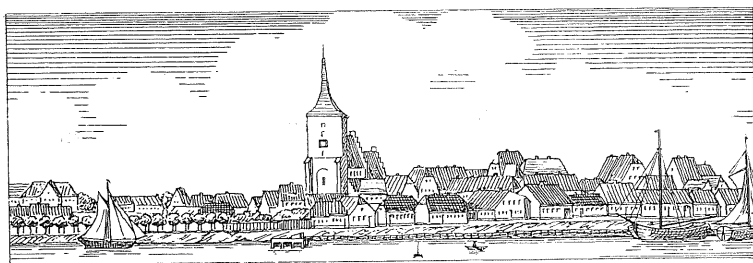




H. P. Prior.
Fotografi 1864.



Nakskov omkring 1860.

H. P. PRIOR

BLADE AF DANSK DAMPSKIBSFARTS HISTORIE

Af

THOMAS PRIOR

I Samarbejde med ALEXIS PRIOR

Midt i forrige Aarhundrede — fra 1850 til 1871 — var der en Mand, der prægede Danmarks indenrigske Dampskibsfart i en saadan Grad, at Virkningen af hans Indsats paa dette Felt kom til at sætte dybe Spor langt ud i Fremtiden.

Denne Mand var *H. P. Prior*, og det er Hensigten paa de følgende Sider at prøve paa at opridse hans Liv og derigennem sætte ham det Minde, som hans Arbejde for at skabe Orden og System i den indenrigske Dampskibsfart i Danmark og bevare den fra at komme under engelsk Herredømme fortjener.

H. P. Prior var en udpræget self-made Mand. Hans Farfader var en Fiskerdreng, Peder Chrestensøn, fra en lille Fiskerflække, Prierboderne, oppe ved Sebbersund i Himmerland. Han antog Navnet: *Prior*, da han kom i Latinskolen i Aalborg og blev i 43-Aars Alderen Klokker i Rødby, hvor han døde i smaa Kaar faa Aar efter, efterladende sig Enke og 4 Sønner i Alderen $\frac{1}{2}$ til 6 Aar.

Den yngste af disse Sønner, Andreas Prior, blev Skomagermester i Nakskov, hvor han med sin Hustru, Ellen Sophie Holm, fik en meget stor Børneflokk, som det kneb meget for ham at skaffe Føden til, og da han døde i 1834, efterlod han sig intet, saa Enken maatte ernære sig og de mindste af Børnene ved at gaa rundt i Byen og sælge Brød for en af Bagerne. Senere, da de ældste af Børnene kunde træde hjælpende til, fik hun dog blidere Kaar.

Barndom og Ungdom.

Hans Peter Prior var den tredieældste af Børneflokken. Han fødtes i Nakskov d. 9. Maj 1813, og da han havde naaet den skolepligtige Alder, blev han sat i Borgerskolen for dér at erhverve den nødtørfelige Viden, som en saadan Skole, hvor Prygl sikkert var et af de betydningsfuldeste pædagogiske Midler, kunde bibringe Børnene. H. P. Prior fortæller selv senere hen i Livet en Erindring fra Skolen. Hvorledes han for en Forseelse, som han endda slet ikke havde begaaet, som Straf skulde have nogle Slag over Haanden med Skarpen af en tung Lineal. Hvordan han i sidste Øjeblik trak Haanden til sig, saa Provsten, der vilde give ham Slagene, kom til at slaa sig selv og derover blev saa rasende, at han „tyrede Drengens Hænder og Arme saadan igennem“, at disse var hovne en Uge efter.

Skønt Drengen sikkert har været kvik og letfattende, beklager han sig hele Livet igennem over de faa Kundskaber, han erhvervede i Barneaarene, noget han senere efter bedste Evne søgte at raade Bod paa.

Det var som sagt et meget fattigt Hjem, hvor de mange Børn tyngede Forældrenes Budget stærkt. Det blev derfor hilst med Glæde, da en Svoger meddelte dem, at han kunde skaffe den knapt 14 Aar gamle Søn, Hans Peter, en Læreplads hos en Købmand i Stege, saa at han ikke længer vilde koste sine Forældre noget. Tilbudet blev modtaget, og i Februar 1827 begav Onkel og Nevø sig fra Nakskov til Stege for at forhandle med Købmand Abraham Wulff om Pladsen, og den lille, endnu ikke konfirmerede Dreng underskriver i Stege følgende Lære-

kontrakt, der i Original findes paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg:

Mellem os undertegnede er sluttet følgende

Lærekontrakt.

1ste.

Jeg underskrevne A. Wulff, Borger og Kjøbmand i Stege, antager Skomagermester Priors Søn Hans Peter Prior fra Nakskov i Handelslære i 6, siger Sex, paa hinanden følgende Aar fra 1ste Martii 1827 at regne, i hvilken Tid jeg ei alene skal undervise ham i alle til Handelen henhørende Kundskaber, saa vidt det er mueligt, men ogsaa i denne Læretid forsyne ham med Kost, Logie, Vadsk og alle fornødne Klædningsstykker, saavel Uldent som Linned og Fodtøi; og iøvrigt skal han nyde en honnet Behandling og Omgang.

2det.

I Læretiden skal Hans Peter Prior være pligtig at viise Hørigheid og Lydighed saavel mod mig som mod min Kone, give nøie Agt paa, hvad der bliver sagt ham, ikke paa egen Haand foretage sig noget, som kan være mig eller min Handel til Skade, ikke aabenbare for nogen, hvad ham betroes, mit Huus eller min Handel betræffende, ikke uden min Tilladelse bære eller have Penge paa sig, og endelig paase mit Beste i alle Maader, saavel inden som udenfor mit Huus.

3die.

Naar Hans Peter Prior troe og redelig har udstaaet sine Læreaar, da forbinder jeg mig til at give ham et for en Handelsbetjent anstændigt Svende-Udstyr, bestaaende af Frakke, Kjole, Vest, Beenklæder, 6 Kraver, 6 Halstørklæder, 6 Skjorter, 6 Lommetørklæder, 6 Par Strømper, 1 Par Støvler, 1 Par Sko og en anstændig Hatt, samt meddele ham Testamonium som Handelsbetjent; og om han ingen anden Bestemmelse har, skal jeg mod en billig Løn beholde ham i min Tjeneste, da længere, om han har Lyst.

Stege paa Møen den 14de Februarig 1827

A. Wulff

I følge skriftlig Fuldmagt af Hr. Skomagermester Andreas Prior i Nakskov undertegner jeg, som skal være lige saa gyldig, som han, Andreas Prior, selv havde underskrevet.

Sparre

Til Vitterlighed Baumholdt

At jeg af yderste Formue skal bestræbe mig for at opfylde de mig herunder foreskrevne Pligter, bevidnes af

P. Prior

Da Tiden var inde, drog saa den lille Knægt fra Hjemmet for at tiltræde den 6 Aar lange Læreplads hos Wulff, der ogsaa havde paataget sig at bekoste hans Konfirmation ved Paasketid 1827. Drengen havde modtaget Konfirmationsforberedelsen i Nakskov af den senere Biskop Brammer, der da var 2den Præst der i Byen og nu, ved Drengens Afrejse, gav ham mange gode Raad og Formaninger med paa Vejen. H. P. Prior stod hele Livet i Korrespondance med Brammer i taknemlig Erindring om hans Venlighed og skriver selv i sine Erindringer: „Ved den venlige Maade, hvorpaa han forstod at vinde og indvirke paa mit unge Hjerte, blev hans kjærlige Raad og Vejledning sikre Holdepunkter for mig i hele Livet med dets mange Prøver og Tilskikkelser“.

Om Læretiden i Stege vides intet nærmere. Prior nævner kun herom i et Brev til en af sine Sønner, at Wulff og Konen „var uddannede Jøder“, saa det var et Held, at han slap igennem Læretiden uden at tage Skade. Efter den Tids Sædvaner kan han vel ikke have haft det helt daarligt, for han bliver hos Wulff som Handelsbetjent i ca. 1½ Aar efter udstaaet Læretid og forlader ham først i Efteraaret 1834 for at tiltræde en Plads hos C. Hage & Søn i Stege.

Saasnt han tjener noget som Kommis, begynder han dels at hjælpe Moderen og sin yngste Broder Carl, den senere Varemægler, dels at udvide sine Kundskaber ved at tage Undervisning i Engelsk og Tysk hos forhenværende Major og Klasselotteriinspektør Scheel. Denne havde, efter at have udstaaet sin Straf i det derværende Slavefængsel for en begaaet Kassesvig, bosat sig i Byen og gav Undervisning i Sprog. Han var en kundskabsrig og begavet Mand, som sikkert har haft Indflydelse paa den unge Mands aandelige Horisont. Han læser nu meget og begynder at samle paa Bøger, saa at han allerede i sin Kommistid faar skaffet sig en pæn lille Bogsamling, hovedsageligt bestaaende af historisk Litteratur. Betegnende for hans Kundskabstørst er det, at han i 1865, som 50-aarig Grosserer, ofrer Tid paa 3 Gange om Ugen at følge Professor Rasmus Nielsens filosofiske Forelæsninger paa Københavns Universitet.

Prior har sikkert været et livligt ungt Menneske med et let-bevægeligt Sind, og ved Siden af sin klare Forstand haft en meget følelsesbetonet Natur. Den Tilbøjelighed til at bruse op i heftig Vrede for snart derefter at falde ned fra Vredens Tinder, som kendes saa godt fra hans ældre Aar, har vel allerede præget ham i disse Ungdomsaar. Hvor lidt tilbøjelig han allerede den Gang kunde være til at veje sine Ord paa Guldvægt, naar han blev opbragt over noget, derom vidner en Politisag, som han i 1837 faar paa Halsen af Byens Apoteker i Anledning af, at Prior, i Harmen over Apotekerens Uvilje mod med sine Heste at komme nogle Folk i Havsnød til Hjælp, har anvendt Ord, som vel ikke kunde passere et juridisk Naaleøje. Hans Sagsfremstilling i Retten giver et ganske malende Billede af Forholdene i den lille By under en saadan Katastrophe og viser, hvor energisk og foretagsomt han kunde optræde i en prekær Situation.

Købmand i Stege.

Mellem de Købmænd, der i de Aar drev Forretning i Stege, var der en Købmand Lars Terpager Malling, hvis Købmandsgaard laa i den nordøstlige Ende af Møllegade. Han havde etableret sig i 1821, men afgik ved Døden allerede i 1835. Hans Enke, Regine Malling, født Schmith, drev i nogle Aar Forretningen videre, delvis med sin Onkel som Bestyrer. I disse Aar har hun lært den unge Prior at kende, de bliver forlovede, og d. 7. September 1839 bliver de gift.

I Anledning af Giftermaalet foretages der Skifte i Boet efter Købmand Malling, hvorved Enken, der havde hensiddet i uskiftet Bo, arver ca. 13.750 Rd., medens hendes to smaa Sønner hver fik ca. 5.100 Rd., der sattes i Overformynderiet. Disse 13.750 Rd. har været den Driftskapital, som den 26-aarige Købmand Prior, der nu overtog Købmandsforretningen, fik at arbejde med. Selv har han næppe ejet store Sager, da han som nævnt havde understøttet Moderen og Broderen Carl. Men han har sandsynligvis faaet Støtte hos Hustruens Broder, Kammeraad H. P. Schmith paa Landsledgaard lidt udenfor Stege,

og hos hendes Svoger, Kammerraad P. Malling til Steenby-mølle (den nuværende Steensbygaard) paa Sydsjællands Kyst. Især den sidstnævnte, der var meget velhavende, var gennem mange Aar en god pekuniær Støtte for Prior. Begge disse Mænd har sikkert set, hvad der boede i den unge Købmand, og at det var Umagen værd at give ham en Haandsrækning.

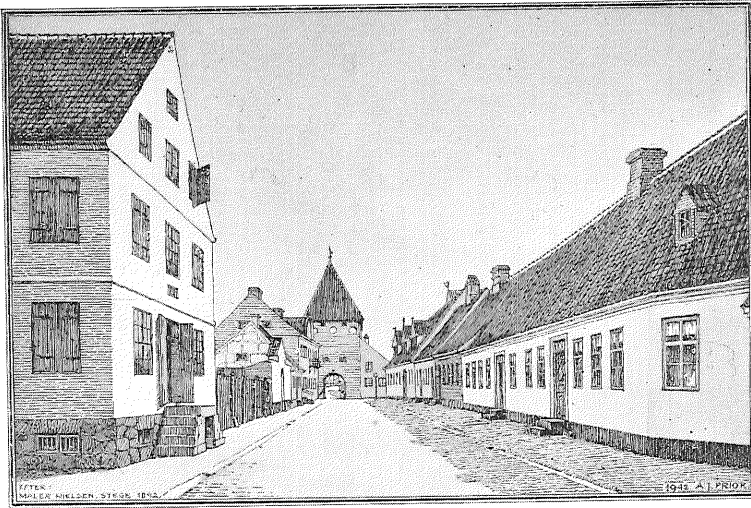
Prior's ældste Stedsøn, den senere saa kendte og dygtige Grosserer, Etatsraad Wm. Theodor Malling, giver følgende Karakteristik af Stedfaderen fra denne Periode:

Han var en meget ivrig og energisk Mand, der med ungdommeligt Mod kastede sig over Forretningerne, som han strax søgte at udvide, idet han gjerne vilde efterligne Hage's uden vistnok at tage tilstrækkeligt Hensyn til, at den forholdsvis lille Kapital, der blev stillet til hans Raadighed, ikke tillod ham store Spring. Han havde et heftigt og lidenskabeligt Temperament, som ofte bragte ham i Kollision med Folk, og som skæmmede ham, ligesom det skadede ham i Folks Omdømme mer end retfærdigt, da han i Grunden havde et godt Hjærte. Men hans heftige, hensynsløse Optræden kunde dog til Tider, især senere hen i hans Liv, tvinge Ting igjennem, som vilde have været umulige ved en mere sagtmødig Optræden.

Han havde faaet en meget tarvelig Opdragelse, og især bristede det paa Skolekundskaber, men da ingen mere end han selv indsaa, hvad der manglede, har han, med sin sædvanlige Energi, fra sine Læreaar af søgt at indhente det forsømte.

Kort efter at have overtaget Forretningen begyndte Prior at bygge, og naar man i Dag ser de beskedne Dimensioner, den overtagne Købmandsgaard har — den ligger der endnu ret uforandret, selv om Købmandsboden nu er Beværtning — saa forstaar man, at det var for snæver en Tumbleplads for den fremadstræbende, initiativrige unge Købmand.

Lige overfor Købmandsgaarden i Møllegade ejede Malling en Havegrund, der ogsaa anvendtes til Tømmerplads. Ved Siden af den erhvervede Prior yderligere nogle Grunde, og herpaa opførte han i 1841 af Kridtsten, som han hentede ovre fra



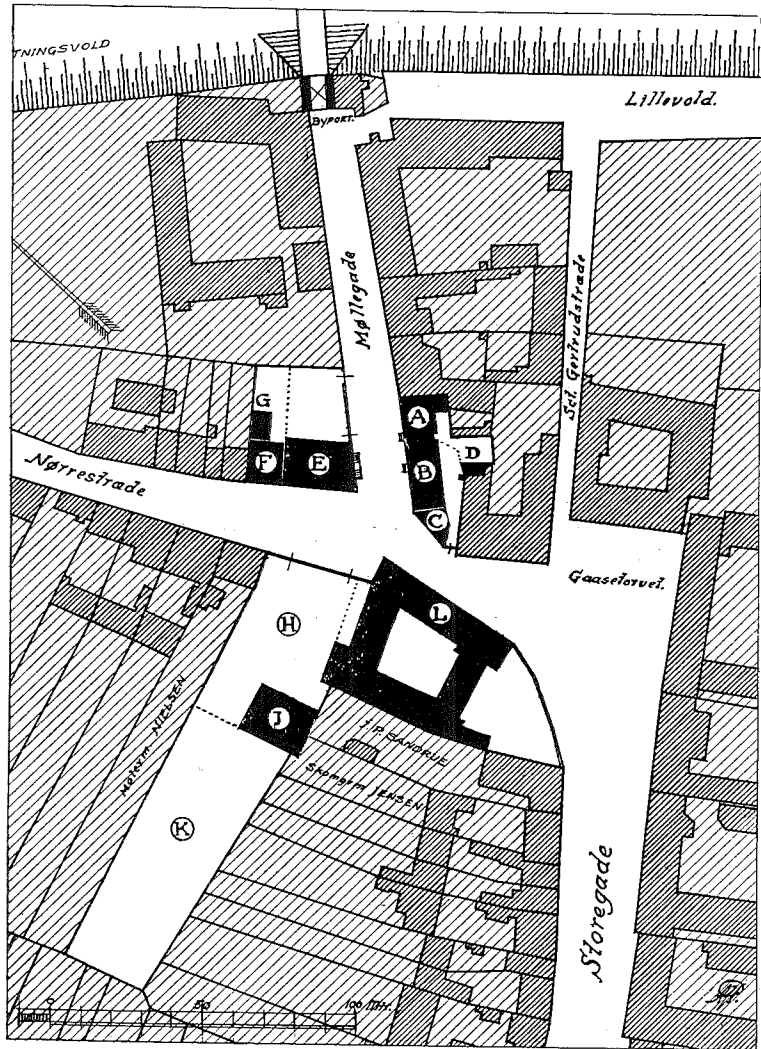
Møllegade i Stege,

Til Venstre Priors nyopførte Pakhus, til Højre Købmandsgaarden, i Baggrunden Mølleporten. Farvelagt Tegning af Arkitekt Prior efter Billede udført af Maler Nielsen i Stege.

Stevns, og paa Grundmur af Kampesten, der om Vinteren transporteredes over Isen fra en lille ubeboet Ø mellem Koster og Stege, et 2-Etages Kornmagasin med Kælder for grove Varer. Paa Grunden ved Siden af, ud mod Nørrestræde, opførte han derefter en Bygning, hvori han opstillede en Korntøringsovn af engelsk Fabrikat. Medens denne sidste Bygning er nedbrændt omkring 1930, er Kornmagasinet bevaret, om end i ret ændret Skikkelse, idet det er ombygget til Beboelse, men paa Façaden ud mod Møllegade (nu Storegade) sidder endnu den Plade i Muren

18 H.C. Prior. 41

som den unge Købmand, stolt over dette første Skridt fremad, lod opsætte.



Plan af Priors Bygninger og Grunde omkr. 1845. Tegning af Arkitekt Prior.
 A. Købmandsboden. B. Boligen. C. Sidehus. D. Halvtag. E. Kornpakhus.
 F. Korntørringsovn. G. Stald. H. Byggeplads 1840. J. Tømmerskur.
 K. Have. L. „Leboltegaarden“ 1844.

Priors øvrige Erhvervelser af Grunde og Ejendomme samt Opførelse af ny Bygninger fremgaaer forøvrigt af omstaaende Kort.

Prior's Interesser som Købmand laa nærmest i Kornhandelen, og da Konkurrencen med Hage og de andre Stege-Købmænd var for stor paa Møn, varede det ikke længe, før han udvidede sit Felt til Sjælland, fortrinsvis Kallehave og Stevns ved Vemmetofte Strand, hvor han ved Opkøbere især kastede sig over Køb af Ærter og Raps. Men snart efter gik han videre, købte hele Kornladninger paa fremmede Pladser (f. Eks. Ystad) og solgte dem i Hamborg eller sendte dem i Kon-signation til England. Og til Realisering af disse omfattende Forretninger, hvortil hans egen Kapital jo ikke slog til, skaffede han sig ret betydelige Blanko-Kreditter hos Firmaet M. Robinson Söhne i Hamborg.

Stærkt religiøs og flittig Kirkegænger, som Prior var, er det kun naturligt, at hans Virkelyst blev taget i Brug som Kirkeværge i Stege, et Hverv han røgtede med stor Interesse, og han gennemførte forskellige Reformers. Saaledes fik han afskaffet den „Hoveritjeneste“, som Omegnens Bønder maatte yde paa Kirkegaarden ved at møde op for at skuffe Gange o. l. Da Kirke-Kommissionen havde Betæneligheder ved at opføre en Udgift herfor paa Regnskabet, tilbød Prior selv at betale Beløbet, hvis der skulde rejse sig Kritik derimod, hellere end at se saa mange Folk tvungne til at drage ofte langvejs fra til Byen for saadan en Bagatels Skyld. Han fik ogsaa gennemført Sløjfning af alle slet vedligeholdte Grave, saa Helheden blev smukkere, og han greb virksomfuldt ind overfor Provstens Maade at beregne sig Betaling for de kirkelige Handlinger.

Hvordan hans Indtægter i Stegetiden har været, foreligger der intet om, men det virker ganske pudsigt at læse en Skrivelse fra Kommunalbestyrelsen, hvori man i 1842 efter hans Andragende nedsætter hans personlige Skat til — 36 Rd.! Et efter vore nuværende Skatteydelser yderst beskedent Beløb.

Den paa foranstaaende Kort indtegnede „Leboltegaard“ (L.) købte Prior i 1844, men der er ikke udstedt Skøde der-

paa, formentlig fordi han er kommet ind paa den Tanke, som han realiserede i 1847, nemlig at likvidere sin Forretning i Stege og drage til Hovedstaden. Han skriver selv i sine Erindringer om Grunden hertil: „Jeg ophævede min Handel dersteds Foraaret 1847 som Følge af, at jeg fandt, at jeg efterhaanden for stærkt kom til at konkurrere med de ældre større Handelshuse dels i Stege, dels i de nærmest liggende Kjøbstæder.“

Korngrosserer i København.

Foruden den nævnte Konkurrence med de nærmeste Købmænd, med hvem han, takket være sit iltre Gemyt, ofte kom i Kollision, virkede vel ogsaa det ind paa hans Beslutning, at hans hidtil heldige Kornhandel havde givet ham Lyst til at arbejde under større og lettere Forhold, end Stege bød ham. I 1846 begyndte Kartoffelsygen at optræde, og dette fremkaldte en Højkonjunktur i Korn. Det var da fristende for en Kornkøbmand med Virkelyst at være nærmere ved Handelens Brændpunkt, Børsen i København.

Prior realiserede alt i Stege, og d. 24. April 1847 dampede hele Familien med „Caroline Amalie“ til Hovedstaden, hvor de flyttede ind i Stue-Etagen i Huset paa Hjørnet af Stormgade og Filosofgangen (det nuværende Stormgade 16 og Vester-voldgade 91).

Efter at have præsteret Attest fra Stege om, at hans Borgerskab som Købmand i denne By var ophævet, fik Prior Borgerskab som Grosserer. I Københavns Borgerskabsprotokol for 6. December 1848 — altsaa 1½ Aar efter Tilflytningen — er dette protokolleret med Tilføjelse om, at han er ansat ved det borgerlige Infanteri.

Det følgende Aar, 1848, flyttede Familien fra Stormgade til Strandgade, det nuværende Nr. 26. Herfra udgaar Prior's første Annoncering om den paatænkte Dampskibsfart i 1850, i hvilket Aar han flytter Bolig og Kontor til Norgesgade Nr. 190 — det nuværende Bredgade Nr. 33 — ligeoverfor St. Annæ Plads.

Det var et uheldigt Tidspunkt for Prior med sin iltre Virkelyst at komme til København paa. I Foraaret 1847 herskede der en sand Feber paa Kornbørsen. Man forudsaa Hungersnød, og Kornpriserne røg i Vejret. Man købte og købte. Alfred Hage af Firmaet H. Puggaard & Co. fik imidlertid Regeringen til at sende nogle Fregatter til St. Petersborg for derfra at hente Korn og Mel, som saa blev solgt ved Auktion i Maj, hvor der betaltes 5 Mk. pr. Lispund for det. Torveprisen var ved samme Tid 19—22 Rd. pr. Td. for Hvede, 16 Rd. for Rug, 12 Rd. for Byg og 7 Rd. for Havre.

Prior havde ogsaa købt op. Fra 1. Maj til medio Juni havde han købt: 2500 Kuhl¹ Rugmel, 1850 Td. Rug, 1448 Td. Malt, 3200 Td. Byg, 800 Td. Ærter, 4700 Td. Havre og 3000 Td. forskellige andre Kornvarer. I Juni kom saa Omslaget, Priserne styrtede nedad (i Maj 1848 laa Priserne paa $\frac{1}{3}$ af Niveauet i Maj 1847), og i August anslog Prior sit Tab til mindst 44.000 Rd., et Tab som han med sin ret begrænsede Driftskapital ikke kunde klare, hvorfor han maatte søge, og ogsaa fik, en Ordning med sin Hovedkreditor, M. Robinson Söhne i Hamborg, der havde et Tilgodehavende paa ca. 66.000 Banco-Mark.

Nu maatte Tæring sættes efter Næring, der maatte ikke slaas for store Brød op, men forsigtigt begyndtes forfra. Prior fortsatte vel med at handle med Korn, men i mindre Maalestok, og desuden udførte han Kommissions-Forretninger for Provinskøbmænd. Men ogsaa dette bragte ham Tab, da nogle af disse maatte standse Betalingerne. Især en Købmand H. Jacobsen i Næstved paaførte ham et stort Tab.

Dampskibs-Entreprenør.

I 1848 udbrod Krigen i Hertugdømmerne, og Elben blokeredes. Dette foranledigede bl. a., at et skotsk Dampskibsselskab, der nu blev udelukket fra Sejladsen fra Skotland til Hamborg, satte sine Skibe ind i Rute paa Lübeck anløbende Kø-

¹ russisk Kornmaal = 300 russiske Pd. = ca. 245 danske Pd.

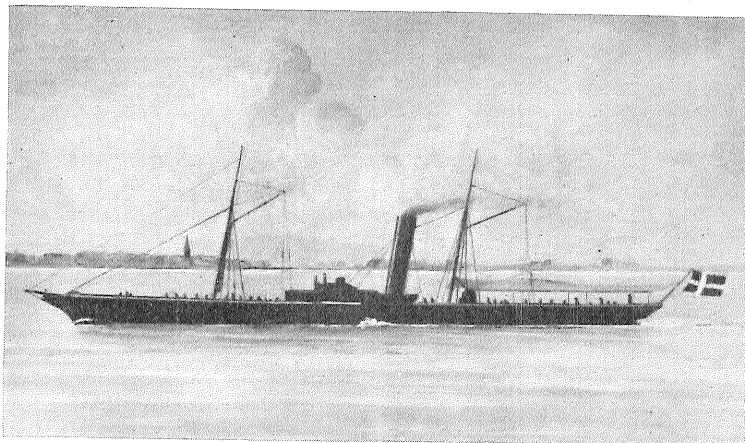
benhavn undervejs. Gennem Firmaet Neill Heerup & Co. i Leith, som i en Aarrække havde været Priors Kommissionshus i England, og med hvilket han derved var kommet i venskabelig Forbindelse, fik han overdraget Dampskibsselskabets Kommissions-Forretninger her paa Pladsen. Og da den danske Regering trængte til Transportskibe, lykkedes det ham at faa lejet nogle af Selskabets Skibe ud til den paa meget gunstige Betingelser, saa baade Selskabet og han selv tjente godt derpaa. Lejemaalet fornyedes i 1849, og Prior begyndte nu atter at føle fast Grund under Fødderne, hvad der gav ham Mod til paany at vove sig ud i store Foretagender.

Arbejdet med de skotske Skibe og Venskabet med nogle ved Dampskibsfart beskæftigede Skotter, Kaptajn Robert Cook, der selv førte et Dampskib paa Danmark, og dennes Svoger, Th. Barclay, der sammen med Cook ejede flere Skibe, henledte Priors Opmærksomhed paa den Chance, der laa i Dampskibsfart i de danske Farvande, en Fart, der laa i et meget usikkert Leje, og som Englænderne var begyndt paa at erobre. Og i Begyndelsen af 1850 købte han, med Støtte af Hustruens førnævnte Slægtninge, Kammerraaderne Malling og Schmith, et Hjulskib „Zephyr“, hvilket skulde blive Indledningen til en for dansk Dampskibsfart meget betydningsfuld Virksomhed.

Lad os kaste et Blik paa, hvorledes dansk Dampskibsfart havde udviklet sig siden „Caledonia“s Ankomst til Danmark i 1819, og indtil Købet af „Zephyr“ i 1850.

Indtil 1823 var „Caledonia“ Danmarks eneste Dampskib. I Løbet af de følgende 18 Aar — fra 1824 til 1842 — kom der følgende Dampskibe til: „Kiel“, „Dania“ (I), „Prinsesse Wilhelmine“, „Mercurius“, „Frederik d. VI“, „Löwen“, „Christian d. Achte“, „Ægir“, „Hamlet“, „Harlequin“, „Iris“ og Bugserbaaden „Maagen“. Ialt var der da 13 Dampskibe paa tilsammen 1495 NRT.

I de følgende 7 Aar indtil 1850, hvor Prior begynder sin Virksomhed som Dampskibsreder, var Antallet steget til ialt 29 Dampskibe paa ialt 3018 NRT, heri medregnet de Dampskibe, som Regeringen købte til Post- og Paketfarten, men ikke de rene Krigsskibe. Det var saaledes en yderst ringe Trafik,



Hjuldamperen „Zephyr“ ud for Stege. Bygget 1848/49 hos Caird & Co. i Greenock. Købt 1850 af H. P. Prior. Købesum 30.000 Rdl.
 Fotografi efter samtidigt Maleri.

der var med danske Dampskibe i vore Farvande, da Prior begynder at sætte ind paa dette Omraade. Men da han d. 1. Januar 1867 efter 17 Aars Arbejde som selvstændig Reder overdrager sine Skibe til Det Forenede Dampskibsselskab, tæller den danske Handelsflaade 73 Dampskibe paa ialt 7897 NRT, og da han i 1871 ophører at virke som Direktør for D.F.D.S.'s indenrigske Afdeling, tæller Flaaden 93 Dampskibe paa ialt 12.791 NRT. Og i denne Stigning — 64 Skibe siden 1850 — havde Priors Initiativ og Virkestrang sin store Andel. Og saa maa det ved Sammenligningen af Tallene endda erindres, at Tabet af Hertugdømmerne i 1864 havde betydet en væsentlig Reduktion af den danske Tonnage.

Det kolossale Held, der havde fulgt det i 1842 paa Aarhus og Aalborg Ruten indsatte Dampskib „Iris“, som i en Række Aar gav op til 30 % i Dividende, har vel nok virket lokkende paa H. P. Prior. Konkurrenter havde prøvet paa at sætte ind mod „Iris“, men uden større Held. Saaledes blev „Caroline Amalie“ sat ind paa Aarhus Ruten i en saa haardhændet Konkurrence, at Passagertaksterne blev drevet ned til 3 Mark. Men indtil videre holdt „Iris“ Pladsen. Og det har da næppe hel-

ler været Priors Tanke, da han køber „Zephyr“, at sætte den ind mod „Iris“.

„Zephyr“, der blev sejlet hertil fra Skotland af Kaptajn Chr. Schytt, ankom henimod Midten af 1850 og blev af Pressen omtalt som et særdeles smukt indrettet og hurtigt sejlene

Særskille Bekjendtgørelser

<p>Contoir Strandgaden Nr. 45, 1ste Sal.</p>		<p>Aabent hver Søgnedag fra Kl. 8—2 og fra 5—7.</p>
--	---	---

„Zephyr“
Capt. Chr. Schytt,

afgaaer indtil videre regelmæssig imellem Herne fra Kjøbenhavn til

Rostock

hver Mandag Morgen Kl. 6, anløbende Koster og Kallehauge, Vordingborg, Guldborg og Nykøbing, og tilbage fra Rostock hver Onsdag Morgen Kl. 6, anløbende de samme Stationer, og til

Nyborg og Horsens

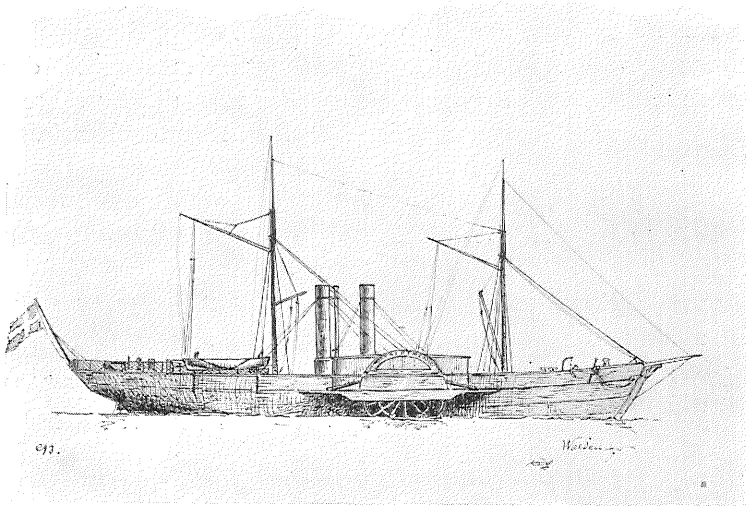
hver Torsdag Morgen Kl. 6, anløbende Koster og Kallehauge, Gaabense, Bandholm og Hou paa Langeland, og tilbage fra Horsens hver Fredag Efterm. Kl. 2 over Nyborg, hvorfra hver Lørdag Morgen Kl. 6 anløbende Hou paa Langeland, Bandholm, Gaabense, Koster og Kallehauge.

Afgang fra Tolddoden.

Indskrivning i Kjøbenhavn kan skee paa Contoiret hver Søgnedag, og ombord paa Dampskibet til det afgaaer, paa de andre Stationer kun hos de vedkommende Commissionairer, og modtages derfra Ingen uden Willet.

En af H. P. Prior's første Annoncer om den paabegyndte Trafik.

Skib. D. 22. Juni finder man H. P. Prior's første Dampskibs-avertissement, en ret stor Annonce, hvori det meddeles, at „Zephyr“, Kaptajn Chr. Schytt, i den følgende Uge vil begynde en regelmæssig Fart mellem Rostock og København anløbende Kallehave, Koster, Vordingborg, Bandholm, Gaabense, Guldborg og Nykøbing. Men i en ny Annonce nogle Dage senere udvider han sine Planer og Skibets Farter til, foruden i ugentlig Tur til Rostock, at gøre i Tur til Nyborg og Horsens.



Hjuldampere „Waldemar“. Bygget ca. 1841 paa svensk Marineværft.

Købt 1851 af H. P. Prior. Købesum 12.000 Rdl.

Haandtegning af Chr. Blache. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Man ser altsaa, at han endnu ikke sætter ind paa „Iris“s Rutter paa Aarhus og Aalborg, men derimod søger at oparbejde Sejladsen Syd paa mellem Øerne, en Kommunikation han i alle de Aar, han ledede sine Dampskibe, fastholdt og beherskede med hele sin store Energi og med det Lokalkendskab, hans Afstamning hernede fra og hans Ophold i Stege gav ham.

Der kom imidlertid en Mand med en Slæde i Vejen for disse hans første Planer, thi efter at „Zephyr“ hurtigt og godt havde fuldført sin første Rejse til Rostock, beslaglagde Regeringen Skibet for at anvende det til Kurertjeneste, hvortil det paa Grund af sin Hurtighed var særdeles velegnet. Og denne Beslaglæggelse vedvarede til ind i 1851. Men Prior har sikkert faaet en god Erstatning for Skibet i denne Tid, thi han gaar nu videre, og i 1851 anskaffer han sit andet Dampskib „Flora“, der ligesom „Zephyr“ var bygget hos Caird & Co. i Greenock. Det var paa 69 NRT med 70 HK og 10 Knobs Fart.

Dette Skib ankom til København i Maj 1851, efter at Oprøret i Hertugdømmerne var endt i Februar. En af Følgerne

af Kampens Afslutning var, at Regeringen i Marts tilbageleverede det beslaglagte „Zephyr“ til H. P. Prior, ligesom den tilbageleverede Hjulskibet „Waldemar“ til den Komité, der havde indkøbt det i Sverige for at overlade det til Regeringens Brug, saalænge Krigen varede. Det havde kostet Komitéen 60.000 Rd. svensk, hvilket med paaløbne Omkostninger svarede til ca. 45.000 Rd. dansk. Nu blev det af Komitéen stillet til Auktion, og paa et Aktieselskabs Vegne købte Prior det for 12.000 Rd.

Saavel „Zephyr“ som „Waldemar“ fik et Generaleftersyn for at udslette Ødelæggelserne fra de transporterede Tropper, og derefter var Prior klar til at sætte ind i den indenrigske Fart med sine 3 Dampskibe.

Der var god Brug for disse nye Skibe i Trafikken. Jernbanerne var endnu kun i deres Vorden, København havde paa den Tid kun Banestrækningen København—Roskilde i Brug, og her løb kun 3 Tog daglig i hver Retning. Publikum havde faaet Smag for at benytte Dampskibene som et for Danmark særdeles bekvemt Befordringsmiddel. Men der klagedes stadigt over, at der gik for faa Dampskibe mellem de forskellige Byer. Der lystes efter Statens Medvirken til Oprettelse af flere Dampskibsruter, selv om de skulde drives med Tab, idet man sidestillede Dampskibsruterne med Landets Landeveje. At der ogsaa trængtes til gennemgaaende bedre Skibe, synes at fremgaa af et Par lange Artikler i Berlingske Tidende for 29/1 og 3/2 1847, hvor der udførligt gøres Rede for Forholdene indenfor Dampskibsflaaden, der i altfor høj Grad syntes at tælle billige og slette Skibe i den indenrigske Fart.

Medens Priors første Annonce i 1850 var udsendt fra Strandgade blev Annoncerne nu i 1851 udsendt fra hans ny Kontoradresse, Bredgade 190, 1. Sal. Han havde nemlig i 1850 erhvervet Ejendommen Norgesgade (eller Bredgade) Nr. 190 (nu Nr. 33) for 50.000 Rd. og var flyttet dertil saavel privat som med Kontoret. Godsekspeditionen indrettede han i det gamle Søkvæsthus i Kvæsthusgade, tæt ved Skibenes Anlægsplads. Ejendommen i Bredgade, ligeoverfor St. Annæ Plads, laa meget bekvemt for Dampskibsekspeditionen, og det gjaldt



Bredgade 33, fotograferet 1894 af Arkitekt Prior.

om at lette Arbejdet saa meget som muligt, da der fra Myndighedernes Side ikke blev gjort noget for at fremme Dampskibenes Anløbsmuligheder. Det i mange Aar gældende Forbud for Dampskibene mod at have Fyr under Kedlen indenfor Bommen og andre lignende antikverede Forbud var dog ophævede paa denne Tid. Men den Dampskibene anviste Bolværksplads var yderst begrænset, saa at Skibene som oftest laa i Lag. I 1851 anløb 19 Dampskibe til Stadighed København. Deraf var de 6 henvist til Kvæsthusbroen, hvor der kun var Plads til 3.

De kongelige Postskibe og et Par tyske havde Plads ved Toldboden, hvor det var svært og sent at komme fra og til Bolværk, og de øvrige 7—8 Stykker maatte ligge udenfor Toldboden og modtage eller landsætte Passagererne ved Baade. En Del af Modstanden mod at forbedre disse slette Tilstande skyldtes efter Sigende Havnekaptajn Eskildsen, der havde Privilegium paa Færgefarten i Havnen.

Snart efter, at H. P. Prior var blevet Ejendomsbesidder i Byen, lagde hans Medborgere Beslag paa ham, idet han i Marts 1850 valgtes ind i Borgerrepræsentationen, som straks valgte ham til at revidere Hovedkassen sammen med den kendte C. C. Alberti. Og fra 1853 (Koleratiden) til 1858 sad han i den overordentlige Sundhedskommission. Som Medlem af denne blev han angrebet af „Fædrelandet“, fordi der ikke udrettedes nok. Prior polemiserede energisk mod Bladets Kritik, men dette beholdt naturligvis det sidste Ord — i sine egne Spalter. Akkurat som det kunde være i Dag.

Ruterne lægges fast.

Den 12. April 1851 lægger H. P. Prior ud med en Annonce om Fart paa Flensborg med „Zephyr“, paa Rostock med „Flora“ og et tredie „velegnet Skib“ („Waldemar“), alle med Forbindelse med en Række andre Byer. Men i Maj Maaned opgiver han Tanken om Rostock-Ruten og averterer, at „Flora“s Rute skal være fra København til Pladserne syd om Øerne og Nykøbing to Gange ugentligt, medens „Zephyr“ i Løbet af en Uge skal gaa en Gang til Randers, en Gang til Horsens og en Gang til Nykøbing.

„Waldemar“ er da endnu til Reparation, men sættes i Begyndelsen af Juni i Fart paa Ruten København—Aarhus—Kiel, anløbende Fredericia, Snoghøj og Assens. Det viser sig imidlertid snart, at dens Kedler trængte saa særkt til at fornyes, at den ved Sommerens Slutning maa sendes til Skotland for at faa ny indsat, hvorfor den først kommer rigtig i Fart i 1852.

Det har øjensynligt ikke været let at finde en fast Fartplan, thi næsten i hvert nyt Avertissement skifter Ruterne og

Tiderne. Det maa have være nødvendigt at prøve sig frem. Den vigtigste Ændring bliver dog, at Rostockruten helt opgives og Aarhus anløbes, hvorved Prior er inde i Konkurrence med „Iris“.

Prior anvendte ogsaa sine Skibe til Lystture, idet han næsten hver Helligdag i Sommertiden arrangerede Udflugter fra Hovedstaden til Møns Klint med Afgang fra København Kl. 5 om Morgenen, fra Klinten Kl. 10 om Aftenen. Der var Musikkorps med, og Prisen var 2 Rd. pr. persona. Fra Provinshavnene foretoges der ogsaa Udflugtsture til de lokale Udflugtssteder. Og da der en Dag var en Solformørkelse, der var total ved Helsingborg, sendte han et af Skibene derop for at give Publikum Lejlighed til at studere Fænomenet. Til Gengæld maatte han denne Dag paa almindelig Opfordring indstille sine Langfartsture, da Publikum var ængstelig for, hvad der kunde hænde ude paa Havet under en saadan Naturhændelse. Ogsaa naar der laa udenlandske Krigsskibe paa Reden, gik hans Skibe fuldt lastede ud til dem med skuelystne Københavnerne.

Den 20. Maj 1851 afgik „Zephyr“ efter Bestemmelsen fra København paa sin første Tur til Randers, og den 22. Maj fra København til Horsens. Ankomsten til Byerne af det ny, velindrettede og hurtigtsejlende Skib vakte begge Steder stor Begejstring. I Randers blev Skibet, ombord paa hvilket Rederen var, sejlet i Møde af Havnekommissionen og Byens Honoratiories med Byraadet i Spidsen paa Bugserbaaden „Martellus“, og da Skibet naaede ind til Bolværket, blev det hilst med Kanon-salut og Hurraraab. Rederen og Kaptajnen blev indbudt til en Festmiddag i Dagens højtidelige Anledning, men Kaptajnen turde ikke forlade Skibet, før det var svajet rundt ved Kajen, da han frygtede Vanskeligheder paa Grund af Havnens ringe Bredde, idet denne kun var $\frac{3}{4}$ Meter bredere end Skibets Længde. Da Byraadet imidlertid ikke vilde undvære ham ved Festen, smed, om man saa maa sige, de høje Herrer Frakkerne og hjalp selv med til at svaje Skibet rundt, saa at Kaptajnen med rolig Samvittighed kunde gaa til Fest.

Da „Zephyr“ to Dage senere ankom til Horsens efter 13½ Times Sejlads i haard Modvind, blev det ogsaa her modtaget

af „en utallig Menneskemængde“, der hilste det med Hurra-raab.

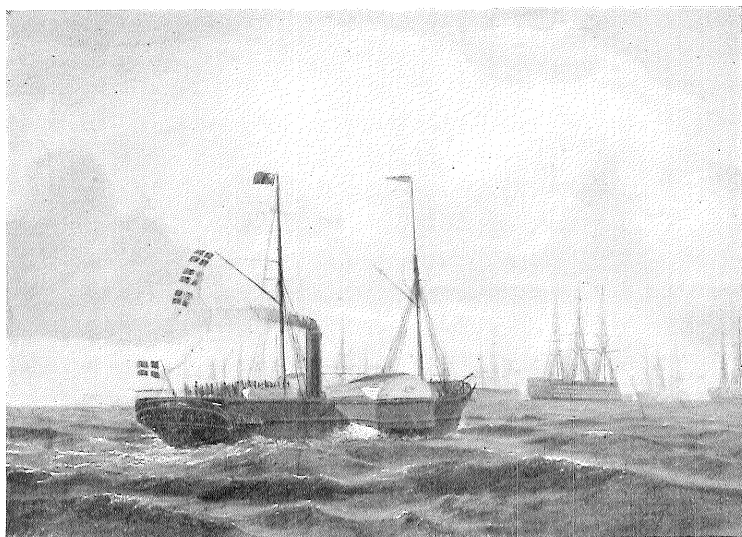
I 1851 købte Prior yderligere et Dampskib, hvorom der dog kun vides yderst lidt. Det var et ældre Skib „Øresund“ paa 40 HK, der havde sejlet i Sundet under svensk Flag, men i 1850 var købt af den danske Regering for 27.000 Rd. til Troppetransporterne. Efter Krigen købte Prior det for 3.000 Rd., lod det ombygge og satte det i Fart de følgende Aar under Navnet „Lille Bælt“, dels mellem Middelfart—Snoghøj—Fredericia—Strib, dels mellem Aalborg—Nørresundby for at fritage de større Skibe fra at anløbe de mindre Pladser.

Efter Ombygningen blev det meget kulslugende, hvorfor Prior, saa snart han kunde undvære det, solgte det med stort Tab i Rusland.

I 1851 bestilte han, ogsaa hos Caird & Co. i Greenock, Hjulskibet „Cimbria“ til en Pris af 115.000 Rd. til Aalborg Farten, hvor foreløbig „Waldemar“ søgte at bane Vejen for det, og da det blev leveret i Begyndelsen af 1852, tog det Konkurrencen saa effektivt op med „Iris“, at dette Skib i Løbet af nogle Aar blev slaet fuldstændig ud.

„Cimbria“ var alt i alt et første Klasses Skib, men paa sin første Tur havde det Uheldet med sig, idet den ene Cylinder sprængtes straks efter, at det havde forladt København med Rederen og 100 Passagerer ombord, saa at det maatte bugseres tilbage og vente nogle Maaneder paa, at en ny Cylinder kunde komme hertil fra Skotland og blive indsat i Stedet for den sprængte. Men efter endt Reparation afgik det d. 13. September 1852 med Prior og mange Passagerer ombord og dokumenterede fuldtud sin Sodygtighed og Overlegenhed overfor de andre Dampskibe.

Allerede i Sundet sprang Vinden om til Nordvest med frisk Kuling, stigende til haard Kuling ved Helsingør, for tilsidst at blive til Storm af Nordvest lige i Stævnen. H. P. Prior var kommet op paa Broen og var forstaaeligt nok betænkelig ved Situationen, da de fleste af de Dampere, deriblandt Konkurrenterne „Juno“ og „Iris“, der om Eftermiddagen havde forladt København, passerede „Cimbria“, idet de var vendt om for at søge



Hjuldamperen „Cimbria“ paa Lysttur til den engelske Flaade. April 1854.
Oliemalerie af Carl J. E. Olsen. Tilhører Arkitekt Prior.

ind paa Helsingør Red og ankre op der. Og da hans egen kraftige Dampers „Waldemar“ passeredes nordost for Nakkehoved med Kurs mod Helsingør, tilraadede han at gøre ligesaa og vende om. Men Kaptajn Andersen, der kendte sit Skib, afslog det med den Bemærkning, at „Cimbria“ avancerede støt op mod Søerne, og saa længe det gjorde det, vilde han ikke vende om, naar de havde saa godt et Køretøj under Fødderne. Han raadete Rederen til roligt at gaa ned og vente.

Skibet skulde have været i Randers tidligt næste Morgen, men naaede først frem Kl. 7 om Aftenen — men det naaede frem og i god Behold, medens alle de andre Jyllandsdampere var returnerede. Og at Vejret havde været ualmindelig haardt, derom vidnede de væltede Telegrafpæle i Jylland, og at Trafikken over Storebælt og i Sundet havde været indstillet med Forlis og Tab af Menneskeliv i Følge.

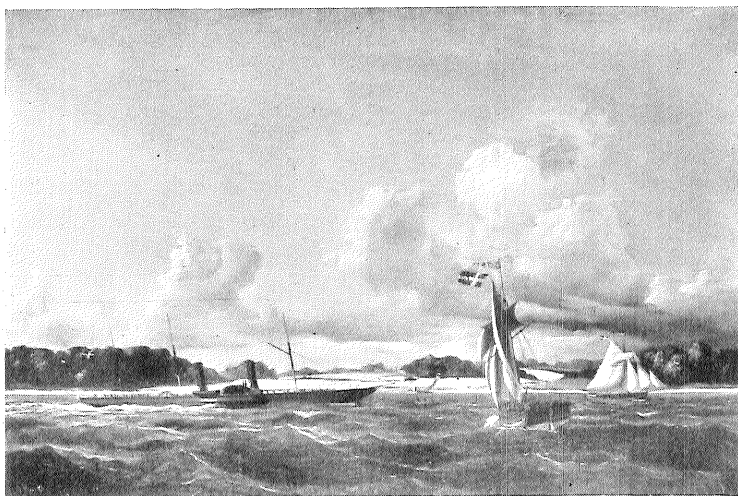
Der var da ogsaa i Randers almindelig Tilfredshed med Resultatet af Turen, og Prior fik, som det var hans Plan, uden Vanskelighed tegnet en betydelig Aktiesum — godt $\frac{1}{4}$ af Ski-

bets Værdi — ved en Fest i Anledning af det ny Skibs lykkelige Ankomst, der var en stor Begivenhed for Byen. Selskabet gav i alle Aarene 9 % i Dividende, indtil „Cimbria“ forliste i 1858 og derved paaførte Aktionærerne stort Tab.

„Cimbria“ blev altsaa sat ind, dels paa Randers, og dels paa Aalborg, medens „Waldemar“ nu blev sat ind paa Aarhus.

I 1851 havde „Iris“-Selskabet, da det gik saa straalende, ankaftet endnu en Damper, „Juno“, men det blev ingen Succes. Da Prior nu i 1852 satte „Cimbria“ ind i Konkurrencen, gik det ned ad Bakke for det hidtil saa heldige Selskab. Prior fortæller selv senere, at Konkurrenterne passede Ruten slet, Skibene afgik paa uheldige Tider, og Trafikken blev negligeret. Derfor var det lykkedes ham fuldstændigt at slaa dem ud paa Aalborg Ruten. „Juno“ blev allerede i 1853—54 solgt til Norge, og „Iris“, der dog i 1851 sammen med „Juno“ havde indtjent 20.000 Rd. netto, maatte udrangeres i 1857, hvorefter dets dygtige og afholdte Kaptajn, Faber, overgik i Priors Tjeneste.

Nu var altsaa Linjerne lagt for Prior's Rutesystem, selv om Detaljerne ofte ændredes, efter som der var Trang derfor. En af hans gennem Aarene mest fremtrædende Evner ved Ledelsen af sin Dampskibsentreprise var, at han forstod at sætte System i Korresponderingen mellem sine Skibe indbyrdes og med de andre Trafikmidler, samt at lette Passagererne Forbindelse med Skibene fra de omliggende Pladser. Han var aarvaagent paa Færde overalt tidligt og silde, sørgede altid for at have gode Kaptajner, indrettede Skibene saa bekvemt som muligt og forstod stedse at gribe Chancen for at skaffe sig ny og gode Ruter. Derfor gik Forretningen saa udmærket, og den havde for ham med hans begrænsede Kapital den store Fordel, at han ikke skulde yde nævneværdig Kredit, medens han kunde faa Kredit paa alt det, han skulde købe: Skibe, Kul, Reparationer o.s.v. Denne gode Kredit, han nød, fristede ham maaske til Gengæld til at spænde Buen højere, end den kunde taale, hvis noget uforudset Uheld skulde indtræffe. Og det var det, der skete i 1858.



Hjuldampere „Zampa“ ud for Pedersværft. Bygget 1850 hos Caird & Co. i Greenock. Købt 1856 af H. P. Prior. Efter Maleri af C. Olsen. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Skibenes Antal forøges yderligere.

Efter den foran omtalte Forøgelse af Flaaden, der altsaa nu bestod af „Zephyr“, „Flora“, „Waldemar“, „Lille Bælt“ og „Cimbria“, gik der nogle Aar med god Fortjeneste og rolig Fremgang. Ruterne „Syd om Øerne“ samt Ruten paa Aalborg laa fastere og fastere i Prior's Haand, medens Ruterne paa Randers og Aarhus laa godt, men ikke sikkert. I Randers konkurrerede Brødrene Petersen kraftigt med Prior, støttet af en stærk Lokalpatriotisme, men var „Cimbria“ ikke blevet slaaget ud ved Forliset, og havde den paafølgende Administration ikke bremset Prior saa meget, som den gjorde, havde de dog næppe sejret i Kapløbet om Randers Ruten.

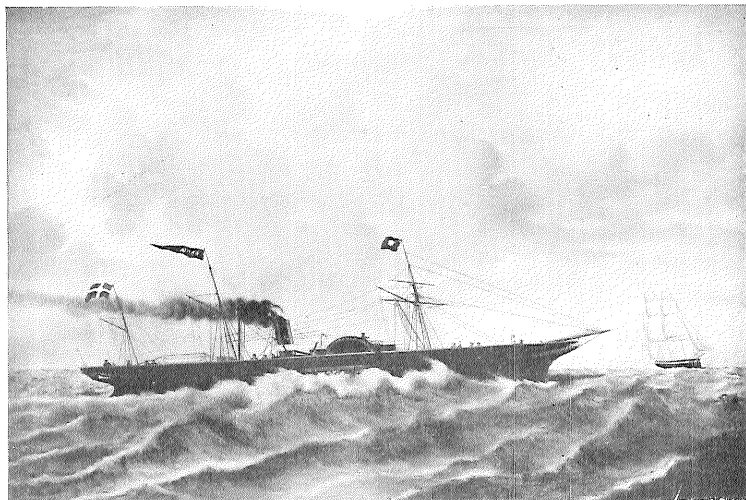
For at sikre sig det absolute Hegemoni paa Ruterne „Syd om Øerne“ forøgede H. P. Prior i 1856 sin Flaade med endnu et Hjulskeib „Zampa“, der førtes af hans personligt gode Ven, Kaptajn N. F. Tofte, som forstod at gøre sig saa afholdt af de betydelige Personer paa „Sydhavsøerne“, at der flere Gange

fra deres Side blev gjort Forsøg paa at lokke ham bort fra Prior's Tjeneste for at overtage Kaptajnshvervet paa en Damper „Falster“, der blev sat ind i Konkurrencen med Prior's Ruter. Men Forsøget mislykkedes. Tofte blev og gik i 1867 over i det nydannede D.F.D.S.'s Tjeneste.

„Zampa“ var et ypperligt Skib, der sejlede de Konkurrenter, der i Tidens Løb forsøgte at gøre det Rangen stridigt, langt agter ud. Sammen med „Flora“ og „Zephyr“, passede det Ruterne „Syd om Øerne“, medens „Cimbria“ og „Walde-mar“ besøgte Ruterne paa Jylland. Og for at gøre disse mere fuldkomne, bestilte H. P. Prior i 1857 endnu en Hjuldamper „Dania“, der ankom hertil i Maj 1858 og, indtil sit Forlis i 1866, regnedes for den danske Handelsflaades bedste Skib.

Ved Anskaffelsen af „Dania“ stod Prior vel rustet, men skønt han havde spændt sin Kredit stærkt, gik han alligevel videre med Anskaffelse af Skibe. Det var Trafikken paa Limfjorden, han sigtede paa at forbedre, idet han vilde befare Fjorden med gode Skibe, der kunde samle Gods sammen til „Dania“ og „Cimbria“, der sejlede paa Aalborg og Frederikshavn. Og desuden vilde han gøre et Modtræk mod Brødrene Petersen i Randers, der med Tietgens Hjælp havde anskaffet Skruedamperen „Randers“, ligesom han mente, at der kunde oparbejdes en lønnende Trafik paa Mariager og Hobro med det omliggende Opland. Fra Hobro stilledes der stadigt Krav om en Damper direkte til denne By, og der stiftedes en „Comité for en Dampskibsforbindelse mellem Hobro og København“, til hvilken Prior d. 16. September 1858 skriver, at han har et saadant Skib under Bygning i England — uagtet det virkelige Forhold var, at han først 3 Uger senere bestilte Skibet i Greenock. Men det gjaldt øjensynligt om at bremse de stedlige Matadorer, saa at han fik Tid til at forhandle om Skibskøbet.

Samtidig har han Forhandlinger med Skive om at skaffe denne By en lettere Forbindelse med Hovedstaden, enten ved at oprette en Dagvognsforbindelse til Randers-Skibet, eller ved at lade sit Skib „Liimfjorden“ besejle Skive. „Liimfjorden“ og



Hjuldamperen „Dania“. Bygget 1857/58 hos Caird & Co. i Greenock efter Bestilling af H. P. Prior. Efter Maleri. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

„Ceres“ var et Par ældre Skibe, han omkring 1856 havde anskaffet og istandsat til Brug paa Limfjorden, indtil han fik købt ny og bedre. Og endelig indbød han i 1858 til Dannelse af et Aktieselskab, der skulde købe og drive et Skib paa Ruten Svendborg—Rudkøbing—Ærø.

Saa man ser, at han havde mange Jern i Ilden.

I Slutningen af September 1858 rejser han til Skotland for at købe Skibe til de nævnte Formaal, og bestiller hos sin sædvanlige Forbindelse, Caird & Co., to ny Skibe til en samlet Sum af 10.500 £ at betale fra 15. Januar 1859 til 15. August 1860. Til Sikkerhed for Betalingen af disse to Dampskibe, Hjulskipet „Aalborg“ og Skrueskipet „Freia“, stillede han 5000 £ i Aktier i „Cimbria“.

Til Belysning af hvor formløst en saadan, dog ikke ganske ubetydelig Forretning blev afsluttet, gengives de 2 Skrivelser herom, som han og Skibsværftet udvekslede under hans Besøg i Greenock:

Greenock, 6te october 1858

Messrs Caird & Co., Greenock

Dear Sirs, I require two steamers as mentioned under.

A paddle steamer, 60 horse power, oscillating engines, feathering wheels, cabin aft, accomodation for crew forward, + large hold for cargo, whith winch + draft of water light, with ccals for 20 hours sailing, 2 ft 6 to 2 ft 9 outfit + build in proportion as the „Zampa“, speed to be 12 knots, according to specification to be agreed upon.

A screw steamer, 130 × 22 × 50 horse power, agreeably to specification to be delivered in the spring of 1859, and am prepared to pay you for the same in the following manner:

1	acceptance of date	15. octbr.	58 c 3 m/d	for	£ 1.500
1	„ „ „	15. „	„ „ 4 „	„	£ 1.500
1	„ „ „	15. decbr.	„ „ 4 „	„	£ 1.500
1	„ „ „	15. „	„ „ 6 „	„	£ 1.000
1	„ „ „	15. jany	59 „ 4 „	„	£ 1.500
1	„ „ „	15. febr.	„ „ 6 „	„	£ 1.500
2	„	on delivery of last steamer, £ 1.000			
		each to fall due on 15. july + 15.			
		aug. 1860			„ £ 2.000
					£ 10.500

the discount paid by you to be added to the bill for £ 1.500 due 15. aug. 1859 and the discount on those falling due in 1860 to be added in like manner to the bill for £ 1.000 falling due 15. aug. 1860. I also depose in your hands, as a security the £ 5.000 shares in the „Cimbria“, which you have in hands.

I am, Dear Sirs, Yours truly

H. P. Prior

Greenock 7 octbr. 1858

H. P. Prior, Esqr., Copenhagen

Dear Sirs, We are in the receipt of your esteemed favour

of yesterday and will shortly furnish you with two steamers you require at the price and on terms you offer.

We are, Dear Sirs, Yours truly

Caird & Co. / P. Arch. Paton

For at faa lidt Luft under Vingerne med Hensyn til sine Finanser og de nu indgaaede store Forpligtelser, ordner Prior sig saaledes med sin yngste Stedson, Thorvald Malling, der var hans Dampskibsekspeditør i Aalborg og var gift med en Datter af føromtalte Kammerraad Malling til Steensbymølle, at Stedsonnen med Støtte af sin Svigerfader overtog en Fjerdedel af Dampskibene „Zephyr“ og „Dania“ tilligemed en Fjerdedel af det bestilte „Aalborg“.

Da Vanskelighederne efter „Cimbria“s Forlis taarnede sig op, udløste Prior imidlertid Stedsonnen af denne Fjerdedel for ikke at trække ham med ind i de indviklede Pengeforhold, der opstod derved, at Caird & Co. havde afleveret de to Skibe, før den Administration, der blev Følgen af Forliset, blev etableret, men havde Sikkerhed i dem for de Beløb, der endnu resterede af Købesummen. For at klare denne Udløsning laante Prior et tilsvarende Beløb hos Kammerraad Malling med Pant i „Dania“. Udtrykket „Pant“ er ikke helt korrekt, thi der kunde ikke udfærdiges Pantebreve i Skibe, hvorfor Sikkerhed ordnedes saaledes, at Laangiveren ligefrem fik udstedt Skøde paa Skibet, hvilket Skøde han kunde lade træde i Kraft, hvis Laantageren ikke overholdt Laanevilkaarene. Det Afhængighedsforhold til Kammerraaden, der herved opstod, affødte senere en bitter Strid mellem Prior paa den ene Side og de to Mallinger paa den anden, idet Prior blev opskræmt, da han mente at have konstateret, at disse havde Planer om at benytte den første givne Lejlighed til at bemægtige sig „Dania“ for derefter at drive Aalborg Ruten for deres egen Regning.

Det er en Selvfølge, at Prior, for at klare sine mange Skibskøb, maatte laane mange Penge rundt om, og hans Venner viste ham deres Tillid ved at yde ham Kaution og tildels ogsaa paategne Tjenesteveksler. Nationalbankens Direktør L. N. Hvidt, der jo selv havde været en Foregangsmand paa Damp-

skibsfartens Omraade, havde fattet Interesse for den driftige Prior og lod Banken diskontere hans Veksler for ret store Beløb. Ved en Lejlighed, hvor det kneb for ham, laante hans Kaptajner ham alle de Penge, de kunde skrabe sammen.

Det var jo heller ikke Smaating, Prior i disse 9 Aar fra 1850 til 1858 havde købt. Efter at han d. 7. Oktober 1858 havde købt de to ny Skibe i Skotland, saa hans Dampskibflaade saaledes ud:

„Aalborg“	72	NRT
„Ceres“	56	„
„Cimbria“	132	„
„Dania“	224	„
„Flora“	69	„
„Freia“	ca. 70	„
„Liimfjorden“	50	„
„Lille Bælt“	50	„
„Waldemar“	192	„
„Zampa“	103	„
„Zephyr“	74	„

ialt 11 Dampskibe paa tilsammen ca. 1100 NRT. Og hvis man blot anslaar deres Værdi til ca. 500 Rd. pr. NRT., andrager de et Beløb paa omkring en halv Million Rd., hvilket Beløb stiger yderligere, naar man regner med de Penge, der stak i Oparbejdelsen af Ruterne, de forskellige Indretninger, Skure o. l. paa Anløbspladserne, Restaurationsinventar, Sølvtøj, Sengetøj, Presenninger, Sække og meget andet Udstyr til Passage-ernes og Godsafsændernes Bekvemmelighed. Og endelig de mange Forbedringer, der var og stadigt blev udført paa Skibene for at holde dem i første Klasses Tilstand, noget som Prior lagde stor Vægt paa i Modsætning til f. Eks. C. P. A. Koch, der, efter en Udtalelse af Prior, efter at denne som Direktør for D.F.D.S. havde lært Kochs Skibe at kende, lod 5 være lige saa længe, Tingene bare hang sammen (sml. Webers Beretning i „Fra Hjulskibenes Dage“ Pag. 64 om „Vesta“s Redningskrans, der gik til Bunds i Havnen).

Som Eksempel paa, hvor interesseret Prior var i Dampskibenes Forbedring i Almindelighed, kan henvises til et lille Skrift, han udgav i 1858:

H. P. Prior: Noticer om Ventilation og andre Forbedringer
i sanitair Henseende i Dampskibe.

Heri nævner han en Række Forbedringer, han har ladet foretage i sine Skibe og anbefaler andre at lade udføre i deres, Installationer, som vi i mange Aar har betragtet som selvfølgelig med Hensyn til Bekvemmelighed og Ventilation, men som den Gang har været ualmindelige. Brochuren vidner om et aabent Øje for og en praktisk Evne til at klare opstaaede Problemer.

Inden vi forlader denne Periode af Prior's Virksomhed, hvor alt var forløbet paa bedst mulig Maade, bør nævnes Navnene paa de Kaptajner, som var med til at skabe og oparbejde de Ruter i den indenrigske Dampskibsfart, der befæstede hans Stilling indenfor denne.

S. H. Andersen førte „Zephyr“ (1850—53) og „Cimbria“ (1853—54).

P. Engel førte „Cimbria“ (1854—Forliset i 1858).

Faber førte „Dania“ fra 1858 til Forliset i 1866.

P. Gude førte „Flora“ (1853—56).

Hunderup førte „Waldemar“ (1856—69).

Ingerslev førte „Flora“ (1857—60).

Kjerrumgaard førte „Waldemar“ (1850—53).

E. Langhoff førte „Zephyr“ (1853—65).

Lassen førte snart det ene, snart det andet.

C. F. Lund førte „Flora“ (1850—53) og „Waldemar“ (1853—56).

Rützebech førte snart et, snart et andet Skib.

Schütt ligesaa.

N. F. Tofte førte „Flora“ (1856—57) og „Zampa“ (1857—78).

Der blev holdt god Orden og ført stræng Justits indenfor Prior's Virksomhed. Blev der begaaet grove Fejl — f. Eks. fejl

Navigation — blev Vedkommende straks fjernet. Paa Kvæsthusbroen var det Pakhusfolkene strengt forbudt at modtage Drikkepenge, da Prior, som han meddeler i et Avertissement, „betaler dem for at være Folk behjælpelige ved Af- og Paa-læsning“.

H. P. Prior's Naturel.

I de sidste 5—6 Aar, hvori han havde skabt Grundlaget for sin Dampskibsentreprise, havde H. P. Prior slidt stærkt i det, men jo ogsaa set gode Resultater af sit Vovemod og sin Paapasselighed. Og i denne Periode af sit Liv udviklede han sig til den udprægede Personlighed, som hans Omgangsvener lærte at kende. Et heftigt og stridbart Gemyt, men med Hjerteret paa rette Sted. En Mand, der ikke tog meget Hensyn til „hvordan man skal være“, men var sig selv fuldt og helt.

Efter Arbejdet inde i Byen hvilede han ud i Familiens Skød ved Læsning og havde efterhaanden samlet sig en ret anseelig Bogsamling, hovedsageligt bestaaende af populær-videnskabelig Litteratur samt af Samtidens og de klassiske Digteres Værker.

Han var en temmelig lille Mand, men præget af Selvbevidsthed og Selvtillid. Han følte ikke Spor af Trang til at optræde som den „fine“ Mand. Hans Søn fortæller saaledes i sin Dagbog om, hvorledes Gadedrengene en Dag inde i København havde pebet i Fingrene ad ham, fordi han var gaaet rundt inde i Byen og gjort Indkøb, iført den traditionelle Diplommatfrakke og høj Hat, men med en stor Torvekurv over Armen og Bukserne stoppet ned i Transtøvlerne.

For at faa et Indtryk af H. P. Prior vil vi her gengive et Uddrag af, hvad en af Hjemmets Omgangsvener, Overlærer i Odense Chr. Nielsen, skriver i det „Mindeblad“, som han efter Prior's Død i 1875 udgav for Slægt og Venner. Han skriver bl. a.:

Prior besad i sin Manddoms Kraft en alt besejrende Energi; hans Tanke var til enhver Tid vaagen, hans Øje spejdede i alle Retninger, og naar han havde fattet en Plan,



H. P. Prior, efter Daguerreotypi fra 1853.

forfulgte han den med et saa frejdigt Mod, at alt maatte vige, enhver Hindring maatte brydes. Det var, som om han forud var vis paa Sejren, en saadan Sejrglæde var der over ham, og den, der besjæles af sligt Mod, har baade i Krigen

og i Forretningslivet gode Udsigter til at vinde. Dog har han selv indrømmet, at han blev drevet raskere frem, end han selv ønskede og ansaa for godt. Forholdene herhjemme tog jo netop i Aarene efter den første slesvigske Krig en forbavsende hurtig Udvikling, og han maatte navnlig passe paa, at han ikke blev fortrængt af fremmede, især engelske Dampskibe, der allerede under deres eget Flag begyndte at sejle i vore Farvande i almindelig Passagerfart. — — —

— — — Hvilke Egenskaber der karakteriserede Prior som Forretningsmand, fremgaar vel tildels af det foregaaende; men endnu maa det dog tilføjes, at han i alle sine Foretagender viste en saadan Redelighed og Hæderlighed, at Karakterens Renhed aldrig kunde plettes. Ved Ledelsen af sin Bedrift lagde han naturligvis an paa at skaffe Udbytte til sig selv; men han undlod aldrig at tage ethvert Hensyn til Publikums berettigede Fordringer, og lige over for de mange, han havde i sit Brød, var han rundhaandet og højsindet. — — — Al Smaalighed var ham fremmed; Penge havde ikke for deres egen Skyld noget Værd i hans Øjne; han var en glad Giver og fandt Tilfredsstillelse i at lade andre nyde godt af de Goder, han ejede. Thi der bankede et stort Hjerte i hans Bryst. — — —

— — — Han sparede intet paa Sønnernes Uddannelse, jo mindre han selv havde lært i sin Barndom, des mere arbejdede han paa at skaffe dem Kundskaber og forøge deres Dygtighed ved Rejser og længere Ophold i Udlandet. Ogsaa for flere Forældreløse var han en anden Fader. Lige over for Udenforstaaende viste hans gode Hjerte sig navnlig i en storartet Liberalitet. Ikke blot gav han Venner og Bekjendte i vid Udstrækning Frikort til at rejse med alle Dampskibene Aaret rundt; men ganske fremmede og ukendte Personer behøvede kun at rette en Anmodning til ham i lidt bevægelige Ord, saa tilstod han straks enten Frirejse eller Afslag i Betalingen. — — —

— — — Der er saa meget mere Anledning til at fremhæve hans Hjertelag, som han ofte stødte Folk, der ikke kjendte ham nærmere. Han vidste nemlig ikke Besked om

og brød sig heller ikke om de vedtagne Former; han var saa ligefrem, at det forargede mange. Han var højrosted i sin Tale og nævnede enhver Ting ved sit rette Navn, ja brugte vel ogsaa ofte vel stærke Udtryk. — — Med denne hans højrostede og dristige Tale stod det noget bydende Væsen i Forbindelse, som dels var en Følge af, at Naturen havde født ham til Hersker, og dels af de store Forhold, hvori han var sat. Til det mindre fordelagtige Indtryk, som han gjorde paa mange, bidrog ogsaa det, om jeg saa maa sige, „vulkanske“ i hans Natur. Man kunde ligne ham med Vesuv, som han selv har bestaget. Ilden er til enhver Tid vaagen i Bjergets Indre; det syder og bruser, og engang imellem kommer der et Udbrud, for hvilket alle flygte forfærdede bort; men naar det er forbi, vende Beboerne tillidsfuldt tilbage, og opad Bjergets Sider ligger der blomstrende Stæder og frugtbare Haver; Undervarmen driver Plantevæksten frem med usædvanlig Yppighed. Netop saadan var Prior. Det gjærede altid i ham, og ikke sjældent, især i de yngre Aar, kom der et Udbrud, under hvilket det gik slemt ud over de skyldige, somme Tider vel ogsaa over uskyldige. Men naar det var ovre, og det varede i Reglen ikke længe, da vendte de, der kjendte ham, tillidsfuldt tilbage, og han var selv ivrig for at bringe det skete i Forglemmelse og gjøre alt godt igjen; Nag gjemte han ikke. Til Trods for denne Heftighed er det vist, at hans Undergivne nærede baade Tillid og Hengivenhed for ham. — — —

— — — Med den omtalte „Vulkanicitet“ staar ogsaa den Uro og Utaalmodighed i Forbindelse, som prægede hans Væsen. Som et enkelt Træk deraf skal jeg anføre, at han oftere i de første Aar, han drev Dampskibe, af sin Uro blev drevet fra sin daværende Bolig i Strandgade paa Christianshavn op paa Frelserens Kirketaarn for med sit langt rækkende Blik at spejde ud over Sundet, naar Skibene blev lidt længe borte.

Men ved Siden deraf besad han megen Jovialitet. Smukkest kom denne til Frembrud i hans eget gjæstfri Hus, naar han f. Ex. om Vinteren samlede alle sine Kapitainer og efter

Bordet hentede den Samling af gammeldags Selskabsviser og Fædrelandssange, han selv havde samlet og til eget Brug ladet trykke, og under Skjæmt og Latter og til Skaaler, der paa gammeldags Vis vare uden nærmere Motivering, med sin stærke Stemme faldt ind i de gode gamle Melodier.

I de Dage laa Dampskibene mere stille om Vinteren end nu til Dags; det Otium, han derved fik, anvendte han til Læsning, især af historiske Skrifter, og det var da hans Glæde ivrig at drøfte, hvad han havde læst, i livlig Samtale. — Til Kunsten havde han intet dybere Kjendskab; men han nærede stor Interesse baade for den og dens Dyrkere, vel nærmest fordi hans ældste Søn var gaaet denne Vej. — — —

Alt tilsammen taget, maa det erkjendes, at han var en betydelig Personlighed, som uvilkaarlig gjorde Indtryk. Der var noget storslaaet, ikke blot i de omtalte menneskelige Skrøbeligheder, — og det var dem, mange mest havde Øje for, — men i Sandhed ogsaa i hans Fortrin. Han var i Ordets fuldeste Betydning *en Mand*.

Naar man tænker paa, hvilken betydelig Handelsforbindelse han havde f. Eks. med England, maa man forbavses over, at han klarede sig her med de meget middelmaadige Sprogkundskaber, han efterhaanden havde skaffet sig. Ganske vist førte Stedsønnen Thorvald Malling, som Prior havde ladet uddanne som Skibsbygger i England, i de første Aar Korrespondancen med de engelske Værfter om Skibenes Detaljer, indtil Prior's Søn Johannes Prior var færdig med sin Uddannelse og overtog den, og ganske vist kunde en Del af Korrespondancen, f. Eks. om Kulleverancerne, føres paa Dansk. Men naar det skulde være, klarede Prior sig — i hvert Tilfælde mundtligt — med de Brokker, han kunde, og ved Hjælp af sin hurtige Opfattelse og temperamentsfulde Udtryksmaade. Hans Stedsøn, Theodor Malling, der paa det Tidspunkt arbejdede paa Prior's Kontor, siger saaledes, at han klarede sig fortrinligt

paa sine mange Rejser i England, Tyskland og Belgien, og fortæller følgende lille Anekdote om Prior's Maade at tale Engelsk paa:

Under Forhandlingerne med Regjeringen om Udleje af de engelske Dampskibe under Krigen havde Prior med Autoriteterne engang faaet en for det engelske Dampskib meget fordelagtig Kontrakt og kom med den til den engelske Kaptain. Denne, der var gridsk efter at faa mere, lod som om han ikke kunde bestemme sig, og Prior udrød da ivrigt: „tell on your knaps“ og viste Kaptainen, hvordan han skulde tælle paa Knapperne. Kaptainen forstod Meningen, lo og lod Prior raade.

Administrationen 1859—1864.

Vi vender os nu mod et af de mest katastrofale Punkter i H. P. Prior's Liv.

Den 14. Oktober 1858 Kl. 4½ om Morgenen, faa Dage efter Prior's Hjemkomst fra Skotland, forliste hans prægtige Skib „Cimbria“ totalt ved NO-Kanten af „Disken“ ved Helsingør. Det sank paa 9 Favne Vand efter en Paasejling af det svenske Dampskib „Skåne“, Kaptajn Lyth, idet dette løb Stævnen ind i „Cimbria“s Bagbords Side, saa at denne fik en svær Lækage lige foran Hjulkassen. Heldigvis gik der intet Menneskeliv tabt ved Forliset, men Tabet af det udmærkede Skib, som havde givet Prior gode Indtægter, var et umaadelig haardt Slag for ham og rystede hans Likviditet i Bund og Grund.

Der er desværre her ikke Plads til nøje at gøre Rede for Forliset og den paafølgende Retssag i Stockholm, om hvilken der foreligger et stort Materiale. Der fandtes ingen speciel Søretsdomstol i Sverige, hvorfor Sagen førtes ved de almindelige Retter helt op til Højesteret. Kaptajn Lyth hævdede, at „Cimbria“s Lanterner ikke havde være til at se, og skønt Retten udtaler, at Lyth havde navigeret galt, da han hørte „Cimbria“s Fløjtesignaler, og skønt det havde været diset Vejr, blev der ingen Erstatning tilkjendt Prior, fordi man mente at have kon-

stateret, at „Cimbria“s Lanterner ikke havde været ordentligt passede i Nattens Løb. Prior og hans Medaktionærer i „Cimbria“ kom derfor til at sidde med hele det Tab, som Assurancen ikke dækkede, og det var desværre stort. Skibet var nemlig utilstrækkeligt assureret, noget Prior var tilbøjelig til ud fra den Betragtning, at et Skib i indenrigsk Fart næppe kunde forlise totalt men kun partielt, hvorfor han kun forsikrede Skibene delvis og regnede med, at han let kunde bære sin Andel af Risikoen, hvis der skulde indtræffe et partielt Forlis. Og i fast Overbevisning om, at han havde Retten helt paa sin Side, og at „Skåne“s Rederi vilde blive idømt fuld Erstatning, lod han Skibet beslaglægge for at have Sikkerhed for Betalingen af Erstatningen. For denne Beslaglæggelse maatte Prior naturligvis betale Erstatning, da Retssagen gik ham imod.

„Cimbria“ blev af de udmeldte Skønsmænd vurderet til 100.000 Rd. ved Forliset. Den opsamlede Reservefond var paa 41.000. Men da Status efter Retssagens Afslutning blev gjort op, var der kun 19.000 Rd. at udbetale til Aktionærerne, og paa en Generalforsamling i Aktieselskabet havde Prior givet Afkald paa sin Andel af Dividenden til Fordel for de andre Aktionærer, saa det var et betydeligt Tab, han kom til at bære.

Der var jo slidt stærkt paa Prior i disse travle Arbejdsaar, og „Cimbria“-Katastrofen tilligemed det Arbejde, han nu i Slutningen af 1858 og Begyndelsen af 1859 præsterede for at holde sin Skude paa ret Køl, tog meget paa ham. Og det gjorde jo ikke Sagen bedre, at baade „Zephyr“ og „Dania“ i November 1858 havde Havarier. Han omtaler selv paa et senere Tidspunkt af sit Liv, at han i denne Periode „var sjælesyg“ — d.v.s., at han var paa Grænsen af et Nervesammenbrud. Han saa hele sit møjsommeligt opbyggede Værk væltet omkuld, og Konkurrenterne fiske i rørt Vand. Han fortæller, hvorledes Brødrene Petersen i Randers efter „Cimbria“s Forlis havde sagt, at nu skulde de plukke Prior saaledes, at han ikke skulde beholde en Knap tilbage i sine Bukser. Intet Under, at han senere ikke saa paa Brødrene med Velvilje.

Hans indgaaede Forpligtelser — især Vekslerne til Betaling af de to ny Skibe — trængte paa, medens Indtægterne dalede

stærkt ved, at „Cimbria“ ikke indsejlede de jugerede Beløb. Han kæmpede og arbejdede som en rasende, men til sidst knækkede han sammen under Situationens Tryk, og for at finde lidt Hvile og Ro rejste han bort en kort Tid, medens hans Tillidsmænd søgte at finde en Ordning med Kreditorerne. Det lykkedes at skaffe ham et — saavidt man kan se — ubegrænset Moratorium, imod at han overlod Forretningens Førelse til en af Kreditorerne valgt Administration. Denne kom til at bestaa af Højesteretsadvokat Gustav Brock og Landsoverretsprokurator J. L. Simonsen, som i det daglige Arbejde skulde bistaas af Priors mangeaarige Medarbejdere Thorsen og Fürst. I en Erklæring, udstedt d. 17. Aug. 1859, lægger H. P. Prior hele sin „Dispositionsmyndighed“ i Hænderne paa de to Administratorer, giver Thorsen og Fürst Fuldmagt for den daglige Drift og forbeholder sig kun en aarlig Sum af 2000 Rd. til at leve af.

Denne Administration vedvarede indtil December 1864, hvor Prior's faste Gæld var nedbragt til et Minimum, og hele Forretningen igen bragt i solid og rolig Gænge.

Desværre foreligger der ikke nogen Status fra denne Periode, men den kan ikke have været helt ringe. Det kan kun have været Likviditeten, der svigtede. Af fast Gæld var der:

Nationalbanken i København	Rd.	93.050
H. Puggaard & Co., København	„	40.000
Schmidt & le Maire, København	„	21.850
Kammerraad Malling, Steensbymølle .	„	30.000
Lawaetz & Koch, Altona	„	16.000
C. I. Hambro & Son, London	„	36.000
		ialt Rd. 236.900

og disse Kreditorer havde alle — muligt dog med Undtagelse af Hambro — fuld Sikkerhed i Skøder paa de forskellige Skibe og i Prior's Livsforsikring. Naar man tager foran omtalte Vurdering af Skibenes Værdi i Betragtning, synes Status at maatte have stillet sig ganske tilfredsstillende.

Den vanskeligste Kreditor at faa en rimelig Ordning med

synes at have været Caird & Co., som i Foraaret 1859 havde afleveret de to bestilte Skibe til Prior, uden at vide hvilken Kamp han førte for at klare sine Forpligtelser. Da Vekslen paa 1000 £ pr. 15. Juni forfaldt, blev den ikke indløst — de tidligere forfaldne 6.000 £ var indløst rettidigt — men blev liggende i Banken med Protest, og to Dage før Administrationen blev etableret, d. 15. August, forfaldt der en ny paa 1.500 £. Til Sikkerhed for Betalingen af det manglende Beløb — 4.500 £ — havde Caird & Co. Skødet paa de to Skibe. Administrationen fik ordnet Forholdet saaledes, at Caird for de betalte 6000 £ udleverede Skødet paa „Aalborg“, medens Værftet til Udligning af de resterende 4.500 £ tog „Freia“ tilbage, et Arrangement Caird kom til at staa sig meget godt ved, idet Værftet hurtigt efter fik solgt dette Skib til en god Overpris.

En af Følgerne af, at Prior kom under Administration, var, at han afgik som Medlem af Borgerrepræsentationen. Men at han dog vedblev at være en Mand af Betydning, ses af, at Kong Frederik VII egenhændigt dekorerede ham med Ridderkorset under en Sejltur, Kongen og Grevinde Danner foretog med „Zephyr“ paa Limfjorden d. 13. Juli 1861.

Under Administratorernes Opsigt glider Forretningen — sund som den var — nu ind i en solid og rolig Gænge. Der købes ikke ny Skibe før „Fylla“ anskaffes i 1863, men med Prior som den virkelige Leder, kontrolleret af Brock og Simonson, udnyttes de Skibe, man havde, paa bedst mulig Maade. „Ceres“ og „Liimfjorden“ bortsolgttes, saa den disponible Flaade i disse Aar var:

„Aalborg“ — „Dania“ — „Flora“ — „Fylla“ (fra 1863) — „Waldemar“ — „Zampa“ — „Zephyr“.

Med Prior's iltre Sind gik Administrationen dog ikke af uden Bryderier. Da han saa, at der tjentes godt, fandt han ogsaa, at hans Forbrug kunde øges ud over de ved Administrationen aftalte 2.000 Rd. aarligt, og hertil gik Administratorerne med indenfor rimelige Grænser, men det kneb for dem at holde Prior indenfor disse. Sønnernes Uddannelse faldt

i disse Aar og kostede meget, saa Prior overskred den aftalte Sum. Resultatet blev en høflig men indtrængende Henstilling til ham om, med Henblik paa Hensynet til de endnu resterende Kreditorer, at holde Forbruget indenfor de givne Rammer.

Med Administratorerne forløb dog Samarbejdet i det Store og Hele paa tilfredsstillende Maade. Værre var det med de to Medarbejdere, Thorsen og Fürst. Det har ikke været let for Prior i det daglige Arbejde at se sine to Underordnede give det Udseende af, at de var Herrer og han Tjeneren, at se dem optræde som Ledere af den Virksomhed, han havde skabt, medens han selv gik omkring uden lovformelig Ret til at træffe de Dispositioner, han før traf ganske diktatorisk. Det krænkede ham f. Eks. meget, at de skiftede Kulleverandør uden at konferere med ham og overlod Leverancerne til en god Ven af dem, som Prior ikke satte Pris paa. Han fortæller om, hvorledes han foreløbig stak saadanne Fornærmelser i Lommen. Men da efterhaanden Forretningen kom ind i den rolige Gænge, og Administratorerne mer og mer helt overlod ham Ledelsen igen, fandt han sig ikke længer i at blive sat til Side af de to Prokurister, og det fik sin Udløsning under en Middag, han i 1863 gav i sit Hjem i Anledning af „Fylla“s Stabelafløbning i Januar paa Baumgarten & Burmeister's Værft. Her er den omtalte Kulleverandør kommet med, og ved Bordet tager han Ordet for at udbringe en Skaal for de to Prokurister med den Motivering, at uden saa dygtige Medarbejdere vilde Prior ikke have klaret sig saa godt, som han har gjort. Prior tager ham Ordet ud af Munden og drejer Skaalen hen til at gælde alle sine Medarbejdere, idet han bemærker, at det var langt lettere for ham at faa en dygtig Fuldmægtig paa sit Kontor end at faa en dygtig Kaptajn, Styrmand eller Maskinmester paa sine Skibe. Disse Udtalelser reagerede Thorsen og Fürst kraftigt overfor, og Sagen fremkaldte i nogen Tid stærk Mistemning paa Kontoret, men da Prior truede Fürst med Afsked, maatte denne afgive en skriftlig Undskyldning for at forblive i sin Silling, og Freden blev genoprettet.

Der foreligger desværre ikke Oplysninger om, hvorledes Regnskaberne var i Aarene for Administrationen, men at For-

retningen var sund nok, ses af de Regnskabsoversigter, Prior meddeler sine Sønner i de paafølgende Aar:

Oversigt over Dampskibs Regnskaberne 1860—1863

	1860			1861			1862			1863		
<i>Overskud ved:</i>	Rd.			Rd.			Rd.			Rd.		
Dania, $\frac{3}{4}$ Andel	24.499	3	4	29.045	2	4	13.589	1	0	19.172	5	9
Zampa	15.504	3	7	16.314	1	12	18.321	2	5	16.632	2	3
Zephyr	2.240	5	14	2.673	2	8	6.929	4	14	7.420	0	7
Flora	3.771	4	7	3.822	2	13	4.493	2	2	7.088	5	8
Aalborg	8.449	0	7	9.958	5	3	6.718	5	5	3.820	0	4
Waldemar	3.412	2	0							3.426	2	2
Fylla										6.491	1	6
Provision, Kul og Diverse	14.220	1	10	9.418	1	7	9.343	3	7	12.871	4	7
	72.098	3	1	71.232	3	15	59.396	1	1	76.923	3	14
<i>Afskrivning og Tab:</i>												
Inventar Conti ..	10.110	2	1	8.382	3	6	9.575	0	3	10.242	0	13
Handels Om- kostn. Conti ...	6.324	0	5	7.314	4	11	9.371	4	2	9.327	0	7
Privat og Hus- holdn. Cti	3.063	3	10	4.518	2	8	7.146	4	2	8.698	0	10
Porto Conto	273	1	2	288	0	1	408	0	4	476	3	0
Dampskibs-Om- kostn. Cti	745	4	4	537	0	8	822	3	9	626	2	7
Diverse andre Conti	791	2	15	157	1	13	84	2	3	11.055	0	14 ¹
Waldemars Un- derskud				917	4	9	904	1	6			
	21.308	2	5	22.115	5	8	28.312	3	13	40.425	2	3
Til Capital Conto	50.790	0	12	49.116	4	7	31.083	3	4	36.498	1	11
	72.098	3	1	71.232	3	15	59.396	1	1	76.923	3	14

¹ i dette Beløb indgaar Afskrivning af et Tilgodehavende hos det i 1862 opløste Aktieselskab „Waldemar“ paa 10.000 Rd., idet H. P. Prior ved Aktieselskabets Ophævelse overtog Skibet for egen Regning.

Som Supplement til ovenstaaende Regnskab kan der gives følgende Oplysninger om Prior's Forretning, taget fra hans lille Selvbiografi: „En kort Optegnelse af mit Livs vigtigste Begivenheder“, som han i 1862 udarbejdede til Ordenskapitlet og lod trykke. Han beskæftiger 105 ugifte Personer samt 80 gifte Mænd, og naar dissers Koner og Børn medregnes, bliver Antallet af Mennesker, der lever af hans Forretning, ialt 415 Personer. Af Ekspeditører i Provinshavnene beskæftiger han ca. 60.

Af væsentlige Udgifter nævner han, at han for de 6 Skibe, han ejer paa dette Tidspunkt, „udtæller“ følgende Beløb:

Til Lønninger og Gager	ca. Rd.	80.000
„ Kul, ca. 60.000 Tdr.	„	90.000
„ Reparationer, ny Kedler etc.	„	30.000
„ Assurancepræmier	„	14.000
„ Havne-, Læste-, Lods- og Prikkepenge ...	„	12.000
„ Arbejdspenge ved Lossen og Laden	„	10.000
„ Olie, Talg, Tvist, Guttapercha o. a. til Maskinpakning	„	6.000
„ Annoncer, Trykning af Manifeste, Lister, Billetter o. l.	„	5.000
		<hr/>
	ialt ca. Rd.	250.000

Som foran berørt overtog Prior i 1860 personligt „Walde-mar“, idet det Aktieselskab, der hidtil havde drevet det med Prior som korresponderende Reder, blev ophævet, efter at Skibet var blevet solgt paa Auktion, hvor han købte det, hvorefter han lod det istandsætte. Han ønskede ikke, at det skulde gaa over paa fremmede Hænder og blive sat ind i Konkurrence med ham. Han benyttede det fra nu af som et Reserve-skib til Brug, naar de andre Skibe var til Reparation eller af andre Grunde udgik af Ruterne. Men han beholdt det for længe, saa det blev ham et dyrt Skib, selv om han trøstede sig med, at de Penge, det i Tidens Løb havde kostet ham, var givet godt ud, da det var dette Skib, der havde banet Vejen for „Dania“ og „Cimbria“. Han havde mange Planer om at

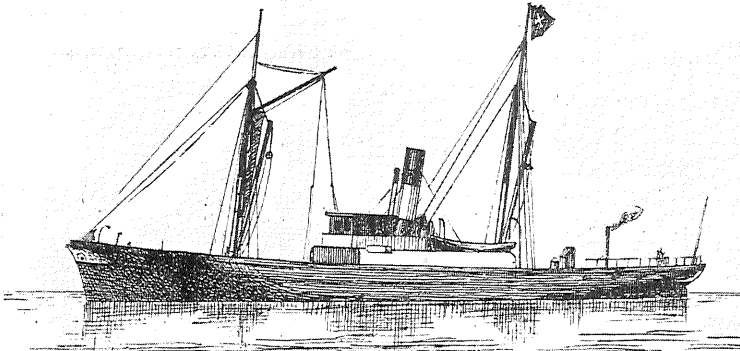
udnytte det. Snart tænkte han paa at benytte det som Eksportskib for Kvægtransporten til England, snart at benytte det paa en Rute via Hjerding—Aalborg til Hamborg, og snart var han inde paa Tanken at ombygge det til Sejlskib, da det var saa kulslugende. Men intet heraf blev realiseret. Da han omsider i 1866 beslutter at sælge det, var det blevet for gammelt og Træskroget for medtaget til at være ret meget værd. Og da han s. A. sælger alle sine Skibe til D. F. D. S., ønsker Selskabet ikke at overtage dette umoderne og daarlige Skib, saa det gaar ikke med ind i Handelen. Han sender det til England i Haab om at kunne afsætte det der, men efter et ret kostbart Ophold i Londons Dokker tager han det hjem igen og faar det omsider solgt til Baumgarten & Burmeister for 10.000 Rd. samt Halvdelen af, hvad det ved Ophugning, Udlejning eller paa anden Maade maatte udbringe ud over de 10.000 Rd.

Af Nyanskaffelser under Administrationstiden er der kun det lille Dampskib „Pan“, som han køber af den kendte Skibsbygger Benzon i Nykøbing F., men som han hurtigt skiller sig af med, da det viser sig ganske ubrugeligt, og Maskinen var slet bygget, samt „Fylla“, Prior's første Skrueskib. Dette bestilles hos Baumgarten og Burmeister i 1862. Det løber af Stabelen d. 14. Januar 1863.

„Fylla“ begyndte sine Ture paa H. P. Prior's 50-Aars Fødselsdag d. 9. Maj 1863. Det var det første Dampskib i Handelsmarinen, der blev forsynet med de endnu saa lidt kendte og prøvede Høj- og Lavtrykmaskiner, som Wain, der da endnu var Direktør paa Orlogsværftet, kæmpede for Indførelsen af, medens mange af Marineofficererne stillede sig meget skeptisk overfor deres paastaede brændselsbesparende Egenskaber. Prior havde imidlertid Tillid til Wains Indsigt og var Foregangsmand her som i saa meget andet.

Forretnings-Principper.

Forholdet til Konkurrenterne var i denne Periode i det store og hele fredeligt. Man søgte nu ikke ind i hinandens Ruter, men overholdt en vis væbnet Neutralitet og holdt nogenlunde



Fylla

Skruedamperen „Fylla“. Bygget 1862/63 hos Baumgarten & Burmeister efter Bestilling af H. P. Prior. Købesum 50.000 Rdl.

Fotografi efter Haandtegnning.

ensartede Takster for Passagerer og Gods. Men vaagen maatte man være til enhver Tid, hvis man ikke vilde sejles agterud. Derfor var Prior ogsaa tidligt og silde paa Færde ude paa Kvæsthusbroen ved Skibenes Afgang og Ankomst, naar han ikke var ude paa en af sine hyppige Rejser, snart rundt om i Danmark, snart til Udlandet for personligt at undersøge Forholdene og knytte Forbindelser med betydende Folk de forskellige Steder.

Som en Illustration til, hvorledes han selv betragtede det Arbejde, han havde udført til Gavn for Ruterne og Forretningens Trivsel, hvorledes han havde maattet og stadigt maatte kæmpe med Vanskelighederne for at overvinde dem, og tillige for at vise et Eksempel paa Prior's Brevstil, citeres her nogle Uddrag af et Brev, han i Februar 1863 skriver til sin Søn Johannes, der opholdt sig i Skotland. I dette meget lange Brev gør Prior Rede for en Mængde Problemer indenfor Forretningen og Personalet, og efter at have gennemgaaet Regnskabet for 1862, hvis Resultat, som foranstaaende Regnskabsoversigt viser, var ringere end de to foregaaende Aars, skriver han bl. a. :

Af disse 3 Aars sammenstillede Resultater vil det — som et Hovedpunkt i den hele Forretning — med lidt Opmærksomhed strax sees, at det Hele, *som en Heelhed*, bedst bær sig oppe, og at sidste Aars Resultat har været betydeligt nedadgaende paa alle jyske Ruter, medens Øerne have vedligeholdt en lille jevn Fremgang. Den slettere Høst i Forbindelse med mere trykkende Forhold i Jylland end paa Øerne, har væsentlig været Aarsag til det slettere Resultat, dog kan hertil ogsaa anføres, at Experimentet med at lade „Waldemar“ holde Frederikshavntouren oppe via Aarhus sidste Aar har kostet eller givet Tab af ca. 5000 Rdl. — —

Om vi ogsaa nu have det her skildrede daarlige Aar og knappe Tider, maa man med Seighed holde ud til de bedre Tider igjen komme, og da tage det i Opløbet, som det hedder. Hvorledes har jeg ikke ofte maattet dette, uden at Nogen anede det, og tidt ladet som jeg fortjente Penge, hvor jeg i Concurrence eller paa anden Maade havde Tab, indtil jeg overvandt og kjæmpede mig over Bjerget. Saaledes f. Ex. i Aarene fra 1849 til 1855, hvor jeg havde Concurrenter ned mellem Øerne af Dampskibene „Caroline Amalie“, „Løven“, „Vesper“, „Diana“, „Sylphiden“ — og „Lolland“ ikke at forglemme. Jeg erindrer, da jeg første Gang kom med „Flora“ til Bandholm, hvorledes Kjøbmand Krøyer i Maribo fnysende kom ombord og spurgte mig — paa mit eget Skibs Dæk — hvad jeg vilde der, hvor jeg dog maatte kunne see, at jeg Intet kunde udrette eller nogen-sinde holde mig, da de — han meente de ulykkelige Actionairer i „Lolland“ — ikke vilde taale Nogen paa deres Enemærker og let skulde jage „Flora“ bort, idet de ikke brød sig om Renter eller nogen af deres Penge. Jeg bukkede for disse Næsviigheder og Floskler med Tanken om, at store Ord og fedt Flæsk hænger i Munden eller Halsen, holdt ud, seirede og passede mig selv. — —

Jeg har naturligviis, som kun et Menneske, kunnet tage Feil og gjøre store Feiler, men selv disse have ofte ført til Maalet og maatte efter Forholdene mange Gange fremkomme som noget næsten uundgaeligt. Bag efter har natur-

ligviis alle kloge Høns kunnet raisonere og kritisere uden forud at kunne hjælpe eller at have hjulpet mig med saa meget som et lille Fingerpeg, der kunde bruges efter de Principper, jeg fulgte og consequent maatte gennemføre. Jeg har naturligviis og ofte selv bagefter seet det, jeg kunde og burde have undgaaet, hvis jeg blot strax kunde have seet og kjendt Alt, der siden tydeligt nok viste sig for mit Blik, men dette er mere, end der kan forlanges af et Menneske, og saaledes og mere, end Nogen kunde eller burde forlange af mig.

Saa meget kan jeg imidlertid sige Eder, at jeg aldrig i mine Hovedbeslutninger, som da jeg brød op fra Stege, eller da jeg gik over fra Kornhandel til Dampskibsfart, nogensinde har fortrudt eller angret, at jeg gjorde dette, selv under de værste Tider, hvor jeg var nær ved at segne under Byrder, jeg selv havde læsset paa mine Skuldre. — —

— — Dette kan noget vise Eder, hvad Seighed og Udholdenhed, jeg ofte forud og paa langt Sigt har maattet lægge i Tingene, og hvorledes jeg aldrig har ladet mig friste bort fra et stort Maal, som jeg havde sat mig for at forsøge at naae, for øieblikkelig at tage en Fortjeneste, og der ved tabe det Store og Sikre i en kommende Fremtid.

— — — Min bedste Styrke har været, at jeg i Regelen ikke har skyet det store eller meget store Beløb for de smaa og mindre, for at skaffe nye og gode, hensigtsmæssige Dampskibe, som „Zephyr“, „Flora“, „Zampa“, „Cimbria“, „Dania“ og „Aalborg“ alle have været og endnu ere. — —

— — — Min private Conto er sidste Aar stegen — —

H. P. Prior privat.

At Prior's private Forbrug var steget, hvilket ogsaa Administratorerne havde paataalt, skyldtes vel dels et større Forbrug paa Grund af Sønnernes Rejser til Udlandet, men ogsaa hele Livet i den priorske Familie, der næppe var billigt.

I 1859 var Familien flyttet bort fra Bredgade. Da Prior satte Pris paa landlige Omgivelser, flyttede han fra Byen ud



Strandvejen ved „Svanemøllen“ 1865. Oliemaleri af J. F. R. Richardt.
Tilhører Arkitekt Prior.

til „Svanemøllen“, hvor han lejede Lejligheden i Stueetagen hos Oberstløjtnant, Dampmøller Ekman. „Svanemøllen“ var jo den Gang beliggende i fuldstændig landlige Omgivelser, og Turen fra og til Byen var en hel Rejse, der normalt foregik i en aaben Kapervogn, populært kaldet „Blæsenborg“. Men om Vinteren kunde Turen være besværlig nok, naar Sneen laa højt og hindrede Trafikken, saa Prior og Sønerne pr. Kane maatte gøre store Omveje over Nørrebro og Vognmandsmarken for at naa frem. Men trods de vanskelige Trafikforhold udfoldede der sig stor Selskabelighed ude paa „Svanemøllen“, idet der hver Søndag samledes en Mængde af Husets ældre og yngre Omgangsvener til Middag derude. Efter Middagen forslog man Tiden med alskens Morskab, Klaverspil, Sang, Selskabslege og Dans med H. P. Prior og hans elskelige Hustru som det glade og gæstfri Midtpunkt. Var Vejret for slemt om Aftenen, naar man skulde tage hjem til Byen, husede Familien alle Gæsterne paa bedst mulig Maade.

Prior havde i sit Ægteskab 5 Børn, 4 Søner og 1 Datter. De to ældste var Tvillingbrødrene Johannes og Lauritz.



H. P. Prior. Maleri af H. Olrik, 1864.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Johannes blev uddannet til Skibsingeniør. Efter at have faaet en rent praktisk Uddannelse, derpaa frekventeret polyteknisk Lærestalt og i nogle Aar sejlet som 2den Mester paa „Dania“, rejste han i 1862 til Skotland, hvor han hos Caird & Co., der havde leveret de fleste af Prior's Dampskibe, uddannede sig videre med sit fremtidige Virke i Faderens Tjeneste for Øje. Efter sin Hjemkomst blev han Skibsinspektør for H. P.

Prior's Dampskibe og senere Skibsinspektør for D. F. D. S.'s Skibe.

Lauritz havde faaet Faderens Tilladelse til at uddanne sig til Billedhugger og Løfte om Understøttelse hertil. Efter at have gaaet paa Professor Bissens Atelier kom han paa Akademiet, og efter endt Uddannelse her tog han i 1862 til Rom, hvor han opholdt sig til 1867.

Den tredie Søn, Axel Prior, blev, efter at have gaaet paa Handelsskole i København, ogsaa sendt til England og Skotland, hvor han opholdt sig indtil han i 1867 vendte hjem for at overtage Kassererposten i det nystiftede D. F. D. S.

Datteren og den yngste Søn, Oscar, var paa dette Tidspunkt ganske unge.

Alt dette, Gæstfrihed og Børnenes Uddannelse, kostede naturligvis mange Penge, men en stor Del af det paa Regnskabet figurerende private Forbrug var sikkert Udgifter, som nærmest maatte henregnes til Repræsentationsudgifter. Saaledes f. Eks. naar han i 1862 abonnerer paa en Loge i Det Kgl. Teater til Brug for sine Kaptajner og deres Koner. Han skriver i et af Brevene til Sønnerne, at naar det drejede sig om Udgifter, havde han altid først Skibenes gode Vedligeholdelse og Udstyr, dernæst sine Folks Velfærd og tilsidst sin Families og sin egen Bekvemmelighed for Øje.

I Vinterens Løb, naar Skibene var lagt op, gav han sine to store Kaptajnsmiddage, den ene uden, den anden med Hustruerne. I vore Rationeringsdage lyder Beretningen om, hvad man nød ved en saadan Middag, næsten som et Eventyr. Sønnen, Axel Prior, beskriver et saadant Gilde i sin Dagbog for 1862:

Det var saamæn en drøj Tur at gaae hjem idag, det blæste og frøs, og mine Fingre og Næse var som Istappe. De fleste af Gæsterne kom ogsaa spadserende og vare dygtig forfrosne, men jeg troer nok, at de senere bleve opvarmede. Selskabet bestod af: Advokat Brock, Prokurator Simonsen, Grosserer Philipsen, Capitainerne Tofte, Faber, Hunderup, Langhoff, Rützebech, Lassen og Schütt, Maskinmestrene John Orr og Lassen, min Fætter Peter Jørgensen,

Mægler Fürst samt den lille Thorsen. Vi selv vare 7 Personer. Efterat de kedelige Presentationer etc. vare forbi, toge vi Damer og gik tilbords. Jeg havde Plads ved Siden af Capt. Schütt, og vi forstode sandelig at bruge Rødvinsflasken. Retterne presenterede sig for os som følger: 1) Skildpaddesuppe (forloren), 2) kogte Karper, 3) Lax, Hamborgerkjød, Chaussenerrødder, russiske Ærter og Sardiner, 4) Rødvinsbudding med Creme, 5) Dyresteg med diverse Syltetøjer og Æblekompot til, og endelig 6) Kransekage og Phisters Kager (fire Specier). Viinen: Rødviin, Portviin, Madeira og Champagne flød i Strømme. — Vi aad! Vi drak! og vare rædsom glade! Fader holdt diverse smaa pæne Taler, og Capt. Faber udbragte et Leve for Fader, som besvaredes med et 3 Gange gjentaget kraftigt Hurra, som ligeledes var Tilfældet, da han udbragte Moders Skaal, og da han meget humoristisk og morsomt udbragte Lauritz's, Danmarks lille Billedhuggers, Skaal, fik han et Hurra. Der herskede megen Munterhed ved Bordet, og alle vare de glade og fornøiede, men allermest den lille tykke Tofte. Efter Bordet gik vi alle ind i Dagligstuen, hvor Cigarerne bleve tændte, og Caffen serveret. Som ved alle slige Lejligheder altid er Tilfældet, maatte jeg paa Opfordring producere mig som Liniedanser paa Claveret. Jeg spillede Faders Yndlingsvals, Kalkun Vals og flere andre, samt spillede nogle Fædrelandssange, hvortil alle Mand stemmede i. Tilsidst kom dog Humlen, og det var Yankee doodle; da jeg begyndte paa den, begyndte John Orr og Faber at danse, og saa blev Dansen almindelig, og Tofte hoppede om imellem de Andre. Vi fik en fin Liquor ovenpaa Caffen. Men saa vare de fire Spilleborde istand, og saa gik det løs med Kortespillet. Kl. 10 fik vi skaaret Smørrebrød og Arrakpunsch. Jeg saae imidlertid paa de Spillende og tog af og til deres Kort, som havde et lille Ærinde at besørge. Kl. 11½ stoppede alle Mand. Da vi kom ud i Gangen, og de begyndte at tage Tøjet paa, blev der pludselig almindelig Griin. Faber fandt nemlig i sin Baglomme en Proptrækker og adskillige Korkpropper etc., og Capt. Rützebech fandt i sin Frakke et stort

Rødviingsglas, John Orr i sin et stort Stykke Birkebrænde. Det var naturligvis Capt. Toftes Spilopstreger. I Seng Kl. 11 3/4.

Ja! saadan spiste man og morede man sig i et Herreselskab i 1862.

Krigen og Administrationens Afslutning.

Aarene fra 1859 til 1863 gik som sagt roligt og godt med behersket Fremgang for Virksomheden. I de 4 Aar 1860 til 1863 forbedredes Kapitalkontoen med ca. 167.000 Rd. Den faste Gæld var ved Udgangen af 1863 nedbragt fra 236.900 Rd. til 147.954 Rd. Og heri var saa endda Nynanskaffelsen af „Fylla“ medtaget.

Saa i 1864 udbryder Krigen mellem Danmark og Tyskland.

De militære og politiske Problemer optog naturligvis Prior stærkt, og da han nu havde 3 af sine Sønner i Udlandet, saa skrev han under Krigen en uhyre Mængde Breve til dem herom. Man forbavses uvilkaarligt over, at han kunde faa Tid til at skrive alle disse mange og ofte lange — hyppigt op til 16 Kvartsider store — Breve trods sin Travlhed i Forretningen, men han siger, at han skriver dem lige saa hurtigt, som han tænker, hvorfor han beder Sønnerne ikke være for nøjereg- nende med Fejl o. l. deri.

Han nærede den almindelige Harme mod General de Meza og Hofkamarillaen, stoledes som ivrig Skandinav paa Hjælp fra Sverige og troede længe paa, at England vilde komme Danmark til Hjælp og — om ikke for andet, saa i sin egen Interesse — sætte en Stopper for „Røverstaterne“s Erobringslyster. Da han skuffes over Englands Passivitet, raser han lige-saa stærkt mod „Kræmmerne“ Vest paa som mod „Røverne“ Syd fra.

I mangt og meget forudsiger han i sine Betragtninger Ud- viklingen op til vore Dage. Han forudser, at Undervandsbaade vil kunne komme til at true Englands Sømagt og Handel. Han polemiserer om den kommende Opgørelse mellem de ekspansionslystne „Røvere“ og de overforsigtige og snævertsynede

„Kræmmere“, der en skønne Dag vil faa de, paa det Tidspunkt sejrige, nordamerikanske Stater til farlige Konkurrenter paa Verdensmarkederne. Han forudsiger en Alliance mellem Rusland og Tyskland med Nedkæmpelsen af England som Maal, noget vi saa gaa i Opfyldelse, da det bolschevikkiske og det nationalsocialistiske Rige i 1939 allierede sig som Indledning til den anden Verdenskrig.

Medens alt Forretningliv ellers stagnerede under Krigen, og Dampskibene derfor ogsaa let kunde have bragt Tab, skete det modsatte. Regeringen skulde nu, ligesom under den forrige Krig, bruge mange Skibe til Transport af Soldater, Saarede og Materiel, hvorfor den lejede, hvad den kunde faa fat i saavel af udenlandske som danske Dampskibe. Prior giver i Februar 1864 følgende Oplysninger om de af Regeringen til Intendanturen paa det Tidspunkt lejede Dampskibe:

Skibets Navn	Maanedlig Leje	Troppeforsendelser for	
		længere Rejser	kortere Rejser
Ouse	9.000 Rd.	1.200 Mand	2.000 Mand
United Service...	7.000 ”	1.000 ”	1.500 ”
Newski	6.000 ”	800 ”	1.200 ”
Phoenix	7.000 ”	1.000 ”	1.500 ”
<i>Dania</i>	6.000 ”	600 ”	1.000 ”
<i>Waldemar</i>	4.500 ”	400 ”	700 ”
<i>Zampa</i>	4.500 ”	300 ”	500 ”
<i>Zephyr</i>	3.500 ”	200 ”	300 ”
<i>Fylla</i>	3.500 ”	200 ”	300 ”
L. N. Hvidt	4.000 ”	500 ”	800 ”
Arcturus	4.000 ”	400 ”	700 ”
Diana	3.000 ”	300 ”	500 ”
Scandinavien	3.500 ”	200 ”	300 ”
Ophelia	3.500 ”	200 ”	300 ”
Fulton	1.500 ”	100 ”	200 ”
Aurora	3.500 ”	300 ”	500 ”

Som det ses af denne Fortegnelse, tilhørte de 5 af de 16 Skibe H. P. Prior, 4 var udenlandske, 3 tilhørte Koch & Hen-

derson, 2 Det Alm. Danske Dampskibsselskab, 1 det helsingørske Selskab og den lille Bugserbaad „Fulton“ var hjemmehørende i Kastrup. Man ser, hvorledes Priors Rederi var det dominerende.

Da Regeringen foruden at betale Lejen ogsaa afholdt Udgifterne til Kul, Smøremidler og deslige, var det jo en ganske god Forretning for Rederne, selv om Beslaglæggelsen voldte dem en Del Bryderier ved Opretholdelse af Trafikken paa de Havne, der ikke var besat af Tyskerne. Affolkningen af de resterende Skibe ved Indkaldelserne til Flaaden gav ogsaa mange Vanskeligheder. Men trods Besværet gav Aaret 1864 et glimrende Resultat.

Medens Kapitalforøgelsen i de foregaaende 4 Aar havde ligget mellem 31.000 og 51.000 Rd., androg den for 1864 ikke mindre end 133.564 Rd. Derved kunde Prior's faste Gæld nedbringes fra de 236.900 Rd., han skyldte ved Administrationens Begyndelse i 1859, til 74.400 Rd., og saa var der endda betalt 35.000 Rd. af paa den ny „Fylla“ og 10.000 Rd. paa Lystyachten „Falken“, som var købt af Frederik VII's Dødsbo og omapteret til Fragtskib.

Følgen af dette var, at Administrationen ophævedes i December 1864, hvilket af Prior følte som en stor Lettelse, selv om han i den sidste Periode havde været meget lidt hæmmet i sine Dispositioner af den.

Samme Aar havde H. P. Prior og hans Hustru en anden stor Glæde, idet de i September kunde fejre deres Sølvbryllup. Dagen indleddedes paa den festligste Maade med en Hilsen fra hans kære Dampskibe, idet „Zampa“, ført af hans gode Ven Kaptajn Tofte, og rigt smykket med Flag, tidligt om Morgen sejlde tæt ind under „Svanemøllen“ og hilste Sølvbrudeparret med Salutskud. Og blandt de mange store og smukke Gaver, de modtog, kan især nævnes et stort Maleri, som Kaptajnerne forærede dem. Det var malet af C. F. Sørensen og viser hele den priorske Dampskibsflaade ud for „Svanemøllen“. Det har nu sin Plads i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, hvortil H. P. Prior's Sønnesøn, Overretssagfører Otto Prior, har skænket det.



H. P. Priors Flaade 1864. Maleri af C. F. Sørensen. Sølvbryllupsgave fra Priors Kaptajner. Skibene er fra Venstre til Højre: „Flora“, „Dania“, „Zephyr“, „Waldemar“, „Fylla“, „Zampa“ og „Aalborg“. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Omtrent samtidig med Administrationens Ophævelse udløste Prior Stedsønnen, Thorvald Malling, af dennes Andel i „Dania“ og blev saaledes Eneejer af dette Skib og dermed af hele sin Dampskibsflaade.

Nu, da Forretningen igen var hans egen helt og holdent, begyndte Prior at arbejde med Planer om at bevare Rederiet som et samlet Hele efter sin Død, da det, som han udtalte i sit foran citerede Brev, var som en Helhed, ved Vekselvirkningen mellem de forskellige Ruter, at Rederiet blev til en saa stærk og betydningsfuld Faktor i den indenrigske Trafik, som den var blevet. Han tænkte med Ængstelse paa, at Forretningen skulde komme til at lide for meget i Styrke, hvis den ved et Skifte blev delt mellem de 5 Børn og de to Stedsønner. Mærkeligt nok synes han i sine Breve herom ikke at have Tanke for at sikre dette ved Dannelsen af et Aktieselskab. Han planlægger derimod i et Testamente, han paa dette Tidspunkt opretter, et Interessentskab, hvor hver af hans 5 Børn skal eje $\frac{1}{7}$ Del, de to Stedsønner dele $\frac{1}{7}$ Del, medens et Legat, der samtidig skal oprettes, skal eje $\frac{1}{7}$ Del. Af det aarlige Overskud skal Halvdelen henlægges til et Reservefond, indtil der er samlet 50.000 Rd., for derved at oparbejde den tilstrækkelige Driftskapital. Men naar dette Maksimumsbeløb er naaet, skal denne Halvdel og Legatmidlerne anvendes til forskellige vigtige Formaal, saasom Formindskelse af Assurancepræmierne ved Oprettelse af et Assurancefond, Anskaffelse af flere Dampskibe, Erhvervelse af en Byggegrund beliggende ved Søen, helst saaledes at en Havn med Ophalingsbeddinger, Kulplads og en Kedelsmedie kan bygges der, og endelig til Opførelse af Boliger til en moderat Leje, beliggende udenfor Byen paa et sundt, lyst og luftigt Sted, og helst med Smaahaver til. Disse Boliger „skal være til de mange, som tjene i og ved denne omfangsrige Forretning“.

Man ser, hvorledes de Erfaringer, han under sit Virke under Koleratiden i den overordentlige Sundhedskommission havde gjort med Hensyn til daarlige Boligers Indvirken paa Sundhedstilstanden, nu indvirker paa hans Dispositioner. Ligeledes bemærkes, hvorledes Tanken om det Havneanlæg, han senere

skulde prøve paa at realisere, allerede nu ligger planlagt for hans Blik.

Disse testamentariske Dispositioner omstødes dog, da han fra den 1. Januar 1867 overdrager sine Skibe til D. F. D. S., da de jo efter Overdragelsen tabte deres praktiske Betydning.

Omkring Romerrejsen.

Som foran omtalt køber H. P. Prior af Kong Frederik VII's Dødsbo Lystyachten „Falken“, der under Krigen havde været stillet til Regeringens Disposition.

Dette Skib omapterede han til Koffardifart paa Limfjorden, men det viste sig snart uanvendeligt til dette Brug, hvorfor han besluttede at skille sig af med det og planlagde at sælge det i Udlandet. Han tænkte sig at faa det solgt til den unge Kong Georg af Grækenland, men hvis dette skulde mislykkes, vilde han sende det til Constantinopel og andre Byer i Levanten, hvor han regnede sikkert med at faa det solgt til en god Pris. Dertil kom, at hans Læge havde anbefalet ham et Ophold i Syden, hvorfor han tænkte sig at benytte Skibet til Ture langs Italiens Kyst, eventuelt at sejle med det til en af de ioniske Øer og tilbringe en Tid der.

Han lod i den Anledning atter Skibet udstyre med al dets gamle kongelige Elegance som Kongeyacht, og for at forene det nyttige med det behagelige lod han to af sine Sønner og tre af Familiens unge Venner, Overlærer Chr. Nielsen, cand. pharm. Anæus Nielsen og den engelske Læge William Renton, gøre Turen med fra København til Rom, hvor Sønnen, Billedhugger Lauritz Prior levede. H. P. Prior med Hustru og Datter skulde saa tage over Land og mødes med Selskabet i Rom, medens Sønnen Johannes ledede Forretningen hjemme.

En ung Marineløjtnant, den senere Admiral Victor Hansen, som gjorde Tjeneste i Prior's Handelsflaade, skulde føre Yachten og fik carte blanche til at sørge for, at de 5 Passagerer fik det mest mulige Udbytte af Rejsen til Rom, der skulde forme sig som et Krydstogt i det vestlige Middelhav, inden Prior med Hustru og Datter hentedes i Genua. Dette Kryds-

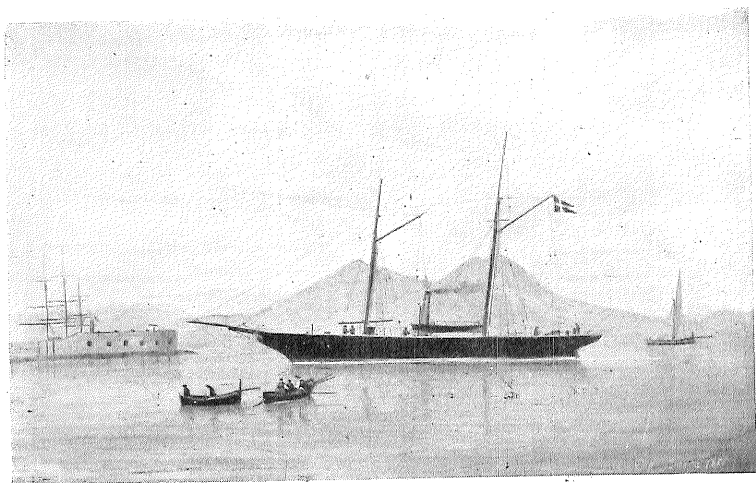
togt blev en uforglemmelig Oplevelse for Deltagerne, for hvem den rundhaandede Reder betalte alle Udgifter paa Turen. En Beskrivelse af Togtet, der gik til Southhampton, Corunna, Lisabon, Setubal, Cadix, Sevilla, Tanger, Malaga, Granada, Cartagena, Algier, Ajaccio, Genua og Civita vecchia vilde fylde for meget her, men interesserede kan henvises til Victor Hansens Livserindringer i Rist & Clausens: Memoirer og Breve.

Her skal blot erindres om, at Prior i Anledning af Togtet ansøgte Marineministeriet om Tilladelse til at lade „Falken“ føre Splitflag med et særligt Mærke, der angav Skibet som „Yacht“. Tilladelsen blev givet ved Kgl. Resolution af 15. August 1865, og ved „Falken“s Afrejse fra København d. 13. August 1865 hejstes for første Gang det nu saa velkendte danske Yachtflag med Splitten. Overalt, hvor „Falken“ kom hen, vakte dette Flag stor Opmærksomhed for Skibet, idet man tog det for et dansk Marinefartøj og derfor „komplimenterede“ det som saadant ved Salutskud.

Kolera rundt om i Sydeuropa med dertil hørende Karantæneophold bevirkede, at Prior ændrede sine Rejseplaner. Den Omstændighed, at saavel Post- som Telegrafforbindelsen mellem Italien og Levanten var frygtelig daarlig, saa der ofte gik 8 à 10 Dage før et Telegram naaede frem, paavirkede ham ogsaa, saa han opgav at tage længere bort og blev i Rom Vinteren over.

Efter at have sat Familien af i Civita vecchia sejlede Løjtnant Hansen videre med „Falken“ til Athen for at søge at faa den solgt til Kongen, der imidlertid ikke var Liebhaber under Paaskud af, at han fandt Prisen for høj, og at han ikke ombord i den kunde faa Plads til de Heste, han var nødt til at medføre paa sine Rejser af Hensyn til de daarlige Trafikforhold i Landets Indre. Den sande Grund var dog vist den, som Hansen telegraferede, nemlig at det paa Grund af „politisk Vrøvl og Mangel paa Penge“ var umuligt at faa Skibet solgt. Prior dirigerede derfor Skibet tilbage til Italien, hvor det lykkedes at faa det solgt i Begyndelsen af 1866 til et Dampskibsselskab i Napoli for 3.600 £ eller ca. 32.400 Rd.

Imedens „Falken“ foretog sin forgæves Rejse til Athen,



Skrue-Lystyachten „Falken“ paa Neapels Rhed 1865. Maleri af ukendt italiensk Maler. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

levede Familien Prior med sine 3 unge Gæster i Rom i Vinteren 1865—66. Da „Falken“ i Januar kom tilbage til Napoli tog Familien en Tur dertil, men ud over denne lille Afstikker blev man i Rom, hvor der var lejet en Lejlighed paa Piazza Barberini 72.

Under dette Romerophold var Prior's Sindstilstand meget omskiftelig. Han havde haabet paa, at Opholdet skulde være gavnligt for hans Gigt, men heri blev han skuffet. Lejligheden var ikke saa lun, som hans københavnske var, og hele dens Indretning, der ikke var saadan som han var vant til, ærgrede ham ligesom det, at Sønnen havde lejet den til ham for hele Vinteren. Medens han, uden at blinke, havde afholdt alle Udgifterne ved de 5 unge Menneskers Krydstogt i Middelhavet og bagefter Underholdning af Familien med dens Gæster og Selskabeligheden i Rom, saa viger han tilbage for at forlade den Lejlighed, som han udtaler saa megen Misfornøjelse med, og flytte hen i en, han selv kunde vælge, og som han mente var bedre. Det vilde jo kun have kostet ham forgæves Leje i ca. 3 Maaneder. I Stedet for blev han boende og gav sin Misfornøjelse og Harme over Forholdene kraftige Udtryk. Men

Grunden til megen af hans temmelig koleriske Vrede over de romerske Forhold kan vist henføres til, at han gik der i Rom og blev mer og mer nervøs over Vanskelighederne ved at faa „Falken“ solgt og over den elendige Telegrafforbindelse. Da først Salget var gaaet i Orden, faldt der mere Rø over ham, og han nød alt det meget smukke og interessante, han saa, i fulde Drag. Med Assistance af sin Gæst, Overlærer Chr. Nielsen, der kendte Rom og dens Historie ud og ind, studerede han alle de kunstneriske og historiske Seværdigheder.

Men ikke blot det gamle Rom fordyber han sig i. Ogsaa det unge Rom, den levende By, har hans Interesse. Han besøger Værfterne for Skibs- og Baadebygning, og han spekulerer paa Forbedringer af Skibsfarten paa Tiberen. Han udvikler i sine Breve hjem til Kontoret og den hjemmeblevne Søn, hvorledes der burde sættes smaa Dampskibe i Gang paa Floden for at føre Roms Befolkning for en billig Penge ud fra den usunde By til de mange smukke Udflugtssteder i Omegnen. Han kritiserer skarpt Præsteskabet og dets Regimente i Byen, fordi der intet gøres for at forbedre Forholdene for Befolkningen, men at man kun søger at udsuge den og holde den for Nar med al Slags religiøs Hokusfokus.

Ogsaa de unge Kunstneres usunde og upraktiske Maade at indrette sig paa under deres Ophold i Rom kritiserer han stærkt i sine Breve. Denne Levemaade har, siger han, kostet mange af dem Sundheden eller Livet.

Han omtaler alt det, hvori Italien endnu stod tilbage den Gang med Hensyn til teknisk Udvikling, og især alt, der vedrørte Skibsfarten og Skibsbygning. Det kribler ligefrem i ham efter at komme til at virke dernede i sin Branche. Ja, saa stærk har denne Trang været, at da han i 1867 har overdraget sine Skibe til D. F. D. S. og ikke føler sig sikker paa at kunne finde sig i Stillingen som Direktør, er han inde paa den Tanke, at Famlien skal bryde op fra Danmark og bosætte sig i Italien. Især tænker han her paa Napoli, hvor han har set, at der er store Muligheder for at skabe et Skibsværft med Ophalingsbeddinger, Reparationsværksteder m. m.

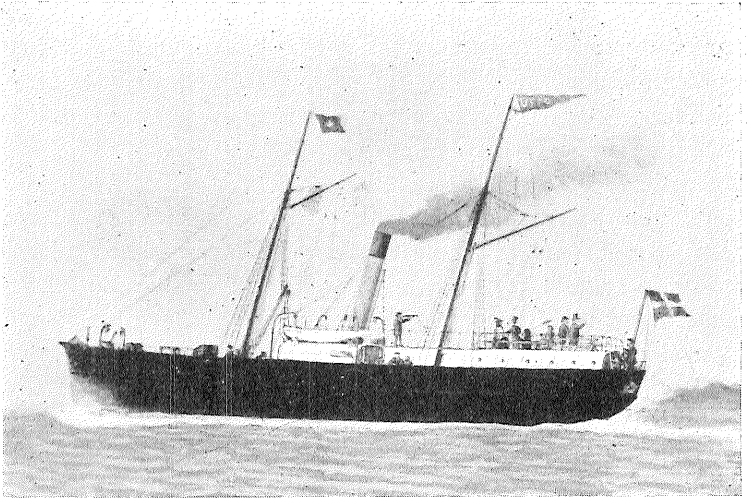
Priors Gæstfrihed fornægtede sig heller ikke i Rom, hvor

han ved sit Middagsbord samlede en stor Kreds af Koloniens Kunstnere, af hvilke kan nævnes Malerne la Cour, L. A. Schou og Siegumfeldt, Billedhuggerne Evens, Hartmann, Holbech og Kjellberg, Musikerne Edv. Grieg, Bohlmann og Ravnkilde, Forfatterne Henrik Ibsen, Molbech og Munck. Og at Familiens Gæstfrihed ogsaa omfattede en omhyggelig Pleje i Hjemmet af de Venner, der blev syge eller trængte til særlig god Pleje, derom vidner L. A. Schous Breve til Hjemmet sammenholdt med Priors Breve herom. Schou var, da Familien kom til Rom, meget langt nede i legemlig Henseende paa Grund af Penge-mangel og daarlig Ernæring. Da han kort efter blev virkelig syg, tog Priors ham hjem til sig og plejede ham omhyggeligt dér. Den gode Ernæring ved deres Maaltider rettede ham op igen, og Prior sikrede ham derefter en nogenlunde sorgfri Tilværelse i Tiden efter deres Hjemrejse, idet han bestilte et stort Maleri (Romerske Bønder) hos ham og lod Lauritz Prior udbetale ham Købesummen a conto forud, efterhaanden som Schou havde Brug for Pengene. Ogsaa Edv. Grieg nævnes i Brevene som omtrent at være reddet fra Døden, dels ved deres engelske Gæst, Dr. Rentons Hjælp, dels ved Familiens solide Middagsbord, hvor han var en kærkommen og hyppig Gæst.

Foruden af L. A. Schou bestilte Prior under Opholdet i Rom Arbejder af la Cour og af den gamle Holbech. Og desuden lod han Sønnen Lauritz sætte sin store Gruppe „Amor og Psyche“ i Arbejde i Marmor. Den har nu sin Plads i Statens Museum for Kunst.

Inden vi forlader Aaret 1865, maa vi se, hvad der ellers skete dette Aar i København, hvor Prior, frigjort fra Administrationen og med mange Penge i Kassen at disponere over, sandelig ikke laa paa den lade Side, men tværtimod gik videre med Udvidelser indenfor sit Rederi.

Til Farten paa Limfjorden, der som Opland for „Dania“ laa ham stærkt paa Sinde, købte han, som Erstatning for „Falken“, hos Carlsson i Motala for 60.000 Rbd. svensk det



Skruedamperen „Uffo“. Bygget 1865 hos Baumgarten & Burmeister efter Bestilling af H. P. Prior. Købesum 67.000 Rdl. Billedet viser Priors Rederiflag: rødt med en hvid Stjerne samt den gule Skorsten, han benyttede de sidste Aar. Fotografi efter et samtidigt Maleri.

lille svenske Skrueskib „Ørnen“ paa 56 NRT, 30 HK og 8 Knobs Fart.

Desuden bestilte han ved Aarets Begyndelse hos Baumgarten & Burmeister Skruedamperen „Uffo“.

„Uffo“ blev afleveret i Begyndelsen af Oktober og foretog sin første Tur d. 24. Oktober 1865, faa Dage efter at Prior var afrejst til Italien. Den blev sat ind paa Ruten København—Aalborg—Frederikshavn.

Og endelig bestilte Prior samme Sted en tilsvarende, men lidt mindre Skruedamper, „Saxo“, til Levering i Foraaret 1866.

Atelierbygningen.

Ved Siden af disse tre Køb af Skibe, gav han sig ogsaa i Lag med et stort Byggeforetagende, der ikke tog Sigte paa at skulle give Fortjeneste, men paa at afhjælpe et kulturelt Savn. Længe havde der været klaget over Mangel paa Kunstnerateli-



Atelierbygningen i Haven til Bredgade 33. Opført 1865—66. Arkitekt: Vilh. Petersen. Reliefs m. m. af Laur. Prior. Fotografi 1866.

rer i København, og skønt H. P. Prior i 1862 havde indrettet et ret godt Atelier inde i Gaarden i Bredgade 33 til sin Søn Billedhuggeren, hvilket under dennes Ophold i Rom havde været udlaant gratis til forskellige unge Kunstnere, følte Prior sig ikke tilfreds dermed, men besluttede at bygge en hel Atelierbygning, i hvis Stueetage Sønnen skulde have sine Atelierer, medens der ovenpaa skulde indrettes Maleratelierer. Og dette Projekt gik han i Gang med i 1865.

Som Arkitekt benyttede han den unge dygtige Vilhelm Petersen, der lige var vendt hjem fra Italien, hvor han havde vundet en smuk Præmie for en Domkirkefaçade i Firenze. En Overgang var det Tanken at lægge Atelieret ude paa Østerbro, og det maa sikkert beklages, at denne Tanke ikke blev realiseret. Nu blev Bygningen lagt inde i Haven eller Gaarden til Bredgade 33.

I Stueetagen blev der indrettet to store Studier med Lerkælder under. Paa første Sal var der to store Maleratelierer, som var beregnet paa at lejes til Maleren Carl Bloch, der opholdt sig i Italien og ikke rigtig kunde løsrive sig derfra, bl. a. fordi han intet ordentligt Atelier kunde faa i København til at udføre sine Kæmpelærreder. Og endelig blev der paa anden Sal indrettet to mindre Atelierer til andre Malere. Heraf fik den unge og fattige, men meget lovende Maler, L. A. Schou, overladt det ene imod at male et Billede en Gang imellem til Prior i Stedet for Betaling, naar det kneb for ham med Pengene.

Dette storslaaede Bygningsværk, hvis Façade Sønnen, Lauritz Prior, smykkede med en Række store Relieffer, blev færdigbygget i 1865—66, og her har i Aarenes Løb en Række af Danmarks største bildende Kunstnere fundet gode Arbejdsforhold. Det staar endnu i Dag i Gaarden i Bredgade som et Minde om Priors Vilje og Evne til at støtte Kunstens Udøvere. Desværre anvendes det nu ikke mere helt efter sin Bestemmelse, men er delvis degraderet til Lagerlokaler, og Omgivelserne er ikke mere saa smukke og tiltalende som i 1866, hvor Bygherren skriver herom: „Alt er nydeligt og frydeligt, og dette maa man jo ogsaa imellem have lidt af til Forfriskning af Aanden og overfor den megen materielle Speculation“.

Saafermt den projekterede Forlængelse af St. Anna Plads ud til Borgergade bliver virkeliggjort, vil den blive ført gennem den priorske Ejendom, Bredgade 33, og derved vil Atelierbygningen blive et Offer for „Saneringen“ af Borger- og Adelgade-Kvarteret, og et smukt Minde om H. P. Prior, som dog alt for faa kender, forsvinde.

Det Forenede Dampskibsselskab stiftes.

Hen imod Slutningen af Aaret 1865 stod H. P. Prior's Dampskibsflaade som en mægtig Faktor i dansk indenrigsk Dampskibsfart.

I 1850, da han købte sin første Damper „Zephyr“, var der i den danske Dampskibsflaade ialt 29 Skibe inklusive Regeringens civile Skibe. I 1858, da han mistede „Cimbria“, fandtes der 56 Skibe, hvoraf de 10, eller ca. 18 %, tilhørte Prior. I 1864, hvor de Skibe, der var hjemmehørende i Hertugdømmerne, var fragaaet, var det samlede Antal gaaet ned til 52, hvoraf de 7, eller ca. 14 %, var hans. Derefter begyndte Antallet, takket være de gode Indtægter, Krigen havde givet Dampskibsfarten, at vokse stærkt. I 1865 steg Antallet med 11 til 63. Heraf ejede Prior følgende:

„Aalborg“, „Dania“, „Falken“, „Flora“, „Fylla“, „Uffo“, „Waldemar“, „Zampa“, „Zephyr“ og „Ørnen“, ialt 10 eller ca. 16 % af det samlede Antal, men Konkurrencen begyndte at blive følelig. Rundt om i Provinserne stiftedes smaa Selskaber, der drev en Damper mellem Byen og København. Ofte manglede de dog Erfaringen paa Dampskibsfartens Omraader, saa Prior følte sig ret sikker i Sadlen og ofte omtalte dem ret ringeagtende. Han stod jo med en stor og vel vedligeholdt Flaade, parat til at møde, hvad der kunde komme, og var heller ikke bange for at give en opdukkende Konkurrent en hjælpende Haand. Saaledes fortælles i et Brev, at da „Aarhus“ d. 30. December 1865 skal afgaa paa sin første Tur fra København til Aarhus, maa Rahr henvende sig til Prior for hos ham at laane Sække, Billetter, Indskrivningsbøger, Blanketter m. m., da man havde glemt at anskaffe disse Ting og først opdagede det kort før Skibet skulde sejle. Og Prior laante dem alt dette til Trods for, at Skibet var sat ind i Konkurrence bl. a. med „Waldemar“.

Prior's Bekendte og Venner følte sig maaske paa hans Vegne lidt ængstelige for, at Anskaffelsen af „Uffo“ og „Saxo“ var for meget af det gode, og at det vilde blive vanskeligt for ham at skaffe lønnende Ruter til dem. Men Prior var rolig og

fortrøstningsfuld, og da han kom hjem fra Italien i Foraaret 1866, satte han „Uffo“ ind paa en Norges-Rute. Den sejlede med god Fragt af Stykgods fra København via Frederikshavn til Kristiania og et Stykke op langs Vestkysten. Og da det kneb med at faa Stykgods med tilbage til Danmark, opkøbte han Tømmer deroppe og lod Skibet tage det med paa Hjemturen. Han solgte det i København ved Auktioner, hvilket gav ham god Dækning for Returfragten.

Farten paa England, der mest var baseret paa Eksport af levende Kvæg og Fisk, havde i nogen Tid været Genstand for Kritik og Misfornøjelse blandt Kvægeksporthøerne. Saavel C. K. Hansen, der drev det engelske Skib „Azir“, som C. P. A. Koch, der ledede Selskaberne „Koch & Henderson“ og „Det almindelige danske Dampskibsselskab“, blev kritiseret stærkt, og Prior fik flere Gange Henvendelser fra Godsejerne (f. Eks. Scavenius og Tesdorph) og fra andre Storeksporthøere (f. Eks. Breinholt) med Opfordring til at købe et Eksportskib og tage Konkurrencen op paa England. Han undslog sig dog foreløbig — tilsyneladende ud fra kollegiale Hensyn — men erklærede sig villig til at være korresponderende Reder for et saadant Skib, hvis Eksportørerne selv vil købe Skibet og løbe Risikoen.

Der var imidlertid noget i Gære. I 1865 sætter C. P. A. Koch ind med et stort anlagt Projekt med Tietgen og Privatbanken bag sig. Vi citerer, hvad Johannes Prior i et Brev til Faderen i Rom skriver herom:

Kochs store Projekt med Dannelsen af et engelsk-dansk Selskab er nu kommet frem i Lyset, idet Times for 8. ds. (December) indeholder følgende:

“A prospectus has been issued of the Anglo-Danish
 “and Baltic Navigation Compagny with a capital of
 “200.000 £ in shares of 10 £ to purchase certain
 “steamers belonging to the Danish Steam Company and
 “others belonging to Messrs Koch & Henderson of
 “Copenhagen for an aggregate sum of 53.000 £ and
 “to carry on the trade in which they are present engaged
 “between England and Denmark and also with various
 “places in the Baltic as well as Iceland”

Dette er jo et stort og smukt Projekt og kan det være meget behageligt for Koch, hvis han kan faa sine gamle Skibe solgt og selv blive Forretningsfører her for det nye Selskab.

Desværre forefindes H. P. Prior's Svar paa dette Brev ikke, men det har tilsyneladende ikke gjort stort Indtryk paa ham, for han kommer ikke ind paa Sagen i et eneste af sine Breve fra Rom, hvori han ellers kommer ind paa alle de Problemer, der rejser sig for Kontoret hjemme.

Projektet fik imidlertid en krank Skæbne. Jul. Schovelin skriver herom i D. F. D. S.s Jubilæumsskrift i 1891, at Selskabet havde købt 4 Skibe hos Lesley i England, men inden de var færdige, kom der en Pengekrise, hvorfor Englænderne trak sig tilbage, og Koch's Projekt „løb paa Grund“. Herved kom Koch & Henderson sikkert i en meget vanskelig Situation og har vel ogsaa trukket deres Bagmænd, Tietgen og Privatbanken, med ind i Forviklingerne. I hvert Fald satte Tietgen alle Sejl til for at redde Æren, Pengene og Koch.

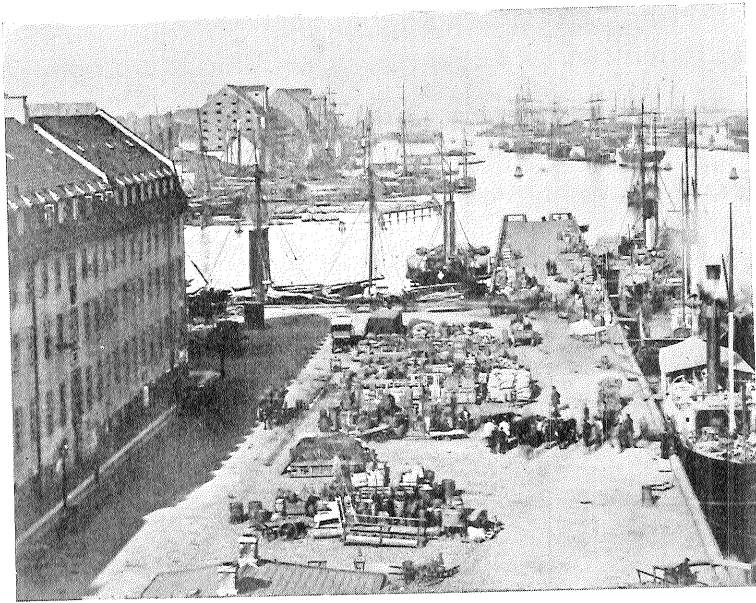
Han fortæller selv i sine Erindringer, at han flere Gange havde søgt at faa Prior til at sælge sine Skibe, men at Prior havde afslaaet det. I Efteraaret 1866 kom imidlertid Prior's Sagfører, Prokurator J. L. Simonsen, til Tietgen og røbede for ham, at Prior var ved at oprette et Testamente. Det har været det tidligere nævnte Testamente om Oprettelse af et Dampskibs-Interessentskab, som Simonsen skulde hjælpe Prior med at sætte Skik paa eller ændre noget i. Tietgen opfordrede da Simonsen til i denne Forbindelse at indlede ny Forhandlinger med Prior om Salg af Skibene og de dertil knyttede Ruter.

Under de Forhandlinger, der derpaa kommer i Gang, spiller Simonsen en besynderlig dobbelt Rolle, idet han, der jo dog er Prior's Tillidsmand, i høj Grad — saavidt det kan ses — arbejder for Tietgens og imod Prior's Interesser. Efterhaanden faar Prior Øjet op for, hvor slet en Tillidsmand han har i Simonsen, der endog prøver paa at intimidere ham til at underskrive paa ganske uantagelige Betingelser. Han afskediger derefter Simonsen som Sagfører for sig og overdrager Højesteretsadvokat Brock at føre Forhandlingerne til Ende.

Den foran paapegede voksende Konkurrence bevirkede, at Prior blev noget betænkelig ved Situationen, da Tietgen lod ham forstaa, at det paatænkte Selskab vilde komme til at beherske ikke alene de 4 af Koch i England indkøbte Skibe, Det almindelige danske Dampskibsselskabs og Koch & Hendersons Flaader, men tillige alle de smaa danske Selskabers Skibe, saavel Brødrene Petersens, Adolphs og Bornholmer Selskabets som de Selskabers, der ejede „Aarhuus“, „Niord“, „Falster“ og „St. Knud“. Prior blev ængstelig for at komme til at staa isoleret overfor et Selskab, hvis Kapital under Forhandlingerne blev ansat til 2½ Million Rigsdaler, og som beherskede hele Landets Dampskibsflaade undtagen hans egne Skibe, og han indsaa, hvor meget hans 9—10 Skibe vilde veje til, hvis han tilsluttede sig de andre. At det ogsaa vilde være godt for hans Børn, at Forretningen paa denne Maade blev konsolideret og ved hans Død var let at skifte, vejede til ved hans Overvejelser.

Han gik derfor ind i Forhandlingerne om Stiftelsen af Det Forenede Dampskibs Selskab, hvori der lovedes ham Stillingen som Direktør for den indenlandske Afdeling, ligesom der lovedes Sønnen Johannes Stilling som Leder af en Ophalingsbedding, Kedel- og Reparationsværksteder, som man vilde indrette i Helsingør. Men selv om han saa Faren ved at staa alene, var han dog ikke saa opskræmt af Udsigterne, at han lod sig byde alt, men stod fast ved de Krav, han stillede. Da Tietgen paa et vist Tidspunkt søgte at prutte ham ned i de Priser, han havde sat paa Skibene og deres Ruter, skriver han til Stedsønnen i Hamburg, at han ikke skal beklage, hvis Forhandlingerne skulde bryde, fordi man ikke vil akceptere hans rimelige Krav.

Det vil føre for vidt her at gøre Rede for det Tovtrækkeri, der fandt Sted ved denne Handel. Interesserede henvises til den Dokumentsamling „H. P. Prior og Det Forenede Dampskibs Selskab samt Dania's Forlis i Breve og Dokumenter“, der i Afskrift er leveret til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Men saa meget kan der siges her: Det var sandelig ikke urimelige Krav, Prior stillede, og det var en ussel Gage, der



Kvæsthusbroen 1865. Ved Broen th. „Waldemar“ og „Dania“.
Tv. „Kvæsthuset“ med H. P. Priors Godsekspedition.

blev fastsat i Kontrakten, naar man tager i Betragtning, hvilke Indtægter han havde haft af sine Skibe, mens de var hans Ejendom.

Han ansætter sine Skibe med de tilhørende Ruter, Inventar, Installationer og Bygninger til følgende Beløb:

Aalborg	Rd.	45.000
Dania	„	150.000
Flora	„	45.000
Fylla	„	60.000
Saxo	„	55.000
Uffo	„	72.000
Zampa	„	72.000
Zephyr	„	50.000
Ørnen	„	36.000
Pakhuse m. m.	„	15.000

ialt Rd. 600.000

„Waldemar“ blev holdt helt udenfor Handelen.

Da han bagefter ser, hvorledes de andre Deltagere melder deres Kage — han fortæller saaledes, at Lesley's Skibe under Købsforhandlingerne stiger i Pris fra 15.500 til 16.800 £ — finder han, at det forlangte Beløb burde have været 50.000 Rd. højere, idet han burde have krævet en good-will for „de dyrekøbte Erfaringer“, han i Tidens Løb havde indhøstet. Han bliver dog staaende ved de 600.000.

Den Plan for Selskabets Start, der ved Forhandlingernes Begyndelse lægges paa Forhandlingsbordet, saa saaledes ud:

	Antal Skibe	Sum Rd.	i Kon- tanter	i 6 % Obligationer	i alm. Aktier
Lesley	4	650.000	650.000		
H. P. Prior	9	600.000	250.000	150.000	200.000
Det alm. d. Dampskibss.	3	250.000		125.000	125.000
Koch & Henderson	4	200.000	100.000	50.000	50.000
Brdn. Petersen, Randers	4	160.000	100.000	30.000	30.000
„Aarhus“, Aarhus	1	100.000		50.000	50.000
Adolph, Vejle	2	90.000		45.000	45.000
„Niord“, Randers	1	90.000		45.000	45.000
„Scandia“, Bornholm ...	1	60.000		30.000	30.000
„Falster“, Nykøbing F. .	1	55.000		27.500	27.500
„St. Knud“, Odense ...	1	45.000		22.500	22.500
1 Slip og Værksted		100.000	100.000		
Driftskapital		100.000	100.000		
	31	2.500.000	1.300.000	575.000	625.000
Det kontante Beløb 1.300.000 Rd. ved Udstedelse af				675.000	625.000
				1.250.000	1.250.000

Som man ser, blev der slaaget et betydelig større Brød op, end der blev bagt, da det kom til Stykket. Men dette skyldes maaske, som Tietgen udtalte i sin Svartale til Lesley, da denne gav en Frokost ombord i „Dagmar“ og priste Tietgen som For-

retningsmand, der ikke satte Pris paa Humbug, at der „undertiden skal lidt Humbug til for at faa Folk til at tro paa selv de bedste Ting“.

Efterhaanden trak Forhandlingerne sig i Lave. Tietgen og Prior enedes om en Købesum paa 600.000 Rd., som af Prior forlangt. Deraf skulde de 200.000 udbetales ham efterhaanden, Selskabet skulde frigøre ham for 100.000 Rd.s Gæld til Baumgarten & Burmeister, 100.000 skulde han have i Obligationer og de resterende 200.000 i Aktier. Overtagelsen blev fastsat til 1. Januar 1867.

„Dania“s Forlis.

14 Dage før Overtagelsen skulde finde Sted, indtraf en frygtelig Katastrofe for Prior. Natten mellem d. 17. og 18. December 1866 forliste „Dania“ totalt paa „Svineboderne“ ud for Höganäs.

Grunden hertil var, at den svenske Regering d. 15. havde inddraget et Fyrskib deroppe uden at udsende Meddelelse derom saa betids, at den kunde være Kaptajn Faber, der førte „Dania“, i Hænde før Afgangen fra Aalborg d. 17. Han styrede derfor lige ind paa Grunden i den Tro, at noget Lys, han saa, var Fyret. Heldigvis gik der ved dette Forlis, ligesom ved „Cimbria“s Forlis i 1858, intet Menneskeliv tabt.

Skibet var, ligesom „Cimbria“, for lavt assureret, nemlig til 72.000 Rd., og Prior maatte bære et Tab paa 48.000 Rd., idet Købesummen, da han ikke kunde aflevere Skibet, blev reduceret med de for „Dania“ fastsatte 150.000 Rd., men da Aalborg Ruten og hvad der hørte til den var med i de 150.000, enedes man om at betale Ruten med 30.000 Rd., saaledes at Prior i Stedet for 150.000 fik 102.000 for sit Skib.

Et lille Plaster paa Saaret fik Prior ret uventet. Han havde regnet med, at det Beløb, han skulde overtage Aktier for, skulde regnes efter Pari. Men da Indbyderne, med Tietgen i Spidsen, kun betalte deres Aktier efter Kurs 80, og Prior naturligvis maatte stilles paa lige Fod med dem, vilde han den Dag, han kunde realisere til Pari, tjene ekstra 40.000 paa dem.

Hvorvidt Prior har søgt at faa Erstatning fra Sverige for sit Tab, er ikke helt klart. Der foreligger en Kladde til en Ansøgning til den svenske Regering om at søge gennemført en Erstatning bevilget i Rigsdagen, men det vides ikke, om den er afsendt. Redaktørerne Bille og Lehmann opfordrede Prior til at skrive i Bladene om den skandaløse Inddragelse af Fyrskibet, som det hamburgske Handelskammer ogsaa havde nedlagt Protest imod, men da Lehmann udtaler, at der ikke kan ventes nogen Erstatning for den voldte Skade, bemærker Prior, at „Skriben i Aviser uden at faa noget i Lommen, har jeg kun liden Lyst til“.

Takket være Svenskerne var to af hans allerbedste Skibe nu totalt forlist, og det havde kostet ham en Formue. Men denne Gang var Katastrofen ikke saa ødelæggende for ham som i 1858, selv om den sled godt paa hans Nerver. Nu var han saa konsolideret, at han kunde bære Tabet, og takket være de kontante Penge, han fik fri ved Salget af de øvrige Skibe, blev hans Likviditet ikke rystet. Men en tragisk Afslutning paa hans Virksomhed som selvstændig Reder maatte det siges at være. Saa tæt ved Afleveringen — og saa denne Katastrophe.

Og endnu var Forhandlingerne jo ikke ført til Ende med Selskabet. Der var endnu mange Detailler, der skulde fastlægges. Dels krævede Forliset ny Forhandling, og dels skulde baade Købekontrakten og Direktørkontrakten udformes. Og dette gav Anledning til megen Diskussion frem og tilbage.

Selskabet havde konstitueret sig d. 11. December 1866 og valgt Tietgen, Broberg, C. A. Erichsen, Vaterskout Poulsen og Prokurator Simonsen (!) til Bestyrelse. Denne Bestyrelse blev det overdraget at afslutte Kontrakterne med Lesley, Koch & Henderson og Prior om Skibskøbene samt at oprette Direktørkontrakter med Prior og Koch. Gagen blev fastsat til $3\frac{1}{2}$ % af Nettofortjenesten.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at Prokurator Simonsen, der skulde udarbejde Kontrakterne, prøvede paa at indflette følgende smagfulde Passus:

„H. P. Prior forpligter sig til med Flid, Troskab og Samvittighedsfuldhed at udføre denne Gerning o.s.v.“.

Det var dog mer, end Prior vilde finde sig i, og han udstreger det i Udkastet, idet han skriver ved Siden af „noget der forstaaer sig af sig selv og kun kan opstilles overfor underordnet Tjenestetyende“.

Det var langtfra altid, at Tietgen og hans Redskab fik deres Vilje med Prior. Tietgen skriver ogsaa om Forhandlingerne i sine Erindringer, der forøvrigt lider af en Del Erindringsforskydninger, at det var ingen let Sag at forhandle med Prior. Man har let ved at forestille sig den kolde, haarde og selvbevidste Tietgen sidde ligeoverfor den ligesaa selvbevidste men letbevægelige, impulsive og højroastede Prior. Forhandlingerne er næppe gaaet stille af.

Den 1. Januar 1867 overtog Selskabet Skibene og Risikoen, og efter Katastrofen med „Dania“ var det en stor Lettelse for Prior.

Slet saa stort, som oprindeligt projekteret, blev Selskabet jo ikke. Det kom ikke til at bestaa af 31 Skibe men kun af 19 samt 1 Rute (Dania's), nemlig:

Lesley's „Anglo-Dane“, „Dagmar“, „Thyra“ og „Valdemar“.

Prior's („Dania“), „Aalborg“, „Flora“, „Fylla“, „Saxo“, „Uffo“, „Zampa“, „Zephyr“ og „Ørnen“.

Koch & Henderson's „Arcturus“, „Vesta“, „Diana“ og „Aurora“.

Det alm. danske Dampskibsselskabs „Phoenix“, „Odin“ og „L. N. Hvidt“.

De andre Selskaber skulde der først forhandles med, og de afslog alle foreløbig at sælge. Det lykkedes kun at faa „Falster“ med, og det skete ved en Overrumpling paa den Generalforsamling, hvor der skulde tages Stilling til Spørgsmaalet om Overdragelsen. Man havde underhaanden opkøbt Majoriteten af Aktierne, bl. a. en stor Post, som Det Claseske Fideikommis laa med, og med denne Aktiepost stillede Prior paa Generalforsamlingen og gennemtvang Salget. De andre Smaaselskaber kom først senere lidt efter lidt med ind under Selskabet. Kun Bornholmer-Skibene kom aldrig med;

derovre var Lokalpatriotismen for stor til, at man vilde give Afkald paa Selvstændigheden.

Aktiekapitalen, der oprindeligt var planlagt til 1.250.000 Rd., blev kun paa 840.000 Rd., og heraf var ca. en Fjerdedel — 200.000 — overtaget af Prior. Denne store Aktiepost samlet paa en Haand ængstede Tietgen noget, og han prøvede paa at faa indsat en Bestemmelse i Direktørkontrakterne om, at Direktørerne ikke skulde have Stemmeret af deres Aktier, hvilket efter Prior's Forklaring skulde skyldes, at Koch som Direktør i Det alm. danske Dampskibsselskab skulde have misbrugt sin Stemmeret i dette Selskab. Men dette Ønske vilde Prior ikke bøje sig for, ligesom han heller ikke vilde gaa med til, at man vilde hindre ham i at sælge af sine Aktier samtidigt med, at Tietgen og de andre Indbydere solgte deres. Han forlangte — og opnaaede — at han kom til at staa paa lige Fod med de andre. Derimod blev han — skønt Hovedaktionær — ikke Medlem af Bestyrelsen.

Den øvrige Aktiekapital blev stykket ud i mindre Portioner. Tietgen, C. P. A. Koch og 10 af Indbyderne overtog hver 40.000 Rd., medens de resterende 8 Indbydere hver overtog 20.000 Rd., saa at der ingen offentlig Aktietegning fandt Sted.

Prior og Koch blev ansat som administrerende Direktører henholdsvis for den indenrigske og den udenrigske Afdeling. Deres Gage blev sat til $3\frac{1}{2}$ % af Nettooverskuddet, uden at der blev fastsat noget Minimumsbeløb, og androg for 1867 1963 Rd. til hver. Dette ubetydelige Beløb blev dog det følgende Aar suppleret op med 2838 Rd. til 4.800 Rd., hvilket Beløb herefter blev sat som Direktørernes Minimumsgage, og dette Beløb oppebar de saa i Aarene 1867, 1868 og 1869. I 1870, hvor Selskabets Indtægter, formentligt paa Grund af den fransk-tyske Krig, steg stærkt, steg Gagen til 7.426 Rd., hvortil saa kom, at Dividenden dette Aar steg til 20 %, samtidigt med at Kursen steg saa meget, at det blev fordelagtigt for Indbyderne at realisere.

De fleste af Prior's og Koch's Personale gik over i det ny Selskab. Johannes Prior blev Skibsinspektør i Selskabet, men blev sat saadan ned i Gage, at H. P. Prior maatte supplere

hans Indtægt af sin egen Lomme, men han udnyttede ogsaa hans Arbejdskraft stærkt i den kommende Tid, da han begyndte at bygge Havnen paa Ny Vartou-Terrainet. Sønnen Axel, der lige var vendt hjem fra sit Englandsophold, blev ansat som Kasserer, men han forlod Selskabets Tjeneste allerede det følgende Aar for sammen med H. P. Prior's mangeaarige Medarbejder W. Thorsen, der ogsaa havde faaet en lavt lønnet Stilling i D.F.D.S., at starte Firmaet Prior & Thorsen, der blev førende i Bygningsbranchen. Det har sikkert været de minimale Gager, som Selskabet ydede, der bevirkede, at de udvandrede. I et Brev til Stedsønnen kritiserer H. P. Prior ogsaa den Smaalighed, Tietgen udviste med Hensyn til Gagering af de gamle veltjente Folk.

Det Forenede Dampskibs Selskab var imidlertid nu en fuldbyrdet Kendsgerning, og Prior's Virke som selvstændig Dampskibsreder afsluttet.

Selskabets Kontorer samledes i Prior's Ejendom i Bredgade 33, der ombyggedes med Udvidelse af Pladsen for Øje. Godsekspeditionen vedblev dog at være i Kvæsthusgade.

Prior kom til at administrere „Diana“, „Vesta“ og „Falster“ foruden de 8, han havde tilført Selskabet. Dertil kom den gamle „Waldemar“, som blev udlejet til Selskabet, indtil den ny „Dania“, der blev bestilt hos Baumgarten & Burmeister, blev leveret. I Løbet af de følgende Aar kom desuden „Aarhus“, „Brage“, „Kjøbenhavn“, „Randers“, „St. Knud“, „Thy“, „Vidar“ og „Ydun“ til, saa at han i 1871 ledede Farterne for 20 Dampskibe.

Prior's Havn bygges.

Det har næppe været tilfredsstillende for Prior at arbejde som en af en Bestyrelse afhængig Direktør, Despot som han af Naturen sikkert var. Det er paa dette Tidspunkt, at han skriver om sine Planer om at rejse med Familien til Italien og virke dernede. Hans Stedson i Hamburg advarer ham imod, i den Stilling, han nu indtager, at lade sin Hidsighed løbe af med sig, da Tietgen, der aldrig blev Prior's Ven, nok vilde

benytte enhver Lejlighed, der bød sig, til at blive ham kvit. Man faar Indtryk af, at Tietgen, der jo gerne hjalp sine Tilbedere og Beundrere, saa med mindre venlige Øjne paa den selvstændige Direktør, der følte sig uafhængig af ham, takket være den Kapital, han havde i Ryggen, og at han i det stille søgte at modarbejde ham og de Havneplaner, der nu dukkede op, og som Prior led sit store Skibbrud paa. Men Prior havde endnu den bedste Tro paa, at det nok gik. Han kunde godt være „Diplomat“, naar det skulde være, mener han. Og han havde et godt Kort paa Haanden, idet det Beløb, han havde faaet i Obligationer, forfaldt til øjeblikkelig Udbetaling, hvis han forlod Direktørstillingen. Men der er ingen Tvivl om, at han i det daglige Arbejde ofte er kogt over, og at det ikke har passet Tietgen, der var vant til at staa over for lydige og afhængige Personers Ja og Amen, at møde en saa vulkansk Natur som Prior's.

Det daglige Arbejde i Selskabets Tjeneste har sandsynligvis ikke lagt saa stort Beslag paa Prior's Tid og Arbejdskraft, at han ikke har følt Trang til at tumle med andre Ting, og Indtægten i Selskabet var jo saa lille, at han nok kunde faa Lyst til at prøve at forøge den ved at arbejde med den ved Salget frigjorte Kapital i Stedet for roligt at klippe Kuponer.

En lille Strid — og af dem er der unægtelig mange i Prior's Liv — som opstod mellem ham og hans Vært paa „Svanemøllen“, Dampmøller Ekman, bevirkede, at han besluttede at flytte bort derfra, og da han jo nød landlige Omgivelser og Roen udenfor Byen, købte han længere ude ad Strandvejen en Ejendom, der blev solgt ved en Dødsboauktion. Det var det nuværende „Tuborg Fabrikkers“ Terrain, som den Gang kaldtes „Ny Vartou“. Denne store Ejendom købte han i 1867, og efter at have ombygget Stuehuset og foretaget forskellige forskønnende Ændringer flyttede han derud i November samme Aar.

Der var ialt en 25 Tdr. Land, hvoraf han vilde indrette de 10 Tdr. til en Lystejendom med Have, Enge, Fiskedamme o. s. v., medens han tænkte sig at udparcellere de resterende 15 Tdr. Land. „Disse 15 Tdr. Land“, skriver han, „mener jeg ville have god Værdie som Byggepladser og til andet Brug,

især da der er en saa stor Façade til Søen, hvor der gjerne kunde anlægges en Havn med dybt Vand for Ophalingsbeddinger etc. etc.“.

Man ser, at Planen om et Havneanlæg straks efter Købet er fremme hos ham i hans Overvejelser om Udnyttelsen af Ejendommen. Skibsværft, Ophalingsbeddinger, Maskinværksted, Kedelsmedie og Dokanlæg havde stedse ligget og gæret i hans Tanker. Vi saa, hvorledes han under Forhandlingerne med Tietgen om Stiftelsen af D.F.D.S. i Kapitalopstillingen havde afsat 100.000 Rd. til en Bedding og et Værksted. Men Selskabet realiserede ikke denne Plan, da det kom til Stykket. Gang paa Gang udtaler han i sine Breve sin Ærgrelse over, at man er nødt til at sende Skibene til Malmö eller Göteborg for at faa dem repareret, i Stedet for at man skulde kunne klare det herhjemme. Ligeledes ærgrede han sig ofte over Baumgarten & Burmeisters Regninger paa Kedelarbejde og lignende og er hyppigt inde paa Tanken om at anlægge et Kedelværksted samt et mindre mekanisk Værksted til Smaareparationer.

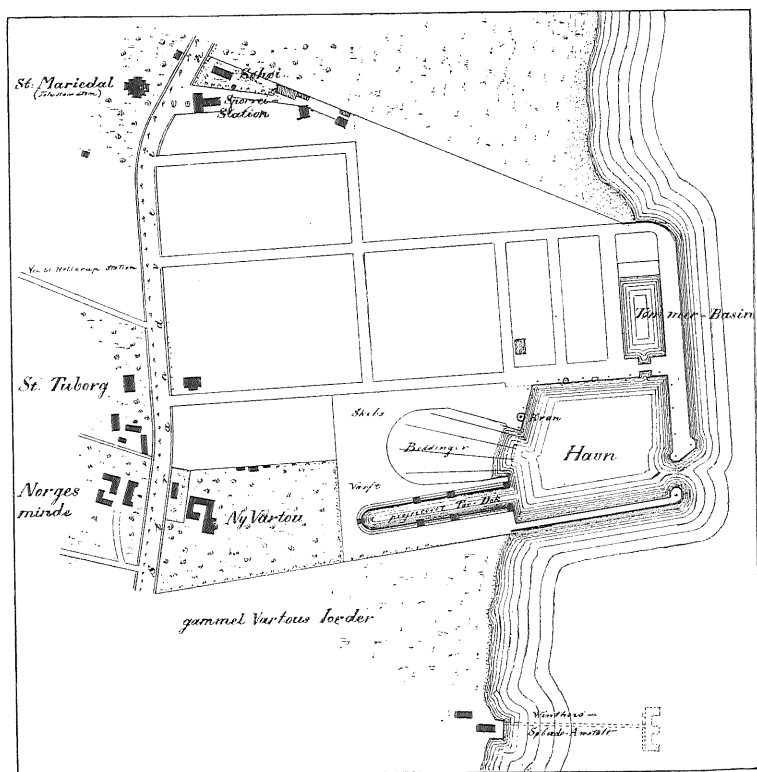
Den første Tid efter Købet af „Ny Vartou“ optog Ombygningen og Ændringerne ham meget, og da han i 1867 ogsaa havde købt den lille Ejendom „Kildevæld“ ligeoverfor „Svanemøllen“ af sin Ven Kaptajn Tofte, tumlede han en Tid med Planer om her at indrette en Fabrik for Kakkellovne af en speciel Konstruktion og udvendig beklædte med Marmorplader. I denne Virksomhed var det hans Tanke, at den Søn, der var Billedhugger, kunde finde en lønnende Virksomhed som kunstnerisk Konsulent. Men denne Plan blev dog skrinlagt, og derefter koncentrerede han sig om Havneplanerne paa „Ny Vartou“, hvis Areal han afrundede ved Tilkøb af to tilstødende Parceller.

En fyldig Redegørelse for Udviklingen af Havnebyggeriet vil Interesserede kunne finde i en Artikel „Tuborg Havns Oprindelse. Ved Dr. Karl Berger“, der er offentliggjort i Aargangen for 1941 af „Meddelelser fra Historisk-Topografisk Selskab for Gjentofte Kommune“.

Prior's første Plan var at holde sig indenfor beskedne

Rammer og kun at anlægge en Fiskerihavn, men efter at have opgivet denne som værende uden større Betydning, gik han i Gang med at anlægge en dybere Havn med Beddinger m. m. Hans Søn Johannes Prior, der i Skotland havde medarbejdet ved Bygningen af ny Beddinger og Værksteder hos Caird & Co. i Greenock og derved havde erhvervet sig fornødent Kendskab hertil, var Faderens Bygmester ved det store Arbejde, som for Prior's Vedkommende strakte sig over Aarene fra 1868 til 1872. I Juli 1869 paabegyndte man Støbningen af Havnens Kajmure, og Arbejdet, hvorved der beskæftigedes ca. 100 Mand, skred fremad Aar efter Aar. Men medens saaledes Havnen var en Kendsgerning, var man mærkeligt nok kun paa Overvejelsernes Stadium med Hensyn til dens rette og rentable Anvendelse. Disse Overvejelser sigtede nærmest paa et Samarbejde med Burmeister & Wain, som led føleligt under Pladsmangel paa Christianshavn og derfor overvejede en Flytning af deres Skibsbyggeri bort herfra. Prior saa, hvorledes den stadig stigende Dampskibstrafik gennem Sundet vilde stille større og større Krav til Ophalingsbeddinger og til en Tørdok, hvilket Assurandørerne ogsaa i stedse stigende Grad stillede Krav om til Brug for Skibsfarten i Østersøen. Johannes Prior konstruerede da ogsaa en saadan Tørdok og udstillede paa Industriudstillingen i 1872 Tegningerne og en stor Model af den, som den tænktes bygget i „Prior's Havn“. Den opbevares nu i Den Tekniske Højskoles Modelsamling.

Prior kom da ogsaa i Forhandlinger med Burmeister & Wain om at flytte Skibsværftet ud til „Ny Vartou“, og man drøftede Mulighederne for Oprettelse af et Interessentskab mellem de to Parter eller et Aktieselskab, hvor det var Meningen, at de to Virksomheder skulde sluttes sammen med lige store Indskud, paa den ene Side bestaaende af Burmeister & Wain's Skibsbyggeri og paa den anden Side af Prior's Havnearlæg med tilhørende Grunde. Disse Planer saa Burmeister & Wain tilsyneladende velvilligt paa og var interesserede i — i hvert Fald Wain, hvis retsindige og ærlige Karakter Prior satte stor Pris paa, og med hvem han gerne forhandlede, da han vidste, at han kunde stole paa ham. Men



Ny Vartou med Havneanlægget „Priors Havn“. Planen viser bl. a. en projekteret Tørdok og Bedding m. m. Efter Johannes Priors Tegninger. 1872.

Firmaet var ikke uafhængigt, Tietgen stod bag ved dem med hele sin store Indflydelse og Magt.

Om Efteraaret 1871 blev Vandet lukket ind i Havnebasinet, efter at dette havde været forevist for Publikum og Pressen.

Havnen var anlagt for Skibe af 15 Fods Dybgaaende. Basinet var 39.000 Kv. Alen stort og skulde udvides til 42.000 Kv. Alen. Kajmurene var støbt i det den Gang ret uprøvede Materiale Beton med Granitbeklædning til Vandlinien og med Dæksten foroven. I det sydvestlige Hjørne var der gjort Plads

til Tørdokken, der skulde være paa 450 Fod, samt til Beddingerne, hvorpaa der paa een Gang skulde kunne bygges 4 Skibe à 1600 Tons. 200.000 Kv. Alen af Grunden skulde reserveres til Havnens Bygninger, Oplagspladser, et Tømmerbasin samt en Baadehavn.

Forhandlingerne med Burmeister & Wain var som sagt paa et vist Tidspunkt i god Gang, men saa begyndte de at gaa mere trevent. Det var umuligt for Prior at faa endelige og bindende Svar, og det var tydeligt, at denne henholdende Taktik maatte henføres til Tietgen, der selvfølgelig havde saa meget at sige angaaende Burmeister & Wain's Dispositioner, at de ikke turde entrere med Prior uden hans Samtykke. Og med Hensyn til Flytningen af deres Skibsbygningsvirksomhed havde Tietgen andre Ønsker og Planer, idet han for at hjælpe sin gode Ven Havnekaptajn Garde, der havde store Interesser i den af ham opfyldte Refshaleø, arbejdede hen imod at faa Burmeister & Wain's Virksomhed flyttet hertil, uagtet Udvidelsesmulighederne ud i Fremtiden var yderst begrænsede, ligesom Opførelse af Arbejderboliger i Virksomhedens Nærhed var udelukket.

H. P. Prior havde efterhaanden bundet over 200.000 Rd. i Havneanlægget, men foruden i dette havde han i Løbet af disse Aar bundet store Kapitaler i to andre Forretninger. Den ene var Sønnens Firma, Prior & Thorsen, der vel havde udmærket Fremgang og god Fortjeneste paa Salget af Bygningsmaterialer, men skulde bruge mange Penge til Forretningens stadige Udvidelser. Og disse Penge fik Firmaet hos H. P. Prior. Den anden Forretning var en Dampmølle med Bageri, som han var gaaet i Gang med at bygge i St. Kongensgade. Mod paa at bygge havde han altid haft, men Evne til at begrænse sig savnede han vel nok i nogen Grad.

Begyndelsen til Byggeriet i St. Kongensgade stammede egentlig fra en Dampskorsten i et Bageri i St. Kongensgade 40, lige bag Prior's Ejendom Bredgade 33. Denne Skorstens Røg havde i mange Aar plaget ham og de omkringboende. Klager til Sundhedsautoriteterne havde ikke hjulpet nævneværdigt. I Marts 1871 blev Ejendommen imidlertid solgt ved Auktion, og

for nu at faa fjernet Røgplagen, købte Prior Ejendom med Bageri og det Hele. Men i Stedet for blot at lade Skorstenen bygge om og derved faa fjernet Gænen fra den, begynder han paa en større Ombygning og Udvidelse, idet han lægger en Del af Grunden fra Bredgade 33 til Grunden i St. Kongensgade 40, og paa det saaledes udvidede Terrain byggede han et fuldt moderne Dampbageri og en Dampmøllevirksomhed, til Ledere af hvilke han satte sin Hustrus Nevø, Rud. Schmith, og sin yngste Søn, Oscar Prior. Han stiftede et Familie-Interessentskab bestaaende af sine 5 Børn og Rud. Schmith, og dette financierede han. I Løbet af et Aars Tid var Virksomheden i Gang og arbejdede sig hurtigt godt frem, men hele denne store Historie bandt mange af hans Penge og nødvendiggjorde, at han trak stærkt paa den Vekselkredit, som Privatbanken beredvilligt ydede ham. Hans Likviditet var paa dette Tidspunkt atter spændt til Bristepunktet.

Saa længe han endnu havde Grund til at tro paa, at Forhandlingerne med Burmeister & Wain skulde resultere i en Ordning, følte han sig ret rolig ved Situationen. Han havde saa ofte været paa Grænsen mellem det mulige og umulige, og det var hidtil altid lykkedes ham at føre sine Planer frelst igennem. Men nu mødte han en Modstander, der var ham overlegen, der ikke veg og ikke gav Pardon. Tietgen væltede hans Spil over Ende. Uden at H. P. Prior blev underrettet, men tvertimod holdt hen med ny Forhandlinger om en eller anden Ordning med Burmeister & Wain, der bl. a. udkastede den Plan, at Prior skulde overtage Skibsværftet med Sønnen Johannes som teknisk Leder, dannede Tietgen Aktieselskabet Burmeister & Wain, tildels med Støtte af de samme Mænd, der havde været med til at stifte D.F.D.S., hvilket resulterede i et intimt Samarbejde mellem de to Selskaber, ja saa intimt, at Burmeister & Wain fik overdraget Bygningen af Dampskibsselskabets ny Skibe, uden Hensyn til Udlandets billigere Priser og præcisere Afleveringstid.

Da Prior erfarede Aktieselskabets Dannelse, prøvede han, om det ikke skulde være muligt — om end med stort pekuniært Offer — i sidste Øjeblik at hindre, at Skibsværftet blev flyttet

ud paa Refshaleøen. Han henvendte sig til Tietgen og tilbød ham at sælge hele sit Havneanlæg til det nystiftede Selskab for 158.000 Rd. Tietgen udbad sig og modtog dette Tilbud skriftligt, men foretog sig ikke andet end at opnotere sig Summen til Brug ved given Lejlighed. Han værdigede end ikke Prior et Svar, og Tilbudet blev ikke forelagt for Burmeister & Wain's Bestyrelse eller Direktion, da der skulde træffes Bestemmelse om, hvorhen Virksomheden skulde flyttes for at skaffe den fornødne Plads. Bestyrelsen vedtog derfor blindt at følge Tietgens Ønske i saa Henseende og besluttede at flytte til Refshaleøen. Da Prior efter dette Møde traf Wain og underrettede ham om det Tilbud, han havde afgivet til Tietgen, blev Wain yderst forbavset og pikeret over, at Tietgen havde forholdt Bestyrelsen Oplysning herom. Men Beslutningen var taget. Refshaleøen blev valgt uden Modkandidat.

Et virksomt Livs Afslutning.

Ved den trufne Bestyrelsesbeslutning var det — ganske vist spinkle — Grundlag, som Prior havde tænkt sig for Havneanlæggets Udnyttelse, borte. Og han vilde, hvis han nu, efter at Tietgen havde trumfet sin Vilje igennem, søgte at gennemføre et Værft derude for egen Regning eller ved Hjælp af dansk Kapital, komme til at staa som Konkurrent til den almægtige Børsmatador, der som Formand i D.F.D.S. jo var Prior's Foresatte, og af hvem han ikke mer var saa uafhængig som tidligere, takket være den spændte Likviditet. Hvis Prior havde staaet i sin fulde Kraft, havde han dog maaske taget Kampen op, selv om den maatte synes haabløs. Lagt Hænderne i Skødet havde han næppe gjort. Men han evnede ikke at kæmpe mere som tidligere.

Det store Arbejde, han i disse Arbejdsaar havde budt sin Konstitution, havde slidt stærkt paa ham og taget hans Kræfter. Kun sjældent havde han undt sig en Ferie eller Hvil. Selv under en Ferie som den i Italien i 1865—66 slappede han ikke af, men fulgte med i alt, hvad der skete hjemme, igennem daglige lange og udførlige Breve fra og til Kontoret. Ja, han var

med til at tage Bestemmelse om alt af blot nogen Betydning. Om det saa var Omlægning af Skibenes Ruter, saa sad han i Rom og ændrede paa de af Kontoret udarbejdede Planers Detailler. Allerede i et Par Aar havde han flere Gange slaaet paa, at han „var en gammel Mand“, skønt han jo kun var omkring de 60 Aar, men i de Tider følte Folk sig gamle længe før nu



Regine Prior. Maleri af H. Olrik. 1865.
Tilhører Arkitekt Prior.

om Dage. En saa intens Arbejdstrang som hans skal dog nok slide sin Mand op, især naar han rammes af saa mange haarde Slag, som Prior havde været udsat for: Korn-Krakket i 1847—48, „Cimbria“s Forlis i 1858 med paafølgende Moratorium og Administration i 1859, „Dania“s Forlis og det dermed følgende store pekuniære Tab i 1866 og nu endelig Kuldkastelsen af Havneplanerne sammen med den meget haardt spændte Likviditet. Dertil kom nu yderligere et Stød, som i Forhold til de andre kun var lille, men føltes stærkt af ham i den trykkede

Stemning, hvori han var kommet. D.F.D.S. købte Søkvæsthuset for at flytte sine Kontorer derhen og opsagde Lejemaalet hos Prior i Bredgade.

En medvirkende Aarsag til, at han nu mistede Balancen, var maaske ogsaa, at han i 1869 havde mistet sin Hustru, der med sit blide, elskelige og stilfærdige Væsen havde været ham en trofast og god Støtte i Godt som i Ondt og forstaaet at lægge en Dæmper paa hans heftige Gemyt, ligesom hun havde været en af alle afholdt og beundret Husmoder i det gæstfri Hjem. Som en lille Illustration til, hvor afholdt og beundret hun f. Eks. var af hans Skibskaptajner, berettes følgende lille Hændelse: Paa hendes Fødselsdag var alle Dampskibene altid flagsmykkede fra Hæk til Flagknep, og da en Udlænding en saadan Dag spurgte en af Kaptajnerne om, hvorfor alle Skibene i Havnen var flagsmykkede, fik han det Svar: „Det er, fordi det i Dag er vor Dronnings Fødselsdag“.

Savnet af hende blev meget føleligt for Hjemmet, men især for H. P. Prior, der i hende havde mistet en Sikkerhedsventil, som hidtil havde formaaet at regulere hans Højspænding noget.

Det var derfor intet Under, at han knækkede sammen. De Stød, han nu havde faaet, kunde han ikke tage imod med den samme Fortrøstning som tidligere. Han henfaldt i Depression og Selvbebrejdelser, fordi han mente, at han havde forødt sine Børns Arv ved sine fejlagtige Spekulationer, hvilket var saa langt fra Tilfældet, da han ved sin Død, trods de store Tab han led ved Havnens Salg, efterlod sig en ret betydelig Formue. Men han kunde ikke mere overse Tingene, han blev paa-holdende og menneskesky og var ikke i Stand til at varetage Arbejdet paa tilfredsstillende Maade. Efter sine Lægers Raad tog han Ophold paa et Par Nerveklinikker for at skaffe sig den Ro i Sindet, der var saa nødvendig for ham nu, hvis han skulde faa noget godt ud af Havneanlægget.

Han vendte imidlertid tilbage fra Kuropholdene uden at have opnaaet den tiltrængte Bedring. Han var blevet fuldstændig ubeslutsom og kunde ikke holde sammen paa Problemerne, hvorfor hans Sønner maatte træffe Beslutning for ham i mange Ting, og i Slutningen af 1872 stod det klart for alle,

at han maatte forlade Stillingen i D.F.D.S. Gennem Prokurator Simonsen lod Tietgen ham vide, at hvis han selv vilde søge sin Afsked pr. 31. December, vilde Bestyrelsen indstille til Generalforsamlingen, at man ydede ham en Pension i 5 Aar paa 1600 Rd. aarligt. Søgte han derimod ikke selv sin Afsked, vilde Selskabet opsigte ham med 1 Aars Varsel ifl. Kontraktens Bestemmelser, og han vilde ikke faa tilstaaet nogen Pension.

Nu var den saaledes tilbudte Pension, hvis han oplevede at hæve den i de 5 Aar, den blev bevilget ham, altsaa ialt 8.000 Rd., jo ikke meget større end den Gage, han kunde paaregne at oppebære i det kommende Driftsaar, hvis han lod sig opsigte med et Aars Varsel, men det stred mod hans Æresfølelse og vilde blive følt som en stor Skam for ham at faa sin Afsked af Selskabet. Man besluttede derfor, at han skulde indsende sin Anmodning om af Helbredshensyn at blive løst fra Stillingen, og den 12. November 1872 bevilgede man hans Fratræden og tilsagde ham, som et Tegn paa „Selskabets og Bestyrelsens Velvillie“, den nævnte Pension paa 1600 Rd. i 5 Aar under Forudsætning af, at Generalforsamlingen godkendte den. — Ikke et takkende Ord til ham, hvis Arbejde havde skabt Grundlaget for Selskabets Flaade og betydet saa meget for dansk Dampskibsfart i dens Opvækst.

Men efter at der saaledes var skaffet Klarhed og Ro i Forholdet til Selskabet, skulde der findes en Ordning med Hensyn til Havneanlægget, og her blev det naturligtvis Sønnen Johannes Prior, der med sit indgaaende Kendskab til Forholdene blev primus motor i Forhandlingerne, støttet deri af Stedsønnen, Theodor Malling, i Hamburg, der som Associé i Handelshuset H. Pontoppidan & Co. havde gode Forbindelser rundt om i Udlandet. Thi nu gjaldt det om at finde en Interessent udenfor Danmark. Her hjemme var der ingen, der, efter at Tietgen havde vist Prior og hans Havn fra sig, havde Mod til at arbejde videre med hans Værftsplaner. Man prøvede derfor baade i England og Tyskland at finde Pengemænd, der vilde skyde den fornødne, temmelig store Kapital til, saa at Havnen, Dokken og Beddingerne kunde færdigbygges og drives. Men dels synes den Omstændighed, at Tietgen, der ellers

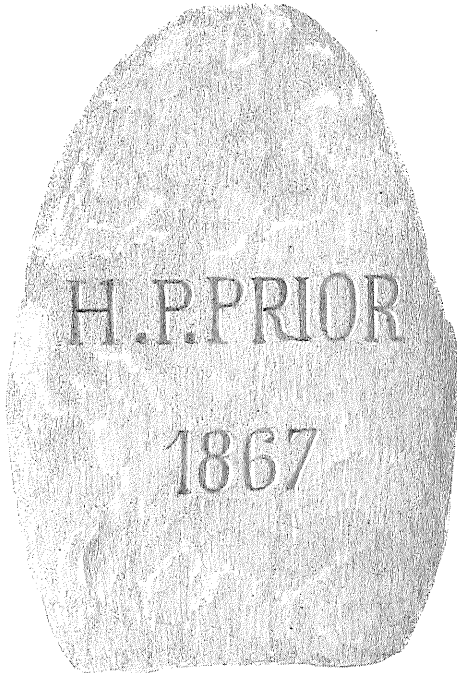
altid var med i alt, der klæbede Penge ved, ikke var med her, at have virket skræmmende paa Pengemændene i Udlandet, dels havde de Folk, man fik Forbindelse med, ikke tilstrækkeligt Kendskab til Forholdene indenfor dansk Dampskibsfart og Skibsbyggeri, hvorfor de ikke kunde sætte sig ind i de Tanker, der laa til Grund for Idéen om at bygge en privat drevet Tørdok her i København, en Plan der først skulde blive realiseret i 1894. Man vilde nok være med, men kun med ret begrænsede Beløb, og kun hvis Hovedmassen af Kapitalen fremskaffedes herhjemme i Danmark. Og det var jo netop det, der var umuligt uden Tietgen's Bevaagthed.

Der blev da ogsaa gjort Forsøg paa at finde Interessenter til Udnyttelse af Havnen og Arealerne til andet Formaal end et Værft. Man undersøgte Mulighederne for Oprettelse af en Fabrik for Landbrugsredskaber og Landbrugsmaskiner. Man tumlede med Planer om at lave Havnen til en Petroleumshavn, hvortil Beliggenheden udenfor Byen gjorde den velegnet. Ogsaa denne Tanke skulde det være en langt senere Tid forbeholdt at realisere. Ogsaa Muligheden for at lave en Bjergnings-Entreprise i Konkurrence med Svitzers blev undersøgt, men stadig savnedes den Mand, der havde Penge, Vovemod og Arbejdsvilje nok til at tage Arbejdet op uafhængigt af Tietgen. Man fik paa et vist Tidspunkt Forbindelse med Etatsraad Juel, som havde Koncession paa en Dampfærgeforbindelse mellem København og Landscrona, og som havde nær Tilknytning til Glückstadt og Landmandsbanken, der var Tietgens stærkeste Modstander. „Prior's Havn“ skulde være Udgangspunktet for denne Færgeforbindelse, men Planerne blev krydset af stærke Magter bag Kulisserne, og Projektet blev ikke realiseret.

Efterhaanden var H. P. Prior og Sønnerne saa trætte og kede af de uendelige Forhandlinger, at de næsten var villige til at sælge det hele à tout prix blot for at skaffe Prior's Sind Ro og Fred, og dette meddelte Prior omtrent rent ud Ph. W. Heyman en Dag paa Børsen, som han trods sin Sindstilstand stadig besøgte. Og saa varede det ikke længe, før der kom

Gang i Tingene. Nu var Øjeblikket kommet for Tietgen til at tage Stikket hjem.

Dr. Berger siger herom i den tidligere nævnte Artikel om Tuborg Havn:



Grundstenen fra „Priors Havn“. Efter Tegning af Dr. Karl Berger.

Nu var Øjeblikket kommet for Tietgen, hvis Vidtskuenhed heller ikke havde svigtet her. — — — Som den følgende Tids Udvikling indlysende har vist, var Priors Idé med et Havneanlæg paa dette Sted absolut rigtig og heldig. Forsaa-vidt havde Grundlæggerens vide Syn været glimrende. Men hans Tankegang var ikke ført til de sidste praktiske Konsekvenser. — — — Tietgen, som nu indordnede Priors sidste Aars vidtskuende Arbejde under sine store Planer, havde en sikker Sans for det mulige og nødvendige. Han var haard, klar, ubønhørlig, logisk og maalbevidst. Han støttede sig

mere end een Gang paa andres Forarbejde i samme Retning. — — —

Den 18. Januar 1873 henvendte Ph. W. Heyman sig til Sønnerne under Henviſning til H. P. Prior's Udtalelser til ham paa Børsen og udbad sig paa et af Tietgen støttet Konsortiums Vegne den billigste Pris paa Ejendommen med Havneanlæg m. m. Og efter Konference med Højesteretsadvokat Brock tilbød Sønnerne Ejendommen til 150.000 Rd., men da H. P. Prior paa Børsen til Heyman havde nævnt Summen 100.000 Rd., tilbød denne dette Beløb, og for at faa en Ende paa Sagen slog man til og solgte „Ny Vartou“ for dette Beløb, hvorved man slog en Streg over de ca. 100.000 Rd., som Anlægget stod Prior i ud over Salgssummen. Den 1. Maj 1873 overtog Konsortiet Ejendommen, hvor en blomstrende Virksomhed, „Tuborgs Fabrikker“, snart voksede frem. Og fra nu af hed Havnen ikke mere „Prior's Havn“, men „Tuborg Havn“.

Endnu for faa Aar siden mindede en Bygning, som Prior havde opført derude, og som under et Ur bar et af hans Fyndord „Tid er Penge“, om hans Virke derude. Nu erindres man kun derom gennem den store Sten, han i 1867 nedlagde som Grundsten i Stensætningen paa den yderste Mole. Efter at „Tuborg Linie“ er blevet anlagt, er Stenen flyttet ud paa denne.

Prior levede endnu et Par Aar, syg og forpint, indtil Døden d. 28. Juni 1875 gjorde en Ende paa hans — især for Dampskibsfarten i Danmark — saa betydningsfulde Løbebane.

Nogle Aar efter hans Død hædrede D.F.D.S. hans Minde ved at opkalde det Dampskib efter ham, som Selskabet lod bygge som Erstatning for det i 1877 forliste „Dania III“. Det sejlede, ført af Prior's trofaste Ven, Kaptajn Tofte, paa Aalborg Ruten som et Minde om, hvad Prior havde betydet for denne Fart, som han med saa megen Dygtighed og Energi havde oparbejdet til en af de bedste indenlandske Ruter. Efter at Skibet i 1914 var bortsolgt af Selskabet, var det sidste Minde overfor Offentligheden udslettet af Selskabet om den Mand, hvis Skibe havde dannet Grundstammen i Selskabets Flaade ved

Starten. Men i dansk Dampskibsfarts Historie vil hans Navn vedblive at staa som en af Milepælene.

K I L D E R

Foruden mange Tusinde Breve og Dokumenter i det priorske Familiearkiv, som dels endnu er i Familiens Eje, dels er overgivet til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, samt Breve og Erindringer af Etatsraad Wm. Theodor Malling, som velvilligst er udlaant af hans Datter, Frøken Thora Malling, er følgende Kilder benyttet:

Dagspressen.

Dr. *Karl Berger*: Tuborg Havns Oprindelse. Meddelelser fra Historisk Topografisk Selskab i Gjentofte Kommune. 1942.

Det Forenede Dampskibsselskabs Jubilæumsskrift ved 25 Aars Jubilæet i 1892.

Kontreadmiral *Victor Hansens* Minder (Memoirer og Breve, udg. af Clausen og Rist).

Knud Klem: Hjuldamperen „Iris“ og Limfjordsfarten. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Aarsberetning 1938/39.

Chr. Nielsen: H. P. Prior. Et Mindeblad for Slægt og Venner.

H. P. Prior: En kort Optegnelse af mit Livs vigtigste Begivenheder.

— Noticer om Ventilation og andre Forbedringer i sanitair Henseende i Dampskibe.

Thomas Prior: H. P. Prior og D. F. D. S. og „Dania“s Forlis (maskinskrevet Eksemplar findes i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg).

— Danske Dampskibe fra 1819 til 1871 (maskinskrevet Eksemplar findes paa Kronborg og i Det kgl. Bibliotek).

C. F. Tietgen: Erindringer udg. ved Molbech.

I. C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage.