

SKIBSBYGMESTER E. C. BENZON,
NYKØBING FALSTER

En foregangsmand i dansk skibsbygning

Af

OTTO BENZON

Skibsbygmester E. C. Benzon blev født den 15. december 1825 i Stubbekøbing, hvor hans fader kgl. agent Lorenz Jacob Benzon¹ havde en købmandsforretning, der på den tid var stiftets største, omfattende alt inden for handelen og med egne skibe i søen, der førte varerne hjem til forretningen udefra og sejlede hans egne produkter til udlandet.

I hjemmet blev E. C. Benzon undervist til sit tiende år; han blev derefter sat i Borgerdydskolen på Christianshavn, hos hvis ejer og leder, dr. phil. N. B. Krarup, han kom i huset. Her blev han konfirmeret og kom derefter i 1840 i lære på Holmens Konstruktions-skole under fabrikmester, daværende kommandør, senere viceadmiral Andreas Schifter. Benzon var på denne skole i tre år, men tog desuden privatundervisning om aftenen hos overkonstruktør Henrichsen. Fra sin læretid mindedes han særlig afslagningen og spantningen af linieskibet „Danebrog“. Han forlod Holmen i 1844 og fik da en anbefaling med fra admiral Schifter, og denne var, som han har sagt, til stor hjælp, når han søgte arbejde i udlandet.

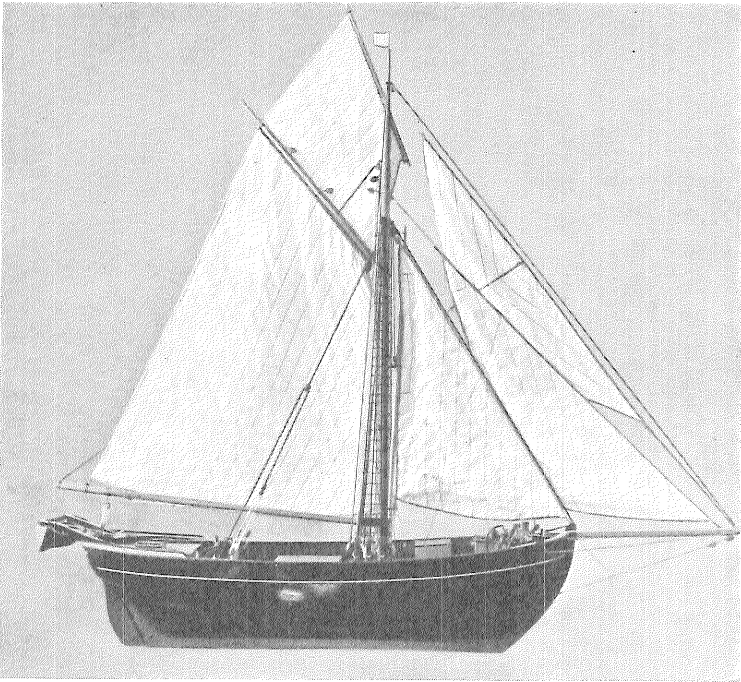
Han foretog et par rejser med sejlskibe og arbejdede derefter i Cherbourg, Aberdeen, Altona og Aabenraa for i efteråret 1846 at få en stilling som undermester på værftet i Åbo, Finland, under skibsbygmester C. J. F. Jørgensen, en søn af „gamle“ skibsbygmester Jørgensen på Jacob Holms Plads. Benzon arbejdede her i fem fjerdingår og havde fem formænd

under sig, men der var også meget at bestille, idet der i dette tidsrum blev bygget et barkskib, en stor brig, to dampskibe, en skonnert til koffardifart, to armerede skonnerter og to armerede skøjter, de fire sidste for den russiske regerings regning. Hos skibsbygmester Jørgensen lærte Benzons meget, da Jørgensen var en meget dygtig praktiker og teoretiker. Han vendte



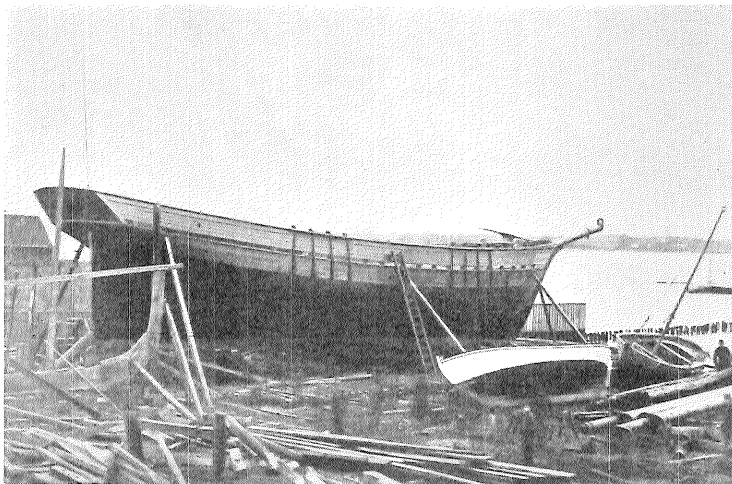
„Mester“ ombord i damperen „Pan“.

tilbage til Danmark i 1848 og søgte i juli samme år borgerskab som skibsbygger i Nykøbing Falster, hvor han af stadshauptmand Isach Sidenius købte en denne tilhørende „skibsbyggerplads“ i Strandgade (senere Vestergade) med de på samme værende bygninger med en længde langs gaden på 127,5 alen for 3000 rdlr. kontant. Han fik skøde herpå i 1849. Skødeprotokollen har en antegnning om, at Sidenius ikke kunde ses at have adkomst til grunden, hvad der er meget rimeligt, idet han selv havde inddæmnet, opfyldt og indhegnet den. Grundarealet var 9520 kvadratalen. Her anlagde han værfet og opførte et beboelseshus og en kontorbygning ud mod Vestergade med en brandforsikring på 8520 rdlr.



Model af paketten „Castor“. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Den 18. maj 1849 sattes det første skib i vandet, skonnerten „Thor“. Benzon brød her med de gamle traditioner, idet „Thor“ var lang og smal, dertil tillige velformet og en udmærket sejler. Han fik hurtigt nok at gøre og blev snart landskendt for sine velsejlende fartøjer. I 1853 fik han af Finansministeriet overdraget bygningen af chefskibet til krydstoldvæsenet. Dette skib søsattes i 1854 og fik navnet „Argus“, et smukt velsejlende fartøj², stærkt påvirket af Georg Steers konstruktion, skonnerten „America“, skarp i vandlinierne og med stor styrlastighed, som denne rigget med stærkt hældende master, med et forsejl på et kort spryd, ingen top på fokkemasten, men derimod med top på stormasten, således at skonnerten på denne kunde føre gaffeltopsejl. „Argus“ blev i 1865 forandret på værftet i Nykøbing, idet den forlængedes, og masterne blev rettet noget,

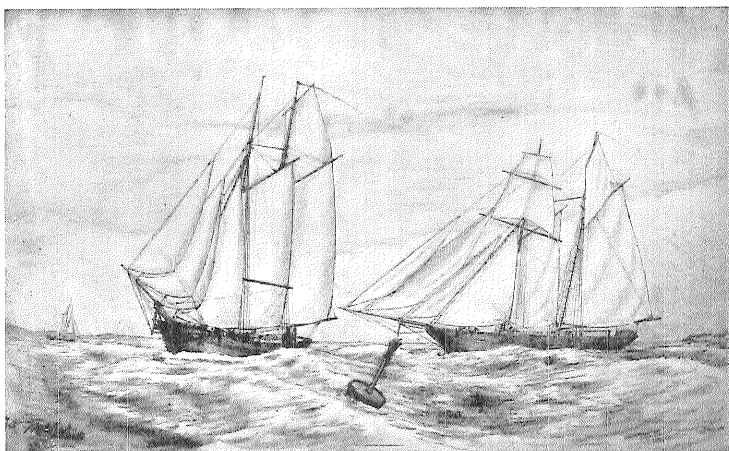


Skonnerten „Peter Roed“ klar til afløbning 1866.
Til venstre stævnen af „Caroline“.

ligesom den fik top på fokkemasten og klyverbom på sprydet og tre forsejl, fok, klyver og jager. Med denne rig sejlede „Argus“ til 1895, da den udrangeredes som krydstoldvæsenets flagskib og erstattedes med en skonnert af samme navn, bygget af N. F. Hansen, Odense.

„Argus“ kostede sin bygmester ikke så få penge, idet han ikke kunde få skibet godt nok og derfor flere gange rev ned, hvad der var lavet, men Finansministeriet var da også, da det overtog skibet, overordentlig tilfreds med det. Som tak for det smukke arbejde blev Benzon tilbudt ridderkorset, et på den tid meget ærefuldt tilbud til en 29-årig mand. Han takkede, men afslog dog denne ære.

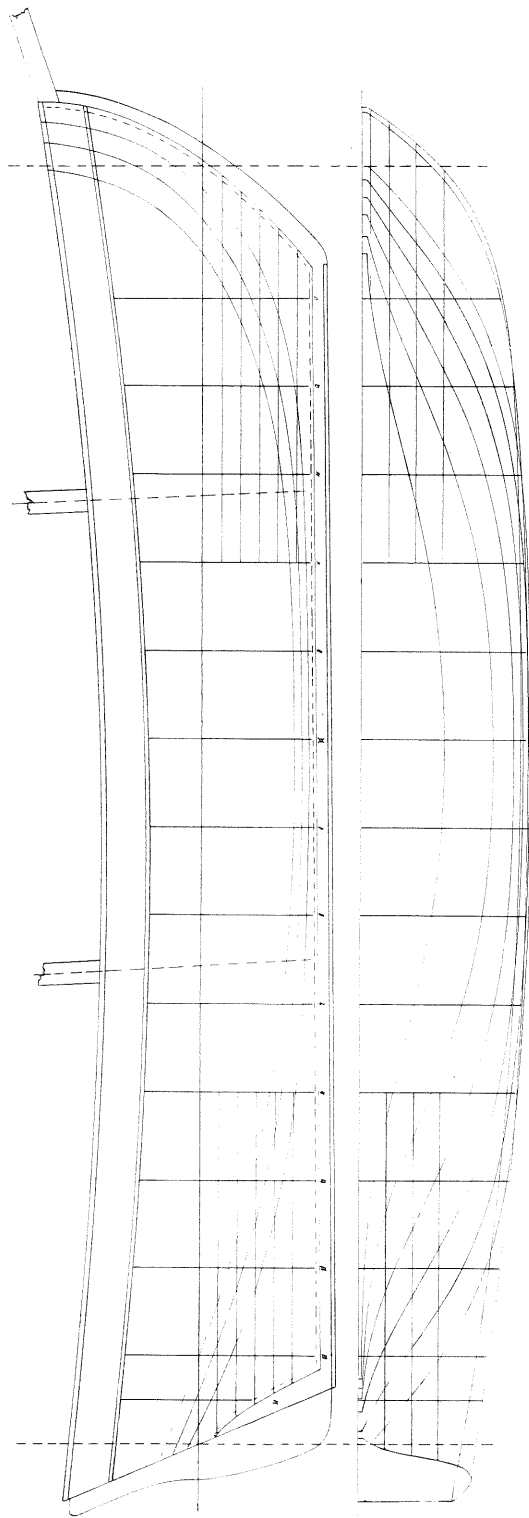
Benzon var i disse år travlt optaget med skibsbyggeriet. Et lille træk belyser hans evne til at mestre enhver situation. Da skonnertbriggen „Amor“ skulde løbe af stabelen den 8. juli 1855, indtraf, hvad der jo kan ske, at den ikke vilde løbe, da stoppestøtterne blev slået væk. Der forsøgtes nu med kiler under agterenden af kølen og med dunkraft, men lige meget hjalp det. Efter at Benzon havde gået en omgang rundt om fartøjet



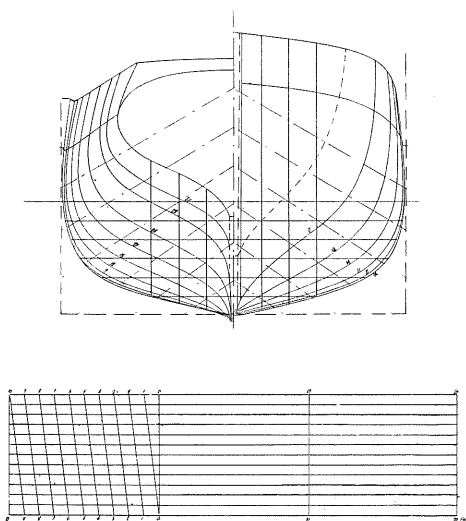
Skonnerterne „Nøkken“ (til venstre) og „Nimrod“.
Blyantstegning af Mathias Lütken.

og betragtet det både ved stævn og agter sendte han nogle drenge op på dækket, hvor de under opsang løb frem og tilbage fra styrbord til bagbord for pludselig at blive kommanderet holdt midtskibs. Fartøjet sattes derved i svingninger, og kølen løsnedes fra slidsken, således at fartøjet løb ud. Det var ikke uden risiko, da skonnerten afløb med riggen isat, klar til at slå sejlene under, men det vidner om hans evne til at klare situationen.

Benzon havde til Finansministeriet bygget et par krydsjagter af den gængse jagttype med stor fladt spejl². Førerne gjorde ham imidlertid opmærksom på, at det var vanskeligt i søgang at hale den store jolle op, uden at den stødte mod spejlet og skamfilede dette. Benzon foreslog da ministeriet at bygge krydsjagterne rundgattede, hvorved man undgik denne ulempe. Forslaget blev approberet, og han konstruerede derfor i 1863 „Krydsjagt nr. III“, den første af den nye type. Her gik han ud fra sin konstruktion dæksbåden „Kalifen“, som han havde bygget i 1858 og som senere skal omtales nærmere, kun at „Nr. III“ blev bygget på krael, fik finere linier, dybere køl og en forbedret rig, idet han gik væk fra den gamle jagtmast



Linietegning til en jagtskonnert på 140 tons v. E. C. Benzon. Sign. 17. okt. 1871.

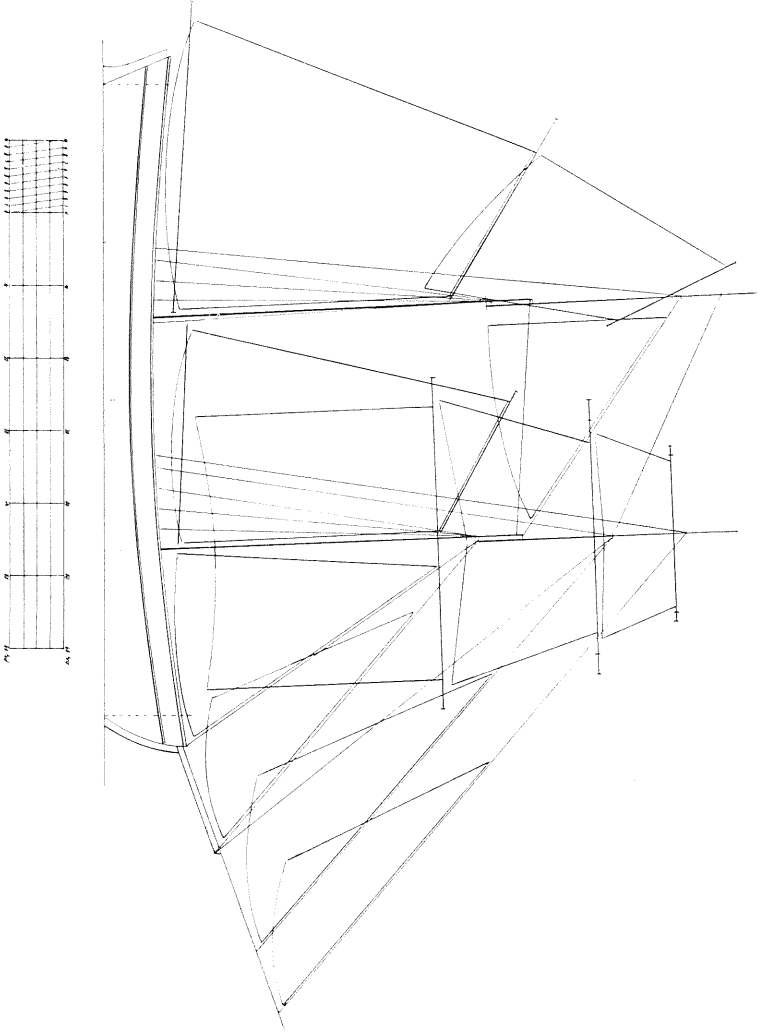


Tegning til en Jagtskonnert 140 Tons.

Langde i Al.	47 Fod 6 Tom.
Bredde paa Lom Vær	13 - 6 -
Dybde fra Skind til El. Grund Det	11 - 2 -
Lygterende	8 - 0
	Afskydning over 174 Oktober 1771

Spanterids til en jagtskonnert på 140 tons.

med den krumme top og gav fartøjet en pælemast med høj top, således at det kunde føre topsejl, hvad de gamle krydsjagter ikke kunde, ligesom den nye type fik spryd uden klyverbom og forenklet rig; som han sagde, han klædte dem på med en ordentlig sejlføring og med sejl, der virkelig stod, som de skulde og ikke var bare sække. Han måtte selv vise sejlmageren, hvorledes han ønskede sejlene syet, idet de ikke skulde have den store bugt, som dengang var brugeligt, men være fladere, idet hans første udkast til sejltegningen viste storsejlet lidset til bommen. Dette kunde han dog hverken få krydstoldinspektøren eller skipperne til at gå med til, hvorfor han måtte give fartøjet et storsejl med løst underlig, således som det dengang og senere var almindeligt, og som besætningen var vant til. „Krydsjagt nr. III“ fik station ved Grenen og viste sig at være et godt søskib og en udmærket sejler, hvad man havde tvivlet på under bygningen, idet fartøjet jo brød fuldstændigt med de gamle traditioner om, at kun en jagt var egnet til den krævende



Sejttegning til en jagtskonnert på 140 tons. E. C. Benzons. Sign. 17. okt. 1871.

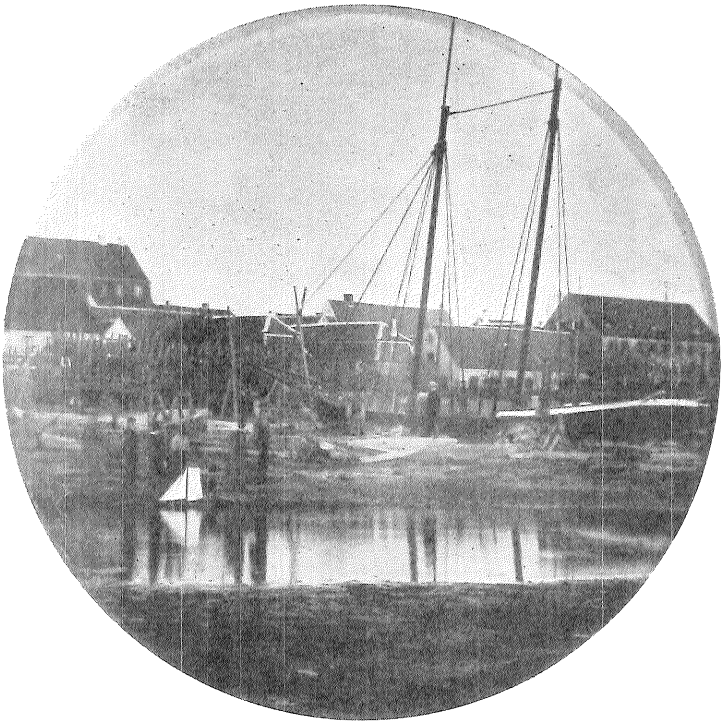
tjeneste, der forlangtes af krydsjagterne. Den nye krydsjagt blev som sagt en udmærket sejler, der, som gamle skipperne har fortalt den, der skriver dette, løb et hvilket som helst fartøj op, satte en krydsbetjent ombord, der forseglede lugerne og fulgte med til lossehavnen, „så“ – som de sagde – „vi elskede den



E. C. Benzon ca. 1880.

ikke, men sejle fra den kunde vi ikke, så vi måtte finde os i vor skæbne“.

Samtidig hermed byggede Benzon til Indenrigsministeriet et rundgattet fartøj af samme type til fiskeriinspektion i Limfjorden. Det fik navnet „Havgassen“ og gjorde tjeneste i mange år; han byggede også i disse år to dampere, „Pan“ og „Falster“, på henholdsvis 5 og 24 læster og med maskiner på 10 hk og 20 hk. „Pan“ blev solgt til H. P. Prior i København for 6000 rdlr., men handelen gik tilbage, da „Pan“ ikke egnede sig til den tjeneste, Prior vilde bruge den til. „Pan“ blev senere solgt til Kastrup for at anvendes som slæbebåd¹. „Falster“ gjorde i en del år tjeneste i ruten Nykøbing–Nysted–Stubbekøbing og København. Den solgtes til Århus og omdøbtes til „Samsø“, førte en meget omtumlet tilværelse, men blev købt tilbage til



Skibsbygningspladsen i 1862. Skonnerten „Sif“, damperen „Falster“ stående i spant.

Nykøbing og fik navnet „Prøven“ og gik i fast rute på Nykøbing F.–Malmø–Kiel med kreaturer, og endnu i 1894 sejlede den i denne fart, da forfatteren gjorde en tur med den til Kiel.

Lodsbådene kom Benzons også til at sætte sit præg på. I 1863 henvendte lods Povel Hansen i Helsingør sig til ham og bad ham om at komme med et forslag til en mere sødygtig og sikker lodsbåd end de da brugte helt åbne både. Her foreslog Benzons, at lodsbådene blev forsynet med halvdæk og ringdæk, idet de da vilde blive bedre søbåde. Også her gik han ud fra „Kalifen“, der havde vist sig som en udmærket sejler og søbåd. De øvrige lodser ved Helsingørs lodseri erklærede, at det kunde ikke bruges, idet dækket ikke vilde holde, når båden klappede

på siden af et fartøj i hårdt vejr for at sætte lods ombord, men vilde blive ødelagt. Til trods for denne modstand fra de øvrige lodsers side lod Povel Hansen en båd af denne foreslåede type bygge hos Benzon, og denne prøvebåd, der fik navnet „Esbern Snare“, viste så gode egenskaber som søbåd og sejler, at de efterfølgende lodsbåde blev bygget efter denne tegning. Så sent som i 1905 leverede Benzon tegninger til en motorlodsbaad til Helsingørs lodseri.

Han havde bygget nogle jagter efter den gamle danske jagttype, men mente, at denne kunde forbedres. I 1867 konstruerede og byggede han da de to paketjagter „Castor“ og „Pollux“, de to første af den nye jagttype, der kom til at danne skel i bygningen herhjemme af mindre fartøjer til fart på Nord- og Østersøen. Han har selv fortalt mig, at hans hovedformål med at forbedre den gamle jagttype var at forenkle konstruktionen, idet han ved bedre fordeling af materialerne og ved mindre materialedimensioner fik et mindre træforbrug og dog et stærkt og solidt fartøj. Dimensionerne af paketterne, således som han selv dikterede dem til mig, skal anføres. Længden i vandlinien var 58 fod, bredden 18 fod, dybden 9 fod dansk mål. Planke-tykkelsen var $2\frac{1}{4}$ tomme overalt, spanterne sidehugget 5 tommer ud og ind, ved skandækket $4\frac{1}{2}$ tomme og ved kølen 9 tommer. Kølen sidehugget 10 tommer, dens højde uden for spundingen 15 tommer, kølsvinet 10 tommer bredt, 4 tommer højt. Spanteafstanden var 20 tommer; der var faste spanter overalt, 2 tommers åbning mellem lagene og 8 tommers åbning imellem spanterne, altså lige meget åbning og træ i hvert. Det svarer til Veritas' højeste klasse og giver, som man ser, en let og dog stærk konstruktion. Paketterne fik finere linier og var slankere end de almindelige jagter og fik en rig, der var effektiv. Den gamle jagtmast blev ligesom ved krydsjagterne forandret til en pælemast med høj top, således at den kunde føre topsejl, og sprydet blev forenklet, idet klyverbommen blev taget væk, så paketterne kun havde spryd uden klyverbom. Sejlplanen blev mere effektiv, storsejlet lidsedes til bommen, hvilket gav et bedre stående sejl, men forandredes efter et par rejser til storsejl med løst underlig, idet den kun tre mand store besæt-

ning havde svært ved at rebe det lidsede sejl i dårligt vejr, mens to mand kunde klare rebningen, når sejlet havde løst underlig.

Disse to paketter viste sig at være ypperlige sejlere og søfartøjer med stor lastekapacitet, hvad man under bygningen havde tvivlet om, da de jo brød med alle traditioner om, hvorledes en jagt skulde være. De fik snart efterfølgere, og i 1868 henvendte fiskeskipper P. Nielsen, Bangsbostrand ved Frederikshavn, sig til ham og bad ham om at bygge den nye paketype til transport af levende fisk mellem Frederikshavn og København. Hertil var Benzon ikke meget villig og undslog sig med, at han aldrig havde bygget en sådan kvase og ikke kendte til, hvorledes en kvase var indrettet. Nielsen lod ham ikke i fred, men gav ham alle oplysninger og tilføjede, at bornholmerne var de eneste, der kunde lave et tæt damdæk. Resultatet blev dog, at han lod sig overtale og konstruerede og byggede handelskvasen „Nøkken“ på 25 80/100 tons, 48' lang, 14' bred og 5'7½" dyb, der sattes i vandet i juli 1868. Den var beregnet til at kunne transportere en last rødspætter på 600 snese à 16–20 pund snesen. Damdækket var og blev tæt og holdt sig tæt gennem årene uden at skulle kalfatres, hvilket Benzon opnåede ved at anvende gummisnor i stedet for kalfatring på de vanskelige steder, og da „Nøkken“ i slutningen af 1880-erne blev ombygget til fiskeri, og damdækket sænkedes, viste gummisnorene sig at være lige så friske, som da kvasen blev sat i vandet i 1868, men det var også rent paragummi, der var anvendt til dette formål, igen et lille glimt af bygmesterens fremsyn.

De små paketter „Castor“, „Pollux“ og lille „Vesta“ viste sig at være gode sejlere og søskibe og vakte opmærksomhed inden for søfartskredse, hvad der førte til, at Marstals største reder i datiden Hans Christensen i 1871 henvendte sig til Benzon og bestilte et sæt tegninger til en topsejlskonnerter. De blev leveret i oktober 1871. Skonnerter var på 140 tons. Efter disse tegninger blev den første jagtskonnerter bygget på Hans Christensens skibsværft i Marstal, og da også den viste sig at være en udmærket sejler og et godt søskib med god lastekapacitet og dertil billig i bygning, fik den snart efterfølgere. Man

kan se, at da det på værftet i Marstal lykkedes at få de originale tegninger frem, brugte man en glidende skala, således at dimensionerne kunde forstørres, hvorved man blev i stand til at bygge dem større og rigge dem som tremastede skonnerter, hvad der også er vist på tegningen. De skonnerter, der blev resultatet heraf, er de da kendte Marstallere, der sejlede overalt på Østersøen, Nordsøen og Atlanterhavet og især var beskæftiget i saltfisktraden mellem New Foundland og Spanien og Portugal.

Benzon byggede i disse år foruden fragtfartøjer en del lystkuttere og dæksbåde, og her viste han sig igen som foregangsmand med henblik på at skaffe bedre fartøjer og typer. Så tidligt som i 1854 havde han til eget brug bygget en lystbåd „Cosak“, der deltog i den første kapsejlad her i landet ved Aabenraa i september 1855, hvilket desværre fik et sørgeligt forløb, idet „Cosak“ kuldsejlede i en byge, og tre mand omkom, da båden var så langt foran sine konkurrenter, at hjælpen kom for sent frem til at bjerge dem. „Cosak“ blev bjerget og deltog senere i mange kapsejladser og viste sig at være en meget hurtig båd. I 1858 byggede han lystbåden „Kalifen“, der deltog i den anden kapsejlad her i landet ved København i juni 1858. Den var først inspektionsfartøj ved fiskerikontrollen, senere i marinens eje som lystfartøj til brug for søofficerer for at ende sine dage som fiskerfartøj i Esbjerg, hvor den forliste i Hjertingbugten i maj 1880.

Benzon stod på sit højeste, da der blev tale om at samle dansk lystsejlad i fastere former og var medvirkende, da „Dansk Forening for Lystsejlad“ blev dannet, og til den kapsejlad, der blev udskrevet og fandt sted ved Nyborg i 1866, havde han til sin broder konsul E. B. Benzon, Stubbekøbing, bygget kutteren „Caroline“. Her anvendte han en byggemetode, der først et halvt århundrede senere blev almindelig, nemlig bygning på list, og med en del af ballasten udvendig på kølen. Han havde selv beregnet dimensionerne og givet følgende formel: dimensionerne, der anvendes, skulde være omkring $\frac{1}{12}$ tommes tykkelse af planker for hver fod fartøjet var bredt og listerne halvt så tykke med enkelte spanter og 2 fods spanteafstand. Det blev for „Caroline“s vedkommende til 1

tomme egeklædning, $\frac{3}{4}$ tomme tykke lister og 3 tommer sidehugne enkelte spanter med 2 fods spanteafstand, en let og stærk konstruktion, som han brugte i en del af de fartøjer, han byggede, bl. a. i lille „Echo“, store „Echo“, „Bacchus“, „La Mouette“ og „Pax“. Han byggede en del lystfartøjer i disse år, såvel kuttere som dæksbåde. Her skal blot nævnes „Echo“ med tilnavnet „lille“ for at skelne den fra sin navnesøster, store „Echo“, som han byggede til hofjægermester Holstein-Rathlou. Lille „Echo“ byggede han til sig selv i 1867, men Holstein-Rathlou købte den af ham efter kapsejladsen ved Svendborg i 1867. At det var et hurtigt og sødygtigt lille fartøj, viser en af dets ture til Skotland i 1873, hvor det løb fra Agger til Leith på tre etmål og på hjemturen fra Edinburg til Frederikshavn på fire etmål. Mest kendt er det vel for sin sejlads under stormfloden i november 1872, hvor det med en mand om bord for en klodsrebet fok løb fra sin ankerplads ved Kragenæs rundt om Albuen ind under Rødsand og op til Nykøbing. For denne bedrift fik den faste mand, Enevold Sørensen, en fisker fra Hou, en fiskerbåd forærende af ejeren.

En værdig arvtager fik lille „Echo“ i 1874, da Benzon byggede store „Echo“, 32 tons, til Holstein-Rathlou, der med denne foretog et togt til Middelhavet helt til Konstantinopel og hjem over Marseille gennem Languedoc-kanalen ud i Biscaya-bugten ved Bordeaux. Båden endte sine dage som øvelsesfartøj for søspejderne i København⁵. Benzon byggede et par skonnerter og store kuttere, bl. a. skonnerten „Tumleren“ på 50 tons til hofjægermester E. P. Benzon, Benzonseje ved Grenå, der med denne var en tur i Sydamerika og op ad La Platafloden, en sejlads der varede et år. Den blev senere solgt til prins Valdemar, der havde den i kort tid og solgte den til komtesse Schimmelmann, der anvendte den som missionsskib for sømandsmissionen med navnet forandret til „Duen“.

Benzon var meget alsidig, og der blev tidligt gjort brug af hans viden om havnebygning, idet havneudvalget i Nykøbing F. anvendte ham som sin tekniske konsulent i alt, hvad der havde med havnen og sejllobet til denne at gøre, og han projekterede og udførte sammen med tømrermester Clausen i årene en del

havnearbejder, bl. a. bygningen af færgehavnen ved Masnedø og Stubbekøbing havn. Den store udvidelse af havnen i Nykøbing projekterede han ligeledes og udførte projektet i årene 1885 til 1887. I den færdige stand var havnen en af stiftets bedste havne, idet der samtidig foretoges uddybning af sejl-løbet fra Guldborg ind til Nykøbing, og han blev lige til sine sidste år konsulteret af havneudvalget, der gjorde brug af hans store erfaring angående alt, hvad der angik Nykøbing havn.

Benzon byggede i 1870 det første overjordiske ishus i Danmark, idet man hidtil havde opbevaret isen i huler i jorden, men han regnede ud, at man med dobbelte vægge og passende isolation kunde opbevare isen over jorden, hvorved det blev lettere at tage den ud. Han anvendte dette ishus i mange år og solgte is herfra, som det fremgår af avertissementer i Lolland-Falsters Stiftstidende. Han konstruerede også et isskab ganske som de i dag anvendte, med dobbelte vægge foret med zink og isoleret med risskaller. Isen var anbragt øverst i skabet, så at den kolde luft sank ned over de i skabet anbragte fødemidler og afkølede disse. Disse skabe fik stor udbredelse og blev hurtigt efterlavede, da han ikke vilde patentere dem, idet han sagde, at andre jo dog også skulde have fornøjelse af sådanne skabe, så hvorfor patentere dem. Det samme var tilfældet senere, da han havde konstrueret en muddermaskine, der blev bygget til havnen i Nykøbing F. Heller ikke den vilde han patentere. Andre søgte derfor at få udtaget patent på en sådan mudder-maskine. Det lykkedes dog ikke, da han ved forespørgsel fra myndighederne kunde bevise, at det, der søgtes patenteret, var en direkte efterligning af den af ham konstruerede mudder-maskine. Her var hans motiv for ikke at søge patent det samme: hvorfor skulde andre ikke nyde godt af konstruktionen.

Benzon var som sagt alsidig, men at blive anmodet om at konstruere en lade var dog uden for det almindelige for en skibsbygger. Det skete dog, idet gehejmeetatsråd E. Tesdorpf, Ourupgård, i 1866 henvendte sig til ham om at tegne en lade til 500 læs hø med en fri spændvidde på 30 alen (18,8 m) uden midterstolper, så vognene uhindret kunde køre ind og læsse af. Benzon hævdede, at dette var et arbejde for en

arkitekt og henviste ham til arkitekt, tømrermester Glahn, hvortil Tesdorpf svarede: „Ja, ja, min kære, det har jeg allerede gjort, men han tør ikke påtage sig at lave en lade med så stor spændvidde, så nu må De tegne den, kære mester!“ Benzon vilde stadig ikke, men Tesdorpf blev ved med at plage ham. Han gav da tilsidst efter og konstruerede laden, som Glahn derefter opførte. En lignende blev bygget på „Ny Kirstineberg“ og på Benzon-jordene ved Stubbekøbing.

Det var dog naturligvis skibsbygningskunsten, der blev hans virke, og bygningen af handelskvasen „Nøkken“ til Frederikshavn gav stødet til, at han kom til at levere tegninger til fiskerfartøjer til Frederikshavn, idet han, efter at han havde ophørt med skibsbyggeriet og udlejet pladsen til andre, i 1885 fik bestilling på et sæt tegninger til en 30 tons fiskerkutter. Her gik han også sine egne veje og fremkom med en type, der var bedre tjenlig til fiskeri end de dengang benyttede fartøjer, idet disse var brede og flade og derfor urolige i søen, således at fisken blev slået ihjel i dem. Benzon forsøgte at hindre dette ved at gøre fartøjet dybere i forhold til bredden, hvorved det vel straks krængede noget mere over, men samtidig tiltog stivheden. Fiskehandleren, der skulde have fartøjet, vilde ikke modtage det. Det blev for smalt, sagde han. Det købtes af et andet rederi og viste sig som et hurtigt og godt søskib, der ikke dræbte fisken under sejladsen, men det forlangtes alligevel, at de næste tegninger skulde vise bredere fartøjer. Han leverede derefter tegninger til mere eller mindre brede fartøjer med et tal på ialt 23. Han søgte imidlertid stadig at forbedre typen, og i 1888 tilbød han „Dansk Fiskeriforening“ at levere tegninger til en søgående kutter. Tilbudet blev antaget, og resultatet blev kutteren „P. Schou“, der viste sig som et fremragende søskib og i kuling den bedste sejler af Frederikshavnerflåden. I de efterfølgende år blev der bygget mange større og mindre fartøjer efter hans tegninger, såvel her i landet som i Sverige og Nordtyskland, og da man begyndte at sætte motorer i fiskerfartøjerne, fulgte han med og leverede tegninger til nogle af de første af disse kuttere. Hans betydning for vort søgående fiskeri, da det begyndte at tage fart i slutningen af 1880-erne, kan ikke skattes nok, da hans

fartøjstyper danner den grundvold, hvorpå der blev bygget videre, og hans indflydelse kan stadig spores.

Efter at Benzon selv havde ophørt med at bygge, virkede han som konstruktør og leverede snesevis af tegninger til såvel lyst-, fisker- som fragtfartøjer, især det sidste. De blev leveret til skibsbyggere i Danmark, Sverige og Tyskland, hovedsagelig til fartøjer af pakettypen, der vandt anerkendelse som udmærkede fartøjer med gode sø- og sejlegenskaber og stor lastekapacitet. Det skal også her omtales, at han i 1876 leverede tegninger til et par store jagter til Langesche-Rottische Mølle i Neumühlen. Det siges, at han fik 4000 mark for linietegningen. Dette er muligt, men efter hans efterladte optegnelser, der ganske vist kun dækker hans sidste år, tog han gennemsnitligt 200 kr. for et sæt tegninger til en galease, skonnert eller jagt. Han var aktiv med at tegne lige til synet svigtede, og de sidste tegninger, han udførte, var til en pakat til Stubbekøbing i 1909, men derfor var han dog ikke ledig, idet han ivrigt deltog i diskussionen om alt, hvad der angik hans fag, såvel om fragtfartøjer som lystfartøjer. Angående disse sidste kom han så sent som i 1910 med et indlæg om den internationale målregel, i hvilket han fremsatte forslag til en sådan, og endnu nogle få dage før han døde i 1912, sendte han en del oplysninger om proportioner og dimensioner på tømmer til en stor lodsbåd, som Københavns Flydedok og Skibsværft havde bedt ham om at give værftet, da det stod overfor at skulle give tilbud på bygning af en sådan lodskutter.

Han udstillede første gang på en landsudstilling i Nykøbing F. og fik en bronzemedaille, senere i 1880 på fiskeriudstillingen i Berlin, hvor han fik den store sølvmedaille for tegningerne til fiskerkvasen „Nøkken“, på industriudstillingen i København 1888, hvor han fik en sølvmedaille, i 1895 på landsudstillingen i Nykøbing F. en sølvmedaille, i 1897 i Stockholm en guldmedaille og endelig i 1898 på fiskeriudstillingen i Bergen en guldmedaille for tegninger til søgående fiskerkuttere.

I det offentlige liv deltog han ikke meget; dog var han en kort periode medlem af Nykøbing byråd og var som sagt i mange år byens tekniske konsulent for alt arbejde vedrørende

havnen og sejllobet til denne. Hans virke var skibsbygning og skibskonstruktion, og i sin egenskab af skibskonstruktør ydede han det bedste til gavn for sejlskibsfarten og fiskeriet. Her skal påny anføres hans banebrydende konstruktion „paketterne“ i 1867, hvor han ud fra sin erfaring og sin genialitet skabte en type, der satte sit præg på den danske sejlskibsflåde i den sidste del af 1800-tallet og ind i 1900-tallet, hvor især Marstal byggede efter denne type, da disse skibe jo var billige at bygge, sejlede godt og var gode søskibe, der kunde anvendes overalt, hvor Marstallerne kom frem i deres udstrakte søfart. Han var æresmedlem af „Foreningen for Træskibsbyggere i Danmark“, „Kongelig Dansk Yachtklub“ og „Nykøbing Roklub“, hvilket han skattede højt, især sit æresmedlemsskab af „Træskibsbyggerforeningen“. Som en tak for, hvad han havde betydet for skibsfarten og fiskeriet i en periode, da dette udviklede sig til et virkeligt søgående fiskeri, oppebar han i sine sidste leveår en statspension. På initiativ fra kredse inden for skibsfart og fiskeri, især ved fiskehandler J. Jørgensen, Nykøbing F., blev der i 1916 rejst et mindesmærke for ham på havnepladsen i Nykøbing F., udført som en buste modelleret af købmand Thrane, anbragt på en granitsokkel tegnet af arkitekt Glahn, en buste der ligner ham, som han gik og stod, når han færdedes i byen. Dette var søfolkernes og fiskernes tak for, hvad han havde udrettet til gavn for begge parter. Det kan utvivlsomt siges uden forklejning for andre, at E. C. Benzon var en af de mest fremsynte og dygtigste skibskonstruktører i Norden i slutningen af 1800-tallet. Hans virke var til ære for dansk skibsbygningskunst.

SKIBE OG LYSTFARTØJER

bygget af E. C. Benzon

1. *Skonnert „Thor“*, 1849, af eg, 84,5' lang, 22,7' bred, 10,6' dyb, 64 kmlstr., 128 brt., 121 nrt. Fladt spejl, forskib med krølle, halvruv agter. Reder: E. Paludan-Müller, Nykøbing F. Solgt 1880 til H. P. Levinsen, Marstal, og 18. sept. 1896 til Oscarshamn, Sverige.

2. *Brig „Alf“*, 1850, af eg, 72 kmlstr. (140 rt.). Reder: E. Benzon, Stubbekøbing. Solgt 1857 til Nyeland & Benzon, Kbhvn. Prisedømt i Pola 1864, efter at være opbragt i Adriaterhavet med en ladning kaffe fra Brasilien til Venedig.
3. *Jagt „Providentia“*, 1850. Reder: H. Hansen, Marstal. Lasteevne 400 tdr. korn. Englandsjagt.
4. *Jagt „Sylph“*, 1851, 23 kmlstr. Reder: skipper Kromann, Marstal. Englandsjagt.
5. *Skonnert „Ganymed“*, 1852, af eg, 152 brt. (132 nrt.). Reder: konsul C. B. Benzon, Stubbekøbing. Strandede 5. april 1871 ved Ängelholm, Skåne, med en hvedelast til Belgien, i en orkanagtig storm drev den for ankrene, alt opstående blev skyllet væk, men skibet bjergedes. Solgt 1875 til C. H. Møller, Odense, og igen 29. april 1891 til P. Simonsen, Odense. Ophugget 1900.
6. *Krydsjagt* på $3\frac{3}{4}$ kmlstr., 1853, af den ældre jagttype med fladt spejl. Reder: Finansministeriet.
7. *Skonnert „Heimdal“*, 1854, 127.81 brt., 117.69 nrt. Rund elliptisk hæk, skarp klipperbov med krølle, halvruf agter, folkelukaf til 7 mand under dækket forude. Søsat 5. febr. 1854 fuldt tiltaklet. Redere: partsrederi på 100 dele – konsul Edvard Benzon, Nykøbing F., 14/100, skibets fører, kaptajn M. E. Reventlow, Marstal, 50/100, resten fordelt på bygmesteren og andre i Nykøbing F. I 1864 solgtes skonnerten til C. H. Carlsen, Marstal, og i 1877 til P. Rasmussen, Ommel, og 15. april 1889 til Sverige for 3250 kr.
8. *Skonnerten „Argus“*, 1854. Største længde 71,5', længde mellem perpendikulærene 58,4", bredde på tømmeret 17'5", dybgående agter 7'1", agter 4'5", 18½ kmlstr. Om rigningen og dens ændring i 1864 se side 55 f. Reder: Finansministeriet (Krydstoldvæsenet). Udrangeredes af Krydstoldvæsenet i 1895, solgtes til Rønne og omdøbtes til „Ingolf“. Forliste på Island i 1905, idet den drev på land i Eskefjord den 7. jan. 1905.
9. *Lystbåden „Cosak“*, 1854. Længde mellem stævnene 26'4", dybgående 2'9". Deltog i den første kapsejls her i landet ved Åbenrå 1855. Se herom side 65.
10. *Skonnertbrig „Amor“* af Stubbekøbing, 1855. Bilbrev Nykøbing F. 10. juli 1855. Om stabelafløbningen 8. juli 1855

se side 56 f. Af eg, 87'2" lang, 21'4" bred, 11'4" dyb, 152 brt., 139,59 nrt. Fladt spejl, ingen galionsfigur, ruf agter og folkelukaf til 10 mand under fordækket. Ejere: agent Benzon, Stubbekøbing, og E. J. Hvidt, København. Fører: C. B. J. Wæver, Stubbekøbing. Solgtes iflg. skøde dateret København 11. nov. 1871 til sin daværende fører N. P. Kromann, Marstal. Strandede 20. jan. 1872 ved Marstrand og blev vrøg.

11. *Barken „Psyke“*, 1856. Bilbrev 31. juli 1856. Af eg. 125,2' lang, 22,7' bred, 12,5' dyb, 12' dybgående. 234 tons. Galionsfigur Psyke, skåret af billedhugger Møn, København. Ruf agter til kahyt samt ruf til folkelukaf med kabys. Ejer: C. B. Benzon, Stubbekøbing, der i 1863 solgte den til grosserer C. A. Erichsen, København, 10/12, Valdemar Benzon 1/12 og varemægler Julius Linde 1/12. December 1869 solgte C. A. Erichsen sin part til grosserer Em. Z. Svitzer for 33.333 rdlr., 32 sk. C. F. Tietgen ejede tilsidst 3/56 part i den. „Psyke“ gik til London på sin første rejse for at blive kobberforhudet. Fører var kaptajn Wæver. I 1857 gik den til Østen med last fra Hamburg til Hongkong og havde 138 dages rejse. Var i 18 dage af denne rejse i følge med den amerikanske klipper „Boston Light“, 1200 tons, en strækning på ca. 1100 danske mil, fik da havari på sprydringen, således at amerikaneren kom et par dage tidligere til Hongkong end „Psyke“. Denne gjorde turen fra Hongkong til Shanghai på 14 dage mod nordostmonsunen, der altid blæser frisk til stiv, eller som kaptajn Wæver skriver „monsunen blæser til dobbelte eller klodsrebede merssejl, så det gik ud over sejlene, hvoraf adskillige blæste ud, men fartøjet vandt navn som en hurtigsejler, idet den gjorde rejsen 3 dage hurtigere end den bedste opiumklipper på Kinakysten“. Var på Amurfloden og i Vladivostok i 1861–1864, i København i 1868, da den på Jacob Holms Plads fik nyt kobber i bunden. Gik igen til Østen og forliste 23. jan. 1871 ved indsejlingen til Amoy. Den førtes da af kaptajn C. N. W. Bendtzen. „Psyke“ var som det ses meget velsejlende og nåede let op på 14 miles.
12. *Skonnert „Bjarke“* af Saksøbing, 1857. 70½ kmlstr. Fører: kaptajn P. P. Woldsgaard. Var i 1863 i New York.

- Forliste 3. dec. 1867 ved Horne sogn, Vennebjerg herred, på rejse fra hjemstedet til Antwerpen med en last hvede. Besætningen bjergedes ved hjælp af raketapparat fra Nørre Tornby redningsstation.
13. *Skonnert „Sif“* af Nykøbing F., 1857. 19 kmlstr. Gik i fart mellem København og Nykøbing F. Ejer: skipper Christophersen.
 14. *Færgejagt* til overfarten ved Gåbense, 1857. 16,21 brt., 13,26 nrt. Rundgattet, halvdæk med halvruf. Reder: Generalpostdirektoratet. Solgtes i 1871 til Fåborg og fik navnet „Pilen“. Ejeren var da Martin Dyreborg, der i 1875 for 1100 kr. solgte jagten til sætteskipper Niels Hansen, København.
 15. *Skonnert „Nimrod“* af Nykøbing F., 1858. Af eg. 129,30 brt., 120 nrt. Udfaldende hæk med fladt spejl. Halvruf over kahytten. Forliste 29. juni 1873 ud for Vardø efter kollision med tysk skonnert „Maren“. Reder og ejer: skibsbygger E. C. Benzon, Nykøbing F.
 - 16-17. *To pramme*, 1858 til havnen i Nykøbing F. til brug ved uddybning af Guldborgsund.
 18. *Dæksbåd „Kalifen“*, 1858. Længde mellem stævnene 28'9", dybgående 3'11½". 3 kmlstr. Ejer fra 1859: Indenrigsministeriet. Byggedes for at undersøge fiskeriet i vore farvande. Indenrigsministeriet satte den i kontrolfart på Limfjorden, fort af kaptajn Black, der senere blev havnemester i Esbjerg. Tjente som kontrolfartøj til 1865, da den overgik til marinens brug som lystfartøj for søofficerer. Blev solgt til kaptajn von der Recke, der benyttede den til anlæg af østersbanker, senere til skipper Hansen i Esbjerg. Forliste i Hjertingbugten 28. maj 1880. Hed da „Margrethe“ af Esbjerg.
 - 19-21. *Tre pramme*, 1859, à 11 kmlstr. til entreprenørfirmaet Carlé & Kaufmann til brug under deres arbejde ved havnene i Helsingborg og Helsingør.
 22. *Dampmuddermaskine*, 1860, på 107 kmlstr. til Carlé & Kauffmann, ligeledes til deres havnearbejder.
 23. *Lodsbåd*, 1860, for den russiske regerings regning.
 24. *Muddermaskine*, 1860, til to heste (hesteomgang) for egen regning til brug ved uddybningen af sejllobet sydpå i Guldborgsund, som E. C. Benzon havde i arbejde.

25. *s/s „Pan“*, 1861. 60' lang, 12' bred, $5\frac{3}{4}$ kmlstr. Maskine på 10 hk leveret af jernstøber P. Hansen, Nykøbing F. Damperen blev i august 1861 solgt til H. P. Prior, København, der vilde anvende den til slæbebåd, men da den ikke viste sig egnet hertil, gik handelen tilbage; 1863 solgtes den til et interessentskab i København, der vilde anvende den til bugsering i havnen, 1865 solgt til A. C. Kruse, Kastrup, der benyttede den til bugsering fra Kastrup.
26. *„Havgassen“*, 7 kmlstr. Ejer: Indenrigsministeriet. Rundgattet. Bestemt til fiskeriinspektion i Danmark.
27. *s/s „Falster“*, 1863. Af eg. 24 kmlstr. Maskine på 20 hk fra jernstøber P. Hansen, Nykøbing F. Hæk med rundt spejl, halvdæk agter, to huse i borde, to master. Ejer: et interessentskab i Nykøbing F. Damperen skulde gå i fart mellem København–Stubbekøbing–Nykøbing og Nysted og begyndte sine ture i april 1863, men solgtes i 1866 til et interessentskab i Århus, der ændrede navnet til *„Samsø“*, og som vilde anvende den til sejlads mellem Århus–Samsø–Tunø samt muligvis Helgenæs og Ebeltoft. 1869 solgtes den for 6800 rdlr. til søløjtnant Poulsen, der lod den indrette som kvase, og som sådan sejlede den til 1876, da den blev solgt for 10.200 kr. til et firma i Nakskov, som anvendte den som slæbedamper for den derværende opmudringsmaskine. I 1880 solgte ejerne, maskinfabrikanterne Tuxen & Hammerich, Nakskov, den til Københavns Fiskeriselskab A/S, der forandrede den til trawler og under navnet *„Prøven“* sendte den på fiskeri i Nordsøen. Sejlede som trawler til 1882, da den blev stillet på auktion, men ikke opnåede den forlangte pris 10.000 kr. Skibsbygmester E. C. Benzon købte den da for en væsentlig højere sum end den forlangte. Den blev hjemmehørende i Nykøbing F. stadig under navnet *„Prøven“* og indsattes i ruten Nykøbing F.–Kiel under kaptajn L. J. Benzon; i denne rute sejlede den endnu i 1894, da den gik med kreaturer fra Malmø til Kiel.
28. *Lodsbåden „Esbern Snare“*, 1863, til lods Povel Hansen, Helsingør. 4 kmlstr. Halvdæk og ringdæk. Se i øvrigt teksten side 62 f.
29. *Krydsjagt nr. III*, 1863, til Finansministeriet som den

- første af den nye krydsjagttype. 10 læster. Rundgattet. Se teksten side 57 ff.
30. *Skonnert „Nøkken“*, 1864. 94,73 brt., 88,70 nrt. Hækbygget, fladt spejl. Halvruf. Ejer: kaptajn, dbmd. J. P. Rasmussen, Vordingborg. Var hjemmehørende i Nykøbing F. og havde F. E. Holst, Nykøbing F., som korresponderende reder. Solgtes 1882 til Geert Nielsen, Nakskov, der i 1892 solgte den til skibsfører Drejø, Ærøskøbing. Forliste 1899 på Hatterrevet på rejse fra Boston (Linc.) til Fredericia.
 31. *s/s „Solen“* af Kastrup, 1865. 29,42 brt. Rundt sejl, skæg uden gallion, halvruf agter. Solgtes 1866 af saltfabrikant N. C. Maardt, Kastrup, til skibsfører E. N. Kirkmann, Kalundborg, der vilde bruge den til ugentlig pakETFart mellem København og Kalundborg. Overførtes 1877 fra Kalundborg til Københavns skibsregister under navnet „Kalundborg“. Redere: Beates Pedersen, grosserer Skibsted, København, og siden flere. Købesum april 1877 2700 kr.; juni samme år 2300 kr. Fik navnet „Sophie“. Solgtes til Chr. Jensen, Island, og fik navnet „Geiser“.
 32. *Skonnert „Peter Roed“* af Holbæk, 1866. 45 kmlstr. Ejere: konsul E. Flindt m. fl. i Holbæk. Forsvandt februar 1885 på rejse fra Göteborg til Granton; sidst set, da den passerede Skagen 17. febr. 1885.
 33. *Kutter „Caroline“*, 1866. 13 yachttons. Bygget på list med en del af ballasten udvendig (se side 65 f.). Ejer: konsul C. B. Benzon, Stubbekøbing.
 34. *Kutter „Coquette“*, 1866. 9,8 yachttons. Ejer: grosserer Kramer, København.
 35. *Dæksbåd „Maagen“*, 1866. 7 yachttons. Ejer: vejinspektør Lütken, Nykøbing F.
 36. *Dæksbåd „Søblomsten“*, 1866. 6,1 yachttons. Ejer: gods-ejer Hillerup, Nykøbing F.
 37. *Åben båd „Vahlia“*, 1866. 5,9 yachttons. Ejer: hr. Knudsen, Fåborg.
 38. *Skonnert „Eos“* af Nakskov, 1867. 98,61 brt., 92,42 nrt. Kendingsbogstaver NHSF. Klipperbygget med glat stævn, fladt spejl, halvruf agter. Reder: Peder Knudsen Mikkelsen af Marstal, der selv førte den. Han døde den 1. april 1891, og skonnerten overførtes til hans enke Anne Margrethe Mikkelsen, Marstal, og den fik nu hjemsted i Mar-

- stal. I 1908 var „Eos“ hjemmehørende i Århus; reder: N. Ahman, Århus. I 1915 skonnert „Janne“ af Södertälje, Sverige.
- 39-40. *Jagterne „Castor“ og „Pollux“* af Nykøbing F., 1867, henholdsvis 16 og 15 kmlstr. Begge søsat den 18. sept. 1867. Paketjagter af den nye jagtform (se side 55* og 63 f.). Begyndte sejladserne på København den 25. sept. 1867. Reder: Fr. Holst, Nykøbing F.
41. *Kutter „Echo“*, 1867. 8 yachttons. Bygget på list. Udmærket og hurtig søbåd. Ejer: E. C. Benzon. Solgt til Holstein-Rathlou, Rathlousdal, der var i Skotland med den og sejlede fra Agger til Leith på 3 dage og fra Leith til Frederikshavn på 4 dage. Især kendt for sin sejlads under stormfloden 1872.
42. *Dæksbåd „Varsko“*, 1867. 7 yachttons. Ejer: overingeniør W. Rowan, de jyske baneanlæg, senere København.
43. *Handelskvasen „Nøkken“*, 1868. 48' lang, 14' bred, 5'7½" dyb, 25,82 tons. Af den nye paketype, rigget som skonnert. Kunde laste 600 snese rødspætter à 16 pund pr. snes. Ejer: kaptajn P. Nielsen, Frederikshavn.
44. *Kutter „Agnete“*, 1868. 16,45 tons. Ejer: grosserer H. Hansen, København, senere i marinens eje til brug for søofficererne.
45. *Lodsbåd „Alert“*, 1868. 6,86 tons.
46. *Jagt „Vesta“*, 1868. 38 tons. Paketype. Ejer: kaptajn Hovmand, Bandholm. Forliste 22. febr. 1876 på Højrup Strand, Stevns Klint.
47. *Lystbåd* på 3 tons, 1869.
48. *Lystskonnert „Tumleren“*, 1871. 50 tons, 88,3 yachttons. Ejer: hofjægermester E. A. P. Benzon, Benzonsdal, som var borte med den i to år på rejse til Sydamerika op ad La Platafloden. Senere tilhørte den prins Valdemar og blev af denne solgt til komtesse Schimmelmänn, der omdøbte den til „Duen“. Under dette navn sejlede den i mange år i Sømandsmissionens tjeneste.
49. *Åben båd „Ellen“*, 1871. 1,7 yachttons. Ejer: kaptajn Beck, København.
50. *Åben båd „Rolf“*, 1871. 2,5 yachttons. Ejer: kompassmager Holm, København.
51. *Jagt „Leda“*, 1872. Paketype, 47 tons. Ejere: E. C. Ben-

- zon m. fl., Nykøbing F. Gik i fart imellem Nykøbing F. og København. De første år var den altid en rejse eller to til Hull, England, med maltbyg. Har haft en eller to rejser til Hull på 13 dage med maltbyg og hjem med kul. I marts 1875 traf den under nordvestlig storm damperen „Henriette“ af Lübeck med nødflag i nærheden af Stevns. Damperen havde beskadiget maskinen; efter to forgæves forsøg fik kaptajn J. A. Hansen på „Leda“ en slæbetrosse om bord i damperen, som derefter slæbtes til Dragørs red.
52. *Åben båd „Emma“*, 1872. 1,8 yachttons. Udført til lystbåd for E. C. Benzon på Guldborgsund.
 53. *Halvdæksbåd „Erik“*, 1872. 4,2 yachttons. Ejer: E. Bagger, København.
 54. *Halvdæksbåd „Narcis“*, 1872. 4,2 yachttons. Ejer: sejlmager Halmø, Nykøbing F.
 55. *Jagt „Annette“*, 1873. Paketjagt, 40 tons. Ejer: løjtnant Johannes Hage, Stege. Gik i fart mellem København, Nyord og Stege, dog ikke i fast rute.
 56. *Paketten „Vega“* af Bandholm, 1873. 36 tons. Ejere: Møller Saunte og kaptajn Hovmand til skiftevis med paketten „Vega“ at sejle mellem København og Bandholm.
 57. *Kutter „Echo“*, 1874. 24 tons, 32 yachttons. Ejer: Stamhusbesidder Holstein-Rathlou. Udførte bl. a. en Middelhavstur til Konstantinopel og hjem via Marseille gennem Languedoc-kanalen ud i Biskayabugten ved Garonne og derfra hjem. „Echo“ endte sine dage som øvelsesfartøj for søspejderne.
 58. *Kutten „Gemma“*, 1875. 15,3 yachttons. Ejer: Alfred Hage, Oremandsgård.
 59. *Halvdæksbåd „Svanen“*, 1875. 3,5 yachttons. Ejere: A. & O. Benzon, København.
 60. *Paketten „Zeus“*, 1876. 57' lang i lastet vandlinie, 18' bred på yderkant af tømmeret. 8' dyb fra underkant af spunding til overkant af dæksbjælken. 49,7 tons. Ejere: Fr. Holst 3/8, kammerråd Andersen 1/8, skipper J. P. Rasmussen 1/4 og skibsbygmester E. C. Benzon 1/4. Sejlede i mange år i fast fart mellem København og Nykøbing F.
 61. *Paketten „Vesta“* af Bandholm, 1877. 46,5 tons. Kaptajn Hovmand.

62. *Lystskonnert „Emilie“*, 1877. 57 yachttons. Ejer: kammerherre Sehested-Juul, Raunholt.
63. *Halvdæksbåd „Ternen“*, 1877. 2,2 yachttons. Ejer: Chr. Mathiesen, København.
64. *Åben båd „Ternen“*, 1877. 1,4 yachttons. Ejer: assistent Regenburg, København.
65. *Dæksbåd „Marianne“*, 1878. 5,5 yachttons. Ejer: kaptajn Bruus og Søn, København.
66. *Dæksbåd „Kalifen“*, 1878. 4,4 yachttons. Ejer: godsejer Hage, Nivågård.
67. *Dæksbåd „Tøke“*, 1878. 5,8 yachttons. Ejer: J. C. Bruun, Kokkedal.
68. *Åben hjuldampner „Emilie“*, 1882. 8 hk. Ejer: R. Holm, Vordingborg.
69. *Åben hjuldampner „Ringkøbing“*, 1882. 3 hk. Ejer: N. J. Andsager, Ringkøbing.
- 70-73. *En muddermaskine og tre pramme*, 1884, til havnevæsenet i Nykøbing F.
74. *Kutter „Bacchus“*, 1885. 15 yachttons. Ejer: stamhusbesidder Grandjean, Vennerslund.
I årene 1886-1889 udførtes ingen skibe eller både. Værftet benyttedes som arbejdsplads for arbejderne ved havnen, der her slog skærver og udførte andet arbejde ved tilretning af tommer til havneudvidelsen. 1890-92 udlejedes pladsen til skibsbygger Chr. Ruder (borgerbrev som skibsbygger 1888), der byggede nogle skonnerter og galeaser. Chr. Ruder gik imidlertid fallit i 1892, hvorefter værftet lå hen kun benyttet til enkelte reparationer. Derefter fortsatte E. C. Benzon påny.
75. *Kutter „La Mouette“*, 1895. 8,8 yachttons. Ejer: godsejer G. Qvistgaard, Skælskør.
76. *Kutter „Pax“*, 1896. 8,7 yachttons. Ejer: bogholder Carl Thousig, Maribo.
77. *Kutter „Rylen“*, 1896. 4,7 yachttons. Ejer: apoteker Augsburg, Roskilde.
78. *Kutter „Hamlet“*, 1896. 2,5 yachttons. Ejer: baron Palle Rosenkrantz.
79. *Kutter „Svava“*, 1896. Ejer: kaptajn O. Søtoft, Nykøbing F.
Værftet blev derefter nedlagt og pladsen solgt til købmand Fritz Wilhelm Sidenius (1838-1923).

NOTER

- 1) Se slægtsoversigten i Dansk biografisk Leksikon, bd. II, side 387. Slægten skal stamme fra Skotland, og skibsbygmesteren var broder til apoteker Alfred Benzon, født 1823.
 - 2) Afbildet i nærværende årbog 1944, side 137. Skonnerten ses her med den rig, den fik i 1865. Grunden 791 i „Søkortets Stednavne“, bd. II, er opkaldt efter skibet.
 - 3) 1853, se B. v. Munthe af Morgenstjerne: „Træk af Krydstoldvæsenets Historie“ i nærværende årbog 1947, s. 101. Vistnok jagt XVIII. Konstruktions tegningerne ejes af „Handels- og Søfartsmuseet“.
 - 4) Bygget 1861. Se byggenummer 25 samt Louis E. Grandjean: Skibsfartens Hjælpetropper, Kbh. 1948, s. 40. Se endvidere nærværende årbog 1944, s. 62, hvor det opgives, at maskinen var slet bygget.
 - 5) Se i øvrigt forfatterens afsnit i „Sejlsportens Historie“ i „Danmark og Havet“, bd. II, Kbh. 1948, s. 347, hvor Benzons indsats nærmere omtales.
-

Vedrørende oplysningerne om de af E. C. Benzon byggede skibe er forfatteren i stor gæld til statslods P. A. Gruelund, Randers, som herved takkes for god hjælp.