer gjorde, hvad de kunne, for at holde færdigvarenes pris, og blandt disse først og fremmest levnedsmiddelpriserne, fast på det hidtidige niveau. Til omsvinget i prisrelationerne kom ændrede valutakurser. Dollaren steg i forhold til danske kroner med 8½ procent til 5,18 og pund sterling faldt først fra 22,40 til 20,50, siden til 19,52. Disse kursforskydninger lagde et ekstra lag af fordyrelse på de oversøiske råstoffer og hjembragte os et væsentligt mindre kronebeløb for Englandseksporten. Da samtidig, som en forståelig konsekvens af den usikkerhed hvori alle befandt sig, de lande, hvorfra Danmark importerede, forlangte betaling inden varens afsendelse, forsvandt Danmarks valutareserve hurtigt, og i november 1939 var Nationalbankens valutakasse så godt som tom, til trods for, at importlysten i oktober, foruden gennem Valutacentralen, var søgt bremset ved en forhøjelse af diskontoen til 5½. Men landet havde fået varer for pengene, hvilket i betragtning af de kommende begivenheder var et stort held.

En usædvanlig hård vinter forøgede i begyndelsen af 1940 skibsfartens vanskeligheder. I et par måneder forhindrede isen enhver form for planmæssig trafik i danske farvande. Sommetider sad mere end en snes skibe fast i Kat-

tegat. Eksportbådene blev i den udstrækning, isbryderne kunne overkomme det, hjulpet ud, og skibene med kul fra England ind. DFDS måtte indstille sine passagerruter.

Danmarks neutralitet holdt ikke længe. Den 9. april 1940 besattes vort land af tyske tropper. Dermed ændredes aldeles de vilkår, som skibsfarten og vor handel med udlandet havde været underkastet. Vore erfaringer fra den første verdenskrig blev værdiløse, eller i hvert fald irrelevante.

Indtil da var 60 procent af den danske eksport gået til de vestlige lande, for levnedsmidlernes vedkommende endda en betydelig højere procent. Af vor import kom halvdelen fra vest og tilmed den vigtigste halvdel: benzin, petroleum, brændselsolie, gummi, tobak, tekstiler, jern og metal, kul og køks.

Nu var denne forbindelse brudt. Hvad vi kunne levere, skulle gå til Tyskland, hvad vi skulle bruge, måtte vi købe dér. Den beskyttelse, var den end nok så utilstrækkelig, som neutraliteten havde ydet den danske skibsfart, faldt bort.

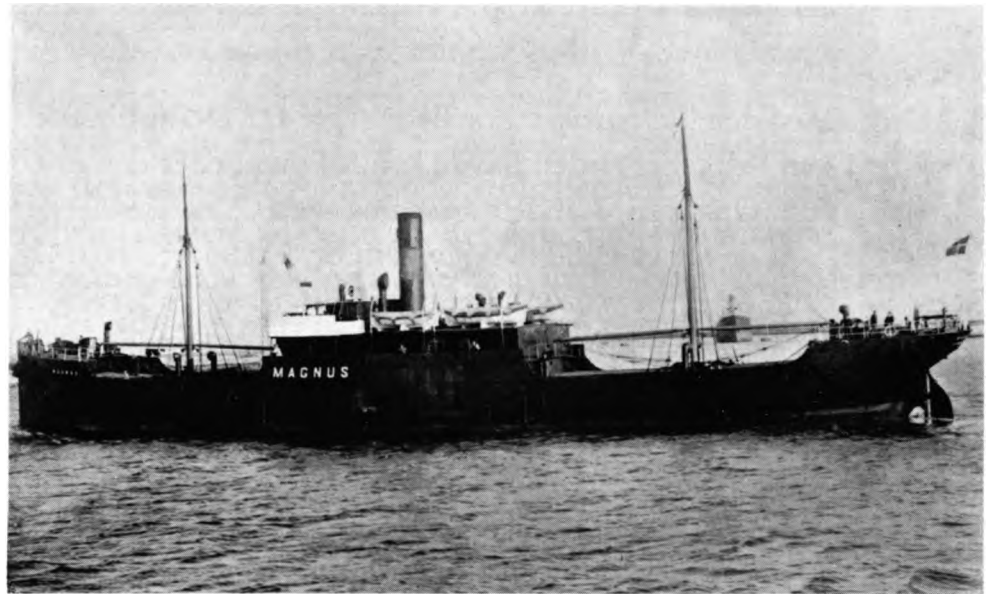
Ved besættelsen deltes Det Forenede Dampskibs-Selskabs flåde i to. Den ene del befandt sig uden for danske farvande og dermed uden for Selskabets kontrol. Den talte 31 skibe. Den anden del, som bestod af 47 skibe, var hjemme. Af de hjemmeværende skibe var 11 den 9. april 1940 lagt op i forskellige havne. A. P. Bernstorff, England og Jylland lå i Esbjerg, Dronning Alexandrine, Kronprins Olav, M. G. Melchior, Rita, Vistula og Yrsa i København, Esbjerg og Parkeston i Frederikshavn.

Af de 31 skibe, som var ude, lå de 22 enten i engelske havne eller de søgte dertil, 5 lå i nordamerikansk havn, 3 i brasiliansk havn. Et enkelt, Gorm, lå i Antwerpen.

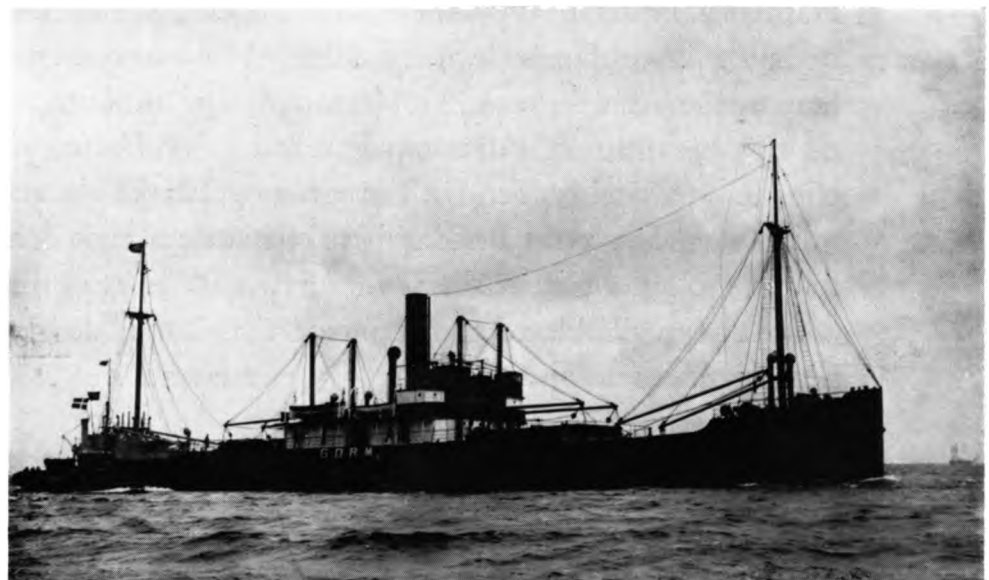
Med sine danske besætninger gik de 22 skibe, som lå i britiske havne, i engelsk tjeneste. De ni, som lå i fremmede, på det tidspunkt endnu neutrale havne, måtte foreløbig blive, hvor de var. De lande, i hvilke skibene befandt sig, kunne, efter at Danmark var kommet under tysk herredømme, ikke risikere, at skibene blev til rådighed for hverken den ene eller den anden af de krigsførende magter. Skibene blev lagt op indtil videre. Siden kom de alle ni i fart. Gorm rekvireredes af den belgiske regering, da Tyskland havde brudt Belgiens neutralitet og underlagt sig landet. Den forliste umiddelbart efter.



Motorskibene Argentina, Bolivia, Paraguay og Uruguay lagt op i Holbæk Fjord under den anden verdenskrig.



Magnus, som minesprængtes i Nordsøen i 1939.



Gorm, som Belgien beslaglagde, og som straks efter gik ned.

USA rekvirerede i 1941 de 5 skibe, som lå i USAs havne, og de 3 i Brasilien stilledes til rådighed for et brasiliansk rederi.

Af de 31 skibe, som gjorde krigen med på allieret side, kom 15 aldrig tilbage til DFDS. Under engelsk flag forliste i 1940 Bellona, i 1941 Algarve, Dagmar og Diana, i 1942 Ebro, Flora og Tennessee, i 1944 Svava, og i 1945 Egholm og Oregon. Under USAs flag forliste i 1942 Sicilien, i 1944 Broholm og Frode. I 1942 led Nevada under brasiliansk flag samme skæbne.

Meddelelserne om disse forlis nåede ad omveje og behæftet med usikkerhed frem til Selskabet. En tid lang antoges det, at også Hebe og Knud var krigsforlist, men efterretningerne herom viste sig at være urigtige. Disse to dampere kom efter krigen velbeholdne hjem til DFDS.

Med den hjemmeværende flåde søgte DFDS at tilpasse den del af rutenettet, som Selskabet endnu havde kontrol over, efter den foreliggende dystre situation. Opgaven: Landets forsyning med de nødvendige varer, måtte løses.

Af de elleve oplagte skibe kom de seks snart i fart. De fire store Englandsbåde og Kronprins Olav forblev indtil videre passive. Dels ønskede Selskabet ikke at udsætte dem for nogen risiko, som kunne undgås, dels var olien rationeret og beholdningerne små. Kronprins Olav lagdes op i Københavns Sydhavn, hvortil også Parkeston, Esbjerg, England og Jylland flyttedes. Sin beholdning af olie, som i november 1940 udgjorde 5.300 tons, måtte DFDS afhænde til staten, for at olien kunne indgå i en pulje og via brændselsolie-nævnet blive fordelt i overensstemmelse med de gældende, ekstraordinære regler.

Hamborg, Bremen, Antwerpen, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig og Gdynia blev de havne, hvor danske levnedsmidler – betalt af tyskerne med Nationalbankens penge – skulle losses, kul, jern og stål m.m. lastes. Også på nogle af de nu tysk besatte randstater havne sejledes der. Farten på Norge genoptoges efter en afbrydelse, men fra Færøerne og Island spærredes de danske skibe ude, da englænderne, umiddelbart efter at tyskerne havde okkuperet Danmark og Norge, besatte disse områder.

Som tiden gik, blev det mere og mere småt med de hjemgående laster i besættelsestidens udlandsfart.

Vintrene i 1941 og 1942 var, som den i 1940, usædvanlig strenge. 1942 overgik endda i langvarighed de andre. I 2½ måned lå den søværts trafik indenfor Skagen stille. Isvanskelighederne nedsatte i disse vintre Selskabets indtægter væsentligt og forøgede dets udgifter til reparationer.

Ellers lykkedes det for DFDS at holde de indenlandske hovedruter i gang helt til besættelsens afslutning, dog ikke uden indskrænkninger. Damperen Kjøbenhavn beskadigedes i november 1940, da den var på vej til Århus, ved en minesprængning, som indtraf en halv skibslængde bag den. Var sprængningen sket et par sekunder tidligere, ville en katastrofe have været uundgåelig. Som uheldet forløb kunne Kjøbenhavn ved egen kraft gå tilbage til Kvæsthusbroen, men reparationen tog næsten tre måneder. På det tidspunkt var passagertrafikken langt under det normale, og mindre godsskibe, som kunne tage et beskedent antal passagerer, indsattes på ruterne til Aalborg og Århus. Afgangene begrænsedes til tre om ugen i hver retning. Disse forhold rådede under det meste af besættelsestiden, indtil afgangene til allersidst blev endnu færre. Overfartstiderne blev længere, fordi de mindre skibe var langsommere, og fordi minespæringer betød, at der måtte sejles omveje. Som følge af mørklægningen var ingen danske fyr tændt. Derfor, og fordi drivminer betød en bestandig fare, besejledes ruterne kun om dagen.

Tyskerne stillede adskillige krav til den danske handelsflåde, som var uforenelige med deres oprindelige tilsagn om ikke at gribe ind i indre danske anliggender. Kravene kom til rederierne gennem den danske regering, for hvilken det måtte være et afgørende hensyn, at leverancerne af råvarer og brændsel fra Tyskland, små som disse allerede var, ikke yderligere begrænsedes. Derfor kunne det være vanskeligt både for regeringen at sige nej til tyskerne og for rederierne at afvise regeringen, når denne viderebragte tyske "ønsker". Under situationens tryk måtte DFDS i 1942 afgive Dronning Maud til tyskerne, som anvendte den til transport af tropper til og fra Norge. Samme år rekvireredes Kjøbenhavn af tyskerne. Det angaves, at den skulle være ledsageskib for færgerne mellem Gedser og Warnemünde, så at der på denne rute altid var et skib, der i nødsfald kunne hjælpe det andet. Blandt de skibe, der rekvireredes af besættelsesmagten, var også Vistula. Tyskerne anvendte det som lazaretskib.

Så ofte det hændte, at rederierne måtte handle imod deres vilje, afvistes dog kategorisk et krav, som tyskerne med megen styrke rejste i juni 1942, og som gik ud på, at den danske handelsflådes skibe skulle bevæbnes, så at de kunne forsvare sig, hvis de blev angrebet af allierede fly. Sådanne angreb var især aktuelle, når danske skibe, hvilket i henhold til nødvendighedens lov ofte skete, sejlede i konvoj med tyske. DFDS' damper Svanhild, som på det tidspunkt, da kravet fremsattes, lå i havnen i Rotterdam, holdtes tilbage, fordi skibet efter Selskabets ordre nægtede at modtage de våben, som de tyske myndigheder i Holland ville bringe ombord og installere.

Da rederiernes modstand imod at lade de danske skibe bevæbne opretholdtes ubetinget, endte de hårde forhandlinger med, at dette tyske krav formelt stilledes i bero, reelt bortfaldt. At skibe, som beslaglagdes af tyskerne, og som derved unddroges de danske rederiers og myndigheders kontrol, i mange tilfælde udstyredes med kanoner, er en anden sag. Det samme skete med danske skibe, som var i allieret tjeneste.

For den danske skibsfart var i besættelsesårene brændsel et alvorligt problem. Hvad Tyskland som en højst utilstrækkelig betaling for den danske landbrugs-eksport leverede af kul og koks fra Ruhr og Polen – om olie kunne der ikke for alvor blive tale – oversteg på intet tidspunkt det minimum, som kunne holde en nødvendig produktion, herunder de kulfyrede transportmidler, i gang samt muliggøre et stærkt rationeret forbrug i hjemmene af varme, lys og gas.

Som tiden gik blev brændselsleverancerne mindre og mindre, og i januar 1945 hørte de helt op. Dels havde tyskerne da intet brændsel at undvære, dels var forbindelseslinjerne både til lands og til vands så usikre, at det er tvivlsomt, i hvilket omfang brændsel kunne være nået frem, selvom Tyskland havde haft noget tilovers – dels endelig måtte det stå tyskerne aldeles klart, at deres definitive militære nederlag nu kun var et spørgsmål om kort tid. De havde derfor ingen interesse i at yde en ekstra indsats til fordel for et besat land, om hvilket de vidste, at det forudså Nazitysklands undergang med glæde og forventning.

Tyskerne nøjedes ikke i januar 1945 med at standse brændselsleverancerne til Danmark. De gik et skridt videre og beslaglagde samtidig beholdninger, de

tidligere havde sendt. DFDS måtte aflevere en del af sit lager. Dog formåede Selskabet at opretholde farten mellem de danske landsdele og farten på Norge til krigens ophør, omend i stærkt begrænset omfang.

Som under den første verdenskrig oprettede regeringen i 1939 en krigsforsikring for danske skibe. Garantikapitalen ydedes af staten og rederierne. DFDS' andel var omkring 4 mill. kr. Præmierne forhøjedes i trit med risikoens vækst og med kraftige spring opad i de værdier, som skibene takseredes til.

Den almindelige søforsikring var som hidtil rederiernes eget anliggende. De tegnede den normalt i forsikringsselskaber, som havde specialiseret sig i denne virksomhed. Med de ændrede forhold, som besættelsen skabte, skønnede DFDS det formålstjenligt selv at overtage denne assurance. Det skete med virkning fra 1941s begyndelse. De tidligere til andre betalte præmiebeløb sattes til side, og ved udgangen af 1945 viste det sig, at DFDS ved selvassurancen havde opnået et overskud på 4,8 mill. kr. I den forløbne periode var der yderligere hensat 3,4 mill. kr. til en reservefondskonto for selvforsikringen.

Efter krigen opretholdtes selvforsikringssystemet, dog med den indskrænkning, at de værdifuldeste af udlandsflådens skibe delvis assuredes i forsikringsselskaber.

På DFDS' generalforsamling i april 1943 vedtoges det at udvide aktiekapitalen fra 30 til 45 millioner kroner. Forslaget, som fremsattes af bestyrelsen, tog ikke sigte på den øjeblikkelige situation, men på fremtiden. Formanden, grosserer HOLGER LAAGE-PETERSEN, begrundede det i sin årsberetning således:

“De skibe, som nu er uden for Selskabets kontrol, er utvivlsomt udsat for stor risiko, og hvormange af dem, Selskabet atter vil få råderet over, er derfor ubestemt. Af denne grund og som følge af den indskrænkning af tonnagen, som allerede har fundet sted, er det nødvendigt at sikre mulighed for snarest at kunne genopbygge flåden i den udstrækning, som Selskabets interesser som linjerederi kræver. Der er allerede ved danske værfter bestilt seks skibe, som antagelig alle vil kunne være færdigbyggede i løbet af dette og næste år, og yderligere nybygninger bør anskaffes, så snart det bliver muligt at fremskaffe de nødvendige materialer. Alene til betaling af de i arbejde værende seks

skibe vil der kræves større midler, end Selskabet for tiden råder over, og det kan ikke forventes, at dette forhold vil ændre sig før nogen tid efter krigens ophør.”

Selskabets gamle aktionærer fik fortrinsret til tegning af de 15 millioner, hvormed aktiekapitalen udvidedes. Tegningskursen var 105. Skønt der under besættelsen kun to gange kunne deklarerer udbytte til aktionærerne, nemlig i 1941, da de fik 6 pct., og i 1944, da de fik 4 pct. (af den udvidede kapital), gik tegningen af de 15 mill. kr. glat.

Sejladsernes farefuldhed fremgår af de tab, der blev lidt.

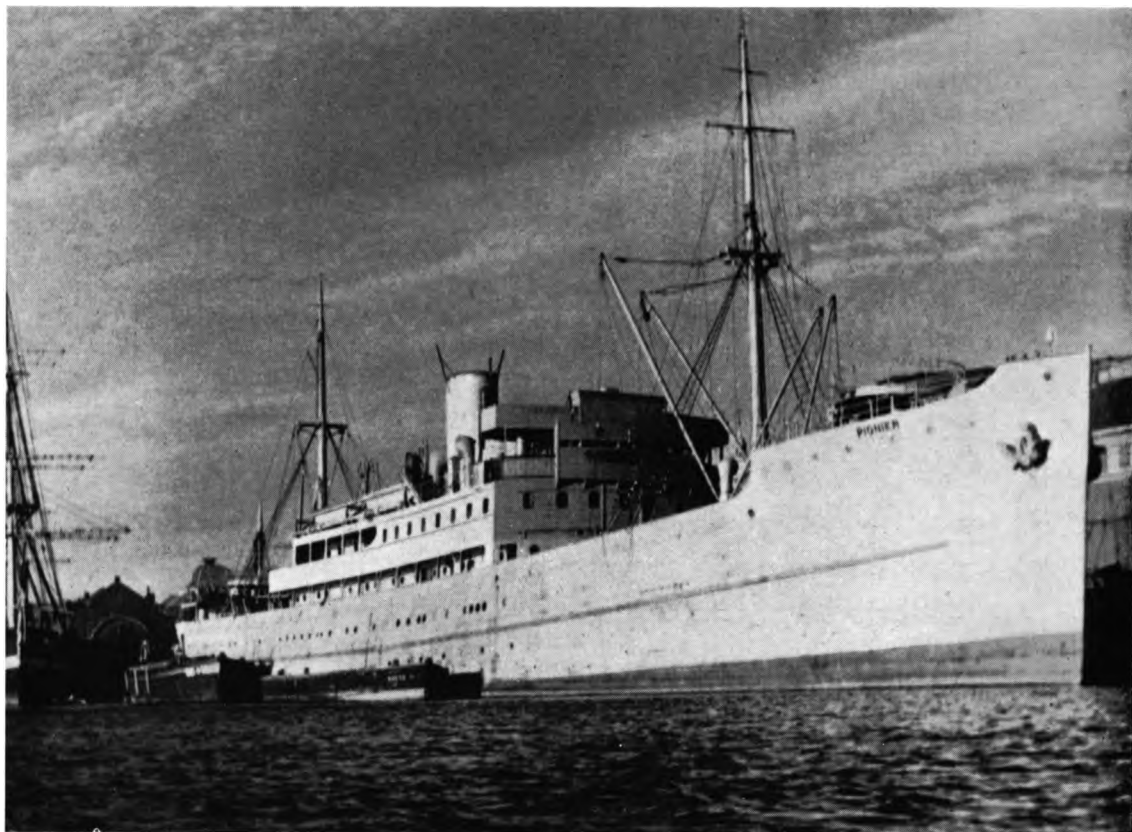
Særlig hårdt gik det ud over DFDS i 1940, da Selskabet ved krigsforlis mistede 9 af de skibe, som sejlede under dansk flag. Det var motorskibene Algier og Argentina samt damperne Charkow, Maryland, Minsk, Rhone, Sigrun, Sleipner og Vidar. Maryland og Argentina forsvandt sporløst, formentlig efter uvarslede tyske torpederinger. I 1942 krigsforliste damperen Rita, i 1943 damperne Douro og Olaf, i 1944 damperen Svanhild og i 1945 motorskibet Bogø.

Tolv af DFDS' skibe beslaglagdes i krigens sidste fase af tyskerne og kom under tysk flag. Blandt disse var de fire store motorskibe, som før krigen havde betjent Esbjerg–Harwich ruten. Uden varsel entredes de i januar 1944 af tyske marinetropper, som jagede det danske vagtmandskab i land, hejste hagekorsflag over skibene, camouflagede dem og førte dem fra Sydhavnen til Tyskland, hvor de fik nye navne.

Kun en af disse fire Englandsbåde kom tilbage til Selskabet. England, som tyskerne havde givet navnet Grenadier, bombedes i august 1944 af engelske bombeflyvere, mens den lå i havnen i Kiel. Det var udelukket, at den påny kunne sættes i brugbar stand. Jylland, hvis tyske navn var Musketier, blev den 3. maj 1945, dagen før de tyske tropper i Nordvesttyskland, Holland og Danmark kapitulerede, angrebet af engelske jagermaskiner, da den med flygtninge østfra befandt sig ud for Travemünde. Den sank meget hurtigt, og alle de ombordværende, 800 mennesker, omkom. Først mange år efter at krigen var endt, fandt man takket være omhyggeligt førte tyske arkiver ud af, hvad der var blevet dette skibs skæbne.



Tunis i allieret tjeneste, med kanon i stævnen.



Parkeston, da den med navnet Pionier kom tilbage til sin danske ejer.

Parkeston og Esbjerg blev ved Tysklands kapitulation fundet i havnen i Lübeck, hvor de i miserabel, men sejlklar stand lå ved kaj. I første omgang tilfaldt de to skibe de allierede som krigsbytte, men da den oprindelige ejendomsret til dem blev kendt, overdroges de uden formaliteter til DFDS. Dansk mandskab sendtes til Lübeck for at hente dem hjem, og ledsaget af danske ministrygere tog de retning mod København. Kun Parkeston, som tyskerne havde givet navnet Pionier, nåede frem. Ud for Stevns eksploderede en bundmine under Esbjerg. Mandskabet reddedes over i Parkeston, men Esbjerg sank. Senere hævedes skibet. Det var stærkt beskadiget, og omend selve maskineriet kun var lidt berørt af eksplosionen, skønnedes det for kostbart at reparere det. Et spansk rederi, som var mindre betænkelig ved en istandsættelse, købte det, og nu går den forhenværende Esbjerg med ændret udseende, men med det gamle maskineri under navnet Ciudad de Ibiza i fart mellem Barcelona og de baleariske øer.

Ved Tysklands kapitulation den 5. maj 1945 hævedes truslen om yderligere omfattende ødelæggelse af Det Forenede Dampskibs-Selskabs materiel.

Krigen havde bragt Selskabet tunge tab; i alt satte ca. 1500 danske søfolk livet til, 209 mens de gjorde tjeneste i DFDS' skibe. Mange af dem, der stod den farefulde tid igennem, havde været udsat for en belastning, der mærkedes på deres helbred. "Det danske samfund", sagde Selskabets formand, grosserer Holger Laage-Petersen, på den første generalforsamling efter Danmarks befrielse, "og Det Forenede Dampskibs-Selskab skylder dem alle tak, fordi de i frygtløs pligttrøskab satte deres liv ind på udførelsen af deres gerning, hvad enten det var for at yde de allierede magter hjælp eller ved den sejlads, som måtte opretholdes, for at de nødvendige tilførsler kunne sikres Danmarks befolkning."

I DFDS' bestyrelse var der i krigsårene kun indtrådt en enkelt ændring, idet højesteretssagfører V. HOLTEN-BECHTOLSHEIM afløste højesteretssagfører Oskar Fich, som i 1944 afgik ved døden.

I 1947 døde generalkonsul Franz Norstrand og året efter grosserer Holger Laage-Petersen. I deres sted indvalgte i 1948 direktør ERIK REINHARD og i 1949 grosserer RUDOLPH SCHMIDT. Den sidstnævnte var som formand for Grosserer-Societetets komité fulgt efter Laage-Petersen. I 1955 afgik Rudolph Schmidt ved døden, og Holten-Bechtolsheim udtrådte. Direktør J. A. Kør-

bing og konsul S. WARRER indvalgte. Kørbing, der da var fyldt 70, fratrådte samtidig som administrerende direktør. I bestyrelsen overtog han formandsposten, som bankdirektør Poul Andersen havde varetaget efter Laage-Petersens død. Poul Andersen var derefter næstformand.

Først i 1963 ændredes bestyrelsens sammensætning igen. Det var gårdejer Kyed, som ønskede sig fritaget; han var da nær 85. I hans sted indvalgte højesteretssagfører JONAS BRUUN.

Ved direktør Kørbings fratræden i 1955 som Selskabets administrerende direktør overtog direktør L. O. Normann denne stilling. Samtidig udnævntes underdirektør GEORG ANDERSEN og prokurist H. U. GARDE til direktører. Direktør Andersen, som er født i 1905, havde været knyttet til DFDS siden sit 17. år, fra 1945 som underdirektør. Direktør Garde var i 1939 kaptajn-løjtnant i den danske marine, men kom under besættelsen til England, hvor han i 1944-45 gjorde krigstjeneste i den britiske flåde. Efter sin hjemkomst ansattes han i 1946 i DFDS. I 1962 udtrådte han af Selskabets tjeneste.

DFDS' flåde mistede under den anden verdenskrig 32 skibe.

Af de 31, som den 9. april 1940 var uden for Selskabets kontrol, eksisterede den 5. maj 1945 kun 16. Af disse sejlede 12 for England, 2 for USA og 2 for Brasilien. Under dansk flag gik 14 skibe ned, og af de 12, som tyskerne beslaglagde, kom kun 9 igen i Selskabets tjeneste. Den flåde, der i 1939 havde bestået af 96 skibe, var dermed reduceret til 64. Da der blandt de krigsforliste skibe var adskillige store, var nedgangen i bruttotonnagen procentvis lidt større end nedgangen i antallet af skibe, nemlig fra 177.085 brt til 110.270 brt.

Samtlige eksisterende skibe, som havde sejlet for England og Brasilien, blev inden udgangen af 1945 givet tilbage til DFDS. Det samme gjaldt de af tyskerne beslaglagte. De to, som sejlede under USAs flag, det var Tunis og Georgia, forblev under amerikansk flag en tid endnu, men vendte tilbage til DFDS i begyndelsen af 1946.

Til antallet af overlevende skibe kom hurtigt Kronprins Frederik, som forlængst var sat i søen, men hvis færdiggørelse var trukket ud, og de seks andre, som var givet i ordre omtrent ved krigens udbrud, men som heller ikke var gjort færdige. Disse syv skibe var på tilsammen 29.351 brt. De kom alle i fart i løbet af få måneder. Desuden supplerede DFDS sin tonnage ved køb af to skibe på hver 1735 brt., Røsnæs og Asnæs, som efter tysk krav var

bygget af den danske stat og tilhørte denne. De var helt nye, da DFDS overtog dem, men skulle egentlig have været sat i fart under krigen. Asnæs sænkedes imidlertid af sabotører, da det lå ved B&Ws udrustningskaj. Først i 1945 hævedes og repareredes det. Røsnæs var påbegyndt i begyndelsen af 1943 på Odense Staalskibsværft, men blev på grund af go-slow-sabotage ikke færdigt før i 1945. Efter at være kommet i DFDS' eje omdøbtes de to skibe til Egholm og Hjortholm.

De skibe, som kom tilbage fra tysk beslaglæggelse, var i slettest mulig forfatning. De, der havde været i allieret tjeneste, og de, der havde været lagt op, skulle efterses, udrustes og bemandedes, før de kunne sættes i fart. Men behovet for tonnager var enormt og arbejdslysten på værfter og i skibe stor.

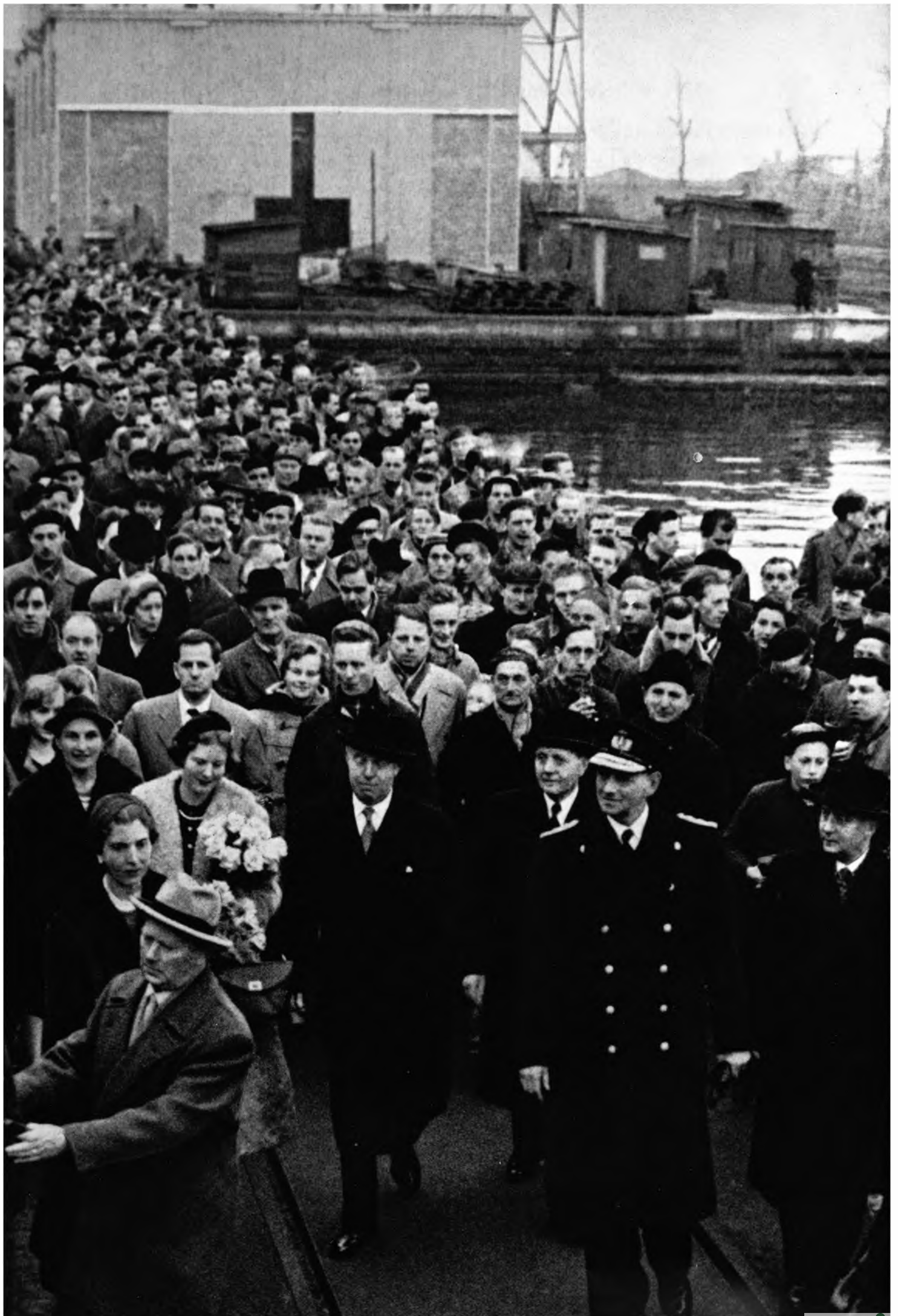
Inden udgangen af juni 1945 kunne DFDS sende de første skibe fra Danmark til England, Norge, Belgien, Holland og Frankrig, hovedsagelig lastet med levnedsmidler, som Danmark havde, men som hele Europa og ganske særlig England savnede. Til gengæld var vi på bunden, eller snarere under, hvad brændsel og råmaterialer angår. Den indenlandske skibsfart og toggang var bragt ned til et minimum, og de danske rationeringsordninger strammedes efter landets befrielse mere end på noget tidspunkt under besættelsen. Heller ikke rådede vi, bortset fra de 8–10 milliarder i værdiløse mark, som Tyskland skyldte os, over fremmed valuta. Selvom vi havde haft, hvad vi behøvede til indkøb af alt det, vi smerteligt trængte til og ønskede os, er det dog et spørgsmål, om det havde gjort synderlig forskel. Intet land i Europa, og kun få i den øvrige del af verden, var efter den anden verdenskrig leveringsdygtige. Især var Danmarks største handelspartner, England, som længst af alle havde båret krigens byrde, det ikke. USA havde, omend også dette land var hæmmet af sine krigsanstrengelser, produktions- og eksportkapaciteten i behold, men dets forpligtelser var derfor så meget større. Dog, der blev hurtigt truffet handelsaftaler, betalingsoverenskomster og arrangeret vareudvekslingsforretninger med de lande, Danmark tidligere havde haft forbindelse med, og efterhånden som Det Forenedes skibe blev sejlklare, kunne de sættes ind på Nordamerika, Sydamerika, Middelhavet, Island og Færøerne. Ruterne kunne ikke straks betjenes med samme intensitet som i 1939, men det gik efter den anden verdenskrig langt hurtigere for DFDS at komme ind på sine gamle linjer, end tilfældet havde været efter den første. Forskellen

NY UBARMHJERTIG KRIG

hang sammen med, at interessen for at få lån og krigsgæld afviklet, som havde været så fremtrædende i 1918, i 1945 trådte tilbage for alles ønske om at tage den foreliggende situation som udgangspunkt for den økonomiske genrejsning i stedet for at spekulere for meget på, hvordan en tidligere, nu sønderslået finansiel balance kunne reableres. De stagnationsperioder med prisfald og tiltagende arbejdsløshed, som var karakteristiske i årene efter den første krig, blev derfor undgået.

For statsministeriets regning gjorde Aarhus i sommeren 1945 tre rejser til Færøerne, for at færinger, der i krigsårene havde været afskåret fra at forlade det tysk besatte Danmark, kunne få lejlighed til at besøge deres hjemland. Samme efterår sattes Aarhus, Dronning Maud, Kronprins Olav og Vistula i fart mellem det europæiske kontinent og England. Det skete på opfordring af den engelske og den danske regering. De fire skibe skulle sejle frem og tilbage med soldater på orlov. De udstyredes i den anledning med inventar, som gjorde det muligt for dem at medtage, omend på bekostning af bekvemmeligheden, et betydeligt større antal passagerer end normalt. Et års tid senere leveredes de tilbage til DFDS, som, efter at skibenes indre var bragt tilbage til dets tidligere skikkelse, indsatte dem i sine passagerruter.

Den internationale skibsfart kontrolleredes i de første ti måneder efter krigen af et af de allierede magter oprettet organ: *United Maritime Authorities*. Denne institution fastsatte maksimalfragter for transporter til og fra Danmark. Den samarbejdede herunder med det danske fragtnævn, der ligesom det tilsvarende under og efter den første krig kunne give transporter og ladninger prioritet efter deres nødvendighed for landet. *United Maritime Authorities* ophævedes den 2. marts 1946, men vort eget fragtnævn, som forblev i funktion en tid endnu, bestemte, at de hidtidige fragter i farterne mellem Danmark og udlandet fortsat skulle gælde. For genoprettelsen af Det Forenedes internationale rutenet betød Allied Maritime Authority og fragtnævnet ingen hindring.



Hele flåden hurtigt i fart

FRA 1946s begyndelse havde DFDS hele sin flåde beskæftiget.

Argentina, Bolivia, Paraguay og Uruguay var sat i fart på New York, hvor Selskabet påny havde lejet kajplads. Skibene, som var på hver ca. 4.600 brt, afgik hver 14. dag. De havde som regel nogenlunde god last ud og fuld last hjem. Passagerkapaciteten, 12 personer, udnyttedes på både de udgående og de hjemgående rejser. Ruten fik straks betydning for tilførslerne ikke blot til Danmark, men også til Norge og Polen.

Fra Sydamerika var importen endnu en tid svingende, og ruten, som før krigen havde haft afgang til havne i Brasilien, Uruguay og Argentina hver 10. dag, kunne ikke endnu betjenes med samme regelmæssighed som tidligere. I årets løb gennemførtes dog 21 rundrejser til denne del af verden.

På Middelhavet var begge ruter igang, både den, der via de europæiske kontinentalhavne lastede i Nordafrika og derfra gik til Levanten, og den, der, ligeledes via kontinentet og Nordafrika, gik til det vestlige Middelhav. Begge ruters skibe anløb på hjemturen Lissabon eller Oporto, undertiden begge disse

259

Søsætning i Helsingør. Forrest i geledet kongen og dronningen, bag dronningen tronfølgeren, og ved hendes venstre side (midt i billedets forgrund) først direktør L.O.Normann, derefter direktør H.P.Christensen fra Helsingør Skibsværft.

havne. Fra Levanten hjemtoges i 1946 bl. a. foderstoffer, og for at klare disse laster indsattes lejlighedsvis nogle af de skibe, der ellers var i Sydamerikafart.

Mellem Esbjerg og Harwich genoptoges regelmæssig fart, da Kronprins Frederik i begyndelsen af 1946 var færdigbygget. Den samsejlede med Parkeston, der var bragt i samme stand, som før tyskerne beslaglagde den. Der var tre egentlige afgangse fra hver side. A. P. Bernstorff benyttedes som reserve-skib på ruten. Passagertallet var året igennem meget stort. Desuden førte disse skibe anselige mængder af levnedsmidler til England.

De egentlige eksportskibe var straks efter krigen godt beskæftiget, men dels var den danske landbrugsproduktion endnu ikke på førkrigstidshøjde, dels dirigerede det engelske levnedsmiddelministerium skibene til forskellige havne, hvilket betød, at Det Forenedes rutenet mellem danske og engelske havne ikke straks fik sin gamle faste form. Stykgodsfarten fra England til Danmark var livlig, og Selskabets skibe lastede ikke blot importvarer til Danmark fra de engelske vestkysthavne som Manchester, Liverpool og Swansea, men også fra den engelske østkysts byer.

Mellem Frankrig og Danmark var der i 1946 kun ringe handel, men Det Forenedes skibe anløb dog Bordeaux, La Pallice, Le Havre og Dieppe.

På Rotterdam indledte Selskabet en ny fart. Som regel blev den drevet i forbindelse med sejladsen på Antwerpen.

Farten på Gdynia og Danzig, nu Gdansk, genoptoges, men godsmængden var begrænset.

Efter aftale med Finska Ångfartygs Aktiebolaget indsatte DFDS i sommeren 1946 et fragt- og passagerskib mellem København og Helsingfors, således at et dansk og et finsk skib samsejlede på ruten. Den tidligere Aarhus ombyggedes til denne fart og ændrede navn til Botnia.

På Göteborg genoptoges farten med et mindre fragt- og passagerskib.

Mellem København og Reykjavik via Færøerne gennemførte Dronning Alexandrine i 1946 sytten rundrejser. I 1950erne blev Dronning Alexandrine, foruden at være Selskabets faste Islandsskib, i en halv snes år Grønlandsskib. Den økonomiske og sociale udvikling, som efter krigen indledtes i Grønland, gav behov for et langt større samkvem med Danmark end tidligere, og følgen blev, at Islandsskibet efter overenskomst med Grønlands Styrelse i 1951 foretog en enkelt rejse til den nordligste del af Danmark. For det følgende år blev der truffet overenskomst om tre rejser, derefter indtil 1960 om fra fem



Et af Det Forenedes skibe under Brooklynbroen i New York.



Oklahoma i Kielerkanalen.

til syv Grønlandsrejser om året. Som regel anløb Dronning Alexandrine på disse rejser Thorshavn og Reykjavik.

Kronprins Olav opretholdt fra 1946 fart mellem København og Oslo, og Frederikshavn sejlede i sommerperioden mellem Frederikshavn og Oslo. Passagertrafikken var meget stor i begge retninger. Dette var tildels en følge af, at turister fra de to lande kunne få et beløb på 500 kr. i det andet lands valuta, mens de til andre lande ingen turistvaluta kunne få, ikke engang til Sverige. Mange danske fik i de år, da valutaisituationen begrænsede deres rejsemuligheder, en sans for norsk natur både vinter og sommer, som de siden har bevaret. Oslo og Vestnorge besejledes foruden med passagerskibe af fragtskibe i samme forhold som før krigen.

I den indenlandske trafik var rutenettet i 1946 omtrent som før krigen. På de store passagertruter mellem København–Århus og København–Aalborg var trafikken meget stor. Indestængt rejselyst frigjordes. Desuden kom det den indenlandske trafik til gode, at muligheden for at tage på ferierejse til udlandet kun eksisterede for et enkelt lands vedkommende.

Med den forøgelse af skibe og tonnage, som efter krigen blev til Det Førenedes rådighed, var Selskabets flåde hverken hvad den havde været eller hvad den burde være. Fremtiden ville stille opgaver, som ikke kunne løses, uden at ny tonnage anskaffedes.

Ordrer på seks motorskibe blev derfor afgivet allerede i 1945: fire til Middelhavsruterne, et til farten på den nordamerikanske østkyst samt den meksikanske golf og et til Esbjerg–Harwich ruten. Det sidstnævnte bestiltes som et søsterskib til Kronprins Frederik og døbt, da det i 1949 søsattes, Kronprinsesse Ingrid, skønt kronprinsesse Ingrid på det tidspunkt allerede var dronning. Med dette valg af navn markeredes det, at det havde været hensigten at sætte skibet ind langt tidligere, hvis ikke omstændighederne havde forhindret det. Med disse to skibe blev der på Esbjerg–Harwich ruten seks afgang om ugen i hver retning. Ved en særlig lejlighed i foråret 1951 forlængede Kronprinsesse Ingrid sin tur mellem Esbjerg og Harwich til Kanalhavnen Dover. Det var i anledning af prinsesse, senere dronning Elizabeths bryllup med prins Philip. Om bord i Kronprinsesse Ingrid var dengang det danske kongepar, der som bryllupsgæster skulle til London. De gik i land i Dover, fordi de helst skulle ankomme til Victoria Station, hvor der var truffet foranstaltninger til modtagelse af andre fyrstelige gæster fra kontinentet.

Mangelen på materialer var i de første år efter krigen stor. For at skaffe tonnage i den aktuelle situation overtog DFDS i 1946 kontrakterne på to dieselmotorskibe med hver 9.300 tons lasteevne, som var under bygning hos B & W. I 1947 købte Selskabet yderligere af den amerikanske regering to skibe af Libertytypen. Det var dampere, som USA under den anden verdenskrig havde seriefremstillet med krigstransporter for øje, og som bagefter solgtes til private rederier. De var på hver 7.200 brt. Der var ikke ofret meget på udstyret af disse skibe. Amerikanerne skulle have dem hurtigst muligt i søen, og der regnedes med en meget stor spildprocent som følge af torpederinger. Men Libertyskibene var solide og sødygtige, og blev de omhyggeligt holdt i stand, havde de en længere levetid end oprindelig antaget. Det hænder endnu, omend sjældent, at de ses på havene. De to Liberty-skibe, som DFDS købte, hed Amy Lowell og Clarence Darrow. Ved overtagelsen omdøbtes de til henholdsvis Nevada og Oregon.

DFDS brugte disse to skibe i kulfart fra USA til Danmark. Kul var i de første genrejsningsår efter 1945 meget vanskeligt at fremskaffe. England kunne ikke afse, hvad vi behøvede, ja måtte i disse år selv importere kul. Heller ikke Polen var leveringsdygtigt og endnu mindre Vesttyskland. Så importerede vi kul fra Pennsylvania. Det var en lang vej, men dog ikke så lang som den, der benyttedes efter den første verdenskrig, da Danmark for at holde statsbanernes trafik i gang importerede kul fra Kina.

Inden kul igen kunne fås i Europa, gjorde Nevada og Oregon ti rundrejser mellem Danmark og USA. Siden benyttedes de på forskellige ruter eller i den frie fart. Først i 1959 udskiltes de to skibe af Det Forenedes flåde. Efter at være solgt sejlede de videre under Liberias flag.

Den første af de i 1945 bestilte nybygninger døbtes Arkansas og gik i fart i 1947. Den var på 3.536 brt. Samme år leverede B & W et af de to skibe, som DFDS havde overtaget, før de var færdige, året efter fulgte det andet. De var på hver 5.200 brt og fik navnene Colombia og Venezuela. I 1948 kom to af de fire Middelhavsskibe, Samos og Rhodos til, og i 1949 de to næste: Melos og Lemnos. De var lige store og på tilsammen godt 7.000 brt. I mellemtiden havde Selskabet givet yderligere 9 skibe i ordre, heraf 2 til København–Aalborg ruten, hver på 3.200 brt, 3 til den europæiske fart på hver 1800 brt, 2 til Nord–Østersøfarten på hver 1050 brt og to mindre skibe på hver 500 brt til den indenrigske fart.

Med flådens fornyelse blev det muligt at udskifte gamle skibe, som var utidssvarende og uøkonomiske. I 1947 solgtes Dronning Maud og M. G. Melchior. Jolantha solgtes i 1948.

Ingen begivenhed kunne i 1945, hverken for Det Forenede Dampskibs-Selskab eller nogen overhovedet, måle sig med den kendsgerning, at verden efter mere end fem års krig igen fik fred og frihed. Alligevel hændte der en anden ting, som må medføre, at DFDS ser tilbage på dette skelsættende år med særlig tilfredshed: De 6 procents reservefondsbeviser, som med renter og afdrag havde belastet Selskabets udgifter siden 1921, og af hvilke nu 16½ mill. kr. var til rest, indfriedes.

DFDS havde længe gerne villet ombytte denne gæld med en lavere forrentet. Ønsker herom havde været fremme allerede i trediverne, da et lavt dansk renteniveau medførte konvertering af mange kreditforeningslån, og nu, da krig og besættelse havde indskrænket den produktive aktivitet i landet til et minimum, tog ønskerne fastere form. På det tidspunkt og endnu længe efter var det vanskeligt at finde en 4½ procents kreditforeningsobligation, der stod under pari, og DFDS ville let kunne opnå banklån til væsentligt under 6 procent. Indehaverne af reservefondsbeviserne ville af samme årsag som den, hvorfor DFDS ville af med dem, nemlig den høje forrentning, helst beholde dem, men for Selskabet måtte det være afgørende, at dets mulighed for at frigøre sig fra denne gamle forpligtelse nu var tilstede.

For at kunne præstere den store kontante udbetaling, som indløsningen krævede, optog DFDS to banklån, et på 12 og et på 4 mill. kr. Disse lån afdroges ligesom reservefondsbeviserne i begyndelsen med ½ mill. kr. om året, senere i et hurtigere tempo. Rentebesparelsen var betydelig.

Da Krigsforsikringen for danske Skibe og Krigsforsikringen for Løsøre (hvorunder oplagte skibe sorterede) efter krigen 1939–45 kunne gøres op, viste det sig, at der fra disse to institutioner tilkom DFDS godt 30 mill. kr., heraf 3,2 mill. kr. for krigsforlis efter krigens ophør. For skibe, der var forlist under allierede flag, modtog Selskabet 12,8 mill. kr., for forliste skibe altså en samlet erstatning på ca. 43 mill. kr. Hertil kom en brugsgodtgørelse på 9,7 mill. kr. for de skibe, der havde sejlet under engelsk flag, og en brugsgodtgørelse fra Brasilien på 6,3 mill. kr. Den brasilianske regering betalte desuden 5 mill. kr. for Nevada – ikke Liberty-skibet, som DFDS købte i 1947 og solgte i 1959,

men den gamle Sydamerikabåd, som Brasilien, uden dengang at kunne regne af, købte i 1942, og som senere forliste. USA ydede ikke brugsgodtgørelse, men foretrak en anden ordning: Det købte de skibe, det havde rekvireret, og solgte dem tilbage efter krigen. Resultatet blev omtrent det samme, som hvis der var ydet brugsgodtgørelse. I alt androg de erstatninger og godtgørelser, som DFDS modtog efter krigen, mere end 65 mill. kr.

Da de forliste skibe næsten alle var nedskrevet til væsentligt under deres faktiske værdi, men naturligvis forsikret til denne, betød erstatningerne, at Selskabets likviditet bedredes i et omfang som sjældent før. Den lovmæssige reservefond, som ved udgangen af 1939 udgjorde 7½ mill. kr., bragtes i forbindelse med aktiekapitalens udvidelse op til 11.250.000 kr., hvorved lovens krav om, at reserverne skal udgøre en fjerdedel af aktiekapitalen, opfyldtes. Forøgelsen af den lovmæssige reservefond gennemførtes ved overførsel af 3,6 mill. kr. fra den ekstraordinære reservefond, som ved krigens udbrud og endnu ved udgangen af 1942 udgjorde 6 mill. kr. Den ekstraordinære reservefond faldt derved til 2,4 mill. kr., men bragtes i de følgende år atter op. Ved udgangen af 1946 beløb den sig til 9 mill. kr. Derefter steg den hastigt til 17 mill. kr. ved udgangen af 1947, til 30 og 36 millioner i løbet af de to følgende år og til 40 mill. kr. ved udgangen af 1950. Yderligere oparbejdedes reservefonden for nybygninger, som før krigen udgjorde ca. 1½ mill. kr., i løbet af den samme årrække til næsten 22 mill. kr.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs stilling var altså efter den anden verdenskrig helt anderledes konsolideret end efter den første. I denne forbindelse bør forskellige forhold, som spillede en afgørende rolle, fremhæves:

For det første indtraf der ikke efter den anden krig, som efter den første, begivenheder, hverken i form af prisniveauets sammenbrud eller på anden måde, som gjorde store uforudsete afskrivninger nødvendige. For det andet havde Selskabet ikke under selve krigen tøvet med at gennemføre sit nybygningsprogram, men fik meget hurtigt et antal helt moderne skibe til rådighed. Noget behov for at supplere flåden med skibe, der senere viste sig mindre egnede, eksisterede derfor ikke. For det tredje afgaves der straks ved krigsafslutningen ordrer på yderligere nybygninger uden hensyn til, at en udbredt opfattelse gik ud på, at et prisfald, omfattende både materialer og fragtrater, på et eller andet tidspunkt måtte indtræffe. Da prisfaldet udeblev, ja mere end udeblev for så vidt som priserne hele tiden steg, blev hvert nyt skib, som

kom til, til endnu større fordel for Selskabets økonomi, end det havde kunnet forudses.

Flådens indtjening i disse år var særdeles tilfredsstillende, hvilket, for det fjerde, betød, at driftsresultaterne tillod yderligere konsolidering. Foruden den ekstraordinære reservefond og nybygnings-reservefonden var der på regnskabet for 1945 oprettet en udbyttereguleringskonto på 1,2 mill. kr., som i løbet af nogle år forøgedes til 9 mill. kr. Året efter hensattes 1½ mill. kr. til en konjunkturfondskonto, som efter 1947 fordobledes.

Aktionærerne, som i de vanskelige perioder, ofte langvarige, som DFDS havde været igennem, ikke altid havde været at misunde, fik for 1945 7 procent i udbytte og i de følgende år til og med 1950 9, 9, 10, 12 og 12 procent. For 1951 og de følgende år blev udbyttet 15 procent.

Forskellen mellem årene efter den første og den anden verdenskrig betød ikke, at der ikke samtidig var lighedspunkter.

Efterhånden som krigsøkonomien afvikledes, trådte det grelt frem, at så at sige alle lande undtagen USA manglede fremmede betalingsmidler og ikke kunne skaffe valuta til den import, som var nødvendig for deres økonomiske genrejsning. Danmark havde i 1945 igen knyttet sin valuta til pund sterling, nu i forholdet 19,36 kr. pr. pund, men Englands valuta, og dermed kronen, var bestandig vigende overfor dollars. Indførsel af amerikanske varer og råmaterialer kunne derfor kun blive begrænset. Dollarmangelen skærpedes, fordi de få lande andre end USA, som undertiden var i stand til at levere partier af stærkt efterspurgte varer, forlangte dem betalt i dollars. Samtidig gjorde indestængte behov sig gældende i alle europæiske lande, hvor penge- rigeligheden var væsentligt større end hvad der svarede til produktionen. Resultatet blev store pris- og omkostningsstigninger.

I 1948 anedes det, at en kritisk situation kunne opstå. Fragtraterne var nedadgående, og selv om Det Forenedes flåde året igennem var fuldt beskæftiget og bruttoindsejlingen for første gang i Selskabets historie oversteg 140 mill. kr., steg kul, olie, hyrer, arbejdspenge og alle andre omkostninger relativt mere end indtægterne, således at driftens nettoresultat, omend det blev særdeles respektabelt, ikke kom på højde med det foregående års.

England måtte i september 1949 opgive at holde pund sterling oppe, og den engelske valuta faldt så kraftigt, at en dollar i forhold til pundet blev



Samos i havneindløbet til Valetta, Malta.



*Bastholm,
et af efterkrigstidens
Middelhavsskibe,
på vej ud af
Københavns havn.*

godt 40 pct. dyrere end hidtil. Danske kroner fulgte med pundet i dets fald, hvilket betød, at dollarkursen steg fra 4,81 kr. til 6,92 kr. for 1 dollar, mens pundkursen blev uforandret. Andre landes valutaer, som indtil 1939 og efter 1945 havde været knyttet til pund sterling, gjorde pundfaldet med, omend ikke alle i fuld udstrækning. Med de lavere kurser på europæisk valuta ville de europæiske landes konkurrenceevne på oversøiske markeder styrkes, men i den foreliggende situation var det oversøisk import, de havde brug for, og denne fordyredes tilsvarende. Prisen på olie tog straks et stort spring op. Derfor var det en nærliggende fare, at forskydningerne i valutakurserne ville uddybe det økonomiske skel, der allerede bestod mellem USA og Europa, og at den europæiske genrejsning, ligesom efter den store depression omkring 1930, ville komme til at foregå i selvforsyningspolitikens og restriktionernes tegn. Imidlertid var der på det tidspunkt sket noget, som fjernede risikoen, just som den kunne være blevet akut: USA havde i 1948 på initiativ af den daværende amerikanske udenrigsminister, general GEORGE MARSHALL, vedtaget den støtteaktion overfor Europa, som fik navnet Marshallhjælpen. I henhold til denne stilledes der i en femårs periode milliardbeløb i dollars til rådighed for de krigshærgede lande, i nogle tilfælde i form af gaver, i andre som lavt forrentede lån på gunstige tilbagebetalingsvilkår. Med Marshallhjælpen blev der fra 1949 og endnu mere i de følgende år dollars til rådighed for de europæiske landes genrejsningsformål, ligesom handelen mellem de europæiske lande indbyrdes lettedes mærkbart.

Omtrent samtidig gjorde et andet, mindre humanitært, forhold sig gældende: Den kolde krig! Den latente spænding mellem USA og Sovjetunionen udløstes i en krise, da kommunisterne i 1948 tog magten i Tjekkoslovakiet og russerne samme år spærrede vestmagterne ude fra Berlin med den følge, at Vestberlin i mere end et år måtte forsynes ad luftvejen med brændsel og levnedsmidler. Disse begivenheder gav stødet til Atlantpagtens og NATOs oprettelse og skærpede USAs interesse i en hurtig europæisk, herunder en vesttysk, genrejsning. Muligheden for at USA ville falde tilbage til en isolationspolitik, som den, der karakteriserede dets holdning efter den første verdenskrig, var dermed borte. I stedet udviklede der sig en samhandel mellem de to verdensdele, som fik en væsentlig indflydelse på Det Forenede Dampskibsselskabs Atlanterhavsruter, og som med gavnlig virkning berørte dets europæiske trafik og Middelhavstrafikken. Med 1950 svandt ikke blot faren for

nye valuta- og handelsrestriktioner bort, men en afvikling af dem, der eksisterede, indledtes.

Minefaren forsvinder ikke ved en krigs ophør. I besættelsesårene indtil den 29. august 1943, da marinen sænkede sine skibe, havde den danske orlogsflåde i den udstrækning, det var gørligt, minestrøget danske farvande, som var af betydning for ruterne mellem landsdelene. Efter Tysklands kapitulation sattes straks alle kræfter, som var til rådighed, ind på at løse denne opgave. Alligevel måtte der i flere år efter 1945 sejles ad omveje på mange af DFDS' ruter, og endda blev både i danske og andre farvande drivminer og bundminer årsag til flere tragiske ulykker.

J. C. Jacobsen forliste i 1947 i Nordsøen, dog ikke som følge af bund- eller drivminer. I 1948 minesprængtes passagerdamperen Kjøbenhavn ud for Hals Barre. I 1949 led Ivar den samme skæbne og i 1950 Frigga. J. C. Jacobsen og Kjøbenhavn gik tabt for bestandig, hvorimod Ivar og Frigga kunne hæves og påny sættes i sejlbar stand.

J. C. Jacobsen befandt sig den 2. februar 1947 omtrent midt i Nordsøen på vej med jern og stykgods fra Antwerpen til København. Det stormede fra øst, vindstyrke 9, og de voldsomme søer slog skibet læk og tilføjede det en rorskade. Nødsignaler udsendtes og opfangedes via Blåvand Radio af A. P. Bernstorff, som i sin normale fart på Esbjergruten befandt sig ca. 15 sømil fra det nød-stedte skib. A. P. Bernstorff var fremme i løbet af en times tid. Klokken var da godt 11. Det lykkedes for J. C. Jacobsens 21 mands besætning at sætte en redningsbåd i vandet og få plads i den. Halvfylt med vand kom den efter en halv times kamp med bølgerne op på siden af A. P. Bernstorff, men just som lejderen skulle fires ned, kæntrede redningsbåden. Hurtigt at få en af A. P. Bernstorffs både sat i vandet var i den høje sø umuligt. Liner og redningsbælter kastedes derfor ud til de enogtyve, som kæmpede for livet i bølgerne. Nitten kom inden bords, men to forsvandt. Den ene var J. C. Jacobsens kaptajn O. P. Vestholt, som i krigens år havde sejlet for England med Det Forenedes Skjold. Den anden var maskinchef Th. Valentin.

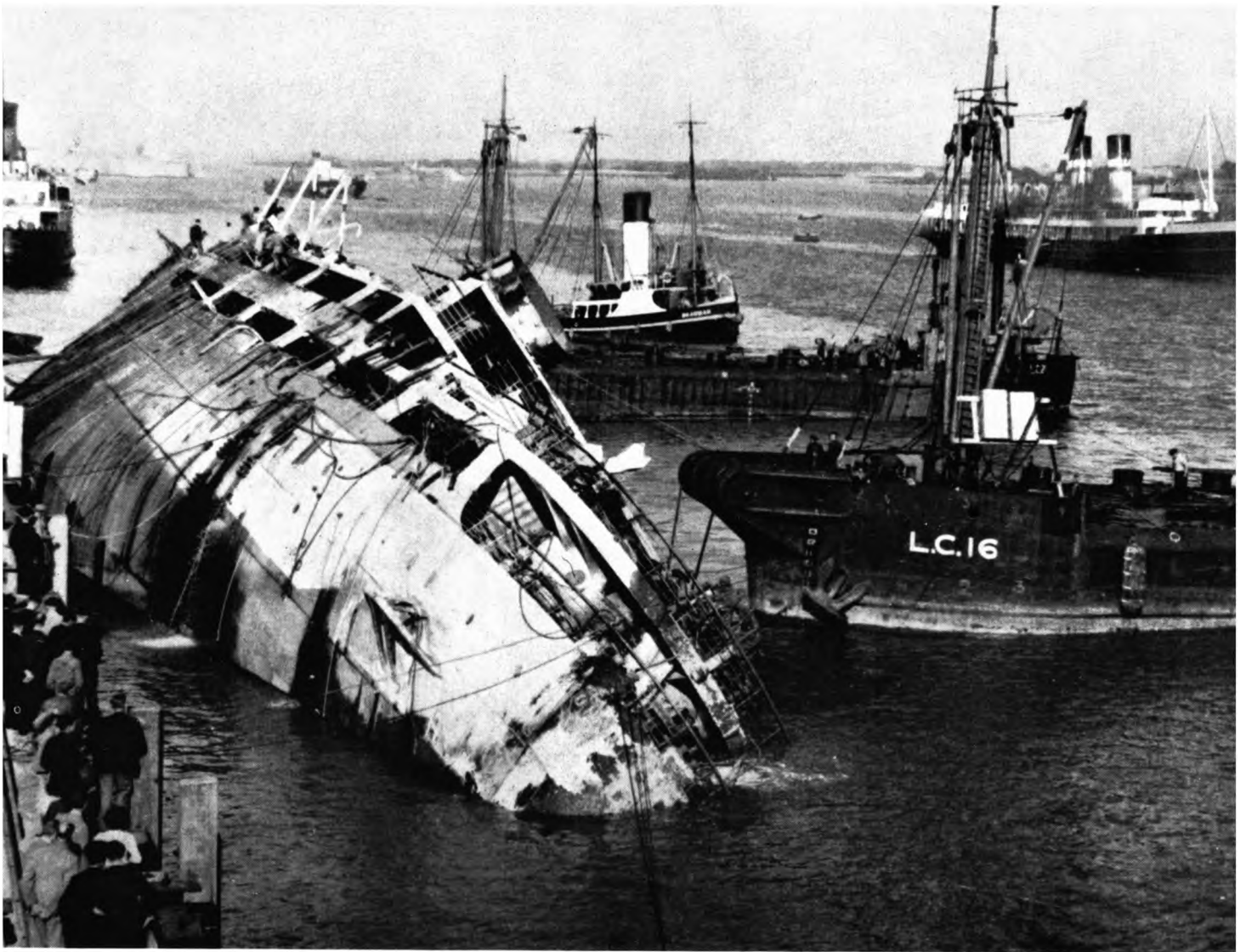
J. C. Jacobsen gik til bunds godt en time efter, at A. P. Bernstorff var kommet til ulykkesstedet. Skibet, som var bygget hos Burmeister & Wain i 1890, var på 1221 brt.

Kjøbenhavns undergang var efter Norges forlis den største katastrofe i Det Forenede Dampskibs-Selskabs historie. 47 mennesker omkom.

Skibet, som i 1918 var søsat fra Helsingør Skibsværft, betjente sammen med Aalborghus København–Aalborg ruten. Om aftenen den 10. juni 1948 var det afgået fra Kvæsthusbroen med ca. 250 passagerer og 60 mands besætning. Kl. 6 næste morgen, da det i minestrøget farvand nærmede sig indsejlingen til Limfjorden, eksploderede en bundmine omtrent midtskibs under det. Ved eksplosionen slyngedes mange af de ombordværende i vandet, andre sprang, da skibet straks krængede over, udenbords. Kjøbenhavn sank på 10 minutter. Da den stod på bunden, ragede endnu en del af styrehuset op over vandet. To redningsbåde kunne sættes ud, de andre gik ned med skibet. DFDS' eksportbåd Frigga befandt sig i nærheden og kom straks til hjælp. Dens både sættes i vandet. Andre skibe, et marinefartøj, en skonnert og et mindre tankskib, Dangulf Luke, deltog snart i redningsarbejdet. Desuden gik fiskerfartøjer fra Hals, Sæby og Frederikshavn til hjælp i stor mængde. Redningsaktionen begunstigedes af vejret. Havde søen ikke været rolig, ville katastrofen antagelig have fået et endnu større omfang. Den ældste blandt passagererne, en 81-årig cykelhandler Larsen fra Aalborg, holdt sig, hjulpet af vragestumper, svømmende i en halv time, før han blev taget op i et af de fartøjer, som kom til hjælp. I alt reddedes 258 af de godt 300 mennesker, der var ombord.

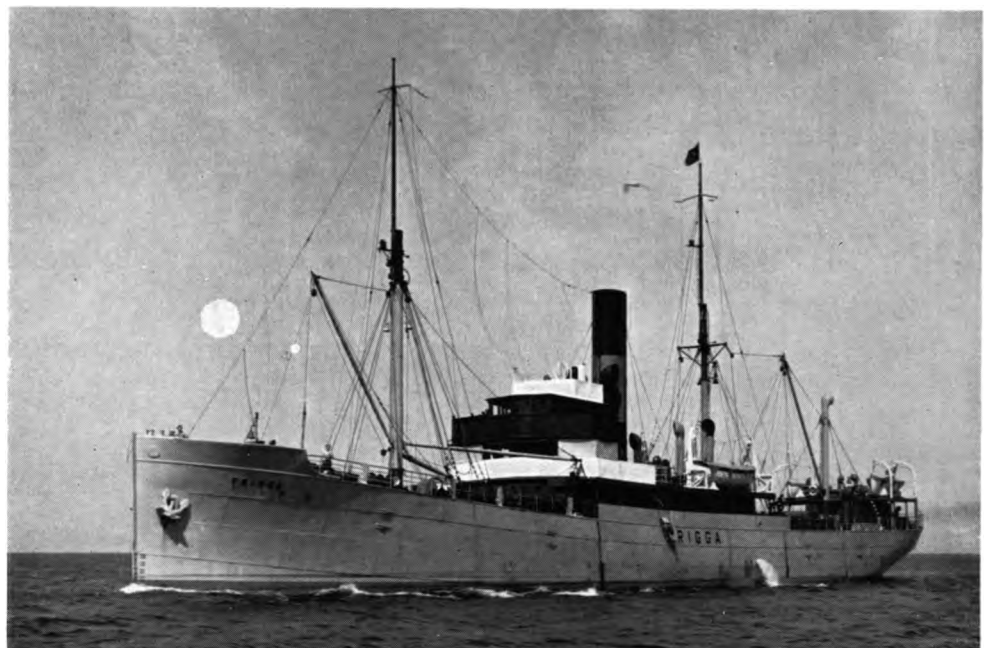
Kjøbenhavns forlis rejste spørgsmålet om erstatning til de skadelidte.

Reglen om, at passagerer rejser på egen risiko, forudsat naturligvis at der ikke foreligger forsømmelse fra transportvirksomhedens side, har anerkendt gyldighed. Passagerer må selv forsikre sig overfor de risici, en rejse kan tænkes at medføre. Men dels er der mange, der ikke gør dette, dels dækker almindelige forsikringer ikke overfor tab eller ulykker, som skyldes krig. Dertil havde man den specielle krigsforsikring. Eller rettere sagt, man havde haft den. Krigsulykkesforsikringen for personer var nemlig på det tidspunkt ophævet. Derfor var der ingen institution, overfor hvilken de skadelidte, selvom de var forsikrede overfor almindelige ulykker, kunne gøre krav gældende. Ønsket om at hjælpe var imidlertid stort, og resultatet blev, at krigsulykkesforsikringen genoplivedes ved kgl. anordning, så der kunne ydes erstatning for arbejdsudygtighed, invaliditet, tab af fersørger o.l., mens DFDS påtog sig at erstatte passagerernes tab af bagage og andre ejendele, de havde mistet ved forliset. Beløbet, som DFDS udbetalte, blev på ca. 600.000 kr.



Kronprins Frederik efter branden ved Parkeston Quay.

*Frigga, som deltog
i redningsarbejdet
ved Kjøbenhavns forlis,
og som senere
selv minesprængtes
omtrent samme sted.*



Regeringen nedsatte efter ulykken en kommission, som skulle undersøge, om der havde været mangler ved det forliste skib eller redningsmateriellet, og om der kunne rejses anklage mod nogen. Kommissionen, som talte repræsentanter fra statsadministrationen, marinen og søfartens organisationer, kom til det resultat, at der ikke kunne. I Kjøbenhavns sted indsattes på Aalborggruten Frederikshavn, som var gået over i reserven.

Kjøbenhavns vrage måtte sprænges bort. Kun kølen, som havde boret sig dybt ned i sandet, blev tilbage. Skibet, der var på 1668 brt, var søsat i Helsingør i 1917.

Ved den minesprængning, som ramte den 2145 brt store Ivar, omkom fem danske søfolk. Skibet var på vej fra Hamborg til Rotterdam, da det den 24. oktober 1949 af stormen blev tvunget ind i et minfelt nord for de frisiske øer. En bugserbåd, Holland, kom til assistance og reddede 10 mand. Resten af de 24 mand, som udgjorde besætningen, troedes først omkommet, men efter næsten to døgn forløb nåede 9 af de savnede, roende i en af Ivars redningsbåde, ind til den hollandske kyst.

Til Friggas forlis knyttede der sig den dramatiske omstændighed, at den minesprængtes på næsten det samme sted, hvor den godt to år tidligere under redningsarbejdet efter Kjøbenhavns undergang havde gjort en betydningsfuld indsats. Eksplosionen indtraf den 27. november 1950. Af besætningen, der var på 23 mand, kom seks over i den svenske damper Sagoland, som var på vej til Aalborg. Skibet, der var på 1094 brt, sank ikke straks, og ni mand hentedes ind af redningsbåden fra Hals. Otte blev ombord og afventede Svitzers bugserbåd Garm, der var på vej til hjælp. Frigga flød endnu, da bugserbåden kom, og det så ud til, at det mineramte skib kunne slæbes ind til Hals, men undervejs sank det. De otte mand, der endnu var på skibet, sprang over i Garm. For engangs skyld i denne serie af ulykker lød den afsluttende melding: Alle blev reddede.

DFDS forfulgtes i omtrent samme periode af skibsbrande. Alvorlige som de var, kostede dog ingen af dem menneskeliv.

Damperen Tomsk, som var bygget i 1911, befandt sig i august 1948 ud for Århus havn, da ild brød ud. Det lykkedes at føre skibet ind i lystbådehavnen, som var det nærmeste sted, hvor skibet kunne sættes på grund uden at



Kronprins Frederik i sin fulde glans.



*Oregon, et af de to
Libertyskibe,
DFDS købte af USA.*

genere den ud- og indgående trafik til hovedhavnen. Mandskabet kom fra borde uden større vanskeligheder, men ilden fik fat i kaptajns og 1. styrmands klæder, da de søgte at finde ildens ophavssted. De måtte redde sig ved at springe i vandet, men undgik ikke svære forbrændinger.

Ilden, som brød ud sent på eftermiddagen, var ved nitiden om aftenen slukket.

Alvorligere kunne det den 20. februar 1950 være gået med Kronprins Olav.

Dette skib befandt sig på rejse fra Oslo til København ca. 7 sømil nordvest for Kullen. Der var 115 passagerer og en besætning på 75 ombord. Kl. 5 om morgenen udbrød der ild. Årsagen var et overophedet komfur, som antændte fedt- og støvlaget i aftrækskanalerne. Passagererne måtte gå i redningsbådene, som uden uheld sattes i vandet. To skibe kom til hjælp, først Svenska Amerika Linjens Stockholm, som fra Göteborg var på vej til København, snart efter DFDS' Hans Broge, der kom fra Århus og skulle til København. Da den sidstnævnte nåede frem, var passagererne allerede taget op af Stockholm.

Besætningen på Kronprins Olav fik med assistance af Hans Broge ilden under kontrol. Radiotelegrafisten pådrog sig en røgforgiftning, ellers kom ingen til skade. En af Svitzers bugserbåde hentede det brandlidte skib og slæbte det til Helsingør, hvortil det ankom kl. 15. Skaden på skibet var stor og reparationen kostbar.

Kronprins Frederik lå den 19. april 1953 ved Parkeston Quay. Skibet var ved middagstid samme dag kommet fra Esbjerg. Passagererne var forlængst taget med toget til London, og en tredjedel af lasten var bragt i land. Ved 19-tiden sås røg stige op fra skibets indre, og i løbet af få minutter blev flammer synlige. Ilden bredte sig med så stor hast, at det bagefter var umuligt at sige, hvor den først havde taget fat. Der kunne være tale om en 1. klasses kahyt, hvor en glød muligvis havde ulmet. Senere ansås det for sandsynligere, at årsagen var en kortslutning i ledningsnettet i en af de 3. klasses kahytter. Slukningsarbejdet indledtes med skibets sprøjter samt hvad der fandtes af slukningsmateriel på kajen. Brandvæsenet i Harwich kom til i løbet af få minutter, men flammerne vedblev at have magten, og andre brandstationer kaldtes til. Inden ilden mellem kl. 21 og 22 var under kontrol, deltog otte brandstationer fra grevskabet Essex i slukningsarbejdet.

HELE FLÅDEN HURTIGT I FART

At ilden var under kontrol betød ikke, at den var slukket. Det brændte endnu mange steder i skibet, og brandmændene var i aktivitet til ud på morgenen. Kl. 2,45 fik skibet en 40 graders slagside, hvorved den sidste del af slukningsarbejdet vanskeliggjordes. Hvornår det kunne have været endeligt afsluttet vides ikke, for kl. 5 om morgenen lagde Kronprins Frederik sig helt om på siden og sank. Det var de enorme vandmængder fra brandslangerne, der berøvede skibet balanceevnen. Brandfolkene måtte springe for livet for at komme i land.

Dykkerundersøgelser viste, at det meste af skibets indre var aldeles ødelagt, men at skrog og maskine var næsten uskadt. At Kronprins Frederik skulle hæves var først alle enige om, men som skibet lå, viste dette sig meget vanskeligt, ja der var dem, der anså det for at være umuligt. En overgang så det derfor ud til, at skibet måtte sprænges bort. På den anden side var Kronprins Frederik sammen med Kronprinsesse Ingrid Selskabets stolthed, og direktionen ville ikke opgive at få skibet tilbage i flåden. Et engelsk entreprenørfirma påtog sig at hæve det, men lagde ikke skjul på, at det ville tage tid og blive dyrt.

I løbet af fire måneder bragtes skibet til at flyde, men 45 mand måtte i endnu en måned arbejde med kraner og spil, før det var på ret køl. Den 13. september kunne to bugserbåde tage det på slæb ud af havnen i Parkeston over Nordsøen til Helsingør, hvortil skibet ankom den 19. september. Først den 20. april 1954, årsdagen for dets undergang, kunne det genindsættes i sin rute.

Kronprins Frederik var forsikret for 15 mill. kr. Dette beløb dækkede ikke fuldt ud omkostningerne ved skibets bjærgning og istandsættelse. Genopbygningen gav anledning til forskellige forbedringer af skibets indretning.

Mens Kronprins Frederik var ude af drift, sattes Parkeston ind på Esbjerg-Harwich ruten, hvor de ugentlige afgangene i samme periode indskrænkedes fra seks til fem. A. P. Bernstorff sattes ind mellem Esbjerg og Newcastle.

Brandene og den tekniske udvikling har medført, at DFDS' nye passagerskibe alle er forsynet med en høj grad af automatiseret ildslukningsmateriel, de såkaldte sprinkleranlæg, og at der i samtlige passagerskibe gås brandvagt med korte mellemrum.



Dampen fortrænges

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB fik i de år, som fulgte nærmest efter den anden verdenskrig, mere end sin del af søens uheld og ulykker. Men samtidig udfoldede Selskabet en konstruktiv aktivitet som sjældent før. Nybygning efter nybygning kontraheredes, skibe søsattes så hurtigt værfterne kunne levere dem, nye ruter oprettedes og nye havne droges med regelmæssige eller lejlighedsvisse anløb ind i ruternes net. I 1950 fik flåden tilgang af ni nybygninger: Jens Bang og H. P. Prior til Aalborg-ruten, Bastholm, Birkholm og Bygholm til Middelhavet og Levanten, Axelhus og Riberhus til fart mellem København og danske provinshavne, Klintholm og Korsholm til den europæiske fart. Desuden købte DFDS i 1950 til englandseksporten af rederiet C. Clausen en mindre damper, 1082 brt, som var bygget i 1945, og som fra at have heddet Linda Clausen omdøbtes til Diana. Med disse ti skibe øgedes Selskabets flåde med 15.655 brt. I 1951 kom Ficaria til, i 1952 Primula og Bangsbo, i 1953 Borreby og Broager, i 1954 Andros og Brasilien, i 1955 Naxos

og Ecuador, i 1956 Oklahoma, Ohio, Bellona og Blenda, i 1957 Prinsesse Margrethe, Alabama og Virginia, i 1958 Colorado og Klausholm, i 1959 Pennsylvania, Koldinghus og Knudsholm, i 1960 Minnesota og Arizona, i alt i disse år en tilgang af ny tonnage på mere end 95.000 brt.

De nye skibe, af hvilke mange førte gamle navne videre, var moderne, effektive og økonomiske. De afløste andre, som var umoderne, ineffektive og uøkonomiske, og som nu ved salg til ophugning udskiltes af flåden. I 1951 solgtes Benedikt, Falken, Taarnholm og Tyr, i 1952 Brasilien, Limfjorden, Sønderjylland og Virginia, i 1953 Brynhild, Harald, Kentucky, Knud, Odin og Ydun, i 1954 Garonne, Halfdan, Ivar, Saga og Skjold, i 1956 Delaware, Georgia og Uffe, i 1957 Thyra og A.P. Bernstorff, i 1958 Frederikshavn, i 1959 Arizona, California, Louisiana, Hebe, Hindsholm, Katholm, Kolding, Margrethe, Nevada, Oregon, Svanholm, Tomsk og Tula, i 1960 Møen og Hroar.

Den samlede tilgang af nybygninger til DFDS' flåde i årene 1945–60 var på 41 skibe med næsten 125.000 brt. Hertil kom de nybygninger, der var søsat under krigen, men som først kom i fart efter denne. Afgangen ved salg var i samme periode 46 skibe med lidt over 100.000 brt. Samtidig med skibenes fornyelse udskiftedes ældre bugserbåde.

Nybygningerne var alle motorskibe, mens de skibe, der i denne periode solgtes, var dampere med undtagelse af fire udtjente motorskibe. Skæringspunktet, da motorskibenes tal oversteg dampernes, indtraf i 1951. Fire dampere fragik, og nybygningen Ficaria kom til, hvorefter flåden bestod af 41 motorskibe og 40 dampere. To år tidligere havde forholdet været 44 dampere og 31 motorskibe. Ved udgangen af 1952 havde Selskabet 43 motorskibe og 36 dampere, og ved udgangen af 1960 var der i hele flåden kun 8 dampere med en tonnage på 12.135 brt tilbage, mens motorskibenes antal var vokset til 59 med en tonnage på 169.223 brt.

Antallet af skibe, som DFDS efter den anden krig rådede over, bortset fra bugserbåde, kulminerede i 1951 med 81 skibe, hvis tonnage var 190.000 brt. I 1958 kulminerede tonnagemængden med 207.200 brt, mens skibenes antal var faldet til 77. Færre skibe altså, men større transportkapacitet. Udskiftningerne medførte, at flåden året efter kun bestod af 67 skibe med en tonnage på 172.000 brt, en nedgang, som dog det følgende år rettedes op til 70 skibe og 190.000 brt. Selv en nedgang i tonnagemængden betyder ikke nedgang i ka-



Oslobåden Kong Olav V går fra kaj i København.



Blomster til Norges konge, da han i 1957 var om bord i den anden Oslobåd, Prinsesse Margrethe.

paciteten, når skibene bliver hurtigere og mere rationelt udstyret. Men nybygningsprogrammet var langt fra at være udtømt. I 1961 kom passagerskibet Kong Olav V, eksportskibet Freesia med passageraptering til tolv, samt lastskibene Katholm og Kyholm til, i 1962 Athos og Skyros, Kronholm og Kongholm, i 1963 Petunia og Magnolia, der var søsterskibe til Freesia, i 1964 10.000-tonneren England, som er det største skib, DFDS har haft siden Skandinavien–Amerika Liniens store passagerskibe afhændedes. England kan medtage 463 passagerer og ca. 100 personautomobiler. Et andet bilskib, Skipper Clement, kom til samme år. Det er på 3000 brt, men dets bil- og passagerkapacitet er på størrelse med Englands. Dette skib var bygget i Bremen i 1963 til aktieselskabet Bornholmfærgen af 1962 og var ved søsætningen navngivet Jens Koføed. Da dets fart mellem København og Bornholm ikke svarede regning, købte DFDS skibet og satte det ind mellem Frederikshavn og Oslo. På denne rute havde siden 1961 Kronprins Olav og Aalborghus sejlet. Kronprins Olav havde gjort København–Oslo ruten til så stor en succes, at skibet, skønt det med sine 3.100 brt var meget større end sine forgængere på denne rute, var blevet for lille. To nye skibe, Prinsesse Margrethe og Kong Olav V, sattes derfor ind på København–Oslo, Prinsesse Margrethe i 1957, Kong Olav V i 1961. De er begge på 5.100 brt og kan hver tage 1200 passagerer.

På Frederikshavn–Oslo ruten sejlede Kronprins Olav en kort tid sammen med Skipper Clement, men DFDS havde allerede da et nyt stort bilskib til denne rute under bygning: Det 6.000 brt store Akershus, som gik i fart i 1965.

Akershus kan tage 800 passagerer og indtil 150 biler, herunder lastbiler. Med Skipper Clement og Akershus er overfartstiden mellem Frederikshavn og Oslo reduceret fra tretten til ni timer. De to skibe kan overføre ca. 3.600 passagerer og 500 biler pr. døgn.

Da Akershus sattes ind mellem Frederikshavn og Oslo, overførtes Kronprins Olav til Islandsfarten.

England var, som dets navn lader formode, bygget til Esbjerg–Harwich ruten. Det afløste her Kronprins Frederik, som indsattes mellem Esbjerg og Newcastle i stedet for Parkeston. Parkeston blev i september 1964 solgt til Akers mekaniske Verksted i Oslo, for hvis stab af udenlandske arbejdere den nu tjener som logiskib. Den stod, da den i 1925 anskaffedes, Selskabet i ca. 3 mill. kr. Kronprins Frederik kostede i 1946 mellem 10 og 11 millioner og

England i 1964 ca. 50 millioner kr. Disse tal siger meget om forskellen på disse tre passagerskibe, men lige så meget om forskellen på de kroner, hvormed skibene blev betalt. Endnu et nyt skib, af størrelse endda godt og vel som England, er under bygning i Genua og vil blive indsat på Esbjerg–Harwich ruten i foråret 1967. Det får efter særlig tilladelse fra Lady Churchill navnet Winston Churchill.

Foruden England og Skipper Clement fik DFDS i 1964 endnu et nyt skib, Bergenhus, et navn som tre af Selskabets tidligere skibe havde båret, det første fra 1888 til 1897. Bergenhus er bygget til fart på Vestnorge. Den er mindre end nogle af DFDS' tidligere skibe i denne fart, kun 1.050 brt. Tendensen, som længe gik i retning af større og større skibe til snart sagt alle formål, og som endnu gør det til nogle, er i de senere år på flere områder vendt om. I Middelhavstrafikken har DFDS suppleret sin egen flåde med chartrede skibe af den mindre type, der betegnes som coasters. Betegnelsen kan bringe uindviede det indtryk, at disse skibe kun egner sig til at sejle langs kysterne. Indtrykket er helt forkert. De kan sejle hvor som helst og går ofte over store have, før de når frem til det farvand, hvor de betjener mange havne ved samme kyst.

Farten, hvormed Det Forenede Dampskibs-Selskabs flåde i årene efter den anden verdenskrig fornyedes, vidner om, at den verdensøkonomiske udvikling gav skibsfarten gode vilkår.

Alligevel var situationen bestandig i bevægelse, og uforudsete begivenheder indtraf. I juni 1950 udbrød Koreakrigen, og i den følge kom store stigninger i råvarepriserne. Brændslet til skibene blev mere end 30 pct. dyrere end året forinden. Som andre krige førte Koreakrigen til forøget efterspørgsel efter tonnage og stigende fragtrater, men om disse sidste gælder det, at de for linjerederiernes vedkommende kun langsomt øver deres virkning, fordi disse rederier i vid udstrækning arbejder med faste tariffer, som kunderne har kalkuleret med, og som derfor vanskeligt lader sig ændre uden rimeligt varsel. DFDS mærkede derfor straks stigningen i brændselspriserne, men kunne først senere forøge indtægterne. Da brændselsprisernes opgang fortsatte gennem det meste af 1951, var der i denne periode tale om et kapløb, hvor indtægterne på adskillige af DFDS' ruter havde vanskeligt ved at indhente omkostningerne. Hertil kom, at den opadgående prisbevægelse, som Koreakrigen på et tids-

punkt, da det internationale prisniveau ellers var ved at stabilisere sig, satte i skred, udløste løn- og indtægtsstigninger, som opretholdtes efter at våbenstilstanden i juli 1953 var tilvejebragt i Korea. Uanset de noget usikre forhold åbnede Det Forenede i foråret 1952 en rute på De Kanariske Øer. Den blev snart et betydningsfuldt led i nettet.

Et tilsvarende skævt forhold mellem omkostningernes og indtægternes stigning, som opstod ved Koreakrigens udbrud, indtraf med Suezkrisen i 1956. Krisen begyndte med Ægyptens nationalisering af kanalen i juli 1956 og tilspidsedes med den britisk-franske aktion i slutningen af oktober. I en måneds tid herskede der en verdenspolitisk højspænding, som drev priserne på kul og olie i vejret. Nogle af DFDS' ruter, herunder de indenlandske, men desuden dem på Nordeuropa og England, var i denne periode urentable. På den anden side nødvendiggjorde spærringen af Suezkanalen, at al søværts trafik til og fra Østen måtte gå syd om Afrika, og de lange rejser skabte en mærkbar mangel på tonnage. Fragterne i trampfart blev derfor meget faste. Da en betydelig del af DFDS' tonnage i denne periode anvendtes i den frie fart, drog Selskabet fordel af de gunstige vilkår, som gjaldt for denne. Da i april 1957 Suezkanalen igen åbnedes for sejlads, faldt fragterne.

I 1950erne og 1960ernes første år sinkedes arbejdet i havnene undertiden af strejker, især var der langvarige strejker på den nordamerikanske østkyst. I Danmark strejkede sømændene sammen med andre fag i slutningen af foråret 1956, da efter en hård isvinter forholdene for den indenrigske skibsfart netop var ved at lettes. Strejken begyndte den 19. marts, men skulle i henhold til en af Folketinget den 13. april vedtaget lov straks bringes til ophør. For skibsfartens vedkommende genoptoges arbejdet dog først den 27. april. Som følge af denne konflikt måtte 46 af DFDS' skibe ligge stille i fem uger.

Trafikken via land var i disse år under stærk udvikling i Danmark, hovedsagelig som følge af den større og større anvendelse af lastbiler. Herunder mistede nogle af DFDS' gamle indenlandske ruter deres betydning, og i 1950erne ophørte Selskabet med sin gamle Limfjordsrute, der siden Selskabets begyndelse havde anløbet Thisted, Lemvig, Struer, Nykøbing Mors og Skive. Også anløbene af Hobro, Hadsund, Fåborg, Haderslev og Rudkøbing måtte indstilles. Der var ikke gods nok til disse ruter. Som den industrielle og trafikale udvikling bestandig har givet skibsfarten nye opgaver at løse,

DAMPEN FORTRÆNGES

har den taget andre fra den, dog sjældent uden at skibene først havde ydet betydningsfulde bidrag til den forøgelse af velstandsniveauet, som har muliggjort modernisering og udvidelse af vejnettet, herunder bygning af broer. Broerne, der nu i et antal og med en kapacitet, som tidligere generationer ikke drømte om, forbinder danske landsdele, som før var skilt af vand, har sprængt de rammer, der tidligere sattes for den landgående trafiks muligheder. Til gengæld har de nye opgaver, som udviklingen stillede DFDS overfor, været større og langt mere krævende end dem, tiden gjorde det formålsløst at fastholde.



Der gøres forskel

ET PROBLEM, som efter den anden verdenskrig har optaget de ældre skibsfartsnationer stærkt og givet dem lidet rimelige konkurrencevilkår, er flagdiskriminationen. Herved forstås, enten at et land ensidigt bestemmer, at skibe, som fører dets flag, skal have fortrinsret til landets last, eller at to lande ved indgåelse af handelsaftaler eller lignende gensidigt forpligter sig til at lade transporterne imellem dem foregå helt eller delvis med de to landes skibe. Forskelsbehandling altså.

Flagdiskrimination er ikke noget nyt inden for skibsfarten. Efter den amerikanske uafhængighedskrig 1776–83 gennemførte både USA og England love, som forbeholdt fragterne mellem de to lande for hver deres skibe. Følgen blev, at begge landes skibe sejlede fulde ud, men vendte tomme hjem. Eftersom forståelsen af frihandelen i løbet af det 19. århundrede trængte igennem, faldt disse love atter bort. En tendens til at foretrække ens eget flag kunne dog vedblivende spores, især i lande, som kun havde ringe tradition som søfarts-

nationer, men som under indflydelse af den rige økonomiske og kommercielle udvikling søgte at opbygge deres egne handelsflåder. Denne tendens var medvirkende til, at DFDS som modtræk stiftede sit russiske og franske datterselskab i begyndelsen af dette århundrede. Senere har Selskabet i sin Islands- og Færøtrafik følt flagets betydning. Tendensen var dog som oftest afledt af nationale følelser, som ingen støtte havde i landenes lovgivning, og kan derfor ikke anses for diskrimination i egentlig forstand. Derimod medførte 1920'ernes og 1930'ernes valutavanskeligheder, at adskillige lande, med eller uden støtte i handelsaftaler, af økonomiske årsager kom ind på at favorisere deres egne handelsflåder. Dette var uheldigt nok. Men om en fra mange landes side systematisk gennemført flagdiskrimination blev der, efter at England i 1849 havde ophævet The British Navigation Act, først igen tale efter den anden verdenskrig, mærkelig nok samtidig med at alle ellers var enige om, at det nu gjaldt om at undgå de restriktioner og frihedsbegrænsende indgreb, som efter den første verdenskrig havde haft så skæbnesvangre konsekvenser for den verdensøkonomiske udvikling.

Hvorfor fik flagdiskriminationen efter 1945 en styrke, som havde været ukendt i mere end hundrede år?

Svaret på dette spørgsmål kan blive kompliceret nok, hvis man vil analysere alle de nationale, politiske, merkantile, psykologiske, strategiske og andre faktorer, der kan tænkes at indgå i det. Om disse forskellige ingredienser forbliver det dog det umiddelbare indtryk, at de dækker over en egeninteresse, som er ensbetydende med økonomisk kortsynethed. Om udgangspunktet for den uheldige situation er der ingen tvivl: Udgangspunktet var Marshallplanen. Ikke at dennes ophavsmand, USA's udenrigsminister i årene 1947-49 general George Marshall, havde tænkt sig planen udstyret med flagdiskriminerende klausuler; tanken om noget sådant var ham fremmed. Men under hjælpeprogrammet og de til dette hørende bevillingers behandling i USA's Senat vedtoges det, at transportere, som i henhold til Marshallplanen afgik fra USA til Europa, for halvdelens vedkommende skulle ske med amerikanske skibe. Dermed var bolden givet op. Hvis så endda 50 procent klausulen var forsvundet med Marshallhjælpens ophør, men den forsvandt ikke. Den gik over i de hjælpeprogrammer, endnu mere generøse end Marshallhjælpen, som USA siden har iværksat til gunst for udviklingslandene i forskellige verdensdele. Tilmed fortolkes disse lovbestemmelser således, at de i betydelig

udstrækning finder anvendelse, hvor talen er om rent kommercielle transportere, som burde være uberørt af de for hjælpeprogrammerne specielt gældende bestemmelser.

Flagdiskrimination betyder, at uøkonomiske skibe kan holdes i fart, og at andre udsættes for tomgang. Dyre transportere følger uundgåeligt i forskelsbehandlingens spor, og, hvad der er endnu alvorligere: Diskrimination smitter. Især har sydamerikanske lande været ivrige efter at følge USA's eksempel. I Brasilien f. eks. favoriseres landets egne rederier for så vidt angår al import til Brasilien, som er betinget af indførselstilladelse, og det er ikke så helt ringe en del. Som følge heraf må ikke-brasilianske linjerederier, der gennem årtier har betjent Brasiliens havne, se sig berøvet transportere, som deres skibe er velegnede til. I stedet kommer varerne ikke helt sjældent frem med tonnage, som under den frie konkurrences vilkår ville være at anse for udtjent. Nogle få tal belyser forholdet: I 1957 kom 15 pct. af de varer, som fra Europa sendtes til Brasilien, til bestemmelsesstedet med brasilianske skibe, mens 7-8 år senere 70 pct. gik med brasiliansk eget eller brasiliansk befragtet tonnage. DFDS' tidligere meget omfattende udgående trafik til Brasilien har lidt stærkt under denne udvikling. For Selskabets rute på Sydamerika har det under disse forhold været særlig betydningsfuldt, at otte nybygninger med Brasilien og Ecuador som de første i årene 1954-1960 indsattes i og siden har opretholdt denne fart. Skibene er på ca. 5.500 brt og godt 9000 t dw.

Mange andre lande har givet efter for flagdiskriminationens flygtige fristelse, blandt disse ikke mindst u-lande, som har nationale rederier på deres økonomiske udviklingsprogram, men som savner de erfaringer, der kan gøre deres investeringer i skibe rentable. Disse lande belaster via flagdiskriminationen deres eksportvarer med transportomkostninger, som forringer varernes konkurrencedygtighed på de markeder, hvor de søges afsat. I 1965 var der 40 lande, der havde indgået flagdiskriminerende handelsaftaler eller havde flagdiskriminerende bestemmelser i deres lovgivning. Det siger sig selv, at jo flere der går denne uheldige vej, jo større modstand må de andre overvinde for at få deres naturlige del af transporterne. For små lande med store handelsflåder er flagdiskriminationen en meget alvorlig sag. Alle de søfartsnationer, der i denne henseende har holdt deres sti ren, har ad diplomatisk vej eller ved direkte regeringsforhandlinger gjort gentagne forsøg på at bringe forskelsbehandlingen til ophør, men hidtil uden held. Frankrig, Italien,

Storbritannien og Vesttyskland har vedtaget love, som gør det muligt for disse lande at træffe konkrete modforanstaltninger overfor de diskriminerende landes skibsfart, andre, herunder Danmark, er vejet tilbage for at betræde denne vej, fordi det kan befrygtes, at modforanstaltninger vil udløse kædereaktioner, hvorved ondt måske bliver værre.

Da ca. 75 procent af verdenshandelen sker ad søvejen, indgår den fordyrelse af transporterne, som flagdiskriminationen betyder, med ikke helt ubetydelig vægt i prisniveauet som helhed.

Uanset de uheldige virkninger af flagdiskriminationen har u-landshjælpen, som tidligere Marshallhjælpen, givet den internationale handel et opsving, der er kommet skibsfarten til gode. Mange lande er i løbet af den sidste halve snes år blevet importører af produktionsmidler og forbrugsvarer, som de ikke tidligere havde mulighed for at købe. Også eksporten fra disse lande er øget, omend i langsommere tempo. Adskillige oversøiske lande, derunder mange af de latin-amerikanske, har dog samtidig anspændt deres økonomi så stærkt, at de har måttet gennemføre valuta- og importrestriktioner.

Under denne udvikling opstod der i landene ved det karaibiske hav muligheder, som DFDS udnyttede ved oprettelsen af en linje direkte fra det vestlige Middelhav til landene ved det karaibiske hav. Det norske rederi Fearnley & Eger besejlede allerede disse områder, og ved samarbejde mellem det norske og det danske rederi oprettedes i 1957 *Nordana Line*. Samarbejdet opførte efter få års forløb, og DFDS har siden drevet ruten alene. Skibene i denne fart anløber italienske havne, går derfra til Marseille og videre til spanske havne, inden de krydser Atlanterhavet. I det karibiske hav går de ind i mange forskellige havne som La Guaira og Maracaibo i Venezuela, Willemstad på Curaçao, San Juan, Puerto Rico og undertiden Santa Marta i Colombia, inden de når frem til Vera Cruz og Tampico i Mexico. Ikke sjældent har de gods til Kingston, Jamaica, og på vejen tilbage fra Mexico til havne i Middelhavet anløber de som regel Houston og New Orleans, sommetider også Mobile, Alabama. Da Nordana Line åbnede, var Havana en anløbshavn, men de politisk urolige forhold på Cuba har i de seneste år bevirket, at Havana er udgået.

Den aktivitet, DFDS udfoldede i disse år, førte til, at aktiekapitalen to gange udvidedes, i 1957 fra 45 til 60 mill. kr. og i 1961 til 80 mill. kr. I tiden mellem disse to udvidelser anvendte Selskabet til flådens fornyelse 166 mill.

DER GØRES FORSKEL

kr. De gamle aktionærer havde, som ved tidligere udvidelser af kapitalen, fortrinsret til tegning af de nye aktier til kurs 105. Selskabet, som for året 1956, ligesom for de nærmest forudgående år, havde givet 15 pct. i udbytte, reducerede efter udvidelsen til 60 mill. kr. udbytteprocenten til 13½, hvorved det samlede beløb, der udbetaltes som udbytte, øgedes fra 6.750.000 kr. til 8.100.000 kr. Året efter øgedes udbytteprocenten igen til 15 procent, hvor den siden, uanset de udvidelser af aktiekapitalen, som siden har fundet sted, er blevet stående.

Efter aktiekapitalens udvidelse i 1957 og 1961 bragtes den lovmæssige reservefond op fra 11.250.000 kr. til henholdsvis 15 og 20 mill. kr. Selskabets driftsresultater gjorde det muligt at gennemføre disse forøgelse af den lovmæssige reservefond, uden at den ekstraordinære reservefond berørtes væsentligt. Denne udgjorde ved udgangen af 1956 80 mill. kr., året efter 78 mill. kr. og ved udgangen af 1959 83 mill. kr. Reservefondskontoen for nybygninger beløb sig i hele denne periode til 34,4 mill. kr. Ved udgangen af 1965, efter at en ny kapitaludvidelse til 120 mill. kr. havde fundet sted, udgjorde den lovmæssige reservefond 30 mill. kr., den ekstraordinære 75 mill. kr. og nybygningsreservefondskontoen stadig 34,4 mill. kr.

I 1963 udnævntes underdirektør JØRGEN FOG-PETERSEN til direktør. Han var i 1949, 27 år gammel, indtrådt i Selskabet. Forinden havde han afsluttet sin uddannelse som søløjtnant i marinen. I DFDS sejlede han en tid som styrmand, inden han i 1951 flyttedes til hovedkontoret. Til sin shipping-uddannelse føjede han i 1953 den juridiske embedseksamen.



Samling af aktier

I APRIL 1964 fandt der forskellige uforudsete ændringer sted i Det Forenede Dampskibs-Selskabs ledelse.

Efter at Landmandsbankens aktiemajoritet i begyndelsen af 1920erne var blevet spredt, var Selskabets kapital fordelt på flere tusinde aktionærer. Nogle aktieposter var naturligvis større end andre, men ingen mentes at være helt store. Nogen sikker viden om de enkelte aktionærers besiddelse kunne Selskabet ikke have, da der ingen pligt er for aktionærerne til at lade deres aktier notere på navn eller eksisterer andre regler, hvorefter den enkeltes aktiebesiddelse lader sig kontrollere.

Under den anden verdenskrig blev det ledelsen bekendt, at der fandt opkøb sted, idet rederiet *J. Lauritzen* i 1941 meddelte Nationalbanken, DFDS' bankforbindelse Privatbanken og DFDS selv, at det nu havde interesser i Selskabet. Interessernes omfang forblev dog DFDS ubekendt. I 1946 gav kursstigninger i Det Forenedes aktier anledning til børsrygter om, at J. Laurit-

zen påny købte betydelige aktieposter, og at hensigten var at "erobre" DFDS. Opkøbene bekræftedes fra J. Lauritzens side, men ikke "erobringsplanerne". Skibsreder Ivar Lauritzen udtalte i Berlingske Tidende den 24. juli 1946: "Vore aktier i DFDS er rene anlægspapirer. Rygtet om, at vi vil erobre DFDS, har intet på sig."

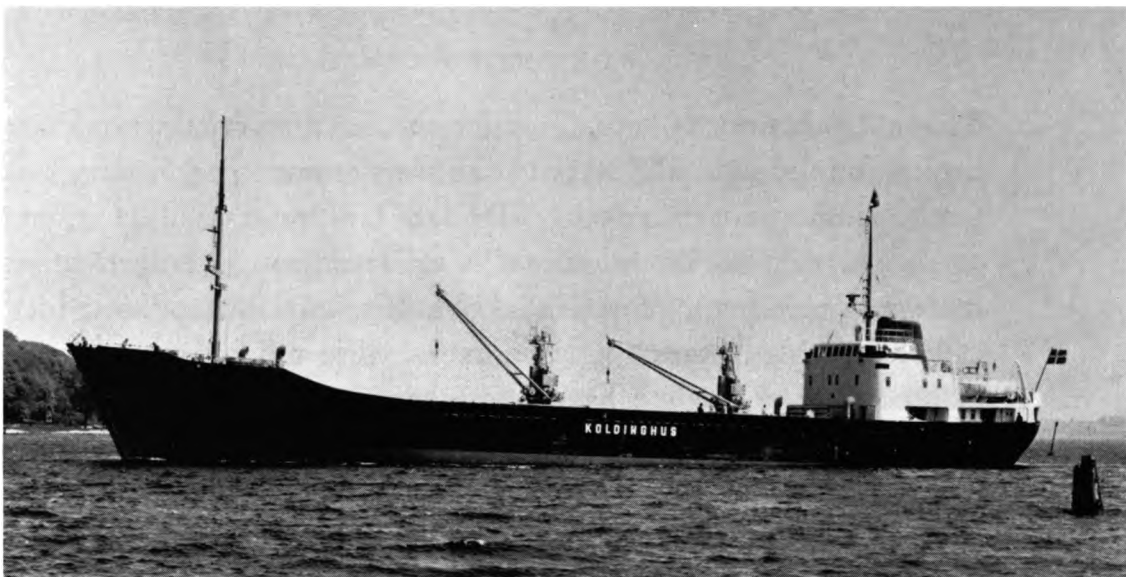
Under indflydelse af DFDS' konsolidering og stærke fremgang forløb Selskabets generalforsamlinger i de følgende år harmonisk og med godkendelse af de retningslinier for driften, som bestyrelse og direktion anlagde. Harmonien syntes at bekræfte det indtryk, at aktiemassen, trods opkøbene, stadig var meget spredt.

I januar 1964 viste det sig, at dette indtryk var forkert. Kursen på DFDS' aktier var fra april 1963 til udgangen af 1963 steget fra 237 til 330, og denne betydelige stigning gav anledning til forlydender om, at rederiet J. Lauritzen udvidede sin beholdning af aktier i Det Forenede. Overfor forskellige dagblade bekræftede skibsreder Knud Lauritzen, at forlydenderne var rigtige. I overensstemmelse med Ivar Lauritzens udtalelse mange år tidligere tilføjede han, at der var tale om en kapitalinvestering, og at J. Lauritzen intet ønske havde om ændringer i DFDS' ledelse eller i Selskabets struktur.

På denne baggrund henvendte DFDS' bestyrelse sig til skibsreder Knud Lauritzen og foreslog ham, at han og Selskabets ledelse enedes om at gennemføre en begrænsning af den enkelte aktionærs stemmeret, således at ingen aktionær, uanset størrelsen af dennes aktiepost, fik ret til at stemme på mere end 5 procent af den samlede aktiekapital.

For en sådan begrænsning af stemmeretten er der hjemmel i en i 1962 af Folketinget vedtaget tilføjelse til den danske aktieselskabslov. Denne hjemmel har flere store danske aktieselskaber benyttet sig af. Stemmeretsbegrænsningen betyder et indgreb i en stor aktionærs eller aktionærgruppes mulighed for med sin aktiebesiddelses fulde vægt at øve indflydelse på de afgørelser, som et aktieselskabs højeste myndighed, nemlig generalforsamlingen, træffer. Til gengæld får små og mindre aktionærers stemmer relativt forøget vægt. Da der altså er tale om at gøre indgreb i en eller nogle fås ret til fordel for andres, bestemmer loven, at stemmeretsbegrænsning i et aktieselskab skal vedtages af generalforsamlingen med fire femtedeles majoritet.

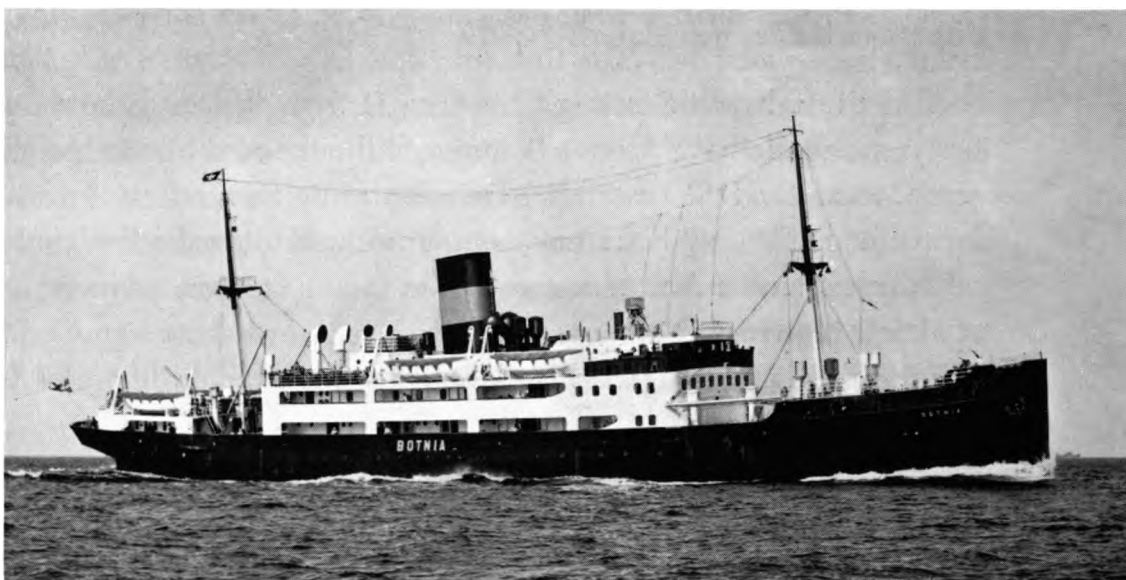
Skibsreder Knud Lauritzen afviste DFDS' forslag om stemmeretsbegrænsningen. I et indlæg i dagspressen den 20. marts, her citeret efter Berlingske



Et nutidsfragtskib fra den indenlandske flåde: Koldinghus.



Bergenhus, som fornyede farten på Vestnorge.



Det Forenedes sidste damper: Botnia.

Tidende, begrundede han afvisningen med, "at vi ikke ønskede at afskære os fra i al fremtid med fuld styrke at kunne stemme imod forslag, hvis gennemførelse kunne være betænkelig." DFDS' bestyrelse søgte da ad en anden vej at undgå, at en enkelt aktionær eller aktionærgruppe skulle få afgørende indflydelse i Selskabet, og foreslog i forbindelse med en kapitaludvidelse oprettet et holdingselskab, som kunne danne en varig modvægt imod koncentrerede aktiebesiddelser. Denne fremgangsmåde er anvendt i enkelte andre aktieselskaber. I Selskabets trykte beretning for 1963, som offentliggjordes den 19. marts 1964, fandtes denne meddelelse til aktionærerne:

"På den ordentlige generalforsamling 1964 er det bestyrelsens hensigt at foreslå aktiekapitalen udvidet med 30 mill. kr. for derved at skaffe Selskabet et af det kostbare nybygningsprogram motiveret kapitaltilskud.

Det fremlagte forslag går ud på, at den nye aktiekapital overtages til parikurs af et af Det Forenede Dampskibs-Selskab og dets bestyrelse nystiftet holdingselskab: Det Forenede Dampskibs-Selskabs Holding Aktieselskab, hvis aktiekapital på 30 mill. kr. under forbehold af godkendelse på Det Forenede Dampskibs-Selskabs generalforsamling er tegnet af stifterne på egne og Det Forenede Dampskibs-Selskabs aktionærers vegne til kurs 105. Der vil herved samtidig være givet aktionærerne i DFDS adgang til at indtræde i Selskabets tegning, således at de for hver otte aktier af 200 kr. i DFDS kan overtage tegning af tre aktier af 200 kr. i holdingselskabet til kurs 105.

Bestyrelsen er af den opfattelse, at det for Selskabet er af allerstørste betydning, at dets karakter af nationalt fællesforetagende bevares, og den valgte fremgangsmåde tilsigter at bevare Selskabet som sådant. Samtidig har det været bestyrelsen magtpåliggende at stille aktionærerne i økonomisk henseende på samme eller så vidt muligt samme linje, som hvis der var sket et direkte udbud af nye aktier."

Af det udarbejdede forslag til vedtægter fremgik det, at holdingselskabets bestyrelse skulle have fire medlemmer, af hvilke to skulle vælges af aktionærerne, to af DFDS' bestyrelse. Den ene af de bestyrelsesvalgte skulle være formanden i DFDS' bestyrelse, som samtidig skulle være formand i holdingselskabet. Ingen enkelt aktionær skulle kunne stemme på mere end 5 pct. af aktiekapitalen.

Forslaget om holdingselskabet kom ikke længere end til papiret. Skibsreder

Knud Lauritzen gik imod det med samme styrke som den, hvormed han var gået imod stemmeretsbegrænsningen i selve DFDS. I et indlæg i dagspressen skrev han:

“Konsekvensen af disse bestemmelser ville blive, at DFDS’ bestyrelse ene-vældigt og i realiteten uafsætteligt kunne beherske holdingselskabet og der-igennem stemmeretten på 30 mill. kr. aktier i DFDS. Disse 30 mill. kr. i forbindelse med de stemmer, bestyrelsen i forvejen råder over, ville sikre bestyrelsen en helt dominerende position, og hvad værre er i realiteten åbne vejen for selvsupplering, således at andre aktieinteresser definitivt ville blive udelukket fra indflydelse på Selskabets øverste ledelse og dets dispositioner...”

I fortsættelse af disse indvendinger betegnede skibsreder Knud Lauritzen holdingselskabet som en umyndiggørelse af aktionærerne. Efter forslaget fremsættelse, oplyste han, kunne han og hans medaktionærer ikke føle sig bundet af den tidligere udtalelse om, at han og hans aktiegruppe ingen ændringer ønskede i DFDS’ ledelse. Som situationen nu formede sig ville rederiet J. Lauritzen på den kommende generalforsamling i DFDS stille forslag om, at Selskabets aktiekapital udvidedes med 40 mill. kr. samt foreslå direktør Henry Jensen fra J. Lauritzen og skibsreder Knud Lauritzen indvalgt i DFDS’ bestyrelse i stedet for de bestyrelsesmedlemmer, der var på omvalg: formanden direktør Kørbing og konsul S. Warrer.

Det var nu klart, at der var lagt op til kamp.

DFDS’ bestyrelse havde i årene siden Landmandsbankens aktiemajoritet splittedes, været sammensat efter andre kriterier end netop aktiebesiddelses størrelse. Snarere havde man søgt at nå en omfattende repræsentation af det danske erhvervsliv, og bestyrelsen rådede, efter hvad direktør Kørbing oplyste, kun over godt 200.000 kr. af den 80 mill. kr. store aktiekapital. Når bestyrelsens forslag år efter år var blevet godkendt stort set uden diskussion af nogen art var det, fordi mange aktionærer ved deres bank eller vekselerer gav bestyrelsen eller direktionen fuldmagt, mens andre, som regel mere end halvdelen, slet ikke interesserede sig for at afgive stemme. Bestyrelsen opfattede, uden tvivl med rette, denne holdning fra aktionærernes side som en tillidstilkendegivelse og tænkte sig, at den samme tillid kunne komme forslaget om holdingselskabet til gode.

Det blev ikke tilfældet. Aktionærerne gav i 1964 ikke i tilnærmelsesvis

samme udstrækning som tidligere deres stemmeret fra sig. DFDS' bestyrelse fortolkede denne kendsgerning som et vidnesbyrd om, at skibsreder Knud Lauritzen ville få tilslutning fra en meget stor del af de aktionærer, der plejede at stemme med Selskabets bestyrelse. Da der samtidig fra rederiet J. Lauritzen til offentligheden forelå en ny erklæring, i hvilken det dels pointeredes, at J. Lauritzen, hvis det opnåede den nu ønskede indflydelse på DFDS' ledelse, ville medvirke til "opbygning af nye linjer, hvor dette er rentabelt", herunder "tank-, bulk- og anden specialfart", dels understregedes, at DFDS' "pligt til at opretholde og udbygge dets udmærkede traditionelle rutenet" ikke ville blive tilsidesat; at Det Forenedes "karakter af dansk ejet selskab med mange små og store aktionærer" burde bibeholdes; at der burde tages et "klart hensyn til alle aktionærers interesser, således at DFDS' aktier fremover kan bevare deres tiltrækning som velforrentet anlægspapir for sparere", og endelig, at rederiet J. Lauritzen "som en selvfølgelig konsekvens af DFDS' særlige offentlige karakter" vil holde sine egne interesser og Det Forenedes "skarpt adskilt" – da denne erklæring forelå den 22. marts, trak DFDS' bestyrelse forslaget om holdingselskabet tilbage. Herom udsendtes den 25. marts denne erklæring:

"Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab meddeler, at den – efter at have gjort sig bekendt med den af rederiet J. Lauritzen den 22. marts offentliggjorte erklæring, som indeholder forståelse af, at alle aktionærers medbestemmelsesret bør bevares – har besluttet at lade det på dagsordenen for den ordinære generalforsamling med forslag til udvidelse af Selskabets aktiekapital med 30 mill. kr. gennem et holdingselskab bortfalde.

Bestyrelsen vil snarest efter den ordinære generalforsamling indkalde til en ekstraordinær generalforsamling til udvidelse af Selskabets aktiekapital med 40 mill. kr. til kurs 105 med direkte fortegningsret for de gamle aktionærer på sædvanlig måde.

Bestyrelsen vil endvidere fortsætte drøftelserne med rederiet J. Lauritzen om mulighederne for på anden måde end gennem et holdingselskab at sikre en ordning, som er stemmende med Selskabets og alle dets aktionærers interesser."

DFDS' og skibsreder Knud Lauritzens forslag var herefter ens. Spørgsmålet var om den sidstnævnte nu ville vende tilbage til sit udgangspunkt og betragte sin aktiebesiddelse som en investering, der intet ønske medførte



*Scenebillede fra Mercur Teatret den 8. april 1964.
På talerstolen DFDS' bestyrelsesformand, direktør Erik Reinhard, ved bordet i midten
bestyrelsesmedlemmer, i baggrunden tæt besatte referentborde.*



*Skibsreder Knud Lauritzen
ved generalforsamlingen
i Mercur Teatret.*

om ændringer i DFDS' bestyrelse. Ved en forhandling den 1. april besvarede spørgsmålet benægtende: Kravet om ændringer i bestyrelsen blev opretholdt. Efter forhandlingen offentliggjordes denne meddelelse:

“På initiativ af Det Forenede Dampskibs-Selskabs bestyrelse har der påny været ført forhandlinger mellem repræsentanter for DFDS' bestyrelse og rederiet J. Lauritzen.

På et derefter afholdt bestyrelsesmøde har formanden for Det Forenede Dampskibs-Selskabs bestyrelse, direktør J. A. Kørbing og medlem af bestyrelsen, bankdirektør Poul Andersen meddelt, at de ønsker med øjeblikkelig virkning at træde tilbage fra deres bestyrelseshverv i Selskabet.

Samtidig har den administrerende direktør for Selskabet, direktør L. O. Normann, fremsat ønske om med kontraktmæssigt varsel at fratræde sin stilling i Selskabet.

DFDS' bestyrelse har derefter konstitueret sig med direktør Erik Reinhard som formand.

Bestyrelsen har truffet bestemmelse om på Selskabets generalforsamling den 8. april d. å. at ville foreslå konsul S. Warrer genvalgt og skibsreder Knud Lauritzen samt direktør Henry Jensen nyvalgt som medlemmer af Selskabets bestyrelse.

Samtidig med at meddele ovenstående ønsker bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab at understrege, at bestyrelsen har været og fremdeles er af den opfattelse, at det er af afgørende betydning at bevare Selskabets nuværende struktur, således at også de mindre aktionærers indflydelse, medbestemmelsesret og interesser sikres.

Det har ikke været muligt i den til rådighed stående tid at finde frem til en løsning af disse spørgsmål.

Bestyrelsen for DFDS og rederiet J. Lauritzen er imidlertid enige om, at drøftelserne herom skal fortsætte med henblik på at nå frem til en for samtlige aktionærer tilfredsstillende løsning.”

Med denne erklæring var den bitre strid endt.

Direktør ERIK REINHARD trådte straks i funktion som formand i DFDS' bestyrelse. Han havde været medlem af denne siden 1948 og var som administrerende direktør i Otto Mønsted A/S samt gennem bestyrelseshverv udenfor DFDS i nær føling med betydelige dele af det danske erhvervsliv. Som søn



GEORG ANDERSEN



JØRGEN FOG-PETERSEN

af den tidligere direktør i DFDS, Kay Reinhard, havde han en interesse for Selskabet, som rakte længere tilbage end hans egen deltagelse i dets øverste ledelse. Ved hans valg til formand blev kontinuiteten i Selskabets ledelse sikret.

Generalforsamlingen måtte, efter hvad der var gået forud, få karakter af et antiklimaks. På grund af den forventede store tilstrømning af aktionærer henlagdes den til Mercur Teatret, hvor DFDS' bestyrelse havde plads på scenen, mens mere end tusinde aktionærer fyldte tilskuerpladserne.

Afstemningerne gav det resultat, som, efter at DFDS' bestyrelse og skibsreder Knud Lauritzen var blevet enige, var uundgåeligt. I stedet for direktørerne Kørbing og Poul Andersen nyvalgtes direktør HENRY JENSEN og skibsreder KNUD LAURITZEN til bestyrelsen og genvalgtes konsul Warrer. Forinden havde skibsreder A. P. Møller, som af sygdom var forhindret i selv at komme tilstede, ladet oplæse en opfordring til rederiet J. Lauritzen om at betænke sig; en opfordring som skibsreder Knud Lauritzen i sit svar afviste med en henvisning til, at hvad der var sket, ikke kunne gøres usket.

På en senere, ekstraordinær generalforsamling vedtoges kapitalens udvidelse fra 80 til 120 mill. kr.

Formanden, direktør Erik Reinhard, gjorde på generalforsamlingen den 8. april status over den nybygnings- og finansieringspolitik, som DFDS efter den anden verdenskrig havde ført: "Vi har anskaffet 62 nye skibe," sagde han i sin årsberetning, "og af disse har vi kun kontraheret 4 på udenlandske værfter. Vor flåde er i dag så homogen som aldrig før, og den har en gennemsnitsalder på 10–12 år... Denne gennemgribende modernisering af flåden har betydet en investering på 650 mill. kr., og heraf er kun 16 lagt på udenlandske værfter. Investeringen er foretaget uden at vi har taget lån, med opretholdelse af Selskabets konsolidering og med opretholdelse af et rimeligt og stabilt udbytte til aktionærerne... Vi har forsvaret og udvidet vore gamle ruter og oprettet en halv snes nye..."

Formanden henviste i samme beretning til de utilfredsstillende vilkår, DFDS tidligere i lange perioder havde været underkastet, og sagde, at det først var fra 1935, det år da direktør Kørbing blev administrerende direktør og direktør L. O. Normann indtrådte i direktionen, at en varig fremgang indtrådte: "Man kan i sandhed sige, at direktør Kørbing med støtte af direktør Normann har genrejst Det Forenede fra svaghed til styrke... Erindringer om deres indsats kan ikke fordunkles." Om direktør Poul Andersen, der var næstformand i DFDS' bestyrelse fra 1944 til 1949, derefter formand til 1955 og så igen næstformand, sagde direktør Reinhard, at "hans indsats i dette selskab er værdsat og vil ikke blive glemt."

Efter generalforsamlingen bestod DFDS' bestyrelse af direktør Erik Reinhard, højesteretssagfører Jonas Bruun, civilingeniør Knud Højgaard, konsul S. Warrer, skibsreder Knud Lauritzen og direktør Henry Jensen. Bestyrelsen udnævnte straks direktørerne GEORG ANDERSEN og JØRGEN FOG-PETERSEN til efter direktør L. O. Normanns fratræden at være sideordnede ansvarlige direktører i Selskabet. Underdirektør H. D. Lees udnævntes til direktør for Teknisk Afdeling.

Med udnævnelsen af de nye direktører sikredes yderligere den kontinuitet i DFDS' ledelse, som direktør Reinhard overtagelse af formandsposten havde betydet.

I det første nummer af DFDS' kvartalsskrift, *Malteserkorset*, som udkom efter direktionsændringen i 1964, fremsatte Georg Andersen og Fog-Petersen følgende udtalelse om deres forgængere:

SAMLING AF AKTIER

“Direktør J. A. Kørbing og direktør L. O. Normann har sammen ledet Selskabet fra de for dansk skibsfart og i særdeleshed DFDS vanskelige år i 30'erne, derefter under krigens arbejdsmæssige og følelsesmæssige byrdefulde forhold og i efterkrigstidens genopbygningsperiode. Udviklingen gennem disse mange år er vidnesbyrd om en ledelse, der altid vil blive stående i Selskabets historie.

I et stort selskab vil kun en mindre del af de beskæftigede komme ledelsen på nært hold. For dem, der har været i samarbejde med direktør Kørbing og direktør L. O. Normann, har det været klart, at Selskabet i disse to mænd havde ledere, der i en enestående grad havde både vilje og evne til at føre DFDS frem, og som i løsningen af denne opgave også lagde væsentlig vægt på det dermed forbundne ansvar for de i Selskabet ansatte.

Direktør J. A. Kørbing og direktør L. O. Normanns indsats for Selskabet vil stå som et forpligtende eksempel for alle, der har deres gerning i DFDS.”

Spørgsmålet om en sikring af de mindre aktionærers interesser og indflydelse har efter begivenhederne i 1964 været indgående behandlet i Selskabets bestyrelse. På generalforsamlingen i 1966 oplyste formanden, at en løsning ikke havde kunnet findes. Loven åbner ingen anden mulighed end stemmetsbegrænsning, og for en sådan kan den fornødne kvalificerede majoritet ikke tilvejebringes blandt aktionærerne i DFDS. Spørgsmålet har derfor måttet stilles i bero. På den samme generalforsamling udtrådte civilingeniør Knud Højgaard af Selskabets bestyrelse, hvor han havde haft sæde i mere end tredive år. Direktør OLE LIPPMANN indvalgte i hans sted.



Ind i fremtiden

DEN genopbygnings- og fornyelsesperiode, som DFDS med en indsats af kapital, der oversteg 650 mill. kr., indledte efter krigens afslutning i 1945, og hvorunder mellem 60 og 70 nye skibe sattes i fart, afsluttedes ikke med England, Skipper Clement, Bergenhus og Akershus. Med disse skibe begyndte tværtimod en ny eksplosiv udvikling, endnu før ekkoet efter den forudgående havde fortaget sig.

Winston Churchill, som i 1967 indsættes mellem Esbjerg og Harwich, bliver af lignende størrelse som og hvad passagerafdelingen angår næsten mage til England. Bildækket på Winston Churchill bliver gennemgående, så at bilerne kører ind og ud i skibets ender, ikke som på England gennem siderne. Den nye Englandsbåd bliver derfor ligesom Akershus i stand til at medtage lastbiler og lastbiltog. På København–Oslo ruten udskiftes snart Prinsesse Margrethe og Kong Olav V, ikke fordi disse to skibe, som enkelte frygtede, da de for kun ni og seks år siden sattes ind, har vist sig at være for store, men fordi de rejsendes antal på denne dansk-norske hovedforbindelse år efter år

er taget til, og fordi personbilen også på denne rute nu spiller en så betydningsfuld rolle, at det blandt passagerer stadig voksende ønske om selv at kunne medtage og køre vognen ind og ud af skibene må opfyldes. Til de gennemførte eller forestående forbedringer af passagerruter mellem Danmark og udlandet kommer, at København–Aalborg ruten står foran fornyelse. Her sejler Jens Bang og H. P. Prior, der begge er fra 1950, men som allerede ikke er helt på højde med de krav, der fødes af tiltagende velstand og af ønsket om, at bilen under næsten alle forhold skal være i éns umiddelbare nærhed. To nye skibe er bestilt, og når de sættes ind kan, hvis ikke andre løsninger viser sig bedre egnede, Jens Bang og H. P. Prior efter de nødvendige moderniseringer overføres til den lidt kortere fart mellem København og Århus, en rute som kræver mindre kapacitet end Aalborgruten.

For dem, der i DFDS' jubilæumsår, og siden, ønsker at rejse mellem Sjælland og Jylland ad en anden vej end de klassiske, er der *Mols-Linien*. Den indviedes den 18. maj 1966. Bilfærgeren Mette Mols gjorde den første tur og sejlede en tid alene, men inden højsæsonen var søsterskibet Maren Mols med i farten. De to bilfærger gennemfører fra morgen til midnat hver dag otte dobbeltture. De har hver plads til ca. 135 personbiler og kan tage lastbiler med. På Sjællands Odde og ved Ebeltoft har Mols-Linien opført havne og terminaler med opmarchplads for 300 biler. Færgernes fart er 19½ knob. Linien er organiseret som et selvstændigt aktieselskab med DFDS som hovedaktionær. De andre deltagere er den kreds, som tog det første initiativ til den nye rute, men som måtte opgive alene at samle den til opgavens løsning nødvendige kapital.

De nye passagerskibe har muliggjort anvendelse af andre til formål, som falder uden for de faste fartplaner: krydstogter og selskabsrejser. Det er ikke noget stort hjørne af Selskabets virksomhed, talen her er om, men udenfor den sæson, i hvilken turisttrafikken er travlest, vil krydstogter lejlighedsvis kunne arrangeres. Nogle af DFDS' skibe har allerede med held gennemført sådanne. Et skib som England er i særlig grad egnet til dette formål. Måske kan England blive det første passagerskib, som efter Skandinavien–Amerika Liniens nedlæggelse viser Det Forenedes blå flag med malteserkorset i amerikanske farvande, f. eks. det karaimiske hav med de store og de små antiller, blandt disse de gamle dansk-vestindiske øer.



Otte skibe som dette i fart på USA.



Suffolk tager last til England om bord.

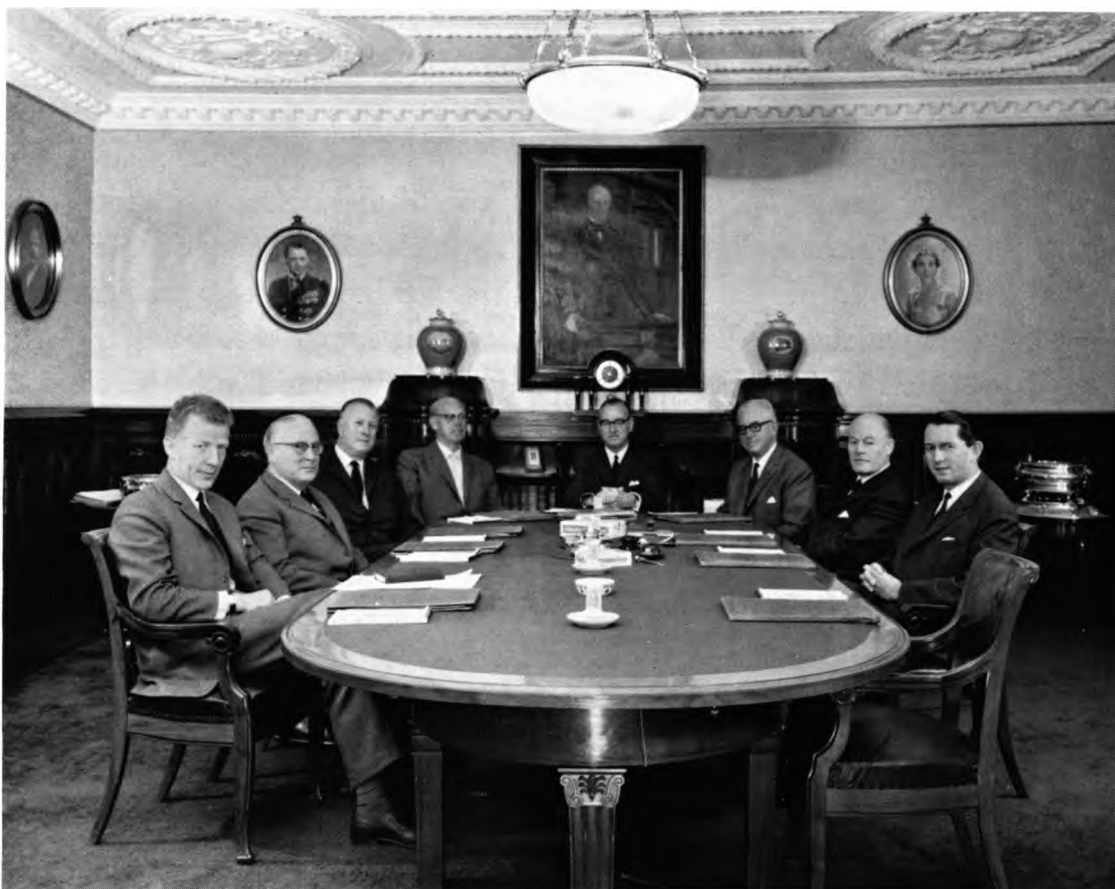
Så hastigt passagertrafikken, og med trafikken skibene, har udviklet og ændret sig, er den revolution, der finder sted for fragtskibenes vedkommende, ikke mindre omvæltende.

I 1964 afgav DFDS bestilling på otte nye skibe til Atlanterhavsfarten, hver på 6.300 t dw (4.300 brt) og med en hastighed af 20 knob, seks skibe af coastertypen til Middelhavsfarten (12 knob), to baconeksportskibe som skal sejle mellem Esbjerg og Grimsby (18 knob) og to skibe, der er indrettet til eksport af øl og stykgods. Deres hastighed er 14 knob. De otte Amerikaskibe får kølerum på ca. 80.000 kubikfod, i hvilke temperaturen kan bringes ned til minus 25 grader. De er alle udstyret med én 50 tons bom, fire 10 tons og 12 fem tons bomme. Yderligere har DFDS i 1966 bestilt to bulkskibe, som bliver rederiets største, 25.000 t dw hver.

Den indenrigske fragtfart får i nær fremtid fire nye skibe. De bliver af beskeden størrelse, 300 brt, men af en ny effektiv type. De indsættes på ruterne i begyndelsen af 1967.

Amerika-bådene, nævnt i den rækkefølge, de er blevet eller bliver søsat i, bærer navnene Missouri, Nebraska, Wisconsin, Michigan, Alberta, Manitoba, Ontario og Quebec. De seks Middelhavsskibe er døbt Malta, Elba, Ibiza, Kreta, Korsika og Mallorca, de to, der er indrettet til transport af øl, hedder Suffolk og Sussex. Også baconskibene, som godt kan have andet end bacon med, opkaldes efter engelske grevskaber. Det bemærkelsesværdige ved disse skibe er ikke så meget den fart, de præsterer, når de er i søen. Den er for Amerikaskibene og baconeksportskibene væsentligt større end for tidligere skibe i samme ruter, men hverken for Middelhavsskibene, ølskibene eller de nye, små skibe, der skal gå i indenrigs fart, er sejlhastigheden anderledes, end hvad der tidligere har været almindeligt. Det afgørende fremskridt ligger i automatiseringen om bord, som muliggør ubemandede maskinrum, og i den hurtighed, hvormed disse skibe som følge af en gennemrationalisering af godsets behandling kan gøres færdige i havnene.

I trit med anskaffelsen af nye skibe er ældre skibe afhændet. I 1963 solgtes Egholm, Hjortholm og Texas, i 1964 Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Alexandra, Fredericia og Trondhjem, i 1965 Colombia, Venezuela, Diana, Klintholm og Kyholm, i 1966 Korsholm, Vistula, Tunis og Marocco. Kyholm kom med på listen over skibe, der var til salg, fordi den havde været så uheldig at lide havari og synke to gange, sidste gang i selve Københavns



DFDS' bestyrelse og direktion i Selskabets hundredår. For enden af bordet formanden, direktør Erik Reinhard, ved hans venstre side (tilhøjre i billedet) næstformanden konsul S. Warrer, derefter højesterets-sagfører Jonas Bruun og direktør Ole Lippmann. På den anden side af formanden skibsreder Knud Lauritzen, direktør Henry Jensen, direktør Georg Andersen og direktør Jørgen Fog-Petersen.

havn. Skibet blev hævet og sejler nu under norsk flag. Også de fleste af de andre solgte skibe sejler endnu, ikke så få af dem under græsk flag, et enkelt under dansk.

Gennemsnitsalderen på Det Forenede Dampskibs-Selskabs skibe er nu omkring ved en halv snes år. Fordelene for et rederi ved at have en ung flåde er indlysende. På den anden side: Jo hurtigere fornyelse, jo større afskrivninger på skibene hvert år. Ellers opstår der tab, når de ældre skibe afhændes. Fra det århundrede, i hvilket DFDS har eksisteret, er der helt op til den nyeste tid mange eksempler på, at skibe, og især dampere, har tjent Selskabet

godt i mere end fyrre år, ja i enkelte tilfælde over halvtreds. Tyr, Dronning Maud, A. P. Bernstorff, Botnia for blot at nævne nogle. Forklaringen på, at kassationsalderen nu indtræder så meget tidligere end før, er ikke, at skibene er mindre solide eller sejldygtige end tidligere, men må søges i det forhold, at skibsfarten i årene efter 1945, og under tiltagende økonomisk aktivitet i verden, bestandig har sejlet om kap dels med forøgede omkostninger, dels med forventninger og fordringer, som for blot en 10–15 år siden var ukendte, dels endelig med en teknisk udvikling, som i uanet omfang har ført til arbejdets mekanisering såvel om bord som i havnene. Her tænkes mindre på de tekniske hjælpemidler som gyrokompass, radar, decca, ekkolod, radiopejler, selvstyreanlæg, elektrisk log o.l., som er navigatørerne til uvurderlig hjælp, end på de metoder og den indretning af skibene, der letter lastning og losning, sikrer kontrol med godset og forkorter skibenes ophold i havnene. Den vigtigste reform er indførelsen af de store beholdere, som hedder containers, og som stuves og aflåses, før de bringes om bord i skibene. For at samarbejdet mellem skib og afskiber kan nå fuld effektivitet, må skibenes lasterum indrettes efter netop denne form for transport. DFDS havde allerede før den anden verdenskrig under bestræbelserne for at rationalisere den indenrigske godstrafik gjort forsøg, som pegede frem til denne transportform. Axelhus og Riberhus fra 1950 indrettedes med henblik på, at containere ville få voksende betydning. Koldinghus fra 1959 betød et langt skridt videre i denne retning, og Bergenhus er helt indrettet som containerskib. Siden har metoden udviklet sig med stor hast. Containere, som er beregnet til transport af letfordærvelige varer, udstyres ofte med egne køleanlæg, så at temperaturen i lasterummet bliver mindre afgørende. I stigende omfang sættes containerne, som så kaldes trailere, på hjul og udstyres med egen motor, så at de kan køres ind og ud af skibet efter det samme roll-on/roll-off princip, som det, der på bilskibe og -færger gør det så nemt for de rejsende at have deres vogn med sig. Hvis motoren, som trækker traileren, kobles til og fra i havnen, hvilket endnu er det almindeligste, taler man om semi-trailere. Den maksimale fordel ved containerne opnås først, når de anvendes i forbindelse med roll-on/roll-off systemet. Almindelige containere kan sættes på lad med hjul og på den måde få gavn af metoden. I alle tilfælde er det en forudsætning for roll-on/roll-off systemet, at skibene er bygget til det. De må ligesom bilskibe have en stævn, der kan løftes, så at der fra kajen er direkte adgang til last-

dækket. Men også havnen må, foruden opmarchplads for containere og trailere, have et særligt apparatur parat: til- og afkørselsramper, som passer til det skib, der benytter dem. Hvor talen er om skibe, som på deres rejser anløber mange havne, og måske ikke altid de samme, kan det være vanskeligt og relativt meget bekosteligt for et rederi at sikre sig, at de rigtige ramper altid forefindes, hvorfor roll-on/roll-off systemet i sådanne farter kan vise sig uigennemførligt. Men for skibe, der går i fast fart mellem to eller ganske få havne, er lettelsen og besparelsen ved systemet betydelig. For stykgods er containere ikke altid den bedste løsning, men roll-on/roll-off metoden kan så – som det vil ske i DFDS' nye endnu ikke søsatte indenrigs fragtskibe – praktiseres i forbindelse med gaffeltrucks, som kører direkte ind i skibet i stedet for som nu at sætte palletten med det stablede gods fra sig på kajen og overlade det til skibets egne spil at løfte godset om bord. Automatisering og rationalisering af arbejdet i skibe og havne betyder indvunden tid, mindre tomgang og minimalt spild af de kræfter, som tilsammen betinger resultatet. Derigennem formindskes omkostninger, som har afgørende indflydelse på, om et skib kan sejle til konkurrencedygtige fragter eller ikke. Udviklingen indenfor skibsfarten svarer her til den, som på andre områder af erhvervslevet, især i industrien men også i landbruget, er i gang. Den betyder øget produktivitet.

Forudsætningen er naturligvis, at de muligheder, som teknikken skaber, udnyttes. Gør de ikke det, bliver de store investeringer, som automatisering kræver, til en belastning, der forøger de omkostninger, som det netop er meningen at nedsætte. Nutidens rederier har intet valg: Uden automatisering ingen konkurrenceevne.

DFDS har i nogle år afskibet bacon i containere til Grimsby og Hull. På grundlag af de indhøstede erfaringer er de to nye baconeksportskibe efter samarbejde med landbrugets organisationer og DFDS indrettet rationelt som roll-on/roll-off skibe. De kan hver tage 108 semi-trailere, og hver semi-trailer, som fuldt lastet vejer 15 tons, rummer ca. 10 tons bacon. Det bliver til 1.100 tons bacon pr. afsejling og i løbet af et år til 40 procent af den årlige danske baconeksport til England.

Lastning og losning går meget hurtigere end før, og tilmed opnås en hygiejnisk fordel: Baconen kommer fra slagteri til importør, ja ofte til den engelske detailhandler, uden at nogen undervejs har rørt ved den.

HUNDREDE ÅR PÅ HAVENE

Hvad blev der i de hundrede år, i løbet af hvilke Det Forenede Dampskibs-Selskab sled 400 skibe op, og hvorunder de store sejlere med deres fire eller fem master fortrængtes fra oceanerne – hvad blev der i disse mange år af den kraft, som havde sat det altsammen i gang: Dampen!

Det gik den, som det gik sejlene. Også dampen har måttet vige. Men ligesom i sin tid sejlskibene gør damperne sej modstand. Endnu i sit hundrede år havde DFDS én i sin flåde, en eneste: Botnia. Dampen fra dens skorsten har forbundet fortid med nutid. Men Botnia, som har gjort mere end halvdelen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs tid med, når ikke at overskride grænsen til de næste hundrede år. I september 1966 gjorde den sin sidste rejse. Det er alene olien og dieselmotoren, der bærer DFDS ind i fremtiden.

Hvor langt? Uden tvivl et godt stykke, meget langt måske. Men havene har allerede set de første atomdrevne skibe. Endnu er de på forsøgsstadiet. Alligevel! Tiden står ikke stille.



Navneregister

P E R S O N E R

- Adolph, Frantz Th. 99, 103, 111, 122
Andersen, A. O. 144, 147, 161, 162, 163, 170, 171, 187
Andersen, Georg 255, 299, 300, 307
Andersen, H. N. 111, 130, 132, 144, 146, 161, 102, 187
Andersen, Otto E. 190, 239
Andersen, Poul 239, 255, 298, 299, 300
Bierfreund, Lorentz, bankdirektør 37, 42, 44, 46
Brandt, Jacob 101, 102, 103, 110, 111, 112, 120, 122, 124, 128, 130
Broberg, C. A. 28, 38, 42, 44
Broge, Hans 70
Broström, Dan 113
Bruun, Jonas 255, 300, 307
Burmeister, C. C. 43
Christensen, H. P. 259
Clausen, C. C. 161, 171, 172, 187, 190
Cold, C. M. T. 130, 132, 143, 144, 146, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 170
Ericksen, C. A. 42, 44
Ericksen, Herman 42
Fich, Oscar 190, 239, 254
Fog-Petersen, Jørgen 289, 299, 300, 307
Fritsche, Harald 59, 99, 102, 103
Garde, C. A. 99, 106, 110
Garde, H. U. 255
Glückstadt, Emil 132, 150, 161, 163, 166, 167, 168, 171, 172, 186
Glückstadt, Isaac 111, 112, 132
Gundel, kaptajn 114, 115
Halberstadt, D. 30
Hasselbalch, Chr., fabrikejer 150, 163, 167, 170
Hauge, C. N. 205
Heide, Axel 106
Henius, Erik B. 110, 163, 190
Holten-Bectolsheim, V. 254
Holmblad, Jacob 99, 110, 112
Holmblad, L. P. 42
Holst, I. P. 215
Hvidt, Edv. J. 30, 42
Høhne, A. 158
Højgaard, Knud 239, 300, 301
Høst, Niels J. 111, 132, 165, 167, 170
Jensen, Henry 295, 298, 299, 300, 307
Kjærboel, Johs. 206
Koch, C. P. A. 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 38, 39, 40, 44, 45, 49, 53, 84, 88, 89, 99, 102, 227
Koch, Theodor 61, 99, 102
Kondrup, Ivan 166, 167
Kronmann, Chr. 111, 132
Kyed, Johs. 239, 255
Kørbing, J. A. 170, 187, 227, 254, 255, 295, 298, 299, 300, 301
Larsen, John 111, 132
Larsen, J. 111, 150
Lassen, A. F. 110, 163, 190
Lauritzen, Ivar 292
Lauritzen, Knud 292, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 307
Lorentzen, Ed. 44
Laage Petersen, Holger 239, 251, 254, 255
Lees, H. D. 300
Melchior, Moritz G. 38
Morris, John 42
Møller, C. W. 215
Møller, A. P. 299
Mønsted, Otto 70
Normann, L. O. 201, 255, 259, 298, 300, 301
Normann, C. O. E. 88, 89, 98, 99, 101, 102
Norstrand, Franz 190, 239, 254
Nyholm, Carl 44

- Petersen, Georg 44
 Petersen, Paul og Peter
 Tobias 31, 32, 45, 46, 48,
 49
 Petersen, Wilhelm,
 bankdirektør 44, 46
 Poulsen, Chr. Marius,
 dr. phil. 32
 Poulsen, vaterskout 30, 44
 Poulsen, P. C. 190, 239
 Prior, H. P. 25, 26, 27, 28,
 31, 32, 38, 39, 40, 45, 46,
 49, 52, 53, 84
 Reinhard, Erik 254, 297,
 298, 299, 300, 307
 Reinhard, Kay 144, 147,
 161, 163, 170, 171, 186,
 187
 Richelieu, A. de 110, 111,
 112, 126, 130, 166, 167,
 168, 172
 Rosenkrantz, Hans 190, 239
 Scavenius, C. S. 72
 Scavenius, Erik 142
 Schmidt, Rudolph 254
 Simonsen, overrets-
 prokurator 44
 Stjernblad, Julius Edv. 43
 Suhr, O. B. 38, 42
 Svitzer, Em. Z. 44
 Tesdorff, kammerherre
 70, 72
 Theilmann, Johs. 190, 239
 Tietgen, C. F. 23, 33, 35 ff,
 43, 44, 52, 53, 60, 61, 93,
 94, 97, 99, 100
 Torp, Carl 99, 126, 130,
 150, 163, 190
 Tuxen, J. C. 163, 190
 Vestholt, O. T. 269
 Warrer, S. 254, 295, 298,
 299, 300, 307
 Aagesen, Vagn 186, 190

S K I B E O G F I R M A E R

- Agence Maritime
 Belgo-Danoise 14
 Akershus 10, 13, 280, 302,
 303
 Alabama 98, 222, 241, 278
 Alberta 306
 Alexandra 19, 98, 136, 184,
 222, 244, 306
 Algarve 248
 Andros 223, 277
 Algier 225, 245, 252
 Anglo-Dane 40, 50, 67
 A. N. Hansen 56, 78
 Antwerpen 80
 A. P. Bernstorff 75, 131, 132,
 140, 155, 157, 159, 182,
 183, 197, 246, 260, 269,
 275, 278, 308, 309
 Argentina 220, 240, 247,
 252, 259, 306
 Arcturus 29, 31, 40, 50
 Arizona 240, 278
 Arkansas 98, 222, 263
 Athos 280
 Aurora 40
 Axelhus 277, 308
 Baldur 88, 222
 Baltica, Forsikringselskabet
 150
 Bangsbo 277
 Baron Stjernblad 86
 Bastholm 267
 Bailey & Leetham 51, 126
 Beira 222
 Bellona 248, 278
 Benedikt 278
 Benzon, V. 30
 Bergenhus 244, 281, 293,
 303
 Birkholm 277
 Blenda 278
 Brdr. Lasmann 126
 Bogø 252
 Bolivia 240, 247, 259, 306
 Bornholt & Co. 56, 102, 158
 Borreby 277
 Botnia 136, 222, 234,
 260-293, 308, 310
 Brage 48
 Brasilien 220, 241, 277, 278,
 287
 Broager 277
 Broholm 248
 Bryderen 60, 230
 Brynhild 278
 Bygholm 277
 Burmeister & Wain 52, 97,
 150, 202, 269
 California 19, 117, 137, 278
 C. F. Tietgen 116, 200, 236,
 238, 244
 Charbow 95, 252
 Chr. Broberg 86, 87, 128,
 135
 Cimbria 32, 128, 229
 Colombia 263, 306
 Colorado 278

- C. P. A. Koch 86, 87, 88, 222, 227, 228
- Dagmar 40, 125, 126
- Dampskibs-Selskabet
København-Malmö 59
- Dansk Søfartsselskab 161, 162, 163, 164
- Dania 32, 40, 136, 222
- De Forenede Handels- og Oplagspladser 14, 221
- De Forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber 59
- Delaware 222, 278
- DFDS' Rejsebureau 12, 229
- Det Almindelige Danske Dampskibsselskab 30
- Det jydsk-engelske Dampskibs-Selskab
- Diana 30, 277, 306
- Douro 252
- Dronning Alexandrine 233, 234, 235, 236, 244, 246, 260, 262
- Dronning Maud 127, 129, 155, 182, 183, 230, 249, 257, 265, 307
- Ebro 248
- Ecuador 278, 287
- Egholm 248, 256, 306
- Eimskipafjelag Islands 50
- Elba 306
- England 10, 183, 185, 246, 248, 252, 280, 303, 304, 311
- Erik 222
- Esbern Snare 222
- Esbjerg 64, 69, 70, 183, 246, 248, 254
- Expres 141, 222
- Falken 278
- Ficaria 73, 84, 222, 277, 278
- Fiona 22, 31, 86, 222
- Flora 27, 40, 248
- Florida 98, 222, 240
- Frantz Th. Adolphi Enke 45, 48, 49, 50
- France-Baltique 124, 126, 127
- Fredericia 236, 306
- Frederik 56
- Frederik VIII 116, 117, 132, 200, 201, 202, 204, 205, 206
- Frederikshavn 232, 278
- Frederikshavn Værft og Tørdok 14, 132, 148
- Frederikssund Skibsværft 14
- Freesia 280
- Frejr 222
- Frigga 269, 271, 272
- Frihavnen 94, 96, 97, 98, 108, 156
- Frode 248
- Fylla 32
- Garonne 222, 278
- Gdynia-Amerika-linjen 199
- Gefion 59, 60
- Georgia 222, 255, 278
- Georgios I 80, 95
- Gorm 246
- Gylfe 59, 60
- Handelsbanken 94, 99
- Halfdan 278
- Hamborg-Amerika Linien 127
- Hans Broge 231, 236, 238, 274
- Harald 278
- Hebe 278
- Hindskolen 278
- Hekla 105, 106
- Hellig Olav 109, 110, 113, 136, 200, 202, 204
- Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 14, 132, 148
- Hengest 70, 222
- Hjelm 222
- Hjortholm 222, 256, 306
- Holar 50
- Horsa 70
- Horsens 48
- Hotel Atlantica 179
- Hotel Codan 14, 41
- H. P. Prior 277, 304
- Hroar 278
- Ibiza 13, 306
- Irkutsk 124, 125, 126
- Issefjorden 57, 60
- Island 105, 234, 235, 237
- Ivar 269, 272, 278
- J. C. Jacobsen 43, 86, 236, 269
- J. C. la Cour 74, 85, 155, 182, 222
- Jens Bang 231, 277, 304
- Jens Kofoed 280
- J. Lauritzen (rederiet) 224, 291, 292, 295, 296, 298, 299
- Jyden 122
- Jylland 183, 246, 248, 252
- Kasan 222
- Katholm 278, 280
- Kentucky 98, 136, 278
- Kiew 132
- Kjøbenhavn 46, 48, 86, 147, 227, 248, 249, 269, 270, 272
- Klausholm 278
- Knud 278
- Knudsholm 278

- Knuthenborg 70, 72
 Kolding 278
 Koldinghus 64, 73, 84, 278,
 293, 308
 Kong Haakon 127, 129,
 230, 232
 Klintholm 277, 306
 Kong Olav V 279, 280, 303
 Kongsholm 280
 Korsholm 277, 306
 Korntørrings- og
 Oplagsmagasinet 14
 Korsika 306
 Kreta 306
 Kronholm 280
 Kronprins Frederik 185,
 190, 235, 236, 240, 255,
 257, 260, 262, 270, 273,
 274, 275, 280
 Kronprins Olav 230, 232,
 235, 236, 237, 246, 248,
 258, 262, 274, 280
 Kronprinsesse Ingrid
 262, 275, 276
 Kurgan 124
 Kursk 79, 132
 Kyholm 280, 306
- Landmandsbanken 94, 96,
 99, 108, 110, 111, 120,
 127, 128, 130, 132, 138,
 161, 163, 166, 167, 168,
 170, 172, 186, 295
 Larsens Plads 12, 14, 148
 Lemnos 263
 Leopold II 79, 80, 86
 Limfjorden 121, 278
 Linnemann, Stephan 44
 Lippmann, Ole 301, 307
 L. N. Hvidt 40, 50
 Loire 124
 Lolland 69, 70
 Louise 56, 136
- Louisiana 98, 136, 240, 278
 L. P. Holmblad 222
 Magnolia 280
 Magnus 245
 Maja 222
 Maine 240
 Malta 306
 Mallorca 306
 Manitoba 306
 Maren Mols 304
 Margrethe (fhv. Markow)
 182, 278
 Marocco 223, 224, 225, 306
 Maryland 117, 135, 137,
 241, 252
 Melos 263
 Mette Mols 304
 M. G. Melchior 86, 141,
 232, 246, 264
 Michigan 306
 Minnesota 278
 Minsk 252
 Mirjam 136
 Missouri 305, 306
 Mols-Linien 14, 304
 Morsø 72
 Moskow 84, 132, 182
 Møen 230, 278
- Nationalbanken 187, 239,
 291
 Naxos 223, 277
 Nebraska 306
 Nevada 248, 263, 264, 278
 Nicolai II 98
 Nidaros 125, 158, 222
 Niels Brock 88
 Niels Ebbesen 177, 179, 222
 Nishnij Novgorod 84
 N. J. Fjord 73, 84, 130
 Nordana Line 10, 288
 Norge 105, 114, 115
- O. B. Suhr 56, 86
 Odense 236
 Odin 40, 278
 Ohio 278
 Oklahoma 261, 278
 Olaf 252
 Oluf Bager 86, 87, 88, 222
 Omsk 84
 Ontario 306
 Oregon 139, 245, 248, 263,
 273, 278
 Oscar II 110, 112, 122, 141,
 200, 202, 204
- Paraguay 240, 247, 259, 306
 Parkeston 183, 185, 230,
 235, 246, 248, 253, 254,
 275, 280
 Pennsylvania 117, 137, 220,
 222, 278
 Petunia 280
 Phønix 29, 40, 50
 Primula 73, 84, 85, 196, 222
 Prinsesse Margrethe 278,
 279, 280, 303
 Privatbanken 23, 33, 38, 44,
 46, 105, 106, 108, 110,
 111, 138, 161, 163, 171,
 172, 190, 202, 221, 222,
 291
- Quebec 306
- Randers 48, 120, 122
 Randers Dampskibsrederi 70
 Rhoda 28, 30, 31
 Rhodos 263
 Rhone 252
 Riberhuus 64, 69, 73, 84,
 132, 308
 Rita 246, 252
 Russische Überseeische
 Dampfschiff Gesellschaft
 Courier 124, 126

- Saga 278
 Samos 263, 267
 Saxo 32
 Seine 124, 126
 Sicilien 225, 245, 248
 Sigrun 252
 Simony, Carl F. 44
 Skålholt 50
 Skandinavien-Amerika
 Linien 105, 108, 110,
 113, 114, 116, 159, 202,
 203, 204, 205, 206, 208,
 230, 241, 280, 304
 Skipper Clement 280, 281,
 303
 Skjold 278
 Sleipner 236, 252
 Skyros 278
 Storebælt 70
 Suffolk 305, 306
 Sussex 306
 Svanhild 250, 252
 Svanholm 278
 Svava 248
 Svend 222
 Sønderjylland 157, 278

 Taasinge 222
 Tennessee 222, 248
 The International Mercan-
 tile Marine Company 113
 Texas 98, 222, 306
 Tiber 222
 Thingvalla 100, 105, 106,
 110, 201

 Thingvalla-Selskabet
 100, 105, 106, 108, 112
 The Danish Tourist Bureau
 Ltd. 14
 The United Steamship Co.
 Ltd. of Copenhagen 12
 The United Shipping Co.
 Ltd. 12
 Thy 86
 Thyra 40, 278
 Tjaldur 222
 Tomsk 84, 272, 278
 Trondhjem 306
 Tula 136, 278
 Tunis 224, 225, 245, 253,
 255, 306
 Tyr 158, 182, 278, 307

 Uffe 278
 Uffo 29, 32, 40
 United Baltic 236
 United Maritime
 Authorities 257
 United States 109, 113, 200,
 201, 204, 205
 Uruguay 240, 247, 259, 306

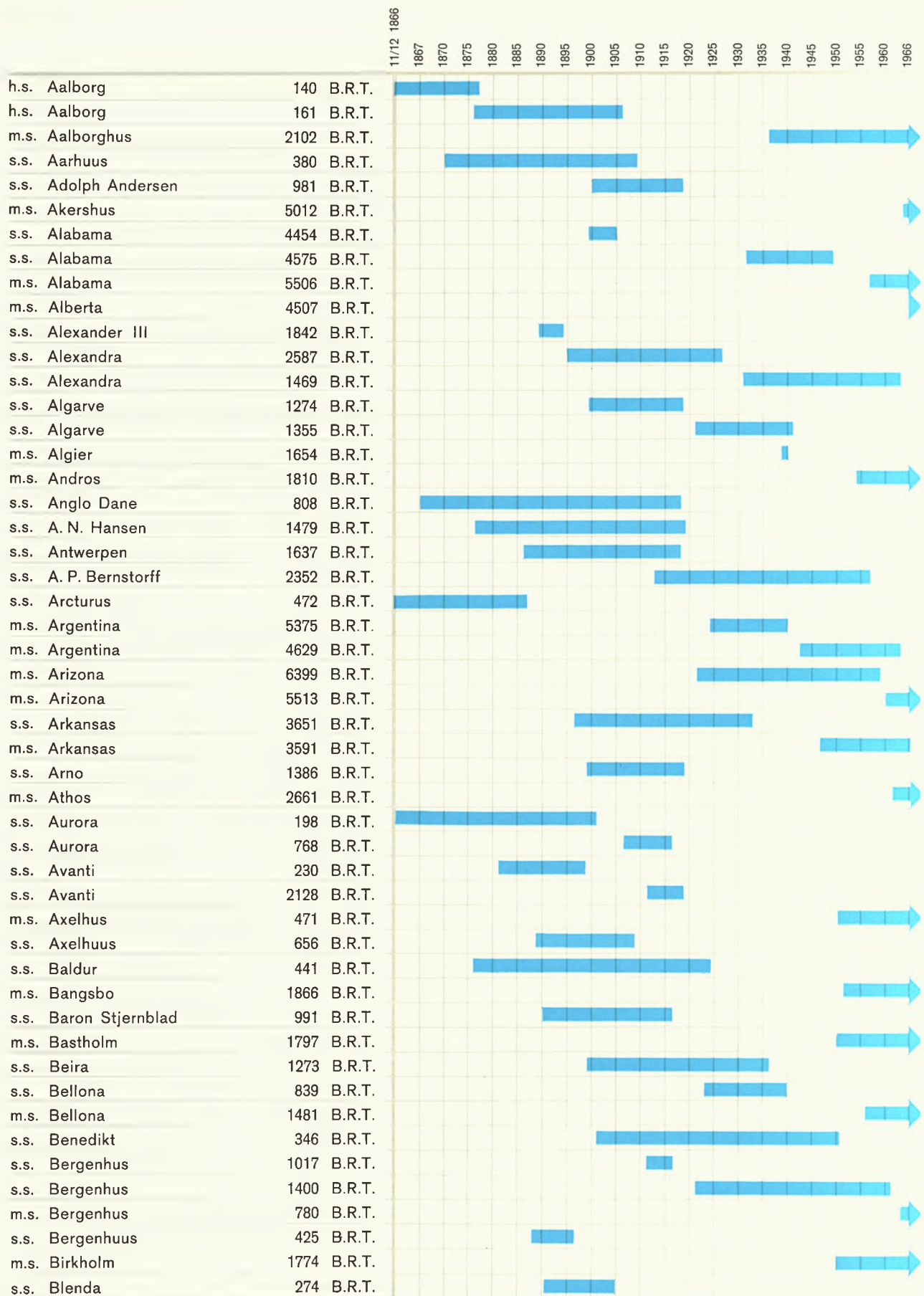
 Valdemar 40
 Valenthin, Th. 269
 Vejle, 48
 Venezuela 263, 306
 Vesper 30
 Vesta 40, 46, 47, 48
 Vendsyssel 72

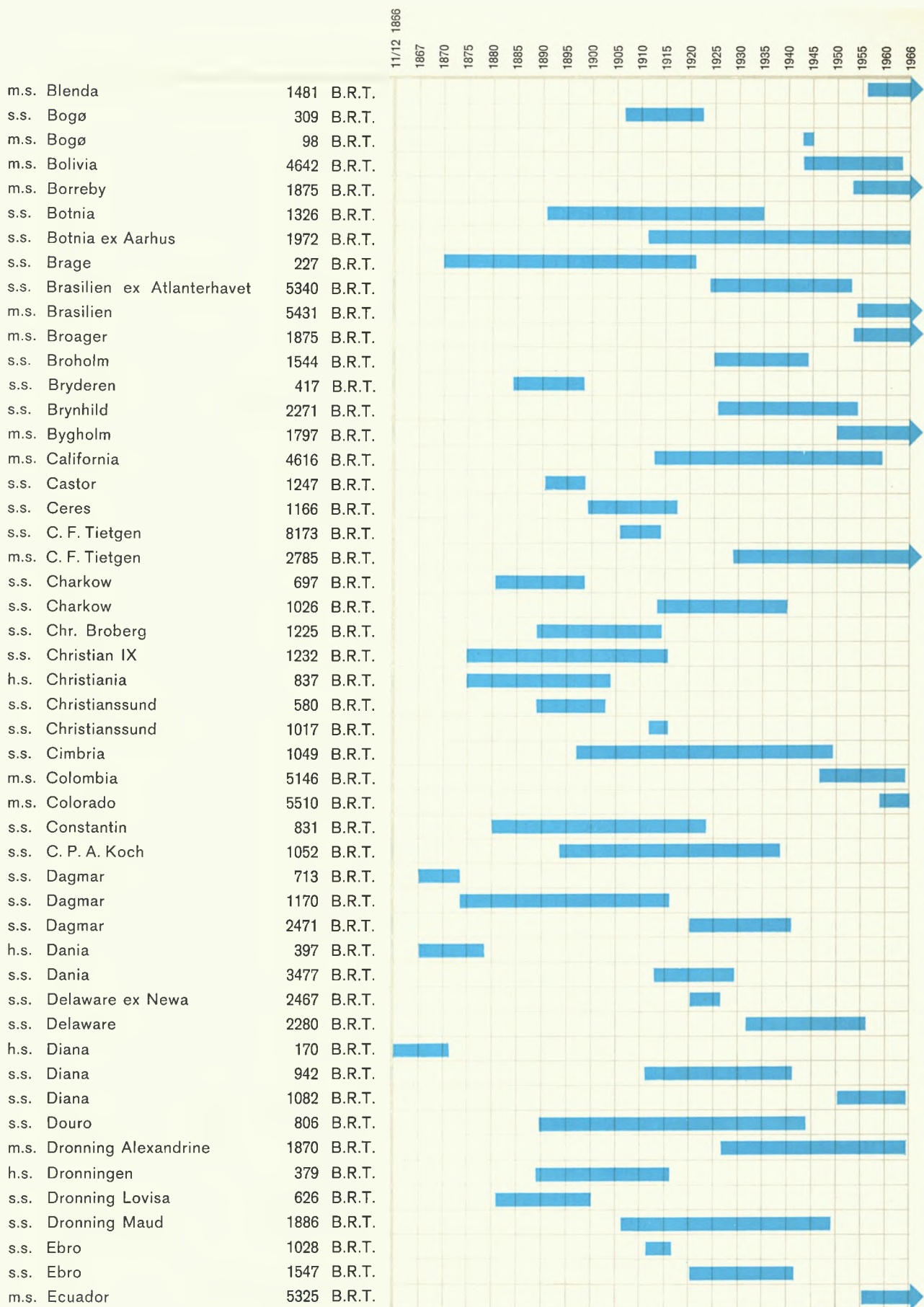
 Vereinigte Bugsier- und
 Frachtschiffahrt-
 Gesellschaft 127
 Vidar 48, 252
 Viking, skoleskibet 139, 140,
 145
 Virginia 136, 222, 241, 278,
 278
 Vistula 177, 179, 229, 230,
 232, 246, 249, 257, 306
 Wain, Wm. 43
 Wilson Line 75, 124, 126,
 195, 196
 Winston Churchill 281, 303
 Wisconsin 306
 Wologda 124
 Xenia 98
 Ydun 48, 120, 122, 278
 Yrsa 246
 Zampa 32, 40
 Zephyr 27, 40

 Ø.K. 127, 130, 132, 138,
 163, 199, 210, 212
 Ørnen 32, 40

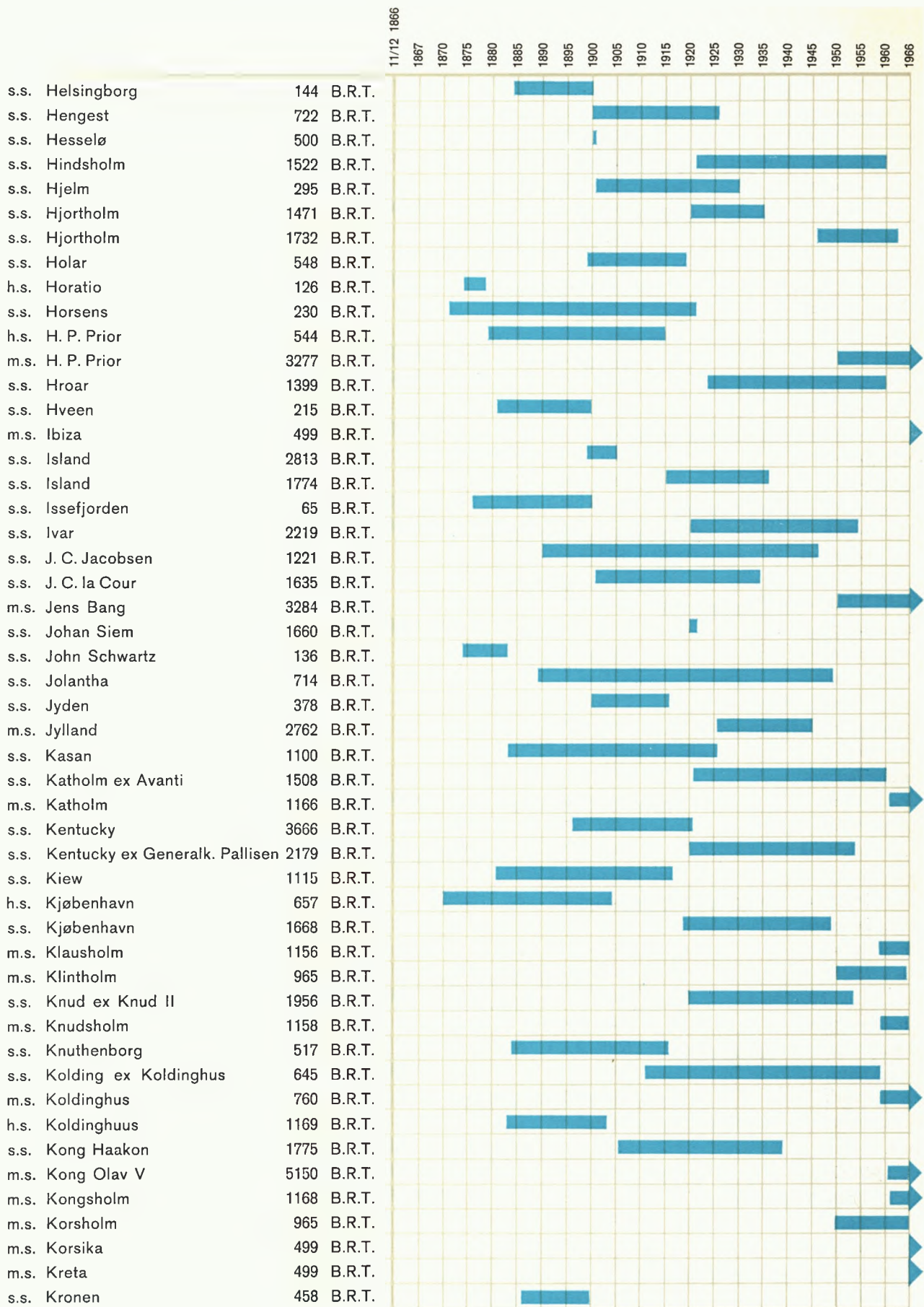
 Aalborg 40, 47
 Aalborghus 227, 231, 232,
 280
 Aarhus Flydedok og
 Maskinkompagni 14
 Aarhus 145, 236, 257, 260
 Aarhus Dampskibsselskab
 45
 Aarhuus 46, 48

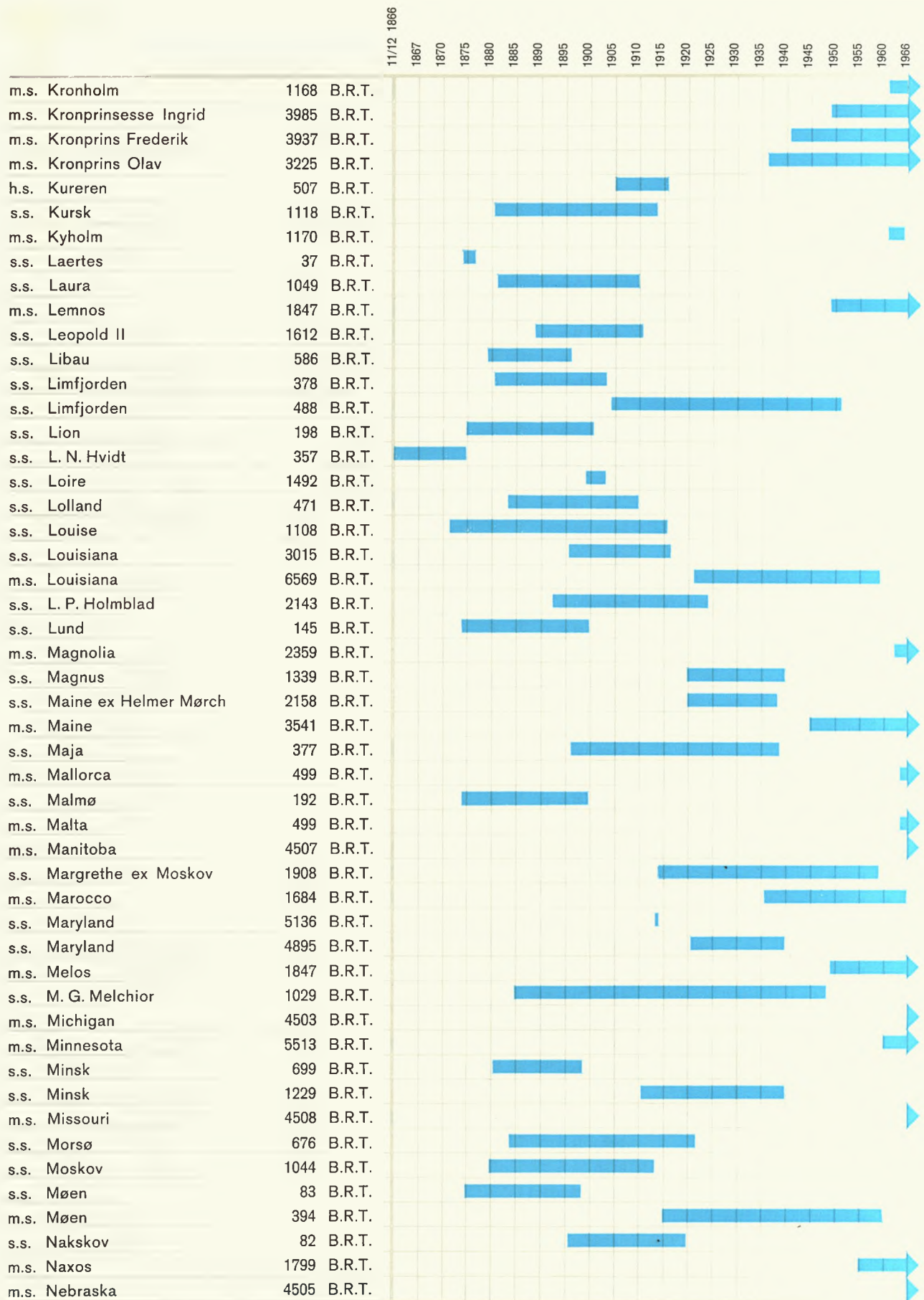
DFDS' flåde gennem de hundrede år

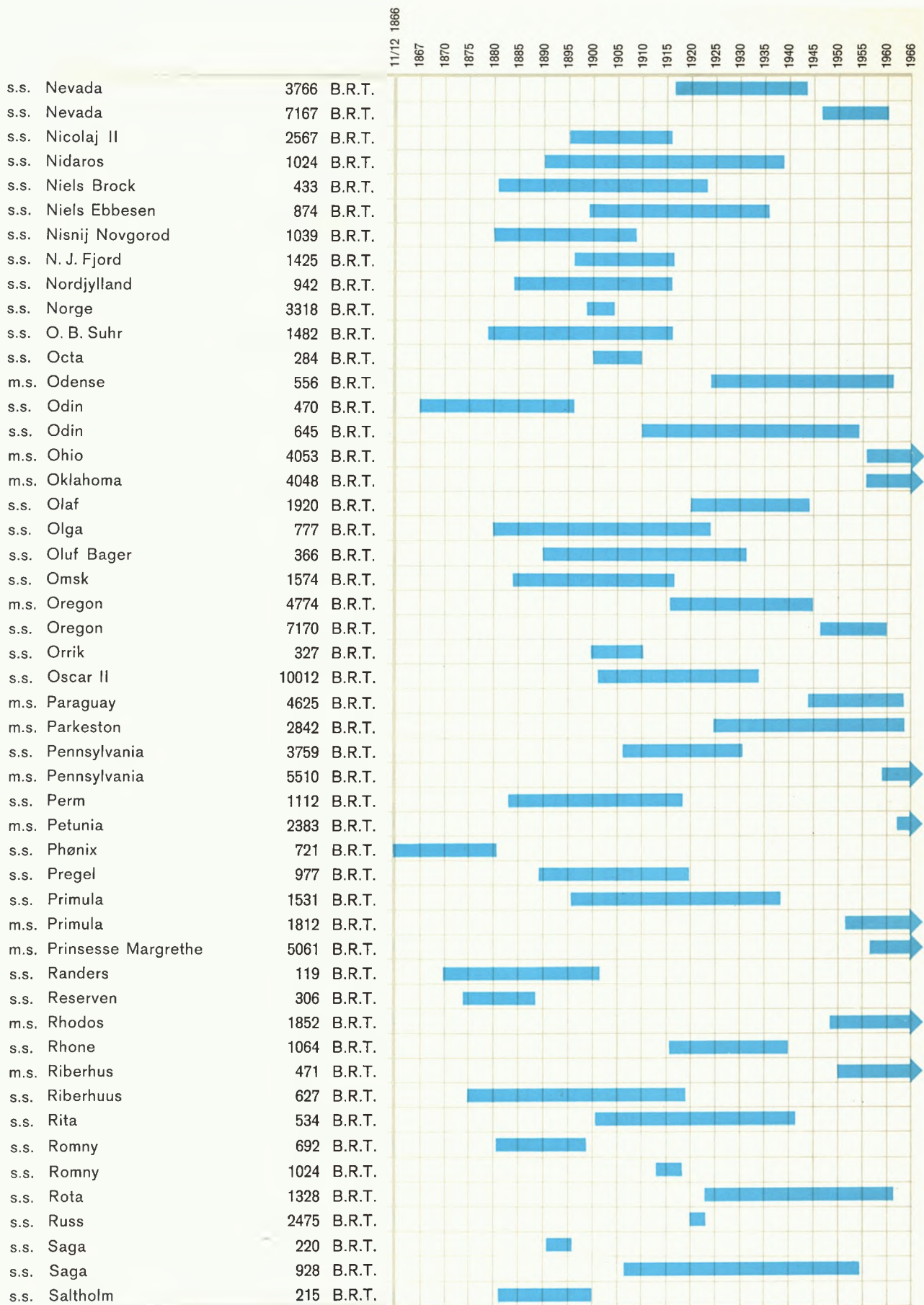


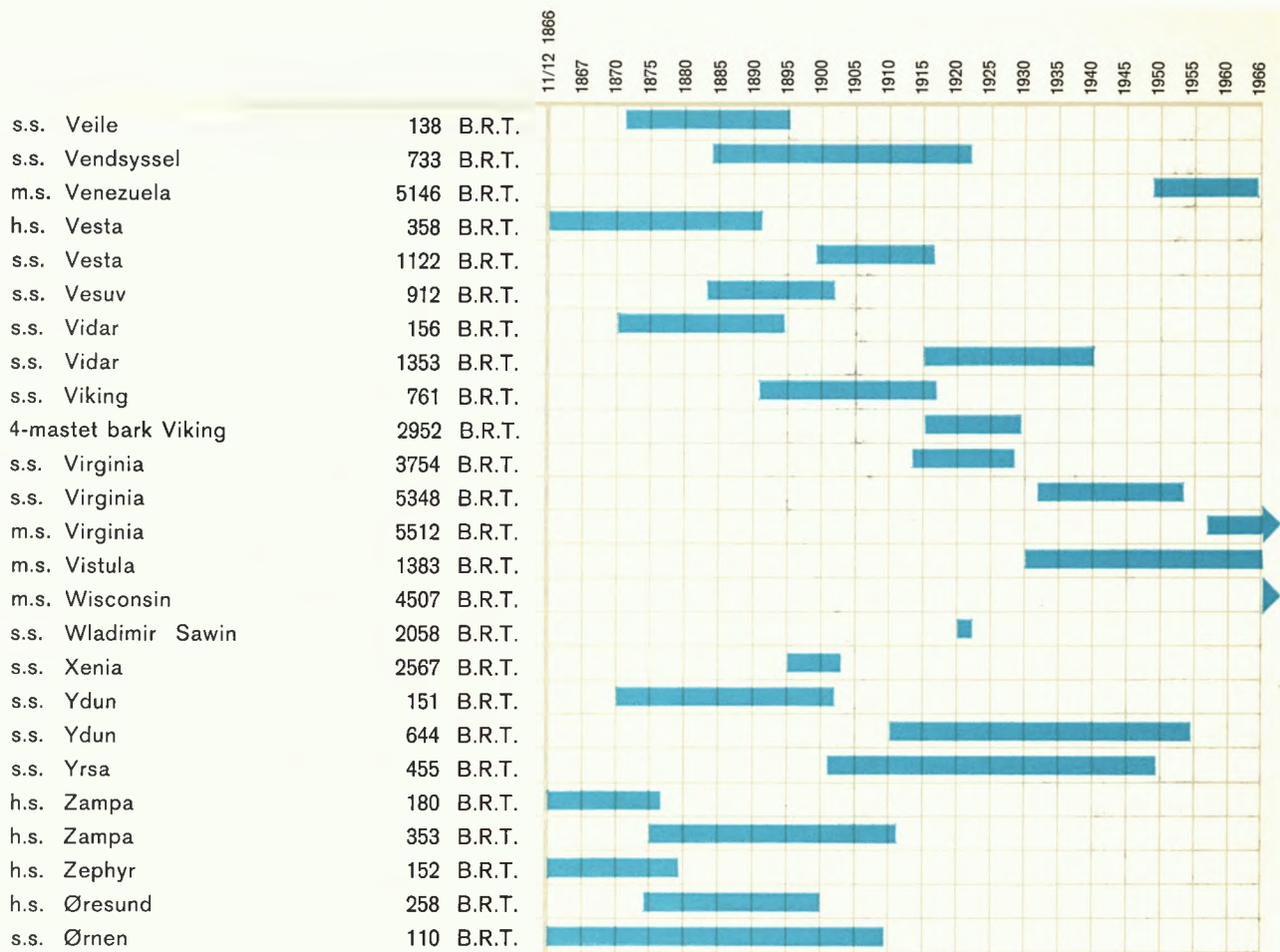








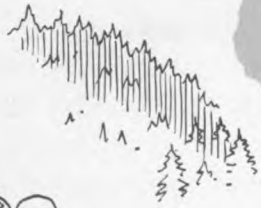
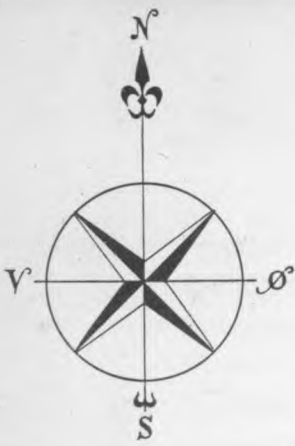




HUNDREDE ÅR PÅ HAVENE

er udgivet i anledning af Det Forenede Dampskibs Selskabs ét hundrede års jubilæum den 11. december 1966. Illustrationen på bogens omslag viser Kvæsthusbroen ved den tid, da Selskabet blev stiftet. Bogens typografiske tilrettelægning er foretaget af Aksel Danielsen og Poul Graae. Som skrift er anvendt Monotype Baskerville, trykt på krideret kunsttryk. Klicheerne er fremstillet af Bernh. Middelboe's Reproduktionsanstalt. Bogbinderarbejdet er foretaget i samråd med Anker Kysters Efff. Et mindre antal eksemplarer er stillet til rådighed for boghandelen gennem Andr. Fred. Høst & Søn.

Trykt i
Det Berlingske Bogtrykkeri
København



NATAL
CABEDELL
RECIFE
BAHIA
ILHEUS

VICTORIA

RIO DE JANEIRO

SANTOS

PARANAGUA

SÃO FRANCISCO

PORTO ALEGRE

MONTEVIDEO

ROSARIO

RIO GRANDE

BUENOS AIRES

NECOCHEA

BAHIA BLANCA

