

HJULDAMPEREN „IRIS“ OG LIMFJORDSFARTEN

Et kapitel af nordjysk samfærdsels historie

Af

KNUD KLEM

I 1842, for 125 år siden, blev den vigtige indenrigs dampskibsroute mellem Alborg og København etableret ved indsættelsen af hjulskibet „Iris“. Museumsdirektør Knud Klem fortæller på de følgende sider herom og giver derved et bidrag til belysning af den ældre danske dampskibsfarts bevægede historie. Artiklen har på få ændringer nær været trykt i museets årsberetning 1938–39, men da den således kun nåede frem til en meget lille kreds, har man ment at burde genoptrykke den i anledning af jubilæet. Den er opbygget på samtidigt kildemateriale, især på de af Dampskibsinteressentskabet til dagspressen indsendte, meget fyldige referater af generalforsamlinger m.v.

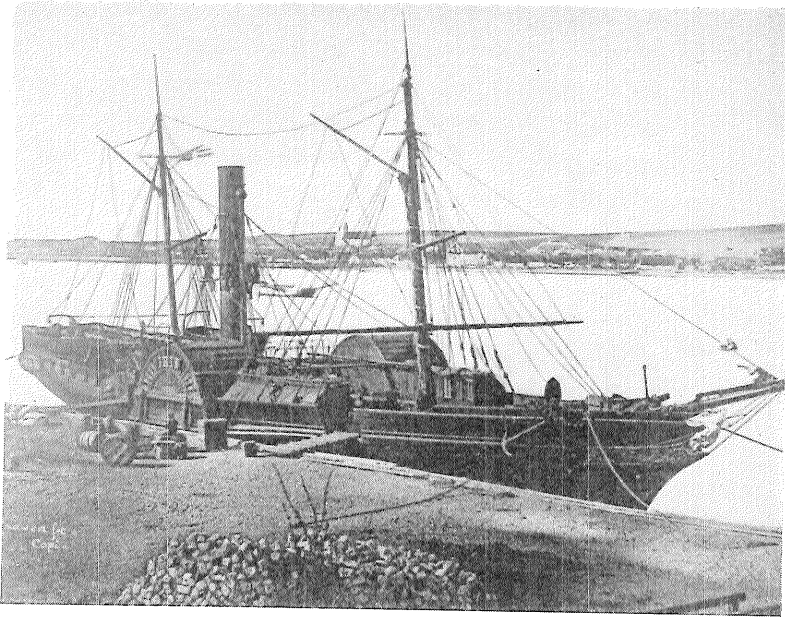
SKØNT DAMPSKIBET meget hurtigt efter dets opfindelse i en række lande var taget stærkt i anvendelse i samfærdselens tjeneste og dér havde vist sig særdeles velegnet, hengik der dog lange tider, inden man i Danmark i højere grad dristede sig til at anvende dette moderne samfærdselsmiddel. Udover ruten København–Kiel, hvor vort første dampskib „Caledonia“ blev indsat i 1819, og som med sin ret stærke trafik rummede de bedste forrentningsmuligheder, viser 1820'erne og 30'erne kun spredte og temmelig kortvarige forsøg til rutedannelser.

Efterhånden blev det dog også for os danske klart, at dampskibet ved sin hurtighed og sin evne til at arbejde støt i al slags vejr var udmærket egnet til regelmæssige trafikforbindelser. Med sit vidtstrakte,

gode opland måtte Ålborg være et naturligt centrum i en moderniseret trafik. Benyttelsen af havnen var i 1840 steget stærkt i forhold til året forud, idet der var ind- og udgået henved 400 fartøjer flere og 7600 kommercelæster mere end i 1839. Også befordringsvæsenet var i stærk vækst. Således var ekstraposterne, især med de nye wienervogne, steget til det femdobbelte i de sidste 4-5 år. Der måtte således være gode betingelser for en dampskibsroute.

Allerede i 1820'erne havde der været planer om en sådan rute på Ålborg. Indenfor købmandslavet, der havde sagen til udtalelse, nærede dog mange angst for, at dampskibe ville genere sildefiskeriet, hvilket man mente at have konstateret andre steder. Lavets bestyrelse udtalte imidlertid „at her og på landet er flere for end imod dampskibsfart imellem Ålborg og København, thi at den jo vil befordre megen samfærdsel, som ellers ikke skete, og bringe mere nytte, end forud er at øjne, er upåtvivlelig, af hvilken årsag den over al måde tiltager og benyttes på alle have, floder og nogenlunde betydelige steder; men skulle den tilintetgøre Limfjordens sildefiskeri, som man hverken offentligt eller privat har læst er tilfældet andre steder, så bør den aldeles ikke tilstedes“.

Planerne førte imidlertid ikke til noget dengang. I 1839 foreslog en københavner, der hed Chr. A. Willaume, at oprette en dampskibsforbindelse mellem Ålborg og Göteborg eller med en ugentlig tur mellem København og Ålborg. Heller ikke dette kom der noget resultat ud af, men i Ålborg begyndte man nu alvorligt at arbejde med spørgsmålet, og i begyndelsen af 1840 fremsatte kæmner F. Wulff, købmand P. J. Hallengren og prokurator Møller den plan at danne et dampskibsaktieselskab. Skønt planerne ikke vandt stærkere tilslutning end, at købmandslavet kun ville tegne sig for 5 aktier og sparekassen for 10, blev selskabet dog dannet. Det fik navnet „Dampskibsinteressentskabet i Aalborg“, og dets vedtægter vedtoges på en generalforsamling d. 22. april 1840. Bestyrelsen kom foruden de ovennævnte tre herrer til at bestå af skibsreder Erich Bruun på Gjøel og af købmand Poul Pagh, D. Duysen samt Joh. Qvist. Det var tanken at sætte et skib i gang på København og på Norge samt på Kiel. Da



H/S „Iris“ ved kaj i Ålborg havn. I baggrunden Nørresundby.
Efter daguerreotypi fra 1840'rne.

The paddle steamer "Iris" in Ålborg harbour in the 1840s.

man dog regnede med, at Norge selv ville etablere dampskibsforbindelse med Ålborg, blev der truffet foreløbig beslutning om, at skibet skulle gå to gange til Kiel, for hver gang det gik til København; man mærker, hvor meget vigtigere det var at opnå forbindelse med Hamborg end med hovedstaden, og på den førstnævnte rute tænkte man sig anløb ved Udbyhøj, Århus, Fredericia, Assens og Sønderborg.

Dette var unægtelig en omfattende rute, men til brug for aktietegningen var den praktisk, idet det gjaldt om at få tegnet aktier mange steder fra. Byerne ville gerne have forbindelse med dampskibet. Udover de nævnte ytrede Vejle og Middelfart således også ønske herom. Man tænkte sig senere at sætte et dampskib i gang på Limfjorden for at opsamle passagerer og gods til den lange rute.

I København var grosserer P. L. Petresch selskabets repræsentant. Marts 1841 udsendte denne gennem „Fædrelandet“ en indbydelse til tegning af aktier i selskabet à 100 rdlr. Hr. Petresch var naturligvis her yderst optimistisk i sine betragtninger. Ålborg var centralpunktet i hele limfjordsområdet. Selv efter limfjordssildens forsvinden havde byen bevaret en livlig forbindelse med både Norge og Sverige og især med København, og ved en dampskibsforbindelse ville Ålborgs handel yderligere vokse, besværligheden og usikkerheden ved rejser med de gamle paketter eller den lange vej over land afskrækkede mange fra at rejse, skønt paketterne altid havde mange passagerer. Han opstillede samtidig en beregning over indkomster og udgifter, baseret på en sæson af 7 måneder med to ugentlige rejser til København; planerne om ruten Ålborg–Kiel antydedes, men i det københavnske perspektiv fordybede man sig ikke nøjere heri. Med et gennemsnit af 25 rejsende for hver af de 16 månedlige rejser beregnedes den månedlige passagerfragt til 2000 rdlr., idet gennemsnitsfragten sattes til 5 rdlr. pr. rejse. For varer, kreaturer og postsækken ansloges indtægten til 1200 rdlr. i samme tidsrum, mens anløb af Udbyhøj ialt mentes at indbringe 960 rdlr. pr. måned. Når man dernæst for ekstra lystture fra København til Bellevue, Helsingør og Hålsingborg, hvor det hellsingørske dampskibsselskab iøvrigt netop havde sat „Hamlet“ i gang, beregnede 2000 rdlr. for hele sæsonen, blev den samlede indtægt 31.120 rdlr. Af udgifterne skal blot nævnes en gage til kaptajnen af 75 rdlr. om måneden i sæsonen, 30 rdlr. udenfor sæsonen, til maskinmesteren derimod 100 rdlr. månedlig i sejltiden, 50 rdlr. i de øvrige 5 måneder. I hjuldampernes ældre dage var det vanskeligt at få egnede maskinmestre; de var ofte importerede fra England, hvorfor man måtte lønne dem væsentligt højere end skipperne.

De samlede driftsudgifter beregnedes til 16.810 rdlr. Skibets indkøbspris ansattes til 60.000 rdlr., amortisation og slid kun til 8% eller 4800 rdlr., hvad der var noget letsindigt. Hr. Petresch nåede derved til en avance af 9500 rdlr. eller en aktiedividende på 15%. Heri var dog ikke medregnet udgifter til assurance, idet man normalt overlod de enkelte aktionærer selv at lade deres aktiedelev forsikre, forsåvidt

de ønskede dette. For en fart som den projekterede ville assurancepræmien andrage $3\frac{1}{2}$ %.

Man skulle synes, at efter slige rosenrøde beregninger måtte aktionærerne strømme til. Det gjorde de dog ingenlunde. Den københavnske kapital interesserede sig kun lidt for dampskibsforetagender, og for Ålborg var det en såre svær opgave at løse. Aktietegningen gik meget langsomt, og fristen måtte atter og atter forlænges. Bestyrelsen overvejede endog at opløse selskabet og tilbagebetale de indbetalte aktiebeløb. Aviserne måtte jævnligt opflamme publikum, dels ålborgbladene og dels „Fædrelandet“, som interesserede sig meget for sagen og stærkt bebrejdede københavnernes deres manglende initiativ overfor dampskibsvirksomhed. Den 25. februar 1842, da der var samlet private midler – eller rettere løfter herom – på 50.000 rdlr., måtte bladet beklage, at kortsynet forblændethed, smålig frygt for skår i egne interesser og jalousi over mulig fremgang for andre var entreprisens nagende orm. Fra det offentliges side mødte man heller ikke lutter medvind. I efteråret 1840 havde selskabet ansøgt generaltoldkammer- og kommercekollegiet, om staten enten selv ville etablere den projekterede dampskibsfart eller supplere det dengang tegnede aktiebeløb, så at man kunne købe et skib på 100 hestes kraft eller endelig, om selskabet kunne få eneret på farten i 10 år. Kollegiet svarede, at det hverken kunne anbefale eneretten, eller at staten alene tog sig af sagen, men af hensyn til, at det drejede sig om et for Jylland særdeles vigtigt samfærdselsmiddel, ville man gerne lade staten bidrage som interessent for en del af beløbet, hvis den øvrige fornødne sum var til stede. Da den kgl. deputation for finanserne imidlertid havde erklæret sig imod, at der for finansens regning tegnedes aktier, kunne kollegiet heller ikke føre et sådant andragende frem. Imidlertid interesserede kong Christian VIII sig for sagen, og efter forhandlinger frem og tilbage modtog selskabet ved kgl. resolution af 8. jan. 1842 tilsagn om, at staten ville tegne aktier for 10.000 rdlr.

Med denne støtte havde man nået en sum af 60.000 rdlr., og selv om den ikke ansås for at være tilstrækkelig, således at der måtte lånes, blev det dog på generalforsamlingen d. 7. marts med stor ma-

joritet vedtaget, at foretagendet skulle fremmes. Det gjaldt da nu om at få fat i et dampskib. At leje et sådant var for dyrt. Opmærksomheden havde derfor også længe været rettet imod køb af et færdigbygget skib. I april 1841 var skibsreder Erich Bruun rejst til England. I forening med mekanikus v. Würden fra Frederiksværk, der netop da opholdt sig i London, havde han set på alle tilbudte dampskibe. De havde imidlertid alle væsentlige mangler enten på maskineri eller skrog, så at det ville være uhensigtsmæssigt at indlede forhandlinger, især da hovedreparationer, der snart ville være nødvendige, ville andrage lige så meget som købesummen. Bedre gik det ikke med et skib, der hed „Maria“, som blev tilbudt fra Rusland. Det var bygget på det kejserlige Alexander Newski-værft til en købmand, som døde inden skibets overtagelse. „Maria“ lå i St. Petersborg, og Bruun rejste dertil for at se på det, men måtte i august melde hjem, at dampskibet var det usleste, han endnu havde set og aldeles ikke egnet til at købe.

Man var altså stadig lige vidt og mente derfor nu, at det burde overvejes at bygge et nyt skib. Efter „Aarhus Avis“ stillede handelshuset Jacob Holm i udsigt at ville tilskyde den manglende sum, såfremt man ville lade skibet bygge på Holms værft, der iøvrigt i 1829 havde bygget hjuldamperen „Frederik VI“, som i 1830 afløste „Caledonia“ på kielerruten. Tillige tilbød skibsbygmester Niels Bonnesen i Ålborg i forening med en med dampskibskonstruktion fortrolig skibsbygger at påtage sig arbejdet.

I Ålborg ville dette selvfølgelig bidrage til at forhøje interessen for skibet og for aktietegningen, men det ville blive dyrt. Selvom der på Jacob Holms værft som nævnt var bygget hjuldampskibe, var den danske erfaring på dette punkt i det hele kun ringe. „Fædrelandet“ mente da også, at omend ideen vistnok var meget patriotisk, var det nok mere praktisk at få skibet fra de steder, hvor man havde speciel evne til at bygge sådanne fartøjer. Bladet mente desuden at vide, at der i den nærmere fremtid ville kommet et dampskib på 150 hk, der nylig var bygget i Skotland, og som ønskedes solgt i København eller Stettin, og som egnede sig udmærket til at gå mellem Køben-

havn og Ålborg og København og Stettin. Den sidstnævnte rute anså bladet iøvrigt for absolut bedre end ruten Ålborg-Kiel, som man i Ålborg var så stærkt inde på.

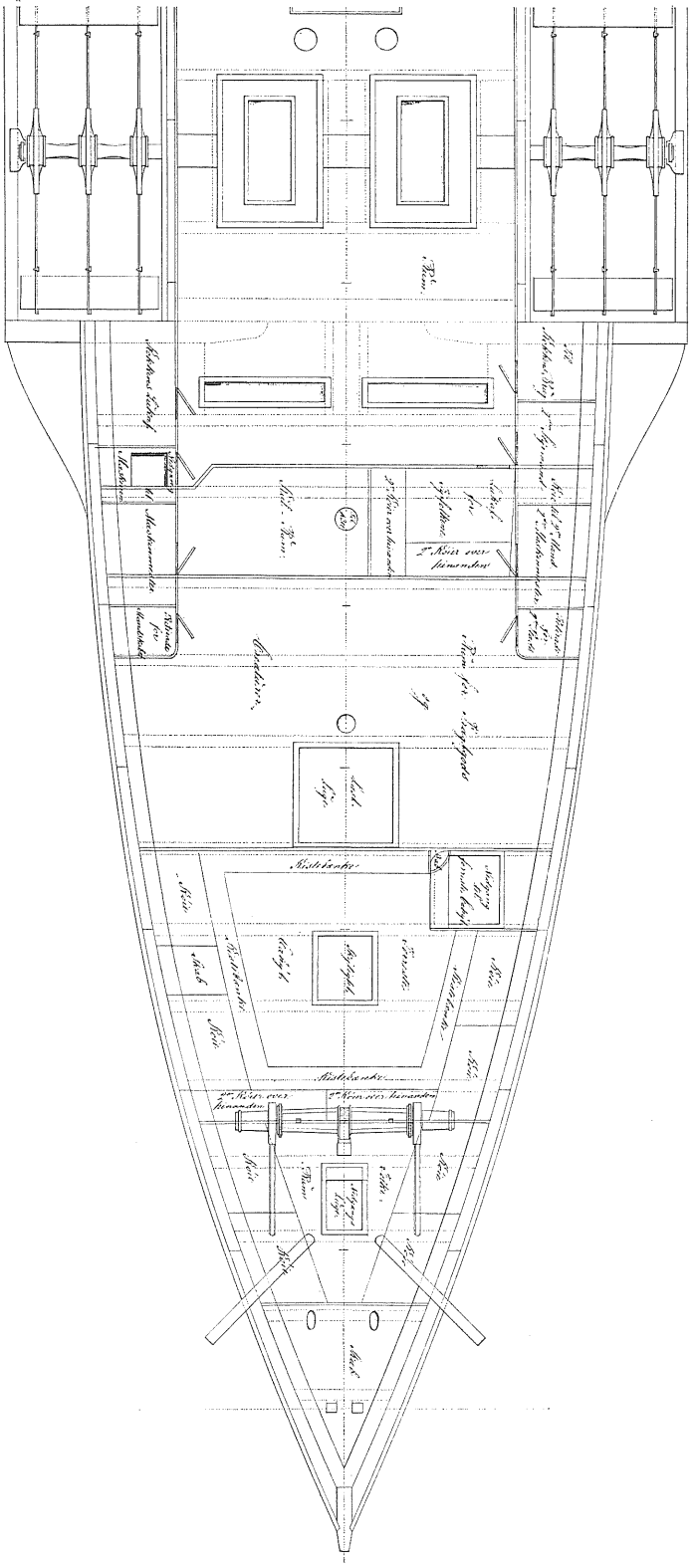
„Fædrelandet“ fik ret. I juni 1842 ankom det nævnte skib til København. Det hed „Iris“, dets reder var en Mr. Cato, og det var ført af en englænder, der hed Ray. Det vakte straks opsigt. En deputation fra Ålborg-selskabet tog til hovedstaden for at se nøjere på skibet, og den syntes godt om det. Det samme gjorde ålborgenserne, da „Iris“ for første gang viste sig i Ålborg, hvor det vakte vældig opsigt. Salgsforhandlingerne gik dog i begyndelsen ikke så glat. Der opstod nemlig konkurrence med flensborgske interesser. Nogle flensborgkøbmænd af hjuldamperen „Caroline Amalie“s rederi var betænkt på at købe „Iris“ og sætte skibet i fart på Ålborg for dermed at bemægtige sig hele farten på Jylland. Det var for så vidt en tanke, der meget vel kunne gå i spænd med de ålborgske planer, og der skete da også en forhandling om en overenskomst mellem de to selskaber, men da det viste sig, at flensborgerne kun ville gå med til en sådan på betingelse af, at de alene kom til at stå i spidsen for foretagendet, således at de helt kunne dirigere dette, strandede forhandlingerne.

Det blev imidlertid Ålborg, som gik af med sejren. I slutningen af juni købte man „Iris“ af Mr. Cato for en sum af 10.000 pund sterling eller mellem 90.000 og 100.000 rdlr. Udbetalingen var 7000 pund ved skibets overtagelse. Resten skulle udredes i løbet af året. Da kun en ringe del af aktiekapitalen var indbetalt, viste to jyder, vistnok apoteker, kancelliråd Strøyberg og godsejer Bruun til Birkumgaard, selskabet den velvilje at låne det obligationer for derved at rejse pengene til udbetalingen.

„Iris“ var et for sin tid udmærket dampskib. Det var bygget af James & William Hall i Aberdeen i 1842 og af klippertype. Det var

Følgende sider: H/S „Iris“: dæksplan med indtegnet aptering og betegnelserne på de forskellige rum. — Handels- og Søfartsmuseet.

Overleaf: *Contemporary drafts of the “Iris”.*



på 79 danske kommercelæster, var 173' langt, 19'10" bredt, over hjulkasserne dog 37'10". Skovlhjulet havde en diameter på 18'2", det havde 18 faste skovle. Dets to maskiner på 150 hk, der var udført af William Simpson & Co. i Aberdeen, var i stand til at arbejde skibet frem også i hårdt vejr, således at overfarten til Ålborg fra København kunne foretages på 13–15 timer. Kulforbruget var omtrent 6 tønder pr. time. Kahytterne udmærkede sig ved „en høj grad af elegans, så at denne dampbåd, der er en af de største danske, er den sirligste og bekvæmest indrettede“.

Skibets første kahyt befandt sig på hoveddækket agterude. Der var her en stor salon med lange sofaer langs væggene. Den var beregnet som opholdssalon og tillige som sovekahyt for herrerne. Den havde ikke faste køjer. Passagererne lå på sofaerne, og der var plads til omtrent 30 herrer; når hængekøjer anbragtes dog adskilligt flere. Foran herresalonen, umiddelbart agten for maskinrummet, var damekahytten, hvor der var 12 faste køjer samt nogle sofaer og en retirade. Mellem de to saloner fandtes en separatkahyt med to køjer, et lukaf for kaptajnen, et andet for restauratøren samt et herretoilet og en retirade for herrer. Foran maskinrummet lå på styrbordsside kulrummet, om bagbord et lukaf med 4 køjer for fyrfolkene. Dernæst fulgte lasten med rum for fragtgods og kreaturer. I forskibet var endnu en kahyt på hoveddækket, beregnet til anden plads. Den havde 8 køjer med lave kistebænke foran, hvorpå der formentlig også blev redt, når dette var fornødent. Helt forude lå et folkelukaf med fire køjer.

Som i alle hjuldampere var vingehusene stærkt udnyttede. På styrbordsside fandtes agtenfor hjulkassen et rum til kaptajnens brug, foran lå en retirade for mandskabet samt første maskinmesters og kokkens lukaf, mellem hvilke der var nedgang til maskinen. Bagbords vingehus havde foran hjulkassen lukafer for anden styrmand og for anden mester samt en retirade for anden kahyt, agter lå overstyrmandens rum tilligemed en retirade for første plads. Dækspassagererne, af hvilke der ikke kan have været plads til ret mange, var der ingen bekvæmeligheder for. Hjulkasserne og den tværgående bro mellem disse var til brug for besætningen. Halvdækket agter over kahytten

afgav promenadeplads for første kahyts passagerer. Beskyttet mod solen af det lange solsejl havde man herfra den bedste udsigt til begge sider, når skibet dampede igennem det smalle fjordløb mellem Hals og Ålborg. Fra fjordbredderne har talrige beundrende blikke fulgt det smukke skib med den karakteristiske høje, sorte skorsten og den hvide gallionsfigur, „Iris“, der med sine udbredte vinger fløj hastigt over vandet, glitrende og regnbuestrålende i solen, våd og hvid af skumsprøjt, som den skarpe bov pløjede frem af fjordens vand.

Det var ikke sært, at åborgenserne var stolte af deres nye, flotte dampskib. Det blev fejret i Ålborg med et større festmåltid. I sin omtale af dette gengav „Aalborg Stiftstidende“ udmærket festens glæde og stemning ved følgende referat, der bedst gives in extenso:

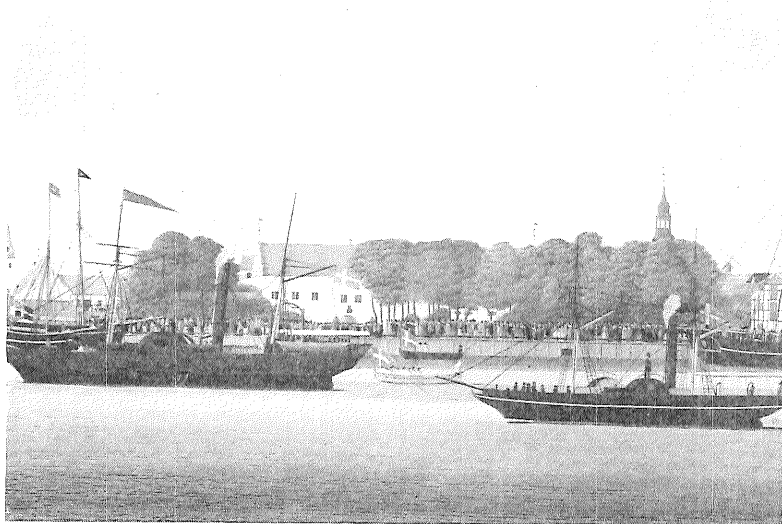
„I Anledning af Dampskibets Kjøb fandt en Festsouper Sted i Aftes; blandt de udbragte Toaster udhæve vi Skaalen for Interessentskabets Hovedactionær, Hs. Maj. Kongen, der modtoges med den meest levende Acclamation, som haver sit naturlige Udspring ikke blot i Hengivenheden for Landets Konge, men tillige i Erkjendelsen af den landsfaderlige Interesse, Hs. Majestæt ved sin høje Medvirking i et for Provindsens Handel og Communication vigtigt Anliggende saa levende har lagt for Dagen; en Deltagelse der ikke har fundet sin Grændse i det første af Hs. Majestæt ved Finantsernes Actietegning foretagne betydende Skridt, men er bleven udvidet og stadfæstet ved den Opmærksomhed, Hs. Majestæt allernaadigst for den til Audients stædte Deputation tilkjendegav at have henvendt paa Anliggendet, hvilket Hs. Majestæt forsikkrede ogsaa fremtidigt at skulle skjænke sin høie Interesse og naadige Beskyttelse. Fremdeles udbragtes Skaaler: for Dampskibsforetagendets Held, for de engelske Gjæster, for Hds. Majestæt Dronningen af England, for Dampskibsbestyrelsen, for dennes fortjente Medlemmer, Dhrr. Wulff og Bruun (ved et andet bestyrelsesmedlem), for Enhver, der nidkjær har understøttet Foretagendet, for Aalborg By, dens Handels Flor og dens Dammers Velgaaende (ved hr. Cato), for Danmark, for god Forstaaelse mellem alle Rigets Dele, for de kjøbenhavnske Gjæster; for Verdens Læremestre i Industri, dens Mønster i Humanitet og Frihed: det

britiske Folk; for et Venskabsbaand imellem Nord-England og Nord-Danmark; for de skotske Piger; for Løsningen af alle unødvendige Baand paa Handel og Skibsfart ofl. Skaaler, der vedligeholdte den muntreste Stemning, til Selskabet Kl. 1 skiltes fra hinanden.“

Under festligere former og med bedre ønsker kunne intet dampskib begynde sin virksomhed. Sin kongelige beskytter fik „Iris“ straks lejlighed til at gøre honnør for under Christian VIII's besøg i limfjordsegnene i juli 1842, da hjuldampere med 600 passagerer om bord sejlede kongeskibet „Ægir“ i møde, da det vendte tilbage til Ålborg efter at have været med kongen i Løgstør og Nibe.

Arbejdsdagen begyndte d. 12. juli 1842, da „Iris“ under førerskab af kaptajn i søetaten på vartpenge P. E. Sletting blev sat i fart mellem Ålborg og København og mellem Århus og København, begge ruter en gang ugentlig. Det var tanken senere at lade den gå på Kiel også. I oktober foretog skibet en tur langs Jyllands østkyst til Sønderborg og Kiel. Allevegne gjorde det et gunstigt indtryk, og det ansås for bedre end de øvrige hjuldampere, der var kendt i disse egne („Christian VIII“, „Frederik VI“, „Ægir“, „Løven“ og „Unionen“ havde ruter her). Skibet blev da også hen på året sat ind på kielerruten, hvor det foretog nogle få ture, men der ikke opnåede noget større passagertal. Rutens fastlæggelse blev derfor genstand for nærmere overvejelser. Nogle mente, at „Iris“ den ene uge skulle gå fra Ålborg ad østkysten til Kiel og over København tilbage, den næste uge den modsatte vej: Ålborg–København–Kiel og langs østkysten til Ålborg. Ved selskabets generalforsamling d. 13. marts 1843 besluttede man imidlertid, at der for hver 14 dage skulle gøres to ture på København og en på Kiel. Det er interessant at se, at tanken om at lægge en rute på Kiel ikke alene skyldtes ønsket om at få forbindelse med de vigtigste erhvervscentre indenfor den gamle danske helstat og med Hamborg, men tillige forhåbningen om, at man ved hjælp af en kommende rute Ålborg–Norge, som der fantaseredes meget om, kunne føre den europæiske rejserute over Nordjylland til Norge.

Som besluttet på generalforsamlingen begyndte „Iris“ da sin nye sæson, men allerede i juni måtte bestyrelsen opgive kielerturen, der



Kong Christian VIII's ankomst til Ålborg 9/7 1842 på H/S „Iris“ (t.v.), ledsaget af kongeskibet H/S „Ægir“. Et par dage senere optog „Iris“ sin regelmæssige fart. Gouache af R. H. Kruse på Ålborg Museum.

King Christian VIII on board the „Iris“ in 1842, a few days before the regular service started.

var for lidt indbringende, og man vendte da tilbage til fartplanen fra 1842 med en ugentlig tur Århus–København retur og en Ålborg–København retur. Nu opstod der imidlertid en voldsom strid med „Caroline Amalie“. Dette skibs rute var i løbet af en uge: Flensborg–København, København–Århus, Århus–København og København–Flensborg. På århusruten blev de to skibe altså konkurrenter. „Iris“'s rederi optog denne konkurrence så voldsomt, at skibets afgangstid fra København blev sat samtidig med „Caroline Amalie“'s, nemlig onsdag morgen kl. 5. Selvom „Iris“ var det bedste skib og derfor i almindelighed kom først til Århus, nedkaldte det naturligvis offentlighedens vrede over sig, og bedre blev det ikke, da „Iris“ i stedet for at ændre sin rute begyndte en takstkrig, idet billetpriserne, der var 6 rdlr. på 1. plads og 4 rdlr. på 2. plads, nedsattes til det halve. „Caroline

Amalie“ svarede igen og satte sin takst til 2 rdlr. på 1. plads. „Fædrelandet“ anså det for meget urigtigt, at to gode dampskibe stræbte at ødelægge hinanden på en rute, hvor de begge kunne bestå, og dadlede „Iris“ stærkt, fordi det havde iværksat konkurrencen, og anbefalede publikum at benytte „Caroline Amalie“. Hvis krigen fortsattes, kunne man jo vente, at passagererne medtoges gratis, måske oven i købet med gratis forplejning. Man kunne desuden let komme ind i en kapsejlad, der kunne udsætte de rejsende for fare. Bladet foreslog i stedet, at „Iris“ skulle fare på Fredericia, hvor den kunne få forbindelse med store og befolkningstætte egne af landet, men måtte ganske vist indrømme, at et andet skib, „König Christian der Achte“, havde forsøgt sig uden held her. „Aalborg Stiftstidende“ mente, at København–Odense var velegnet.

Det mente „Iris“s rederi imidlertid ikke; man hævdede, at der hverken på Odense eller Fredericia var opland nok, Århus var som midtpunkt på Jyllands østkyst og som en betydelig handelsby langt at foretrække, ikke mindst for kvægeksportens skyld, og „Caroline Amalie“ medtog i modsætning til „Iris“ hverken gods eller kreaturer. Desuden var den fastlagte rute nødvendig for at opnå forbindelse med andre samfærdselsmidler og for at undgå den for forretningsfolk uegnede søndag som afgangsdag. Forhandlinger, der indledtes mellem de to rederier, endte uden resultat. Først i april 1844 kom man påny i kontakt med hinanden, og „Iris“ gik da ind på at ændre afgang fra København til Århus fra onsdag morgen til lørdag morgen. Denne fartplan trådte i kraft 1. maj, og taksterne for begge skibe på århusruten sattes samtidig til 5 rdlr. på 1. plads, 3 rdlr. på 2. plads og 9 mk. på dæk, dog med familiemoderation. Kreatur- og godsfragterne ændredes ikke såvel som taksterne på ålborgruten.

At „Iris“s indsættelse i farten på Ålborg og Århus afhjalp et savn hos det rejsende publikum, fremgår klart af den nedennævnte statistiske oversigt, der er opstillet efter de oplysninger, som selskabet selv meddelte dagbladene:

Antal befordrede passagerer

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
1842	2270	999	3269
1843	3654	3292	6946
1844	4300	6038	10338
1845	4350	7019	11369
1846	4410	8007	12417
1847	5134	7191	12325
1848	5987	7075	13062

Det vil ses, at århusruten var af meget stor betydning for selskabet. Den nåede i 1846 et passagertal, der meget nær var det dobbelte af ålborgruten. Det var dog ikke muligt at opretholde dette forhold. Der var i 1846 næsten ingen konkurrence i århusfarten, det følgende år blev „Christian VIII“ indsat her; dette og andre skibe blev en betydelig konkurrence, og belægningen på „Iris“ gik væsentligt ned, men de samlede tal viser dog i hele perioden en stadig stigning. Det bør bemærkes, at der stadig gik sejlpaketter i begge ruter. Disse paketter har vel nærmest haft betydning for godstransporten, men man må antage, at et ikke ubetydeligt antal rejsende har foretrukket disse, der havde billigere billetpriser. Til sammenligning skal bemærkes, at „Caroline Amalie“ i 1842 transporterede 8260 personer, og at „Hamlet“, der netop var indsat i sundfarten mellem København og Helsingør, i samme sæson nåede et tal på ca. 10.000.

Når „Iris“ var blevet mødt med så store forventninger ikke mindst blandt landbefolkningen, var det, fordi man regnede med, at en dampskibsroute måtte blive af stor betydning for landbrugserhvervet. Dettets eksportforhold var besværlige. Hovedeksportvaren, studene, der solgtes enten til hovedstaden eller navnlig til markederne i Husum og Hamborg, blev drevet til fods ned gennem landet. Det var både besværligt og tidtagende og desuden ubehageligt derved, at studene rendte adskilligt af vægten af sig, inden de nåede frem til markederne, hvor de derfor ikke opnåede de bedste priser. En hurtigere og lettere transport ville forbedre dette forhold væsentligt. I begyndelsen ytrede der sig ganske vist store betænkeligheder ved at bruge „Iris“ til kvæg-

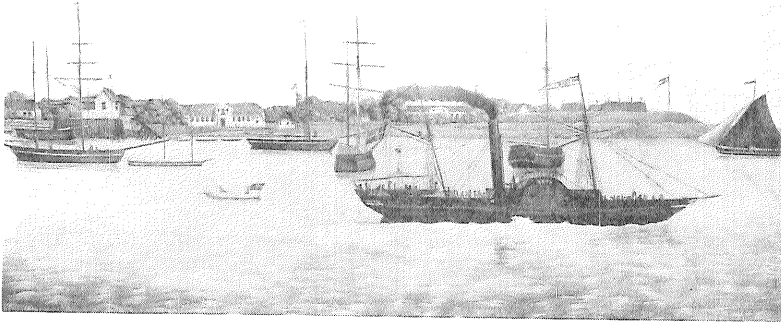
transport, men da det allerede den første sommer viste sig, at priserne på landbrugsprodukter i Ålborg og omegn bevægede sig opad stærkt i retning af de københavnske som følge af de forbedrede samfærdselsforhold, steg lysten så stærkt, at landboerne mod sæsonens slutning kappedes om at gøre transportbestillinger. I begyndelsen af oktober var der således på en rejse 36 høveder med, på en anden 56. Desuden medfulgte der en del småkvæg og en stor mængde fedeværer.

Den første sommer nåede *kreaturtransporten* dog kun til 380, i 1843 var man nået op på 1227. I de følgende år var tallene:

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
1844	1555	1387	2942
1845	892	1354	2246
1846	1094	1554	2648
1847	1016	1146	2162
1848	1213	1019	2232

Det anføres, at når antallet på ålborgruten i 1845 gik ned til 892, skyldtes dette, at det københavnske kvægmarked viste mindre lønnende konjunkturer, hvorfor kvæget i større tal førtes til Husum i stedet. Det samme blev tilfældet i 1847, da de fordelagtige konjunkturer i England og Holsten tiltrak sig handelen. Tallene for kvægtransporten viser iøvrigt i det væsentlige den samme bevægelse som passagerstatistikken, at et højdepunkt på århusruten nåedes i 1846, men at tallet på grund af konkurrencen i de følgende år gik stærkt ned, således at ålborgruten blev det fastere punkt i virksomheden. Tallene omfatter næsten udelukkende kvæg og heste fra Jylland til København; i ny og næ transporteredes heste fra hovedstaden til Jylland, men tallet på disse var så små, at transporten ingen rolle spillede.

Ved siden af passager- og kvægtransporten fandtes en ikke ubetydelig *godstrafik*. I 1843 medførtes 852 kommercelæster, andre statistiske oplysninger haves ikke for dette år. Derimod indbragte de følgende år de nedennævnte indkomster:



H/S „Iris“ passerer Hals skanse under udsejling af Limfjorden på vej til København. – Gouache af R. H. Kruse (?) på Ålborg Museum.

The „Iris“ passing the fortress of Hals at the entrance of the Limfjord.

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
1844	4838	2470	7308
1845	mglr.	mglr.	7213
1846	4471	3197	7668
1847	6215	3903	10118
1848	7417	3511	10928

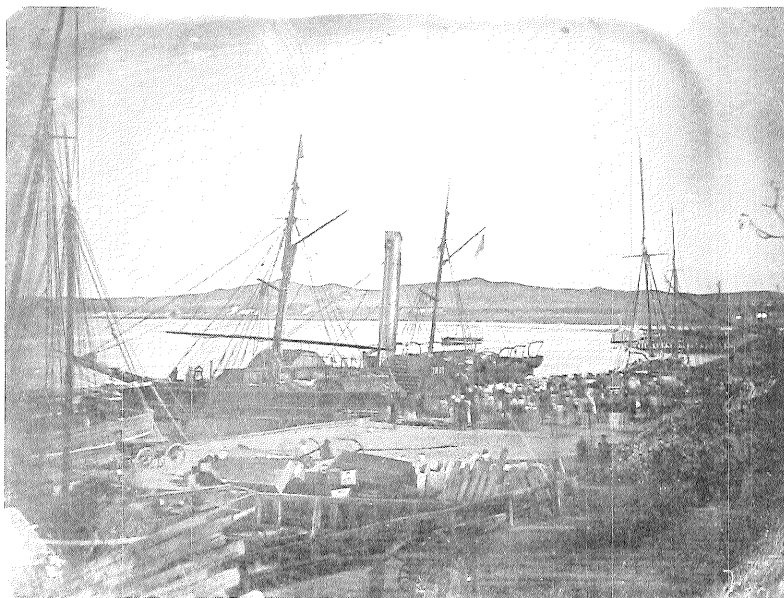
af hvilken statistik det klart fremgår, at ålborgruten også her var den vigtigste.

Der er ingen tvivl om, at de anførte tal for passager-, kvæg- og godstrafikken set på grundlag af datidens forhold viser en meget betydelig frekvens, og „Iris“ blev i disse år en særdeles god forretning, hvilket fremgår af den følgende oversigt over de samlede driftsindtægter og driftsudgifter:

	Indtægt	Udgift	Overskud
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
1842	20800	20000	800
1843	40460	mglr.	mglr.
1844	55200	36710	18490
1845	57007	36330	20677
1846	63368	30809	32559
1847	64480	39308	25172
1848	67835	46176	21659

De første års overskud medgik til at betale gælden på „Iris“. Dette havde ialt kostet selskabet ca. 100.000 rdlr. Antallet af aktionærer nåede op på 791, hvortil svarede et aktiebeløb på 79.100 rdlr. Store udgifter medgik til reparation og vedligeholdelse. Maskineri og kedler holdt kun kort tid i de ældre hjuldampere. Allerede i 1845 måtte „Iris“ i Aberdeen underkastes en hovedreparation, hvorved skibet fik nye kedler, der var mere økonomiske i brugen end de gamle. Reparationen kostede 28.931 rdlr., der helt betaltes af årets overskud, og igen i 1848 måtte der anvendes 4000 rdlr. mere på reparation af skibet og dets inventar end de normale udgifter hertil. Fra dette år holdt man desuden „Iris“ assureret. Hidtil havde det været overladt de enkelte aktionærer at assurere deres egen aktiepart, om de ønskede det. I 1846 henlagdes 5000 rdlr. i et reservefond; man havde i forvejen et formueoverskud på 31.636 rdlr. 1 mk. 9 sk., og der udbetaltes 14% i udbytte til aktionærerne, 1847 lagdes 10.000 rdlr. i reservefondet, og der udbetales 20% i udbytte, og endelig i 1848 nåede man op på en dividende af 27½ %.

Med disse gode udbytter og med den stadige stigning i benyttelsen, navnlig i passagertrafikken, var det ikke så underligt, at man efterhånden kom i tanker om at anskaffe endnu et dampskib. Forbedrede trafikmidler har alle dage, dengang som nu, skabt forøget trafik, og der var efterhånden gennem de forskellige hjuldampskibe, som var indsatte i rutefart på de danske byer, skabt et betydeligt kraftigere rejselev, end man havde kendt før. På generalforsamlingen i jan. 1850, hvor 473 aktier var repræsenteret, blev det da efter bestyrelsens



H/S „Iris“ ved kaj i Ålborg, efter et daguerreotypi, taget 1843 af den østrigske fotograf Weninger. Det er et af de ældste fotografier, der er taget i Danmark, og giver trods tekniske mangler et udmærket billede af travlheden ved kajen, med varer og folk. – Nørregades Fotohandel, Ålborg.

One of the oldest Danish daguerreotypes, showing the „Iris“ in Ålborg harbour, 1843.

forslag enstemmigt vedtaget at anskaffe endnu et dampskib til farten på Århus og Ålborg, og i juni samme år kontraherede man med firmaet Alexander Hall & Co. i Aberdeen om bygningen, der anføres at koste 14.200 pund sterling eller ca. 133.000 rdlr. til aflevering i maj 1851.

Bygningen af skibet blev kontrolleret af en skibsbygningskyndig mand fra den danske marine. Stabelafløbningen fandt sted d. 7. januar, og skibet fik i dåben navnet „Juno“. Dets gallionsfigur var en fremstilling af denne gudinde. Det var bygget af eg og kobberforhudet, var noget større end „Iris“, 170' langt fra stævn til stævn, 22' bredt indenfor hjulkasserne og takledes som skonnert. Det målte

393 tons, ca. 190 kommercelæster. Det havde to maskiner på 180 hk, der ligesom „Iris“s maskineri var leveret af William Simpson & Co., kedlerne var rørformede og beregnede på at spare brændsel, men maskineriet viste sig dog i stedet at være uøkonomisk, således at „Juno“s cylindre allerede i 1852 måtte ombygges for at formindske kulforbruget. Skibet kunne løbe en fart af 12 knob og var af Lloyd sat i klasse 1 for 8 år. Det havde 67 faste køjer. Man syntes godt om skibet, og et blad giver dets indre følgende omtale: „Kahytternes Indre forener Soliditet og Bekvemmelighed. Der er intet afstikkende eller pralende, men en simpel Elegance hersker over det hele. Især maa mærkes de ypperlige Midler, der er anvendt for at skaffe Lyset Adgang til Kahytterne.“

Samtidig med „Juno“s overtagelse havde „Iris“ et mindre uheld, idet det d. 15. marts 1852 under sin rejse fra Århus til København under stærk tåge og rivende strøm fra nord løb på grund på Sjællands Rev udenfor den smalle odde Gniben. Man var i det dårlige vejr gået fremad med den største forsigtighed, kaptajnen og overstyrmanden stod hver på sin hjulkasse, anden styrmand og en matros var til rors, udkigsmænd var posterede forude og på begge sider. Loddet holdtes gående, og maskinmesteren stod i lugen, klar til at udføre enhver ordre, men desuagtet tog man grunden og kunne ikke komme fri, skønt reservekullene straks blev kastet i søen. 12 af passagererne blev landsatte på Sjælland, 27 stude blev – iøvrigt for en ublu pris – overført til den sejlpacket, som gik mellem København og Århus. Skibet tog ingen skade, men stod dog ret hårdt, da det manglede 3–4 fod vand for at flyde. Efter nogle dages forløb kom det af grunden og fortsatte d. 27. marts igen sin fart, netop samtidig med at „Juno“ indsattes i sin rute.

Selskabet stod i denne periode på sit højdepunkt. De foregående års regnskaber havde været fine, og det havde to smukke og velindrettede, moderne dampskibe i fart, „Juno“ ført af kaptajn Raahauge, „Iris“ af kaptajn L. E. Tuxen, der havde efterfulgt skibets første fører, kaptajn Sletting, da denne i juli 1847 blev udnævnt til lodsinspektør ved Dragørs Lodseri.

For at sikre en bedre udnyttelse af dampskibene til København var det af stor betydning, at der også i limfjordsområdet skabtes bedre kommunikationsforhold. En indsender opfordrede d. 26. marts 1842 i „Aalborg Stiftstidende“ til dannelsen af en pakETFart mellem limfjordsbyerne, på grund af fjordens mange bugtninger helst et dampskib, men i mangel heraf velindrettede sejlfartøjer. Foretagendet kunne gennemføres som et aktieselskab. Samme forår ansøgte købmand I. H. Lundt i Ålborg om eneret i 6 à 12 år på dampskibsart på Limfjorden. Købmand Lundt havde i England indkøbt to mindre dampskibe, „Violet“ og „Rose“, på henholdsvis 24 og 20 hk. Under den hårde overfart over Nordsøen forsvandt „Rose“, mens „Violet“ nåede til Ålborg i begyndelsen af oktober, dog med betydeligt havari. Skønt Ålborgs købmandslav havde anbefalet ansøgningen om eneret for 6 år, blev denne dog ikke bevilget. „Violet“ blev derfor i december for en sum af 13.500 rdlr. overtaget af købmand P. Pagh i Ålborg. Det var et meget lille skib og kun indrettet til personbefordring, hvorfor det ikke var i stand til at opfylde landbrugernes krav om at kunne føre kvæg og andre landbrugsprodukter til Ålborg; især var thyboerne interesserede i ved et dampskib at komme ud af deres isolerede beliggenhed.

Om „Violet“s betydning som samfærdselsmiddel på Limfjorden er der intet nærmere oplyst. At skibet ikke har lettet de forhandlinger om oprettelse af et dampskibsselskab, som netop samtidig førtes mellem repræsentanter for limfjordsbyerne, er utvivlsomt. Det lykkedes heller ikke at få et sådant selskab startet, og Poul Pagh tog da sagen i sin egen hånd, idet han på sit værft lod bygge et lille dampskib på 30 hk og med en lastedrægtighed af 14 kommercelæster, som han satte i fart på Limfjorden. Denne dampbåd, der fik navnet „Limfjorden“, besørgede farten på fjorden de følgende år. Måske har den ikke svaret til publikums forventninger. I hvert fald blev den ikke noget lukrativt foretagende for sin reder, der måtte indstille farten og sætte dampbåden til salg i januar 1847.

Man måtte nu i lange tider undvære et dampskib på fjorden, og først da statsmyndighederne påtog sig sagen, kom der påny regel-

mæssig fart. I 1852 lod generalpostdirektionen hos I. Scott-Russell & Co. i London bygge et jernskib. Det var på 109 tons, 112' langt, 15' bredt; af hensyn til vanskelighederne ved at passere Løgstør Grunde stak det kun 3 fod med fuld ladning. Det havde en oscillerende cylindermaskine på 30 hk og havde almindelig kahyt med en speciel damekahyt til ialt henimod 100 passagerer, ligesom det var indrettet til transport af gods og indtil 16–18 kreaturer. Det blev færdigbygget, mens det stod på beddingen, indtog endog her kulladning, således at det, en god times tid efter at det d. 17. april 1852 var løbet af stabelen, kunne dampe ned ad Themsen med et større selskab om bord.

Det nye dampskib, der også kom til at hedde „Limfjorden“, sattes under anførsel af kaptajn C. Winding fra 1. maj i fart på fjorden, hvor det ved næsten stadig at blive holdt i gang formåede at udføre 3 ugentlige ture til Thisted og tilbage og ligeledes tre ugentlige ture til Nykøbing og retur og således, at det fik forbindelse med „Iris“ og „Juno“. Passagererne kunne komme om bord langs hele ruten, især dog ved Løgstør, der var anløbssted, samt udfor Klitgård, Bejstrup, Aggersund og Fæggesund. Hovedekspeditøren blev Chr. B. Kierulf i Ålborg. Skibet slog an hos publikum, fra 1. aug. udvidedes farten til anløb også af Struer. Der oprettedes desuden en regelmæssig forbindelse mellem Lemvig og Thisted, idet hjuldampere „Odin“ sattes i fart mellem Lemvig og ladestedet Krik, hvorfra en personbefordring indsattes over Vestervig til Thisted. Den følgende sommer forlængedes „Limfjorden“s Thisted-rute til Lemvig, ligesom den på Nykøbing-ruten fik anløb ved Oddesund. Den første sommer udførte „Limfjorden“ ialt 59 rejser mellem Ålborg og Thisted og 54 på Nykøbing. Det medførte i dette tidsrum ialt 5842 passagerer, de fleste – ialt 2902 – mellem Ålborg og Løgstør, som skibet jo anløb både på Thisted- og Nykøbing-ruten. Mellem Ålborg og Thisted rejste 1783, mellem Ålborg og Nykøbing 863, mellem Ålborg og Struer kun 169; imellem de øvrige limfjordsbyer var tallene kun små, fra 6 til 33. Alt ialt drejede det sig således om en betydelig trafik, og det skønt billetprisen var temmelig høj; man måtte give 2 rdlr. for en kahytsplads fra Ålborg til Thisted eller Nykøbing og 1 rdlr. fra Løgstør



H/S „Iris“ under indsejling i Københavns havn, mellem toldboden (t.h.) og flådens leje. – Pennetegning af Chr. Blache (?), 1855. Handels- og Søfartsmuseet.

The „Iris“ entering the harbour of Copenhagen in 1855.

til Ålborg. Man påstod ganske vist, at taksterne var lavere end den tidligere på disse ruter krævede betaling og betydeligt under den i Danmark almindeligvis fordrede miletakst for dampskibspassage. Under kong Frederik VII's og grevinde Danners besøg i limfjordsbyerne i juni 1852 benyttede de høje herskaber „Limfjorden“, der derved bragte „en glædelig Underholdning for Hs. Majestæt og Gemalinde, som under bedste Velbefindende forlod Dampbaaden.“

Den udmærkede stilling, det ålborgske dampskibsselskab havde opnået, kunne det ikke opretholde. Der ventede det svære tider. Mens selskabet i 1848 havde opsejlet en indtægt af næsten 68.000 rdlr., nåede „Iris“ og „Juno“ i 1851 tilsammen kun ca. 80.000 rdlr. Selvom det anføres, at dette gav et nettooverskud på ca. 20.000 rdlr., var der nok bud efter dem alle til at klare udbetalingerne på „Juno“. Være var det imidlertid, at den stadig voldsommere konkurrence umuliggjorde de planer, man havde næret til selskabets to flotte både.

Det betød næppe så meget, at de gamle sejlpaketter stadig gik; igennem mange år havde skipper Hans Fr. Petersen således en pakket

løbende mellem Ålborg og København, og sluppen „Ørnen“, kaptajn S. S. Schmidt, gik en tid lang i stykgodsfart på samme rute. Derimod var der i skibsreder H. P. Prior fremtrådt en personlighed, som inden længe skulle lægge adskillige indenlandske skibsruiter under sin virksomhed. Han holdt sig ikke blot til de steder, hvor der ikke i forvejen var dampskibsruiter, men nærrede øjensynlig allerede fra første færd ønske om at beherske vort indenrigske rutesystem. I 1852 indsatte han „Valdemar“, kaptajn F. C. Lund, på ruterne København–Frederikshavn og København–Århus med en ugentlig tur i hver retning, mens det store dampskib „Cimbria“, som Prior havde ladet bygge i England, indsattes på ruten København–Randers med to ugentlige ture, altså en direkte konkurrence på århusruten og en åreladning af ålborgruten ved at formindske dens opland.

Det første resultat var, at det ålborgske dampskibsselskab ikke kunne opretholde „Juno“. Der havde været planer fremme om at lade dette skib løbe en tur Ålborg–Göteborg og retur lørdag og søndag i forbindelse med dets rute til Ålborg for derved at udnytte materiellet fuldtud og skaffe göteborgerne forbindelse med Jylland, men det blev ikke til noget. I stedet så man sig nødsaget til at sælge skibet. Allerede med sæsonens udgang 1852 udtoges det af farten, førtes til København, blev oplagt ved Bodenholms Plads og stillede til bortsalg ved tre offentlige auktioner i juni og juli 1853. På den sidste auktion, der afholdtes d. 12. juli, blev „Juno“ solgt for 60.000 rdlr. til en hr. Motzfeldt på den norske regerings vegne som den eneste bydende. Det fortæltes, at det skulle indsættes i fart mellem Christiania og Lübeck.

Det næste var en ændring af „Iris“'s rute. Efter en kortvarig indstilling af farten i sommeren 1853 efter anmodning fra sundhedskommissionen og som følge af koleraepidemien, som „Iris“ iøvrigt siges at have bragt til Ålborg, idet et par matroser døde af kolera under overfarten, opgav man århusruten, „hvor frekvensen såvel af passagerer som vareforsendelsen har været så ubetydelig i år som følge af de flere dampskibes fart både på Århus, Horsens og Randers.“ Skibet indsattes alene i ålborgfarten med to ture i begge retninger hver uge.

Hverken Prior eller det ålborgske selskab forsøgte sig med en takstkrig som i sin tid overfor „Caroline Amalie“. Efter fælles overenskomst satte man tværtimod billetpriserne i vejret, hvad der straks mødte indsigelse hos pressen, navnlig „Berlingske Tidende“. Efter en nærmere belysning af prisforhøjelsens nødvendighed som følge af prisstigning på en række varer, især kul og madvarer, fik selskabet vel absolution for denne, men der klagedes over „det mindre comfordable“ på „Iris“, og at man ikke var tilstrækkeligt forekommende overfor publikum, f. eks. ved at lade „Iris“ vente på limfjordsdamperen „for 10 studes fragt“, eller ved at skibet afgik allerede kl. 4 fra København, skønt Prior lod sit skib gå kl. 5. Bestyrelsen havde for meget af den kollegiale langsomhed „og hele den gamle sæbekælderstil“ ved sig, mens man ved dampskibsentrepriser skal være rask og driftig og opmærksom overfor vink hos publikum. Det var andre toner end den feststemning og de skåltaler, der havde hilst „Iris“ ved dens ankomst til Ålborg.

I „Berlingske Tidende“s bemærkninger læser man mellem linierne, at bladet syntes bedre om Priors facon. Han forstod i hvert fald vinkene. Han lod fra april 1853 „Cimbria“ gå en ugentlig tur på Ålborg foruden de to på Randers, og fra sommeren 1854 blev „Cimbria“s ålborgtur en dagfart, hvad der tiltalte mange. Overfor denne konkurrence var det svært for „Iris“ at hamle op. Det havde nu kun ålborgruten tilbage og på denne to konkurrenter, „Valdemar“ og „Cimbria“, af hvilke det sidste var et helt nyt skib. Endnu holdt man dog stand. I annoncerne for farten i 1855 meddeltes, at „Iris“ var undergået en omfattende hovedreparation på skib, kedler og maskineri, men straks kunne Prior for sit vedkommende reklamere med, at „Valdemar“ i løbet af vinteren havde modtaget store bekvemmeligheder og forskønnelser; især henledte han opmærksomheden på damesalonen. For at gøre ondt værre mødte „Iris“ i sæsonen 1856 endnu en konkurrent, idet S/S „Newcastle“, kaptajn Wittusen, indsattes hver lørdag i ruten København-Ålborg, ganske vist kun for enkelttur som led i den kombinerede rute Flensborg-København-Ålborg-Korsør-Flensborg. Ved skæbnens ironi mødtes påny de flens-

borgske og ålborgske interesser, men udmattet af de mellemliggende åreladninger kunne det ålborgske dampskibsselskab ikke længere op-tage kampen. Det stred hårdt og opretholdt endnu livet den følgende sæson, men så kunne det ikke mere. Den 30. okt. 1857 afgik „Iris“ for sidste gang fra Ålborg til København, og dermed var det slut. Den 11. dec. afholdt selskabet generalforsamling på Kompagnihuset i Ålborg, og her blev der truffet beslutning om dampskibsselskabets opløsning og realisation af „Iris“ og selskabets øvrige ejendele. Ifølge oplysning fra Th. Prior henlagdes skibet som bolværk ved Bodenhoffs Plads.

Var „Iris“s endeligt mindre glørværdigt end dets festlige indtog i Ålborg i sin tid under jubel og skåltaler, havde det dog udfyldt en mission. Gennem det anarki under alles kamp med alle, som kendetegner dansk dampskibsfarts historie i 1840'erne og 50'erne, havde det påbegyndt og opretholdt en rute, der siden er forblevet en af landets vigtigste indenrigsruter. I de følgende år førtes kampen mellem større enheder; de blev forspillet til den koncentration, der i 1866 ved etableringen af Priors og C. P. A. Kochs samarbejde ved Det Forenede Dampskibs Selskabs dannelse skabte orden af kaos og indførte et trafiksystem, der svarede til landets behov, og i stedet for opslidende konkurrence skabte en rentabel virksomhed til landets gavn.

THE PADDLE STEAMER "IRIS" AND SERVICES IN THE LIMFJORD

A Chapter in the History of North Jutland Communications

Summary

The first Danish steamship was the "Caledonia", put into service on the Copenhagen-Kiel route in 1819. In the twenties and thirties various brief attempts were made to start steamship routes between other places in Denmark.

With its good hinterland and increasing sea and land traffic Aalborg in North Jutland was the obvious place for a steamship company. On the 22nd April 1840 the Aalborg Steamship Company Ltd. was formed. After a long

and difficult subscription for shares the paddle steamer "Iris" was bought for £ 10,000. It was built by James & William Hall, Aberdeen, was 79 commercial lasts with two engines giving 150 hp. There was a saloon which at night served as sleeping quarters for 30 male passengers. In addition there was a ladies' saloon with 12 berths. On the sponsons there were cabins for the captain, two officers and two engineers. There was also a hold for animals and general cargo.

After being tried on the Kiel route the "Iris" under Captain P. E. Sletting was put into service between Aarhus and Copenhagen, a weekly return trip on both routes. But there was another paddle steamer on the Aarhus-Copenhagen service, the "Caroline Amalie", and fierce competition arose in the matter of fares. After a year of this an agreement was reached between the two companies. At the beginning it seemed as if the Aarhus service was the most profitable passenger route for the company, but competition from other steamship companies swung the balance in favour of the Aalborg service. This route had always carried more goods and cattle than the Aarhus route, mainly because improved transport had the effect of increasing cattle prices in the Aalborg district and therefore prompted farmers to send their cattle to Copenhagen on the "Iris".

In the last part of the 1840's the company made large profits and in 1848 was able to pay shareholders a dividend of 27½ %. This encouraged it to buy another steamship in 1851, built by Alexander Hall in Aberdeen, the "Juno" of about 180 commercial lasts and 180 hp. It was capable of a speed of 12 knots and had 67 berths. Thanks to private initiative smaller steamships started a service between Aalborg and the towns on the west Limfjord—first the "Violet" and then the "Limfjorden", which however were forced to give up. It was not until 1852 that a newer and larger "Limfjorden", owned by the postal service, opened up good feeder routes for the "Iris" and the "Juno".

However the Aalborg steamship company did not manage to maintain the excellent position it had achieved. Though in 1848 the company's income was almost 68,000 rix dollars in 1851 the "Iris" and the "Juno" together earned only about 80,000 rix dollars and the excess profit of 20,000 rix dollars went on a down payment for the "Juno". And there were fresh difficulties ahead. Competition came not so much from the old sailing packets which still sailed between Aalborg and Copenhagen as from H. P. Prior, a ship owner who had started a number of internal steamship routes and apparently aimed at monopolizing all the routes in Danish waters. His ships, the "Valdemar" and "Cimbria", which sailed between the capital and Randers, Frederikshavn and Aarhus, were direct competitors on the Aarhus route and drained traffic from the Aalborg route by diminishing its hinterland. By 1852 the Aalborg company had been forced to sell the "Juno", take the "Iris" off the Aarhus service and limit it to a twice-weekly service between Copenhagen and Aalborg. When Prior put the "Cimbria" on the Aalborg route in 1853 and another steamship, the "Newcastle", started a weekly service between Copenhagen and Aalborg

in 1856 the Aalborg Steamship Company had to close down. On the 30th October 1857 the "Iris" sailed for the last time from Aalborg to Copenhagen. On the 11th December 1857 the company held a general meeting at its headquarters in Aalborg and it was decided to dissolve the company and sell the "Iris" and its other assets.