



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

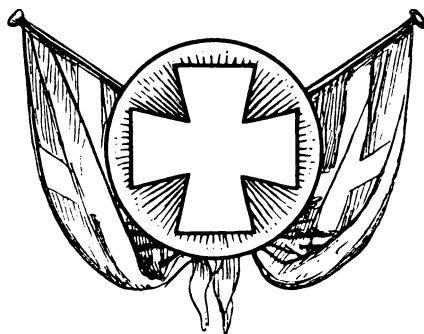
Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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



DET FORENEDE
DAMPSKIBS SELSKAB

1866–91

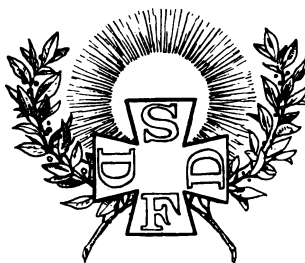


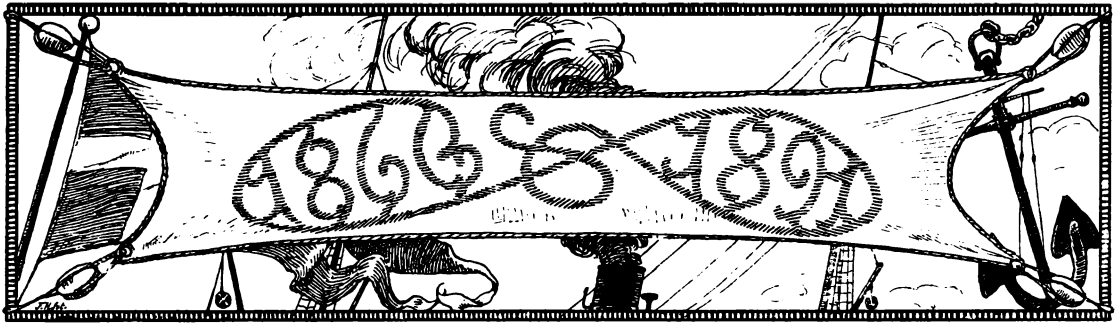
BLADE AF
DEN DANSKE DAMPSKIBSFARTS HISTORIE
VED
JULIUS SCHOVELIN

Til Udarbejdelsen af nærværende Skrift er som Grundlag benyttet et omfangsrigt, indbyrdes meget forskelligartet Materiale. En overvejende Del er enten umiddelbart øst af Selskabets Arkiver (Protokol-Udskrifter, Specialberetninger fra Funktionærer og Agenter osv.) eller dog bragt til Veje og lagt til Rette ved Selskabets direkte Foranstaltning, i bægge Tilfælde gennem dets Sekretær, Hr. Alfr. Sørensen. En anden Del bestaar af en Række Uddrag af Aviser og Tidsskrifter, atter en anden Del af Uddrag af Danmarks Statistik, af udenlandske Handelskammer- og Konsulatsberetninger o. lign. — Endelig ere ikke faa værdifulde Oplysninger, navnlig om den ældre Tid, velvilligt meddelte efter Hukommelsen eller efter deres Privatkorrespondancer af d'Hrr. Kaptajn L. F. Tegner (Helsingør) og Kaptajn Cl. Prahl.

INDHOLD

DEN DANSKE DAMPSKIBSFART INDTIL 1866	Side 1
DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKABS DANNELSE	— 9
SELSKABETS FØRSTE VIRKSOMHED	— 16
ALMINDELIGT OVERBLIK	— 17
INDENRIGSFARTEN	— 20
SUNDFARTEN	— 21
DEN ØVRIGE INDENRIGSFART	— 29
UDENRIGSFARTEN 1866—79|80	— 33
SELSKABETS VIRKSOMHED I BEGYNDELSEN AF FIRSERNE	— 47
UDENRIGSFARTEN 1879—83 (LIBAURUTERNE)	— 49
ENGLANDSFARTEN (1875—91)	— 62
UDENRIGSFARTEN 1883—86	— 82
MIDDELHAVSRUTEN	— 83
ØSTERSØFARTERNE	— 84
SELSKABETS VIRKSOMHED 1883—86	— 86
UDENRIGSFARTEN 1887	— 88
SORTEHAVSRUTEN	— 88
DEN FINSKE RUTE	— 88
SELSKABETS STILLING I AARENE 1885—87	— 91
SELSKABETS VIRKSOMHED 1888—89	— 92
SELSKABETS VIRKSOMHED 1890	— 98
SELSKABET I 1891	— 103
TILBAGEBLIK OG SLUTNING	— 106
BILAG.	





Det første Dampskib kom her til Landet 1819 fra England og hed „*Caledonia*“. Sin første Rejse foretog det d. 23. Maj d. A. fra Kjøbenhavn til Helsingør. Den følgende Tid gjorde det forskellige Lystture paa denne Rute, hvorved der ogsaa blev givet Folk Lejlighed til at nyde „det stolte Syn“, som Indsejlingen i Øresund frembyder, „og som uden Tvivl er et af de skønneste Prospekter i Verden“. Skibets Hovedbestemmelse var dog at løbe mellem Kjøbenhavn og Kiel, medtagende Post og Passagerer.

Først 6 Aar derefter kom det næste Dampskib, „*Prindsesse Wilhelmine*“, der løb paa Lübeck 1 Gang ugentlig. — Det næste Skib igen var „*Dania*“, som gik paa Jylland fra 1827. Aaret efter satte Staten det første Postdampskib, „*Mercurius*“, i Fart over Storebælt, medens „*Dania*“ fra 1834 gik over i Postfarten mellem Kallundborg og Aarhus.

I Aaret 1830 byggedes det første Dampskib herhjemme, nemlig „*Frederik VI*“, som L. N. HVIDT lod bygge hos JAC. HOLM, og som afløste „*Caledonia*“ i Farten paa Kiel. — I 1835 var foruden dette Skib og „*Dania*“ følgende saakaldte „regelmæssige“ (danske) Dampskibe i Fart paa Danmark: „*Løven*“, der gik paa Øerne, „*Dronning Marie*“ (tilhørende det Stettiner-Kjøbenhavnske Dampskibsfarts-Selskab), som for mellem Kjøbenhavn og Stettin, og „*Prinds Carl*“, der løb paa Sverig—Norge.

I Foraaret 1840 gik Kieler-Farten over til „*Christian VIII*“, ført af Kaptajn

(senere Admiral) SOMMER, medens „*Frederik VI*“ aabnede en Rute paa Travemünde. „*Christian VIII*“ blev i 1846 atter afløst af „*Copenhagen*“ (Reder: Conr. Hinrich Donner; Speditør i Kjøbenhavn: Carøe & Co.).

Paa Aalborg og Aarhus var der imidlertid allerede 1842 aabnet en ugentlig Sommerfart med Dampskibet „*Iris*“, som i Juni d. A., sammen med „*Harlequin*“, var bleven præsenteret til Salg i Aalborg og der købt. Dette efter Datidens Forhold særdeles gode og smukke Skib opsejlede en stor Fortjeneste, hvad der snart efter lokkede et andet Skib, „*Königin Caroline Amalie*“, ind paa Aarhusruten. Efter en skarp Konkurrence, der drev Passagertaksten ned til 3 R , flyttedes „*Caroline Amalie*“ over i Farten Flensborg—Kjøbenhavn, hvor den en Tid alternerede med „*König Christian der Achte*“.

I 1845 blev C. P. A. KOCH Ekspeditør for „*Caroline Amalie*“, 1847 tillige for Dampskibene „*Lolland*“ og „*Sjælland*“ (som gik paa Rostock). „*Caroline Amalie*“ beslaglagdes i øvrigt af Staten under Krigen 1848—49, selvfølgelig mod Erstatning. Efter Fredsslutningen indtræder der et Vendepunkt i den hele Udvikling, navnlig efter Anlæggelsen af den slesvigske Jærnbane (1853) fra Flensborg til Tönning. Sir Morten Peto, som havde anlagt denne Bane, indsaa snart, at Jærnbaner her til Lands ikke kunde betale sig uden i Forbindelse med Dampskibe, og søgte derfor at faa draget Trafikken mellem Østersøen og England over Flensborg—Tönning, hvorved man jo kunde spare Øresundstolden. Han oprettede i den Anledning et større Dampskibs-Selskab „*The North of Europe Steam-Navigation Co.*“, og for dettes Østersøfart blev Firmaet Koch & Bird i Flensborg Generalagent. Fragterne vare vel særdeles høje, men hele denne Trafiklinie blev forsømt fra Petos Side, og da Øresundstolden bortfaldt i 1857, maatte Forsøget opgives. Koch lærte der, „hvorledes et Dampskibs-Selskab ikke skal drives“.

Paa samme Tid var han bleven Agent for det engelske Firma James Henderson & Son i Glasgow, der satte Skibe i Fart mellem Kjøbenhavn og Flensborg, anløbende Fyn. Senere gik han i Kompagni med Henderson jun. og stiftede under Firmaet KOCH & HENDERSON en fremadskridende Rederiforretning. Blandt deres Skibe skal nævnes „*Rhoda*“, det første Skrueskib, som kom til Kjøbenhavn (1856), og som herfra gik i Kielerfart. Da dette ikke viste sig tilstrækkeligt stort og hensigtsmæssigt, købtes „*Albion*“, der sejlede nogen Tid under Navnet „*Hesperus*“, medens

man fik bygget Skibet „*Princess*“. Desto værre var man uheldig med dette sidste Skib, som havde en mangelfuld Kedel; men i 1861 fik man det lykkelig solgt til Garibaldi. Derefter kom „*Aurora*“, bygget som en Efterlignelse af „*Princess*“, — „*Princess*“ i mindre Format —, der gaar den Dag i Dag. Ved Køb anskaffedes endvidere „*Vesper*“ og „*Diana*“ (1856), hvilke Baade brugtes til Farten mellem Korsør—Flensborg—Kiel. Nævnes maa ogsaa det nybyggede Skib „*Sylphiden*“, der gik i Fart paa Øerne. —

I 1857 blev „*Hermes*“ købt i Skotland til Farten paa Odense, som blev paa-begyndt efter Bierfreunds Opmuntring. Det viste sig dog snart, at Baaden aldeles ikke egnede sig til denne Fart, og i Aaret 1859 blev den derfor ombyttet med „*Fiona*“. —

Endelig ejede Koch & Henderson endnu et Skib, nemlig „*Arcturus*“, som gik i islandsk Fart.

I mangfoldige Aar var Postfarten paa Island bleven dreven med Sejlskibe (tilhørende Firmaet Fried. E. Petersen). Men i November 1857 gik Sejlskibet „*Sø-løven*“ under. Den gik ud med en sydvestlig Kuling, som snart blev til en frygtelig Storm, og forliste under Snefjældsøklen med Mand og Mus.

Straks i 1858 foreslog da Koch Regeringen at besørge Postfarten paa Island med et Dampskib. Regeringen gik ikke alene ind herpaa, men laante endog Koch Penge til Anskaffelsen af et passende Skib. Det blev „*Arcturus*“, som egentlig hed „*Victor Emanuel*“ og var et engelsk Skib, bygget i 1856. Det blev oprindeligt lejet fra England i 1858 og gik først i 1859 definitivt over til dansk Ejendom.

Dette Skib gik derefter, op til Slutningen af 60^{erne}, i Regeringens Fart med 5 til 7 Ruter om Aaret. —

— I 1856 lykkedes det videre Koch ved Hjælp af Edv. J. Hvidt, Vaterskout Poulsen, D. Halberstadt, V. Benzon m. fl. at faa dannet „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“, som blev stiftet for at virke hen til, at Nord- og Østersøfarten efterhaanden kunde komme under dansk Flag. Selskabet begyndte med Dampskibene „*L. N. Hvidt*“, „*Odin*“ og „*Thor*“.

Da Øresundstolden Aaret efter blev hævet, kom der en god Tid for den danske Skibsfart, navnlig dog for Englandsfarten. Men forskellige Uheld hindrede Selskabet i til fulde at udnytte disse gunstige Forhold. Saaledes havde „*L. N. Hvidt*“ i Be-

gyndelsen af 60^{erne} en Kollision med „*Neva*“, som forhindrede det fra nogensinde at komme til England, hvor man risikerede, at Skibet blev belagt med Embargo. Dette Uheld gav imidlertid Stødet til Dannelsen af en hel ny Rute for den danske Skibsfart. Man forsøgte først at anbringe Skibet i Fart paa Amsterdam, men dette mislykkedes fuldstændig overfor det kgl. hollandske „Stoomboot Maatschappij“. Da fattede C. P. A. Koch den heldige Plan at bringe Antwerpen i regelmæssig, hyppig Dampskibsforbindelse med Kjøbenhavn og Østersøen, — en Plan, der af de fleste paa den Tid i Antwerpen betragtedes som praktisk uigennemførlig, fordi man endnu troede paa, at Sejlskibene vedblivende vilde beholde Overvægten.

Efter at Belgien i 1830 havde løsrevet sig fra Holland, dekreterede dette Land en Afgift paa Skibe, der passerede Scheldeflodens Munding, som var i Hollændernes Besiddelse. Til Trods for Antwerpens Beliggenhed ved en Vandvej med over 30 Fods Dybde lige op til Byen var derved Forbindelsen med Havet saa vanskeliggjort, at omendskønt den belgiske Stat udredede Halvdelen af Scheldetolden, kunde Sejladsen paa denne Stad dog ikke udvikle sig paa sin naturlige Maade.

I Begyndelsen af 60^{erne} gik imidlertid den hollandske Regering ind paa at afløse Scheldetolden ved en Kapitalisering af Indtægterne paa lignende Maade, som Danmark havde hævet Sundtolden i 1857.

Det var derfor det rette Tidspunkt, hvorpaa Koch kom til Antwerpen for at faa aabnet den planlagte Østersørute (først til Stettin, senere til Königsberg). Fartens hurtige Udvikling godtgjorde ogsaa tilstrækkeligt, at der var grebet rigtigt. Fra den første Begyndelse af var der rigeligt med Gods, hvad der jo ogsaa kun var en naturlig Følge af Antwerpens vide industrielle Opland og dets Forbindelse med de store tyske Vandveje. Men Ruten betjentes dernæst ogsaa med en Regelmæssighed, der straks befæstede det gode Ry hos Antwerpens Handelsstand, som de danske Dampskibe stedse siden have vidst at bevare.

Af „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“s øvrige Skibe gik „*Thor*“ under, ligesom ogsaa et engelsk Skib, der blev lejet i Stedet for 1858 („*Colonist*“), kæntrede i Nordsøen. I Stedet for kom senere Dampskibet „*Phønix*“. Disse forskellige Uheld og Tab gjorde Selskabets Stilling mer end almindelig vanskelig.

Medens den udenrigske Dampskibsfart saaledes var bleven udviklet ved de Kochske Foretagender, havde samtidigt en anden Mand, H. P. PRIOR, oparbejdet en betydelig indenrigsk Dampskibsfart. H. P. Prior var i Aarene 1839—47 etableret som Købmand i Stege, hvor han navnlig handlede med Korn og Tømmer. I Foraaret 1847 flyttede han derfra til Kjøbenhavn og drev her sin Kornhandel som Kommissionsforretning. Men da denne i Aarene 1848—49 medførte følelige Tab og Forviklinger, fik han Lyst til at prøve sin Kapital og sine Kræfter i anden og ny Virksomhed. Da han paa Grund af Familieforbindelser med skotske Dampskibsredere var bleven benyttet under Krigen som Mellemand mellem disse og den danske Regering ved Befragtning af Dampskibe, aabnedes naturlig gennem denne Virksomhed hans Blik for, at der her forelaa et stort, nyt, uopdyrket Felt, nemlig Dampskibsentrepriser i vore indre danske Farvande. I Begyndelsen af 1850 købte han Hjuldampere „*Zephyr*“ i Skotland og satte den allerede samme Foraar i Fart paa Øerne, særlig med det Formaal via Nykjøbing paa Falster at søge den nærmeste Søforbindelse med Udlandet: Warnemünde og Rostock. Da Krigen imidlertid paa ny brød ud, blev „*Zephyr*“ udlejet til den danske Regering som Depeche- og Stafetskib, og den paabegyndte Fart blev saaledes foreløbig afbrudt og senere opgivet.

Efter Krigen slutning genoptog H. P. Prior sin Rederiforretning med Farter mellem Øerne, paa Jylland og Limfjorden, og den udvidede sig rask. I 1851 købtes „*Flora*“ og „*Valdemar*“¹, 1852 blev „*Cimbria*“ bygget i Skotland, 1856 „*Zampa*“, 1858 „*Dania*“. Af disse Skibe forliste dog „*Cimbria*“ totalt den 14. Oktober 1858 ved Paasejling i Sundet af det svenske Dampskib „*Skaane*“, men intet Menneskeliv gik tabt.

Dette Forlis gav ikke alene Prior et stort direkte Tab, men var saa meget

¹ Senere solgt til Ophugning.

uheldigere for ham, som han havde deponeret Størstedelen af sine Værdipapirer for en betydelig Restsum, han skyldte i Skotland paa tvende der bestilte Skibe, nemlig „*Aalborg*“ og „*Freja*“. Dette sidste blev imidlertid efter Overenskomst tilbagesolgt til Bygmesteren i Skotland, og det lykkedes derved heldigt at faa løst og ophævet de Forviklinger og Vanskeligheder, som „*Cimbria*“s Forlis havde voldet ham.

I den følgende Tid gik Priors Rederiforretning atter frem som en naturlig Følge af det voksende Handelssamkvem mellem indenlandske Pladser og mellem disse og Norge, hvorpaa der ogsaa med Held anlagdes Ruter. Der blev derfor efterhaanden anskaffet ikke mindre end 5 ny Skrueskibe, nemlig „*Fylla*“, „*Falken*“, „*Ørnen*“, „*Saxo*“ og „*Uffo*“. Af disse solgtes dog „*Falken*“ snart igen til et Selskab i Neapel.

Samtidigt med, at det Priorske Dampskibs-Foretagende gik fremad, gik det mere og mere til Agters med „*Iris*“. I Begyndelsen af 50^{erne} tjente det vel stolte Penge paa Kreaturtransport fra Jylland til Kjøbenhavn. Men dette Held fristede netop Rederne til at lade bygge et nyt Skib „*Juno*“, hvormed man havde allehaande Uheld. Først var Skibet for langt til at kunne ligge ved Toldboden for at losse Kreaturerne —, om Passagererne maatte lade sig fæрге over, tog man i hine Tider mindre Hensyn til. Da man saa fik skaaret et Stykke bort agter ude, kom Skibet til at rulle for stærkt; samtidigt var det en vældig Kulsluger o. saal. v. „*Iris*“ vedblev vel at hævde sin Plads i Publikums Gunst, men da Kreaturtransporten efterhaanden tog af, maatte Farterne dog til sidst (1857) indstilles. „*Juno*“ blev solgt til Norge allerede i 1853, medens „*Iris*“ endte sine Dage som Bolværk i sit gamle Vinterkvarter paa Bodenhoffs Plads.

Vor første Dampskibs-Historie har endnu en tredje Skikkelse at opvise, ved hvilken vor Opmærksomhed maa dvæle, nemlig PAUL PETERSEN. Næst efter Prior har han maaske haft størst Fortjeneste af Dampskibsfartens Indførelse i vore

egne Farvande. Fra sin Ungdom af var han knyttet dertil, idet han fra 1840—49 gjorde Tjeneste som Styrmand i de mellem Kjøbenhavn og Kiel farende Postdampere. Da den Kielerbaad, han betjente, gik til Glasgow for at underkastes Eftersyn, fik han Lejlighed til at lære de mellem Glasgow og Liverpool farende ny Skrueskibe at kende, idet han nemlig under sit Ophold fik sin Førers Tilladelse til at lade sig forhyre til nogle Rejser med et saadant Skib. — Da han i 1849 forlod sin Stilling paa Kielerruten, begyndte han en Sejlpaketsfart mellem Kjøbenhavn og Randers og oparbejdede Ruten med saa stor Dygtighed, at han inden faa Aar havde 4 Jagter. Men da denne Forretning i 1856 blev truet af Konkurrence fra Koch & Hendersons Dampere, fattede han resolut den Plan at erhverve et Skruedampskib til sine Farter. Det lykkedes ham ved Hjælp af Firmaet C. F. Tietgen & Co. at faa skaffet Midler til Købet af en engelsk Damper „Pavo“. Den blev senere tilskødet Brødrene Paul og Peter Tobias Petersen under Navn af „Randers“ og siges at være den første Skruedamper under dansk Flag.¹

Det manglede ikke paa besindige Folks Advarsler og Hovedrysten over dette hasardiøse Skridt, men Resultaterne gjorde alle Bekymringer til Skamme. Farten trivedes saa godt, at den ugentlige Tur paa Randers i 1858 kunde udvides til 2 Gange ugentlig paa Randers og Hobro, ligesom et nyt Skib, „Ydun“, i 1859 blev bygget i Dundee.

Dette sidste Skib blev sat i Fart paa Odense, hvor det afløste Kochs „Fiona“, hvis Sejlads var bleven hindret af Odense-Kanalkommissionens Fordring om, at det skulde trækkes op gennem Kanalen med Hestekraft. „Ydun“ fik dog snart Lov til at løbe med Damp helt op i Odense Havnebassin.

Under Krigen 1864 tilbød Brødrene Petersen at stille et Skib til Regeringens Raadighed, i hvilken Anledning Firmaets 3^{dje} Skib, „Vidar“, indkøbtes i Stockholm. Der opnaedes ogsaa derved en Vedligeholdelse af Handelssamkvemmet mellem Kjøbenhavn og Jylland under Krigen, hvortil Firmaet altsaa nu stedse havde to Skibe at anvende.

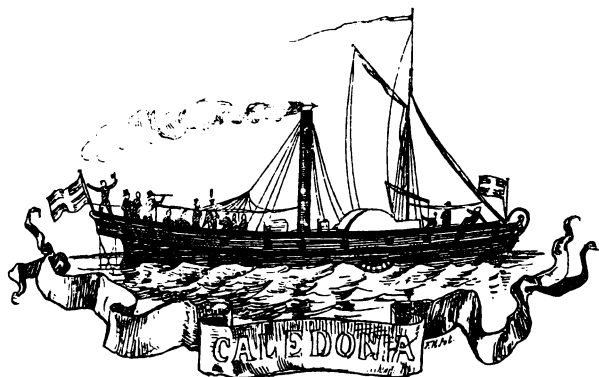
¹ Koch & Henderson havde sikkert ogsaa anvendt Skrueskibe (jvf. ovenfor), men Forklaringen er da vist den, at disse sejlede under engelsk Flag.

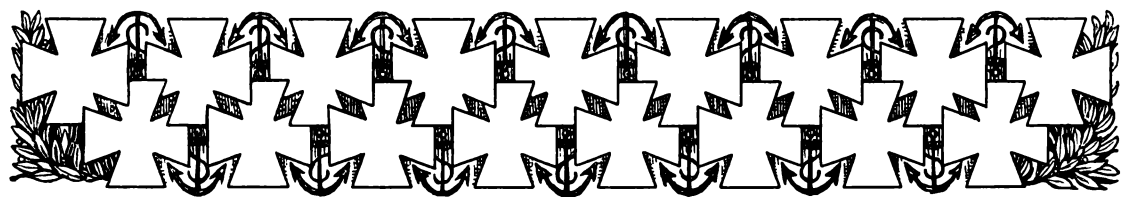
Brødrene Petersens Randers-Fart bidrog utvivlsomt sit til, at „Iris“ kom til at sejle med Tab. Ekspeditøren i Kjøbenhavn foreslog straks i 1856 Optagelsen af en Randers-Rute, men „Iris“ Kaptajn turde ikke paatage sig at vende i Havnen.

Efter Fredsslutningen udviklede Trafikken sig stadig videre, saa at der i 1864-65 maatte anskaffes endnu et fjerde Skib, „*Brage*“, som Firmaet lod bygge i Skotland.

I 1865 ophørte „*Ydun*“ med sine Farter paa Odense, da der i denne By paa Bankdirektør Bierfreunds Initiativ blev dannet et Aktieselskab, som hos Burmeister & Wain lod bygge Dampskibet „*Sct. Knud*“.

I Sammenhæng hermed kan det endelig bemærkes, at der 1866 i indenlandsk Fart endnu eksisterede fire, mindre Dampskibs-Selskaber, der ejede henholdsvis „*Aarhus*“, „*Falster*“, „*Veile*“ og de *bornholmske* Baade (om Skibene i Sundfarten vil der blive berettet nedenfor i et særligt Afsnit).





Efter Krigen i 1864 indtraadte der, som bekendt, et livligt Opsving i Danmarks Handel, idet ikke alene nye Handelsforbindelser bleve knyttede, nye Handelsveje bleve aabnede som Erstatning for de tabte eller ved Landafstaaelsen afbrudte, nye Omraader for Landets Produktion bleve vundne, — men samtidigt ogsaa det hele Forretningsliv tiltog i Omfang og Styrke. De økonomiske Følger af den ved Krigsbegivenhederne skabte Nystilling for Landet blev ikke alene en Skiften Front overfor Udlandets Afsætningsmarkeder, men ogsaa en hidtil uanet Vækst og Trivsel i Produktion og Omsætning. Det var, som om Tidsudviklingen i forøget Velstand vilde give Erstatning for det lidte Landetab.

Aarsagerne hertil vare mange, og blandt disse flere, som det ikke her er Stedet at komme ind paa. Men blandt de vigtigste skal netop nævnes de moderne Samfærdselsmidlers Indflydelse. Efter 1864 bedækkes Landet med et sammenhængende Næt af Jærnbaner, og samtidigt, men dog i endnu raskere Tempo, skrider Udviklingen af Landets Dampskibsfart fremad. Særlig for vor Udenrigshandel, og inden for denne atter vor Udførsel, har den danske Dampskibsfart været den store Formidler. Og hertil har sikkert intet bidraget mere end netop Dannelsen af: „*Det forenede Dampskibs Selskab*“.

Det var, som saa ofte her i Verden, et Sammenstød af tilfældige Begivenheder, der gav Anledning til dettes Dannelse. Under Indtrykket af hele Trafikkens rige og raske Fremgang vovede KOCH sig, om man vil, noget for langt frem. Til Be-

sørgelsen af Englandsfarten, hvis stigende Betydning allerede stod ham klart, søgte han i Aaret 1866 gennem sine Forbindelser i England at danne et nyt Selskab: „*The Anglo-Danish Steam-Navigation Company*“. Der var allerede bestilt 4 Skibe hos Andrew Leslie & Co., Hebburn, men inden de endnu vare færdige, indtraf en uventet Begivenhed. Allerede i Maj 1866 stansede Overend, Gurney & Co. i London sine Betalinger, og dette gav Stødet til en fuldstændig Krise, hvis dybere liggende Aarsag vistnok har været altfor store Kapitalers pludselige Fastbinden. Følgen var den almindelige Ængstelse og Usikkerhed, der under saadanne Forhold saa at sige griber alle. Kochs engelske Forbindelser trak sig for deres Vedkommende tilbage, og dermed var hans Foretagende, om end ikke fuldstændig strandet, saa dog løbet paa Grund.

Da var det, at Privatbankdirektør C. F. TIETGEN under de Forsøg, der fra forskellig Side bleve gjorte paa at sikre de bestilte Skibe for den danske Handelsflaade, fattede Ideen til en Sammenslutning mellem Danmarks daværende 3 største Rederiforretninger (nemlig „Koch & Henderson“, „H. P. Prior“ og „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“) til eet stort Aktieselskab.

Skulde der skaffes Kapital til Sikring af de 4 nybyggede Skibe, maatte det nemlig ske ved et ekstraordinært Skridt, thi ad almindelig Vej og paa almindelig Vis var dette under de givne Tidsforhold saa at sige ugørligt. Dog var dette ikke Hovedsagen. Men der aabnede sig her for Tietgens Blik en pludselig Mulighed for at sammenknytte indenlandsk og udenlandsk Dampskibsfart, saaledes at disse, ifølge deres hele Natur forskelligartede Virksomheder, hvis Udvikling og Trivsel bero paa helt forskellige økonomiske Vilkaar, Betingelser og Forudsætninger, gensidig kunde støtte og ophjælpe hinanden for i deres Forening først for Alvor at fremme Landets Handel og Omsætning. Navnlig vilde Udenrigsfarten vinde et sikkert Rygstød i Indenrigsfarten, som altid lettere end hin kunde overses og beherskes, og som altid vilde være relativt uafhængig af det almindelige Fragtmarkeds vekslende Konjunkturer. Og denne sidste Fart vilde paa sin Side gavnes ved at bringes i Forbindelse med de udenlandske Linier, en Forbindelse, som i 1866 fuldstændig savnedes til største Fortræd for Provinsernes Handel. Da der nemlig manglede gennemgaaende Takster fra Udlandet til Danmarks forskellige Købstæder, var Følgen den, at disse stadig maatte lade deres Varer gaa over Kjøbenhavn. Ogsaa

paa dette Forhold vilde der ved samme Lejlighed paa naturlig Maade kunne raades Bod.

Betegnende i saa Henseende er det Forslag, der endelig blev Frugten af de langvarige Forhandlinger, som rejstes i Anledning af Sammenslutnings-Planen, og som trak ud helt hen imod Aarets Slutning. Det hedder heri:

„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 ved Erfaring bekræftet sig, at medens mindre Rederier have Vanskelighed ved at bestaa, have næsten altid de større Rederier, hvis ikke bestemte Fejl i Administrationen have frembragt et modsat Resultat, svaret udmærket Regning.“

„Ikke blot, at det større Selskab ligefrem drager Forretninger til sig, som det mindre maa søge, og at man ved et tilstrækkeligt Antal Skibe kan undlade at assurere, en Udgift, der især i den indenrigske Fart ikke staar i noget som helst Forhold til de Tab, som denne i en meget lang Aarrække hos os har medført. Men man sættes i Stand til en ganske anden og bedre Regulering af Fragt for Personer og Gods saavel som af Forbindelsen mellem Ruterne, og til ved det større Udvalg af Skibe at fordele disse efter Ruterne større eller mindre Krav paa de forskellige Aarstider. Man opnaar en langt større Regelmæssighed og bliver ved Samlingen af Godset paa enkelte Hovedsteder i Stand til med mindre Risiko at vedligeholde hyppige og regelmæssige Farter, saavel paa Østersøen som paa England og Belgien.“

„Et større Rederi vil ligeledes have et bedre Udvalg af passende Kaptajner, for de forskellige Ruter, saavel som af den tekniske og anden fornøden Medhjælp.“

„Naar da de allerede bestaaende Rederier med deres mindre Kræfter have været i Stand til at opnaa Resultater som de, der foreligge, nemlig f. Eks.,

„at Grosserer Priors Skibe paa den i dem anbragte Kapital have været i Stand til at opnaa en Nettofortjeneste i de sidste 6 Aar (1864 ikke medregnet) af 24 $\frac{1}{2}$ %, eller, naar 1864 medregnes, i de 7 Aar i Gennemsnit af 33 $\frac{1}{2}$ %, og Grosserer Kochs, i Gennemsnit i de sidste 5 Aar (1864 incl.) 32%, da er der en temmelig høj Grad af Vished for, at Resultatet ved en Forening af disse og Tilslutning af adskillige andre Skibe vilde blive snarere bedre end ringere, selv om adskillige andre Om-

„stændigheder, der ogsaa ville give Lejlighed til god Fortjeneste, lades ganske ud af „Betragtning, som f. Eks. Overtagelsen af den norske Post- og Passagerfart, af Kiel— „Korsør—Aarhus Ruten, for hvilke man i bægge Tilfælde vilde kunne regne paa „Tilskud af Staten, og for sidstes Vedkommende sandsynligvis ogsaa af de tilstødende Jærnbaner.“

Tanken var oprindelig, at *D. F. D. S.* skulde bestaa af:

H. P. Priors 9 Skibe:

Hjuldampskibet	„ <i>Aalborg</i> “,
—	„ <i>Flora</i> “,
Skruedampskibet	„ <i>Fylla</i> “,
—	„ <i>Saxo</i> “,
—	„ <i>Uffo</i> “,
—	„ <i>Ørnen</i> “,
Hjuldampskibet	„ <i>Zampa</i> “,
—	„ <i>Zephyr</i> “,
—	„ <i>Dania</i> “.

Koch & Hendersons 4 Skibe:

Skruedampskibet	„ <i>Arcturus</i> “,
—	„ <i>Aurora</i> “,
Hjuldampskibet	„ <i>Vesta</i> “,
—	„ <i>Diana</i> “,

samt de 4, der vare byggede af Andrew Leslie:

Skruedampskibene	„ <i>Anglo Dane</i> “,
—	„ <i>Dagmar</i> “,
—	„ <i>Thyra</i> “,
—	„ <i>Valdemar</i> “.

Dernæst skulde man søge optaget „saadanne gode nye Skibe som de, der i „de sidste to Aar for isolerede Selskabers Regning omkring i Landet vare byggede,

„og med hvem man maatte kunne opnaa passende Overenskomst, saavel som under „samme Forudsætning de „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“ tilhørende „3 Skibe.“

Om Planens Udførelse hedder det videre i Forslaget:

„Til Dannelsen af et saadant Selskab vil udfordres en Kapital af:

for H. P. Priors	9 Skibe	Rbd.	600,000
- C. P. A. Kochs	4 —	—	240,000
- A. Leslies	4 —	—	605,000
til Told af disse, samt til Udgifter indtil Fartens Begyndelse		—	55,000
		<u>Rbd.</u>	<u>1,500,000,</u>

„som tænkes tilvejebragte ved:

6 ^o . Obligationer, tilbagebetalte i 8 Aar	Rbd.	700,000
og i Aktier et Beløb af	—	800,000
	<u>Rbd.</u>	<u>1,500,000</u>

„Af første vil efter den trufne Overenskomst det hele Beløb blive anvendt til „Betaling, nemlig:

til A. Leslie	Rbd.	400,000	ff. i 5 Aar
- Prior	—	200,000	} - - 6 - - - 7 - - - 8 -
- Koch	—	100,000	
	<u>Rbd.</u>	<u>700,000</u>	

„og af Aktiebeløbet Rbd. 800,000 vilde

H. P. Prior deltage med . .	Rbd.	200,000
C. P. A. Koch med	—	40,000
	<u>Rbd.</u>	<u>240,000</u>

„saa at der altsaa vilde være at overtage Aktier til et Beløb af . . 560,000 Rbd.

„Af dette Beløb vilde der efter den nævnte Overenskomst behøves:

1. Januar 1867	Rbd. 225,000
1. Marts —	— 130,000
1. Septbr. —	— 100,000
1. Oktbr. —	— 50,000
1. Januar 1868	— 55,000
	<u>Rbd. 560,000</u>

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

— — Paa Grundlag af dette Forslag samledes Tirsdagen d. 11. December 1866 nedenstaaende Deltagere i Dannelsen af *D. F. D. S.* for at konstituere dette, nemlig:

Etatsraad C. A. Broberg,
 — O. B. Suhr,
 — L. P. Holmblad,
 Konsul Edv. J. Hvidt,
 Grosserer C. A. Erichsen,
 — H. Erichsen (Newcastle),
 Advokat John Morris, London,
 Baron J. Stjernblad, Marsvinholm,
 Fabrikanterne Burmeister & Wain,
 Kaptajn, Brygger J. C. Jacobsen,
 Direktør C. F. Tietgen,
 Vekselmægler Ed. Lorentzen,
 Grosserer Em. Z. Svitzer,
 — G. Petersen,
 Etatsraad Linnemann,

Etatsraad Nyholm,
 Kammerherre Simony,
 Bankdirektør L. Bierfreund,
 Grosserer W. Petersen,

samt ifølge Kontrakt — H. P. Prior,
 — — — — C. P. A. Koch,

tilsammen repræsenterende . . Rdl. 840,000

(Kr. 1,680,000)

Paa Forslag af Direktør Tietgen vedtoges det enstemmigt, at den første Bestyrelse i Henhold til Indbydelsen skulde bestaa af — blandt Deltagerne —

Etatsraad C. A. Broberg,
 Grosserer C. A. Erichsen,
 Direktør C. F. Tietgen,

og at disse skulde tilkalde:

Overretsprøkurator Simonsen,
 Vaterskout Poulsen.

Dernæst vedtoges det, at overdrage til denne Bestyrelse 1) at udarbejde Forslag til Udkast til Love, 2) at afslutte Kontrakt med H. P. Prior og med Koch & Henderson, endvidere, 3) at ratihabere Kontrakten med A. Leslie & Co., 4) at afslutte Kontrakter med Grosserer Prior som adm. Direktør for den indenrigske Fart og med Grosserer Koch som adm. Direktør for den udenrigske Fart, 5) at antage Sekretær, Kasserer og Bogholder samt approbere Ansættelsen af de endvidere fornødne Bestillingsmænd, og 6) overhovedet at foretage alt videre fornødent til Overtagelsen af Driften fra 1. Januar 1867. Den nævnte Bestyrelse bemyndigedes endelig til at træde i Forhandling med

1) Bestyrelsen for „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“ om Overtagelsen af dettes Skibe¹ og at afslutte Kontrakt herom;

2) Bestyrelserne for Skibene

„Aarhus“ — „Sct. Knud“ — „Falster“,

¹ Skruedampskibene: „L. N. Hvidt“, „Odin“ og „Phønix“.

imod som Hovedregel for Overenskomsten med disse Skibe at indrømme de respektive Bestyrelser Ret til at vælge et Medlem til Bestyrelsen, uden hvis Samtykke Selskabet: 1) ikke i en vis Tid vil forhøje Gods- og Passagerfragten paa disse Skibes Ruter, 2) ikke borttage Skibet fra Ruten, uden i hvert Fald at sætte andet passende Skib i samme Fart, og 3) ikke formindske det Antal Farter, der hidtil have været udførte.

I den nærmest følgende Tid sluttedes i Henhold hertil Overenskomst med „Det almindelige danske Dampskibs-Selskab“ om Overtagelse af dettes 3 Skibe¹ (fra 1. Januar 1867), med Dampskibs-Interessentskabet i Nykjøbing p. F. om Overtagelse af Skruedampskibet „*Falster*“ (fra 31. Maj 1867) og endelig med Dampskibs-Selskabet i Odense om Overtagelse af „*Sct. Knud*“ (fra 1. April 1867).

Samtidig skete ogsaa Henvendelse til Bestyrelsen for Dampskibet „*Aarhus*“ og til Brødrene Petersen, men i Modsætning til de ovennævnte Selskaber ønskede disse Rederier endnu ikke at afhænde deres Skibe. Inden den definitive Overtagelse af H. P. Priors Skibe forliste i øvrigt „*Dania*“, men Grosserer H. P. Prior paatog sig straks at levere en ny „*Dania*“, hvorom der den 22. Februar 1867 blev afsluttet Kontrakt med Burmeister & Wain til Levering d. 1. August.

Paa et d. 18. Marts 1867 af Stifterne afholdt Møde vedtoges det dernæst at optage Konferentsraad Algreen-Ussing og Etatsraad Fugl som Deltagere, samt at bemyndige Bestyrelsen til at optage Deltagere, saa at den samlede Aktiekapital i alt blev 900,000 Rbd. —

— De tvende første Aar af Selskabets Levetid (1867—68) bevarede det en mere afsluttet Karakter. De første Deltagere forpligtede sig saaledes til, saafremt de i Løbet af Aaret 1867 maatte ønske at afhænde de dem tilhørende Aktier, at lade Forhandlingen ske *for fælles Regning* gennem Privatbanken, og endnu paa Selskabets første Generalforsamling d. 2. April 1868 forpligtede de da tilstedeværende

¹ Skruedampskibene: „*L. N. Hvidt*“, „*Odin*“ og „*Phønix*“.

Deltagere, der havde forlods Ret til at overtage de ny Aktier, hvormed Aktiekapitalen skulde forøges (jfr. ovf.), sig ved Underskrift i Generalforsamlings-Protokollen til ikke at sælge deres Andele i Løbet af et Aar. Først paa et i Marts 1869 afholdt Møde af Deltagere vedtoges det paa Bestyrelsens Forslag at begynde paa et mindre Salg af Aktier „i Betragtning af det ønskelige i, at den Afsluttedhed, der hidtil havde fundet Sted, blev hævet, idet man mente at have erfaret, at saavel den paa flere Steder fremtraadte Konkurrence, som en vis Mangel paa Popularitet, der er skadelig for Selskabets Interesser, derved var fremkaldt“. Det overdroges til en Begyndelse til Privatbanken at afhænde et Beløb af 180,000 Rbdl. til en Kurs af 110 pCt. excl. Udbytte pro 1868.

Selskabets første offentlige Generalforsamling afholdtes derefter d. 28. April 1869.

Medens de i 1867 af Selskabet overtagne Ruter for *Udenrigsfartens* Vedkommende ville blive Genstand for særlig Skildring, vil man i Bilag 2 finde angivet en Fortegnelse over de *indenlandske* Ruter. Paa øvrige allerede bestaaende Ruter aabnedes ingen Konkurrence, skønt Opfordringer dertil ikke manglede.

Om de enkelte *Provins*-Ruters Betjening og videre Udvikling i de følgende Aar op til vore Dage kan man indskrænke sig til at henvise Læseren til den udførlige tabellariske Redegørelse i Bilag 3.

I øvrigt er Selskabets Historie for Indenrigsfartens Vedkommende væsentligst Historien om, hvorledes det i Løbet af faa Aaringer saa at sige blev Eneherre over de danske Farvande, medens den for Udenrigsfartens Vedkommende er de enkelte Ruters Historie, d. v. s. Skildringen af disses Udvikling, Opkomst og stadige Fremadskriden.

For den indenlandske Farts Vedkommende er i saa Henseende egentlig alt sagt, naar det fortælles, at Selskabet efter 1874 har betjent saa godt som hele vort Lands, i Forhold til dets Lidenhed saa udstrakte Dampskibstrafik, der i de forløbne Aar har omfattet stedse voksende Mængder af Passagerer og Gods. Men hvad der

for Udenrigsfarten er at berette, kræver alene af den Grund en mere indgaaende Behandling, at det udgør et Afsnit, endog et af de allervigtigste, af den danske Udførselshandels Historie, ligesom det ogsaa til sin Forstaaelse kræver en Baggrund af den svundne Tids hele økonomiske Udvikling, saa vist som det netop er dennes skiftende Gang, som Selskabet har maattet enten udnytte eller væge sig imod.

Herved maa det dog vel erindres, at en af Selskabets Ejendommeligheder just har været, at det fra sin første Færd stedse har ladet sine Skibe gaa i *regelmæssige* Farter, i faste Ruter, ogsaa mellem Udland og Udland. Det almindelige Fragtmarkeds Svingninger har derfor her kun kunnet paavirke de udgaaende Ladninger, der i Almindelighed bestaa af større ensartede Varepartier til Udførsel fra vedkommende Land, medens de ved en slig regelmæssig Trafik samlede Returladninger, som væsentlig sammensatte af Stykgods, have kunnet betinge mere stabile Fragter.

Har allerede dette Forhold virket udjævnende og kompenserende, saa har Forbindelsen mellem udenlandsk og indenlandsk Fart i endnu højere Grad opfyldt alle Forventninger i denne Retning. Den særlig indenrigske Afdeling af Selskabets Virksomhed er gaaet sin egen stille Gang og har været under Indflydelse af sine særlige, af det almindelige Fragtmarked saa temmelig upaavirkede Forhold. Selskabet har her kun haft at tage det Hensyn, som det ligesom alle andre gode Købmænd skylder sine Kunder, og det har derfor i det europæiske Fragtmarkeds trykkede Perioder — navnlig forinden de senere Tidens stærke Vækst af den udenlandske Afdelings Flaade og den skarpe Konkurrence i Indlandet fra Jærnbanernes Side — af og til i den første Tid kunnet have et Rygstød i denne Afdeling.

Dette gælder just de allerførste Aar 1867—69, navnlig det sidste, men derefter er det saare interessant at lægge Mærke til, hvorledes i en Række af Aar helt op til 1874 — altsaa Selskabets glimrende Aar, „Nevadas flotte Dage“ — netop Udenrigsfarten var den gyldne Aare, hvis rige Udbytte lagde det tungeste Lod i Vægt-skaalen. —

— I den følgende Fremstilling vil altsaa den indenrigske Fart blive behandlet for sig, medens Beretningen om den udenrigske Fart vil falde i tvende selvstændige Afsnit, hvoraf det ene omhandler Danmarks vigtigste Udførselsruter, nemlig den direkte Englandsfart, medens der i det andet vil blive givet en Redegørelse for hele den Trafik, som ligger under Selskabets udenlandske Afdeling.

Hvad i øvrigt Selskabets samlede Virksomhed angaar, da vil et Helhedsindtryk heraf bedst kunne vindes ved en Betragtning af de i Bilag 5—10 givne Oversigter og Tavler. Der gives heri en talmæssig Fremstilling af Selskabets Vækst og Fremgang, saaledes som denne udtrykker sig i de stigende Cifre for Selskabets Flaade og Materiel, dets Farter, dets opsejlede Miletal, dets Kulforbrug, dets Indtægter og Udgifter, Aktiekapital og Obligationer, Formue og Gæld.

Hertil skal man paa dette Sted foreløbig nøjes med at henvise. — Kun skal her endnu meddeles, at det paa Generalforsamlingen d. 25. November 1870 besluttedes at anvende den saakaldte Reserve- og Fornyelsesfond til Anskaffelsen af nye Dampskibe eller andet Materiel. — I 1872 gjorde man første Gang Brug af denne Bemyndigelse ved Anskaffelsen af „*Frederik*“ og „*Louise*“.

Samme Aar vedtoges det (d. 9. Novbr.) at lade Maksimum af den Søforsikrings-Risiko, som Selskabet løb paa hvert enkelt Skib, stige til 200,000 Kr. fra 100,000. — Selskabet havde nemlig da i Løbet af 5 Aar betalt 624,000 Kr. i Assurancepræmier, medens Skadeserstatningerne kun havde udgjort 128,800 Kr. I 1875 naaede Assurancefonden den stipulerede Størrelse af 10 % af Skibenes Værdi, hvorefter de hidtil til Forsikring henlagte Beløb overgik til Reservefonden (jfr. i øvrigt nærmere Bilagene).

Efter at den Henvendelse, som umiddelbart efter *D. F. D. S.*'s Stiftelse blev rettet til Dampskibs-Selskabet „Aarhus“ (af 1865) om Overtagelsen af dets Skib af samme Navn, var bleven mødt med et Afslag, blev der i 1868 aabnet Forhandlinger mellem de tvende Selskaber om at drive Ruten Korsør—Aarhus i Forening. Tidligere havde det jydsk Skib kun faret mellem Kjøbenhavn og Aarhus (2 Gg. ugentlig), medens *D. F. D. S.* aldeles ikke havde beskæftiget sig med Aarhusfarten. Men da saa Postdampskibsfarten mellem Korsør og Aarhus blev indstillet, var det naturligt, at denne ny Rute tildrog sig bægge Selskabernes Opmærksomhed. Forhandlingerne om en fælles Optræden strandede imidlertid, men i Stedet for fremkom der underhaanden et Tilbud fra 2 af „Aarhus“-Bestyrelsens Medlemmer om at sælge Skibet til *D. F. D. S.*, hvilket Forslag blev antaget d. 14. Maj 1868. Men inden Købet kom definitivt i Stand, blev der i Aarhus rejst en Agitation imod Sammensmeltningen, og saa stærkt blussede den jydsk Lokalpatriotisme op, at ikke alene Generalforsamlingen i Jylland nægtede sit Samtykke til Salget, men der samledes endogsaa en større Kapital til Bygningen af et nyt Dampskib: „*Kjøbenhavn*“. Heri laa der jo en tydelig Erkendelse af, at det ene Dampskib ikke magtede Trafikken imellem Landets og Jyllands Hovedstad, og netop ud fra den samme Erkendelse satte *D. F. D. S.* „*Vesta*“ i Gang s. A., først mellem Kjøbenhavn og Aarhus, men fra Oktober, efter at Postdampskibsfarten Korsør—Aarhus var ophørt, paa denne sidste Rute. Ogsaa derved konkurrerede man, om end indirekte, med Aarhus-Selskabets direkte Rute fra Kjøbenhavn, idet Passengerforbindelsen ad Korsør-Vejen samtidigt blev lettet paa forskellig Maade, saaledes bl. a. ved, at Rejsegods til *D. F. D. S.*'s Farter over Korsør ifølge en Overenskomst med det sjællandske

Jærnbane-Selskab kunde tilbringes og hentes frit i Kjøbenhavn. Efter d. 2. Maj 1869 udførtes paa denne Rute udelukkende Nature.

Under disse Forhold viste det sig snart, at havde Aarhus-Trafikken været for meget for een, saa var den for lidt for to. Da ovenikøbet det nybyggede „*Kjøbenhavn*“ kom til, sattes det jyske Selskabs Bestyrelse i Forlegenhed med at finde passende Anvendelse for sit gamle Skib. Da samtidigt den første Begejstrings varme Morgenrøde havde vejet Pladsen for et mere køligt, dagklart Overlæg, kom de i sin Tid saa brat afsluttede Forhandlinger paa den naturligste Maade atter i Gænge. Og denne Gang førte de til et lykkeligt Resultat. Den 6. Januar 1870 overdroges „*Aarhuus*“ og „*Kjøbenhavn*“ til *D. F. D. S.*, som for et Tidsrum af 5 Aar forpligtede sig til at befare Aarhus 6 Gg. ugentlig til de da bestaaende Person- og Godsfragter. — Foranlediget ved denne Erhvervelse fornyedes den i 1868 sluttede Overenskomst med de jysk-fynske Statsbaner om gennemgaaende Takster.

Samme Aar overtoges senere Brødrene Petersens 4 Skibe, „*Brage*“, „*Ydun*“, „*Randers*“ og „*Vidar*“, der hidtil havde konkurreret med Selskabet paa enkelte Ruter, navnlig over Randers. Der overtoges derved følgende ny Ruter: Kjøbenhavn—Randers, Kjøbenhavn—Grenaa, Kjøbenhavn—Horsens, Kjøbenhavn—Nykjøbing S.—Holbæk og Kjøbenhavn—Kallundborg.

Ifølge Skøde af 21. Juni 1872 overdroges dernæst Dampskibene „*Vejle*“ og „*Horsens*“ af Fr. Th. Adolphs Enke paa egne og Parthaveres Vegne til *D. F. D. S.*, hvis Ruter derved forøgedes med Ebeltoft—Vejle og Bogense, medens samtidig Konkurrencen paa Byerne Horsens, Fredericia, Middelfart og Kolding ophørte.

Hermed vare alle indenlandske Ruter, bortset fra Farten paa Bornholm, blevne samlede paa Selskabets Haand, kun med een væsentlig Undtagelse, nemlig Sundfarten. — 1874 bragte ogsaa denne Udvidelse. —

— Den regelmæssige Dampskibsfart i Sundet begynder først 1842. Allerede i 30^{erne} anløb vel det svenske Dampskib „*Malmö*“ Kjøbenhavn paa Turen til Lübeck, men dette er i Grunden uden Betydning for den egentlige Sundfart. Dernæst var der vel ogsaa gjort et Forsøg i 1841 med at sætte en lille Dampbaad, „*Unionen*“, der hørte til i Sverig, i Gang mellem Malmö og Kjøbenhavn. Den sneglede sig imidlertid saa langsomt afsted, at dens Fart snart maatte blive uden al Betydning.

Derimod aabnedes d. 13. Maj 1842 ved Dampskibet „*Hamlet*“ en regelmæssig Rute mellem Kjøbenhavn og Helsingør af et det sidstnævnte Sted Aaret forinden (d. 26. Maj 1841) dannet Interessentskab. Aktiekapitalen var oprindelig 40,000 Rdl., men udvidedes til 100,000 Rdl. i 1846, da Dampskibet „*Ophelia*“ blev bestilt i London til Farten mellem Helsingborg—Helsingør—Kjøbenhavn—Malmø, aabnet d. 8. August 1847. —

I Aarene 1845—46 var der imidlertid gjort Forsøg med en Klampenborg Fart. Badeanstalten blev aabnet 1845, og i Maj Maaned s. A. indbød Jakob H. Lundt til Aktietegning til Anskaffelsen af tvende smaa Dampbaade, der kunde befordre Kjøbenhavnerne ud til Anstalten. Selskabet blev hurtig dannet, og allerede i Slutningen af Maj blev der i Newcastle købt tvende smaa klinkbyggede Dampskibe, tidligere brugte til Bugsering. Der blev indrettet Kahytter i dem, de fik en straalende lyseblaa Farve og bleve døbte „*William*“ og „*Emma*“. I Juli 1845 bleve de satte i daglig Fart 2 à 3 Gange hver mellem Kjøbenhavn og Klampenborg. Om Dagen lagde de til ved Kvæsthusgade, om Aftenen udenfor Toldbodbommen, som paa den Tid altid var lukket, ved Trappen paa Nyholmssiden. Ved Klampenborg gik der kun en Pindebro ud, omtrent hvor Dampskibsbroen nu begynder. Da Baadene kun stak 2 à 3 Fod, kunde de i Reglen flyde ind til denne Pindebro, men ofte hændte det, at de kun fik Forenden ind, saa at Passagererne maatte æntre over denne i Land.

I hine Klampenborg Badeanstalts første Dage bleve „*William*“ og „*Emma*“ — „de blaa Dreng“ — snart saare populære. De kom endogsaa paa Scenen, hvad der den Gang i endnu højere Grad end nutildags var et Vidnesbyrd om den Yndest, hvormed Publikum omfatter en Sag. I 1846 gik H. P. HOLST's anonyme Vaudeville „*William og Emma eller Vandcuren*“ over det kgl. Theaters Scene og vandt med Datidens fortræffeligste Rollebesætning (nemlig Fru Heiberg i Titelrollen, Foersom, Phister, Nielsen, Hultmann, Jfr. Rosenkilde og Petersen i de øvrige Roller) en stor succès til Trods for en kraftig Opposition, der udgik fra Minis Kaffehus. Stykket foregik foran en af Anstaltens Cottager, og Intriguen beroede paa en Forveksling mellem de tvende Skibes Navne og de tilsvarende Personnavne. Af Replikskiftet fremgaar det i øvrigt, at disse Baades Drift var lidet indbringende for Aktionærerne, og at Kursen paa Aktierne stadig sank. Ganske vist vare

vel Baadene til Tider saa overfyldte, at mangfoldige af de mandlige Passagerer maatte sidde overskrævs paa Lønningen med det ene Ben hængende udenfor. Men Sommermaanedernes Fortjeneste var dog ikke tilstrækkelig til at dække Udgifterne, saaledes at Aktieselskabet allerede 1846 maatte opløses, medens Baadene solgtes til Bugsering. —

— Helt op til 1856 var det Helsingørske Selskab derefter i uantastet Besiddelse af den hele Sundfart. Da der i disse Aaringer endnu ikke gik nogen Jærnbane gennem Nordsjælland, var Trafikken, særlig paa Pladserne langs Kysten, overordenlig livlig og særdeles indbringende for Selskabet. Ganske vist gjordes der i Aarene 1847—50 enkelte sporadiske Forsøg paa at sætte andre Skibe ind paa Kjøbenhavn—Malmø Ruten. I 1847 optræder saaledes „*Freja*“ paa Skuepladsen, en engelsk Baad, som oprindelig var købt af Emil Z. Svitzer, og af ham blev solgt til et Malmø-Rederi. Skibet vedblev dog at sejle under dansk Flag, og Firmaet A. A. Aspegren stod som Reder. I 1849 afløstes den af „*Øresund*“, som vel førtes af en dansk Kaptajn (Cl. Prahl), men gik under svensk Flag. I Septbr. 1850 blev imidlertid dette Skib først lejet, senere købt af den danske Regering til Troppe-Transport under Krigen. — Dette Forsøg satte saaledes ingen varige Spor.

I 1856 begyndte et Rederi i Helsingborg en Fart fra denne By langs Kysten til Kjøbenhavn—Malmø med Skibet „*Helsingborg*“. Denne Konkurrence blev dog fra først af mindre paaagtet fra det Helsingørske Interessentskabs Side, navnlig da det i 1857 fik „*Hamlet*“ erstattet af en ny „*Hamlet*“ og i 1859 erhvervede „*Horatio*“, hvorved man i det hele var i Besiddelse af et stort og langt bedre Materiel. „*Helsingborg*“ fortrak da ogsaa allerede i 1859 over paa Ruten: Helsingborg—Landskrona—Kjøbenhavn.

Først i 1863—64 aabnedes en skarp Konkurrence-Fart, idet nemlig tvende svenske Kanalbaade: „*Thunberg*“ og „*Stockholm*“ sattes i Gang mellem Malmø og Kjøbenhavn henholdsvis September 1863 og 1864. Bægge disse Baade bleve i 1865 købt af det nydannede „Ångfartygs-Actiebolaget Øresund“ i Malmø. Konkurrencen mellem Svenskerne og Danskerne blev nu efterhaanden saa heftig, at Passagertaksterne bleve drevne ned til 1 $\frac{1}{2}$ 8 β à 1 $\frac{1}{2}$ 2 β .

Da nu desuden den i Sommeren 1864 aabnede Helsingørsbane snart gjorde sin Indflydelse gældende, — hvortil senere kom, at i 1867 et nyt Skib „*John*

Schwartz“ blev sat ind paa Ruten Kjøbenhavn—Landskrona af et Selskab det sidste Sted —, gik man i Helsingør ind paa at søge Samarbejde med Konkurrenterne i Sundet og begyndte med at tiltræde en Opfordring fra det Helsingborgske Selskab i saa Henseende. Man enedes (1865) paa det Grundlag, at det Helsingørske Interessentskab tilskød de $\frac{3}{4}$, det Helsingborgske den $\frac{1}{4}$ af Driftskapitalen, medens Fortjenesten deltes i samme Forhold. Derefter anvendtes „*Helsingborg*“ i Farten Helsingborg—Kjøbenhavn. I 1865 havde man imidlertid faaet „*Laertes*“ til at løbe mellem Helsingborg og Helsingør.

En lignende Overenskomst sluttedes derpaa med Malmø-Selskabet om Kjøbenhavn—Malmø Ruten, saaledes at Indtægterne fra den 1. August 1866 deltes efter det Antal Rejser, hvert Selskabs Skibe udførte, med $\frac{4}{7}$ for Malmø Skibene og $\frac{3}{7}$ for Helsingør—Helsingborg Skibene. Men da havde ogsaa Farten paa denne Rute de 4 første Maaneder af Aaret medført et Tab af ca. 1600 Rdl. for det danske Selskab.

Da de svenske Aviser til Trods for de mange Selskaber og de mange Skibe vare fulde af Klager over Sundfartens mangelfulde Betjening med slette Baade og uhensigtsmæssige Fartplaner, sattes fra svensk Side i 1868 et nyt Dampskib „*Arboga*“ ind paa Ruten mellem Kjøbenhavn og Malmø. Følgen blev en hensynsløs Konkurrence fra Malmø-Selskabets Side. Passager-Taksterne nedsattes til 12 à 8 β, og man sendte stadig en af sine Baade foran „*Arboga*“, en bagefter og en lige klos paa Siden af den, for at der ikke skulde levnes den en eneste Passager eller et eneste Stykke Gods. Det opnaaedes ogsaa herved at fordrive „*Arboga*“ fra Farten, men man havde dog nu faaet Skræk i Blodet, saa der opstod en let fattelig Trang til at slutte sig endnu tættere sammen for fremtidig at udelukke enhver Konkurrence. I 1869 tilvejebragtes en Overenskomst mellem samtlige Selskaber i Sundet (altsaa i Malmø, Landskrona, Helsingborg og Helsingør), hvorved de fra d. 1. Januar 1870 forenede sig om fuldstændig Samvirken udadtil under et fælles Navn („De forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber“), dog med Bevarelse af en vis relativ Selvstændighed, — altsaa som et moderne Kartel. Heri deltog

Ångfartygs-Actiebolaget i Malmø med	48 $\frac{1}{2}$	Dele
Dampskibs-Interessentskaberne Helsingør-Helsingborg med	43 $\frac{1}{2}$	—
Dampskibs-Interessentskabet i Landskrona med	8	—
		<hr/>
		100 Dele.

Der faldt nu over Indehaverne af Sundfarten en Tryghed, som grænsede til Overmod. Paa anden Maade er det i alt Fald vanskeligt at forklare den Misfor- nøjelse, som i de nærmest følgende Aar bemægtigede sig det store Publikum paa bægge Sider af Sundet. Der klagedes over det slette Materiel, som dog i 1861 havde faaet en heldig Forøgelse i det store nybyggede Skib „*Malmö*“, over slet Betjening, mangelfulde og upraktiske Fartplaner, høje Takster o. s. v. Der begyndte derfor at dukke Tanker op om at skabe ny Konkurrence-Fart i Sundet, særlig paa Ruten Kjøbenhavn—Malmö, for atter at skaffe Publikums naturlige og berettigede Fordringer Fyldest. Og hvor dristige end saadanne Planer kunde synes overfor det kompakte Selskabs Overmagt og Eneherrredømme, saa behøvede Planen om et nyt Konkurrence-Foretagende blot saa at sige at fremsættes for øjeblikkelig at samle Kapital. Det var fra Kjøbenhavn, — som hidtil havde forholdt sig mærkelig passiv overfor de øvrige Sundstæders Skalten og Valten med en Rute, der dog i første Linie vedkom Kjøbenhavnerne, — at Tanken udgik. Men hinsides Sundet fandt den straks varm Tilslutning, navnlig i Lund. I Begyndelsen af 1872 stiftedes Dampskibs-Selskabet „Kjøbenhavn-Malmö“ efter en d. 9. Januar udgaaet Indbydelse til Aktietegning fra de Herrer E. Friis, H. Fritsche, Hans Friis, S. I. Kalkar og Svend Petersen.

Der blev straks bestilt 2 Jærnhjuldampskibe af bedste Konstruktion hos Burmeister & Wain („*Gefion*“ og „*Gylfe*“). Men for straks at gøre Virkningen af det ny Selskabs Dannelse følelig, blev Farten allerede begyndt i Juni Maaned med det hertil erhvervede „*Arboga*“, som fik Navnet „*Lund*“.

Den ny Konkurrence viste sig yderst generende for de forenede Interessenter. Malmö-Selskabet, som var den største Parthaver og den egentlige Hovedmodstander paa Malmøruten, kunde allerede i 1872 ikke give noget Udbytte, og hertil kom i 1873, at saavel dette Selskab som dets øvrige Deltagere i Sundfarten belastedes med meget store Reparationsudgifter. Samtidigt begik man fra de Forenedes Side det Misgreb at tage hele Reservefonden i Beslag til Indkøbet af en skotsk Damp- per „*Øresund*“, der blev sat i Fart Juni 1873, idet man nemlig troede ved et slikt dristigt Coup at kunne vinde Forspringet i Konkurrencen. Men dette va-banque Spil tabtes, ikke alene fordi „*Øresund*“ viste sig at være meget kostbart at holde i Fart, men ogsaa fordi Omstændighederne sammensvor sig imod Sundfartens

tidligere Eneherrer. Sommeren 1873 var særdeles regnfuld, lidet fristende til Lysture, i Helsingborg udbrød der en Koleraepidemi, — og endelig, last not least, gav den gennem mange Aar opsparede Uvilje i Publikum sig Luft i en Stemning, der lod det foretrække „Lund“, medens det ny „Øresund“, hvortil man havde sat al sin Lid, saa at sige sejlede tom ved dets Side. Følgen var stadig Underbalance i Stedet for Overskud, saa at Tabet af Reservefonden straks blev saare følelig.

Fra de forenede Interessentskabers Side greb man da til det sædvanlige Middel, der hidtil altid havde slaaet saa godt an, nemlig at forsøge paa „at dele og herske“, — med andre Ord at slutte Overenskomst med den ny Konkurrent om Byttets Deling. Allerede i Eftersommeren 1873 foreslog derfor Direktionen „Kjøbenhavn-Malmø“ at træffe en Overenskomst om at drive Farten paa Malmø i Fællesskab, mod at samtidigt det ny Selskab fraskrev sig Retten til at fare paa Helsingør og Kysten.

Men denne ene, første og sidste Gang slog Midlet fejl. Sikkert have ogsaa de Mænd, der stode i Spidsen for „Kjøbenhavn-Malmø“, haft aabent Øje for det gavnlige i, at den regelmæssige Sundfart atter kunde samles paa een Haand, men først naar den radikale Omordning af Forholdene til Fyldestgørelse af Publikums Tarv, som det ved dette Selskabs Dannelse var tilsigtet at skabe, lykkeligt var fuldbyrdet. Thi kun herom var der Tale, ikke blot om et Rute-Spørgsmaal, og desuden var der for det kjøbenhavnske Selskab i September 1873 ingen som helst tvingende Grund til at søge Overenskomst med sine Konkurrenter. Kort sagt, Tiden var endnu ikke moden, og Tilbudet blev forkastet.

Misøren blev imidlertid Dag for Dag mer og mer tydelig for de forenede Interessentskaber, og allerede den 27. Oktober s. A. nedsatte derfor Direktionen et Udvalg for at undersøge, hvorvidt de under de stedfindende Forhold kunde bestaa. Udvalget kom snart til det Resultat, at en Opløsning var uundgaaelig, og indstillede derfor at tilbyde „Kjøbenhavn-Malmø“ Interessentskabernes hele Materiel til Købs. Der aabnedes derefter i December Underhandlinger med „Kjøbenhavn-Malmø“, alternativt om Købet af „Kjøbenhavn-Malmø“s Skibe eller om Salget af alle „De forenede Øresundske Dampskibs-Interessentskaber“s Skibe og øvrige Ejendele til „Kjøbenhavn-Malmø“, i bægge Tilfælde til den Købesum, som sagkyndige og uvil-

lige Mænd, udvalgte i lige Antal fra begge Sider, maatte fastsætte. Det sidste Tilbud blev approberet af „Kjøbenhavn-Malmø“ i Januar 1874, og d. 2. April s. A. skete Vurderingen.

Det tør utvivlsomt antages, at denne Overtagelse skete i Forstaaelse med *D. F. D. S.* Det laa i Sagens Natur, at det for et mindre Dampskibs-Selskab som „Kjøbenhavn-Malmø“ var en vel stor Tilvækst at sluge. Baade selve Købet og Driften krævede straks næsten uoverkommelige Midler, saa at der umiddelbart efter aabnedes Forhandlinger med *D. F. D. S.* om Overdragelsen af hele Materiellet. Overenskomst herom kunde allerede godkendes paa *D. F. D. S.s* Generalforsamling den 22. April 1874. Der betaltes i alt 550,000 Rdl., idet Aktionæerne af „Kjøbenhavn-Malmø“ fik en Aktie af *D. F. D. S.s* for hver af deres, i alt 250,000 Rdl., medens Resten betaltes kontant. Denne sidste Sum udbødes i Aktier til *D. F. D. S.s* Aktionærer.

D. F. D. S.s samlede Flaade steg derefter med eet fra 31 til 45 Dampskibe. De overtagne Sunddampere vare „*Gefion*“, „*Gylfe*“, „*Helsingborg*“, „*John Swartz*“, „*Lund*“, „*Malmø*“, „*Stockholm*“, „*Thunberg*“, „*Øresund*“, „*Horatio*“, „*Hamlet*“ og „*Laertes*“. — Af disse afgik dog de trede sidste nogle Aar efter som utjenstdygtige.¹ — Af de øvrige Sundbaade udrangeredes „*John Swartz*“ og „*Thunberg*“ 1882, (gl.) „*Helsingborg*“ 1884.¹ Derimod er Flaaden bleven fornyet

- i 1882 med „*Hveen*“ og „*Saltholm*“ (i Stedet for „*John Swartz*“ og „*Thunberg*“),
- 1884 - (ny) „*Helsingborg*“ og „*Bryderen*“,
- 1888 - „*Hebe*“ og
- 1889 - „*Gjedser*“.

I Aar (1891) er endelig „*Gefion*“ blevet ombygget og forlænget og er derved bleven en 1^{ste} Klasses Salonbaad. „*Gylfe*“ vil i denne Vinter undergaa den samme Forandring.

Om Sundfarten skal videre fortælles, at Selskabet straks efter Overtagelsen lod bygge Broer ved Vedbæk og Bellevue, hvortil senere (1881) ere føjede Broerne ved Skovshoved og Taarbæk. — I 1882 prøvede man fra svensk Side at aabne en

¹ Om Flaadens skiftende Sammensætning, dens Forøgelse og Forbedring jfr. iøvrigt Bilagene.

Konkurrence i Sundet med Skibene „*Sten Sture*“ og „*Victoria*“, men Forsøget blev uden al Betydning. — I 1886 og 1889 sluttedes Overenskomster med henholdsvis Skåne-Hallands Järnväg og de svenske Statsbaner om direkte Indskrivning af Fragt og Ilgods med gennemgaaende Rater til svenske Hovedstationer. — I 1889 erhvervedes dernæst „*Gjedser*“ som Ekspresbaad mellem Kjøbenhavn og Malmø for at skabe Forbindelsesled mellem Iltog paa de svenske og dansk-tyske Statsbaner fra svenske Stationer over Kjøbenhavn — Gjedsers—Warnemünde til Berlin. —

Nævnes skal det ligeledes, at Selskabets Direktion i 1881 indgik til Indenrigsministeriet og Bestyrelsen af Malmø Havn med Tilbud om Tilvejebringelsen af en Dampfærge-Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Malmø. For de sjællandske Baners Vedkommende troede man imidlertid ikke at turde gaa ind paa Sagen, fordi et Anlæg ved Nyhavns Hoved formentlig vilde kræve et tredje Spor i Havnegade, hvortil Pladsen ansaas for utilstrækkelig. I Malmø kunde man heller ikke enes om Anlægspladsen, og Svaret herfra lød da paa Betænkningsstid. I 1884 bleve vel Forhandlingerne fra Malmø Side optagne paa ny, men uden heller denne Gang at føre til noget Resultat. —

Endelig skal paa dette Sted endvidere meddeles, at Selskabet i 1882 afsluttede Kontrakt med Malmø Stads Fullmäktige om at anskaffe en Isbryder til Vedligeholdelse af Forbindelsen Kjøbenhavn—Malmø i Isvintre mod en aarlig Godtgørelse.

Som Følge heraf byggedes „*Bryderen*“, der leveredes færdig i 1884. Den havde straks i December Lejlighed til at vise sine gode Egenskaber, idet den paa et Tidspunkt, da der ikke var Brug for den her, sendtes ned til Swinemünde, hvor den banede Vejen for Selskabets Skibe til Stettin. Dens senere Bedrifter i Sundet ere velkendte. Atter i April 1889 fejrede den en Triumf udenfor Sundet, idet den paa Anmodning af den finske Regering sendtes til Hangø og banede Vejen gennem de svære Ismasser, der den Vinter blokerede denne ellers isfri Havn.

I 1885 sluttedes ligeledes Overenskomst om i Forening med Svitzers at bryde Isen i Havnen og paa Reden.

Med Sundfartens Overtagelse i 1874 er der føjet det sidste vægtige Led til den Kæde af Ruter, som *D. F. D. S.* slynger om det ganske Land. Fra nu af indtræder der i hele Indenrigsfarten en Ro, Ensartethed og Fasthed, som yderligere styrkedes ved den Regulering af Ruter og Takster, der blev Følgen af Selskabets i 1884 afholdte Fællesmøde med samtlige Handelsforeninger i de Byer, som befares af dets Skibe. *D. F. D. S.s* Bestyrelse indbød til denne Sammenkomst ved et Cirkulære af 20. Novbr. 1883, og Mødet afholdtes den 18. og 19. Januar 1884. Efter en derpaa følgende Konference med det kgl. danske Landhusholdnings-Selskab skred man s. A. til Indrettelsen af rationelle Fragttabeller med fælles Klassificering af Varer paa alle Ruter, medens tidligere saa at sige hver By havde haft sine Takster, nemlig de ved Overtagelsen af den vedkommende Rute gældende. De ved denne Lejlighed normerede Fragtsatser vare gennemgaaende 15 à 20 pCt. lavere end de tidligere. Senere har der fundet yderligere Nedsættelser Sted, sidst i 1890. —

Medens den indenlandske Afdeling i Begyndelsen af 70^{erne} kun havde givet halvt saa meget Udbytte som den udenlandske, indbragte den i Midten af 70^{erne} et Brutto-Udbytte, som var 50 pCt. større end i Decenniets Begyndelse. Derefter indtræder der en overordenlig Regelmæssighed i dens Indtægtsgivning, saa at kun ganske enkelte Aar markere sig med større Afvigelser, der dog ingensinde have været særdeles betydelige.

— Den Regelmæssighed, som har behersket Indenrigsfarten, har naturligvis først og fremmest været en Følge af, at Selskabet ikke har været udsat for nogen direkte Konkurrence. Derimod have selvfølgelig Jærnbannerne maattet udøve en indirekte Konkurrence, der til Tider — saaledes i Begyndelsen af 70^{erne}, da de jydsk-fynske og sjællandske Jærnbaner enedes om gennemgaaende Takster med nedsatte Priser — kan have været trykkende nok. Dampskibe hævde imidlertid stedse et Fortrin

ved at være billigere og spare Afsenderne for Omladning, ligesom ogsaa Vejen i Almindelighed er kortere. Men i øvrigt turde det vel ikke være en af Selskabets mindste Fortjenester at have bidraget sit til, at vort Land i det hele har faaet moderate og passende Jærnbaneferger. Om Gennemgangs-Trafikken med direkte Indskrivning af Passager- og Fragt-Gods for saadanne Rejser, som bekvemmost eller nødvendigvis kræve Benyttelsen af saavel Jærnbaner som Dampskibe, har der i de forløbne Aar stedse været et velvilligt Samarbejde mellem Jærnbanerne og *D. F. D. S.* —

Anden Konkurrence end denne naturlige og nødvendige har man ikke haft. Men ligesom Selskabet aldrig har gjort sig Umage for at erhverve den Monopolstilling, som Forholdenes naturlige Udvikling har skænket det, saaledes kan det med Sandhed siges, at det heldigt har modstaaet de Fristelser, som en saadan økonomisk Enevælde rummer. Et Blik paa Bilag 3 vil være nok til at overbevise enhver herom. Tydelig fremgaar det af dette, i hvor stor Udstrækning og med hvor stor Hyppighed vore danske Farvande blive besejlede, hvor regelmæssigt og fyldigt vore Provinsruter blive vedligeholdte, betjente — og udvidede, naar Omstændighederne kræve det. Hertil kommer endelig, at de gamle Skibe efterhaanden ere blevne erstattede med nye og mere tidssvarende.

Paa Randers erstattedes saaledes „*Brage*“ i 1883 af det nybyggede „*Niels Brock*“.

Paa Horsens indsattes fra 1878 paa den direkte ugentlige Rute „*Zampa*“ i Stedet for det mindre „*Horsens*“.

Farten paa Bogense dreves i 1872: 1 Gang ugentlig, siden 1878: 2 Gange ugentlig.

Grenaa betjentes fra 1871—77 af mindre Skibe som „*Vidar*“ og „*Randers*“, derimod fra 1878 af bedre Skibe, fornemmelig af „*Saxo*“ (fra 1891 af „*Avanti*“), ligesom Farten fra 1883 dubleredes ved Anløb af Skibene til Hadsund—Mariager—Hobro.

Ruten Hadsund—Mariager—Hobro, der hidtil kun periodisk havde været betjent, optoges af Selskabet fra 1873 regelmæssigt 1 Gang ugentlig, fra 1883 udvidet til 2 Gange ugentlig.

Limfjordsfarten er under Selskabets Ægide ligeledes udvidet. Indtil 1875

var Farten kun undtagelsesvis 2 Gange ugentlig, fra dette Aar betjenes Ruten regelmæssigt 2 Gange. I 1869 byggedes „*Thy*“, i 1881 „*Limfjorden*“ særlig til denne Fart. Den indre Limfjordsfart er, skønt ikke lukrativ, ej heller forsømt. Det gamle „*Aalborg*“ erstattedes i 1875 af et nyt „*Aalborg*“.

Paa Frederikshavn-Ruten kom i 1878 i Stedet for „*Uffo*“ det i 1876 nybyggede „*Baldur*“.

Paa Fredericia—Middelfart—Kolding udførtes Farten fra 1875 2 Gange ugentlig direkte, uden at lægge Vejen Syd om Øerne, foruden at sidstnævnte Rute bibeholdtes med Fortsættelse 2 Gange, senere dog kun 1 Gang, til Kolding. Indtil 1882 nøjedes man i den direkte Rute med Skibe som „*Ydun*“, „*Randers*“, „*Veile*“ og „*Vidar*“, fra nævnte Aar anvendtes imidlertid det fra Randers-Farten frigjorte „*Brage*“, der derefter i 1888 afløstes af det ny „*Sønderjylland*“, medens „*Brage*“ finder Anvendelse i Farten paa henholdsvis Bogense og Kallundborg—Vejle, i Stedet for det lille „*Veile*“. — Til Farten paa Sydfyn anskaffedes i Aar det nybyggede „*Fiona*“ („*Horsens*“ var i 1882 bleven forlænget). — For at tilfredsstille Trafikken paa Odense lod Selskabet i 1876 „*Sct. Knud*“ forlænge, i 1890 indtraadte det nybyggede „*Oluf Bager*“ i Farten, — saavel „*Oluf Bager*“ som „*Fiona*“ ere forsynede med elektrisk Lys —, og det fra Odense-Farten frigjorte „*Sct. Knud*“ fik Anvendelse i Farten Syd om Øerne og paa Østfyn, fornemmelig som Afløser af „*Vidar*“.

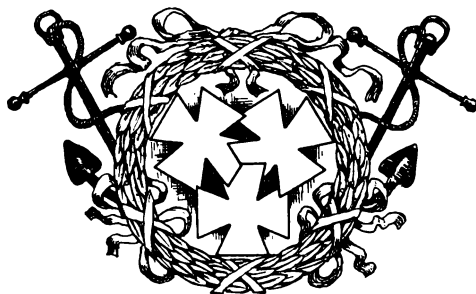
Paa Aarhus udvidedes Farten fra 1882 til 9 Gange ugentlig, 6 Gange direkte og 3 Gange via Kallundborg. For at tilfredsstille den normale Trafik blev „*Kjøbenhavn*“ forlænget i 1880, og i 1888 indkøbtes „*Dronningen*“ som Afløser for det gamle „*Vesta*“.

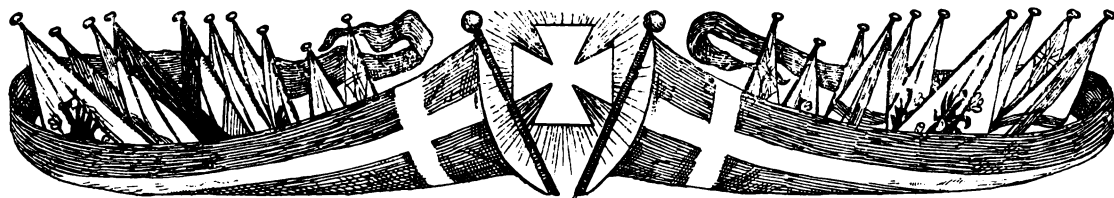
De smaa Ruter, der vanskelig vilde kunne bestaa i Længden med egne Skibe, har Selskabet vist ligesaa varm Interesse som de store. Til Ruten Masnedssund—Stege anskaffedes saaledes i 1875 Dampskibet „*Møen*“, til Issefjordsfarten i 1877 Dampskibet „*Issefjorden*“.

Naar Selskabet har opgivet eller indskrænket Ruter, er dette foranlediget ved, at Jærnbanenettets Udvidelse har overflødiggjort dem, saaledes som Tilfældet har været med de fra Korsør indtil Begyndelsen af 70^{erne} udgaaende Ruter, som alle ere blevne ophævede (jfr. Bilag 2 & 3). Af samme Aarsag er Farten paa Lolland—

Falster, til hvilken Selskabet i 1875 lod bygge et nyt „Zampa“, i Aarenes Løb indskrænket noget, efterhaanden som de nye Baner fuldførtes. —

— Netop fordi alt dette er saaledes, vil man kunne forstaa, at der paa et i sin Tid opkastet Spørgsmaal, om Selskabet ikke løb Fare for en pludselig og uventet Konkurrence, der kunde skade dets Interesser, kunde gives det samme Svar, som den engelske Ingeniør Stephenson gav, da man spurgte ham om, hvad der vilde ske, naar der kom en Ko i Vejen for det af ham opfundne Lokomotiv: „Det vilde blive værst for Koen.“





For den *udenlandske* Afdelings¹ Vedkommende aabnedes Farten i 1867 med følgende 9 Skibe:

„*Anglo Dane*“, „*Arcturus*“, „*Aurora*“, „*Dagmar*“, „*L. N. Hvidt*“, „*Odin*“, „*Phønix*“, „*Thyra*“ og „*Valdemar*“.

Der overtoges (fra Koch & Henderson og „Det almindelige danske Dampskibs Selskab“) følgende nu hyppigere og mere regelmæssig betjente Ruter:

- 1) Kjøbenhavn—Kiel, 2 Gange ugentlig ved „*Aurora*“.
- 2) Antwerpen—Kjøbenhavn—Østersøen², hver 20^{de} Dag.
- 3) Hull—Kjøbenhavn—Königsberg³ } hver 8^{de}—14^{de} Dag.
- 4) London — do. — do. } 3
- 5) Kjøbenhavn—Grangemouth eller Granton—Thorshavn—Reykjavik — event. anløbende Berufjord (6 à 7 Gange aarlig).
- 6) Stettin—Kjøbenhavn—Christianssand—Stavanger—Bergen—Aalesund—Christianssand—Trondhjem (2 Gange maanedlig).
- 7) Kjøbenhavn—Frederikshavn—Laurvik—Horten—Moss—Christiania (1 Gang ugentlig).

Den under Nr. 6 nævnte Rute paa Vestnorge, der fornemmelig blev besørget

¹ Herunder behandles i det følgende ogsaa Farten paa Østnorge, der af særlige Grunde sorterer under den indenlandske Afdeling. — Provins-Ruterne paa Kiel, Lübeck og Warnemünde jfr. nærmere Bilag 3.

² Stettin, Danzig og Königsberg, hovedsagelig dog paa den sidstnævnte Stad.

³ Indtil 1872 periodisk anløbende Aarhus paa Turen til England.

ved „*Arcturus*“ og „*L. N. Hvidt*“, befaredes samtidigt af det Adolfske Rederis Skib „*Axelhuus*“, fra 1871 tillige af „*Bergenuus*“. Det var derfor naturligt, at Selskabet i 1872 sluttede Overenskomst med det nævnte Rederi om i Forening at besørge en regelmæssig Fart hver Uge. Allerede her kan det i øvrigt mærkes, at efter at det Adolfske Rederi i 1882 endvidere havde erhvervet „*Christians-sund*“ til denne Rute, trak *D. F. D. S.* sig fuldstændig ud af Farten, som derefter indtil 1888 udelukkende vedligeholdtes af de Adolfske Skibe. —

— Til den under Nr. 7 nævnte Rute paa Kjøbenhavn—Østnorge føjedes allerede i 1870 en anden Rute over Gøteborg, da det kgl. norske Postdampskib „*Kronprinsesse Louise*“ i dette Aar opgav Farten, efter at have besørget den fra 1867 sammen med det svenske Dampskib „*Excellencen Toll*“. Denne sidste Baad indstillede sin Fart paa Ruten i 1873, efter at et det foregaaende Aar foretaget Forsøg paa igen at sætte „*Kronprinsesse Louise*“ i Fart var mislykket.

I Aaret 1871 fortsatte *D. F. D. S.* Farten til Lübeck for at tage Gods derfra direkte til Christiania. Man kom derved i Konkurrence med de *hallandske* Baade, som i mange Aar havde underholdt en Rute Lübeck—Kjøbenhavn—Gøteborg. I 1874 blev der imidlertid truffet en Overenskomst om gennemgaaende Godsbefordring fra Lübeck til de norske Havne, hvorefter *D. F. D. S.* trak sine Skibe ud af Kjøbenhavn—Lübeck-Farten. I Stedet for søgte man at oparbejde en Rute Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Christiania, i Begyndelsen hovedsagelig beregnet for Gods. Først fra 1878 blev den imidlertid dreven regelmæssig med Endepunkt i Gøteborg og een Gang egentlig Fart ved „*Aarhuus*“, hvorimod i Stettin—Christiania-Farten kun anvendtes den i 1874 indkøbte Baad „*Reserven*“ (224 Tons). — Den øvrige Del af den oprindelige Rute, nemlig Kjøbenhavn—Gøteborg—Christiania, blev derimod lige fra 1874 vedligeholdt 2 Gange egentlig (i 1875 endog 3 Gange egentlig) med „*Vesta*“, „*Aarhuus*“ og den d. 19. Juli i Farten indtraadte nybyggede Hjuldampere „*Christiania*“.

Hele Farten Stettin—Kjøbenhavn—Gøteborg—Christiania optoges først som egentlig regelmæssig Rute saavel for Passagerer som for Gods i 1881 ved „*Dronning Lovisa*“. — Farten mellem Stettin og Gøteborg udvidedes fra og med 1883 til 2 Gange egentlig, idet, foruden „*Dronning Lovisa*“ og „*Aarhuus*“, tillige „*Uffo*“ indsattes paa Ruten.

For Fuldstændighedens Skyld kan det endelig om de norske Ruter bemærkes, at der paa forskellige Tidspunkter i 1881 udførtes nogle faa Ture Frederikshavn—Laurvik—(Christiania). —

Postfarten paa Island (Rute Nr. 5) besørgedes i Aarene 1867—69 af Selskabets Dampskibe „*Arcturus*“, „*Anglo Dane*“ og „*Phönix*“. — Fra og med 1870 overtog imidlertid Regeringen selv denne Fart ved Orlogsskibet „*Diana*“, der udførte 7 Ture aarlig via Leith eller Lerwick. — Fra 1876—79 (incl.) deltog Selskabet paa ny i Islandsfarten sammen med Regeringsskibet „*Diana*“. Ifølge Kontrakter med Regeringen udførte Selskabet med Skibene „*Arcturus*“, „*Valdemar*“ og „*Phönix*“ 7 Rejser aarlig via Leith (Granton) til Thorshavn—Reykjavik, anløbende Vestmanna-øerne, naar Vejrforholdene tillode det, medens „*Diana*“ udførte 2 à 3 Rejser, der berørte Øst-, Nord- og Vestlandets Havne, og anløb Trangisvaag (Færøerne).

Fra 1880 overtog atter Selskabet alene Postforbindelsen med Island, idet det ifølge Kontrakt med Staten forpligtede sig til at udføre 9 Rejser om Aaret, nemlig 4 til Thorshavn—Reykjavik og 5 rundt om Island.

Allerede Aaret efter (1881) i Januar Maaned havde Selskabet det Uheld at miste „*Phönix*“, der paa sin Rejse mødte en Kulde og Storm, som i Aarhundreder ikke har været kendt paa Islands sydlige Kyster. Saaledes stod Isen fast mellem Island og Vestmanø paa 22 Favne Vand. Med sej Udholdenhed og sandt Heltemod stræbte Kaptajn og Mandskab under utrolige Lidelser at bekæmpe Forholdene og redde Skibet. Tæt under Land blev det overfaldet af en Sne-Orkan med 22° Kulde. Det blev først klemt inde mellem to Isflager, siden tørnede det mod et skjult Skær. I aabne Baade maatte Mandskabet, forvaaget, forkommet, med Koldbrand i Arme og Ben, søge til Land. Den ejendommeligste blandt denne grufulde Frostnats uhyggelige Scener var vistnok den, da Matroserne under Opsang af „Malebrok er død i Krigen“ baksede den af 3 Døgns uafbrudte Vaagen overmandede Kaptajn med deres stivfrosne Hænder for at vække ham til Live igen. — Alle med Undtagelse af Kokken slap derfra med Livet.

Selskabet maatte efter dette Uheld lade bygge en stor, ny, særlig til denne Fart beregnet Damper, nemlig „*Laura*“ (679 Tons), som blev færdig i Efteraaret 1882.

I Mellemtiden maatte Farten besørjes af „*Valdemar*“ og „*Arcturus*“, men fra 1883 bleve de planmæssige Ture udførte af „*Laura*“ og „*Thyra*“. —

En ganske særlig Opmærksomhed fortjene de under Nr. 2—4 nævnte Ruter. For et nordeuropæisk Dampskibsselskab blev det netop i hine Aaringer en af de fornemste Opgaver at forbinde Landene Vest for Danmark (og dette selv) med Østersølandene. Dette vilde atter først og fremmest sige med *Rusland*, hint mægtige Rige, hvis uudtømmelige økonomiske Hjælpekilder netop nu skulde begynde at komme Europa til gode, og som snart skulde blive et af dets rigeste Kornkamre. Just nu blev dette muliggjort gennem en Udvikling, hvorved Jærnbaner i Rusland Aar efter Aar saa at sige bleve stampede op af Jorden. Efterhaanden som det russiske Afspærringssystem samtidigt mildnedes, Beskyttelsen afløste Prohibitivsystemet, og en liberalere Politik udadtil i det hele gjorde sig gældende, aabnedes ogsaa her et med den stigende Kultur og Forbrugsevne stedse vigtigere Marked for vesteuropæiske Industriprodukter.

Det var i første Række naturligt at knytte Forbindelsen med England, dette graadige Industriland, hvis Konsumevne syntes umættelig, og som Aar for Aar krævede uhyre voksende Mængder af Korn til at bage, brygge, brænde og fodre op, medens det paa den anden Side havde Industri-Frembringelser nok at give Rusland i Bytte.

At der i Varetrafikken imellem Nord- og Østersøhavnene var et rigt Felt for Dampskibsfarten havde allerede mange Aar forinden staaet klart for C. P. A. Koch, men, som det var at vente, havde Englænderne allerede et betydeligt Forspring for de danske Rederier. — Det var egentlig kun paa Ruterne fra London og Hull til Königsberg, at det nogenlunde var lykkedes disse at sætte sig fast, men ogsaa her øvede engelske Rederier en besværlig Konkurrence med Selskabet. Da dette under den rask svulmende Trafik desuden havde Vanskelighed ved at holde alle sine udenlandske Ruter besat med det til Raadighed staaende Antal Skibe, sluttedes i Efteraaret 1868 en Overenskomst med Firmaet *Bailey & Leatham* om i Forening at drive Ruterne Hull—Königsberg og London—Königsberg, — en Overenskomst, der bestaar den Dag i Dag, og hvis loyale Overholdelse fra bægge Parters

Side har virket til gensidig Tilfredshed. Fra 1870 overgik Ekspeditionen af Bailey & Leethams Skibe, som naturligt var, til *D. F. D. S.*, af hvem den endnu besørges.

I anden Række kom Forbindelsen mellem Østersøen og Antwerpen, som ved sit rige industrielle Opland og sin nøje Tilknytning til de store tyske Vandveje ogsaa snart skulde vise sig at være en europæisk Plads af fremragende Betydning.

Endelig optoges i 1870 Ruten Bordeaux—Kjøbenhavn—Østersøen med maanedlig Fart. Fra først af var denne Fart særlig rettet paa Kjøbenhavn og Stettin, men fra 1873 føjede man Königsberg til, da der over denne By dirigeredes store Varesendinger til Rusland.

Da Selskabet begyndte sin Virksomhed i 1867, var det russiske Jærnbanesystem endnu paa sit første Udviklingsstadium. Følgende Hovedlinier vare i Drift:

Denstorerussiske Bane (Nicolaj Banen) fra Sct. Petersborg til Moskau, fuldført 1851	
Moskau—Nishnij Nowgorod Banen	— 1862
Moskau—Koslow Banen	— 1866

Sct. Petersborg—Warschau Banen	fuldført 1862
Warschau—Wiener Banen	— 1848
Warschau—Bromberg Banen	— 1862
Riga—Dünaburg Banen	— 1861
Dünaburg—Witebsk Banen	— 1866

Preusserstaden *Königsberg* stod saaledes den Gang endnu en Del tilbage for *Sct. Petersborg* og *Riga* i sin Jærnbaneforbindelse med det Indre af Rusland, idet den kun ved den kgl. preussiske Østbane over Eydtkuhnen—Wirballen (anlagt 1860) havde Forbindelse med Sct. Petersborg—Warschau-Banen ved en Sidebane, som udgik fra Wileika. Paa Grund af sin geografiske Beliggenhed havde den dog en stor naturlig Betydning for den russiske Vareomsætning med Udlandet, og dertil kom, at netop i den følgende Tid den russiske Jærnbanebygning lagde sine Linier, i Tilslutning til de øvrige europæiske Baner, fra Sydøst til Nordvest. Da nu desuden de russiske Østersøhavne saa godt som alle vare isspærrede om Vinteren, var det derfor til megen Baade for Selskabet, at Endepunktet for dets Østersøruiter fra først af blev *Königsberg*, som med sin som oftest isfri Forhavn Pillau, ifølge

Forholdenes naturlige Udvikling, maatte blive en af de vigtigste russiske Ud- og Indførsels Havne i den følgende Tid. Der var ganske vist *Libau*, hvis Havn er isfri, men denne Stad var den Gang fuldstændig ubetydelig og fik først sin Jærnbanelforbindelse med Indrerusland senere. — Desuden var der netop paa det Tidspunkt, da Selskabet begyndte, opstaaet en Tendens hos den russiske Handel til, i Stedet for som tidligere at tage det meste af Aarets Forbrug over Sct. Petersborg om Sommeren, at bruge Königsberg til Speditionsplads for Moskau om Vinteren og kun tage det nødvendigeste ind om Sommeren over Sct. Petersborg.

I 1865 blev Jærnbanestrækningen Königsberg—Pillau anlagt med Forbindelse over Pregel med den kgl. preussiske Østbane. Hvad det derefter gjaldt om for *Königsberg* var den hurtige Fuldførelse af den østpreussiske *Sydbane* med Tilknytning til Petersborg—Warschauerbanen for over dette Tilknytningspunkt videre at tilstræbe en Forbindelse med det sydvestlige Rusland til Kiew og Odessa. Allerede d. 24. September 1866 aabnedes den 7,6 Mil lange Königsberg—Bartensteinbane, men Maalet maatte altsaa være en Fortsættelse heraf over Lyck til Grajewo og derfra Syd paa over Belostok.

Den 1. November 1867 aabnedes videre Strækningen Bartenstein—Rastenburg. Men først i 1870—71 føres endelig den østpreussiske Sydbane over Lyck til Prostken (Grajewo) — aabnet den 1. November 1871 —, medens samtidig i Begyndelsen af 1870 den russiske Regering gav et russisk Aktieselskab Koncession paa en Bane fra Brest-Litowsk (dette vigtige Knudepunkt paa det vestlige russiske Jærnbanelnet) over Belostok til Grajewo ved den preussiske Grænse.

Denne Banestræknings Betydning var denne:

1) idet den ved Belostok skar den store Warschau—Petersborgbane, fik Königsberg derved Forbindelse med en Del af Polen og russisk Lithauen,

2) gennem Forbindelsen med Brest-Litowsk ledede den Trafikken saavel fra Hjertet af Polen som ved den videre Baneforbindelse til Smolensk fra det hele indre Syd-Rusland paa en naturlig Maade over Königsberg,

3) ved sin Forbindelse med de allerede færdig byggede eller i de nærmeste Aar derefter aabnede Baner til Rowno—Berditschew—Kiew—Balta—Odessa bragte den særlig Königsberg i Forbindelse med de frugtbareste Guvernementer i det sydvestlige Rusland saavel som med Gallicien og Ungarn.

Königsberg blev saaledes bragt i direkte Forbindelse med Odessa. De nye Banelinier dannede den korteste Vej mellem det sorte Hav og Østersøen, — 28 Mil kortere end Linien Libau—Odessa og 8 Mil kortere end Linien Danzig—Odessa.

Denne Forbindelse med Rusland imod Syd, som i 1873 blev definitivt ført igennem fra russisk Side, viste sig snart at have en uvurderlig Betydning for Königsberg. — Ogsaa mod Øst blev omtrent samtidigt forskellige Vanskeligheder overvundne. Den i 1868 over Witebsk—Orel til Moskau aabnede Bane bragte saaledes Königsberg saa nogenlunde ud over de Vanskeligheder, som Branden af Broen over Mtsa paa Nicolaibanen (fra Petersborg til Moskau) i 1869 voldede Godstrafikken. Af endnu større Betydning var imidlertid den i Begyndelsen af Oktober 1870 aabnede Linie Smolensk—Moskau, en Del af den i 1871 fuldførte Moskau—Brest Bane. Det maa jo nemlig vel fastholdes, at den ganske overvejende Del af de fra hele Vest-europa til Rusland gaaende Varer transiterer over Moskau, for først fra dette den russiske Indenrigshandels store Centrum at fordeles over det store Riges Indre. Königsberg stod tidligere kun i Jærnvejsforbindelse med Moskau over Wirballen—Dünaburg i en stor Omvej over Sct. Petersborg, men efter Aabningen af Linien Moskau—Smolensk lagdes Vejen over Dünaburg—Witebsk og forkortedes derved ca. 50 Mil.

Ganske vist skete der nu et Modtræk fra den russiske Jærnbanepolitikks Side. Kort efter aabnedes nemlig den saakaldte Baltiske Jærnbane, det vil sige Linien Baltischport—Reval—Sct. Petersborg med Tilslutning til Nikolajbanen ved Tosno. Ved Forbindelsen med Nikolajbanen oprettedes en Gennemgangstrafik fra Udlandet over Reval til Moskau med Fragtrater, som vare langt billigere netop for de vigtigste Königsberger Import- og Speditionsartikler (saasom The, raa Bomuld, Petroleum, grove Jærnvarer, Maskiner o. s. v.) end de over Königsberg—Moskau gældende, medens samtidig Petersborg—Warschau Banen ved sin Modstand fik forhindret Optagelsen af Banen Moskau—Smolensk i det tysk-russiske Trafik-Forbund (Verkehr-Verband). Imidlertid ordnedes dog dette Forhold allerede i 1872 saaledes, at den tyske Gennemgangstrafik dermed var sikret.

I de samme Aar blev den russiske Toldtarif underkastet en fuldstændig Revision, hvorved det tidligere Prohibitivsystem omdannedes til et Beskyttelsessystem. Flere Indførsels-Forbud bleve ophævede, saaledes i 1872 det vigtige Forbud mod

Indførsel af Salt til Polen; det forældede System med Differentialsatser mellem Land- og Søtrafiken blev betydelig indskrænket, og Tolden for flere vigtige russiske Importartikler, saaledes f. Eks. Sukker, væsentlig nedsat.

Men som bekendt er for Handelen Toldsatsernes Højde ikke det afgørende. Toldopkrævningsmaaden med alle herhen hørende Formaliteter, Postvæsen, Pasvæsen, Omladningsforanstaltninger ere i deres Samvirken ligesaa betydningsfulde. Paa alle disse Omraader var Samkvemmet med Rusland stadig besværligt. Den russiske Godsekspedition paa Grænserne var omstændelig, urimelig og bekostelig, og særlige russiske Speditions- og Klarerings-Monopoler gjorde Forholdene endnu vanskeligere og virkede yderligere som Afgiftsforhøjelser.

„Overfor Jærnbaner er imidlertid alle kunstige Skranker magtesløse,“ som Königsbergs Handelskammer i sin Beretning for 1874 stolt erklærer, og den ovenfor skitserede Udvikling af det russiske Jærnbanenet viste sig i Virkeligheden ogsaa at være mere end tilstrækkelig til at skabe Königsberg en særlig begunstiget Stilling i den følgende Tid fra Begyndelsen og op til over Midten af 70^{erne}.

De russiske Jærnbanners Længde udgjorde:

i 1866	ialt	4238	Werst.
i 1867	tilkom	452	—
i 1868	—	1789	—
i 1869	—	1182	—
i 1870	—	2439	—
i 1871	—	2629	—
i 1872	—	515	—
i 1873	—	1989	—
i 1874	—	1757	—
i 1875	—	729	—
i 1876	—	520	—
i 1877	—	1111	—
i 1878	—	1177	—
i 1879	—	557	—

Ialt: 21,084 Werst.

For store Dele af Rusland, navnlig det sydvestlige Rusland, var Königsberg ved disse Omstændigheders Magt bleven gjort til den naturlige *Udførselsplads* over Østersøen. Navnlig fra Banerne Romny—Wilna—Landworowo—Eydtkuhnen—Kiew—Brest—Grajewo førtes der store Mængder af russisk Korn over Königsberg. Vel var for Sydruslands Vedkommende Odessa en vigtig Konkurrent, men det maa derved erindres, at dens Eksport maa rettes til helt andre Steder og i helt andre Retninger, nemlig til Middelhavslandene. Den søværts Kornudførsel fra Königsberg—Pillau tiltog da ogsaa enormt. Medens den i 1868 kun havde været 2,1 Mill. Ct., var den i 1871 6,2 Mill. Ct., 1875 8,3 Mill. og kulminerede endelig i 1877 med 11,9 Mill. Værdien af denne Udførsel steg fra 39 Mill. R μ i 1870 til 69,7 Mill. i 1875 og i 1878 endog til 99,2 Mill.

I Slutningen af 60'erne havde Rusland kun bidraget halvt saa meget som det lille Østpreussen til Königsbergs Kornudskibninger, men derefter forøgedes den russiske Del af Kornudførslen endog udover alle Forventninger, og i 1874 udgjorde det russiske Korn næsten 3 Gange saa meget som det preussiske. Samme Aar betegnede Königsbergs Handelskammer Staden som en af de vigtigste Stapelpladser for Kornhandelen paa hele Continentet. I 1877 eksporteredes der endogsaa derfra Korn til saa fjerntliggende Steder som Bordeaux, Marseille, Genua og Livorno. Imidlertid maa det jo ogsaa erindres, at netop dette Aar havde den russisk-tyrskiske Krig spærret alle Sortehavshavne, saaledes at hele den russiske Kornudførsel med Nødvendighed maatte gaa over Østersøstæderne.

Det var imidlertid ikke blot russisk Korn, der i store Masser eksporteredes over Königsberg, men ogsaa Hør og Hamp var højvigtige Udførselsartikler; dernæst ogsaa Tømmer, senere endelig Raasukker, hvis Udførsel endog begunstigedes af en russisk Eksportpræmie.

Men ikke alene for Königsberg som russisk *Udførselshavn* havde de ny Jærnbanelinier Betydning, men ogsaa, om end ikke fuldt saa meget, for dens Stilling som *Speditiønsplads* for *Indførslen*. Allerede ovenfor er antydning af den Indflydelse, som Aabningen af Linien Smolensk—Moskau og dennes Inddragning i det russisk-tyrsk Trafik-Forbund udøvede i saa Henseende. Navnlig var det The, som stadig tog Vejen over Königsberg —, særlig paa Grund af den fortrinlige Behandling, som blev Theen til Del i denne Stad, — dernæst ogsaa Vin og Spirituosa.

Imidlertid havde dog, som vi ogsaa ovenfor have set, Speditionsforretningen mange Vanskeligheder at kæmpe med paa Grund af den ovenfor nævnte gennemgaaende Trafik via Reval til Moskau og Kharkow, der var etableret navnlig ved engelske og hollandske Rederiers energiske Mellemkomst. Navnlig i milde Vintre gik saadanne Artikler som Bomuld, Twist og Uldgarn næsten udelukkende over Reval. For særlig værdifulde Artiklers Vedkommende var ogsaa Konkurrencen med Hamborg slem, idet billige Fragt- og Søforsikrings-Rater samt Hamborgs talrigere og regelmæssigere Dampskibslinier ofte gjorde det fordelagtigere at sende Varerne over Hamborg—Warschau end over Königsberg. I 1875 opnaaede man imidlertid en direkte Tarif med Warschau via Grajewo—Belostok for Gennemgangstrafiken, hvad der noget modvirkede de nys antydede Vanskeligheder.

Paa denne Maade var altsaa Königsberg i Begyndelsen af *D. F. D. S.'s* Virksomhed ubestridelig en af de vigtigste Østersøhavne. Og Selskabet exploiterede da ogsaa i disse Aar med største Held denne Stads rige, raske Fremblomstring ved sin Etablering af de ovenfor nævnte regelmæssige Ruteforbindelser med England, Belgien og Frankrig. I den allerførste Tid led man, som vi alt have set, under den engelske Konkurrence, men saa snart dette Forhold blev ordnet, viste Østersø-ruterne sig at være nogle af Selskabets værdifuldeste. Den stigende Trafik krævede ogsaa snart ny Skibe. I 1872 indføjedes de nybyggede Dampere „*Frederik*“ og „*Louise*“ (med henholdsvis 1113 og 1115 Tons Drægtighed) i Hull—Königsberg-farten, i 1875 „*Christian IX*“ (1236 T.) i London—Königsbergfarten. I 1877 anskaffedes „*A. N. Hansen*“ (1505 T.), i 1878 Søsterskibet „*O. B. Suhr*“ (1506 T.), ligeledes for at tilfredsstille den stadig stigende Trang til Damperrum fra og til Østersøen. —

Aarene 1867, 1868 og 1869, altsaa Selskabets 3 første Driftsaar, vare dog paa Grund af ekstraordinære Omstændigheder ikke særlig gunstige for disse Ruter.

Høsten var baade i 1867 og 1868 yderlig slet, navnlig i selve Königsbergs preussiske Opland. Fragterne vare vigende og lave. I Begyndelsen af Aaret 1867 var Østersøfragter paa Hull—London for Hvede 3|9—4|—4|3, men henimod Sommeren sank disse Rater til omtrent Halvdelen, og om Efteraaret var Fragter saa at sige uerholdelige. Foraaret 1868 aabnede med Fragter paa 2|, stigende til 2|6; den sidste Halvdel af Aaret og i Begyndelsen af 1869 bedrede de sig noget til 2|9—3|—3|6. Men i Foraaret 1869 gik de atter ned til 1|6—1|. 1869 var da ogsaa et af Selskabets magreste Aar, hvortil en særlig skarp Konkurrence paa to af Selskabets andre Ruter, som dog bortfaldt inden Aarets Slutning, ligeledes havde bidraget.

Fra 1870 forandrede imidlertid Forholdet sig fuldstændigt, og selve Vendingen var endogsaa brat og glimrende.

Fragtraterne paa Østersøen havde efterhaanden hævet sig fra det foregaaende Aars Minimum (1| à 1|6 til London og Hull fra Königsberg), der i Forening med en som Følge af de ugunstige Høstaar mindre livlig Varetrafik gav sig saa tydelig til Kende i Selskabets ugunstige Driftsudbytte for 1869. Medens Selskabets Skibe i 1869 opnaaede fra Königsberg til Østengland i Foraaret og Sommeren 1|6—2|4, i Efteraaret og Vinteren 3|—3|6—4|, begyndte 1870 med 3|3—3|6, paa hvilket Standpunkt Fragterne holdt sig lige til Begyndelsen af Juli.

I Begyndelsen af Juli 1870 vare de ca. 1| højere end paa samme Tidspunkt i 1869. Saa udbryder den fransk-tyske Krig med en Pludselighed, der bragte Forstyrrelse og Panik paa alle Børser, og gav Stødet til en voldsom og hastig Stigning i Fragtraterne fra Østersøen. De tyske Skibe bleve nu med eet udelukkede fra at deltage i udenrigsk Fragtfart, og Alverden vilde derfor benytte Øjeblikket til at afskibe, inden den frygtede Blokade af den franske Flaade tog sin Begyndelse.

Som Eksempel paa Fragtraternes hurtige Stigning kan anføres, at der d. 15. og 16. Juli betaltes fra Stettin til Kjøbenhavn for Korn 8 à 10 β Banko, d. 18. Juli 16 β, d. 19. Juli 24 β, d. 23. Juli 22 β, d. 26. Juli 28 β, hvilket sidste synes at have været Maksimum; d. 27. Juli betaltes kun 24 β og 20 β Banko.

Fra Königsberg til London betaltes i første Halvdel af Juli 3| à 3|6 til Østkysten af England. D. 19. Juli kunde ladefærdige Skibe betinge 10|—(!), ved hvilken Rate Fragtstigningen synes at have kulmineret. Den 25. Juli betingede Selskabets

Damper „*Phønix*“ 8¹, men de øvrige af Selskabets større Skibe vare ret uheldigt situerede for at benytte den heldige Konjunktur i Østersøen. „*Anglo Dane*“, „*Dagmar*“, „*Thyra*“ og „*Valdemar*“ vare ved Krigens Udbrud alle under Vejs, de to første til Dunkerque, hvor de paa Grund af Havnens Overfyldning tilmed bleve opholdte dobbelt saa lang Tid som under normale Forhold, de to sidste til London, og alle befragtede til de lavere Rater før Krigserklæringen. Paa samme Tid bleve engelske Afladere grebne af en let forklarlig Ængstelse for at afsende Gods til Østersøen under andet Flag end engelsk, saa at Selskabet ikke havde andet Valg end at beordre alle 4 Skibe i Ballast tilbage for at søge Last fra Østersøen. „*L. N. Hvidt*“, der ved Krigens Udbrud laa i Håvre, maatte gaa hjem med $\frac{1}{3}$ Last, da Afladerne af det til Stettin bestemte Gods trak sig tilbage.

Selskabet havde imidlertid sendt alle disponible mindre Skibe ned til Stettin: det ved Kieler-Havnens Lukning fra denne Fart frigjorte „*Aurora*“ samt „*Aarhuus*“, „*Uffo*“ og „*Thy*“, der alle gjorde 2—3 Rejser mellem Stettin og Kjøbenhavn til de ovennævnte glimrende Fragter. Da Godsmængden henimod Slutningen af Juli stærkt aftog i Stettin, som, efter at den franske Eskadre d. 28. Juli havde passeret Skagen, ventedes lukket hver Dag, dirigeredes disse mindre Baade saavel som „*L. N. Hvidt*“ og senere „*Arcturus*“ til Pillau, hvor der betaltes 24 β Banko til Kjøbenhavn. „*Dagmar*“, „*Thyra*“, „*Valdemar*“ og „*Anglo Dane*“ vare de første Dage af August endelig naaede ned til Pillau for Ordre; men Uheldet vilde, at Kornudførslen fra Preussen netop i de Dage var lammet ved det i Luften svævende Kornudførselsforbud. Vel blev det straks taget tilbage, men Forventningerne derom havde allerede givet Anledning til, at „*Valdemar*“, „*Anglo Dane*“ og senere „*Phønix*“ befragtedes fra Memel, de to første til London, den sidste til Grimsby, med Pibestaver til Fragt henholdsvis £ 25 og £ 23 pro mille, medens kun „*Dagmar*“ og „*Thyra*“ fik Kornfragt fra Königsberg, henholdsvis til Hull og Kjøbenhavn—Christiania. Alle Skibe gjorde imidlertid respektable Fragter, saaledes beløb „*Valdemar*“'s og „*Dagmar*“'s Bruttofragter for disse Rejser sig til ca. 1200 £ for hvert Skib mod ca. £ 6—700 i Foraaret.

Da den franske Flaade erklærede Blokade fra d. 15. August, standsede al Skibsfart paa de tyske Østersøhavne. Selskabet anbragte derfor „*Valdemar*“, „*Anglo Dane*“ og „*Thyra*“ i Fart mellem London—Hull og Sct. Petersborg, medens de

øvrigte Skibe i den udenrigske Fart udelukkende anvendtes mellem Kjøbenhavn og Vestnorge samt mellem Kjøbenhavn og Hull—London—Antwerpen. Paa de sidstnævnte 3 Ruter anløb man som oftest Aarhus, der under Blokaden bød Lejlighed saavel for Gods som Passagerer fra Tyskland til Befordring søværts under neutralt Flag. — Disse Forhold gav ligeledes Stødet til Oprettelsen af en ugentlig Fart mellem Aarhus—Göteborg—Christiania og v. v. ved Dampskibet „*Aarhus*“, saalænge Blokaden varede.

Da denne hævedes ved de franske Skibes Tilbagekaldelse fra Østersøen, optoges paa ny med „*L. N. Hvidt*“s Afrejse til Stettin d. 29. Septbr. de normale Farter paa Østersøen. Efter den ufrivillige 6 Ugers Standsning og den gode Høst var Godsfrekvensen navnlig fra Königsberg meget livlig. Selskabets Skibe erholdt i Oktober fra Königsberg til Hull 3 6, til London 3 9, fra Pillau til Rotterdam 4 3, i November til London 4 1, til Hull 4 9, i December fra Pillau til Antwerpen 4 1, til Hull—London 3 1, og var ligeledes Returfragten fra England til Königsberg ved rigelig Godstilstrømning særdeles lønnende.

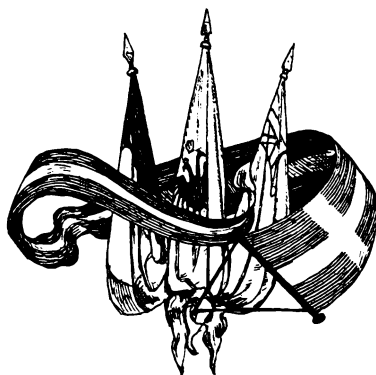
Selskabets Udbytte naaede for 1870 sin største Højde, nemlig 20 pCt. —

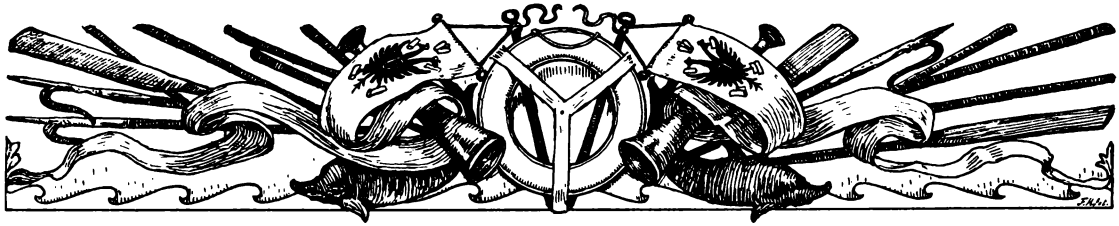
— De ekstraordinære Forhold gjorde sig endnu gældende ind i 1871. Efter Krigens Ophør fulgte derefter, som bekendt, et saa fabelagtigt Opsving i Handelen over hele Nordevropa, at dette selvfølgelig i højeste Grad maatte komme Skibsfarten til gode. Betegnende er det, at den udenlandske Afdeling i dette Aar gav 26,5 pCt. i Fortjeneste eller over dobbelt saa meget som den indenlandske Fart. —

— De følgende Aar af 70'erne op indtil 1879 vare alle gode, om end ikke saa gode som de første. Østersøfragterne paa Hull—London vare i 1872 temmelig lave (om Sommeren 1 6—2 6), men bedrede sig i Slutningen af Aaret til 2 9—3 1, hvilket Standpunkt omtrent blev bevaret i 1873, 1874 og 1875, af og til dog afbrudt af enkelte Perioder med lavere Rater. 1876 aabnede med 2 1; i Sommermaanederne vare Fragterne 1 6—1 9, men henimod Aarets Slutning stege de til 2 6. Igennem 1877 vare de stigende fra 2 6—3 1—3 3. I 1878 hævdede de igen omtrent Standpunktet 2 6 til 3 1, men Hjemfragterne fra England og Bordeaux vare dog, navnlig i Aarene 1874—1878, særdeles gode.

Aktieudbyttet var i intet af disse Aar under $7\frac{1}{2}$ pCt. I Femaaret 1871—74 var det i hvert af Aarene 1871—73 $12\frac{1}{2}$ pCt., i 1874 10 pCt.

I de senere Aar af 70^{erne} skyldes dog en forholdsvis mindre Del heraf end tidligere den udenlandske Afdeling, paa Grund af de, som Følge af den almindelige Tilbagegang i alle Varepriser, trykkede Udfragter.





Tiden omkring 1880 betegner i mange Maader et Vendepunkt i Selskabets Historie. I Begyndelsen af 70^{erne} havde man i Udenrigsfarten levet højt paa de gode Fragter og den livlige Trafik, der allerede med de bestaaende Ruter gav fuldt saa megen lønnende Virksomhed, som man overhovedet kunde orke. Trangen til Udvidelse, til nye Felters Erobring blev rigelig tilfredsstillet ved saa at sige den hele Indenrigsfarts Overgang i Selskabets Hænder, og da Tiderne henimod Slutningen af 70^{erne} bleve slette og Østersøfragterne knebne, fandt man i den indenlandske Afdeling, herunder i denne Sammenhæng ogsaa indbefattet Landets Udførsel (Esbjerggruten, der blev oprettet 1875), en Erstatning og Modvægt. Der blev saaledes i det hele Krav nok at opfylde og gode Penge at tjene. I Forhold til de daarlige Tider maa Aktieudbyttet endog betegnes som udmærket i Slutningen af 70^{erne} (1875—79), hvor det intet Aar var under 7¹/₂ pCt. og tvende Aar endog var 9 pCt.

De daarlige Tidens Tryk paa Handel og Omsætning maatte dog selvfølgelig gøre sig mere og mere gældende, blive mere og mere føleligt. 1879 aabnede med Østersøfragter paa Hull—London af 2 — 1 6, i Sommermaanederne vare de 1 6—1|9, og efter en forbigaaende Bedring sluttede Aaret med 1|6—2|, hvilket lave Standpunkt knapt hævdedes i 1880, hvor Raterne navnlig i Sommeren vare langt lavere. I 1881 sank de yderligere til 1 — 1|8. — I September d. A. bedrede de sig dog noget, hvilket varede gennem 1882 og ind i de første Maaneder af

1883 (2|—2 3—2|6). Men derefter begynder der atter en sand Deroute, og helt hen til Eftersommeren 1887 var det evropæiske Fragtmarked gennemgaaende yderlig slet.

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

Ikke alene Selskabets Interesse i snævraste Forstand bød dette, men fuldt saa meget Hensynet til Landets Omsætning, som krævede nye Initiativer, nye Trafikomraader, nye Virksomhedsfelter, — truet som den var af de os omgivende Storalandes afspærrende Toldpolitik. Skulde Landets Produktion i de vanskelige Tider finde ny og lønnende Afsætning, skulde dets Handel udvides og blomstre, saa tilkom det maaske mere end nogen anden *D. F. D. S.* at gaa i Spidsen, saa vist som en omsigtsfuld Udvikling af Kommunikationsmidlerne nu om Stunder stedse maa gaa forud for ethvert Fremskridt. At have et hastigt og fuldstændigt Transportvæsen til sin Raadighed er Nutidens første og væsentligste Vilkaar for en Nations Trivsel og Velvære.

Slag i Slag følge da ogsaa nu Udvidelser af Selskabets Virksomhed. Fra 1880—84 samler og udvikler det de direkte Englandsruter til Betjening af Landets Kvæg- og Fedevare-Udførsel. I 1879 aabnes Ruterne paa Libau, i 1881 Stettin—Kjøbenhavn—Christiania, i 1884 Håvre—Østersøen og Middelhavsfarten, i 1886 Hamborgerruterne og Antwerpen—Riga (Sct. Petersborg)-Farten, i 1887 Sortehavs- og Finlandsruten.

Medens Selskabets Andel i Landets Englands-Eksport nedenfor vil blive behandlet i et særligt Afsnit, skal man til Forklaring af de nyaabnede Ruters Betydning forudskikke følgende Bemærkning. Der sigtedes ved Anlægningen af disse paa trede Formaal. Først og fremmest paa at udnytte den Aar for Aar stigende Trafik mellem de russiske Østersøhavne og England-Belgien, hvorimellem en stedse voksende Ombytning af Landbrugs- og Naturprodukter med Industriprodukter finder Sted. Dernæst at nyde godt af den frodige Udvikling af Østersøhandelen, som er

kommen de nærmest Berlin liggende tyske Havne til gode, efter at det tyske Rige har konsolideret sig. Endelig at gøre Kjøbenhavn til Stapelplads for en Transitomsætning, hvorved det fra Vest- og Sydevropa ankommende, til Østersølandene bestemte Gods, som ellers vil søge andre Veje, saasom over Holland og Hamborg, herfra kan fordeles til russiske, finske og tyske Havne, — og omvendt.

— — Hvad nu allerførst *Forbindelsen mellem Rusland og det vestlige Nord- Europa* angaar, da skal herom berettes, hvorledes der netop fra dette Tidspunkt fremtræder en Forskydning i den russiske Trafik fra *Königsberg* til *Libau*, en Forskydning, som, allerede forinden omhyggeligt forberedt, snart skulde fuldbyrdes med rivende Hast. Men fra samme Øjeblik af og med samme Hastighed sætter ogsaa *D. F. D. S.* ind og faar, ved straks at lægge Haanden paa den ny Rute, et endnu den Dag i Dag hævdet Forspring i denne Del af Østersøtrafikken.

Allerede inden *Königsberg* havde naaet sin rige Blomstringstid, vare Spirene blevne lagte til den hurtige og skæbnesvangre Udvikling, som skulde føre til dens russiske Omsætnings Forfald.

Det begynder allerede i de første Aar af 70^{erne} med, at de nordvestlige og østlige Egne af Rusland svigte lidt efter lidt. Overfor *Königsbergs* billigere Søfragter havde de russiske Østersøhavne visse naturlige Fordele, som hurtigt gjorde deres Virkning. Den væsentligste af disse var den, at medens der for *Königsbergs* Vedkommende altid var en Omladning paa Grænsen nødvendig paa Grund af de russiske Baners fra alle andre evropæiske Baner forskellige Sporvidde, saa kunde Kornet over *Libau* føres løst i Waggoner, fra 1877 endog lige ned til Ladepladserne ved Havnen. — Men, som vi have set, gav Sydrusland *Königsberg* fuldstændig Erstatning.

Den 1. April 1875 indførtes der imidlertid paa Jærnbankonferencen i det tysk-russiske Trafikforbund en ny Bestemmelse, som snart skulde vise sig saare uheldig for *Königsberg*. Denne gik ud paa, at medens tidligere Fragterne for russiske Strækninger vare tariferede efter Rubler, for tyske Strækninger efter R $\frac{1}{2}$, saa skulde nu Fragterne, saavel for de russiske som for de tyske Jærnvejs-Strækninger, beregnes i R $\frac{1}{2}$. Selvfølgelig bleve derimod vedblivende Taksterne for de interne russiske Linier at betale i Rubler. Da nu Rubelkursen begyndte at falde, og altsaa Markkursen forholdsvis at stige, indtraadte der derved en, med den i den følgende

Tid stadig vigende Rubelkurs, uafbrudt fremadskridende Fragtforhøjelse for Königsberg i Sammenligning med de russiske Konkurrencehavne. Disse bleve allerede i og for sig begunstigede ved den synkende Rubelkurs, som skabte mindre Fragter i Sammenligning med Königsbergs. Men saa længe Fragterne for de russiske Strækninger normeredes i Rubler, kom denne Fragtformindskelse ogsaa for saa vidt, altsaa dog delvis, Königsberg til gode, saa meget mere som de tyske Jærnbane-strækninger jo kun udgjorde den forholdsvis mindste Del af de samlede Bane-strækninger, hvorpaa det for Königsberg kom an. Men i det Øjeblik Königsberg ogsaa skulde betale for sine russiske Strækninger i R \mathbb{L} , saa hørte enhver Parallellisme op.

I Tiden fra d. 1^{ste} Oktober 1874 til d. 1^{ste} April 1875, c : i den Tid, da Tarifforhandlingen just blev ført, stod Papirrublen gennemsnitlig i 283, og Tarifen blev derfor baseret omtrent paa en Kurs af 280, medens den laveste Kurs, man overhovedet paaregnede, var 270. Men allerede ved Slutningen af Aaret 1876 var den 247, i 1877 sank den efterhaanden til 200³₄.

Som Eksempel paa den Indflydelse, som dette Forhold øvede paa Fragtraterne via Königsberg, kan det anføres, at ifølge Forbunds-Tarifen af 15^{de} November 1871 vilde 1000 Kg. Korn fra Orel til Königsberg have kostet:

Orel—Wirballen 13 Rbl. 20 Kp. à 250 = R \mathbb{L} 33 —

Wirballen—Königsberg - 7 —

ialt R \mathbb{L} 40 —,

men efter den fra 1875 gældende Tarif R \mathbb{L} 46 —,
altsaa 15^o. mere.

Fra Orel til Riga (937 Werst 998 Km.) kostede 1000 Kg. Korn efter de russiske Baners Tarif Rbl. 12. 71

eller à Cours 250 R \mathbb{L} 31. 70

Efter den tysk-russiske Forbundstarif af 1875 beløb Fragten for det samme Kvantum og for den ligesaa lange Strækning Smolensk—Elbing sig til R \mathbb{L} 36. 20 — altsaa en Fragtdifference af 14^o. i Rigas Favør. Endnu ufordelagtigere var Königsberg stillet lige overfor Reval. Paa Banen til denne By var Fragten

for 1000 Kg. Korn pr. 1160 Werst 14 Rbl. 16 Kp. à Cours 250 R \mathbb{L} 35. 40

Til Königsberg for samme Kvantum og Strækning - 46. 20

Hvad der imidlertid gav det afgørende Stød til Königsbergs Tilbagegang var den Begunstigelse, som den russiske Jærnbanepolitik netop fra 1876 af klart og bevidst ydede *Libau*. I 1871 var der bygget en Jærnbane fra Libau til Koschedari over Moschejki og Radziwilischki.¹ Fra Koschedari, som er en Station paa den Sct. Petersborg—Warschau-Banen tilhørende Sidebane til Wirballen, opnaaedes ogsaa ad denne Sidebane Forbindelse over Landworowo med den i 1874 anlagte Landworowo—Romny-Bane. Denne Bane fortsætter fra Landworowo paa Sct. Petersborg—Warchau-Banens Spor over Wilna til Wilejka, derfra paa eget Spor over Minsk — denne vigtige Station paa Moskau-Brest-Banen — videre over Gomel—Bachmatsch (Station paa Kursk—Kiew-Banen) til Romny.

Denne Bane (Landworowo—Romny), som gennemskar Ruslands rigeste Kornegne, smeltedes den 12. September 1876 sammen med den indtil da af et selvstændigt Selskab drevne, højst nødlidende Libauerbane, og det saaledes dannede Selskab var selvfølgelig fra samme Øjeblik fast bestemt paa at gøre alt sit til at lede saa meget som muligt af hele den russiske Trafik over Libau. Dette var saa meget desto bedre gørligt, som Libau havde en Havn, paa hvis Uddybning den russiske Regering havde ofret Millioner, og som om Vinteren, hvad vi allerede have set, i Modsætning til de øvrige russiske Havne ved Østersøen og Königsberg var fuldstændig isfri. Da nu næsten samtidigt Banesporene bleve førte direkte ned til Havnen, kunde altsaa Kornet føres løst i Waggoner lige fra det indre Rusland og til Udskebningsstedet for straks at blive indladet i Skibene uden videre Formaliteter. Skulde det derimod føres over Königsberg, maatte der, som der alt ovenfor er blevet gjort opmærksom paa, alene som Følge af den forskellige Sporvidde ske Omladning paa Grænsen, hvilket ikke alene i sig selv var omstændeligt og forbundet med Spild af Korn og Tid, men desuden gav Anledning til vidtløftige og bekostelige Speditions- og Toldformaliteter, som ofte toge 2 til 3 Dage.

Gennem denne Jærbaneforbindelse fik Libau Lillerusland til umiddelbart Opland. Saa snart imidlertid de øvrige Østersøhavne fryse til, faar desuden alene derigennem Libau stærkt forøget Opland. For alt det Gods, som fra Kursk—Kiew-Banen, den Sumyske Bane og den Kharkow-Asowske Bane, hvis Opland hører til

¹ Herfra kom der atter over Dünaburg—Kalkuhnen Forbindelse med Banelinien fra Riga til Smolensk.

Ruslands frugtbareste Egne, gaar til Østersøen, er den nærmeste Vej Linien Bachmatsch—Wilejka. Derfra gaar den naturlige Vej over Wirballen til Königsberg eller over Koschedari til Libau. Den sidste er vel 33 Werst længere end den første, men saa snart Königsbergs Havn er tilfrossen, maa Transporten gaa over Pillau og bliver derved 10 Werst længere end Vejen til Libau, saa at den sidste altsaa alene af den Grund er at foretrække. — Naar Rigas Havn fryser til, er Libau endelig den nærmeste Østersøhavn for det Korn, som kommer saavel over Orel—Witebsk og Dünaburg—Witebsk til Kalkuhnen som over Rjashsk-Wjäsensky og Moskau-Brest-Banen til Minsk.

Selv naar Königsbergs Havn er aaben, har imidlertid Libau de ovenfor skildrede naturlige Fortrin i Retning af Ikke-Omladning o. s. v. Men dertil kom altsaa nu det nye Forhold, at det blev det private Jærnbane-Selskab Libau—Romny-Banens Fordel at gøre sin Rute til den billigste. Naar Godset fra alle østlige og sydøstlige Guvernementer i Rusland kommer til Delingsstedet Wilna, er det tydeligt nok i Libau—Romny-Banens Interesse at faa Varerne til at gaa over Koschedari til Libau i Stedet for over Eydtkuhnen (Wirballen) til Königsberg. —

Fra nu af (1876—1877¹) begynder da en energisk Kamp fra Libau-Romny-Bane-Selskabets Side imod Königsberg til Gunst for Libau, og Kampmidlet er selvfølgelig Takstnedsættelser for det Gods, som gaar til Libau, hvilken Forholdsregel yderligere skærpes gennem den uafhængigt heraf synkende Rubelkurs.

Allerede det samme Efteraar (1876) begyndte man fra russisk Side ogsaa indenfor det tysk-russiske Jærnbane-Trafik-Forbund at bestræbe sig for at føre en ny, særlig „russisk“ Politik igennem. Til Trods for Modstanden fra Direktionen for den kgl. preussiske Østbane og den forretningsførende Forvaltning, traadte den 1. Oktober en Tillægstarif i Kraft, som, ved at sætte alle Fragterne fra russiske Stationer til Königsberg, Elbing og Danzig ens, tilsyneladende havde til Hensigt at lette Konkurrencen for de fjerntliggende tyske Søhavne. Men hvad der egentlig laa bagved var at rette et Slag imod Königsberg, hvad der noksom bevistes ved den Omstændighed, at den ny Tarifs Satser for de vestlige og tyske Byer Thorn,

¹ Den Allerhøjeste Bekræftelse paa Trafikkens Aabning paa hele Banestrækningen Romny—Landworowo—Koschedari—Libau blev først givet d. 20. Maj 1877, men i Virkeligheden var Banen allerede i Gang paa hele Strækningen fra 1. Oktober 1876.

Berlin og Frankfurt forbleve uforandrede. — Fra Königsbergs Handelsstand rejste der sig imidlertid en saa alvorlig Modstand, at det ved den tyske Regerings Indskriden lykkedes allerede d. 1. December at faa denne Tarif erstattet med en ny, der ikke indeholdt slet saa store Fragtdifferencer. Men Forsøgene paa en fuldstændig Udjævning mislykkedes dog aldeles, og den stadig synkende Rubelkurs skulde snart uddybe Forskellighederne endnu alvorligere.

I Oktober 1877 sank Kursen til $190\frac{1}{4}$ og var ved Aarets Udgang $200\frac{3}{4}$. Fragten paa Strækningen Romny—Libau (1148 Km.) for en Vognladning af 10,000 Kg. à $22,15$ Kp. pr. Pud — 135 Rubler svarer ved en Kurs af

192 til 259 R $\frac{1}{2}$.

200 - 270 -

213 - 288 -

217 - 293 - .

Fragten for Romny—Königsberg (1120 Km.) var (1877). . R $\frac{1}{2}$. 425.00

Hertil kom for den 28 Km. større Afstand til Libau. - 10.60

435.60,

hvilket altsaa er det Beløb, som Fragten til Libau skulde have været, hvis de tvende Byer vare blevne stillede ens.

Ved en Kurs af $200\frac{3}{4}$, altsaa den Kurs som gjaldt ved Udgangen af 1877, stillede Forholdet sig som følger:

Romny—Königsberg:

1120 Km. Fragt for 200 Ct. — 610 Pud . . R $\frac{1}{2}$. 425.

Romny—Libau:

1148 Km. à $21,54$ Kop. pr. Pud

pr. 610 Pud Rbl. 131.40 à $200\frac{3}{4}$ - 264.

Difference pr. Waggon à 200 Ct. R $\frac{1}{2}$. 161.

eller pr. Ct. $80\frac{1}{2}$ Pf.

Endnu en Gang skulde imidlertid ydre Forholds pludselige, uventede og ekstraordinære Magt spotte den russiske Jærnbanelpolitikks Bestræbelser for med eet Slag at sætte Königsberg udenfor Nummer. Som allerede ovenfor berørt, spærredes alle Sortehavshavnene ved den russisk-tyrkiske Krig i 1877—1878, og under

disse Omstændigheder strømmede det russiske Korn i saadanne Masser til Østersøhavnene, at ogsaa Königsberg i største Omfang maatte benyttes for at faa den svulmende Overflod ledet rask og fordelagtig bort.

De Vanskeligheder, som Krigen ved sin Beslaglæggelse af Banemateriel voldede de russiske Baner, bragte desuden disse ind paa Indrømmelser overfor de preussiske Baner i Tariferings-Spørgsmaalet. For at imødegaa de som Følge af den synkende Rubelkurs ødelæggende Virkninger af den i 1875 indførte Bestemmelse om Anvendelsen af tysk Mønt ogsaa for de russiske Strækninger, havde man fra tysk Side begyndt at sende Gods Syd fra lokalt til Dünaburg og først derfra ladet det gaa til Königsberg efter den tysk-russiske Tarif. Fra russisk Side tilbød man imidlertid i 1877 at reducere R \ddot{u} .-Satserne i Forhold til den vekslende Rubelkurs for de vigtigste Hovedartikler, dog at dette kun skulde gælde Stationerne Vest for Schneidemühl (Knudepunktet paa de preussiske Baner Vest for Bromberg). Men da derved Königsberg vilde være udelukket, rejstes der fra denne Stads Side en saa energisk Modstand gennem den tyske Regering, at de ny Begunstigelser ogsaa kom Königsberg til gode. Den foreløbige Undtagelses-Tarif af 1. 13. Januar kom saaledes til ogsaa for Königsbergs Vedkommende at indeholde Nedsættelser, der svarede til den vekslende Rubelkurs, for en Mængde Hovedartikler, saasom: Kornvarer, Jærnvarer, Hamp og Petroleum.

Den forbigaaende Bedring, som Krigen skabte, skulde imidlertid kun altfor hastigt vise sig at være en kort Afbrydelse i den for Königsberg saa faretruende Konkurrence-Udvikling. Allerede i Slutningen af 1878 fik man dette at føle. De vundne Fordele ved den russisk-tyske Tarif galdt jo kun enkelte russiske *Udførsels*-Artikler, medens alle øvrige Vareforsendelser vare underkastede Svingningerne i den russiske Rubelkurs. Den stadig synkende Kurs maatte selvfølgelig i sig selv vanskeliggøre al Indførsel til Rusland ved at virke som en stigende Toldforhøjelse og alene derigennem svække Königsbergs Stilling som *Speditionsplads*. Men dertil kom ogsaa en direkte Toldforhøjelse. Allerede i 1876, altsaa det samme for Königsberg saa skæbnesvangre Aar, da Romny—Libau-Banen havde begyndt sin Virksomhed, udkom den 10. 22. November en russisk Forordning, hvorefter al russisk Told fra 1. 13. Januar 1877 skulde betales i Guld i Stedet for i Papir. Dette foranledigede i de sidste Uger af 1876 en uhyre Import over Königsberg til Rusland, men ved den ny

Ordnings Ikrafttræden blev Virkningen en faktisk Toldforhøjelse paa 25 °. I 1880 fulgte yderligere Forhøjelser. Af endnu mere afgørende Betydning for Speditionsforretningen indadtil var imidlertid Tarifieringen af Taksterne for den gennemgaaende Trafik til Rusland. Forgæves trængte man fra tysk Side paa i Trafikforbundets Forhandlinger for at faa gennemført den brudte Møntfod i hele Tarifen. Og da man, for at opnaa dette, opsigde Overenskomsten til 1. Januar 1880, blev kun Resultatet den største Forvirring og Usikkerhed. Først 1881 lykkedes det gennem Overenskomst med forskellige Rederier og Jærnbanner at erholde billige og direkte Fragttarifer for Gennemgangstrafikken fra England, Belgien og Frankrigs Hovedpladser over Königsberg til Moskau og Kiew.

Men da var man allerede kommet 2 Aar senere end Libau.

Det var netop *D. F. D. S.*, som rask havde grebet til. I 1878 kom Konsul Bornholdt til Selskabet her i Kjøbenhavn og tilbød sin Hjælp til at faa en saadan Gennemgangstrafik over Libau etableret. Med rigtigt Blik for Libaus opadgaaende Stjerne slog man øjeblikkelig til og gav ham den mest udstrakte Fuldmagt. Endnu samme Aar henvendte han sig til Romny—Libau-Banens Bestyrelse i Moskau og tilbød Oprettelsen af regulære Ruteforbindelser med England og Antwerpen imod at erholde Monopol paa det herfra medbragte Gods' umiddelbare Transitering med de russiske Jærnbanner til Moskau. Kontrakten kom i Stand, Selskabet forpligtede sig til at etablere faste Ruter med Hull—London og Antwerpen imod, at Transitgoods, der ankom med Selskabets Skibe, uden Fortoldningsformaliteter i Libau, altsaa transito, kunde videre befordres direkte og paa direkte Konnossementer fra de nævnte Byer — fra 1879 af ogsaa fra Newcastle, Leer og Bordeaux — til: Moskau, Kiew, Kursk, Kharkow, Romny, Tula, Rjashsk og Jeletz.

Med energisk Hast stræbte man nu fra Selskabets Side efter at imødekomme den ny Trafiks Krav. Natten mellem den 25. 9: og 26. 10. Marts 1879 ankom paa Libaus Red den første af Selskabets Dampere, nemlig „*Valdemar*“, for at gaa med Fragt til London, sluttet til 2 1/2 d. pr. 320 lbs. Havre. I det hele befordredes i 1879 1976 Tøns fra London til Libau med 18 Dampere, i 1880 allerede 5670 T. med 27 Dampere. Samtidigt ekspederedes 26 Dampere fra Hull, 15 fra Newcastle, 24 fra Antwerpen og 13 fra Leer til Libau, saaledes at Ruterne fra disse Byer til Libau alt da vare i fast Gænge. Tonsantallet af befordret Gods fra

London til Libau steg fra 1879—1881 til det 4—5 dobbelte. — Der ekspederedes i de tvende nærmest følgende Aar af Selskabets Skibe:

	1881	1882
Fra London til Libau	27	28
- Hull - —	31	29
- Newcastle - —	15	22
- Antwerpen - —	24	30
- Leer ¹ - —	11	12

Til at bestride denne ny Trafik krævedes Skibe og atter Skibe, og Selskabets Østersøflaade forøgedes da ogsaa rask. I 1879 med „*Libau*“ (586 Tons), i 1880 „*Moskov*“ (1049 T.), „*Nishnij-Nowgorod*“ (1048 T.), i 1881 „*Kursk*“ (1131 T.), „*Kiew*“ (1131 T.), „*Charkow*“ (692 T.), „*Minsk*“ (695 T.), „*Romny*“ (692 T.) og „*Tula*“ (700 T.).

Ikke saa snart var den nævnte Overenskomst sluttet, før man fra engelske Rederiers Side, navnlig Wilson i Hull, med alle Midler søgte at faa de samme Begunstigelser. Men *D. F. D. S.* var nu een Gang kommet først til Mølle og fik da ogsaa malet først. I Oktober 1885 blev for saa vidt Monopolet ophævet, som der da blev givet Tilladelse til, at alle faste Damperlinier samt alle Dampskibe under russisk Flag kunde befordre Transitgods til Libau. Men Selskabet har altsaa i hvert Fald haft et vældigt Forspring, og dette har det benyttet til at sætte sig fast.

I den allerførste Tid maatte der, som det saa ofte gaar ved Indarbejdelsen af en ny Linie, ligefrem bringes Ofre; saaledes maatte Skibene tit sejle med 30 Tons Gods fra Hull. Fordelene vare med andre Ord væsentligst paa russisk Side. De Moskauer-Købmænd kunde jo nu forskrive saa smaa Stykgods-Forsendelser direkte, som de ønskede, og paa Grund af den regulære Rute nøjagtig beregne Tiden, hvornaar de ankom.

Men den rivende Fremgang i Libaus Omsætning skulde snart bringe Erstatning for alle Ofre og retfærdiggøre Selskabets hastige Handlen. Selv om Udviklingen af den regelmæssige Speditionsforretning for Indgaaende ogsaa maatte tage

¹ Denne Fart ophørte i øvrigt med 1882.

lidt Tid, i det hele dog forholdsvis kort, inden den ret fæstnede sig og fik Fart og Fylde, saa kunde Libau i hvert Tilfælde lige fra den første Begyndelse af straks byde rige Kornladninger til Eksport, — snart ogsaa en stigende Stykgodsekспорт, som netop blev muliggjort ved Selskabets Etablering af faste Ruter.

— Saa snart den russisk-tyrkiske Krig var afsluttet i 1878, drev man ogsaa fra russisk Side paa med største Bestemthed og Kraft for at faa Libau gjort til den første russiske Udførselshavn ved Østersøen paa Bekostning af Preusserstaden Königsberg. Først og fremmest gennem Jærnbaneløbet! At Libau-Romny-Banen gennem Takstansættelserne for sin egen Linies Vedkommende, nemlig fra Wilejka af, begunstigede Libau, kunde selvfølgelig ikke forhindres fra tysk Side, men ved sin Indflydelse i det tysk-russiske Trafikforbund kunde den omvendt forhindre, at de til Königsberg førende Baner fik Ret til at sætte deres Takster ligesaa lave. — Den Fragtdifference, som det lykkedes at opretholde i Libaus Favør var f. Eks. fra Kursk 12—15 R \mathbb{L} pr. Vognladning Korn, fra Stationerne paa Kursk-Kharkow-Asow-Banen 26—33 R \mathbb{L} , hvilket dog i 1882 nedsattes til 17—31 R \mathbb{L} .

Ved Jærnbankonferencen i Bromberg d. 23. Juni 1880 sluttedes der vel en Overenskomst, der traadte i Kraft 1881, mellem de preussiske Baner og flere russiske Baner om saakaldte Korntransit-Tarifer med billige Fragtrater for russisk Kornudførsel, 3: Korn, som gik paa Transitlager eller umiddelbart til Søs over de preussiske Søstæder. Imidlertid gik kun saadanne russiske Baner ind paa disse Tarifer, som havde kortere Vej til Riga og Libau end til Königsberg, saaledes at det selv ved lige Rater pr. Ct. og pr. Mil alligevel ikke kunde ventes, at Kornet derfor mere skulde tage Vejen over Königsberg. Det behøver næppe at tilføjes, at Libau-Romny-Banen var iblandt de Baner, der paa ingen Maade vilde indlade sig paa nogen Fragtmoderation overfor Königsberg. —

I anden Række var det den russiske Toldpolitik, som førte Slaget mod Königsberg. Allerede ovenfor er fortalt om den Vending, der i saa Henseende indtraadte i 1876 samtidig med Vendingen i den russiske Banepolitik. Hertil kom nu, at der i August 1882 indførtes en ny russisk Toldafgift paa brugte Sække, der returneredes til Rusland efter at have været brugte til at føre det russiske Korn til Königsberg.

Dette var en Forhøjelse af Omkostningerne paa en Waggon svært Korn af 38 R μ eller 19 Pf. pr. Ct. og det dobbelte for let Korn som Havre. Paa Grund af den tyske Regerings indtrængende Forestillinger mildnedes vel denne Foranstaltning d. 15. December s. A., saaledes at det tillodes at returnere $\frac{3}{4}$ af Sækkene toldfrit. Fra d. 1. August 1883 blev imidlertid denne Begunstigelse atter ophævet, saa at man herefter paa Grænsestationerne maatte tømme Sækkenes Indhold løst ud i de tyske Waggoner, hvilket foraarsagede et Spild, der beregnedes at forøge Omkostningerne med indtil $1-1\frac{1}{2}$ Kop. pr. Pud. —

For at gøre Maalet fuldt for Königsberg indtraadte endelig i 1879 det berømte Omslag i den tyske Told- og Handelspolitik, som ikke mindst rettede sin Braad mod Rusland. Virkningerne heraf viste sig paa tvende Maader. For det første hæmmede og besværliggjorde den ny tyske Korntold den russiske Kornudførsel, som transiterede over Königsberg, dernæst skærpedes den russiske Handelspolitiks Kamptendens overfor denne Stad. Enhver Forhandling om Fragtlettelser paa Banetransittarifer var fra nu af dobbelt vanskelig og penibel. Den russiske Toldklarerings allerede i Forvejen tilstrækkelige Omstændelighed og Formalisme blev yderligere forøget. Og endelig maa vel den nys omtalte Sækketold, ligesom en hel Række Toldforhøjelser, der efterhaanden indførtes, betragtes som en direkte Retorsion. —

For nu altsaa at samle disse spredte Træk til et Helhedsbillede, saa var Situationen fra 1878 denne: Naar det russiske Korn og de øvrige store Udførselsartikler skulde eksporteres, saa stod Valget paa den ene Side mellem en preussisk Stad med en ofte isfyldt Havn, hvortil Vejen var dyr og gik over en fremmed Landegrænse, hvad der betød bekostelig, besværlig og tidsspildende Omladning samt en dagelang Forsinkelse til Opfyldelsen af russiske og preussiske Klarerings- og Toldformaliteter. Paa den anden Side en russisk Stad med en stedse isfri Havn, hvortil Forsendelserne kunde ske direkte og umiddelbart uden Ulejlighed, Omladning og Særomkostninger, oven i Købet til en billigere Fragt, og hvorfra endelig Indladningen i Skibene kunde ske umiddelbart fra Jærnbanevognene.

Valget blev da for de fjernere liggende Dele af Rusland heller ikke tvivlsomt. Alene i de 4 Aar fra 1877—80 sank den russiske Korntilførsel til Königsberg og

den væsentlig heraf betingede søværts Kornudførsel fra Königsberg paa følgende Maade:

	Russisk Kornudførsel. Tons.	Kornudførsel søværts. Tons.
1877	563,000	590,000
1878	462,000	576,000
1879	267,000	386,000
1880	100,000	191,000

Den samlede Værdi af Königsbergs Udførsel sank i samme Tidsrum fra 239 Mill. R \ddot{u} til 141.

Samtidig steg Libaus Udførsel til det dobbelte (fra 13,3 Mill. Rb. til 25,6 Mill. Rb.). Fra 1880 til 1883 var den omtrent lige ved at fordoble sig igen, i det den vokser fra 25,6 Mill. Rb. til 48 Mill. Rb.

Hvad særlig Kornudførslen angaar, da steg den fra 0,8 Mill. Tschw. til 3,1 Mill. i 1879 og efter nogen Tilbagegang i 1880—1881 atter til 3,7 Mill. i 1882 og 5,6 Mill. i 1883. — Ogsaa Königsbergs Kornudførsel hævede sig vel paa ny en Del i disse sidste tvende Aar paa Grund af den rigelige Høst i Rusland. Men den var allerede i 1880 overfløjet af Libau, som i dette Aar udførte næsten 297,000 Tons Korn imod Königsbergs 191,000. De følgende tvende Aar staa de omtrent ens i Kornudførsel, men fra 1883 tager atter Libau Têten og er i den følgende Tid ofte indtil 200,000 Tons over Königsberg.

Libaus Hovedudførselsartikler ere efter Havre, Rug samt noget Byg: Rugmel, Oliefrø, Hør, Klude, Tømmer; fra Begyndelsen af 80-erne af ogsaa i voksende Omfang Foderstoffer (Oliekager, Klid) og Mineralolier.

Af særlig Interesse er desuden den *Stykgodseksport*, som netop nu begynder at udvikle sig ved *D. F. D. S.s* Hjælp. Forinden Selskabet begyndte sine faste Ruter paa Libau var Stykgodseksport fra denne Plads saa at sige ukendt. Baadene sluttedes for fulde Kornladninger med een Afskiber, og Stykgodsforsendelser af smaa Partier til bestemte Havne over Libau vare saaledes en Umulighed at iværksætte for Købmændene i det Indre af Rusland. Men dette blev netop nu muliggjort ved Selskabets Anlæggelse af faste Ruter til bestemte engelske og kontinentale Havne, saa meget mere som man fra Selskabets Side skænkede de smaa Stykgods-

partier særlig Opmærksomhed, fordi der lod sig betinge en forholdsvis høj Fragt for dette Gods. Hermed aabnedes der med eet Slag en hel ny Udførsel fra Libau: fra alle Dele af Landet strømmede Stykgods til, ikke alene fra Stationerne paa Libau—Romny-Banen, men fra hele Polen, fra Kasan, Nischnij-Nowgorod, Moskau, fra Syden fra Kiew og Rostow. Artikler, som Libau aldrig før havde set passere sig, udførtes nu i store Mængder, f.Ex.: Spiritus, Terpentin, Æg, Smør, Uld, Kamel-, Ko- og Hestehaar, tørrede og saltede Skind og Huder, Benkul, Horn o. m. fl.

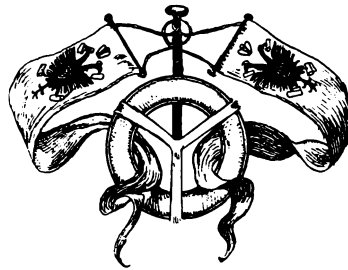
For Selskabet var — og er til Dels endnu — hele Stykgodstransporten, baade til Ud- og Indførsel, meget fordelagtig. Dels svarer dette Gods, som alt berørt, højere Fragt end Korn, dels muliggør det en passende Kombination af de ud-gaaende Ladninger. For Rutebaade, saaledes som *D. F. D. S.s*, kunne netop Ladningerne sammenstilles af forskellige Partier Korn (svært og let) og Stykgods, saaledes at Baadens Rum- og Bæreevne lader sig udnytte til det mest mulige, hvorved der selvfølgelig opnaas bedre Fragtresultater, end det er muligt for Ikke-Rutebaade.

Ikke alene Libaus Udførsel steg, ogsaa dens Import, som for den væsentligste Del var en *Speditionsforretning* paa Moskau, opviser i disse Aar en enorm Stigning, idet den saaledes alene fra 1877 til 1880 blev næsten femdoblet. I det hele steg Libaus Indførsel i Værdi fra 1,2 Mill. Rbl. i 1874 til 10 Mill. Rbl. i 1880 og videre til 16,8 Mill. i 1881. — Som de vigtigste Indførselsartikler skal nævnes Stenkul, Teglværksprodukter, Cement, Jærn og Jærnvarer, navnlig Støbegods, Maskiner, særlig Landbrugsmaskiner, Kemikalier, Gødningstoffer og grove Trævarer. — Selskabets Skibe bringe især Jærn- og Glasvarer fra Belgien, Kolonialvarer, Kemikalier og Gødning fra England. — Den før omtalte Overenskomst med Libau—Romny-Banen om Gennemgangsrate til Moskau kommer selvfølgelig ved denne Indførsel *D. F. D. S.* særdeles til gode, da, som alt sagt, den største Del af Libaus Import er Transit til Indre-Rusland over Moskau.

I 1883 maatte under disse Forhold *D. F. D. S.* atter udvide sin Flaade, nemlig med „*Kasan*“ (1132 Tons), „*Perm*“ (1132 Tons), „*Etna*“ (1067 Tons) og „*Vesuv*“ (949 Tons).

Med samme Aars Slutning indstilledes vel Farten fra Antwerpen til Königs-

berg som Følge af Libau-Rutens Aabning. (1879 var der kun blevet udført 10 Rejser paa Königsberg, 1880: 6, 1881: 4, 1882: 5, 1883: 8.) Men i øvrigt vedligeholdtes Königsberg-Ruterne ligesom hidtil, og da den stigende Trafik paa Libau stadig krævede mere Skibsrum, bleve Nyanskaffelser nødvendige, saa meget mere som Farten paa Middelhavet og Håvre—Østersøen, saaledes som allerede ovenfor meddelt, netop aabnedes i dette Aar (1883). Forinden Omtalen af disse Ruter og af hele den øvrige udenlandske Afdelings Drift op til 1891 skal imidlertid berettes om Englands-Farten og Selskabets Andel i denne, henholdsvis fra 1875 og 1880—84.





En direkte Dampskibsforbindelse mellem Nørrejylland og England kom første Gang i Stand 1847 mellem Hjerting og London. Det var Ønskerne om at føre Jyllands fedede Stude direkte til England i Stedet for over Slesvig (Tønning), som ledede til, at man i Sommeren 1847 samlede Ladning sammen til et Dampskib, og det lykkedes da ogsaa at faa en saadan afskibet i samme Aars Efteraar med „*Rattler*“.

I 1848 blev der i England dannet et Dampskibs-Selskab ved Navn „Continental Cattle Conveyance Co.“, som en kort Tid, nemlig April og Maj 1849, besørgede nogle faa Rejser med Kreaturer fra Hjerting.

Det følgende Aar (1850) blev der samlet Ladninger til 10 Ture — 8 fra Hjerting og 2 fra Ballum —, der bleve besørgede af en hollandsk Dampfer. Endvidere foretoges samme Aars Efteraar tvende Overfarter med Dampskibet „*Queen*“.

Det var paa denne Tid, at det paatænkte at forkorte Sørejsen ved at lade Kreaturerne lande i Lowestoft og gaa derfra med Jærnbane til London, og i 1851 aabnedes da en saadan Fart af „North of Europe Steam Packet Co.“, som (fra Hjerting) d. A. gjorde 13 Rejser med Dampskibene „*Prince*“, „*Cumberland*“ og „*Lowestoft*“.

Det følgende Aar (1852) sattes Regeringsskibet „*Jylland*“ i Englandsfart fra Agger Kanal, Hjerting og Ballum, hvorfor det engelske Selskab efterhaanden trak sig ud af Hjerting-Ruten, efter i 1853 yderligere at have faaet en ny Konkurrence

fra „General Steam Navigation Co.“ Da nu samtidigt de jyske Landmænd kom mere og mere i Gang med at sælge deres magre Kreaturer til Marsken, hvor de blev fedede for derefter at gaa over Tønning til London, blev Ladningerne mindre og mindre, og til sidst (1855) stansede derfor disse spredte og ufuldstændige Forsøg paa at skabe en direkte Dampskibsforbindelse med England. — I Slutningen af 50^{erne} og i Begyndelsen af 60^{erne} optoges vel lignende Forsøg igen fra en enkelt Mands Side, men først ved Aabningen af Esbjerg Havn lykkedes det endelig at skabe en virkelig regelmæssig Ruteforbindelse mellem Jyllands Vestkyst og England. Det var den nuværende Konseilspræsident, som i 1868 gennemførte Loven om Anlægget af denne Havn, hvortil der ifølge denne Lov straks blev bevilget 1,2 Mill. Kr. af Statskassen. —

— Efter den ulykkelige Krig i 1864 og Tabet af Hertugdømmerne forandredes Danmarks økonomiske Stilling overfor Udlandet i mange Maader. Da den hidtil benyttede Afsætningsvej til England for danske, særlig jyske Kreaturer og Fedevarer nu kom til at gaa gennem et fremmed Land og altsaa blev afhængig af dettes Forhold, var det naturligt, at man herhjemme paa forskellig Vis søgte at fremhjelpe den direkte Forbindelse mellem Danmark og England, hvilket Land allerede dengang var et af Europas største og bedste Markeder for Kreaturer og Fedevarer. Disse Bestræbelser fik ikke alene Udslag i den nys omtalte Gennemførelse af Esbjerghavnens Anlæg; men ogsaa fra privat Side, saavel i England som navnlig ogsaa her, udfoldede man efter 1864 en ivrig Virksomhed for at skabe, udvikle og befæste en direkte Dampskibsforbindelse mellem Landets forskellige Egne og England.

Det blev dog ikke her *D. F. D. S.*, som førte an. I sine første Leveaar var det nemlig fuldt optaget af de ved Overtagelsen af de Kochske Skibe erhvervede Ruter mellem Nord- og Østersøen over Kjøbenhavn. — Derimod var der ved Selskabets Dannelse allerede skabt enkelte faste Ruter paa England, nemlig af Firmaet James Currie & Co. mellem Kjøbenhavn og Leith, af T. Wilson Sons & Co. mellem Kjøbenhavn og Hull, endelig af Randers Dampskibs-Selskab (1866) fra Randers af. Hertil kom i 1868 „Det jydsk-engelske Dampskibs-Selskab“, som åbnede Ruter fra Aarhus paa Leith og Newcastle.

Hvad den første af disse Farter angaar, saa viste det sig nemlig snart, at ikke

alene Leith, men ogsaa Newcastle maatte forsynes ad denne Rute. Som en naturlig Følge heraf søgte de Handlende i Newcastle at faa deres Del af Trafikken direkte til Newcastle, og et i denne Stad hjemmehørende Dampskibs-Selskab, „The Tyne Steam Shipping Co.“, der allerede i flere Aar havde drevet en lignende Trafik paa Hamborg og London, satte derfor ogsaa et Par mindre Baade i regelmæssig Fart paa Kjøbenhavn.

— Forsøgene paa at lede den danske Kreaturhandel direkte til England viste sig i Begyndelsen temmelig besværlige. Straks lykkedes de vel over al Forventning, saaledes at der allerede i Foraaret 1865—66 gik mellem 10—11,000 Stkr. Kvæghoveder til England. Men allerede i de følgende Aar sygnede denne Udførsel hen, og i 1866—67 var Eksporttallet sunket til 4,500, medens der til Hertugdømmerne gik over 10 Gange saa mange. Men fra 70^{erne} af tager denne Handel, fremmet af de gunstige Konjunkturer, et pludseligt Opsving. I 1870—71 var den direkte Udførsel af Kvæghoveder til England 8,600 Stkr., i 1872—73 allerede næsten 20,000, 1874 27,000 og 1876 endog henimod 64,000 Stkr. Hvad der yderligere hjalp Danmark var de Vanskeligheder, der just paa Grund af Frygten for Kvægsygdomme i disse Aaringer lagdes i Vejen for de fleste andre Landes Indførsel af Kvæg til England. I 1878 fæstnedes yderligere Danmarks begunstigede Stilling, idet det sammen med nogle ganske faa andre Lande beholdt sit Privilegium for fri Indførsel, til Trods for den bekendte Chaplinske Agitation for, at al indført Kvæg skulde slagtes paa Ankomststedet. Sandsynligvis har den danske Lov af 1876, der paa byder Syning af Kreaturerne umiddelbart før deres Udførsel, bidraget sit hertil.

Under disse Forhold maatte i 70^{erne} Trangen til Skibsrum, til hastig og regelmæssig Forbindelse med England stige mere og mere. — I Foraaret 1873 stiftedes som Følge heraf „Det lollandsk-engelske Dampskibs-Selskab“, hvis første Dampskib „Lolland“ i Jan. 1874 begyndte en Fart Nakskov—Nyborg—Frederikshavn—Newcastle. Samme Aar om Efteraaret dannedes endvidere i Aalborg et Selskab under Navnet „Nordjyllands Dampskibs-Selskab af 1874“ til Besørgelse af Kreatur- og Godseksporten fra Aalborg og Frederikshavn til Newcastle, hvilken Fart aabnedes i Sommeren 1875 med Dampskibet „Union“.

I Aaret 1874 (6. Juni) dannedes endelig Selskabet „Kjøbenhavn—Newcastle“; som stiftedes af et Konsortium af danske Kreaturafsendere og Kapitalister. Eks-

porten af levende Kreaturer paa England var nemlig bleven saa betydelig, saa at der ret jævnlig ligefrem var Mangel paa Skibsrum, og det før nævnte „Tyne Steam Shipping Company“ gjorde intet videre for at tilfredsstille Trangen. Det ny Selskab fik straks bygget tvende Dampskibe „*Georg*“ og „*Olga*“ paa Howalds Værft ved Kiel, og i Sommeren 1875 begyndte disse Skibe deres Farter. —

Paa samme Tid (d. 24. Juni 1875) aabnede *D. F. D. S.* sin første Kreaturudførsels-Rute til England, nemlig Esbjerg—Thameshaven. — Esbjerg-Havn blev paabegyndt i Aaret 1869, men var først færdig for Sejladsen i 1873, og samme Aar satte et nydannet Dampskibs-Selskab paa Fanø Dampbaaden „*Esbjerg*“ i Gang paa England. Efter en Rejse i Oktober 1873 til Cardiff begyndte det Aaret efter at sejle paa Thameshaven, men dog ikke i regelmæssig Fart, idet Skibet i den følgende Tid ogsaa gjorde nogle Rejser paa Kattegatshavne efter Korn. Jævnside med dette Skib satte altsaa nu i 1875 *D. F. D. S.* en ny Hjulbaad „*Riberhuus*“ i ugentlig Fart. I Slutningen af Aaret overtoges desuden Dampskibet „*Esbjerg*“ af Selskabet. — I 1876 oprettedes derefter endvidere en Fart fra Esbjerg til Newcastle, ligesom man dette Aar og de tvende næste forsøgte nogle faa Ture paa Leith, dog uden at det derved lykkedes at skabe en ny Rute.

Esbjergruternes raske Udvikling godtgjorde tilstrækkelig, at en væsentlig Trang her var tilfredsstillet. Saaledes udførtes fra Esbjerg 1875 9,700 Stkr. Kvæg, 1877—78 ca. 15,000 Stkr., 1880 18,000 Stkr., — saa at sige alle med *D. F. D. S.*s Skibe. Af Flæsk gik der ad denne Vej i 1875: 190,000 \bar{a} , 1878: 625,000 \bar{a} og 1880: 881,000 \bar{a} . Endnu mere paafaldende er Stigningen i Smøreksporten, som 1875 var: 75 Tdr., 1877—78 ca. 2,000 Tdr. og 1880 12,300 Tdr. —

— Dette glimrende Opsving fristede naturlig Konkurrencen frem. Opmuntret af en Del danske Afskibere og nogle engelske Kommissionærer fattede Hr. Rudolph Wulff i Aarhus den Plan at exploitere denne ny Guldmine. Han købte en gammel dobbeltskruet Damp „*Mary*“, som havde været i Fart mellem Gøteborg og London og oprindeligt var bygget til Blokadeløber under den amerikanske Borgerkrig. Dette Skib blev sat i Gang paa Esbjerg—Thameshaven-Ruten den 29. Juli 1876 og aabnede Farten med en Fragtnedsættelse. *D. F. D. S.* satte selvfølgelig sine Fragter til det samme og afventede roligt Resultatet af denne Kon-

kurrence. Den varede ogsaa kun yderst kort, da der tabtes mange Penge paa „*Mary*“, og Sagen endte (i December 1876) med, at *D. F. D. S.* maatte hjælpe det ud af Forlegheden. —

Op til 80^{erne} vare Esbjergruterne imidlertid ogsaa de eneste direkte Ruter paa England, som Selskabet drev. Hele denne vigtige Trafik var i øvrigt stykket ud imellem de ovenfor nævnte mindre Dampskibs-Selskaber, hvortil i 1879 kom Dampskibs-Selskabet Banholm—England, der dog først i Sommeren 1880 aabnede sin Fart fra Banholm til Newcastle, anløbende Grenaa—Aalborg og Frederikshavn, med Dampskibet „*Knuthenborg*“. —

Fra 80^{erne} af begyndte imidlertid de direkte Dampskibsruter paa England at samles i Selskabets Haand i Kraft af Forholdenes naturlige Udvikling, og allerede 1884 var denne Udvikling fuldbyrdet for de fleste og største Trafikforbindelsers Vedkommende.

Indledningen dannedes ved Overtagelsen af Ruten Kjøbenhavn—Newcastle den 22. April 1880. Efter at Dampskibs-Selskabet „Kjøbenhavn—Newcastle“ havde begyndt at drive denne Fart fra Maj 1875, havde det før nævnte engelske Selskab „The Tyne Steam Shipping Co.“, som før havde været ene om Ruten, men besørget den mindre tilfredsstillende, med eet taget sig sammen. Et nyt stort og hurtigt sejlene Skib „*Royal Dane*“ blev sat i Gang paa Ruten, og der opstod snart en skarp Konkurrence mellem de tvende Selskaber. I Oktober 1877 endte denne imidlertid med en Overenskomst, ifølge hvilken „The Tyne Steam Shipping Co.“ trak sig tilbage imod en Godtgørelse af 500 £. „Kjøbenhavn—Newcastle“ sikrede sig derefter straks et til Kreaturfart passende Skib, der netop var under Bygning hos Leslie & Co. i Hebburn, og satte det Marts 1878 i Gang under Navn af „*Constantin*“. Men allerede i Januar 1879 blev det løbet i Sænk af en skotsk Damper „*Joseph of Montrose*“, som reddede Passagererne og Mandskabet. Selskabet maatte da straks fragte Dampskibet „*Rovena*“ hos det jydsk-engelske Dampskibs-Selskab, indtil det fik bygget et nyt „*Constantin*“.

I Selskabets første Virkeaar, da Eksporten til England var i stadig stærk Stigning, vare Farterne gode. Men da Købesummen for Skibene „*Georg*“ og „*Olga*“ overskred Aktiekapitalen (800,000 Kr.) med circa 133,000 Kr., havde

man for dette Beløb maattet optage Laan. For at afbetale denne Gæld blev det ved Generalforsamlingen den 13. Marts 1877 fastslaaet, at det højeste Udbytte, der maatte gives, skulde være 6 °, hvorimod Resten skulde benyttes til Afbetaling. Selskabets Opsejlinger vedbleve imidlertid at være gode, ja, overgik endogsaa langt Forventningerne, saa at Aktierne, der i Begyndelsen af 1877 stod i 66 °, stadig hævede sig. Efter at „The Tyne Steam-Shipping Co.“ havde trukket sig tilbage fra Konkurrencen, fortsattes denne Stigning under en livlig Omsætning, saa at Aktierne i 1879 naaede ca. 120. En Del af Selskabets Aktionærer mente sig nu berettigede til større Udbytte end de 6 °, og gjorde Bestyrelsen forskellige Forslag om Udvidelse af Aktiekapitalen for at afbetale den paa Selskabet hvilende Gæld, saa at et større Udbytte derefter kunde gives.. Da Bestyrelsen ikke mente at kunne gaa ind paa disse Forslag, henvendte en Del af Aktionærerne, repræsenterende omtrent $\frac{1}{3}$ af Aktiekapitalen, sig til Etatsraad Tietgen med Forespørgsel om, hvorvidt man fra *D. F. D. S.* vilde være villig til at købe Selskabets Skibe til en antagelig Pris. Efter en Del Forhandling endte Sagen med, at *D. F. D. S.* tilbød at købe Skibene „*Georg*“, „*Olga*“ og „*Constantin*“ samt en Del Inventar for 1,200,000 Kr. Dette Tilbud blev vedtaget af en ekstraordinær Generalforsamling d. 21. April 1880.

Efter *D. F. D. S.s* Overtagelse af Kjøbenhavn—Newcastle-Ruten kunde Konkurrencen med de ovenfor nævnte mindre Dampskibs-Selskaber, der drev Englandsfart, kun vanskelig undgaas, navnlig da saa at sige alle Englandsskibene, ogsaa *D. F. D. S.s*, anløb Frederikshavn. Dette Forhold trykkede lidt efter lidt Fragtniveauet og fremmede et abnormt Rabatsystem paa en for Skibsfarten uheldig Maade. Dette maatte selvfølgelig først og fremmest gaa ud over de mindre Selskaber, der ikke som *D. F. D. S.* kunde dække sig ved sine mange øvrige Ruter. Det var derfor kun naturligt, at man her som overalt, hvor Konkurrencen rykker truende paa Livet, foretrak Sammenslutning, og 5 af de nævnte Rederier lod sig derfor efterhaanden ifølge eget Ønske optage i *D. F. D. S.*

I Januar 1883 overdrog det lollandsk-engelske Selskab sin Dampbaad „*Lolland*“ og et i 1880 anskaffet Skib „*Storebælt*“, der løb paa Ruten Nakskov—New-

castle, til *D. F. D. S.* „*Lolland*“ var i øvrigt ikke det oprindelige „*Lolland*“, som i Vinteren 1881 var blevet skruet i Stykker af Isen i Læsø-Rende.

I December 1883 undertegnedes en Overenskomst med „Nordjyllands Dampskibs-Selskab“ om Overtagelsen af dets Skibe „*Union*“ og „*Express*“ — tilkommet i 1880 — samt det under Bygning værende „*Nordjylland*“.

I Sommeren 1884 købtes desuden af et i 1883 efter Initiativ af Dampskibsfører S. Jensen dannet Aktieselskab tvende Skibe „*Vendsyssel*“ og „*Morsø*“, og

i September 1884 opnaaedes der ligeledes Enighed med Selskabet „*Banholm-England*“ om Overtagelsen af Skibet „*Knuthenborg*“. — Dette sidste Skib havde siden 1882 alturneret paa Farten Lolland—Falster—Newcastle med Dampskibet „*Kronen*“, der tilhørte et i Nykjøbing paa Falster efter Initiativ af Gehejmraad E. Tesdorpf dannet Selskab „*Det falstersk-sjællandske*“. Dette sidste Selskab vedblev endnu nogle Aar at bestaa, idet det fragtede Dampskibet „*Orrick*“ for at holde ugentlig Afgang fra Nykjøbing paa Falster, indtil det endelig i Foraaret 1887 overdrog sit Skib „*Kronen*“ til *D. F. D. S.* —

Selskabet havde derved erhvervet sig en saa stor Englandsflaade, at den mer end forslog til Besørgelse af Landets Eksport, hvorfor da ogsaa allerede 1884 3 af de overtagne Skibe maatte anvendes i andre Farter. Det synes saaledes at have været en nationaløkonomisk Gevinst for Landet, at disse Overtagelser fandt Sted, da der derved blev økonomiseret med Anvendelse af Skibsmateriel til den ene Side, medens man andetsteds kunde tilfredsstille ny Krav paa forøget Tonnage, saaledes navnlig paa Libauruten og den ny Middelhavsroute. —

— Senere har *D. F. D. S.* forøget Englandsruterne. Fra Efteraaret 1886 optoges saaledes Odense som fast Led af disse, efter at Kanalen var bleven saa meget uddybet, at Selskabets lavest gaaende Skibe nogenledes kunde naa op til Byen. Ligeledes optoges Korsør som Anløbsplads, men maatte opgives 1887, hvilket ogsaa gjaldt Nyborg, Kallundborg og Grenaa, da Udførslen af Kreaturer og Gods søgte bort fra disse Havne. — Til Gengæld oprettedes fra Juli 1889 en ny Rute fra Provinserne — direkte til Leith, udgaaende ugentlig fra Odense—Aarhus—Aalborg (Frederikshavn) og hver 14. Dag tillige fra Nakskov, samt fra Oktober s. A. en 14 Dages Rute Aarhus—Aalborg—London. Denne sidste Rute er dog atter op-

hævet fra April 1890, da Godset fra Østjylland til London alligevel stadig søgte over Esbjerg—Parkeston, saa at der ikke tilfredsstilledes nogen Trang, men kun skabtes betydelige Tab.

I 1885 lykkedes det at komme til Overenskomst med de tvende tilbagestaaende selvstændige Dampskibs-Selskaber (i Englandsfarten) „Randers“ og „det jydsk-engelske“ om Ophævelse af Rabatsystemet, og i 1888 enedes man om Fællesskab i Trafikeringen af de østjydske Ruter paa Newcastle, hvorved endelig de jydske Udførselsforhold ere blevne førte ind i en normal Udvikling. —

— — Fra det Tidspunkt, Begyndelsen af 80^{erne}, da Englandsfarten i det væsentlige samler sig paa *D. F. D. S.s* Haand og af dette videre udvikles, er Selskabets Historie for disse Ruters Vedkommende i Virkeligheden den danske Udførselshandels Historie — eller i hvert Fald det største Stykke af dens Historie, saa vist som det netop er *D. F. D. S.s* Virksomhed, der væsentlig har tjent den Englands-Eksport af Landbrugsprodukter, hvis stærke, stadige Stigning er det karakteristiske Særkende for hele vor Udførsel i de sidste Decennier.

Der skal her blot mindes om, at i Tiaaret 1880—89 er Landets Udførsel af Smør til England stegen fra 21,8 Mill. \bar{M} til over det tredobbelte (66,7 Mill. \bar{M}), vor Flæskeudførsel er stegen fra 5,8 Mill. \bar{M} til 68,2 Mill. \bar{M} , altsaa bleven henimod tolv Gange saa stor. Udførslen af Æg er bleven mer end tredoblet (1880: 1,8 Mill. Snese og 1889 5,6 Mill. Snese), medens endelig Gær er steget fra 377,000 \bar{M} til 939,000 \bar{M} og ferske Fisk endogsaa fra 2,000 \bar{M} til 2 Mill. \bar{M} !

Dette Opsving er saa voldsomt, at det langt opvejer den Tilbagegang, som der har fundet Sted i Udførslen af Byg —, hvilken dog i det hele svinger meget fra Aar til andet og endnu i enkelte Aar kan være ret betydelig —, og af Hvedemel, hvoraf Udførslen op til 1883 (incl.) holdt sig paa ca. 40 Mill. \bar{M} , men derefter de følgende Aar er gaaet brat ned til ca. 6 Mill.

Kreatureksporten til England har i det hele gennemsnitlig været betydelig større end i 70^{erne}, men underkastet en Del Variation. Udførslen af Hornkvæg steg 1880—83 fra 63,200 Stkr. til 119,200 Stkr., daledes derefter jævnt de følgende Aar, var i 1889: 87,800 Stkr., i 1890 kun 59,749. Udførslen af levende Faar og Lam steg paa lignende Maade fra 1880—83, nemlig fra 78,200 til 113,800 Stkr.,

hvorefter Tallene have varieret ujævnt mellem 62,000 som Minimum, 94,000 som Maksimum.

Ikke alene er saaledes Udførelsens Sammensætning forandret, idet den paa Grund af Landets Overgang til Mejeridrift bestaar af mere værdifulde Varer end før. Men desuden har der siden 1880 og lige op til den allernyeste Tid i det hele og store været en saadan Fremgang i vor samlede Udførsel til England, at den, endogsaa til Trods for Periodens dalende Priser, har været stigende i Værdi. — Englands-Eksportens voksende Andel af vor samlede Udførsel — nu ca. $\frac{3}{5}$ — er jo Hvermand bekendt.

Men ogsaa Indførslen fra England har i disse senere Aar lagt overordentligt stærkt Beslag paa Skibsrum, saaledes at Omsætningen med dette Land i sin Helhed, efter den Mængde Transportmidler, der tages i Beslag, er langt den største, idet den nemlig udgør henved Halvdelen af vor samlede Omsætning med Udlandet. Det maa dog i saa Henseende erindres, at vor Indførsel fra England overvejende bestaar af saadanne grove, tunge Varer som Kul og Jærn.

Iblandt Selskabets Englandsruter har Farten Kjøbenhavn—Newcastle og Esbjergruten hver sin særlige Historie, som kræver særlig Behandling. Kjøbenhavn og Esbjerg ere i fremragende Grad Hovedpladserne for Danmarks Udførsel, og Kjøbenhavn er det tillige for Landets Indførsel. Omtrent Halvdelen af vor samlede Import er allerede fra 70^{erne} af gaaet over Hovedstaden, — derimod har dens Udførselshandel i samme Tidsrum været i stadig Stigning. I 1870 gik 20 % af hele Landets Eksport over Kjøbenhavn, i 1880 40 %, i 1889 47 %. — Esbjerg vinder siden 1880 godt op derimod, ja er ved levende Kreaturer allerede den største Plads, medens Kjøbenhavn endnu hævder Forrangen med Hensyn til Smør og Flæsk. —

— Som allerede ovenfor fortalt, overtog *D. F. D. S.* Kjøbenhavn—Newcastle-Ruten i Aaret 1880 ved Købet af Selskabet „Kjøbenhavn—Newcastle“s Skibe. Et ledende Motiv ved dette Køb var aabenbart Hensynet til en Konkurrence, der var aabnet af et i Slutningen af 1879 stiftet Dampskibs-Selskab i Frede-

rikshavn, „Vendsyssel“, hvis Dampskib „*Victoria*“ paa Ruten fra Kjøbenhavn til Newcastle medtog indenlandsk Last til Frederikshavn. Dette Skib forliste dog i December 1880. Men derefter aabnedes en ny Konkurrence paa selve Kjøbenhavn—Newcastle-Ruten fra et i Middlesborough hjemmehørende Skib „*Cleveland*“. Ogsaa dette Skib forliste vel nogen Tid efter (1882), men den stærke Konkurrence (der i øvrigt var ophørt kort før Forliset) havde medført, at flere Fragtrater vare gaaede stærkt ned — saaledes Smørfragten fra 30| til 20| pr. Ton —, uden at det senere var muligt „at faa dem op igen“.

Ved Overtagelsen af Newcastle-ruten i 1880 var det navnlig Kreaturudførselen, som havde Betydning. Fra 1875—78 havde Eksporten ad denne Rute mer end fordoblet sig, idet den var stegen fra 7,200 Stkr. til 15,800 Stkr., og i 1880 steg den videre til 17,200 Stk. Denne vigtige kjøbenhavnske Udførselsforretning var for en ikke ringe Del en Transithandel med svensk Kvæg, der sendtes til Kjøbenhavn for at føres i danske Skibe sammen med dansk Kvæg til England. Men dernæst var man paa Sjælland i disse Aar kommet ind paa i stort Omfang at indføre magre Stude fra Sverig og her fede dem paa Stald, saaledes at de i Løbet af et halvt Aars Tid bleve slagtbare og sælgelige.

Da blev i Slutningen af 1880 Oksens ondartede Lungesygge indført her paa Øen ved nogle svenske Kreaturer, og som Følge deraf blev under 16. Marts 1881 al Indførsel af levende Hornkvæg fra Sverig til Danmark forbudt. Lungesygdommen havde imidlertid allerede vist sig i enkelte sjællandske Besætninger, og da den engelske Lovgivning ikke tillader at begrænse et Indførselsforbud til en enkelt Landsdel i et fremmed Land, var ved denne Begivenhed hele Landets, navnlig ogsaa Jyllands, Kreaturudførsel til England stærkt truet. Det lykkedes dog at bevæge den engelske Regering til at undlade Udstedelsen af et generelt Indførselsforbud overfor Danmark paa den Betingelse, at den danske Regering samtidigt (d. 16. Marts 1881) standsede al Udførsel fra Sjælland og Amager. Saaledes bleve altsaa de sjællandske og kjøbenhavnske Interesser fuldstændigt ofrede. Til Trods for Sygdomstilfældenes tvivlsomme Karakter blev det sjællandske Udførselsforbud først hævet d. 11. August s. A., og denne Tid havde allerede været tilstrækkelig til at lade Kreaturforretningen paa Sverig glide ud af vore Mellemandleres Hænder. For at hjælpe de danske Opkøbere lod Selskabet den ugentlige Newcastlebaad anløbe Helsing-

borg, men et stort Tab var og blev uundgaaeligt¹. Antallet af Kreaturer, der befordredes paa denne Rute, sank da ogsaa fra 17,200 Stkr. i 1880 til 3,300 Stkr. i 1881. Endnu i 1882 befordredes der kun cirka 9,000 Kreaturer, og først da Indførselsforbudet mod svensk Kvæg blev hævet d. 11. December, tog Udførslen sig atter op og var i 1883 næsten 14,000. Men allerede i 1884 begyndte Udførslen at stagnere, med 1885 at gaa tilbage, — den var da kun 7,800 Stkr. Selskabet fik herved en saadan Overflødighed af Skibsrum til Betjening af denne Linie, at det kunde bortfragte „Constantin“, altsaa et af sine største Skibe i denne Fart, til „The South of Ireland Cattle Trade Association“ for at fare mellem Cork og Bristol. Certepartiet blev i øvrigt brudt af Befragterne i Marts 1886, imod Betaling af den fastsatte Bøde, paa Grund af det Mishag, som denne Befragtning af et fremmed Skib havde vakt.

— Fra 1886 har Tilbagegangen i Kreaturudførslen fra Kjøbenhavn stadig fortsat sig, og i 1887 og 1890 var den endog nede paa henholdsvis 2751 og 2593 Stkr.; i Aar er den saa at sige ganske stanset, — indtil 31. Oktober var den kun 613 Stkr. Samtidigt er ogsaa Kvægudførslen paa Selskabets Provinsruter gaaet tilbage, — kun Udførslen fra Aalborg har med Undtagelse af et enkelt Aar (1888) holdt sig mærkværdig stabil omkring en 12,000 Stkr. Fæster man Blikket paa det hele Antal af Hornkvæg, der med Selskabets Skibe er gaaet til England, da opviser 1884 det højeste Antal med 62,585, derefter synker Tallet efterhaanden til 37,528 i 1887, hvorefter det atter stiger 1888—89 (det sidste Aar var det 57,849), for igen at gaa tilbage i 1890 til 39,832. I Aar (1891) har det været endog usædvanlig ringe, indtil 1. Oktober er der saaledes kun i alt gaaet 14,139 Stkr. til England, deraf 3763 fra Aalborg.

Blandt de medvirkende Aarsager til Nedgangen i Creatureksporten til England maa først og fremmest nævnes de kolossale Tilførsler af levende amerikansk Kvæg

¹ Bl. a. foranledigede Selskabet ogsaa, at der endnu 1881 blev givet Dispensation fra Eksport-Forbudet, og Forsøg blev gjort med Forsendelse til andre Lande end England. Der afskibedes

pr. „Constantin“	den 11. Juli	353 Stkr.	Hornkvæg	til Kiel,
- do.	- 22.	- 399	- do.	- Dunkerque,
- do.	- 4. Aug.	360	- do.	- Hamborg.

Men Resultaterne opfordrede ikke til fortsat Eksport, hverken til Tyskland eller Frankrig, og det førstnævnte Land stoppede desuden for sin Del al dansk Svine-Indførsel en kort Tid.

og af frossent Kød fra Sydamerika og Australien, som der i de senere Aar har fundet Sted til dette Land, navnlig Nordengland. Hertil kommer den Omstændighed, at vort Lands forcerede Overgang til Mejerivæsenet blandt andet ogsaa er gaaet ud over Kødproduktionen i Kreaturbedriften, saaledes at det danske Kvægs Renommé paa de engelske Markeder efterhaanden er dalet. Det meste danske Hornkvæg kommer nu til det engelske Marked i kun halvfed Tilstand, og de Priser, der opnaas, bestemmes derfor naturlig af de amerikanske Tilførsler. I Stedet for f. Eks. at blive købt af de lokale Slagtere paa Londons Kvægmarked, hvor virkelig fuldtfedede og gode Kreaturer betales 6—8 Kr. pr. 100 Å slagtet Vægt mere, end der samtidigt betales for amerikansk Kvæg i Deptford, afsættes det danske Kvæg i Reglen til Engros-Slagtere eller Entreprenører, som paatage sig Kødleverancer til offentlige Institutioner. Da nu disse Opkøbere just ere de samme, hvis Efterspørgsel bestemmer Prisen paa det amerikanske Kvæg, er det let forstaaeligt, at Prisniveauet maa blive det samme for dansk og amerikansk Kvæg. Dette Forhold har i Forbindelse med de i sig selv lave Kødpriser givet Afsenderne, navnlig de kjøbenhavnske, flere og store Tab, hvorved Landbrugerne yderligere ere blevne fristede ind paa Mejeridriften og bort fra Kødproduktionen, saa at Eksporten fra Kjøbenhavn nødvendigvis har maattet sygne hen efterhaanden. Men endelig skal endnu nævnes, at vore magre eller kun halvfede Kreaturer i den allersidste Tid har fundet lønnende Afsætning i Rhinegnene og derfor i stort Omfang unddrage sig Dampskibsfarten for over Land at gaa til Tyskland. I 1891 har dette Forhold særlig været udpræget.

Vor Agerbrugs ejendommelige Udvikling har da paa anden Maade budt Erstatning, idet Eksporten af Fedevarer, navnlig Smør, netop paa Newcastleruten er vokset ganske overordentlig. For Smøreksperten er Kjøbenhavn i de senere Aar mere og mere blevet Stapelpladsen. Ikke alene leverer Sjælland og de omliggende Øer en stigende Produktion til Udførsel, men navnlig under Vægten af Kjøbenhavns Notering søger Handelen med svensk, finsk og russisk Smør i største Omfang over Kjøbenhavn, hvis driftige Handelsstand det saaledes her er lykkedes at skabe en efter vore Forhold enestaaende vigtig Transitomsætning.

Som naturligt er, har Selskabet da ogsaa ivrigt bestræbt sig for at lægge alt saa gunstigt som muligt til Rette for denne Trafik. Der er efterhaanden blevet

skabt gennemgaaende Takster til over 250 engelske Byer, saaledes at endog enkelte Fustager Smør kunne modtages her i det Torsdag Nat afgaaende Skib og leveres i vedkommende engelske Byer den paafølgende Mandag for de store Stæders og Tirsdag-Onsdag for de mindre Stæders Vedkommende.

I 1880 var Udførslen af Smør ad denne Vej 7,600 Tons, 1884 9,600 Tons og 1890 11,400 Tons. — I det hele er Smørekporten med Selskabets Skibe til England ad samtlige Ruter steget fra 18,426 Tons i 1885 til 30,143 Tons i 1890, og i de første 10 Maaneder af 1891 var den endog 26,816 Tons. Udførslen af Flæsk og Kød er fra 1885 til 1890 steget fra 1738 Tons til 23,877, — og var i de første 10 Maaneder af 1891 omtrent ligesaa stor, nemlig næsten 23,000 Tons —, Udførslen af Æg fra 3,656 Tons til 6,627 Tons. — Eksporten af Faar er i de enkelte Aar svungen meget, i 1885 var den mindst med 38,473 Stkr., i 1889 størst med 78,822 Stkr., i 1891 indtil 1. November var den 25,827 Stkr. Af Kalve er i de allersidste Aar bleven ført stigende Mængder til England, 1890 saaledes næsten 20,000 mod ca. 3,300 i 1888. I 1891 er der indtil 1. November kun bleven udført 4,045 Stkr.

Hvad dernæst Esbjerggruterne angaar, da ere de efter 1880 yderligere blevne befæstede og udvidede af Selskabet.

Fra 1880 af bleve Farterne fuldstændig regelmæssige, paa London ugentlige, paa Newcastle hver 10—14 Dag. — Samme Aar forflyttedes Udskepningshavnen for den til London gaaende Last fra Thameshaven til Harwich. Da Ruten oprindelig planlagdes, opfyldte i Grunden Thameshaven alle Datidens billige Fordringer. Det saakaldte „Thameshaven Co.“ havde her anlagt tvende større og forholdsvis gode Stalde. Her landsattes da ogsaa i 70^{erne} Mængder af Kreaturer fra Holland, Tyskland og Danmark, saaledes at det engelske Selskab tjente mange Penge. Men efterhaanden steg Fordringerne til en forsvarlig Behandling af Kvæget, uden at Selskabet paa nogen Maade tilfredsstillede disse. Kreaturerne bleve jagede

løse ind i Staldene og dannede en forvirret Flok, som gensidig forhindrede hverandre i at faa Nytte af det hensatte Foder og Vand. Følgen var, at de ankom til Londonnermarkedet i medtagen og smudsig Stand.

Hertil kom imidlertid særlige Omstændigheder for *D. F. D. S.*s Vedkommende. Da Esbjerg—London-Farten begyndte, lossede Skibene deres Last i Thameshaven og gik derefter op til Gravesend for at indtage Kul. I Begyndelsen kom der kun faa Varer — 30, 50 à 100 Tønder Smør — med paa disse Rejser, men da Turene bleve regelmæssigt ugentlige, gik der mere og mere Gods, navnlig Smør, ad denne Rute. Disse Varer bleve lossede paa den smudsige Bro, og Smørret blev rullet op til Jærnbanevognene, hvorved det ofte led paa en saadan Maade, at der rejste sig Klage paa Klage.

Selskabet lod derfor undersøge Forholdene ved Harwich, hvortil Sørejsen er 5 Timer kortere end til Thameshaven, medens Jærnbanekørslen til London kun tager een Time mere, ligesom ogsaa Harwich kan anløbes til enhver Tid af Døgnet. Der aabnedes Underhandlinger med „Great Eastern Railway Company“, og det lykkedes med dette Selskab at slutte en Overenskomst, hvorefter der baade sørgedes for passende Stalde under Karantænen og for gennemgaaende Takster, saaledes at Omkostningerne for Afsenderne bleve de samme. Efter at den engelske Regerings Samtykke til at losse Kreaturer i Harwich var indhentet, forlagdes Ruten derefter til dette Sted fra d. 2. Juni 1880. Det kan her endnu bemærkes, at „The Great Eastern Railway Co.“ lod bygge en mægtig Quai i Parkeston lidt højere oppe ad Floden Stour forbi Harwich, hvor Skibene kunde lægge til ved enhver Vandstand. I samme Øjeblik de ere fortojede, begynder Losningen af Varene fra Skibets Rum lige ind i Jærnbanevognene, medens der for Kvægets Vedkommende er sørget for fortræffelige Stalde. Fra Maj 1880 anløbe derfor Baadene denne Quai.

„Thameshaven Co.“ og „London—Tilbury—Southern Railway Co.“ følte sig, som naturligt var, meget ilde berørte ved denne Forandring af Ruten, og for atter at drage Trafikken til sig fragtede det første Selskab tvende af „General Steam Navigation Co.“s Dampere til at begynde en Konkurrencefart. Det ene af disse Skibe „*Zephyr*“ gjorde i Tiden fra d. 12. April til d. 7. Juni 9 Rejser, det andet Skib „*Alford*“, gjorde derefter fra d. 14. Juni til d. 5. Juli s. A. 4 Rejser. Derefter indstilledes imidlertid disse Farter, da der allerede herpaa var tabt 1500 £,

og *D. F. D. S.* har siden da uanfægtet været Eneherre over denne Rute. — „Thames-haven Co.“ blev senere opløst, og Jærnbanen købte hele Etablissementet.

— Til Trods for den Forbedring af Ruten, som Overenskomsten med „The Great Eastern Railway Co.“ medførte, rejste der sig dog i Begyndelsen af 1881 stærke Angreb paa Esbjerg-ruten. De fik Udtryk gennem Folketingsmanden for Esbjerg-kredsen, og selv hos den daværende Indenrigsminister fandt disse Angreb Støtte, saa at der endogsaa fremkom Antydninger om Etablering af en Statskonkurrence for at skaffe de jydsk-fynske Studeopdrættene billigere Transportvilkkaar. Det var imidlertid Selskabet en forholdsvis let Sag at paavise det løse og uholdbare i Misfor-nøjelsens Grundlag, idet nemlig den egentlige Dampskibsfragt i Virkeligheden var omtrent ens paa alle Ruter, medens det var de andre paaløbende Udgifter ved Dyrenes Transport, som udgjorde den tilsyneladende Forskel (saaledes medførte alene Jærnbanekørslen til London en Ekstraudgift af ca. 8| pr. Kreatur). Da det er den engelske Regering, der anviser ethvert Land sit Lossested, var det for Selskabets Vedkommende ikke muligt at spare denne Udgift ved at gaa lige til London. Selve Planen om at aabne en Statskonkurrence overfor et privat Selskab var desuden ogsaa i denne Statssubventionernes Periode saa absurd, at Selskabet med Ro kunde se Situationen lige i Øjnene og indtage en afventende Holdning. I Stedet for et Stormløb mod Selskabet blev da Følgen ogsaa den for alle Parter gavnlige, at de jydsk-fynske Statsbaner s. A. (1881) sluttede Overenskomst med Selskabet om Befordring af Hornkvæg til gennemgaaende Fragtrater, medens samtidigt Havne-afgiften i Esbjerg nedsattes. —

De første Aar af 80^{erne} udmærkede sig da ogsaa ved et glimrende Opsving, som navnlig kom Kreaturudførslen til gode, og som kulminerede i 1883. Eksporten af Hornkvæg med Selskabets Skibe steg jævnt, 1880—83 fra 17,700 til 32,000 Stkr., medens der af Kalve forsendtes i 1880: 202 Stkr., 1883: 1,689 Stkr. Af Faar gik der i Gennemsnit ca. 32,000 Stkr. og af Gods ca. 3000 Tons, i det sidste Aar (1883) endog 3,900 Tons.

Denne raske Fremgang i Trafikken havde til Følge, at Newcastle-ruten fra d. 29. April 1881 maatte drives med regelmæssige, ugentlige Ture, ligesom alle Ture i For- og Efteraaret 1883 maatte dubleres. Der blev saaledes Brug for mere og mere Skibsrum, saa at de i 1882 fornemmelig til Libaufarten anskaffede saakaldte Bre-

merbaade („*Charkow*“, „*Tula*“, „*Romny*“ og „*Minsk*“) ogsaa maatte gøre Nytte til Kreaturtransport paa disse Ruter. I 1881 indtraadte i Esbjerg—Harwich-Farten det store nybyggede Hjuldampskib „*Koldinghuus*“ (610 Tons), der særlig var indrettet til Kreaturtransport og Dybdeforholdene paa Esbjergbarre. —

— For dels i det hele taget at skaffe nye Afsætningsmarkeder for danske Kreaturer, dels rettidig at imødegaa et befrygtet Forbud fra Tyskland imod Indførsel af Svin fra Danmark, opfordrede Indenrigsministeriet Selskabet til at gøre Forsøg med Anlægningen af nye Afsætningspladser for danske Kreaturer og Svin. Man valgte Antwerpen og Rotterdam, og der blev sat ugentligt Skib i Gang mellem Esbjerg og disse Pladser. Der eksporteredes i alt:

421 Hornkvæg, 12 Kalve, 20 Faar, 2825 Svin og 8 Heste.

Men Resultaterne vare ikke opmuntrende, og efter 4 Maaneders Forsøg indstilledes derfor Farterne, saa meget mere som det tyske Forbud ikke blev udstedt den Gang. —

— Igennem 1884 holdt i det hele taget Udførslen sig nogenlunde paa det samme Stade som i 1883, men i de følgende 3 Aar gik Kreatureksporten tilbage. 1884—85 var Antallet af Hornkvæg kun ca. 20,000 Stkr., 1887 16,800 Stkr., altsaa kun noget over Halvdelen af Antallet i 1883. Udførslen af Faar faldt i 1883—87 — med nogle Svingninger i de mellemliggende Aar — fra 36,900 til 16,800 Stkr. Ganske vist steg nu samtidigt Tonsantallet af Gods (1884: 4,600, 1887: 7,500 Tons), hvilket fornemmelig skyldtes Fremgang i Smørudførslen, som alene i Aarene 1885—87 steg til næsten det dobbelte (fra 3,4 Mill. \mathcal{R} til 6,4 Mill. \mathcal{R}). Men denne Forandring i Lastens Sammensætning lagde selvfølgelig Beslag paa mindre Skibsrums, saa at der i de nævnte Aaringer ikke anvendtes saa store Skibe som „*Koldinghuus*“ i disse Farter. Derimod holdtes de ugentlige Ture.

I 1888 indtræder der en for hele Landet betydningsfuld Forandring i vore udenlandske Afsætningsforhold.

Med det danske Agerbrugs Overgang til Mejeridrift er fulgt et voksende Svinehold. I tidligere Aaringer brugte Landmændene, navnlig paa Øerne, at fede deres Svin, til Dels ogsaa paa Grund af Manglen paa Svinestalde af passende Størrelse.

Disse Fedesvin kunde med Fordel sælges til Tyskland i stort Omfang. Den mindre Del af dem forbrugtes i dette Land selv, hovedsagelig til Pølsefabrikation, men Størsteparten forhandles videre til Holland, Belgien og Frankrig. — I Jylland var man imidlertid kommen ind paa Produktionen af Sengsvin, der købtes af de i Hamborg bestaaende Eksportslagterier for derfra, altsaa i slagtet Stand, at gaa til England.

I disse Forhold indtraadte der nu en pludselig Forandring. Stødet blev givet ved, at Svinepesten i Slutningen af 1887 blev overført fra Sverige til Sjælland. Dette foranledigede, at der under 29. Oktober d. A. blev udstedt et Forbud mod Indførslen af levende Svin og raa Dele af dette Dyr fra Sverige, ligesom Udførslen af levende Svin fra Kjøbenhavn, Kjøbenhavns Amt og Amager d. 8. November s. A. blev standset. Under 29. November 1887 udstedte derpaa Tyskland et almindeligt Forbud mod Indførslen af Svin og raa Svineprodukter fra Danmark og stoppede derved med eet Slag en af Landets vigtigste Afsætningskilder. Virkningen var saa voldsom, at Landets samlede Udførsel af levende Svin fra 262,000 Stkr. faldt til 16,000 i 1888. Der var saaledes for vort Landbrug intet andet at gøre end at søge sit stadig voksende Svinehold gjort indbringende paa anden Maade. Og Vejen laa nu lige for: man maatte saa hastigt som muligt sætte alt ind paa Produktionen af Sengsvin til Udførsel i slagtet Stand direkte til det engelske Marked. Man maatte lægge sig efter at fremstille den i England efterspurgte Vare „bacon“, og man maatte selv sørge for, at Svinene bleve slagtede paa tilfredsstillende Maade.

Det er endnu i frisk Minde hos alle, hvorledes under disse Forhold de saakaldte Andelsslagterier i Løbet af kort Tid saa at sige bleve stampede op af Jorden, navnlig i Jylland. I Slutningen af 1889 var der allerede 24, i Slutningen af 1890 34.

Det lykkedes virkelig vort Landbrug med forbavsende Hurtighed og Dygtighed at forandre Front, og medens Udførslen af levende Svin altsaa svandt ind til en Ubetydelighed, saa steg Udførslen af Flæsk til omtrent det dobbelte fra 1887—88 (1887: 35,5 Mill. \mathring{u} og 1888: 70,6 Mill. \mathring{u}). Da Slagtingerne i Hamborg pludselig tog meget af, efter at det danske Materiale var blevet dem forment, fik det danske Sideflæsk en forholdsvis let Lejlighed til at vinde Indpas og Renommé baade i London og Nordengland, og det lykkedes saaledes baade indadtil og udadtil at gennemføre Vendingen lykkeligt og hastigt.

Under disse Omstændigheder maatte den direkte Forbindelse med England faa en saadan Betydning for Landets Jordbrug, at almene Samfundshensyn ligefrem krævede Ofre, som det tilkom Staten og ikke et privat Aktieselskab at bære. Regeringen traadte derfor til med en Subvention for at fremme Esbjerggruterne. Ved en Overenskomst med Staten forpligtede *D. F. D. S.* sig til at forøge Turenes Antal mellem Esbjerg og Parkeston til 3 i hver Uge (Tirsdag, Onsdag, Lørdag), ligesom Fragtraterne i Kontrakten nærmere stipuleredes, — alt imod, at der af Statskassen ydedes Selskabet 150,000 Kr. aarlig. — Dernæst gik Selskabet ind paa at aabne en ny Fart fra Esbjerg til Hull, hvis Marked var af væsentlig Betydning for levende Svin, mod en Subvention af 20,000 Kr. aarlig.

Det skal allerede her bemærkes, at ad denne nyaabnede Rute — der paa-begyndtes d. 24. Marts med „*Lolland*“ — skaffedes der et vigtigt Afløb for den Udførsel af levende Svin, som i hvert Fald maatte finde Sted. Af de 16,000 Svin, som i det hele bleve udførte her fra Landet i 1888, gik de 15,500 med Esbjergbaadene. Af de 22,000 Svin, der i det hele udførtes i 1889, gik ligeledes den ganske overvejende Del, nemlig 21,000, ad denne Vej (til England, foruden 200 til Belgien). Men da disse Antal vare langt mindre end paaregnede, og Trafikken i det hele ikke syntes at ville naa nogen synderlig Størrelse, opsagde Regeringen Overenskomsten angaaende denne Rute til at ophøre med Udgangen af 1889, hvorefter Selskabet fra Juni 1890 forlagde Farterne fra Hull til Grimsby. Man forsøger herved at benytte „*The Manchester Lincolnshire Railway Company*“s Linier til det Indre af England.

Derimod blomstrede Trafikken paa de andre Esbjerggruter med frodig Vækst. Flæskeudførselen ad denne Vej, der i 1887 havde været 7 Mill. \bar{u} , steg saaledes i 1888 til — 30,8 Mill. \bar{u} , i 1889 til 40,7 Mill. \bar{u} . Men ogsaa for andre Varers Vedkommende var der stærk Fremgang, saaledes for Smør, hvoraf der i 1887 forsendtes 6,4 Mill. \bar{u} , men i 1888: 14,2 Mill. \bar{u} , Æg, hvis Udførselstal i 1887 var 307,000 Snese, i 1888: 515,000 Snese, og Gær, (1887: 123,000 \bar{u} , 1888: 636,000 \bar{u} , 1889: 710,000 \bar{u}). — Ogsaa Kreaturudførslen bedrede sig i disse Aar, saaledes var Udførslen af Faar over dobbelt saa stor i 1889 som i 1887, Udførslen af Hornkvæg og Kalve ikke langt fra dobbelt saa stor. I det hele maa det mærkes, at Creatureksporten for Jyllands Vedkommende har holdt sig nogen-

lunde stabil op til i Aar (1891) lige fra 1882 og egentlig kun i 1885 og 1887 været betydelig forringet. Tilbagegangen i Landets samlede Udførsel af Hornkvæg til England er med andre Ord saa godt som udelukkende eller dog væsentligst gaaet ud over Newcastleruterne, særlig Kjøbenhavn—Newcastle-Ruten, eller i det hele Kjøbenhavn og Øerne. Først i 1891 er ogsaa Jylland kommen stærkt med i den nedadgaaende Bevægelse, — der er saaledes i de første 10 Maaneder af 1891 kun blevet udført 2084 Stkr. Hornkvæg fra Esbjerg. Som ovenfor berørt, vender denne Eksport sig mere og mere til Tyskland.

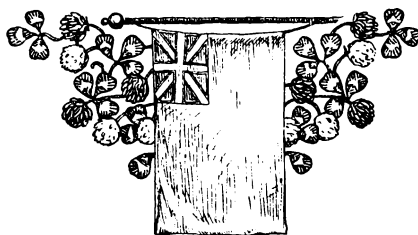
Da dette Land i 1890 atter lukkede op for de danske Svin, først for Fyns Vedkommende, senere for det hele Lands, forandredes atter Landets udenlandske Afsætningsforhold noget. Der indtraadte en pludselig stærk Konjunktur for Fedesvin i Tyskland, navnlig i Efteraaret, medens samtidigt Priserne paa „bacon“ i England bleve stærkt trykkede paa Grund af den betydelige Forøgelse af Slagtingerne i Irland, som var en Følge af den til Dels mislykkede Kartoffelhøst i dette Land. Dette fristede en stor Del Landbrugere til atter at vende tilbage til Produktionen af Fedesvin, hvilket førte til en ganske tilsvarende Bevægelse i modsat Retning til den i 1888. Udførslen af levende Svin steg fra 22,000 i 1889 til 109,000 i 1890. Der blev saaledes i det hele taget mindre Materiale til Slagtning for hele Landet og vor samlede Flæskeudførsel sank da ogsaa med 10,5 Mill. \mathcal{M} . Esbjerggruterne ere imidlertid blevne forholdsvis lidt paavirkede af denne Bevægelse, som navnlig har været fremtrædende paa Øerne, og Udførslen af Flæsk var i 1890 kun 2 Mill. \mathcal{M} mindre end i 1889.

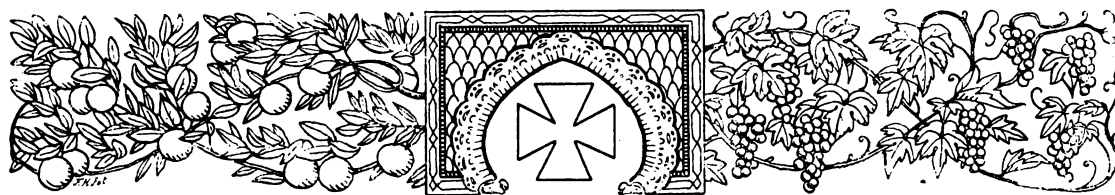
— Hvad Kontrakten med Staten angaar, da er denne i Sommeren 1889 undergaaet en heldig Forandring. Da den nemlig var Genstand for megen Misfornøjelse, som om Selskabet ved Regeringens Subvention havde nogen egentlig direkte Vinding¹, lykkedes det at faa Overenskomsten forandret saaledes, at Indenrigsministeriet —

¹ Dette gav endogsaa Anledning til en langvarig og heftig Agitation blandt mindre jyske Landbrugere, gaaende ud paa at faa sat „Andelsskibe“ i Gang paa Esbjerggruten. I Februar 1889 fik imidlertid Indenrigsministeren Lejlighed til i Folketinget at paavise det fuldstændigt urigtige i denne Bevægelses faktiske Grundlag.

foruden at refundere Selskabet de betalte Broenge og betale Selskabet en aarlig Sum af 50,000 Kr. — forpligtede sig til at betale Selskabet 15,000 Kr. for hver Shilling Fragten nedsattes pr. Ton. I Henhold hertil er Fragten nedsat med 5| pr. Ton for Smør, Flæsk, Æg, Gær og Fisk. Herved træder altsaa det rette Forhold klart frem, nemlig at en Del af Fragten udredes af Staten, i Stedet for af de private Afsendere, for derigennem at lette det jyske Landbrug.

I forskellige Isvintre har *D. F. D. S.* dirigeret en hel lille Flaade af sine Skibe til Esbjerg for at besøge Trafikken fra denne Danmarks til Tider eneste isfri Havn. I Vinteren 1890—91 svigtede imidlertid Esbjerghavnen sit Ry for absolut Isfrihed, i det særlig uheldige Vind- og Strømforhold fremkaldte Dannelsen af et i et Par Uger uigennemtrængeligt Isbælte udenfor Havnen. Flere af Selskabets Skibe kom derved i stor Fare, og navnlig blev Dampskibet „*Expres*“ ligefrem skruet op paa Fanøstrand, hvor det stod fast fra d. 25. Januar til d. 11. Februar.





I Slutningen af forrige Aarhundrede dreve Datidens Handelskompagnier og dens store fyrstelige Handelshuse i Kjøbenhavn en udstrakt Fragtfart paa Middelhavet. Danmarks Hovedstad var da det virkelige Centrum for hele Østersø-Trafikken, paa een Gang Oplagssted for østersøiske Produkter til Eksport og Stapelplads for Østersøhavnenes Forsyning med Middelhavslandenes Frembringelser, — og det var danske og norske Skibe, ved hvis Hjælp hele denne Transitomsætning samlede i og atter spredtes fra Kjøbenhavn.

De ulykkelige Krigsbegivenheder i dette Aarhundredes Begyndelse gjorde en brat Ende paa hele den „glimrende Handelsperiodes“ Herlighed, men grundigst dog maaske paa Middelhavsfarten. I Begyndelsen af 1883 var der saaledes kun eet dansk Dampskib i direkte Fart paa Spanien og Italien, og den søværts Godsomsætning mellem disse Lande og Danmark var i det hele ganske forsvindende, endsige at der kunde være Tale om nogen Mellemandel paa Østersøen.

Saa vel Danmarks som for en betydelig Del ogsaa flere tyske og russiske Østersøhavnes Forsyning med sydevropæiske Produkter gik i 1883 enten landværts eller skete ad indirekte Vej over Holland, England og Hamborg, hvorved altsaa Varerne maatte gøres til Genstand for bekostelige og besværlige Omladninger. Det samme var væsentligt ogsaa Tilfældet med Udførslen af østersøiske Produkter til Middelhavslandene.

Der var altsaa her et rigt Felt at gøre Erobringer paa, og hvad mere var: en

national Opgave at løfte, nemlig atter at genoplive svundne Tiders Danmarksfart paa Middelhavet, med saavel danske som ogsaa russiske og tyske Produkter, og paa ny skabe en regelmæssig søværts Forbindelse mellem Sydevropa og Østersølandene over Kjøbenhavn.

Dette Formaals Fremme krævede tvende Vilkaar. Det første var en betryggende Ordning af Danmarks Traktatforhold med Spanien og Italien, i første Række for dansk Skibsfart, dernæst ogsaa for dansk Handel i det hele.

I saa Henseende syntes Stillingen at være særdeles gunstig, da Selskabet i 1883 etablerede sine ny Middelhavsruiter. Med Italien havde Danmark siden 1864 en saa god Handelstraktat som vel muligt, hvorved danske Skibe ere fuldstændigt lige-stillede med italienske, og danske Varer i danske Skibe behandles efter Reglerne for den mest begunstigede Nation. — Hvad Forholdet til Spanien angik, da stod Sagen noget anderledes. Under 6. Juni 1882 havde dette Land faaet en ny Toldlov, der stillede en Række successive Toldnedsættelser i Udsigt — de første allerede fra 1. August 1882 — overfor saadanne Stater, som vilde nedsætte deres Tariffer til Fordel for spanske Natur- og Kunstprodukter, særlig Vin, Salt og Sydfrugter. I nødvendig Forbindelse med denne Lov kom Opsigelse af alle ældre Traktater, og med Loven i Haanden indbød derpaa den spanske Regering til ny Underhandlinger. I 1883 førte disse for Danmarks Vedkommende til Afslutningen af en foreløbig Traktat, som i Form af Lovforslag blev forelagt Rigsdagen til Godkendelse i Aaret 1884. Et Øjeblik saa det virkelig ud, som om dette Forslag skulde bringe de siden December 1881 svævende Forhandlinger om Toldreformen udover det døde Punkt. Som bekendt glippede dog dette Haab, idet Folketinget som Betingelse stillede Gennemførelsen af et Toldforslag om en ukompenseret Indtægtsnedgang af 3 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

De ny Farter vare imidlertid satte i Gang: paa Middelhavet med Antwerpen som foreløbigt Mellemed, saa længe nemlig som der ikke var tilstrækkelig Last til og fra Østersøen, — paa Håvre som Led af Bordeaux- senere ogsaa Middelhavs Ruten paa Farten til Østersøhavnene. Hvilke Middelhavspladser der anløbes, fremgaar nærmere af det i Bilagene indføjede Rutekort.

De første Rejser paa Italien udførtes af „Kursk“, „Kasan“, „O. B. Suhr“, „A. N. Hansen“ og „Etna“. — „Vesuv“, der var indkøbt i Liverpool og derfra forsejlede til Hull, havde det Uheld ved Ankomsten paa sidstnævnte Sted at blive

sejlet i Sænk af en engelsk Damper. Den blev imidlertid tagen op igen og kunde allerede i Slutningen af December 1883 udføre sin første Rejse paa Spanien med en fuld Ladning Sprit fra Danzig.

I 1884 led Middelhavsfarten under Choleraen i Sydeuropa, saa at f. Eks. Skibe, der kom fra det italienske Fastland, underkastedes først 10, senere 21 Dages Karantæne, naar de skulde anløbe Sicilien, og ved Anløbning af spansk Havn paa Hjemturen 10 Dage ved Minorca, hvilke lange Ophold selvfølgelig foraarsagede Selskabet store Tab. Næste Aar optraadte Choleraen i Spanien, i hvilken Periode der herfra medgaves Skibene dansk Læge.

— Ved Optagelsen af Farten fra Håvre traadte Selskabet i Konkurrence med forskellige andre Rederier, der tidligere havde været ene om Ruterne herfra. Det lykkedes imidlertid allerede i 1885 at komme til Forstaaelse med nogle af disse om at drive Farten i Fællesskab, saaledes med Förnyade Aktiebolaget „Götha“ (i Göteborg), som herefter kun holder een Damper paa Linien Håvre—Kjøbenhavn—Göteborg med Afgang fra Håvre hver 3. Uge, alternerende med *D. F. D. S.s* Dampere, saaledes at der bliver en Afgang hver 10. Dag

— For paa rette Maade og i størst mulige Omfang at faa Gavn af Middelhavsfarten og løse den ovenfor skitserede Opgave at gøre Kjøbenhavn til Stapelplads for Østersøen, til Midtpunktet for Forbindelsen mellem Vest- og Sydeuropa paa den ene Side og Østersølandene paa den anden Side, var det andet Vilkaar — saa meget mere nødvendigt som det første, nemlig den traktatmæssige Ordning, delvis svigtede — at Østersøtrafikken blev udbyttet saa stærkt som muligt. Netop derfor gjaldt det om at faa rigelig Andel i den særlig tyske Østersøtrafik, der som alt ovenfor antydet var i stærk Opkomst. Fra 1883 af udvidedes derfor Farten Stettin—Kjøbenhavn—Göteborg til 2 Gg. ugentlig ved „*Aarhus*“ og „*Uffo*“, saa at der derved kom Forbindelse mellem Stettin og Kjøbenhavn 3 Gg. ugentlig, idet desuden „*Dronning Lovisa*“ fra 1881 gik fra Stettin til Christiania. Men de tyske Østersøhavne, især Stettin og Danzig, havde desuden ogsaa en speciel Betydning for Skibsfarten paa Middelhavet netop i Aarene omkring 1880, da der som Følge af de høje Priser udviklede sig en livlig Udførsel fra Tyskland af Sprit, som navnlig med Fordel søgte til det spanske Marked, og som da ogsaa i stort Omfang beskæftigede Selskabets Baade i den første Tid. Denne Udførsel lokkede i

øvrigt ogsaa snart Rusland frem, og da Priserne efterhaanden bleve trykkede af den fremkommende Overproduktion i de tvende Storstater, slog Rusland endog ind paa saa høje Udførselspræmier for Sprit, at Varerne til Tider kun bragte $\frac{1}{5}$ af Produktionsværdien hjem til Landet. —

— Allerede i 1882 begyndte dernæst Selskabets Skibe forsøgsvis enkelte Rejser mellem Antwerpen og Kronstadt-Sct. Petersborg, en Fart, som det var saa meget vigtigere at faa indarbejdet i Tide, som der samme Aar var blevet aabnet en Søkanal fra Kronstadt og ind til Sct. Petersborg. Selve den russiske Hovedstad var forinden kun tilgængelig for Skibe med 10—11 Fods dybtgaaende, medens Kronstadt var Sct. Petersborgs Forhavn for større Skibe. Men i 1882 aabnedes Kanalen og det sydlige af de tvende udgravede Havnebassiner ved Sct. Petersborg, Morskaja-Pristan, hvorfra et nydannet Jærnbaneselskab, det Putilowske, havde bragt Jærnvejsforbindelse med Nikolajbanens Station i Sct. Petersborg, saa at der altsaa kunde losses umiddelbart fra Skib over i Jærnbanevognene og omvendt.

Ogsaa her var Selskabet meget tidligt paa Færde, thi det ny Anlæg vakte saa liden Opsigt eller Røre blandt de Petersborger Købmænd, at en regelmæssig Be-sejling af den ny Havn først fandt Sted i 1883 og i Begyndelsen var sparsom nok. Først fra Aabningen af det nordre Bassin Gutujewsk (1889) begynder Virkningen af den ny Kanal at kunne spores. Men for et fremskuende Blik viste der sig straks nok af rige Fremtidsmuligheder, alene fordi Jærnvejen til Moskau var kortest fra Sct. Petersborg, og den store Transit til Moskau, som udgør Halvdelen af Ruslands Import, hidtil kun i saa stort Omfang havde ladet sig føre over de øvrige russiske og tyske Østersøhavne paa Grund af Sct. Petersborgs slette Havneforhold og Nicolai-banens meget høje Takster. De andre russiske Jærnbaner fra Reval, Riga, Libau o. s. v. havde derimod sørget for billige Gennemgangstariffer til Moskau, saa at de endogsaa, inklusive alle Omkostninger, selv ved den dobbelte Afstand vare billigere end Vejen over Sct. Petersborg. Ifølge det da gældende russiske Jærnbanesystem havde Staten ved Koncessionernes Givelse kun forbeholdt sig at sætte Mak-simalgrænser for Fragterne, medens den samtidigt ved at give sin Rentegaranti for Obligationerne havde aabnet Døren for en hensynsløs Takst-Nedsættelse fra de enkelte, indbyrdes konkurrerende Baners Side. Efter at denne Konkurrence i lange

Tider var dreven til det yderste, enedes endelig i 1882 Banerne fra Libau, Riga og Reval om at dele hele den store Moskautrafik mellem sig ved en Overenskomst om ensartede Gennemgangs-Rater fra Vestevropa ad alle tre Ruter til Moskau.

Der laa i disse Forhold en naturlig Opfordring for Selskabet til at søge den russiske Østersøfart udvidet til andre Havne og ikke udelukkende holde sig til Libau. Dette syntes saa meget mere rigtigt, som Trafikken paa denne Stad i de nærmeste Aar efter 1883 gik en Del tilbage, saaledes at endogsaa de for Libauruten byggede nye Skibe „Omsk“ og „Tomsk“, afleverede henholdsvis i 1884—85, maatte anvendes i Middelhavsfarten. Libaus Omsætning med Udlandet, der i 1883 havde en Værdi af 64,8 Mill. Rbl., gik gradevis tilbage til 36,6 Mill. Rbl. i 1886; Udførslen af Korn faldt fra 5,6 Mill. Tschw. i 1883 til 2,8 Mill. Tsch. i 1886. Samtidigt dalede Fragterne fra denne Plads f. Eks. paa London fra 2| til 1|3 — 1| — 1|3 — 0|9, medens Raterne paa Kjøbenhavn bevægede sig fra 18 R $\frac{1}{2}$ i Slutningen af 1882 til 10 R $\frac{1}{2}$ — 8 R $\frac{1}{2}$ 10 Pf.

I det hele taget var det evropæiske Fragtmarked paa Grund af altfor rigelig Tonnage saa trykket fra Slutningen af 1883 til helt hen i 1886, at *D. F. D. S.* endogsaa et enkelt Aar (1885) til Trods for sin store naturlige Modstandskraft overfor de almindelige Fragtkonjunkturer intet Udbytte kunde give. En Hovedgrund hertil var dog ogsaa den stærke Nedgang i Kreatureksporten til England, hvorom i forrige Afsnit er berettet. Her skal kun mindes om, at Landets samlede Udførsel af Hornkvæg til England sank fra 119,000 Stkr. i 1883 til 67,000 Stkr. i 1885, medens Antallet af udførte Faar samtidigt faldt fra 114,000 til 49,000 Stkr. For Selskabets Vedkommende var Forholdet saaledes, at medens der endnu i 1884 gik 63,000 Stkr. Hornkvæg og 64,000 Faar med Selskabets Skibe til England, var Antallet i 1885 kun henholdsvis 46,000 og 38,000 Stkr. Da nu netop Selskabets Englandsflaade, som det vil erindres, i disse Aar var bleven forøget, krævede Stillingen i det hele bydende: nye Anstrængelser, ny Virksomhed, ny Beskæftigelse for Skibsrum, nye Ruter.

Under disse Omstændigheder traf Selskabet først i 1885 Overenskomst med „Norddeutscher Lloyd“ i Bremen, hvorefter *D. F. D. S.s* Skibe fra alle Steder ved

Østersøen og i Skandinavien kunde medtage Gods, der omladedes i Antwerpen med Norddeutsche Lloyds Skibe til Lissabon, Brasilien, La Plata, Indien, Østasien og Australien og omvendt, paa gennemgaaende Konnossementer og en paa Afsendelsesstedet bestemt Fragt. Dernæst i 1886 Overenskomst med to rhinske Floddampskibs-Selskaber om gensidige gennemgaaende Fragter for Befordring af Gods til og fra Mannheim, Köln, Frankfurt o. s. v. over Antwerpen.

Endvidere lod Selskabet efterhaanden sine Skibe gøre flere og flere Rejser fra Antwerpen til Kronstadt—Sct. Petersborg (1882: 8 Ture, 1883: 9, 1884: 13, 1885: 14) for her at faa dannet en regelmæssig Rute, ligesom det søgte at faa fast Fod i Riga. I 1886 lykkedes det ved Overenskomst med Riga—Dünaburg Jærnbane-Selskab i Riga og det store russiske Jærnbane-Selskab i Sct. Petersborg at faa etableret gennemgaaende Fragter paa direkte Konnossementer til Moskau og det Indre af Rusland fra Antwerpen over Riga og Sct. Petersborg uden Fortoldning paa disse Steder. — Herefter har altsaa Selskabet Gennemgangstrafik fra Antwerpen over 3 russiske Havne til det Indre af Rusland.

Ruten Antwerpen—Riga var indtil 1886 bleven betjent af Dampskibs-Selskabet „Danmarks“ Skibe, men da dette Selskab opsagde sin Kontrakt med Riga-Dünaburger-Banen om Gennemgangstrafik, var det, at *D. F. D. S.* uden Betænkning tilbød Jærnbane-Selskabet at optage Ruten, hvilket Tilbud blev modtaget.

Foruden de nævnte nye Ruter fra Antwerpen optog Selskabet i 1886, for i Tide at modarbejde Virkningerne af den kommende Nord-Østersø-Kanal, en ugentlig direkte Fart mellem Hamborg til Kjøbenhavn Nord om Skagen, hver 14. Dag fortsættende til Riga, saaledes at Kjøbenhavn opnaaede ugentlig Forbindelse med Riga.

— Fra 1886 af overtog dernæst *D. F. D. S.* i Forening med det svenske Dampskib „*Diana*“ ifølge Traktat med de danske Statsbaner Ruten Frederikshavn—Gøteborg med daglig Afgang fra bægge Havne. — Samme Aar sættes et nyt Skib, nemlig „*M. G. Melchior*“ ind i Ruten Stettin—Kjøbenhavn—Christiania, hvor Trafikkens Stigning havde krævet Forøgelse af Skibsrummet.

I 1887 fortsatte Selskabet sine rastløse Bestræbelser for at udvide sit Virksomhedsfelt ved Aabningen, Indarbejdelsen og Befæstigelsen af nye, faste Ruter. Der viste sig nemlig da tvende betydningsfulde Chancer, som ogsaa straks bleve grebne.

Først og fremmest havde Ruslands gentagne Toldforhøjelser i Midten af 80'erne skabt en saadan Situation, at det blev fordelagtigt at forsyne Sydrusland med russiske Varer — i Stedet for fremmede toldpligtige — fra Østersøprovinserne og omvendt, og Søvejen blev da den naturlige, eftersom Transporten ad Jærnvejen betingede en højere Fragt. Den 15. Oktober 1887 aabnedes derfor den saakaldte Sortehavsrute med det i England erhvervede ny Skib „*Antwerpen*“, medens tvende andre Skibe „*Leopold II*“ og „*Georgios I*“ bleve bestilte hos Burmeister & Wain. Farten blev lagt saaledes, at den udgik henholdsvis fra Sct. Petersborg om Sommeren, Reval og Riga om Vinteren og med Anløb af Kjøbenhavn og Antwerpen gik videre til Tunis, Piræus, Smyrna, Constantinopel, Trebizonde, Batum og Odessa.

Ved denne Linies Aabning lykkedes det Selskabet at opnaa betydelige Fordele og Lettelser i Sejladsen ved særskilte Konventioner med den belgiske og græske Regering. Kontrakten med den førstnævnte hjemler saaledes Selskabet Ret til officielt at benævne sig „*sous le haut patronage du gouvernement belge*“, medens dets Skibe ifølge Kontrakten med den græske Regering ere tilsikrede samme Begunstigelser i græske Havne som andre Staters regelmæssige Paketbaade. Endvidere sluttedes der Overenskomst med stedlige Dampskibs-Selskaber om Overtagelsen af Varer til Befordring af Gods til forskellige Kystbyer i Syrien og Grækenland til gennemgaaende Takster med Omladning i Smyrna og Piræus.

— Omtrent samtidigt oprettedes Ruten Kjøbenhavn — Hangø, der paa-begyndtes med „*Uffo*“ og „*Thy*“ med ugentlig Fart om Sommeren, fortsættende til Sct. Petersborg. Der opnaaedes straks Overenskomst med Statsjærnbanerne i Finland om gennemgaaende Fragtrater til alle finske Jærnbanestationer.

Med Udviklingen af sit Jærnbanenet indtraadte Finland i Rækken af de Østersølande, hvis Udførsel og Forbrug kan give baade rigelig og lønnende Beskæftigelse for Damperrum, og som derfor paa naturlig Vis hørte ind under et nordisk Dampskibsrederis Omraade. — Endnu i 1876 havde Finland kun i alt 855 km. Jærnvej,

men i Aarene 1883—86 forøgedes Jærnbanenettet med 751 km. Ved Aabningen af Vasa—Tammerfors Banen fik førstnævnte Stad over Toijala Forbindelse med Åbo, over Riihimäki med Hangø—Helsingfors og Sct. Petersborg, medens Uleåborg og Østermyra atter fik Forbindelse med Vasa—Tammerfors Banen. Den største Del af Finland var derved sat i Samkvem paa den ene Side med Sct. Petersborg, paa den anden Side med Hangø, som er Finlands eneste isfri Havn, naar Vinterstormene da ikke ere altfor strænge.

Ved Aabningen af denne Rute var der saaledes føjet et nyt Led til den Række af Linier, som fra Vest- og Sydevropa løbe sammen i Kjøbenhavn som til et Fordelings-Centrum, hvorfra de atter udstraale til de forskellige Østersøhavne. — I modsat Retning har i Særdeleshed Eksporten af finsk Smør til England over Kjøbenhavn fremragende Betydning, og det er næppe for meget sagt, at Selskabet ved i rette Øjeblik at skabe denne Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Hangø hovedsagelig har bidraget eller rettere først har muliggjort den vigtige og stedse stigende Transithandel, der i de allersidste Aar har udviklet sig i denne Branche over Kjøbenhavn. Det skal dog straks her tillige nævnes, at naar Kjøbenhavn ved sine Tilførsler af finsk — foruden af svensk og russisk — Smør allerede nu er blevet en Stapelplads for hele Nordevropas Smørhandel, saa har hertil ogsaa medvirket en anden betydningsfuld Omstændighed, nemlig Indførelsen af Told paa Smør i Sverig (1888). Denne Told har dels frigjort en Mængde finsk Eksportsmør, der ellers søgte til Sverig, men nu maa sælges andetsteds, dels har den vanskeliggjort den tidligere Transitering af finsk Smør over svenske Byer, navnlig Stockholm. — Aabningen af Hangøruten var saaledes et for den danske Handel saare betimeligt Skridt.

Foruden Smørekporten er den finske Udvandring til Amerika af virkelig Betydning for Ruten, idet den stærke Strøm af Emigranter bekvemst kan lægge Vejen over Kjøbenhavn. —

— Hvad i øvrigt Farten paa Østersøen i 1887 angaar, da maa herom meddeles, at en russisk Toldforhøjelse af 15 Kop. pr. Pud for Bomuld, for saa vidt den gik over Landgrænsen, gav Anledning til, at større Partier, bestemte til Polen, tog Vejen over Libau, i Stedet for som tidligere over Königsberg og navnlig Danzig, til Fordel for Selskabets Libauruter. Samtidigt begyndte Eksporttrafikken fra Libau

atter at stige, hvilket fortsatte sig i den følgende Tid, saaledes at den samlede Værdi fordoblede 1886—88, medens Kornudførslen i Kvantum endog steg til det tredobbelte.

Hvad Farten paa Königsberg angaar, da var ogsaa denne i 1887 særdeles god som en naturlig Følge af den d. A. i det hele taget stigende Omsætning paa denne Plads. Der udskibedes saaledes i 1887 dobbelt saa meget russisk Korn som Aaret i Forvejen, og den søværts Udførsel var i det hele 383,000 Tons mod 227,000 T. i 1888, hvilket ganske vist er et langt mindre Kvantum end for Sct. Petersborg, Libau og selvfølgelig Odessa, men dog mer end for Riga, Sewastopol og Taganrog. Det viste sig saaledes tydeligt, at Königsberg selv efter de Hindringer og Vanskeligheder, som de senere Aars Begivenheder have lagt i Vejen for dens Samkvem med Rusland, dog har været i Stand til at hævde en efter Omstændighederne ret respektabel Stilling blandt de Pladser, der omsætte det russiske Korn. Mærkes skal det ogsaa her, at Kornudførslen fra Königsberg i de Aaringer, hvor det gik saa stærkt tilbage for Libau, nemlig 1883—86, holdt sig forholdsvis stabilere.

I 1887 anstilledes endvidere Forsøg med en Fart Østersøen—Kjøbenhavn—Oporto og Lissabon. — Hvad i øvrigt Middelhavsfarten angaar, da trykkedes denne i 1887 stærkt af en betydelig Konkurrence, navnlig fra Italien, idet mange Smaadampere, der gik til Middelhavet med Fisk og Træ, søgte at faa Returlast saa at sige til hvilken som helst Fragt. Men fra Efteraaret 1886 var Antwerpen bortfaldet som Anløbsplads for Middelhavsbaadene saavel for Udgaende som for Hjemgaende, idet Godset til Østersøen var tiltaget saa stærkt, at man kunde spare dette Anløb, og derved blev Rutens Regelmæssighed og Betydning for hele Norden betydelig forøget.

Efter det uheldige Aar 1885 — uheldigt for Landet som for Selskabet — kom et Par jævnt gode Aar. Danmarks Udførsel af indenlandske Frembringelser var i hele Aartiet intet Aar lavere end 1885, da Værdien var 133 Mill. Kr. imod 163 Mill. Kr. i Gennemsnit af 1880—84 og 151 Mill. Kr. i Gennemsnit af 1885—89. Men i 1885 var da ogsaa Bunden naaet. Fra nu af skraaner det vel langsomt opad, men dog stadig opad. Der udførtes af indenlandske Varer allerede i 1886 for 139 Mill. Kr., 1887 for 154 Mill. Kr., 1888 for 157 Mill. Kr., 1889 for 173 Mill. Kr. 1886 var navnlig Udførslen til England af Byg, Hvede, Æg, Smør, Flæsk og Faar betydelig større end det foregaaende, hvilket straks kom Selskabet til gode. Med Selskabets Skibe gik saaledes i 1886: 26,000 Faar flere end i 1885, 1575 Tons Smør og 1867 Tons Flæsk mere end i 1885. — Kornfragterne fra Østersøen holdt sig vel vedblivende paa et meget lavt Standpunkt, men der var dog større Efterspørgsel efter Tonnage, navnlig sidst paa Aaret. Da hertil desuden kom Besparelse i Udgifterne, dels paa Grund af lavere Indkøbspriser paa Kul, dels ved Forbedringer i Maskinernes Drift, vil man forstaa, at Aaret kunde give et Udbytte af $4\frac{1}{2}\%$. — Næste Aar (1887) blev det 5% , hvilket Resultat dels skyldtes den stadig voksende Udførsel af Fedevarer, dels den Forøgelse af lønnende Virksomhed i Udenrigsfarten for dette Aars Vedkommende, som ovenfor er skildret, og som yderligere begunstigedes af de i det sidste Halvaar jævnt stigende Fragter.

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

Denne Opgang kulminerede dog allerede i 1888, navnlig for Østersøens Vedkommende, hvor de stigende Træfragter fra Sverig og Finland tvang det øvrige Marked op, medens samtidigt Kulfrakterne dertil, navnlig henimod Aarets Slutning, vare ualmindelig høje.

Endnu i 1889 holdt disse Fragter sig godt til Danmark og den forreste Del af Østersøen, hvorimod Farten derfra for de russiske Pladsers Vedkommende i Aarets sidste Del allerede begyndte at lide under en stærk Stigning af Rubelkursen og under den tarvelige Høst i Rusland. Men i øvrigt var der i Aaret 1889 til sine Tider en saa følelig Mangel paa Skibsrums, navnlig ogsaa paa Grund af de Krav, som stilledes af den forøgede Trafik med Vin fra Middelhavet til Nordfrankrig, at de fleste store evropæiske Rederier med regelmæssige Ruter ikke kunde holde disse ved lige med egne Skibe, — deriblandt heller ikke *D. F. D. S.* Der blev derved trukket en Del Dampskibe ud af det almindelige Fragtmarked, men herigennem blev der samtidigt skabt et saa stort Begær efter Skibsrums i dette, at der fra alle Sider, efterhaanden som Aaret gled, blev sat flere og flere ny Baade i Vandet. Henimod Aarets Slutning syntes det, som om Begær og Tilbud efter Tonnage omtrent balancerede, men i 1890 overskred den almindelige Udvidelse af Dampskibsmateriel langt Efterspørgslen, og dermed var den gode Tid forbi.

De gode Konjunkturer i 1888—89 kom selvfølgelig ogsaa *D. F. D. S.* til gode, om end, som naturligt var, i mindre Grad end mange andre Selskaber paa Grund af dets faste Ruter, hvis Stykgodsfragter ikke saaledes kunne følge med det almindelige Fragtmarkeds Svingninger.

I 1888 gav dog Udfrakterne fra Østersøen og Sortehavet stor Fortjeneste, medens derimod Hjemfrakterne fra Bordeaux og Middelhavet væsentlig holdt sig paa samme Standpunkt som i 1887.

Særdeles lønnende var navnlig Sortehavsfarten i den sidste Halvdel af 1888, idet Kornudførslen paa Grund af de i Sydrusland ophobede store Forraad og den daarlige Høst i Vestevropa kunde beskæftige en ualmindelig Mængde Tonnage paa højest fordelagtig Maade. Frakterne til Kontinentet og England fra Odessa gik fra 15| pr. Ton Tallow i Januar gradevis op til det dobbelte i Oktober—November. Derefter faldt de vel atter pludselig til 16|, men kun for igen at stige i

Begyndelsen af 1889 til 23—24, hvorefter de den øvrige Tid af Aaret svingede omkring 20.

I det hele taget synes Ruslands Eksport, navnlig af Korn, mere og mere at tage Vejen over de sydlige Havne, i Stedet for som tidligere over Østersøhavnene. Fra 1888—89 har saaledes Rostow ved Don overfløjet baade Sct. Petersborg, Libau og Riga med Kornudskibninger. I 1889 udførte saavel Rostow som Nikolajew mer end Sct. Petersborg, i 1890 tillige mer end Libau. Samtidigt har Odessa i en Række af Aar hævdet Pladsen som det største Hovedudskibningssted for Sæd.

Det er imidlertid ikke alene Korneksporten, der har taget saa stærkt et Opsving fra Havnene ved Sortehavet, men da ogsaa Dyrkningen af Vin, Frugt og Bomuld i Sydrusland i de allersidste Aar har gjort rivende Fremskridt, ligesom ogsaa Udvindingen af Nafta, Stenkul og Salt drives efter en stedse større Maalestok, saa er i det hele Vareudførslen fra Sortehavet i stadig Stigning. — Samtidigt medfører den pludselige Oplomstring af Agerbrug og Industri en betydelig Indførsel af Maskiner, Raastoffer o. s. v.

— Blandt de Pladser ved Sortehavet, hvis fremadskridende Udvikling er af særlig Betydning, skal særlig nævnes *Batum*. Da denne By i 1878 ved Freden i *Sct. Stefano* kom i Ruslands Besiddelse, var den ca. 50 Km. i nordøstlig Retning derfra beliggende Havn *Poti* den betydeligste Udførselshavn for Kaukasuslandene, idet den da var det eneste Endepunkt ved det sorte Hav for den i 1872 anlagte transkaukasiske Bane til Tiflis. Denne Bane, der senere er bleven forlænget til *Baku* ved det kaspiske Hav, gennemskærer et stort Opland, der kun venter paa flittige Hænder til Kanalisering og Opdyrkning for atter at blive et af Verdens rigeste Kornkamre som forhen, inden de uophørlige Krige havde lagt Landet øde. — *Baku* er Overfartsstedet mellem den transkaukasiske og den transkaspiske Bane paa den anden Side af det kaspiske Hav, hvilken sidste Jærnvej i 1889 med de største Anstrængelser er bleven ført gennem uhyre Sandørkner til Samarkand, over Merv og Bokhara, i en Længde af 900 Km. Desuden er *Baku* Centrum for en stor Petroleumsdrift, hvis Produktionsmængde fra 1873 er vokset til over det tredive-dobbelte. Vel tager den større Del af Produktionen Vejen ad Wolga til Forsyning af selve Rusland, men ikke ringe Mængder føres dog med Jærnbanen til Sortehavet, bestemte for Udlandet.

Denne Udførsel tager netop siden *Batums* Indlemmelse i Rusland Vejen over denne Plads. Da Batum nemlig har en ret god, naturlig beskyttet Red, medens Havnen ved Poti til Trods for Millioners Udgifter er uanvendelig de 200 Dage af Aaret, sørgedes der straks for at bringe Batum i Forbindelse med den transkaukasiske Bane. Siden da er denne By, der i 1878 kun bestod af 200 Træboder, der for Størstedelen blot benyttedes paa de aarlige Bazardage, vokset med Kæmpeskridt, saa den allerede nu tæller ca. 30,000 Indbyggere. Den er et vigtigt Samlingssted saavel for evropæiske som asiatiske Produkter, hvilke sidste ikke alene tilføres med Jærnbanen, men ogsaa ad Karavanevejen over Tabris og Erzerum.

Fra 1888 anløbes saavel denne Plads som *Nikolajew* og *Sewastopol* af Selskabets Skibe, medens samtidig Turene dubleredes. — I 1889 optoges tillige i Fartplanen *Noworossisk* i det nordvestlige Kaukasus. For faa Aar siden fandtes der ved denne Plads af Udskibningsanlæg kun en lille Træbro, tilhørende det russiske Standard-Olie-Kompagni. I 1888 aabnedes imidlertid Jærnbanelinien *Noworossisk-Tichoretskaya*, hvorved Byen kom i Forbindelse med de store Korncentre *Taganrogg*, *Asow* og *Rostow* ved *Don*. Da disse Byer alle ligge ved det 5 Maaneder af Aaret tilfrosne asowske Hav, til hvilket Adgangen vanskeliggøres af Barren ved *Kertsch*, der tvinger Skibe af over 17 Fod dybtgaaende til en bekostelig Lægtring, stod det straks klart for *D. F. D. S.*, at der her var store Chancer at udnytte. Den korte Tid, der er gaaet siden da, har allerede mer end bekræftet selv de mest overdrevne Forventninger. Jærnbane-Selskabet lod sig det straks være magtpaaliggende at udføre de nødvendigste Havneanlæg. Der er blevet bygget store Pakhuse til Lagring af Korn samt endvidere 3 Broer, der ere førte ud til 25 Fods Vand i en Længde af 910 Fod, hver Bro med Plads til 4 Dampere paa een Gang, den ene i to Etager. Alle Broer ere forsynede rigeligt med Jærnbanespor, saa at Waggonerne kunne løbe lige ud til Skibene, og ere belyste med elektrisk Lys. Følgen af disse kraftige Foranstaltninger har da ogsaa været, at *Noworossisk* fra et lille, ukendt Fiskerleje i et Par Aar er vokset op til at blive et af Hovedudskibningsstederne for Ruslands Korn. Der udførtes i 1888: 36,000 Tons, 1889: 305,000 Tons og 1890: 485,000 Tons, saaledes at *Noworossisk* dette Aar som Kornudførselssted kun var mindre end *Odessa*, *Rostow*, *Nikolajew* og *Libau*, men større end *Sct. Petersborg*, *Riga* og *Taganrogg*. —

De allerede i 1887 til denne Fart bestilte Skibe „*Georgios I.*“ (1616 T.) og „*Leopold II.*“ (1617 T.) indtraadte i Flaaden 1888, og hertil føjedes i 1889 „*Alexander III.*“ (1841 T.). Desuden anvendtes i denne Fart „*Omsk*“, „*Tomsk*“, „*A. N. Hansen*“ og „*O. B. Suhr*“, der have vist sig at være for store for Sejladsen paa Middelhavet, da de som oftest have haft Vanskelighed ved der at faa fuld Last.

Den i denne Fart beskæftigede Del af Selskabets Flaade forøgedes i 1889 med „*Chr. Broberg*“ (1227 Tons). Samme Aar gjordes Farten paa *Portugal* mer regelmæssig, under Eksportsaisonen med maanedlige Afgangsdage.

— Selskabets Flaade blev endvidere i 1888 forøget ved Køb af Skibene „*Axelhuus*“ (656 Tons), „*Bergenhuus*“ (444 Tons) og „*Christianssund*“ (580 Tons). Disse Baade, der ejedes af et Interessentskab, hvis corresponderende Reder var Fr. Th. Adolphs Enke, gik i Fart mellem *Stettin* og *Vestnorge*, hvilke Ruter, som det vil erindres, i 1883 bleve opgivne af *D. F. D. S.* Ved Købet af det nævnte Rederis Skibe optoges nu denne Fart paa ny, om Sommeren med en Tur hver 10. Dag, om Efteraaret i Sildesaisonen hver 8. Dag. — I 1889 optog Selskabet desuden Ruten *Frederikshavn—Göteborg* for egen Regning, da Kontrakten blev opsagt af de danske Statsbaner, og vedligeholdt ved „*Avanti*“ en 3 Gange ugentlig Forbindelse, der i Aar (1891) udvidedes til daglig Forbindelse i bægge Retninger ved de af det ophævede Warberg-Bolag indkøbte Skibe „*Blenda*“ og „*Saga*“.

— Medens Farterne paa *Stettin* i det hele taget vare særdeles tilfredsstillende i 1888, baade for Passager- og Godstrafikkens Vedkommende, blev Konkurrencen det følgende Aar saa stærk, at man maatte nedsætte Passagepriserne, saavel her til som til *Göteborg* og *Østnorge*, de sidste fornemmelig paa Grund af Fuldførelsen af Jærnbanen fra *Helsingborg* til *Göteborg—Christiania*. Da man samtidig nødsagedes til ogsaa at nedsætte flere Godsfragter, navnlig for Mel og andet Partigods, gav Farten i 1889 mindre Udbytte, ihvorvel den dog stadig maatte betegnes som meget lønnende. — I Begyndelsen af Aaret blev i øvrigt „*Uffo*“ paa denne Fart skruet i Stykker af Isen i Haffet mellem *Swinemünde* og *Stettin*. —

— Hamborgfarten Nord om Skagen tog i 1888 et stærkt Opsving til Trods for den store Konkurrence over *Lübeck*, *Kiel* og andre Ruter. Den udvidedes derfor i 1889 til *Königsberg*. Dette gav Anledning til en forøvrigt endnu ikke af-

sluttet Konkurrencekamp med Firmaet L. F. Matthies & Co., der hidtil ene havde underholdt en Fart mellem Hamborg og Königsberg, dog ikke med regelmæssige Afgange. Dette Firma optog derfor Farten paa Kjøbenhavn een Gang ugentlig, hvad der atter førte til, at Selskabet udvidede Farten til ogsaa at omfatte Danzig og Stettin (hvortil da i Reglen Varerne omlades i Kjøbenhavn). Som Følge deraf blev ca. 8 Skibe beskæftigede i disse Farter, og da dette endnu ikke forslog, men Selskabet alligevel ikke selv havde tilstrækkeligt Materiel, maatte man endog leje fremmede Skibe — indtil 5 paa een Gang — for at møde Konkurrencen og vedligeholde de regelmæssige Ruter. Desuden anskaffedes til denne Fart i 1888 „*Jolantha*“ (772 Tons), i 1889 „*Pregel*“ (697 Tons). — Godsmassen fra Hamborg var da ogsaa bægge Aarene 1888—89 overordentlig betydelig, ligesom ogsaa Skibene fandt rigelig Ladning fra Østersøen, i Reglen med Komplettering til Kjøbenhavn, hvor der igen indladedes Gods til Hamborg. Fragterne vare imidlertid, som de foran berørte Omstændigheder lod vente, særdeles lave, saaledes at der f. Eks. for Korn og Sprit fra Østersøen i 1889 ikke opnaaedes højere Fragter til Hamborg end til Kjøbenhavn. —

— Trafikken mellem Østersøen og Østengland—Antwerpen over Kjøbenhavn var i Aarene 1888—89 i særdeles høj Grad præget af Danmarks ejendommelige økonomiske Stilling. Tvende Omstændigheder vare karakteristiske for denne: dels det af Mejeridriftens rivende Udvikling fremkaldte Masseforbrug af Foderstoffer, dels den pludselige og voldsomme Forøgelse i Udførslen af Flæsk, som det ovenfor omtalte Indførselsforbud mod Svin i Tyskland gav Anledning til.

Da de herværende Lagre af Foderstoffer paa Grund af den lange Isvinter 1887—88 vare saa godt som udtømte ved Foraarets Begyndelse, og samtidigt Byghøsten i 1887 gav gode Kvaliteter til Udførsel, stilledes der paa Grund af Landets voksende Antal af Andelsmejerier store Krav til Indførslen af Klid, Oliekager, Foderbyg og Havre i 1888. Da vor ringe Byghøst 1889 til Trods for en mindre god Kvalitet ligesom det foregaaende Aar fandt ivrige Købere i England og dette Aar ogsaa i Tyskland, medens Mejeridriften herhjemme stadig udvidedes, og da hertil kom en næsten enestaaende Tørke i Forsommeren, voksede Importen af Foderstoffer og Foderkorn end yderligere i 1889. Fra Østersøhavnene førtes der som Følge heraf i 1888—89 store Mængder saavel af Korn som af Oliekager og Klid til Kjøbenhavn,

og i 1889 blev desuden paa den anden Side Antwerpen og England Danmarks næststørste Hovedforsyningssteder for Klid. Under disse Forhold fandt Selskabets Skibe særdeles lønnende Beskæftigelse i de her omtalte Farter, som baade den ene og den anden Vej bød rigelig Last til Kjøbenhavn. — Men hertil kom, at Østersøbaadene til London, efter at have losset den til Kjøbenhavn bestemte Last, fik det derved frigjorte Skibsrum fuldt op belagt med dansk Flæsk til Udførsel. Regelmæssig hver Dag i 1888 ankom der store Partier Flæsk fra Slagterierne, ikke alene i Kjøbenhavn og paa Øerne, men fra hele Jylland og fra Sverig. Den uhyre og bratte Stigning i Landets Flæskeudførsel kom saaledes væsentligst denne Fart til gode.

Allerede i 1889 gik dog en betydelig Del af Provinsernes „bacon“ over Esbjerggruterne, medens samtidigt dette Aars Leverance af Marineflæsk (pork) til den engelske Regering gik tabt for Landet. I det hele var dog Flæskeudførslen ogsaa i 1889 ret tilfredsstillende.

I øvrigt hæmmedes Trafikken paa London en Tid i 1889 af den store Dokstrike. Selve Striken varede fra d. 19. August til d. 16. September, men Efterveerne mærkedes længe efter, da Godset havde vendt sig fra London og søgte andre Havne f. Eks. Hamborg, Bremen og Amsterdam. Desuden forøgedes Omkostningerne i London yderligere ved de som Følge af Striken forhøjede Arbejdspenge.

— Til Østersøen gik der fra Østengland og Antwerpen betydelige Godsmængder i de tvende omhandlede Aar. Fra Kjøbenhavn til Antwerpen var Stykgodstrafikken i stadig Tiltagen, navnlig med Øl, Kryolit, Kridt og Smørfarve, ligesom der gik en Del Varer til videre Befordring med „Norddeutsche Lloyds“ Skibe til Sydamerika. —

— Farten fra Königsberg til Kjøbenhavn var i det hele ret tilfredsstillende i 1888, da store Mængder af russisk Korn og Klid transiterede over denne Stad. Kornudskibningen fra Königsberg var i alt d. A. 585,000 Tons, hvilket var 56,000 Tons mer end fra Sct. Petersborg. — I 1889 gik derimod Udførslen, saavel af Korn som af Foderstoffer atter stærkt tilbage. Ganske vist havde Høsten i Rusland lidt under en uhyre Tørke i Forsommeren, men Tilbagegangen var dog langt større end i de russiske Konkurrencehavne. Grunden hertil er at søge i de ny russiske Jærnbanelariffer for Korn af s. A., der bragte store Nedsættelser for Riga Reval og Libau, men derimod forhøjede Taksterne, navnlig fra de sydrussiske Stationer til Königsberg, i nogle Tilfælde indtil 40 Rbl. pr. Waggon. De Vest for

Linien Smolensk—Orel—Griasi—Woronesch—Swierowo beliggende Stationer have efter disse Tariffer lige Fragtrater til Königsberg og Libau. Denne Linie selv og de Øst for samme beliggende Stationer have derimod en Fragt, der er $5\frac{1}{2}$ Rbl. pr. Waggon højere til Königsberg end til Libau.

Ogsaa overfor Danzig blev imidlertid Königsberg ved den ny Tarif stillet ugunstigere til Trods for, at Vejen er 117 Km. længere. Dette har navnlig Betydning for russisk Klid, i hvilke Forretningen i den allersidste Tid som Følge heraf er gaaet mer og mer fra Königsberg over til Danzig.

Ogsaa Farten til Königsberg var forholdsvis mindre god i 1889. Speditionsforretningen i Masseartikler paa Rusland gaar i det hele mer og mer tilbage. I 1883 opnaaedes vel nogenledes Ligestilling med Libau, Riga og Reval med Hensyn til Ruterne for Gennemgangstrafikken til Moskau, men man var da allerede kommet aarevis bagefter de russiske Havnestæder. I de sidste Par Aar indføres af Speditionsgods kun Vin og The i store Kvantiteter, men selv Theimporten gaar tilbage, da der befordres stedse stigende Mængder direkte fra China til Rusland via Odessa.

Omladningen og Viderebefordringen af Gods med Selskabets Skibe her i Kjøbenhavn voksede særdeles stærkt. I 1888 var der saaledes 28,000 Speditioner, i 1889: 34,500. Ogsaa Pramflaaden maatte derfor forøges.

Efter det for Skibsfarten saa gunstige Aar 1888—89, hvor *D. F. D. S.* for sit Vedkommende kunde give Udbytte af henholdsvis $12\frac{1}{2}$ og 10% , følger atter, som ovenfor allerede antydtes, en ugunstig Periode, der endnu ikke den Dag i Dag er afsluttet. Som Aarsag hertil maa først og fremmest nævnes de to foregaaende Aars betydelige Udvidelse af Dampskibsmateriel, der har fremkaldt en saadan Overflod af Tonnage, at Tilbudet stedse har været større end Begæret. Medens dette Forhold trykkede Fragterne og altsaa forringede Indtægterne, kom hertil i 1890 stærke Forhøjelser af Udgiftsbudgetterne som Følge af stærkt stigende Priser paa Bunkerkul, højere Dokagifter, højere Hyre og Arbejdspenge. Endelig skabte de

urolige Arbejderforhold for flere store Rederier og deriblandt ogsaa for *D. F. D. S.* særlige Vanskeligheder og Tab i 1890.

Selskabets Kulforbrug var d. A. som Følge af Flaadens og Farternes Forøgelse 12,000 Tons større end 1889. Det i 1888 paabegyndte System med faste Aarskontrakter paa de vigtigste Kulforsyningsstationer viste sig særdeles heldigt i 1890. Det engelske Kulmarked var saa fast, at der endog i Begyndelsen af Aaret f. Eks. i Hull ofte ikke var Spørgsmaal om Pris, men om overhovedet at kunne erholde Kul. De høje Priser holdt sig stadig paa Grund af store Striker i Minedistrikterne, saaledes en særdeles stor i Sydwaales i August Maaned, der varede 14 Dage, under hvilke Priserne enkelte Dage stege til 26 pr. Ton. De 4 sidste Maaneder af Aaret forløbe mere rolige, indtil de skotske Jærnbaneanarbejdere de sidste Dage i December gjorde Strike, hvilket atter drev Priserne i Vejret. Paa Grund af sine Aarskontrakter blev imidlertid Selskabet for en stor Del uberørt af de nævnte periodiske Dyrtider, men selvfølgelig blev dog Gennemsnitsprisen pr. Ton af Selskabets Forbrug frit leveret i Bunkers højere end i 1889, nemlig 18 6 mod 16 4.

Af Interesse er det i det hele at følge Gennemsnitspriserne for Selskabets Kulforbrug igennem de 20 Aar 1871—90. I 1871 var Prisen pr. Tons 20 , derefter steg den til sit Højdepunkt i 1873: 32 2, hvorefter den lige ned til 1887 har været i en stadig, Aar for Aar fortsat, ganske jævn Dalen. I 1887 naaede den sit Minimum med 14 1; det næste Aar hævede den sig 2 d. (14 3), derefter gik den 1888 op til 16 4 og altsaa 1890 til 18 6.

— Forhøjelserne i Arbejdspenge have navnlig ramt Trafikken paa London, i hvis Havn Udgifterne ved Indladning og Udlosning overhovedet dette Aar vare særdeles betydelige, ikke alene som Følge heraf, men ogsaa ved de store Forsinkelser i Ekspeditionen, som de siden den store Dokarbejderstrike forandrede Arbejdsforhold have medført.

Bortset herfra var Trafikken, saavel fra London som i det hele taget fra Nord-søen, nærmest tilfredsstillende og i Tiltagende. Særlig fra Hull og Antwerpen var Stykgodsudførslen særdeles livlig. Derimod vare Fragterne fra Østersøen overordentligt trykkede, og disse lave Satser holdt sig med en ganske mærkværdig Haardnakkethed omtrent hele Aaret igennem paa det samme Standpunkt. Fra Königsberg til London opnaaedes der pr. qu. Hvede sjældent mer end 1 3 undtagen

i Aarets sidste Maaneder, hvor Raten steg til omkring 19. Fragterne fra Libau til London vare pr. qu. Havre gennemgaaende endnu lavere, helt hen i August Maaned 1 med Undtagelse af en enkelt Periode i Maj Maaned, derefter 13—11 $\frac{1}{2}$ —11. Fragterne fra Libau til Hull bevægede sig omtrent paa samme Maade.

Udførslen fra de russiske Østersøhavne var i 1890 trykket af den som Følge af den russiske Regerings Finanspolitik voldsomme Stigning af Rubelkursen. Medens Gennemsnitskursen i 1888 var R $\frac{1}{2}$ 188 for 100 Rbl. og i 1889 ca: R $\frac{1}{2}$ 213, begyndte 1890 med en Kurs af R $\frac{1}{2}$ 218,5 og endte med R $\frac{1}{2}$ 237,75, ja havde til sine Tider endog en Højde af R $\frac{1}{2}$ 265. Denne Stigning maatte ogsaa lægge en Dæmper paa al russisk Eksport, ligesom den forøgede Udgifterne for Dampskibene i de russiske Havne. I Slutningen af Aaret trykkedes tillige Udførslen af Klid paa Grund af højere Jærnbanefragter, som i ikke ringe Grad have formindsket det Omraade, fra hvilket det kan betale sig for de russiske Østersøhavne at drage Klidtilførsler til sig fra det Indre af Rusland. Danmarks Efterspørgsel efter Foderstoffer var nu ganske vist ogsaa i 1890 betydelig mindre end ellers paa Grund af Aarets rige Græsning og store Høavl. Men den overvejende Del af den Mængde Klid, som det danske Landbrug dog i hvert Tilfælde maa kræve, lader sig netop naturligt hiddrage fra Rusland, enten direkte eller over Königsberg og Danzig. At Danmark i 1889 maatte vende sig i saa høj Grad mod Vest for at skaffe sig den fornødne Klidtilførsel var jo, som alt berørt, kun en Følge af en ganske usædvanlig Tørke i hele Østeuropa d. A. De Vanskeligheder, som der fra russisk Side lagdes i Vejen for Udviklingen af Klideksporten fra Østersøhavnene, var saaledes ogsaa et Forhold, der virkede til Ugunst for hele vor Dampskibstrafik, der stærkt støttes af den store russiske Udførsel af Foderstoffer.

Med Havre var Danmark efter Høsten saa godt forsynet, at der ikke behøvedes nogen Tilførsel fra Østersøen. — Fra Libau og Riga tilførtes der derimod i 1890 store Mængder af Rug, medens for Sct. Petersborgs Vedkommende denne Artikkel næsten ganske manglede. Derimod kunde sidstnævnte Stad undtagelsesvis optage Konkurrencen med Sortehavs-Havnene og Amerika i Hvede, og af den samlede Udførselsmængde gik noget over Halvdelen til Danmark.

— Fra Sortehavet hørte Afskibningerne af Rug efter Juni Maanedes Udgang næsten fuldstændigt op. Aaret var begyndt fast med Fragter omkring 20 pr. Ton.

Tallow fra Odessa til England og Continentet, men i Foraaret faldt de efterhaanden til 15 à 14 $\frac{1}{2}$. Som Følge af Beretninger om gode Høstudsigter blev der vel saa i April indgaaet betydelige Afslutninger om Korn paa Levering, og i England sikrede man sig Tonnage til 18 à 20 $\frac{1}{2}$. Men saa snart det begyndte at rygtes, at Sydruslands Høst vilde blive lille og slet, faldt Fragterne, under Indtryk af det betydelig ringere Kvantum, der blev til Eksport, i Forhold til de mange paa Spekulation befragtede Dampere, og fra 21 $\frac{1}{2}$ i August til London—Hull—Antwerpen gik de ned til 12 $\frac{1}{2}$. Aaret sluttede med Fragter omkring 15.

Medens Sejladsen fra Sortehavet under disse Omstændigheder maatte berede Selskabet en Del Skuffelser, fandt man sig dog temmelig skadesløsholdt ved den livlige Udvikling af Stykgodstrafikken fra Sct. Petersborg og Antwerpen til Sortehavet. — Desuden fandt hele denne Fart en yderligere Støtte i Transporten af Korktræ fra Kysten af Nordafrika (Bona og Algier) til Rusland. Da Korken for Størstedelen kan lades paa Dækket, tjentes herved ret gode Ekstrafragter.

— De tidligere Aarings store Udførsel af Sprit fra Østersøen til Middelhavslandene, særlig Spanien, blev i 1890 stærkt hæmmet af den stigende Rubelkurs og de herpaa støttede forcerede Haussespekulationer, der fra Efteraaret af endog drev Prisen over 100 ° op. Hertil kom en afgjort slet Kartoffelhøst for bægge de store Eksportlande i denne Artikel, Rusland og Tyskland. Da nu netop Selskabet i 1890 udsendte den første Fartplan, med regelmæssige Afgangsdage hver 10. Dag til Barcelona, Taragona, Valencia, Malaga og Cadiz og hver 20. Dag til Marseille, Genua, Livorno, Neapel og Sicilien, kneb det til Tider med at faa fuld Beskæftigelse for Skibene i denne Fart, hvilke nemlig som Følge af Fartplanens Udsendelse vare blevne forøgede med „*J. C. Jacobsen*“ (1227 Tons) og „*Baron Stjernblad*“ (999 Tons). Ikke desto mindre lykkedes det dog med faa Undtagelser. — Trafikken fra Middelhavet var ogsaa om Efteraaret yderst livlig, navnlig paa Grund af den aldeles overvældende Drueavl i Provinsen Valencia i Spanien, der fandt saa meget villigere Afsætning, som Aarets tropiske Hede i Levanten havde formindsket Eksporten af Rosiner derfra ganske overordentligt.

Ogsaa i Vin, Olie og Kork blev der befordret store Poster, hvortil den regelmæssige Forbindelse navnlig synes at have bidraget.

Som sædvanlig anløb de hjemgaaende Middelhavsdampere Håv re, som til

Trods for den store stedse tiltagende Konkurrence paa Ruterne derfra til Østersøen gav særdeles lønnende Beskæftigelse.

— I Hamborgfarten lykkedes det derimod Konkurrencen at trykke Fragten fra Hamborg saa stærkt, at Udbyttet kun blev daarligt, saa meget mere som Korn- og Træfragterne fra Østersøen jo ligeledes vare overdrevent lave. Imidlertid tiltager Trafikken stadigt og stærkt, og navnlig er Godsmassen til Kjøbenhavn og Sundhavnene særdeles betydelig. Det tør derfor sikkert antages, at Selskabet vil sætte al Kraft ind paa at føre sin Sag igennem i disse for den danske Handels Fremtid saa vigtige Farter.

— Ret lønnende vare i 1890 Farterne paa London (fra Kjøbenhavn), Vestnorge og Stettin. Til London gaar stadig en betydelig Mængde Flæsk, og Selskabet har nu foranlediget, at Smør og Æg kunne sendes via London til Jærnbane-stationer i Sydengland til billige gennemgaaende Takster. Desuden kunne disse Varer leveres til Modtagerens Pakhuse, nu endog til deres Hjem i London for en billig Takst. — Trafikken paa Kiel, der igennem en Række af Aar har været jævnt stillestaaende, forbedrede sig en Del efter Ophævelsen af det tyske Forbud mod Svineindførslen. Den største Del af Svinene tage dog Vejen via Korsør.

— Til Afløser af „*Bergenhuus*“ i den vestnorske Fart lod Selskabet i 1890 bygge det hurtigsejlende Skib „*Nidaros*“, der i Sommeren 1890 udførte to Ture til Nordkap, hvorefter det indtil videre er gaaet over i Hangøfarten, indtil det ny, særlig til denne Rute byggede Skib, „*Botnia*“, bliver færdigt.

— Omladning og Viderebefordring af Gods var i 1890 endnu betydeligere end det foregaaende Aar, nemlig 38,500 Speditioner imod 34,500 i 1889. Fra Toldboden er ekspederet 10,000 Tons Transitgoods og 19,500 Tons Omladningsgoods, i alt ca. 29,500 Tons eller 6,500 Tons mer end i 1889.

Naar Selskabet for Aaret 1890 til Trods for ihærdige Anstrængelser og mange lønnende Farter ikke kunde uddele større Udbytte end 3 % , da ville Aarsagerne hertil træde tydeligt frem af den ovenfor givne Skildring af Selskabets Virksomhed. Et overordentlig trykket Fragtmarkeds Indflydelse paa Indtægterne og den stærke Forøgelse af Udgifterne, navnlig ved de høje Kulpriser, ere de fornemste Aarsager,

men hertil kommer ogsaa, skønt i mindre Grad, den saakaldte Fyrbøderstrike, som uden forudgaaende Forhandling erklæredes Selskabet d. 14. Maj med Fordringen om en Lønforbedring, der lavt anslaaet vilde andrage ca. 170,000 Kr. om Aaret. Det vil endnu være i frisk Minde, hvorledes denne Strike herhjemme kun fandt Støtte hos de daarligere Elementer i den egentlige Sømandsstand, og det var derfor forholdsvis let for Selskabet at finde ny Besætning. Egentlige Vanskeligheder bleve kun beredte Selskabet gennem de Strikendes Forbindelse med „The Labour Union“ i England, der modsatte sig de danske Skibes Udlosning i Newcastle. Det lykkedes imidlertid Selskabet ved sine egne Folk at faa Losningen udført, og da saaledes hvert eneste Forsøg paa at sinke Farterne stedse strandede paa dets Mandskabers Hengivenhed og Loyalitet overfor Selskabet, gled efterhaanden Arbejdet atter ind i sin gamle rolige Gænge.

Over Selskabets Virksomhed i 1891 lader der sig endnu ikke paa det nærværende Tidspunkt førend Regnskabsaarets Afslutning vinde den til en nærmere Beretning nødvendige Oversigt. Man skal derfor indskrænke sig til at meddele, at Selskabets Flaade d. A. er bleven forøget med „*Castor*“ til Middelhavsfarten, „*Tejo*“ til Farten paa Oporto og „*Viking*“ til Hamborgruterne, medens „*Botnia*“ er under Bygning (jfr. ovf.) til Hangøfarten. Hamborgruterne ere udvidede til ogsaa at omfatte Libau, saaledes at der nu fra Hamborg sejles een Gang ugentlig til Königsberg og Danzig, een Gang hver 14. Dag til Riga og Libau. Til Kjøbenhavn ankommer der paa denne Maade Skib fra Hamborg 3 Gange ugentlig.

Libauruternes Betydning er i øvrigt bleven ikke saa lidt svækket ved det nyeste Udslag af den russiske Jærnbanelpolitik. — Forinden Sct. Petersborg fik sin Søkanal, var Staden som Handelsby nærmest i Tilbagegang. Aarsagerne hertil vare dels de besværlige Havne- og Lægtringsforhold, dels det store russiske Jærnbane-Selskabs bureaukratiske Holdning. Til Trods for at dette Selskab raader over den korteste Jærnvej fra Sct. Petersborg til Moskau, vedblev den dog at opretholde høje Takster, medens Reval gennem den baltiske Jærnbane, Riga gennem Riga—Dünaburger-Banen og Libau gennem Libau—Romny-Banen, den ene efter den

anden fik saa billige Fragtvilkaar til Moskau, at de havde let ved at drage den udenlandske Gennemgangstrafik til sig, bort fra Sct. Petersborg.

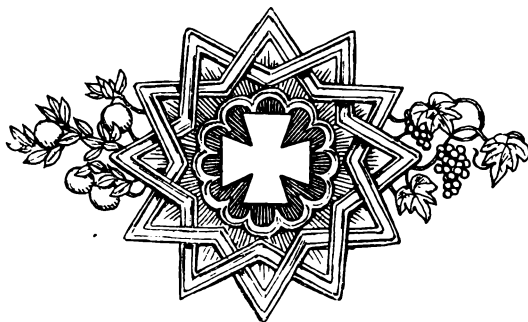
Efter at Søkanalen og Gutujewsk-Havnebassin vare blevne aabnede, begyndte imidlertid det store russiske Jærnbane-Selskab at gøre sin Indflydelse gældende i russiske Regeringskredse for at udvirke kejserlige Tarifbestemmelser for samtlige russiske Baner, hvorefter det kun skulde tillades disse at beregne ensartet Takst pr. Pud og pr. Werst. En Foranstaltning i denne Retning blev ogsaa bebudet fra Aar til Aar, men er først i 1891 endelig traadt i Kraft. Derefter er altsaa Jærnvejen fra Sct. Petersborg til Moskau som den korteste tillige den billigste, medens f. Eks. Libau, der har henimod dobbelt saa langt til Moskau, nu har saa meget højere Jærnbanetakster, at den om Sommeren næsten maa anses for helt udelukket. Kun i Vinterens Hjærte hævder Libau endnu sin fordums Førsterang, men under Dampskibsfartens nuværende Udvikling blive de Perioder, hvor Sejladsen ophører paa Grund af Isstandsning, stedse kortere og kortere. Forholdet er derfor dette, at Sct. Petersborg paa de øvrige Østersøhavnes Bekostning er i Færd med at generobre sin tidligere Stilling som Hovedforsyningsplads paa Nord- og Mellemrusland, saaledes at Størstedelen af Aarets Forbrug, ligesom for en Menneskealder siden, tages ind over Sct. Petersborg om Sommeren, og den isfri Libau-Havn væsentlig kun benyttes til at komplettere Lagrene om Vinteren.

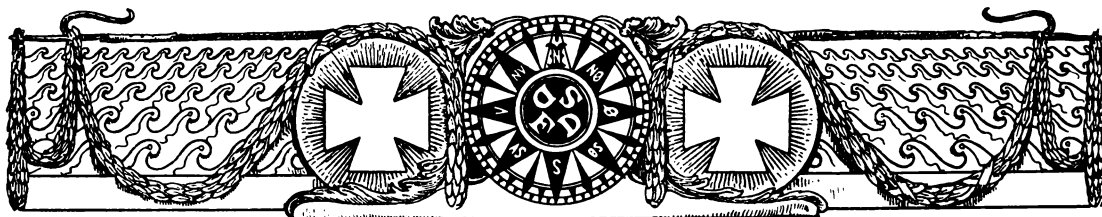
— Medens den russiske Jærnbanepolitik saaledes paa den ene Side ensidig begunstiger Sct. Petersborg, gaa paa den anden Side Bestræbelserne ud paa at gøre Odessa til Hovedpladsen for Ruslands Forsyning med Sydens Produkter. Det er saaledes ikke længer muligt for Selskabet som tidligere at tilføre det Indre af Rusland Varer fra Middelhavslanene over de russiske Østersøhavne, selv ikke over Sct. Petersborg. Middelhavstrafikken skal ledes over Odessa, — og der indrømmes derfor ikke længer Gennemgangstariffer over Østersøhavnene.

Bortset herfra er imidlertid Middelhavsfarten, som det i sin Tid kostede saa store Ofre at indarbejde, for Tiden en af Selskabets mest lønnende netop paa Grund af de rige Ladninger, der vindes for Hjemgaaende til Kjøbenhavn—Østersøen. Medens det tidligere var de udgaaende Ladninger af Sprit fra Østersøen til Spanien, der udelukkende havde Betydning, saa er Forholdet nu dette, at medens disse Spritudførsler, som allerede ovenfor beskrevet, saa at sige ganske ere stoppede,

saa fyldes Selskabets Skibe nu Gang efter Gang villigt og hastigt med Middelhavsprodukter — Varer som Rosiner, Korender, Oranger, Makaroni, Olie og Vin —, der gaa til Kjøbenhavn for derfra i største Omfang at fordeles til Sverig og de tyske Østersøhavne.

I dette Efteraar have desuden Middelhavsbaadene hjembragt ikke saa lidt Korn, som f. Eks. portugisisk Rug og lilleasiatisk Byg, til Danmark, Norge og Nordtyskland. Dette Særsyn er naturligvis fremkaldt ved Ruslands Udførselsforbud, der ikke alene har sat hele Verden i Forbavselse, men ogsaa har maattet saa at sige stille alle Forhold paa Hovedet. Disse Begivenheders Indflydelse paa Østersøfarten har dels været saa meget omtalt og drøftet i den senere Tids Bladliteratur, dels er den endnu paa Grund af sin Nyhed saa vanskelig at overskue og bedømme, at det her maa være nok lige at pege paa disse Forhold, der have gjort 1891 til et af de mærkværdigste Aar i den moderne Handelspolitik's Historie.





I de forløbne 25 Aar er saaledes Selskabet fra en efter Datidens og Landets Forhold anselig, men i sig selv kun ringe Begyndelse vokset til et af Europas betydeligste Rederier. Selskabets Historie omhandler en rastløs fortsat Erobringsrække af nye, rige Virksomhedsfelter, en stadig fremadskridende Forøgelse af Flaade og Farter. Selskabet begyndte i 1866 med 22 Dampskibe med en samlet Drægtighed af i alt 4,919 Netto-Reg.-T., ved Udgangen af Aaret 1890 ejede det 101 Skibe med en Drægtighed af 44,365 Netto-Reg.-Tons. — I dette Øjeblik bestaar Flaaden af 107 Skibe foruden Bugsermateriellet.

Det falder enhver i Øjnene, at Udgifterne til Vedligeholdelsen og Betjeningen af et saadant Materiel maa være særdeles betydelige¹⁾. Men kun de færreste have Rede paa, hvor store Udgiftsbeløb der medgaar i ligefremme Skatter til et slikt Selskabs eget Hjemland. Den samlede danske Afgiftsbyrde²⁾ af „Det Forenede Dampskibs Selskabs“ Skibe var saaledes i 1890: Kr. 660,376, hvilket udgør 15 Kr. pr. Reg.-Tons og svarer til 4,8° 0 af den opsejlede Bruttofragt.

I det sidste Decennium har Selskabet udredet omtrent $\frac{1}{5}$ af den samlede

¹ Saaledes er Udgiften til Folkehyre, Bospising etc. stegen fra Kr. 307,000 i 1867 til Kr. 2,214,000 i 1890. Endnu større var i dette sidste Aar Udgiften til Kul, nemlig Kr. 2,713,000 (i 1867 Kr. 525,000). I Arbejdspenge og Pakhusleje udbetalte Selskabet i 1890 Kr. 1,625,000 imod Kr. 155,000 i 1867, i Provision og Courtage Kr. 690,000 mod Kr. 99,000 i 1867.

² Skibs- og Havneafgifter, Konsulatsgebyrer, Tolddiæter, Bro- og Bolværkspenget, Pæle- og Mastepenge o. s. v.

Skibsafgift. I det hele taget ere dog Afgifterne til Staten, der navnlig i Begyndelsen af Selskabets Virksomhed vare overordentlig trykkende for Selskabet som for Skibsfarten i det hele, efterhaanden, som Aarene ere gaaede, lettede mer og mer. Skibsafgiften af Indenrigsfarten blev saaledes hævet ved Loven af 16. Juni 1879, Skibsafgiften for den udgaaende Udenrigsfart ved Loven af 1. April 1887; Konsulatsgebyrene ere nedsatte med 30—40^o ved Loven af 5. April 1888, og endelig er der ved Frihavnsloven stillet i Udsigt, at den sidste Rest af Skibsafgiften skal bortfalde samtidig med, at Frihavnen i sin hele Udstrækning aabnes for Driften.

Det samme vil da blive Tilfældet med den københavnske Havneafgift i sin nuværende Form, hvorefter den udelukkende hviler paa Skibene. Af denne Afgift udreder Selskabet omtrent Halvdelen. Med Hensyn til dens eventuelle Bortfalden maa det dog vel tages i Betragtning, at den fortsatte Udredelse saavel af Skibssom af Havneafgiften indtil Frihavnens Aabning (1895—96) sikkert udelukkende er begrundet i Hensynet til Frihavnsanlæggets Bekostelighed, saaledes at Selskabet i disse Aaringer indtil da egentlig talt kan siges at udrede en Del af Anlægsomkostningerne. Størrelsen af dette Beløb kan med et rundt Tal anslaaes til 1¹¹/₄ Mill. Kr.

Selskabet er saaledes en af Landets store direkte Skatteydere, og Afgifterne til det Offentlige ere endogsaa her i Landet forholdsvis høje, henimod 3 Gange saa høje som i tyske Havne og dobbelt saa høje som i engelske Havne. I det hele taget er de fleste evropæiske Landes Handelspolitik overfor Dampskibsfarten i Modsætning til Danmarks denne, at man ikke alene saa vidt muligt søger at lette den for ethvert Tryk, men endogsaa subventionerer de Selskaber rigeligt, der paatage sig at drive lignende for det paagældende Lands Handel vidtstrakte og vigtige Farter, som „Det Forenede Dampskibs Selskab“ paatager sig for den danske Handel. Saaledes modtager „la compagnie des messageries maritimes“ ifølge Lov af 7. Juli 1887 et aarligt Statstilskud af 12,8 Mill. Frcs. for Besørgelsen af Farten paa Middelhavet, Atlanterhavet, de østasiatiske Farvande og Avstralien. „La compagnie générale transatlantique“ oppebærer 5,5 Mill. Frcs. aarlig alene for New-York-Linien. — Den tyske Stat yder „Norddeutscher Lloyd“ Understøttelser til et Maksimalbeløb af 4 Mill. R ₰ for Opretholdelsen af forskellige oversøiske Dampskibslinier, den spanske Stat „Compañia transatlantica“ 8,4 Mill. Pesetos i samme Anledning, — Rusland, Italien, Østerrig, Belgien, Portugal, Grækenland, Brasilien,

de nordamerikanske Fristater, Britisk Indien, — ja selv England yder lignende Subventioner.

I Modsætning hertil har „Det Forenede Dampskibs Selskab“ igennem de skiftende, ofte vanskelige Tider stedse været saa godt som udelukkende henvist til at staa paa egne Ben, stole paa egne Kræfter og eget Syn.

Det er derfor et vægtigt Vidnesbyrd til Fordel for den Maade, hvorpaa Selskabets Virksomhed er bleven dreven i hele Tiden fra 1866—90, at det kun et enkelt Aar har været ude af Stand til at give Udbytte, og de allerfleste Aar endog har givet en virkelig anselig Dividende (jfr. Bilag 8, hvor der vil findes en grafisk Fremstilling af det vekslende Udbytte). Det højeste Punkt blev naaet i 1870 med 20^o/_o, derefter var det tre Aar 12¹/₂^o/_o, varierede saa i en Række af Aar, nemlig til 1883, imellem 7—10^o/_o, gik derefter ned til 5—4¹/₂ og 5^o/_o, hvorefter det atter hævede sig til 12¹/₂ og 10^o/_o. I Gennemsnit af de 24 Aar 1867—90 var det 8³/₈^o/_o.

For Bedømmelsen og Værdsættelsen af et saa stort nationalt Foretagende som „Det Forenede Dampskibs Selskab“ er imidlertid Størrelsen af dets Aktieudbytte saare langt fra den eneste Maalestok. Naar en Virksomhed bliver saa udstrakt, saa indgribende i hele et Lands Handel, naar den bliver den vigtigste Bærer af dets Udførsel, saa træde andre, videre Synspunkter jævnsides i Forgrunden. Hvad der er at berette om denne Virksomhed, bliver ikke blot Meddelelserne om et Privatforetagendes Vinding eller Tab, men fuldt saa meget Paavisningen af dets Betydning for Landets økonomiske Udvikling.

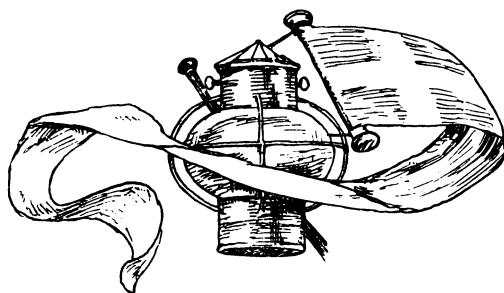
Den Skildring, der er givet i det foregaaende, viser derfor ogsaa først og fremmest Selskabets Virksomhed i den svundne Tid som et gyldent Blad af den danske Skibsfarts Historie. Det er Selskabets Ære at have ladet det danske Flag vaje paa de store Have, langs alle Europas Kyster. Et Næt har det spundet af Ruter fra Hekla til Hellespont, fra Nordkap til Tunis, fra Islands snedækte Jøkler til Kaukasus' solhede Stepper, fra Englands taagede Strande til Spaniens sollyse Kyst, fra Finlands Marker og Sør til Napolis smilende Golf.

Men „Det Forenede Dampskibs Selskabs“ Historie er mere endnu: den er tillige et Stykke af den danske Handels Historie, og derigennem atter et saare

vigtigt Stykke af Danmarkshistorien efter Krigen i Fire- og Treds, — Historien om et lille Land og et lille Folk, som Landetab og Folkesplid ikke har formaaet at lægge øde, fordi det i sin egen indre Kraft stedse har fundet friske og frødige Kilder, sprudlende Rigdomsvæld. Mod denne mægtige Baggrund tegner Selskabets Historie sig som lette, lysende Forgrundslinier.

— Det berettes om H. P. Prior, hvorledes han i sin Rederiforretnings første Tid plejede at stige op i Frelserens Taarn for utaalmodigt at stirre efter sine Dampskibes Ankomst. Og naar han da saa Røg over Kjøgebugt, da kunde han gerne være sikker paa, at det var hans Damper, der kom.

Tusinder af Dampskibsvimpler vaje nu mellem Aar og Dag i Danmarks Havne og Have, — forrest i Rækken det blaa Malteserflag.



BILAG

PERSONALIA.

Paa det d. 11. December 1866 afholdte første Møde af Deltagere valgtes Selskabets første Bestyrelse, bestaaende af følgende blandt Deltagerne:

Etatsraad *C. A. Broberg*,
Grosserer *C. A. Erichsen*,
Bankdirektør *C. F. Tietgen*,

samt af udenfor Deltagernes Kreds tilkaldte:

Overretsprokurator *J. L. Simonsen*,
Vaterskout *L. Poulsen*.

Af disse fungerer endnu kun Bestyrelsens Formand, Gehejmeetatsraad *C. F. Tietgen*. De øvrige fungerede alle til deres Død undtagen Grosserer *Erichsen*, der fratraadte med Udgangen af 1869.

I Stedet for Vaterskout *Poulsen* valgtes paa Generalforsamlingen d. 28. April 1869:

Løjtnant af Flaaden, nuværende Kommandør *C. A. Garde*,

der fremdeles er Medlem.

I Stedet for Grosserer *Erichsen* valgtes paa Generalforsamlingen d. 4. April 1870:

Etatsraad *L. P. Holmblad*,

der fungerede uafbrudt til sin Død i 1890.

De tvende andre Medlemmer af Selskabets første Bestyrelse, Etatsraad *C. A. Broberg* og Overretsprokurator *J. L. Simonsen* fungerede ligeledes uafbrudt, indtil de bortreves af Døden, og valgtes i deres Sted paa Generalforsamlingen d. 2. April 1887:

Grosserer *H. Fritsche* og
Dr. juris, Professor *C. Torp*.

Til at udfylde den ved Etatsraad *L. P. Holmblad*'s Død ledige Plads valgtes paa Generalforsamlingen d. 4. April 1891:

Generalkonsul *Julius Holmblad*,

og er Bestyrelsens nuværende Sammensætning saaledes:

Gehejmeetatsraad *C. F. Tietgen*, Formand,
Grosserer *H. Fritsche*,

Kommandør *C. A. Garde*,
 Generalkonsul *Julius Holmblad*,
 Dr. juris, Professor *C. Torp*.

Som Kommitterede, valgte af Selskabets Bestyrelse, have fungeret:

Grosserer *H. Fritsche*,
 særlig for Sundfarten, fra 1874 til 1887, da Grosserer Fritsche indtraadte i Bestyrelsen,
 Direktør, nuværende Justitsraad *N. Josephsen*
 særlig for Kjøbenhavn—Newcastle Farten fra 1880 til 1888 og
 Kaptajn *Theo. Koch*,
 særlig for Middelhavsfarten fra 1887 og fremdeles. Kapt. Koch fungerer tillige siden 1882 som Repræsentant for Selskabet paa Rejser.

Som administrerende Direktører virkede i Selskabets første Aar:

for den udenlandske Afdeling

Grosserer, nuværende Generalkonsul *C. P. A. Koch*,

for den indenlandske Afdeling

Grosserer *H. P. Prior*,

der afgik ved Døden i 1875 efter kort forinden at være udtraadt af Selskabets Tjeneste, hvorefter Direktør Koch fungerede som Enedirektør for begge Afdelinger indtil 1887, da

Kaptajn i Flaaden, nuværende Kommandør *C. Normann*

indtraadte i Selskabets Direktion.

Til som Revisorer at gennemgaa Selskabets Regnskaber valgtes af vedkommende Generalforsamlinger:

for	1867	Grosserer, nuværende Etatsraad <i>Georg Petersen</i> og Løjtnant af Flaaden, nuværende Medlem af Bestyrelsen, Kommandør <i>C. A. Garde</i> ,
„	1868	Assurancemægler <i>Edv. Hvidt</i> og Løjtnant <i>C. A. Garde</i> ,
„	1869	do. do. og Grosserer <i>J. P. Nørregaard</i> ,
„	1870	Grosserer <i>Ph. W. Heyman</i> og do. do.
„	1871	Grosserer <i>Jul. Herforth</i> og do. do.
	1872	do. do. og Fuldmægtig, nuværende Kancelliraad <i>Aschlund</i> ,

hvilke tvende sidste ere blevne genvalgte af alle efterfølgende Generalforsamlinger.

Som Dirigenter paa Selskabets Generalforsamlinger have fungeret:

for	1869—75	Overretsprokurator <i>J. L. Simonsen</i> ,
„	1875—80	do. <i>V. Delbanco</i> ,
„	1881 til Dato	Højesteretssagfører <i>C. Shaw</i> .

Som Afdelingschefer have fungeret:

for den udenlandske Afdeling

J. S. Jessen, fra Selskabets Stiftelse til sin Død i 1886 (J. havde arbejdet i Koch & Hendersons Forretning fra 1842). — Fra 1886 beklædes Stillingen af

W. Gundel, der fra 1854 ligeledes var knyttet til Koch & Hendersons Forretning og har været i Selskabets Tjeneste siden dets Stiftelse, naar undtages en kort Periode i 1867, indtil „Falster“ og „Sanct Knud“, for hvilke G. var Ekspeditør, overtoges af Selskabet;

for den indenlandske Afdeling

W. Thorsen, fra Selskabets Stiftelse indtil 1868, derefter fra 1870:

L. Nørregaard (ansat i Selskabet siden 1869);

for Kreaturudførsels-Afdelingen

Chs. Møller, siden Overtagelsen af Kjøbenhavn-Newcastle Skibene i 1880;

for Øresunds-Afdelingen

N. Møller, siden Sundskibenes Overtagelse i 1874, indtil sin Død i 1883, hvorefter

Chs. Møller overtog denne Post ved Siden af sin Stilling som Chef for Kreaturudførsels-Afdelingen;

for Bogholderiet

Fr. Hald (knyttet til Koch & Hendersons Forretning siden 1861), fra Selskabets Stiftelse — de 3 første Aar i Forening med S. W. Fürst;

som Kasserer

Axel Prior, fra Selskabets Stiftelse til 1868, derefter

Thorv. Møller, knyttet til Selskabet fra dets Stiftelse og til H. P. Priors Forretning siden 1865;

som Skibsinspektør

Kapt. *Theo. Koch*, fra Selskabets Stiftelse indtil 1871, hvorefter denne Post, i Forening med Stillingen som Driftsinspektør for Øerne, overdroges til

Kapt. *Jens Petersen* (tidligere Parthaver i Firmaet Brødrene Petersen), der beklædte denne Stilling indtil Udgangen af 1887, da Posten overdroges til

Kapt. *O. Tidemand* (tidligere Fører af „Christiania“), der har været ansat i Selskabets Tjeneste siden 1870;

som Maskininspektør

Johs. A. Prior, fra Selskabets Stiftelse indtil 1875, fra hvilket Aar denne Stilling beklædes af

L. C. Caspersen, knyttet til Selskabet siden dets Stiftelse og til H. P. Prior siden 1865;

som Værksted- og Lagerinspektør

Chs. Brosbøll, fra 1871 (indtraadt i Selskabets Tjeneste 1868).

Af ovenstaaende have saaledes følgende været uafbrudt knyttede til Selskabet fra dets Stiftelse:

Bestyrelsens Formand, Gehejmeetatsraad *C. F. Tietgen*,

den adm. Direktør, Generalkonsul *C. P. A. Koch*,

Kontorchef for udenlandsk Afdeling *W. Gundel*,

Bogholder *F. Hald*,

Kasserer *Th. Møller*,

Maskininspektør *L. C. Caspersen*,

endvidere af Selskabets øvrige Funktionærer

Ekspeditør ved indenlandsk Afdeling *P. Holmboe*

(forinden ansat hos Koch & Henderson fra 1863),

Ekspeditør ved indenlandsk Afdeling *P. Sørensen*

(forinden ansat hos H. P. Prior fra 1866),

Speditør for udenlandsk Afdeling *O. F. Danielsen*

(forinden ansat hos H. P. Prior fra 1866),

Billettør *F. Becker*,

fremdeles:

Kapt. <i>J. Harboe</i> ,	Fører af „Frederik“	(i 1867 Fører af „Thyra“).
— <i>N. F. Tofte</i> ,	— - „H. P. Prior“	(i — — - „Zampa“).
— <i>J. M. Baltzersen</i> ,	— - „Aurora“	(i — — - „Aurora“).
— <i>H. D. Lyngbye</i> ,	— - „Zampa“	(i — — - „Saxo“).
— <i>P. H. Petersen</i> ,	— - „Tomsk“	(i — — - „Diana“).
— <i>E. Brabrand</i> ,	— - „Louise“	(i — — - „Uffo“).
— <i>S. Steen</i> ,	— - „Aalborg“	(i — — - „Fylla“).
— <i>M. C. Rasmussen</i> ,	— - „Oluf Bager“	(i — — - „Sanct Knud“).
— <i>N. N. Riise</i> ,	— - „Dronningen“	(i — — — — — Styrmand i „Uffo“).
— <i>M. Petersen</i> ,	— - „M. G. Melchior“	(i — — — — — i „Flora“).
— <i>P. Iversen</i> ,	— - „Sønderjylland“	(i — — — — — i „Diana“).
— <i>P. Møllerup</i> ,	— - „Christian IX“	(i — — — — — i „Odin“).

Af Selskabets Agenter have følgende været ansatte siden dets Stiftelse,

i Aalborg:	<i>C. T. Malling</i> ,
i Antwerpen:	<i>De Leeuw & Philippsen</i> (1867—75 under Firma De Leeuw, Philippsen & Rose),
i Doverodde:	<i>A. C. Hundahl</i> ,
i Dunkerque:	<i>Isidor Alibert</i> ,
i Frederikshavn:	<i>J. Thorsøe</i> ,
i Gøteborg:	<i>E. P. Liedquist</i> ,
i Guldborg L.:	<i>R. Vett</i> ,
i Hamborg og Altona:	<i>P. A. von Essen</i> ,
i Christiania:	<i>Jens Meinich & Co.</i>
i Laurvik:	<i>P. A. Johannessen</i> ,
i Leith:	<i>Geo. V. Turnbull & Co.</i> (1867—72 under Firma Turnbull Salvesen & Co.),
i Memel:	<i>Eduard Krause</i> ,
i Reykjavik:	<i>O. Finsen</i> ,
i Skive:	<i>F. Kielgast</i> ,
i Stettin:	<i>Hofrichter & Mahn</i> (1867—79 under Firma Proschwitzky & Hofrichter).
i Struer:	<i>H. B. Thomsen</i> ,
i Stubbekjøbing:	<i>J. P. Ilsted</i> ,
i Thorshavn:	<i>H. C. Müller</i> ,
i Vallø:	<i>C. L. Roepstorff</i> .

OVERSIGT

over i Selskabets Tjeneste fast ansatte Funktionærer.

Kontorpersonale i København	131
Skibsførere	106
Styrmænd	177
Maskinmestre og Maskinassistenter	230
Formænd, Værkstedsmestre, Lagerpersonale, Bude, Vægttere og faste Arbejdere	137
	781
Hertil kommer Skibenes Bemanding af Dæks- og Fyrfolk samt lønnet	
Restaurationspersonale, der for hele Flaaden udgør	1136
	Ialt . . . 1917

foruden daglønnede Arbejdere paa Værkstederne og paa Pladserne.

RUTER I INDENRIGSK FART

1867.

1.	<i>Kjøbenhavn, Hals, Aalborg</i>	.....	2	Gange	ugentlig.
2.	<i>do. do. do. Nibe, Løgstør, Nykjøbing J., Thisted, Lemvig,</i>				
		<i>Skive & v. v.</i>	1	—	—
3.	<i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing J., Thisted, Struer & v. v.</i>	.....	1	—	—
4.	<i>do. do. do. Thisted, Dover, Struer & v. v.</i>	.....	1	—	—
5.	<i>do. do. do. do. Nykjøbing J., Skive & v. v.</i>	.....	1	—	—
6.	<i>do. do. do. do. & v. v.</i>	.....	1	—	—
7.	<i>do. Hals, Frederikshavn & v. v.</i>	.....	1	—	—
8.	<i>Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Fejø, Banholm</i>				
		<i>& v. v.</i>	1	Gang	ugentlig.
9.	<i>do. do. do. Stege, do. do. do. Nakskov & v. v.</i>		1	Gang	ugentlig.
10.	<i>do. do. do. do. do. do. Gaabense, do. Karrebæksminde</i>		1	Gang	ugentlig.
11.	<i>do. do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F.</i>				
		<i>& v. v.</i>	1	Gang	ugentlig.
12.	<i>do. do. do. Stege, do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F.</i>				
		<i>& v. v.</i>	1	Gang	ugentlig.
13.	<i>do. do. Fakse, Præstø & v. v.</i>		1	Gang	ugentlig.
14.	<i>do. Grønsund, Stubbekjøbing, Vordingborg, Guldborg, Nykjøbing F., fortsættende til</i>				
		<i>Kiel & v. v.</i>	1	Gang	ugentlig.
15.	<i>do. do. do. do. Fejø, Banholm, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding & v. v.</i>		1	Gang	ugentlig.
16.	<i>do. Fredericia, Middelfart, Kolding & v. v.</i>	.....	1	—	—
17.	<i>do. Samsø (Ballen), Odense & v. v.</i>	.....	2	—	—

18.	<i>Kjøbenhavn, Frederikshavn, Østnorge & v. v.</i>	I	Gang	ugentlig.
19.	<i>Korsør, Lohals, Svendborg, Faaborg, Sønderborg, Flensborg & v. v.</i>	2	—	—
20.	<i>do. do. do. do. Assens & v. v.</i>	I	—	—
21.	<i>do. do. do. & v. v.</i>	I	—	—
22.	<i>do. Vejle, anl. Rosenvold & v. v.</i>	I	—	—
23.	<i>do. Horsens & v. v.</i>	I	—	—
24.	<i>do. Nakskov</i>	I	—	—
25.	<i>Odense, Korsør, Kiel & v. v.</i>	I	—	—

INDENLANDSKE RUTERS BETJENING

1867—1891.

(Sommer-Fartplaner).

1. KJØBENHAVN—AALBORG, anløbende Hals & v. v.

1867—91. 2 Gange ugentlig (foruden Forbindelsen ved Limfjordsskibene).

Forinden Overdragelsen af H. P. Priors Skibe til Selskabet forliste „*Dania*“. Som Følge deraf udførtes Farten i 1867 af „*Vesta*“, indtil det nye „*Dania*“ blev færdig. Ulykken forfulgte ogsaa dette Skib, der i December 1877 forliste paa Lysegrunden.

„*Dania*“ erstattedes i 1878 af det nybyggede „*H. P. Prior*“, der endnu betjener denne Rute.

I Udstillingsaaret 1888 udførte „*H. P. Prior*“ 3 ugentlige Ture og fremdeles de følgende Aar i de 2 Uger ved Sommerferiens Begyndelse og Ophør.

2. KJØBENHAVN—LIMFJORDSBYERNE & v. v.

1867—74: 1 à 2 Gange ugentlig, anløbende: *Hals, Aalborg, Nibe, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Thisted, Doverodde, Lemvig, Struer, Skive*, fra 1872 tillige *Hvalpsund* og fra 1874 *Nørresundby*. Fra 1875 betjenes Ruten regelmæssigt 2 Gange ugentlig (periodisk med Afsendelse af Ekstrabaad) og deles i 2 Linier: A særlig for de nordlige og B fortrinvis for de sydlige Fjordbyer. Fartplanen var:

1875:

A. *Kjøbenhavn, Hals, Nørresundby, Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Doverodde, Struer, Lemvig*, og vice versa (undt. Struer)
1 Gang ugentlig.

B. *Kjøbenhavn, Hals, Aalborg, Nibe, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Skive, Nykjøbing, Struer* og Retur ad *Nykjøbing, Løgstør* etc. 1 Gang ugentlig.

1876—90:

Uforandret.

Ruten ender i *Skive* og *Struer* og udgaar.Fra 1879—82 incl. anløbes *Grenaa* paa Returen fra *Aalborg* til *Kjøbenhavn*.1882—83 genoptages *Struer*, men udgaar igen fra 1884.

Fra Begyndelsen af 80^{erne} anløbes endvidere *Fæggesund*, *Tambohus*, *Oddesund* (opgives igen 1882), *Vildsund*, *Næssund*, *Fursund* og *Staun*. Fartplanen er

1891:

A. *Kjøbenhavn*, *Nørresundby*, *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Thisted*, *Doverodde*, *Tambohus*, *Struer*, *Lemvig* og vice versa (undtagen *Struer*) 1 Gang ugentlig. (*Hals*, *Fæggesund*, *Vildsund*, *Næssund* anløbes Tur og Retur.)

B. *Kjøbenhavn*, *Aalborg*, *Nibe*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Nykjøbing*, *Fursund*, *Hvalpsund*, *Skive* og vice versa. (*Hals* og *Staun* anløbes Tur og Retur.)

Ruten betjentes fra Begyndelsen fornemmelig af „*Fylla*“ og „*Randers*“, i 1869 byggedes til denne Fart „*Thy*“, i 1881 „*Limfjorden*“. Som Ekstraskib anvendtes ofte „*Lion*“.

Fra *Struer* befordres Gods mellem *Kjøbenhavn*, *Holstebro* og *Ringkjøbing* efter gennemgaaende Takster.

3. INDRE LIMFJORDSFARTER.

Fartplanen var

1867: 1) <i>Aalborg</i> , <i>Aggersund</i> , <i>Løgstør</i> , <i>Thisted</i> , <i>Nykjøbing</i> , <i>Skive</i> & v. v.	} ialt 4 Gange ugentlig.
2) <i>do.</i> <i>do.</i> <i>do.</i> <i>Nykjøbing</i> , <i>Thisted</i> , <i>Struer</i> & v. v.	
3) <i>do.</i> <i>do.</i> <i>do.</i> <i>Thisted</i> , <i>Dover</i> , <i>Struer</i> & v. v.	
4) <i>do.</i> <i>do.</i> <i>do.</i> <i>do.</i> & v. v.	

1868—69 indskrænkes Farten til 3 Gange ugentlig med Anløb tillige af *Tambohus* men ikke *Skive*, indtil den atter udvides i

1870 med 2 Ekstrature mellem *Struer*, *Nykjøbing*, *Thisted*:

A. 1) *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Thisted*, *Dover*, *Struer* & v. v.

2) *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Nykjøbing*, *Thisted* & v. v.

3) *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Thisted*, *Nykjøbing* & v. v., ialt 3 Gange ugentlig.

B. 1) *Struer*, *Nykjøbing*, *Thisted* & v. v. anl. *Fæggesund* og *Sallingsund*, 1 Gang ugentlig.

2) *Struer*, *Dover*, *Thisted* & v. v. anl. *Vildsund*, *Næssund* og *Tambohus*, 2 Gange ugentlig.

Rute B opgaves imidlertid samme Aar, hvorefter Farten paany indskrænkedes til Rute A's 3 Ture, indtil der i 1875 gjordes et Forsøg paa at dublere Turene Ti. og Fr. fra *Aalborg* (i Forbindelse med Dampskibet fra *Kjøbenhavn*), idet „*Hamlet*“ udførte 2 ugentlige Ekstrature:

1) *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Thisted*, *Doverodde*, *Tisinghus*, *Struer* & v. v. (undt. *Tisinghus*).

2) *Aalborg*, *Aggersund*, *Løgstør*, *Nykjøbing* & v. v.

Baade Thisted og Nykjøbing fik derved Fordelen af en direkte Forbindelse med Kjøbenhavns-Damperen, men denne Fartplan forandredes paany i 1876 til:

- | | |
|--|--|
| <p>A. 1) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Thisted</i> & v. v., 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing</i> & v. v. 2 Gange ugentlig.</p> | <p>B. 1) <i>Thisted, Doverodde, Tisinghus, Struer, Nykjøbing</i> og vice versa (undt. Tisinghus) 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Thisted, Doverodde, Tisinghus, Struer, Nykjøbing, Skive, Løgstør, Aggersund, Nibe, Aalborg</i> & v. v. 1 Gang ugentlig.</p> |
|--|--|

1877:

- | | |
|---|--|
| <p>A. 1) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Thisted</i> & v. v., 2 Gange ugentlig (den ene Gang ikke anløbende Nykjøbing paa Returen).</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing</i> & v. v., 1 Gang ugentlig.</p> | <p>B. 1) <i>Thisted, Doverodde, Struer, Nykjøbing</i>, 3 Gange ugentlig.</p> <p>Fra 1878 anløbes paany <i>Tisinghus</i> og endvidere <i>Tambohus</i>,
,, 1881 tillige <i>Vildsund</i> og <i>Næssund</i>.</p> |
|---|--|

Fra 1880 anløbes *Fæggesund*,
,, 1881 tillige *Staun*.

Denne sidste Fartplan opretholdtes med forskellige mindre Ændringer indtil 1882 incl., da Rute B udgik. Fartplanen var i

- 1883—87: 1) *Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted* & v. v. 1 Gang ugentlig.
- 2) *do. do. do. Nykjøbing, Thisted* & v. v. . . 1 ,, ,,
- 3) *do. do. do. Thisted, Nykjøbing* & v. v. . . 1 ,, ,,
- (med Anløb af *Staun* og *Fæggesund*). I 1887 udførtes endvidere 1 ugentlig Tur: *Aalborg—Løgstør* & v. v.

Til Transporten af grovere Varer stationeredes i *Aalborg* flere Lægterfartøjer samt den lille Dampbaad „*Falken*“ som Bugserfartøj. I 1888 udvidedes Farten paany, idet Selskabet stillede „*Randers*“ til Raadighed for den indre Limfjordstrafik. Fartplanen var i

1888 (Udstillingsaar):

- | | |
|---|--|
| <p>A. 1) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør</i> & v. v. 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing</i> og Retur via <i>Løgstør</i> etc. 1 Gang ugentlig.</p> <p>3) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted</i>, & v. v. 1 Gang ugentlig.</p> <p>4) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing</i> & v. v. 1 Gang ugentlig.
<i>Staun</i> og <i>Fæggesund</i> anløbes.</p> | <p>B. 1) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Doverodde, Thisted, Aalborg</i>, (<i>Fæggesund</i>, <i>Vildsund</i> og <i>Næssund</i> anløbes) 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Skive, Hvalpsund, Nibe, Aalborg</i>, 1 Gang ugentlig.</p> <p>3) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Struer, Lemvig, Nykjøbing, Fursund, Aalborg</i>, 1 Gang ugentlig.</p> |
|---|--|

1889:

- | | |
|---|--|
| <p>A. 1) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Thisted</i> & v. v. (undt. Nykjøbing) 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted, Nykjøbing</i> & v. v. 1 Gang ugentlig.</p> <p>3) (Søndags-Lysttur).
<i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Thisted,</i>
& v. v. 1 Gang ugentlig.
Staun og Fæggesund anløbes.</p> | <p>B. 1) <i>Aalborg, Nibe, Aggersund, Løgstør, Skive, Løgstør, Aggersund, Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig. (Fursund og Hvalpsund anløbes).</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Thisted, Doverodde, Tambohus, Struer, Lemvig</i> og retur ad <i>Nykjøbing</i> til <i>Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig. (Fæggesund anløbes).</p> |
|---|--|

1890:

- | | |
|-----------------------|--|
| <p>A. Uforandret.</p> | <p>B. 1) <i>Aalborg, Nibe, Aggersund, Løgstør</i> (hvorfra tilbage til Aggersund), <i>Aggersund, Løgstør, Fursund, Hvalpsund, Skive</i> og Retur ad <i>Hvalpsund</i> til <i>Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Doverodde, Tambohus, Struer, Lemvig, Nykjøbing</i> (Red), <i>Aggersund, Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig.</p> |
|-----------------------|--|

1891:

- | | |
|-----------------------|---|
| <p>A. Uforandret.</p> | <p>B. 1) <i>Aalborg, Nibe, Aggersund, Løgstør, Fursund, Hvalpsund, Skive</i> og Retur ad <i>Hvalpsund</i> til <i>Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig.</p> <p>2) <i>Aalborg, Aggersund, Løgstør, Nykjøbing, Doverodde, Tambohus, Lemvig, Nykjøbing</i> (Red), <i>Aggersund, Aalborg,</i> 1 Gang ugentlig.</p> |
|-----------------------|---|

I den indre Limfjordsfart anvendtes indtil 1875 gamle „*Aalborg*“ og „*Ørnen*“. Gamle „*Aalborg*“ udrangeredes i 1875 og erstattedes med et nyt „*Aalborg*“. „*Ørnen*“ bibeholdtes i Farten indtil 1883. Fra 1888 anvendes foruden „*Aalborg*“ tillige „*Randers*“.

4. AALBORG—FREDERIKSHAVN & v. v.

1867: 1 Gang ugentlig (ved „*Ørnen*“), hævdes samme Aar.

5. KJØBENHAVN—FREDERIKSHAVN & v. v.

1867—91: 1 Gang ugentlig som Led af den østnorske Rute, fornemmelig ved „*Uffo*“, afløst i 1878 af det i 1876 nybyggede „*Baldur*“. (I Udstillingsaaret 1888 udførtes 1 ugentlig Ekstratur ved „*Thy*“ eller „*Brage*“).

6. KJØBENHAVN—DET SYDLIGE JYLLAND—MIDDELFART.

1867: 2 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Fredericia, Middelfart, Kolding* & v. v.
 b) *do.* Syd om Øerne, *Kolding* & v. v. (se Rute 7).

1868—71: 2 à 3 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Fredericia, Middelfart, Kolding* og derfra Syd om Øerne til *Kjøbenhavn* (se Rute 7).
 b) *Kjøbenhavn*, Syd om Øerne, *Kolding, Fredericia, Middelfart, Kjøbenhavn* (se Rute 7).
 (Foruden i 1869—70 en Tur ugentlig Syd om Øerne til *Kolding* & v. v.).

1872—74: 3 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Fredericia, Middelfart, Kolding* & v. v. (1874—87 anløbes tillige *Bogense*);
 b) *do.* *do.* *do.* *do.* Syd om Øerne, *Kjøbenhavn* (se Rute 7).
 c) *Kjøbenhavn*, Syd om Øerne, *Kolding* & v. v. (se Rute 7).

1875—84: 4 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Bogense, Fredericia, Middelfart, Kolding* & v. v. 2 Gauge ugentlig.
 b) *do.* Syd om Øerne, *Kolding*¹ & v. v. 2 ” ”

1885—87: 3 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Bogense, Fredericia, Middelfart, Kolding* & v. v. 2 ” ”
 b) *do.* Syd om Øerne, *Kolding* (se Rute 7) & v. v. 1 ” ”

1888 (Udstillingsaar): 4 Ture ugentlig

- a) *Kjøbenhavn, Fredericia, Middelfart, Kolding* & v. v. 2 ” ”
 b) *do.* *Sejrø, Kallundborg, Bogense, Fredericia, Kolding* & v. v. 1 ” ”
 c) *do.* Syd om Øerne, *Kolding* (se Rute 7) & v. v. 1 ” ”

1889—91: 3 Ture ugentlig

- Kjøbenhavn, Fredericia, Middelfart, Kolding* 2 ” ”
do. Syd om Øerne, *Kolding* (se Rute 7) 1 ” ”

De i disse Ruter anvendte Skibe vare: Syd om Øerne „*Saxo*“ og „*Horsens*“ (sidstnævnte Skib forlænget i 1882), hvortil kommer det i 1891 nybyggede „*Fiona*“; i den direkte Rute 1872—80 „*Ydun*“, „*Randers*“, „*Veile*“, „*Vidar*“, i 1881 „*Thy*“, fra 1882 „*Brage*“, fra 1888 det ny særlig til denne Rute byggede „*Sønderjylland*“.

Gods befordres efter gennemgaaende Takster mellem *Kjøbenhavn, Ribe, Esbjerg, Varde* og samtlige syd- og vestjydske Banestationer indtil *Lem Station* incl.

7. KJØBENHAVN—SYDSJÆLLAND—MØEN—LOLLAND—FALSTER—FYN.

1867. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

- Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Fejå, Banholm.*
do. do. do. Stege, do. do. do. Nakskov.

¹ I 1884 ender den ene Tur i *Fredericia*, der imidlertid samme Aar opgives, hvorefter kun den ene Tur føres frem til *Kolding*, medens den anden ender i *Assens* (se Rute 7).

Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Stege, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Karrebæk.
do. do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøb. F.
do. do. do. Stege, do. do. do. do. do. -
do. do. Fakse, Præstø.
do. Grønsund, Stubbekjøbing do. do. do. -
do. do. do. do. Fejø, Banholm,
Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).

1868. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Fejø, Banholm.
do. do. do. do. do. do. Nakskov.
do. do. do. do. do. do. Gaabense, do. Lohals, Svendborg.
do. do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøb. F.
do. do. do. Stege, do. do. do. do. do. -
do. do. Fakse, do. do. do. do. do. do. -
do. do. do. Præstø.
do. Grønsund, Stubbekjøbing do. Fejø, Banholm, Lo-
hals, Svendborg, Faaborg, Assens, og videre ad Kolding, Middelfart, Fredericia til
Kjøbenhavn (se Rute 6) og samme Tur i omvendt Orden.

1869. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Stege, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Fejø, Banholm.
do. do. do. do. do. do. Nakskov.
do. do. do. Stege, do. do. do. Guldborg, Nykjøb. F.
do. do. do. do. do. do. do. do. do. -
do. do. do. do. do. do. Fejø, Banholm, Lohals,
Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).
Kjøbenhavn, Rødvig, Fakse, Præstø,¹ Koster, Kallehave, Vordingborg, Skjelskør, Nyborg,
Svendborg, Ærøeskjøbing, Kiel.
Kjøbenhavn, Grønsund, Stubbekjøbing, Vordingborg, Lohals, Rudkjøbing, Svendborg, Faaborg,
Assens og videre ad Kolding, Middelfart, Fredericia til Kjøbenhavn (se Rute 6) og
samme Tur i omvendt Orden.

1870. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur. Banholm-Maribo-Banen aabnet November 1869):

Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget,² Stege, Koster, Kallehave, Gaabense, Vordingborg, Fejø,
Banholm.
do. do. do. do. do. do. Nakskov,
paa Returen tillige anl. Stubbekjøbing.
do. do. Fakse,² do. Stege, do. do. Vordingborg, Guldborg,
Nykjøbing F.

¹ Anløbet af Præstø genoptages først 1883 som særlig Rute.² Med 1870 ophører Anløbet af Fakse og Bøget.

Kjøbenhavn, Rødvig, Bøget, Stege, Koster, Kallehave, Vordingborg, Guldborg, Nykjøbing F.

do. do. do. do. do. Vordingborg, Fejø, Banholm, Lohals, Rudkjøbing, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).

Kjøbenhavn, Stubbekjøbing, Vordingborg, Lohals, Svendborg, Faaborg ad Kolding, Middelfart, Fredericia til Kjøbenhavn (se Rute 6) og samme Tur i omvendt Orden, tillige anl. Grønsund.

1871. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur. Sydsjællandske Bane aabnet):

Kjøbenhavn, Rødvig, Koster, Kallehave, Vordingborg, Fejø, Banholm.

do. do. Stege, do. do. do. do. do.

do. do. do. do. Nakskov, Retur anl. Rødvig.

do. Rødvig, Stege, do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F. (2 Gg. ugtl.).

do. do. do. do. Stubbekjøbing, Guldborg, Nykjøbing F.

do. Stubbekjøbing, Vordingborg, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding, Middelfart, Fredericia, til Kjøbenhavn (se Rute 6) og samme Tur i omvendt Orden, tillige anl. Grønsund.

do. Nyborg, Rudkjøbing, Svendborg.

1872. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur. Banelinien Orehoved—Nykjøbing F. aabnet):

Kjøbenhavn, Rødvig, Stege, Koster, Kallehave, Vordingborg, Fejø, Banholm.

do. do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F.

do. do. do. do. do. do. do. do. -

do. Stubbekjøbing, do. Fejø, Banholm, Nyborg, Rudkjøb.

do. do. do. Nakskov.

do. do. do. Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).

do. ad Fredericia, Middelfart, Kolding til Assens, Faaborg, Svendborg, Lohals, Vordingborg, Kjøbenhavn (se Rute 6).

1873. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Vordingborg, Fejø, Banholm.

do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F. fortsættende til Nysted og Lübeck.¹

do. do. Nakskov, Retur tillige anl. Stubbekjøbing.

do. Stubbekjøbing, do. Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).

do. ad Fredericia, Middelfart, Kolding til Assens, Faaborg, Svendborg, Lohals, Vordingborg, Stubbekjøbing, Kjøbenhavn (se Rute 6).

¹ Denne Rute opgives med dette Aar og genoptages først 1883.

1874. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Rødvig,¹ Stege, Koster, Kallehave, Masnedsund, Fejø, Banholm.

do. do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F.

do. Masnedsund, Nakskov, Retur tillige anl. Stubbekjøbing.

do. Stubbekjøbing, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding (se Rute 6).

do. ad Fredericia, Middelfart, Kolding til Assens, Faaborg, Svendborg, Lohals, Masnedsund, Stubbekjøbing, Kjøbenhavn.

1875. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Orehoved, Fejø, Banholm, Kiel.

do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F.

do. Masnedsund, Nakskov, Retur tillige anl. Stubbekjøbing.

do. Stubbekjøbing, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding & v. v. 2 Gange ugentlig (se Rute 6).

1876. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Orehoved, Fejø, Banholm, Nakskov.

do. do. do. do. do. Guldborg, Nykjøbing F., Kiel & v. v. via Fejø.

do. Stubbekjøbing, Orehoved, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding 2 Gange ugentlig (se Rute 6).

1877. Følgende ugentlige Ture (Tur og Retur):

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Masnedsund, Orehoved, Fejø, Banholm, Guldborg, Nykjøbing F., Kiel.

do. Stubbekjøbing, Orehoved, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding 2 Gange ugentlig (se Rute 6).

I 1877 udgik *Nakskov* af Ruten, efter at det i nævnte By hjemmehørende Dampskib „*Nakskov*“ var sat i Fart paa *Kjøbenhavn*, fra 1879 endvidere *Banholm*. Fra 1879 anløbes *Orehoved* kun 1 Gang ugentlig Tur og Retur paa Ruten *Kjøbenhavn* — Syd om Øerne — *Kolding*; derimod anløbes fra 1882 paa denne Rute *Klintholm* og *Grønsund* Tur og Retur.

Fra 1878 etableredes i Sommermaanederne en Ekstratur om Lørdagen med „*Zampa*“:

Kjøbenhavn, Koster, Kallehave, Stege & v. v.

Fra 1883 dubleres Farten paa *Nykjøbing F.*, idet den i 1873 opgivne Rute via *Nysted* til *Lübeck* genoptages.

Den ugentlige Fartplan er:

1883—86: *Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Masnedsund, Orehoved, Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v. undt. Masnedsund, (fra Nykjøbing F. fortsættende via Guldborg, Fejø til Kiel og Retur til Nykjøbing via Fejø).*

¹ Med 1874 ophører definitivt Anløbet af Rødvig.

Kjøbenhavn, Kallehave,¹ Koster,¹ Stege & v. v. (Ekstratur om Lørdagen).

do. *Stege, Koster, Kallehave, Masnedsund, Guldborg F., Nykjøbing F., Nysted, Lübeck & v. v.*

do. *Stubbekjøbing, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding & v. v.*
2 Gange ugentlig (angaende Forandringer med Hensyn til Anløbet af Kolding, se Rute 6).

Grønsund anløbes Tur og Retur, *Orehoved* og *Klintholm* 1 Gang ugentlig Tur og Retur. Fra 1886 anløbes *Orehoved* paa alle Ture frem og tilbage. I 1886 udførtes endvidere en ugentlig Tur: *Kjøbenhavn, Orehoved, Masnedsund, Stege & v. v.* anl. *Kallehave* og *Koster*.

1887 er den ugentlige Fartplan:

Kjøbenhavn, Stege, Masnedsund, Orehoved, Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v. (undt. Masnedsund), fra Nykjøbing fortsættes via *Fejøl* til *Kiel* som ovenfor, *Koster* og *Kallehave* anløbes Tur og Retur.

Kjøbenhavn, Stege & v. v. (Ekstratur om Lørdagen).

do. do. *Masnedsund, Guldborg F., Nykjøbing F., Nysted, Lübeck & v. v.* (*Koster* og *Kallehave* anløbes Tur og Retur).

do. *Stubbekjøbing, Orehoved, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens* 2 Gange ugentlig, den ene Gang fortsættende til *Kolding*. *Grønsund* anløbes alle Ture, *Klintholm* 1 Gang ugentlig Tur og Retur.

Endvidere en ny Rute, særlig beregnet for Transport af Svin og Kreaturer til Berlin:

do. *Orehoved, Masnedsund, Warnemünde, Rostock*, derfra Retur til *Kjøbenhavn*.

1888—90: (Farterne paa *Kiel* og *Warnemünde* indstilledes paa Grund af det tyske Forbud mod Indførsel af Svin). Den ugentlige Fartplan er:

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Orehoved (herfra „*Møen*“ til og fra *Fejøl*²) *Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v.*

do. do. & v. v. (Ekstratur om Lørdagen i Sommermaanederne).

do. do. *Koster, Kallehave, Masnedsund, Guldborg F., Nykjøbing F., Nysted, Lübeck & v. v.*

do. *Stubbekjøbing, Orehoved, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens*, 2 Gange ugentlig, den ene Gang fortsættende til *Kolding*. *Grønsund* anløbes alle Ture (opgives 1889), *Klintholm* 1 Gang ugentlig Tur og Retur.

do. *Orehoved*,³ *Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v.*

1891: Den ugentlige Fartplan er:

Kjøbenhavn, Stege, Koster, Kallehave, Orehoved (i Forb. med „*Møen*“ til og fra *Fejøl*⁴), *Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v.*

¹ Udgaar af denne Rute fra 1885.

² I 1889—90 anløber „*Zampa*“ tillige *Fejøl*.

³ I 1891 anløbes tillige *Stubbekjøbing*.

⁴ Anløbning af *Fejøl* ophørte i Septbr. 1891, efter at Dampskibet „*Vordingborg*“ etablerede en Fart mellem *Fejøl* og *Masnedsund*. Gods til *Fejøl* befordres fra *Kjøbenhavn* med Selskabets Skibe til gennemgaaende Takster via *Masnedsund*.

Kjøbenhavn, Stege & v. v. (Ekstratur om Lørdagen i Sommermaanederne).

do. do. *Koster, Kallehave, Masnedsund, Guldborg F., Nykjøbing F., Nysted, Lübeck & v. v.*

do. *Stubbekjøbing, Masnedsund, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens, 2 Gange* ugentlig, den ene Gang fortsættende til *Kolding*. *Klintholm* anløbes 1 Gang ugentlig Tur og Retur. *Orehoved* anløbes paa begge Hjemture, men kun den ene Udtur.

do. *Stubbekjøbing, Orehoved, Guldborg L., Nykjøbing F. & v. v.*

(Farten paa Warnemünde genoptages med Afgang 1 Gang ugentlig fra *Kjøbenhavn* til *Warnemünde*, Retur til *Masnedsund*, derfra tilbage til *Warnemünde* og Retur til *Kjøbenhavn*).

Via *Orehoved* befordres Gods og Kreaturer efter gennemgaaende Takster mellem *Kjøbenhavn* og *loll-falsterske* Jærnbanestationer. Via *Svendborg* befordres Gods efter gennemgaaende Takster mellem *Kjøbenhavn*, *Rudkjøbing*, *Ærøeskjøbing* og *Marstal*.

De i disse Ruter anvendte Skibe ere fornemmelig: gl. „*Zampa*“, „*Zephyr*“ (begge udrangerede), „*Falster*“, „*Ørnen*“ (i Farten paa *Lübeck*), „*Saxo*“ og „*Horsens*“ (Syd om *Øerne*). Gl. „*Zampa*“ erstattedes i 1875 med en ny „*Zampa*“ (i *Kieler-Ruten*). I 1891 indtraadte den nybyggede „*Fiona*“ i Farten Syd om *Øerne*.

8. KJØBENHAVN—ODENSE anl. Samsø (Ballen).

1867—91: 2 Gange ugentlig (i Udstillingsaaret 1888 udførtes 1 ugentlig Ekstratur).

Ballen anløbes fra 1867—73 kun 1 Gang ugentlig paa Ud- og Hjemturen, i 1874 paa alle Ture frem og tilbage, fra 1875 1 Gang ugentlig fra *Kjøbenhavn* men paa begge Ture fra *Odense*, fra 1881 og fremdeles paa alle Ture frem og tilbage.

Indtil Efteraaret 1890 anvendtes „*Sanct Knud*“, derefter det nybyggede „*Oluf Bager*“.

9. KORSØR—VEJLE anl. Rosenvold.

1867: 1 Gang ugentlig ved „*Flora*“ (ophørt med dette Aar).

10. KORSØR—HORSENS.

1867—68: 1 Gang ugentlig ved „*Diana*“ og „*Ørnen*“ (ophørt med 1868).

11. KORSØR—NAKSKOV.

1867: 1 Gang ugentlig ved „*Flora*“.

1868—69: 2 — — — „*Diana*“.

- 1870: 1 Gang ugentlig ved „*Diana*“, ophører i September 1870 men genoptages
 1872: 1 — — — „*Zephyr*“, hvorefter Ruten definitiv opgives af Selskabet. men
 fortsættes af det lokale Dampskib „*Spodsbjerg*“.

12. KORSØR—SYDFYN—SØNDERBORG—FLENSBORG.

- 1867: a) *Korsør, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens* & v. v. 1 Gang ugentlig ved „*Flora*“.
 b) *do. do. do. & v. v.* 1 — — — *do.*
 c) *do. do. do. Faaborg, Sønderborg,*
Flensborg 2 — — — „*Diana*“.
 1868: indskrænkedes Farten til Tur c.

- 1869: a) *Korsør, Lohals, Svendborg, Faaborg, Sønderborg,*
Flensborg & v. v. 1 Gang ugentlig ved „*Diana*“.
 b) *Korsør, Lohals, Svendborg, Sønderborg, Flensborg* 1 — — — „*Flora*“.
 c) *Korsør, Lohals, Svendborg, Rudkjøbing* og derfra
 direkte tilbage til *Korsør* 2 — — — *do.*
 d) *Korsør, Lohals, Rudkjøbing, Svendborg, Faaborg*
 & vice versa 1 — — — *do.*

1870: *Korsør, Lohals, Svendborg, Faaborg, Sønderborg, Flensborg* & v. v. 2 Gange ugentlig.
 (NB. Farten paa Sønderborg og Flensborg ophører allerede i August og genoptages ikke senere af Selskabet).

1871: *Korsør, Lohals, Svendborg, Rudkjøbing* & v. v. 3 Gange ugentlig ved „*Flora*“.
do. do. do. Faaborg & v. v. 3 — — — *do.*

1872: *Korsør, Lohals, Rudkjøbing, Svendborg, Faaborg* & v. v. 1 Gang ugentlig ved „*Zephyr*“.
do. do. do. do. & v. v. 1 — — — *do.*

Hermed ophører Selskabets Fart mellem *Korsør* og *Sydfyn*, der imidlertid fortsættes af de flensborgske Dampskibe.

13. ODENSE—KORSØR—KIEL. & v. v.

1867: 1 Gang ugentlig ved „*Falster*“ (ophørt samme Aar).

14. ODENSE—HORSENS & v. v.

(betjent i 1867 af et lokalt Dampskib „*Dagmar*“).

1868: 1 Gang ugentlig ved „*Ørnen*“ (ophørt samme Aar).

15. ODENSE—SVENDBORG—FAABORG—ÆRØESKJØBING—KIEL & v. v.

1868: 1 Gang ugentlig ved „Ørnen“ (ophørt samme Aar).

16. NYKJØBING F.—FEHMERN—KIEL & v. v.

1868: 1 Gang ugentlig ved „Flora“:

- a) *Nykjøbing F.*, *Staacken* (Burg), *Fehmernsund*, *Heiligenhafen*, *Kiel*, derfra en Lokaltur.
 b) *Kiel*, *Heiligenhafen*, *Fehmernsund*, *Staacken* (Burg), *Dahme*, *Neustadt* & v. v., returnerende fra *Kiel* til *Nykjøbing F.* ad Rute a's Stationer (ophørt samme Aar).

17. a) KJØBENHAVN—AARHUS & v. v.

(jfr. Ruterne *Korsør*, henholdsvis *Kallundborg*, *Aarhus*).

1867: besørgedes Forbindelsen af Aarhus-Selskabet ved Dampskibet „*Aarhuus*“, indtil 27. Juni med 2 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Mandag 8 Eftermiddag og Fredag 6 Formiddag,
 „ *Aarhus* Onsdag 10¹/₂ Formiddag og Lørdag 9 Eftermiddag.

I Sommersæsonen efter 27. Juni med 3 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Mandag 6 Formiddag, Onsdag og Fredag 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag 10¹/₂ Formiddag, Torsdag og Lørdag 9 Eftermiddag.

1868: af Aarhus-Selskabet ved Dampskibet „*Aarhuus*“, indtil 27. Juni med 2 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Mandag 8 Eftermiddag og Fredag 6 Formiddag,
 „ *Aarhus* Onsdag 10¹/₂ Formiddag og Lørdag 9 Eftermiddag.

I Sommersæsonen efter 27. Juni med 3 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Mandag 6 Formiddag, Onsdag og Fredag 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 10¹/₂ Formiddag, Lørdag 9 Eftermiddag,

samt indtil Overtagelsen af *Korsør*-Farten af *D. F. D. S.* ved „*Vesta*“
 indtil 24. Juni med 2 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Onsdag og Lørdag 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Mandag og Torsdag 7 Eftermiddag,

efter 24 Juni med 3 ugentlige Ture:

fra *Kjøbenhavn* Mandag 7 Formiddag, Onsdag og Lørdag 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Søndag 10¹/₂ Formiddag, Mandag og Torsdag 7 Eftermiddag.

1869: besørgedes Farten alene af Aarhus-Selskabet ved „*Aarhuus*“ og det ny anskaffede „*Kjøbenhavn*“ med daglig Afgang (Søndag undtagen):

fra *Kjøbenhavn* 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* (Lørdag undtagen) 10 Eftermiddag.

1870—71: efter at Selskabet havde overtaget „*Aarhuus*“ og „*Kjøbenhavn*“ udførtes Farten 3 Gange ugentlig ved „*Kjøbenhavn*“:

fra *Kjøbenhavn* Mandag, Onsdag, Fredag 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12¹/₂ Middag, Lørdag 9 Eftermiddag.

1872—73: daglig (Søndag undtagen) ved „*Kjøbenhavn*“, „*Aarhuus*“ eller „*Vesta*“:

fra *Kjøbenhavn* 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* 12 Middag, undtagen Lørdag 9¹/₂ Eftermiddag.

- 1874: 4 Gange ugentlig ved „*Kjøbenhavn*“ og „*Aarhus*“:
 fra *Kjøbenhavn* Mandag, Onsdag, Torsdag, Fredag 6 Eftermiddag,
 „ fra *Aarhus* Tirsdag, Torsdag, Fredag 12 Middag, Lørdag 9¹/₂ Eftermiddag.
- 1875—76: 3 Gange ugentlig ved „*Kjøbenhavn*“:
 fra *Kjøbenhavn* Mandag, Onsdag, Fredag 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12¹/₄ Middag, Lørdag 10¹/₄ Eftermiddag.
- 1877: daglig (Søndag undtagen) ved „*Kjøbenhavn*“ og „*Vesta*“:
 fra *Kjøbenhavn* alle Dage 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12¹/₄ Middag, de øvrige Dage 10¹/₄ Eftermiddag.
- 1878—81: 3 Gange ugentlig ved „*Kjøbenhavn*“:
 fra *Kjøbenhavn* Mandag, Onsdag, Fredag 6 Eftermiddag,
 „ fra *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12¹/₄ Middag, Lørdag 10¹/₄ Eftermiddag.
- 1882—83: daglig (Søndag undtagen) „*Kjøbenhavn*“ og „*Vesta*“:
 fra *Kjøbenhavn* Tirsdag, Torsdag 11 Formiddag, de øvrige Dage 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12¹/₄ Middag, de øvrige Dage 10¹/₄ Eftermiddag.
- 1884—85: daglig (Søndag undtagen) ved samme Skibe:
 fra *Kjøbenhavn* 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* som i 1882—83.
- 1886—87: daglig (Søndag undtagen) ved samme Skibe:
 fra *Kjøbenhavn* 7 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* Tirsdag, Torsdag 12²⁰ Middag, de øvrige Dage 11 Eftermiddag.
- 1888 (Udstillingsaaret): daglig (Søndag undt.) som ovenfor ved „*Kjøbenhavn*“ og „*Koldinghuus*“¹.
- 1889: daglig (Søndag undtagen) ved „*Kjøbenhavn*“ og „*Dronningen*“:
 fra *Kjøbenhavn* 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* 12¹/₄ Nat, undtagen Torsdag 12²⁰ Formiddag.
- 1890—91: daglig (Søndag undtagen) ved samme Skibe:
 fra *Kjøbenhavn* 6 Eftermiddag,
 „ *Aarhus* 11¹/₂ Eftermiddag, undtagen Torsdag 12²⁰ Formiddag.
- Direkte Billetter mellem *Kjøbenhavn* og *jydske* Bystationer nord for *Aarhus* samt *Silkeborg* udstedes, ligesom Gods beforders efter gennemgaaende Takster mellem *Kjøbenhavn*, *Skanderborg*, *Silkeborg*, *Herning*, *Viborg* og de fleste Banestationer i *Aarhus* Omegn.

b) KORSØR—AARHUS & v. v., anl. Samsø (Koldby).

Indtil Banelinien *Fredericia*—*Aarhus* aabnedes i Oktober 1868 udførtes Farten af Statens Dampskibe, men overtoges derefter af Selskabet.

- 1868: (fra Oktober) daglig 9³/₄ Formiddag ved „*Vesta*“, „*Diana*“ og „*Zephyr*“.
 fra *Aarhus* 11¹/₂ Formiddag.
- 1869: indtil 2. Maj, som ovenfor, ved „*Vesta*“, „*Diana*“ og „*Falster*“.
 efter 2. Maj daglig 10 Eftermiddag,
 fra *Aarhus* 11 Eftermiddag.

¹ Dette Skib er som bekendt bygget til Kreaturskib og farer som Regel mellem Esbjerg—Parkeston. For at besørge den livlige Persontrafik i Udstillingsaaret, ombyggedes Skibet foreløbigt — med stor Bekostning — til en prægtig Passagerdamper med Plads til 800 Passagerer, for derefter det følgende Aar paany at omdannes til Kreaturskib.

- 1870—71: 3 Gange ugentlig ved „*Vesta*“ eller „*Diana*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 10¹/₄ Eftermiddag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 12¹/₂ Middag.
- 1872: 2 Gange ugentlig ved „*Falster*“ eller „*Zephyr*“:
Søndag, Onsdag 9³/₄ Formiddag,
fra *Aarhus* samme Dage 9¹/₂ Eftermiddag.
- 1873: 1 Gang ugentlig ved „*Vidar*“ som Led af Farten Lübeck—Göteborg:
Lørdag 9³/₄ Formiddag,
fra *Aarhus* Tirsdag 10³/₄ Formiddag.
- 1874: 2 Gange ugentlig ved „*Falster*“, deraf den ene Tur som Led af Farten Lübeck—Göteborg:
Tirsdag 10 Eftermiddag, Torsdag 9³/₄ Formiddag,
fra *Aarhus* Onsdag, Fredag 10³/₄ Formiddag.
- Efter den nordvestsjællandske Banes Aabning forandredes Ruten til:

c) KALLUNDBORG—AARHUS anl. Samsø (Koldby) og Thunø.

- 1875: daglig (Søndag undtagen) 12¹/₂ Middag ved „*Vesta*“,
fra *Aarhus* daglig (Lørdag undtagen) 12 Nat.
- 1876—81: 3 Gange ugentlig ved „*Vesta*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 12¹/₂ Middag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 11¹/₄ Formiddag.
- 1882—85: 3 Gange ugentlig ved „*Avanti*“ eller „*Falster*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 12¹/₄ Middag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 11¹/₄ Formiddag.
- 1886: 3 Gange ugentlig ved „*Falster*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 10³/₄ Formiddag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 12²⁰ Middag.
- 1887: 3 Gange ugentlig ved „*Falster*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 12³/₄ Middag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 12²⁰ Middag.
- 1888 (Udstillingsaaret): daglig (Søndag undtagen) ved „*Vesta*“ 12 Nat,
fra *Aarhus* daglig (Søndag undtagen) 12²⁰ Middag.
- 1889—90: 3 Gange ugentlig ved „*Vesta*“:
Tirsdag, Torsdag, Lørdag 11¹/₂ Formiddag,
fra *Aarhus* Mandag, Onsdag, Fredag 12¹⁰ Middag.
- 1891: 3 Gange ugentlig ved „*Malmö*“ som ovenfor.
- Direkte Billetter mellem *sjællandske* Hovedstationer paa den *nordvestsjællandske* Bane paa den ene Side og *Koldby* samt de jydskke Banestationer *Aarhus*, *Silkeborg* samt Bystationer nord for *Aarhus* udstedes.

18) KORSØR—BANHOLM & v. v.

- 1870: 1 Gang ugentlig ved „*Vesta*“ (ophørt d. 30. September samme Aar).

19. VORDINGBORG—BANHOLM & v. v.

- 1870: fra 4. Oktober 3 Gange ugentlig ved „*Flora*“.
 1871: 3 — — tillige anl. *Fejø* ved „*Ørnen*“
 (efter Aabningen af Banelinien Orehoved—Nykjøbing F. opgaves Ruten).

Efter Erhvervelsen af Brødrene Petersen's Dampskibe samt „*Veile*“ og „*Horsens*“ etableredes Ruterne 20—28, der af de gamle Rederier vare betjente som følger:

1867—70:	<i>Kjøbenhavn, Randers</i>	2	Gange ugentlig ved „ <i>Brage</i> “ og „ <i>Ydun</i> “.
1867—68:	do. <i>Kallundborg, Nyborg</i>	1 — —	— „ <i>Ydun</i> “, „ <i>Vidar</i> “ eller „ <i>Randers</i> “.
1869—70:	do. do. <i>Horsens</i>	1 — —	— do. do. — do.
1867—70:	do. <i>Horsens</i>	1 — —	— „ <i>Brage</i> “.
1867—70:	do. <i>Grenaa</i> , periodisk anløbende foruden eller i Stedet for <i>Grenaa: Hadsund, Mariager, Hobro</i>	1	Gang ugentlig ved „ <i>Randers</i> “, „ <i>Vidar</i> “ eller „ <i>Ydun</i> “.
1867—70:	do. <i>Nykjøbing Sj., Holbæk</i>	1 — —	— do. do. — do.
1867—72:	do. <i>Ebeltoft, Vejle</i>	1 — —	— „ <i>Veile</i> “.
			samt endvidere:
1867—71:	do. <i>Bogense, Fredericia, Middelfart, Kolding</i>	1	Gang ugentlig ved „ <i>Veile</i> “.

Konkurrencen med Selskabet paa *Fredericia, Middelfart, Kolding* ophørte for Dampskibet „*Veile*“s Vedkommende fra Juni

1872, da Skibets Fartplan var:

Kjøbenhavn, Bogense, Vejle 1 Gang ugentlig, foruden ovennævnte Tur:

	do. <i>Ebeltoft</i> , do.	1 — —	,
			derimod optog det nybyggede Dampskib „ <i>Horsens</i> “ en Konkurrencefart fra Marts
1872:	do. <i>Svendborg, Faaborg, Assens, Kolding</i>	1	Gang ugentlig.
	do. <i>Horsens</i>	1 — —	

Fra Juni samme Aar forandredes Fartplanen til:

Kjøbenhavn, Stubbekjøbing, Vordingborg, Lohals, Svendborg, Faaborg, Assens,

Kolding 1 — —

do. *Horsens* 1 — —

indtil saavel „*Horsens*“ som „*Veile*“ endnu samme Maaned overdroges til *D. F. D. S.*

20. KJØBENHAVN—RANDERS & v. v.

anl. *Udbyhøj, Voer* og *Mellerup*.

1871—91: 2 Gange ugentlig¹, fra 1871—82 ved „*Brage*“, fra 1883 af det specielt til denne Rute byggede „*Niels Brock*“.

Gods befordres mellem *Kjøbenhavn, Viborg* og de fleste Banestationer i *Randers* Omegn til gennem-gaaende Takster.

¹ I Udstillingsaaret 1888 udførtes 1 ugentlig Ekstratur.

21. KJØBENHAVN—HORSENS & v. v.

anl. *Snaptun*.

1871—91: 2 Gange ugentlig, nemlig 1 Tur direkte og 1 Tur fra 1871—76 med Anløb af *Kallundborg* og efter 1877 med Anløb af *Ebeltoft* med Undtagelse af Aarene 1883, 1884 og 1888, da der udførtes 2 direkte ugentlige Ture.

I den direkte Fart anvendtes 1871—76 „*Horsens*“, fra 1877 „*Zampa*“, i den indirekte Fart fornemmelig „*Ydun*“, der fra 1887 tildels afløses af „*Fylla*“ (i 1888 udførtes den anden direkte Tur af „*Brage*“.

22. KJØBENHAVN—GRENAA & v. v.

1871—72: 1 Gang ugentlig ved „*Vidar*“, „*Randers*“ eller „*Ørnen*“.

1873—74: 1 — — som Led af Ruten til *Hadsund*, *Mariager*, *Hobro* ved „*Ydun*“ eller „*Falster*“.

1875—82: 1 Gang ugentlig direkte fornemmelig ved „*Horsens*“.

(fra 1879—82 anløbes *Grenaa* endvidere 1 Gang ugentlig af Limfjordsskibene paa Returrejsen til Kjøbenhavn).

1883—87: 2 Gange ugentlig, 1 Gang direkte og 1 Gang som Led af Ruten til *Hadsund*, *Mariager*, *Hobro* ved „*Saxo*“ og „*Randers*“.

1888: 2 Gange ugentlig direkte ved „*Saxo*“ og „*Veile*“.

1889—91: 1 — — — ved „*Saxo*“, „*Sanct Knud*“ eller „*Avanti*“, (Skibene i Ruten *Hadsund*, *Mariager*, *Hobro* anløbe endvidere *Grenaa* 1 Gang ugentlig paa Returrejsen til Kjøbenhavn, se Rute 23).

23. KJØBENHAVN-HADSUND-MARIAGER-HOBRO & v. v. anl. Als Odde.

1873—74: 1 Gang ugentlig med Anløb af *Grenaa* ved „*Ydun*“ eller „*Falster*“.

1875: 1 — — uden — — — ved „*Veile*“.

1876: uregelmæssig Fart paa Grund af Farvandets Tilsanding.

1877—82: 1 Gang ugentlig ved „*Ydun*“.

1883—87: 2 — — , den 1. Tur med Anløb af *Grenaa* ved „*Randers*“ eller „*Ydun*“.

1888: 2 — — uden Anløb af *Grenaa* ved „*Fylla*“ eller „*Ydun*“.

1889—91: 2 — — , *Grenaa* anløbes paa den ene Returrejse ved „*Veile*“ eller „*Ydun*“.
Cementfabrikerne *Cimbria* og *Dania* anløbes hver 1 Gang ugentlig Tur og Retur.

24 a. KJØBENHAVN—NYKJØBING SJ.—HOLBÆK og v. v.

1871: 2 Gange ugentlig ved „*Vidar*“ og „*Zephyr*“.

1872: 1 — — — „*Vidar*“.

- 1873: 2 Gange ugentlig ved „*Ørnen*“ og „*Zephyr*“.
 1874—75: 1 — — — „*Vidar*“ eller „*Veile*“.
 derefter udgaar *Holbæk* af Ruten, der fortsættes som:

b. KJØBENHAVN—NYKJØBING SJ. & v. v. anl. Gilleleje.

- 1876—91: 1 Gang ugentlig fra 1876—82 ved „*Saxo*“.
 1883—91 — „*Horsens*“, fra 1891 ved det nybyggede „*Fiona*“
 og der oprettes en ny Rute:

c. NYKJØBING SJ.—HOLBÆK & v. v. anl. Sidinge og Ourø.

- 1876—78: daglig undtagen Søndag, i 1876 ved „*Falken*“ senere ved „*Issefjorden*“ bygget til Ruten.
 1879—91: 3 Gange ugentlig, idet der etableres en Rute:

d. NYKJØBING SJ.—FREDERIKSSUND & v. v. anl. Lynæs, Jægerspris og Frederiksværk.

- 1879—91: 3 Gange ugentlig, foruden Lystture om Søndagen ved „*Issefjorden*“.
 Gods befordres efter gennemgaaende Takster mellem *Kjøbenhavn* via *Nykjøbing Sj.* til *Sidinge Lynæs* og *Frederiksværk*. Direkte Indskrivning af Personer, Rejse-, Il- og Fragtgoods mellem *Kjøbenhavn* og Stationer paa Rute c. og d. henholdsvis via *Holbæk* og *Frederikssund*.

25. KJØBENHAVN—KALLUNDBORG & v. v.

- 1871—76: 1 Gang ugentlig som Led af Ruten til *Horsens* ved „*Ydun*“ dernæst oprettes Ruten :

KJØBENHAVN—KALLUNDBORG—KJERTEMINDE—NYBORG & v. v.

- 1877—80: 1 Gang ugentlig ved „*Veile*“.
 Derefter dubleres Farten paa *Kallundborg*, der bliver Led af 2 Ruter:

a. KJØBENHAVN—KALLUNDBORG—VEJLE & v. v.

- 1881—87: 1 Gang ugentlig ved „*Veile*“

og b. en ugentlig Rute fortsættende til KIEL efter følgende Sommerfartplaner:

- 1881: *Kjøbenhavn*—*Kallundborg*—*Kjerteminde*—*Nyborg*—*Rudkjøbing*—*Svendborg* fort-
 sættende til *Kiel* og v. v. ved „*Vidar*“.
 1882: do. do. do. *Nyborg*—*Rudkjøbing*—*Nykjøbing Sj.*—
Kallundborg—*Kiel*—*Rudkjøbing* ad *Nyborg* etc. tilbage.

- 1883: *Kjøbenhavn—Kallundborg—Kjerteminde—Nyborg—Rudkjøbing—Svendborg—Kiel*,
Retur direkte til *Kallundborg*, derfra 1 Tur direkte til *Kiel* og tilbage ad
Svendborg, Rudkjøbing etc.
- 1884: *Kjøbenhavn—Kallundborg—Kjerteminde—Nyborg—Rudkjøbing* derfra direkte til-
bage til *Kallundborg*,
fra *Kallundborg* direkte til *Kiel*, og Retur til *Svendborg—Rudkjøbing*,
paany tilbage
fra *Rudkjøbing—Svendborg* til *Kiel*, hvorefter Skibet fortsætter tilbage
ad *Svendborg* og Hovedruten *Rudkjøbing, Nyborg* etc.
- 1885: *Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Rudkjøbing—Kallundborg*,
fra *Kallundborg* ad *Rudkjøbing—Svendborg* til *Kiel*,
fra *Kiel* tilbage ad *Svendborg—Rudkjøbing—Nyborg—Kjerteminde*
Kallundborg til *Kjøbenhavn*.
- 1886:
indtil 18. Juli, *Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Rudkjøbing—*
Kallundborg,
fra *Kallundborg* ad *Rudkjøbing* til *Kiel*,
fra *Kiel* ad *Svendborg—Rudkjøbing—Nyborg—Kjerteminde—Kallund-*
borg til *Kjøbenhavn*,
efter 18. Juli:
Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Rudkjøbing—Kallundborg,
fra *Kallundborg* direkte til *Kiel* og Retur til *Svendborg—Rudkjøbing*,
paany tilbage
fra *Rudkjøbing—Svendborg* til *Kiel*, hvorefter Skibet fortsætter tilbage
ad *Svendborg—Rudkjøbing—Nyborg—Kjerteminde—Kallundborg* til
Kjøbenhavn.
- 1887:
indtil 24. Juli:
Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Lundeborg—Rudkjøbing—Kallundborg,
fra *Kallundborg* ad *Rudkjøbing—Svendborg* til *Kiel*,
fra *Kiel* ad *Svendborg—Rudkjøbing—Lundeborg—Nyborg—Kjerte-*
minde—Kallundborg til *Kjøbenhavn*;
efter 24. Juli:
Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Lundeborg—Rudkjøbing—Kallundborg,
fra *Kallundborg* direkte til *Kiel* og Retur til *Svendborg—Rudkjøbing*,
paany tilbage
fra *Rudkjøbing—Svendborg* til *Kiel*, hvorefter Skibet fortsætter tilbage
ad *Svendborg—Rudkjøbing—Lundeborg—Nyborg—Kjerteminde—*
Kallundborg til *Kjøbenhavn*.
- 1888: Paa Grund af Forbudet mod Indførsel af Svin til Tyskland ind-
skrænkes Farten paa *Kallundborg* fra 1888 til 1 Gang ugentlig:
som Led af Ruten til *Bogense—Fredericia—Kolding*, anl. *Sejrø*, ved
„*Sanct Knud*“ eller „*Vidar*“.
- 1889—90: som Led af Ruten til *Bogense—Vejle*, anl. *Sejrø*, ved „*Brage*“.

- 1891*) som Led af Ruten til *Vejle*, anl. *Sejrø*, ved „*Brage*“ eller „*Saxo*“.
 *) (I 1891 er Farten paa *Kiel* i en kortere Periode genoptaget).
 De østfynske Byer betjenes derimod ved en særlig Rute:
 1888—91: *Kjøbenhavn—Kjerteminde—Nyborg—Lundeborg—Rudkjøbing* & v. v., ved „*Vidar*“
 eller „*Sanct Knud*“.

26. KJØBENHAVN—EBELTOFT.

- 1872—91: 1 Gang egentlig, fra 1872—76 som Led af Ruten til *Vejle* og efter 1877 som Led af Ruten til *Horsens*, med Undtagelse af Aarene 1883, 84 og 88, da der udførtes direkte Ture paa *Ebeltoft*. Det til Ruten benyttede Skib var fornemmelig „*Ydun*“, der fra 1887 tildels remplaceres af „*Fylla*“.

27. KJØBENHAVN—VEJLE & v. v. anl. Fakkegrav.

- 1872—73: 2 Gange egentlig som Led af Ruterne til *Ebeltoft* og til *Bogense* ved „*Veile*“.
 1874: 2 — — 1 Gang som Led af Ruten til do. - 1 Gang direkte ved do.
 1875—76: 1 — — - - - — - do. ved „*Vidar*“ eller „*Ydun*“.
 1877—80: 1 — — direkte ved „*Veile*“.
 1881—87: 2 — — 1 Gang direkte og 1 Gang som Led af Ruten til *Kallundborg* ved „*Veile*“.
 1888: 2 Gange — 1 Gang direkte (ved *Brage*) og 1 Gang som Led af Ruten til *Bogense* ved „*Ydun*“.
 1889—90: 2 Gange — som Led af Ruterne til *Bogense* og *Kallundborg—Bogense* ved „*Falster*“ eller „*Brage*“.
 1891: 2 Gange egentlig som - - — - — - — ved „*Brage*“.

28. KJØBENHAVN—BOGENSE & v. v.

- 1872—73: 1 Gang egentlig som Led af Ruten til *Vejle*.
 1874: 1 — — - - - — - *Fredericia, Middelfart, Kolding*.
 1875—87: 2 — — - - - — - do. do. do.
 1888: 2 — — - - - Ruterne til *Vejle* og til *Kallundborg-Fredericia-Kolding*.
 1889—90: 2 — — - - - — - do. - - do. — *Vejle*.
 1891: 1 — — - - - Ruten til *Vejle*.

De i Ruten anvendte Skibe ere fornemmelig „*Veile*“, „*Vidar*“ og fra 1882 „*Brage*“.

29 a. MASNEDSUND—STEGE & v. v. anl. Kallehave og Koster.

(Fra 1871—74 blev Farten udført ved den lokale Dampbaad „*Falken*“, der overtoges af *D. F. D. S.* tilligemed det nybyggede Skib „*Møen*“).

- 1875—91: daglig, ved „*Møen*“,
Direkte Billetter til og fra *Stege* erholdes paa Kjøbenhavns Banegaard og ombord.

b. MASNEDSUND—STUBBEKJØBING og v. v.

- 1875—76: daglig, ved „*Møen*“, derefter kun i
1883: do. (M. undtagen) ved „*Møen*“.

c. MASNEDSUND—FEJØ & v. v.

- 1879—91: 1 Gang ugentlig i Forbindelse med „*Zampa*“, ved „*Møen*“,
(i 1888 anløbes *Orehoved* Tur og Retur, i 1889—91 kun paa Returen).
Fra September 1891 overlades denne Rute til det lokale Dampskib „*Vordingborg*“.

30. KJØBENHAVN—PRÆSTØ & v. v.

- (Farten paa denne By, der var ophørt med 1869 — se Rute 7 — genoptoges paany i 1883).
1883—91: 1 Gang ugentlig ved „*Ørnen*“.

PROVINDSERNE—KIEL.

(Rekapitulation).

- 1867: *Odense—Korsør—Kiel* (se Rute 13).
— *Nykjøbing F.—Kiel* (— 7).
1868: do. do. via *Fehmern* (se Rute 16).
— *Odense—Svendborg—Faaborg—Ærøeskjøbing—Kiel* (se Rute 15).
1869: *Nyborg* do. do. do. (— 7).
Farterne paa *Kiel* genoptages derefter først i
1875: *Banholm—Kiel* (se Rute 7).
1876: *Nykjøbing F.—Kiel* (— 7).
1877—78: *Banholm—Nykjøbing F.—Kiel* (— 7).
1879—87: *Nykjøbing F.—Kiel* (— 7).
1881—87 endvidere udført en regelmæssig Fart mellem *Kallundborg* og *Kiel* anløbende forskellige Byer (se Rute 25),
(derefter ophører Farten paa *Kiel* som Følge af det tyske Svineindførselsforbud og genoptages først i 1891 paa Ruten fra *Kalundborg* i en kortere Periode).

PROVINDSERNE—LÜBECK.

(Rekapitulation).

- 1873: *Nykjøbing F.—Nysted—Lübeck* (se Rute 7) ophører samme Aar, men fortsættes nogle Aar af Dampskibet „*Thorvaldsen*“ af Lübeck.
- *Göteborg—Aarhus—Korsør—Nyborg—Nakskov—Lübeck* (se Rute 17).
- 1874: *Aarhus—Korsør—Nyborg—Svendborg— do. do.* (— 17).
Farten paa Lübeck fra Provindserne er derefter indstillet indtil 1883.
- 1883—91: *Nykjøbing F.—Nysted—Lübeck* (se Rute 7).
-

SUNDFARTEN

Daglig Sammerfartplan. — Antal Ture.

	Til Kysten alene	Til Kysten og Helsing- borg	Ialt til Ky- sten	Til Helsingborg direkte	Til Helsingborg kun med Anløb af Helsingør, event. Humlebæk og Snekkersten	Ialt til Hel- sing- borg	Til Malmö	Til Lands- krona	Helsingør— Helsing- borg
1874	—	2	2	—	1	3	5	2	4
1875	1	2	3	1	—	3	6	2	4
1876	2	3	5	1	—	4	6	2	4
1877	2	3	5	—	1	4	6	2	4
1878	2	3	5	—	1	4	6	2	4
1879	3	2	5	—	1	3	6	2	4
1880	3	2	5	—	1	3	6	2	4
1881	3	2	5	—	1	3	6	2	4
1882	3	2	5	—	—	2	7	3	4
1883	3	2	5	—	—	2	7	2	4
1884	3	2	5	—	—	2	6	2	4
1885	3	2	5	— ¹	—	2	6	3	4
1886	3	2	5	2	—	4	6	3	5
1887	3	2	5	2	—	4	6	3	5
1888	5	—	5	3	—	3	7	4	3 ²
1889	5	—	5	3	—	3	7	3	—
1890	3	2	5	2	—	4	7	2	—
1891	3	2	5	2	—	4	7	2	—

¹ I 1885 udførtes en Tur fra Helsingborg direkte til Kjøbenhavn.² Farten overtages fra Juni af Statsbanerne.

RUTER I UDENRIGSK FART 1891.

1. *Kjøbenhavn, Frederikshavn, Christiania* og v. v. anl. *Laurvig, Horten, Moss*, 1 Gang ugentlig.
Direkte Billetter mellem *Hamborg, Altona* og *Laurvig, Christiania* via *Frederikshavn* erholdes.
Gods befordres efter gennemgaaende Takster til samtlige østnorske Kyst-Dampskibs- og Bane-stationer.
2. *Frederikshavn, Göteborg* og v. v., daglig Fart.
Direkte Billetter fra og til *Göteborg, Christiania, Stockholm*, til og fra *Hamborg, Altona* samt de større danske, slesvigske og holstenske Stationer erholdes.
3. *Kjøbenhavn, Göteborg, Christiania* og v. v. anl. *Helsingørs Red* og *Horten*, fra 1. Juni — 2. Septbr. 2 Gange ugentlig.
4. *Stettin, Kjøbenhavn, Christiania* og v. v. anl. *Helsingørs Red* og *Horten* samt i Tiden fra 7. Juli til 25. Aug. Badestedet *Sassnitz* paa *Rügen* 1 Gang ugentlig.
5. *Stettin, Kjøbenhavn, Bergen, Trondhjem* og v. v. anl. *Arendal, Christianssand, Stavanger, Aalesund, Christianssund*, fra 31. Maj indtil medio Juli hver 10. Dag, derefter hver 8. Dag.
6. *Stettin, Kjøbenhavn, Göteborg* og v. v., 2 Gange ugentlig.
Direkte Billetter fra *Kjøbenhavn* og *Göteborg* til *Berlin* erholdes.
7. *Kjøbenhavn, Kiel* og v. v. 2 Gange ugentlig.
(Gods befordres til og fra *Hamborg Frihavn* efter gennemgaaende Takster saavel til og fra *Kjøbenhavn* som *Provindshavne*).
- 8 a. *Hamborg, Kjøbenhavn, Danzig* og v. v. 1 Gang ugentlig.
 - b. *do. do. Königsberg* og v. v. 1 Gang ugentlig.
 - c. *do. do. Libau* og v. v. hver 14. Dag.
 - d. *do. do. Riga* og v. v. - —Da Ruterne i c. og d. alternere, haves saaledes Lejlighed fra *Hamborg* til *Kjøbenhavn* 3 Gange ugentlig.
Gods befordres via *Riga* og *Libau* efter gennemgaaende Takster til *Moskau* og andre russiske Byer.

9. *Kjøbenhavn, Hangø* og v. v. 1 Gang ugentlig.
- 10 a. *London, Kjøbenhavn, Königsberg,*
 b. *Hull, Kjøbenhavn, Königsberg,*
 i Forening med d'Herrer Bailey & Leethams Dampskibe saavel fra *London* som fra *Hull* hver Uge,
 fra *Königsberg* til *London* via *Kjøbenhavn*
 - *do.* - *Hull*
 afgaar et af Selskabets Skibe hver 14. Dag.
- 11 a. *London, Libau* og Retur via *Kjøbenhavn* hver 14. Dag.
 b. *Hull, do.* og v. v. 1 Gang ugentlig.
 Gods befordres efter gennemgaaende Fragter via *Libau* til *Moskau, Kiew, Kursk, Kharkow* og andre russiske Byer. — *London*baaden fra *Libau* alternerer via *Kjøbenhavn* med *London*baaden fra *Königsberg*, hvorved der ogsaa fra *Kjøbenhavn* til *London* skabes ugentlig Forbindelse. —
- 12 a. *Antwerpen, Kjøbenhavn, Libau* og v. v. hver 14. Dag.
 b. *do. do. Riga* og v. v. - —
 c. *do. do. St. Petersborg* og v. v. hver 14. Dag.
 Gods befordres til *Moskau* og andre russiske Byer til gennemgaaende Fragter.
 Ifølge Overenskomst med Norddeutscher Lloyd i Bremen, samt Rhinske Transport-Selskaber, befordres Gods til billige Gennemgangsfragter via *Antwerpen*
 til og fra
Lissabon, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres,
Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Hiogo, Nagasaki,
Adelaide, Melbourne og *Sidney,*
Mainz, Bingen, Gustavsborg, Mannheim, Ludvigshafen, Frankfurt a. M., Köln og *Mülheim,*
 paa den ene Side og
Kjøbenhavn, Skandinavien og *Østersøhavne* paa den anden Side.
13. *Havre, Kjøbenhavn, Østersøen,* hver 20. Dag.
 14. *Bordeaux, do. do.* og v. v. 2 à 3 Gange om Maaneden.
 15. *Lissabon, Oporto, Kjøbenhavn, Østersøen* og v. v., 1 Gang maanedlig.
 16 a. *Spanien, Kjøbenhavn, Østersøen* og v. v. regelmæssig Forbindelse hver 10. Dag.
 Fra *Kjøbenhavn* den 10., 20. og 30. i hver Maaned anløbende *Barcelona, Tarragona, Valencia* paa Udturen og *Malaga* og *Cadix* paa Hjemturen, endvidere under Saisonen *Cette* i Frankrig, *Alicante, Vinaroç, Benicarlo, Carthagenæ, Gibraltar* og *Palma*, saafremt tilstrækkeligt Gods findes.
 b. *Marseille, Kjøbenhavn, Østersøen* og v. v. regelmæssig Forbindelse hver 20. Dag, som Led af den spanske Rute.
 c. *Italien, Kjøbenhavn, Østersøen* og v. v.
 Regelmæssig Forbindelse hver 20. Dag, anløbende *Genua, Livorno, Neapel, Messina.*
 Endvidere anløbes, saafremt tilstrækkeligt Gods anmeldes: *Bari, Galipoli, Taranto, Girgenti, Catania, Licata, Palermo* og *Marsala.*
Bona, Collo, Bougie, Algier og *Oran* (alle paa den afrikanske Kyst) ville blive anløbne, naar Last for Norden maatte være i Markedet.

17. *St. Petersborg, Kjøbenhavn, Antwerpen, Levanten, Sortehavet* og v. v. hver 14. Dag.

<p>Linie A. fra <i>St. Petersborg</i> d. 15. i hver Maaned</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Kjøbenhavn</i> d. 19. — - <i>Antwerpen</i> d. 1. — <p>til <i>Piræus, Konstantinopel, Samsun, Trebizonde, Batum, Novorossisk, Sevastopol, Odessa</i> og tilbage via <i>Piræus</i> til <i>Antwerpen</i>,</p> <p>fra <i>Antwerpen</i> d. 18. i hver Maaned</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Kjøbenhavn</i> d. 26. — <p>til <i>St. Petersborg</i>.</p>	<p>Linie B. fra <i>St. Petersborg</i> d. 1. i hver Maaned</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Kjøbenhavn</i> d. 6. — - <i>Antwerpen</i> d. 16. — <p>til <i>Tunis, Piræus, Smyrna, Soloniki, Sevastopol, Odessa</i> og tilbage via <i>Konstantinopel, Smyrna</i> til <i>Antwerpen</i>,</p> <p>fra <i>Antwerpen</i> d. 30. i hver Maaned</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Kjøbenhavn</i> d. 6. — <p>til <i>St. Petersborg</i>.</p>
---	--

Endvidere anløbes undertiden *Cephalonia* og *Patras* paa Hjemturen.

Foruden de ovennævnte Pladser ere Damperne endvidere rede til at anløbe følgende Havne, naar tilstrækkeligt Gods tilbydes, nemlig:

A-Linien. *Keressonde* i Lilleasien.
Rodosto i Marmorahavet.

B-Linien. *Volo* i Grækenland.
Rodosto i Marmorahavet.
Vurla i Lilleasien.
Tscheshme i do.
Latzata i do.

(de sidstnævnte 3 Pladser kun i Frugtsæsonen).

Ifølge specielle Overenskomster med andre Dampskibs- samt Jærnbane-Selskaber befordres Gods til gennemgaaende Fragter

til og fra: *Susa, Monastir, Mehdiya, Sfax, Gabes, Djerbah, Tripolis* med Omladning i *Tunis*.

— *Chalcis, Volo, Nauplia, Calamata, Catacolo, Zante, Missolonghi, Patras, Corinth* og *Syra* med Omladning i *Piræus*.

— *Jaffa, Bayrouth, Tripoli (Syria), Latakayah, Alexandretta* og *Mersyn* med Omladning i *Smyrna*.

— *Rostow a. D., Taganrog, Mariupol, Berdiansk, Azow, Kherson, Kertsch, Anapa* med Omladning i *Odessa, Sevastopol* eller *Novorossisk*.

Naar *St. Petersborg* er lukket anløbes Skibene *Reval* eller *Riga*; i nogle Vintermaaneder ender Ruten i *Antwerpen*. —

18. *Kjøbenhavn, Newcastle* og v. v. 1 Gang ugentlig.

19 a. *Nykjøbing F., Svendborg, Horsens, Newcastle* og v. v. hver 14. Dag.

b. *Nakskov, Svendborg, Newcastle* og v. v. hver 14. Dag.

c. *Odense, Horsens, Newcastle* og v. v. hver 14. Dag.

d. *Odense, Newcastle* og v. v. hver 14. Dag.

e. *Aalborg, Frederikshavn, Newcastle* hver 8. Dag.

(*Svendborg, Odense, Horsens, Aalborg* og *Frederikshavn* have saaledes Forbindelse med *Newcastle* hver 8. Dag, *Nykjøbing F.* og *Nakskov* hver 14. Dag).

20. *Odense, Aarhus, Aalborg, Leith* og v. v. hver 8. Dag, hver 2. Uge tillige anløbende *Nakskov*.

21 a. *Esbjærg, Parkeston* og v. v. 3 Gange ugentlig.

Direkte Indskrivning af Gods fra danske Statsbaners Stationer til *London*. Direkte Billetter fra *Kjøbenhavn* og fra *Esbjærg* til *London* samt i modsat Retning erholdes.

b. *Esbjærg, Newcastle* og v. v. 1 Gang ugentlig.

c. *Esbjærg, Grimsby* og v. v. 1 Gang ugentlig.

22. *Kjøbenhavn, Færøerne og Island* og v. v. anløbende *Granton*.
12 Rejser, hvoraf 5 Nord om *Island* til *Reykjavik* og tilbage samme Vej, samt 1 Rejse
fortsættende fra *Reykjavik* til Vestlandets Fjorde og tilbage. —
- 23 a. *Kjøbenhavn, Warnemünde* og v. v. 1 Gang ugentlig.
b. *Masned Sund, do.* og v. v. 1 Gang ugentlig.
Kreaturer og Svin befordres til *Rostock, Berlin* o. s. v. efter gennemgaaende Takster.
24. *Nykjøbing F., Nysted, Lübeck* og v. v. 1 Gang ugentlig.
(se Provins-Rute 18 d. for 1891).
25. *Kallundborg, Kiel*, Farten genoptoges i en kortere Periode af 1891.

SELSKABETS FLAADE

1867-91.

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar udrangeret	Aar forlist	Netto Register-Tonnage	Samlet Netto Register-Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaede	Register-Tonnage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
1867	Anglo Dane . . .			503						565	806
	Arcturus		1887	262							
	Aurora			149						118	198
	Dagmar		1873	505							
	L. N. Hvidt . . .	1876		212							
	Odin			329						352	470
	Phenix		1881	398							
	Thyra			504						584	830
	Valdemar			503						578	821
	gl. Aalborg . . .	1876		72							
	Dania		1877	305							
	Diana	1871		93							
	Falster			104						90	159
	Flora	1871		69							
	Fylla			141						121	212
	Sct. Knud			82						107	186
	Saxo			102						98	157
	Uffo		1889	178							
	Transport			4511						2613	3839

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar udrangeret	Aar forlist	Netto Register-Tonnage	Samlet Netto Register-Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaede	Register-Tonnage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
1867	Transport . .			4511						2613	3839
	Vesta	1891		173							
	gl. Zampa	1876		103							
	Zephyr.	1879		76							
	Ørnen			56	1867	4919	22	22	—	70	106
	forøget Tonnage paa Grund af Ommaaling					25					
					1868	4944	22	—	—		
1869	Thy					180				209	309
					1869	5124	23	1	—		
1870	Aarhus			188						230	383
	Kjøbenhavn . . .			195						384	662
	Brage			142						123	216
	Randers			75						72	116
	Vidar			81						90	156
	Ydun			100		781				100	151
		formindsk. Tonnage paa Grund af Ommaaling					5905				
						÷ 55					
	÷ udrangeret 2 Skibe			162	1870	5850	29	6	—		
	+ forøget Tonn. ved Ommaaling			39		÷ 123					
1872	Frederik			702	1871	5727	27	—	2		
	Louise			703						788	1113
	Horsens			105						790	1115
	Veile			62		1572				144	227
		forøget Tonnage ved Ommaaling					174			65	138
						1872	7473	31	4	—	
	Transport . .					7473	31	33	2	5678	8531

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar ud rangeret	Aar forlist	Netto Re- gister-Tonnage	Samlet Netto Register- Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaaede	Register-Ton- nage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
1873	Transport . .					7,473	3 ¹	33	2	5,678	8,531
	ny Dagmar					775				831	1,223
	forøget Tonnage ved Ommaaling. .					72					
	÷ gl. Dagmar for- list					8,320					
						525					
1874					1873	7,795	3 ¹	1	1		
	Falken	1890		14							
	Reserven.	1888		224							
	Gefion			145						250	385
	Gylfe			145						155	275
	Hamlet	1876		62							
	gl. Helsingborg.	1884		63							
	Horatio	1878		62							
	John Schwartz .	1882		84							
	Laertes	1876		14							
	Lund			86						80	145
	Malmø			134						86	177
	Stockholm			83						69	128
Thunberg	1882		70								
Øresund			141			1,327			127	258	
					1874	9,122	45	14	—		
1875	Christiania			489						525	837
	Christian IX . . .			796						890	1,236
	Esbern Snare . .			295						267	405
	Esbjerg			302						334	478
	Riberhuus			611						373	602
	Aalborg			112						110	169
	Lion			142						140	196
	Møen			50						39	83
	Zampa			228						231	362
						3,015					
						12,137					
	Transport . .					12,137	45	48	3	10,185	15,490

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar udrangeret	Aar forlist	Netto Register-Tonnage	Samlet Netto Register-Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaede	Register-Tonnage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
	Transport . .					12,137	45	48	3	10,185	15,490
	÷ form. Tonnage ved Ommaaling . .					21					
1876	Baldur			278	1875	12,116	54	9	—	298	460
	÷ udrangeret 5 Skibe og formindsket Tonn. af andre			480		÷ 202					
1877	A. N. Hansen . .			952	1876	11,914	50	1	5	1,057	1,505
	Issefjorden			39						38	65
	÷ Dania forlist og forandret Tonn. . .			991		745					
				246							
1878	O. B. Suhr			953	1877	12,659	51	2	1	1,056	1,506
	H. P. Prior			304						304	548
	÷ Horatio udrangeret og Forandr. i Tonnagen			1257		1,031					
				226							
1879	Libau			345	1878	13,690	52	2	1	413	586
	÷ Zephyr udrang.			76		269					
1880	Moskov			778	1879	13,959	52	1	1	778	1,049
	Nishnij Novgorod			759						759	1,048
	Constantin			517						504	878
	Georg			631						490	792
	Olga			630						497	794
				3315							
	Transport . .			3315		13,959	52	63	11	16,379	24,721

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar ud rangeret	Aar forlist	Netto Re- gister-Tonnage	Samlet Netto Register- Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaede	Register-Ton- nage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
1881	Transport . .			3315		13,959	52	63	11	16,379	24,721
	+ Forandringer i Tonnagen . . . . .	.....	.....	272		3,587					
					1880	17,546	57	5	—		
	Drg. Lovisa			317						386	626
	Charkow			518						509	692
	Kiew			732						732	1,131
	Kursk			732						732	1,131
	Minsk			519						514	695
	Romny			508						510	692
	Tula			522						515	700
	Avanti			137						150	230
Limfjorden			227						227	378	
Niels Brock			230						230	420	
	+ Forandring i Tonnagen, 8, ÷ Phonix forlist, 448,	.....	.....	4442		4,002					
				440							
					1881	21,548	66	10	1		
1882	Laura			689						689	1,068
	Hveen			113						113	201
	Saltholm			113						113	201
	÷ udrang. John Schwartz og Thun- berg. . . . .	.....	.....	915		759					
				156							
					1882	22,307	67	3	2		
1883	Etna			766						766	1,067
	Kasan			734						734	1,132
	Perm			733						733	1,132
	Vesuv			660						660	949
	Koldinghuus . . .			610						610	1,411
	Lolland			284						284	492
	Storebelt			328						328	589
				4115							
	Transport . .			4115		22,307	67	81	14	25,914	39,658

Anskaffelseaar	Skibe	Aar ud rangeret	Aar forlist	Netto Re- gister Tonnage	Samlet Netto Register- Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaaede	Register- Tonnage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
	Transport . . + foreget Tonn. ved Ommaaling			4115 449		22,307 4,564	67	81	14	25,914	39,658
	Omsk			1116	1883	26,871	74	7	—	1,116	1,590
	Expres			380						396	672
	Knuthenborg . .			284						284	501
	Morsø			486						485	679
	Nordjylland . .			670						670	958
	Union			301						301	538
	Vendsyssel . . .			549						549	793
	Bryderen			181						181	417
	ny Helsingborg . ÷ gl. Helsingborg ud rangeret og for- andret Tonn. ved Ommaaling			101 4068 120		3,948				101	179
1885	Tomsk				1884	30,819 1,115	82	9	1	1,115	1,590
1886	M. G. Melchior . + forandret Tonn- age ved Ommaa- ling			672 8	1885	31,934 680	83	1	—	761	1,153
1887	Antwerpen			1228	1886	32,614	84	1	—	1,228	1,712
	Kronen			262						262	458
	÷ Arcturus for- list, 341, + foreget Tonnage ved Om- maaling, 79			1490 262		1,228					
1888	Axelhuus			407	1887	33,842	85	2	1	407	656
	Bergenhuus . . .			322						322	444
	Transport . .			729		33,842	85	101	16	34,092	51,998

Anskaffelseaar	Skibe	Aar ud rangeret	Aar forlist	Netto Re- gister-Tonnage	Samlet Netto Register- Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaaede	Register-Ton- nage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
1888	Transport . .			729		33,842	85	101	16	34,092	51,998
	Christiansund . .			358						358	580
	Georgios I			1182						1,182	1,617
	Jolantha			493						493	773
	Leopold II			1183						1,183	1,618
	Dronningen . . .			259						259	397
	Sønderjylland . .			257						257	457
	Hebe			136						136	227
÷ ud rangeret Re- serven, 219, + for- øget Tonnage ved Ommaalning, 108.			4597								
			111		4,486						
				1888	38,328		93	9	1		
1889	Alexander III . .			1409						1,409	1,841
	Chr. Broberg . . .			887						887	1,227
	Douro			570						570	814
	Pregel			437						437	697
	Gjedser			201						201	419
	÷ Uffo forlist			3504							
			219		3,285						
				1889	41,613		97	5	1		
1890	Baron Stjernblad			633						633	999
	Fanø			555						555	859
	J. C. Jacobsen . .			888						888	1,227
	Nidaros			478						478	859
	Oluf Bager			198		2,752				198	357
				1890	44,365		101	5	1*)		
1891	Castor			905						905	1,255
	Tejo			584						584	827
	Viking			458						458	760
	Blenda			189						189	274
	Fiona			198						198	357
	Transport . .			2334		44,365	101	120	19	46,550	70,439

*) Falken (Bugsermateriel).

Anskaffelsesaar	Skibe	Aar ud rangeret	Aar forlist	Netto Re- gister-Tonnage	Samlet Netto Register- Tonnage		Antal Skibe i Fart	Antal Skibe tilkomne	Antal Skibe udgaede	Register-Ton- nage 1891	
					ultim.	Tons				Netto	Brutto
	Transport . .			2334		44,365	101	120	19	46,550	70,439
	Saga			143						143	220
	Botnia			c.600						c. 600	c. 1,000
	÷ Vesta udrang. 242, + Gefion for- øget Tonnage, 93.			3077							
				149		2,928	107	7	1		
	<i>foruden Bugser- materiel:</i>				1891	47,293	107	127	20	47,293	71,659
	Kureren										
	Bien										
	Øst										
	<i>og Dykkerkutter</i>										
	Neptun										
	<i>samt</i>										
	<i>Prammateriel</i>										

Skibenes Antal og Tonnage fordele sig i 1891 over de enkelte Afdelinger som følger:

Afdeling	Antal Skibe	Register-Tonnage	
		Netto	Brutto
Udenlandske Afdeling	54	35,628	51,669
Kreaturudførsels do.	15	5,999	10,164
Indenlandske do.	26	4,054	6,814
Øresunds do.	12	1,612	3,012
	107	47,293	71,659

MATERIEL OG BYGNINGER.

Materiel.

I Aaret 1867 var Skibenes Antal 22 med tilsammen 1685 nom. H. Kraft og 4919 Netto Reg.-Tons.

I Tidsrummet til 1891 er der tilgaaet 105 Skibe med tilsammen 11,570 nom. H. Kraft og 45,657 Netto Reg.-Tons Drægtighed, medens i samme Tidsrum 20 Skibe med tilsammen 1467 nom. H. Kraft og 3283 Netto Reg.-Tons Drægtighed ere udgaaede. For Tiden er det samlede Antal Skibe, foruden Bugsermateriellet altsaa 107 med tilsammen 11,764 nom. H. Kraft og 47,293 Netto Reg.-Tons (71,659 Brutto Reg.-Tons).

Den største Forøgelse af Skibe fandt Sted i Aaret 1874, nemlig 14, med tilsammen 892 nom. H. Kraft og 1327 Netto. Reg.-Tons, den største nom. H. Kraft tilgik derimod i Aaret 1881 nemlig 10 Skibe med tilsammen 1090 nom. H. Kraft (4442 Netto Reg.-Tons), medens derimod Aaret 1888 gav den største Forøgelse af Tonnage med 4597 Netto Reg.-Tons (9 Skibe).

I Aaret 1876 udgik det største Antal Skibe nemlig 5 med tilsammen 335 nom. H. Kraft og 510 Netto Reg.-Tons.

Af de ialt udgaaede Skibe ere kun 5 med tilsammen 510 nom. H. Kraft og 1783 Netto Reg.-Tons forliste, hvilket gennemsnitlig bliver ca. 1 for hver 5 Aar eller ca. 4 % af det samlede Antal Skibe i de 25 Aar.

I Aarenes Løb ere 7 Skibe forlængede og 2 ombyggede, 15 Maskiner ere fornyede, 12 ombyggede eller forandrede og 46 Skibe have faaet 57 Hovedkedler fornyede.

I 1867 var de fleste af Maskinerne i Selskabets Skibe af Lavtryk Principet, Resten var, paa en enkelt Højtryks Maskine nær, Høj og Lavtryk. Det laveste Kedeltryk pr. □" var ca. 12 Pd., for Høj og Lavtryk Maskinerne ca. 50 Pd., ved senere Nybygninger blev Kedeltrykket for Compound Maskiner efterhaanden forøget indtil 90 Pd. som i „M. G. Melchior“ bygget 1885. Aaret herefter fik „Malmø“ indsat en Triple Exp. Maskine og som Følge af de gode Resultater, der herved opnaaedes, ere de senere Nybygninger alle forsynede med Maskiner af dette Princip med Kedeltryk op til 160 Pd. pr. □"

Naar ses hen til den gennemsnitlige nom. H. Kraft pr Skib udviser omstaaende Tavle en gennemgaaende Forøgelse af Hestekraften for de i Aarenes Løb anskaffede Skibe. Medens Aaret 1867 ud-

viser 76,6 som i 1874 gaar ned til 72,6 som Følge af det store Antal tilgaaede Skibe i dette Aar forsynede med en forholdsvis mindre nom. H. Kraft., stiger Gennemsnitstallet igen efter 1874 og naar Maksimum i 1890 med 107,7.

Ogsaa Skibsskrogens Bygning er undergaaet store Forandringer i de forløbne Aar. Man anvender saaledes nu altid det sejgere og stærkere Staal i Stedet for som tidligere Jærn uden at man dog her har anset det rigtigt samtidigt at reducere Dimensionerne, hvad Pladernes Førlighed angaar, til de Proportioner, som ellers ere blevne almindelige ved Overgangen til det bedre Materiale. Endvidere ere alle i de senere Aar byggede Skibe blevne betydeligt forstærkede i Boug og Vandlinie med forceret Issejlads for Øje, ligesom Vandballasten nu som Regel anbringes i dobbelt Bund i Stedet for som hidtil i særlige Tanks. I alle Lastrum er nu anvendt den omhyggeligste Ventilation, noget man i tidligere Tider næppe lagde tilbørlig Vægt paa. Medens Master forhen altid gjordes af Træ, ere de af Selskabets Skibe, der ere byggede efter 1886, gennemgaaende blevne forsynede med Master af Jærn. Dampstyreapparater ere anbragte i alle de større Dampere, og de fleste Nybygninger ere blevne forsynede med elektrisk Lys til Brug ved Lossen og Laden, for Passagerskibenes Vedkommende tillige ved Belysning i Kahytterne. Det første Skib, hvor elektrisk Belysning anvendtes, var „Kjøbenhavn“, dog kun paa Dækket. Derefter kom i 1886 „M. G. Melchior“, i 1889—90 „Chr. Broberg“¹, „J. C. Jacobsen“¹, „Baron Stjernblad“¹, „Nidaros“, „Oluf Bager“, i 1891 „Fiona“ og „Limfjorden“¹, hvortil kommer det ny i Skotland byggede „Botnia“.

Driften i Tidsrummet fra 1868—1890

(begge Aar inkl.)

Skibene i regelmæssig Fart have ialt sejlet: 28,552,576 *Kvartmil*. Gennemsnitlig har hvert Skib sejlet: 21,419 *Kvartmil pr. Aar*.

Størst gennemsnitlig Distance sejlet pr. Skib pr. Aar udviser Aaret 1890 med 25,539,9 *Kvartmil*, mindst Aaret 1875 med 16,267,8 *Kvartmil*.

Størst gennemsejlet Distance pr. Aar har „*Expres*“ i Aaret 1888 med 50,449 *Kvartmil*.

Med Hensyn til den gennemsnitlige sejlede Distance pr. Skib pr. Aar, stiller den sig temmelig variabel for de forskellige Aar. Uagtet den sejlede Distance pr. Skib gennemgaaende er tiltaget, udviser i Særdeleshed Aarene fra 1868—81 nogle Svingninger, hvilket for en stor Del maa søges i, at i enkelte af disse Aar ere et større Antal Skibe tilgaaede og tagne med i Beregningen af Gennemsnits Distancen pr. Skib, endskøndt de ikke have sejlet de paagældende Aar fuldt ud.

Gennemsnitsfarten pr. Time har været 8,89 *Kvartmil*. I det hele Tidsrum varierer Gennemsnitsfarten pr. Aar fra 8,71 til 8,99 *Kvartmil*, er mindst i Aarene 1876 og 79 og højest i 1886 og 87. Efter 1879 er Farten gennemgaaende tiltagen og dette maa særlig søges i Anskaffelse af Skibe med større Hastighed og dels i Forcering af Maskinernes Gang. Det vil ses af Oversigten, at medens Farten er stigende, er det gennemsnitlige Medio Dybgaaende pr. Skib pr. Aar ogsaa tiltaget, idet Aaret 1880 udviser 9'0 1/2" medens det derefter stadig forøges indtil 1890 der har 10'0" altsaa et Dybgaaende pr. Skib, som er 1'8 1/2" større og som særlig er grundet paa de større Skibe.

¹ kun paa Dækket.

Skibene have ialt haft Fyr paa 4,73,6619 Timer,

heraf „*Under Fart*“ 68% eller 3,212,656 *Timer*

„*Stilleliggende*“ 32% „ 1,523,963 *do.*

Kulforbruget har ialt været 11,199,870 *Tønder*
heraf er medgaaet til *Driften* 11,137,957 *do.*
under *Oplægning* samt til *Bugserbaadene* 61,913 *do.*

Kulforbruget til Driften fordeler sig saaledes:

Kraner og Dæk 6% eller 651,240 *Tønder*

Stilleliggende 16% „ 1,845,197 *do.*

Under Fart 78% „ 8,641,520 *do.*

Kulforbruget pr. Time er for 1868 3,55 *Tdr.*, derefter falder det jævnt til *Aaret* 1879, der udviser 2,14 *Tdr.*, stiger atter til *Aaret* 1890 der har et *Forbrug* af 2,93 *Tdr.*

Under lignende *Forhold* varierer *Gennemsnits Kulforbruget pr. 4 Kvartmil*, idet *Aaret* 1868 begynder med 1,63 *Tdr.*, derefter formindskes *Forbruget* stadig indtil 1879, der udviser 0,98 *Tdr.*, hvorefter det atter stiger til *Aaret* 1890, der har et *Forbrug* af 1,31 *Tdr.*

Det nedadgaaende *Forbrug* til 1879 er særlig en *Følge* af *Fornyelse* og *Forbedring* af *Materiellet* m. m., hvorimod *Grunden* til den opadgaaende *Svingning* fra samme *Aar* maa tilskrives de i de efterfølgende *Aar* tilgaaede større *Skibe* til den udenrigske *Fart*, forsynede med større *Maskiner*, hvilket ogsaa efterfølgende udviser.

Beregnes nemlig *Kulforbruget pr. nom. H. Kraft pr. 4 Kvartmil*, udviser *Aaret* 1868 et *Gennemsnitsforbrug* af 6,38 *Pd.*, derefter falder det til *Aaret* 1879, der har 3,53 *Pd.* Dette *Forbrug* bibeholdes derefter i de paafølgende *Aar*, idet der kun findes mindre *Variationer*, til *Aaret* 1890, der har et *Forbrug* af 3,58 *Pd.*

Det ses heraf, at endskønt *Kulforbruget pr. Time* og *pr. 4 Kvartmil* udviser større *Svingninger*, varierer *Forbruget* beregnet efter den *nom. H. Kraft* og *Distance* sejlet i 4 *Kvartmil*, nedadgaaende og er det i det hele *Tidsrum* bragt ned til omtrent det halve.

Forbruget af Smørelse har ialt været 4,879,542 *Pd.*
heraf er medgaaet til *Driften* 4,755,713 *Pd.*
under *Oplægning* samt til *Bugserbaadene* 123,829 *Pd.*

Mindste Gennemsnitsforbrug pr. Time pr. Aar udviser *Aaret* 1868 med 1,27 *Pd.*, derefter stiger det til *Aaret* 1875, der har 1,73 *Pd.* I de efterfølgende *Aar* varierer *Forbruget* fra 1,37 til 1,56 *Pd.*

Beregnet pr. nom. H. Kraft pr. 24 Timer har *Aaret* 1868 et *Forbrug* af 0,40 *Pd.*, herefter stiger det og er højest i 1874, der har 0,54 *Pd.*, falder derefter *gradevis* til *Aaret* 1890, der udviser 0,33 *Pd.*

Det ses heraf, at *Forbruget af Smørelse* stiger fra 1868 til 75, men at det herefter igen er nedadgaaende. At *Forbruget* stiger maa søges i en større *Tilgang* af ældre *Skibe* med et *forholdsvis større Olieforbrug*, hvilket senere atter er *betydelig reduceret*.

Kulpriserne har været stærkt *varierende*; medens *Gennemsnitsprisen* for *Selskabets Kulforbrug* for *Aarene* 1870—90 har været 2 *Kr. 30 Øre*, er højeste *Gennemsnitspris* *pr. Aar* 4 *Kr. 18 Øre* i 1873, lavest staar 1887 med 1 *Kr. 83 Øre*. *Aaret* 1890 udviser 2 *Kr. 44 Øre*, alt *pr. Td.*

NYBYGGEDE SKIBE.

1869	Thy.	1884	Omsk, Helsingborg, Nordjylland og Bryderen.
72	Frederik og Louise.	85	Tomsk.
74	Gefion og Gylfe.	86	M. G. Melchior.
75	Christiania, Christian IX, Riberhuus, Zampa, Møen og Aalborg.	87	Antwerpen.
76	Baldur.	88	Sønderjylland, Leopold II og Georgios I.
77	A. N. Hansen og Issefjorden.	89	Alexander III, Douro, Pregel, Chr. Broberg og Kureren.
78	O. B. Suhr og H. P. Prior.	90	J. C. Jacobsen, Nidaros, Baron Stjernblad og Oluf Bager.
80	Moskov og Nishnij Novgorod.	91	Tejo, Fiona og Botnia.
81	Kursk, Kiew, Niels Brock og Limfjorden.		
82	Laura, Hveen og Saltholm.		
83	Koldinghuus, Perm og Kasan.		

INDKØBTE SKIBE.

1870	Kjøbenhavn, Aarhus, Brage, Ydun, Vidar og Randers.	1881	Charkow, Minsk, Tula, Romny, Dronning Lovisa og Avanti.
72	Horsens og Veile.	83	Storebælt, Lolland, Etna og Vesuv.
73	Dagmar og Øst.	84	Expres, Union, Knuthenborg, Vendsyssel og Morsø.
74	Reserven, Falken, Øresund, Horatio, Hamlet, Malmø, Lund, Helsingborg, Stockholm, John Schwartz, Thunberg og Laertes.	87	Kronen.
75	Lion, Esbern Snare og Esbjerg.	88	Axelhuus, Christianssund, Bergenhuus, Jolantha, Hebe og Dronningen.
77	Bien.	89	Gjedser.
79	Libau.	90	Fanø.
80	Constantin, Georg og Olga.	91	Castor, Viking, Saga og Blenda.

FORLÆNGEDE OG OMBYGGEDE SKIBE.

1872	Arcturus og Ørnen.	1882	Horsens.
73	Uffo.	84	Riberhuus (ombygget).
76	St. Knud.	86	Malmø do.
80	Kjøbenhavn.	91	Gefion.

MASKINER FORNYEDE.

1872	Arcturus og Ørnen.	1878	Phønix.
75	Odin, Aurora, Brage, Stockholm, John Schwartz og Thunberg.	80	Lion.
76	Vidar, Randers og Helsingborg.	84	Riberhuus.
		86	Malmö.

MASKINER OMBYGGEDE ELLER FORANDREDE.

1868	Phønix.	1876	Thyra og Uffo.
72	Vesta.	77	Falster og Saxo.
74	Anglo Dane.	78	Aarhus.
75	Valdemar og Øresund.	81	Fylla og St. Knud.

HOVEDKEDLER FORNYEDE.

1868	Phønix.	1880	Øst og Kjøbenhavn.
72	Arcturus, Ørnen og Vesta.	81	St. Knud.
74	Anglo Dane.	83	Esbjerg.
75	Valdemar, Odin, Aurora, Fylla, Brage, Øresund, Stockholm, John Schwartz og Thunberg.	84	Thy, Louise og Riberhuus.
76	Thyra, Uffo, Vidar, Randers, Veile, Falken, Malmö, Lund, Helsingborg, og Lion.	85	Ørnen, Ydun og Bien.
77	Falster og Saxo.	86	Malmö.
78	Aarhus og Phønix.	87	Frederik og Georg.
		88	Olga.
		89	Vendsyssel, Møen og Issefjorden.
		90	Zampa og Lion.
		91	Dagmar, Gefion og Aalborg.

OVERSIGT OVER MASKINERNES DRIFT 1867—90.

	Størst	I Aaret	Mindst	I Aaret	Første Aar	Aar	Sidste Aar	Aar
Skibenes Antal ved Aarets Slutning . . .	104	1890	22	67—68	22	1867	104	1890
Brutto-Tonnage svarende hertil	67,010	1890	6,966	67—68	6,966	1867	67,010	1890
Nom. Hestekraft	11,203	1890	1,685	67—68	1,685	1867	11,203	1890
Antal Skibe i Fart i Aarets Løb	101	1890	21	1867	21	1867	101	1890
Gennemsnitlig Brutto-Tonnage pr. Skib	644,3	1890	298,3	1870	316,6	1867	644,3	1890
do. nom. Hestekraft - do.	107,7	1890	72,6	1874	76,6	1867	107,7	1890
Antal Skibe med Maskiner af gammelt System	23	1874	4	86—90	17	1867	4	1890
Antal Skibe med Maskiner af Compound System	86	88—90	5	67—68	5	1867	86	1890
Antal Skibe med Maskiner af Triple Exp. System	14	1890	1	1886	1	1886	14	1890
Kedeltrykket lavest—højest (i \mathcal{T} pr. \square)	50—160	88—90	12—50	67—69	12—50	1867	50—160	1890
Samlet Distance sejlet i Kvartmil	2,579,526	1890	427,910	1868	427,910	1868	2,579,526	1890
Gennemsnits Distance sejlet i Kvartmil pr. Skib under Fart	25,539,9	1890	16,267,8	1875	19,450,5	1868	25,539,9	1890
Gennemsnits Fart pr. Time i Kvartmil	8,99	86—87	8,71	76—79	8,72	1868	8,91	1890
Medio dybgaende	10' 9"	1890	9' 0 $\frac{1}{2}$ "	1880	9' 0 $\frac{1}{2}$ "	1880	10' 9"	1890
Forbrug af Kul ialt i Tdr.	1,092,166	1890	205,622	1868	205,622	1868	1,092,166	1890
do. - do. pr. Time under Fart i Tdr.	3,55	1868	2,14	1879	3,55	1868	2,93	1890
do. - do. pr. 4 Kvrtm. i Tdr.	1,63	1868	0,98	1879	1,63	1868	1,31	1890
do. - do. pr. nom. Hestekraft pr. 4 Kvrtm. i \mathcal{T}	6,38	1868	3,43	1887	6,38	1868	3,58	1890
Forbrug af Smørelse ialt i \mathcal{T}	442,656	1890	62,116	1868	62,116	1868	442,656	1890
do. - do. til Glidere og Cy-lindre pr. 24 Timer i \mathcal{T}	2,91	1886	2,29	1890	2,91	1886	2,29	1890
Forbrug af Smørelse pr. Time under Fart i \mathcal{T}	1,73	1875	1,27	1868	1,27	1868	1,50	1890
Forbrug af Smørelse pr. nom. Hestekraft pr. 24 Timer i \mathcal{T}	0,54	1874	0,33	87—90	0,40	1868	0,33	1890
Den samlede Udgift ialt i Kr.	3,952,648	1890	757,782	1870	757,782	1870	3,952,648	1890
Den ordinære Udgift i Kr.	3,705,405	1890	739,466	1870	739,466	1870	3,705,405	1890
heraf Gager og Lønninger	548,934	1890	108,067	1870	108,067	1870	548,934	1890
Vedligeholdelse	290,922	1890	37,202	1870	37,202	1870	290,922	1890
Brændsel	2,655,827	1890	543,362	1870	543,362	1870	2,655,827	1890
Smørelse og Belysning	155,586	1890	40,804	1870	40,804	1870	155,586	1890
Rengøring og Pudsning	27,485	1890	5,140	1870	5,140	1870	27,485	1890
Pakning og Tætning	26,651	1890	4,891	1870	4,891	1870	26,651	1890
Gennemsnitlig Pris pr. Td. Kul i Kr.	4,18	1873	1,83	1887	2,57	1870	2,44	1890

Bygninger.

Fra Begyndelsen havde Selskabet sine Kontorer i Grosserer Prior's Ejendom i Bredgade Nr. 33, med en Underafdeling for den indenlandske Godsekspedition i Kasernebygningens Kælder i Kvæsthusgade. Da Kasernebygningen imidlertid i 1871 stillede til Auktion, erhvervede Selskabets Bestyrelse Bygningen, hvis Ombygning paabegyndtes samme Aar og fuldførtes i 1872, hvorefter Selskabet henflyttede sine Kontorer i den ny Bygning. Erhvervelsen af egen Grund var saa meget mere nødvendig, som den fortsatte Udvidelse af Flaaden fordrede egne Lager og Værkstedbygninger. Der opførtes da ogsaa i 1872 paa den ny Ejendoms Grund en Værksted- og Lagerbygning, saaledes at Selskabet efterhaanden fik saavel eget Tømrer-, Snedker-, Maler- og Sadelmagerværksted, foruden Smedieværksted, til hvilket sidste der byggedes en særlig Bygning. Som Eksempel paa Udvikling af Selskabets Virksomhed paa dette Omraade, kan anføres at Smedien begyndte sin Virksomhed i 1873 med 4 Mand, udførende 957 Arbejder til et Beløb af 29,645 Kr., medens der i 1890 gennemsnitlig beskæftigedes 52 Mand pr. Dag, der for Aaret udførte 7318 Arbejder til et Beløb af 178,972 Kr.

Erhvervelsen af Bygningen i Kvæsthusgade viste sig at være meget heldig for Selskabets Administration, der alt eftersom Flaaden forøgedes, krævede større Plads, saaledes at efterhaanden det meste af Bygningen indtoges til eget Brug. Da der imidlertid desuagtet stadig var Mangel paa Plads, erhvervede man endvidere Naboejendommene, i 1889 Kvæsthusgade Nr. 7 og i 1890 „Det militære Klædeoplæg“s Ejendom paa St. Annæplads, da disse blev Selskabet tilbudt, og er paa førstnævnte Ejendoms Grund i indeværende Aar opført en Bygning, hvorved Selskabets Kontorlokaler erholdt en ny paatrængende Udvidelse. — Med elektrisk Belysning i Havnen er Selskabet gaaet i Spidsen, først ved Anlægget i Havnegade i 1885 samt i 1888 paa Kvæsthusbroen. I 1882 forsøgte elektrisk Lysanlæg i Kontorerne, hvilket imidlertid igen maatte opgives, indtil denne Belysning nu iaar paa ny vil blive prøvet i Selskabets ny Bygning, denne Gang ved Forsyning med elektrisk Strøm fra den kommunale Anstalt.

AKTIEKAPITAL OG OBLIGATIONSGÆLD.

	AKTIEKAPITAL		OBLIGATIONSGÆLD		TIL- SAMMEN
	Ultimo	Størrelse i Kroner	Størrelse i Kroner	Rentefod	
Ifølge de første Love fastsat til Kr. 2,000,000, deraf indbetalt	1867	1,155,200	1,240,000	6 %	2,395,200
I 1868 endvidere indbetalt Kr. 644,800 . . .	1868	1,800,000	1,462,000	6 %	3,262,000
	1869	1,800,000	1,800,000	6 %	3,600,000
I 1870 udstedt Rest af den oprindelige fast- satte Aktiekapital med Kr. 200,000 samt ifølge Generalforsamlingsbesl. af 4. April 1870 udstedt ny Aktier for Kr. 400,000, ialt Kr. 600,000	1870	2,400,000	2,146,000	6 %	4,546,000
	1871	2,400,000	2,400,000	6 %	4,800,000
	1872	2,400,000	2,400,000	6 %	4,800,000
Forøget ifølge Generalforsamlings Besl. af 2. April 1873 med Kr. 600,000	1873	3,000,000	3,000,000	6 %	6,000,000
Forøget ifølge Generalforsamlings Besl. af 22. April 1874 med Kr. 1,000,000	1874	4,000,000	3,500,000	6 %	7,500,000
	1875	4,000,000	4,000,000	6 %	8,000,000
Ifl. Generalforsamlings Besl. af 29. Decbr. 1875 blev Bestyrelsen bemyndiget til at udstede for Kr. 1,000,000 ny Aktier, hvoraf udstedt i 1876 Kr. 701,200	1876	4,701,200	4,000,000	6 %	8,701,200
	1877	4,701,200	3,992,000	6 %	8,693,200
og i 1878 Resten Kr. 298,800	1878	5,000,000	4,550,000	6 %	9,550,000
	1879	5,000,000	4,434,000	6 %	9,434,000
	1880	5,000,000	5,000,000	6 %	10,000,000
Ifl. Generalforsamlings Besl. af 2. April 1881 forøget med Kr. 2,500,000	1881	7,500,000	5,013,000	6 % Kr. 164,000 5 % - 4,849,000	12,513,000
	1882	7,500,000	4,824,000	6 % Kr. 134,000 5 % - 4,690,000	12,324,000
	1883	7,500,000	4,624,000	6 % Kr. 100,000 5 % - 4,524,000	12,124,000
Ifl. Generalforsamlings Besl. af 17. Decbr. 1883 forøget med Kr. 500,000	1884	8,000,000	7,272,000	6 % Kr. 40,000 5 % - 7,232,000	15,272,000
	1885	8,000,000	6,949,000	6 % Kr. 24,000 5 % - 6,925,000	14,949,000
	1886	8,000,000	6,604,000	5 %	14,604,000
	1887	8,000,000	6,268,000	5 %	14,268,000
	1888	8,000,000	5,915,000	5 % Kr. 1,914,000 4 % - 4,001,000	13,915,000
	1889	8,000,000	7,482,000	5 % Kr. 1,501,000 4 % - 5,981,000	15,482,000
	1890	8,000,000	7,258,000	5 % Kr. 1,368,000 4 % - 5,890,000	15,258,000

RESERVE- OG ASSURANCEFOND.

RESERVEFONDEN				ASSURANCEFONDEN				Erlagt						
Aar	Henlagt til Reservefonden inklusive Renter o. s. v.	Forbrugt af Reservefonden til Hovedreparationer, ny Kedler etc.	Reservefondens Størrelse ultimo	Henlagt til Assurancefonden, inklusive Renter	Tab ved Havarier afholdte af Ass. Fonden	Assurancefondens Størrelse ultimo	Sø & Brandforsikringspræmie							
1867	97,829	83	97,829	83	94,300	—	9,201	35	85,098	65	135,311	75		
1868	110,791	—	208,620	83	98,232	23	5,503	33	177,827	55	125,223	37		
1869	120,751	83	329,372	66	117,007	81	35,584	47	259,250	87	138,001	46		
1870	170,776	94	500,149	60	126,861	89	53,830	60	332,282	16	136,514	50		
1871	182,971	83	569,976	43	144,502	77	22,321	52	454,463	41	122,930	08		
1872	182,210	07	752,186	50	156,663	41	7,371	62	603,755	20	142,601	92		
1873	290,046	27	1,040,232	77	237,053	70	141,013	25	699,795	65	118,476	19		
1874	357,894	58	1,233,873	05	267,121	97	36,579	66	930,337	98	112,872	60		
1875	443,416	72	1,218,785	93	175,022	33	24,756	42	1,080,603	89	146,002	86		
1876	689,368	41	1,018,469	02	73,906	89	34,454	96	1,120,055	82	196,569	89		
1877	583,189	38	1,494,931	73	291,575	68	259,343	92	1,152,287	58	211,047	05		
1878	745,227	10	2,009,030	07	152,292	27	25,181	78	1,279,398	07	269,527	82		
1879	844,709	73	2,738,508	77	48,496	65	41,617	39	1,286,277	33	276,477	21		
1880	694,826	72	3,068,936	50	280,903	39	73,143	99	1,494,036	73	358,840	31		
1881	769,678	33	3,686,449	69	437,187	57	240,533	52	1,690,690	78	260,942	98		
1882	886,722	40	4,402,987	21	114,692	87	31,938	85	1,773,444	80	312,684	63		
1883	969,597	95	5,216,663	07	338,753	09	36,790	13	2,075,407	76	385,412	08		
1884	1,107,147	76	6,032,776	89	472,862	75	176,154	70	2,372,115	81	418,763	93		
1885	1,201,444	40	7,078,409	39	140,427	83	79,916	82	2,432,626	82	416,591	18		
1886	1,237,333	53	8,133,758	34	84,284	33	33,836	06	2,483,075	09	265,241	32		
1887	1,237,638	72	9,211,022	78	162,569	96	131,997	39	2,514,547	66	234,829	69		
1888	1,349,679	98	10,467,055	89	326,631	93	141,819	64	2,699,359	95	220,196	07		
1889	1,486,744	88	11,803,242	77	355,885	98	169,860	16	2,885,385	77	238,214	69		
1890	1,497,371	35	12,992,478	04	267,758	89	114,106	81	3,039,037	85	250,291	98		
	17,257,369	71	4,264,891	67	12,992,478	04	4,964,996	19	1,925,958	34	3,039,037	85	5,493,565	56

Betalte Søforsikringspræmier og modtagne Erstatninger af Søassurandørerne. Aarene 1867—90 inkl.

Aar	Betalte Søforsikringspræmie		Modtagne Erstatninger		TOTAL FORLIS	
					delvis forsikrede Skibe	uforsikrede Skibe
1867	129,761	20				
1868	118,931	14	.			
1869	129,597	04	217	29		
1870	130,506	83	21,193	45		
1871	115,784	35	19,286	11		
1872	134,603	02	32,873	69		
1873	107,227	02	216,000	«	„Dagmar“	
1874	102,019	92				
1875	130,002	12	2,856	«		
1876	177,592	64	3,138	46		
1877	188,354	35	198,260	07	„Dania“	
1878	248,160	72	35,196	85		
1879	253,219	49	18,527	68		
1880	335,262	25	26,761	61		
1881	237,326	56	293,401	25	„Phønix“	
1882	286,900	«	39,265	01		
1883	358,542	10	69,116	51		
1884	381,614	93	85,459	71		
1885	383,202	43	39,135	85		
1886	230,133	75	19,599	51		
1887	207,218	«	4,924	68		„Arcturus“
1888	195,363	09	12,868	23		
1889	212,145	28	77,071	23		„Uffo“
1890	223,568	64	58,234	03		
	5,017,036	87	1,273,387	22		

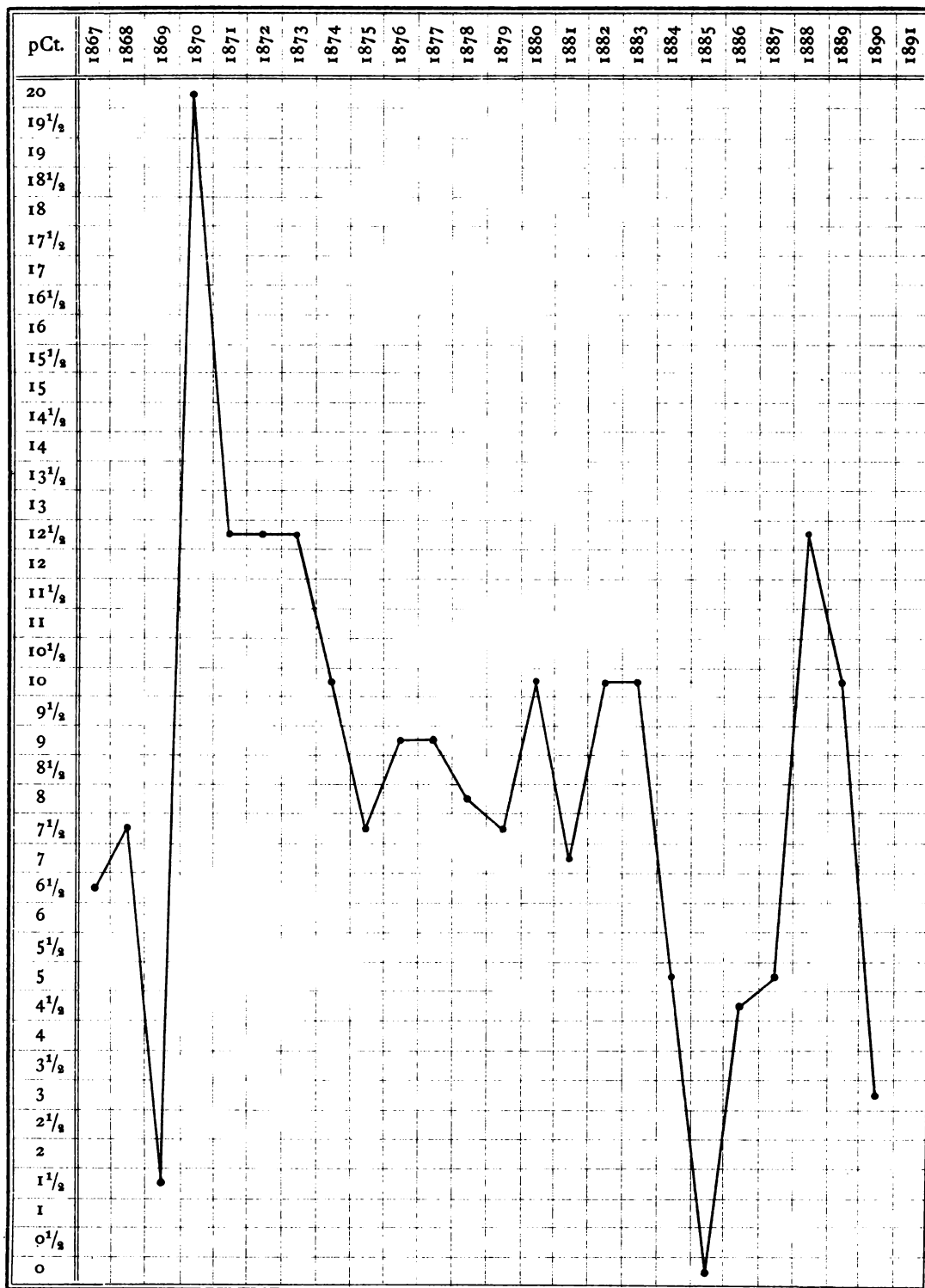
SELSKABETS DRIFT

i Aarene 1867—1890, bægge inklusive.

Aar	Brutto Indtægt		Total Udgifter		Overskud		AF OVERSKUDET						
							afskrevet paa Inventar etc.		henlagt til Reservefond exkl. Renter o. s. v.		henlagt til Assurancefond exkl. Renter		Ud- bytte % af Aktie- kapital
1867	2,139,970	27	1,824,881	21	315,089	06	6,834	89	97,349	83	94,300	—	6 1/2
1868	2,407,640	70	2,049,328	85	358,311	85	8,533	06	110,791	—	98,232	23	7 1/2
1869	2,386,699	93	2,135,454	46	251,245	47	8,585	41	108,271	83	106,447	82	1 1/2
1870	2,858,314	77	2,172,855	37	685,459	40	8,581	08	121,014	33	111,306	83	20
1871	3,081,003	66	2,459,836	83	621,166	83	9,308	94	152,962	85	124,565	83	12 1/2
1872	3,513,201	35	2,892,963	33	620,238	02	9,051	90	148,011	48	129,395	60	12 1/2
1873	4,398,721	20	3,587,642	35	811,078	85	10,833	71	182,475	08	200,828	40	12 1/2
1874	4,779,491	91	3,855,838	91	923,653	—	12,246	27	241,636	25	225,144	23	10
1875	5,085,228	30	4,246,780	33	838,447	97	16,234	90	369,384	34	119,191	45	7 1/2
1876	5,787,595	07	4,651,767	92	1,135,827	15	17,803	17	638,798	51	9,070	66	9
1877	5,981,257	84	4,777,317	32	1,203,940	52	18,740	94	484,958	81	224,372	33	9
1878	6,189,021	76	4,984,165	43	1,204,856	33	18,608	62	622,392	58	113,155	02	8
1879	5,905,224	58	4,780,367	15	1,124,857	43	17,490	67	718,571	04	—	—	7 1/2
1880	7,389,460	22	6,079,136	62	1,310,323	60	19,288	51	530,516	19	203,726	75	10
1881	7,374,359	95	5,660,702	42	1,713,657	53	20,373	80	769,678	33	437,187	57	7
1882	9,266,380	79	7,950,774	16	2,215,606	63	19,386	90	886,722	40	114,692	87	10
1883	10,018,146	53	7,819,903	31	2,198,243	22	20,539	08	969,597	95	338,753	09	10
1884	10,117,387	18	8,441,815	82	1,675,571	36	24,094	15	1,105,151	93	472,862	75	5
1885	9,950,752	12	8,602,762	15	1,347,989	97	24,881	13	1,201,444	40	140,427	83	0
1886	10,109,451	01	8,369,367	53	1,740,083	48	23,214	03	1,237,333	53	84,284	33	4 1/2
1887	10,625,715	40	8,642,345	36	1,983,370	04	23,672	11	1,237,638	72	162,569	96	5
1888	12,920,452	84	9,721,175	62	3,199,277	22	23,231	16	1,349,679	98	326,631	93	12 1/2
1889	14,217,328	72	11,265,284	63	2,952,044	09	23,626	76	1,442,692	88	355,885	98	10
1890	14,158,524	09	12,268,888	74	1,889,635	35	23,600	89	1,497,371	35	267,758	89	3
1867-1890	170,661,330	19	138,341,355	82	32,319,974	37	408,762	08	16,224,445	59	4,460,792	35	8 3/8 %*

* gennemsnitlig.

UDBYTTE 1867-90



Gennemsnit for 24 Aar 8 3/8 pCt.



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKABS ROUTER I 1891.

ADEL & AARHØDTS LITH. ETABL.



SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

KORT OVER RUSLANDS JÆRNBANER.

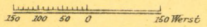
1891.



NOTE.

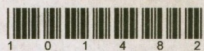
- fuldførte Jærnbaner.
- - - - - Jærnbaner under Bygning.
- · - · - Landgrænsen.

Maalestok.





DIS-Danmark



1 0 1 4 8 2