

H/S „MERCURIUS“, STOREBÆLTSFARTENS FØRSTE DAMPSKIB

Af

POUL BELL

I 1828 indsatte Generalpostdirektionen det første passagerdampskib på den vigtige danske indenlandske rute over Storebælt. Om dette skib, hjuldampskibet „Mercurius“, og den vigtigste person ombord, den højt gagerede engelske maskinmester, som havde arbejde nok med at få maskineriet til at køre, fortæller maskinchef Poul Bell, Korsør, en del morsomme træk.

DEN ældste dampskibsfart her i landet er særlig knyttet til paket-, post- og passagerfart. I dag, hvor vi er så forvante med at de trafikale forbindelser passer tiden indenfor minutter, kan vi næppe forestille os, hvilken omvæltning det må have været for vore forfædre pludselig at kunne regne med en fast afgangstid med dampskib, og at være fremme på bestemmelsesstedet på klokkeslæt.

Landevejstrafik var dengang langsom og besværlig, og den blev distanceret betydeligt ved dampskibets fremkomst, selv om bekvemmelighederne til søs målt med vore øjne var så som så.

Generalpostdirektoratet fik i 1828 sit første dampskib H/S „Mercurius“ til Storebæltsfarten. Forud var gået et kommissionsarbejde. Kommissionen, der var nedsat af regeringen, bestod af søetatens fabrikmester A. Schifter, deputeret i admiralitets- og kommissariatkollegiet H. Holstein og generalpostdirektør David Monrad. Kommissionen skulle overveje og besvare følgende spørgsmål: om et dampskib over Bæltet kunne overvinde modstorm, og om det kunne sejle om vinteren, når Bæltet var isfrit, men det dog var så koldt, at vandet, der skyllede hen over skibet, frøs på dets dæk og sider, hvorved muligvis hjul og maskine kunne forhindres i at virke. Kommissionens svar forelå allerede i maj 1827, og den besvarede spørgsmålene derhen: „At kun overordentlig orkanagtig modstorm ville kunne sinke et dampskib betydeligt eller aldeles standse dets virksomhed, og at det vand, der under to timers overfart kunne slå op på skibets sider, ikke i frostvejr kunne virke hæmmende på sejladsen“. Herudover havde man bl.a. også nået at tage

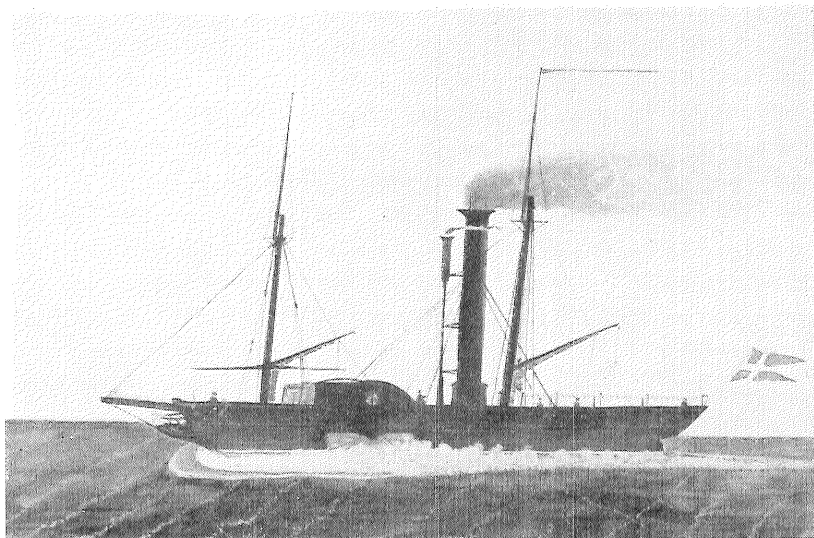
stilling til, om den af et dampskib frembragte syden og kogen i vandet kunne virke skadelig på fiskebestanden og fiskeriet.

Man kan smile lidt ad al denne omsorg, men dampskibe var noget nyt og delvis ukendt. Som eksempel kan nævnes, at professor Ursin i 1841 i en fem sider lang artikel med omhyggelige beregninger modbeviste et forslag om, at man skulle benytte luftballoner som løftekraft på dampskibe for at formindske fremdrivningsmodstanden.

Da man var godt over alle betænkelighederne, blev skibet bestilt. Skroget blev leveret af mr. Graham i Harwich. Det kostede 1200 £. Maskineriet leveredes af Maudslay Sons & Field i London for en pris af 3200 £, fuldstændigt monteret om bord. Skibet var 70' 3" langt mellem stævnene, 11' 11" bredt mellem hjulkasserne. Det havde 7' dybde i lasten og en dybgang på 5½' agter og 4½' for. I agterskibet fandtes en rummelig kahyt, der blev beskrevet som „Simpel men bekvem og zirlig.“ Som ekstra udstyr og på regning blev der i sidste øjeblik installeret to waterclosets.

Selve maskineriet bestod af en to-cylindret sidebalancemaskine med indsprøjtningkondensator af Boulton & Watts konstruktion. Cylinderdiametere var 2' og slaglængden 2' 3"; cylindrene, på den tid kaldet „dampstøvlerne“, arbejdede med en dampafskæring på ¾ af hvad der ville fylde støvlen. Denne var på „engelskmandens vis“ forsynet med en kappe eller trøje, i hvilken dampen gik ind forinden den igennem dampgangen gik over i støvlen. Omdrejningerne pr. minut var 35 til 38. Kedlen eller „dampavleren“ var af Trevithicks princip uden murværk, forfærdiget af ¼" tyk kobberplade. Dens dimensioner var 10' bred, 8' 1" lang, 6' 3" høj og afrundet på toppen. Kedeltrykket var 7 lbs. pr. sq. inch eller 0,5 kg pr. cm². Kulforbruget var 255 kg pr. time, og ydelsen af maskineriet var 32 netto HK eller 200 indicerede HK, der gav skibet en fart af 7½ knob. „Mercurius“ blev bygget under tilsyn af kaptajn-løjtnant Laur. Christensen, der antog maskinmester Edw. Allingham som mester på „Mercurius“. Allinghams kontrakt fastsætter, at han skal have 8 £ pr. måned i gage, ophold og samme underhold som skibsføreren, samt fri rejse hjem efter et års tjeneste, såfremt han ønsker at fratræde. Gagen må have været god, da den omregnet til dansk mønt svarer til ca. 900 rbd. årlig. Til sammenligning tjener, at føreren af „Mercurius“ fik 350 rbd. årlig, styrmanden 192 rbd. og en matros 144 rbd.

Ved ankomsten til Danmark i 1828 sejlede „Mercurius“ sin første tur imellem Kalundborg og Århus med Frederik VI som passager. Derefter



H/S „Mercurius“, bygget 1827–28 i Deptford til Generalpostdirektionen og indsat i Storebæltfarten som det første dampskib på den vigtige rute Korsør-Nyborg. Usigneret farvelagt tegning, deponeret af Korsør Kommune på Handels- og Søfartsmuseet.

The paddle steamer “Mercurius”, built at Deptford (England) in 1827–28, the first steamship in the Great Belt service.

kom „Mercurius“ til Storebæltsoverfarten, og den første tur på Storebælt foretoges 11. juni 1828. Overfartstiden var 1 time og 50 min. Som daglig fører af „Mercurius“ tiltrådte postfører J. Jespersen. Han kom fra bæltsmakkerne og skulle så til at sejle med dampskib. Jespersen måtte senere p.g. af farveblindhed fratræde som fører og overgå til tjeneste som fyrmester på Knudshoved fyr.

Under den daglige drift førte Jespersen som skik og brug var hele korrespondancen mellem skibet og generalpostdirektoratet. Dette medførte, at han også skulle klare den tekniske korrespondance, hvilket ikke har været let, især da Allingham ikke talte dansk, og de tekniske udtryk for maskineriets forskellige dele dårligt nok fandtes på dansk. Af korrespondancen kan man danne sig et indtryk af tjeneste og driftforhold ombord i den tids dampskibe. Her skal gengives nogle af brevene i uddrag med den originale ortografi.

„Paa den kongelige Generalpostdirektions Skrivelse af 29de sidstleden Betræffende den Standsning, som en Skrueboltes sprængning i Maskineriet paa Dampskibet Mercurius d. 22de sidstleden forvolte og som hindrede mig fra med Dampskibet at komme Betimelig til Corsør for at hente Brevposten indberettes underdanigst: Ved forbemeldte Skrueboltes sprængning maatte Maskinmesteren Borttage Drevet af Axlen i den side, hvor Bolten sprang og Gjøre Værket i samme side Gandske uvirksom, derhen at Værket i den uskate side maatte dreie Hjulet i den Beskadigede side. Aldt dette Arbeide der foretoges ved Natten samt vort ophold herved forvolte at vi først Ankom til Nyborg om Natten Kl. 12; Efter at denne Skade var Skeet spurgte jeg Maskinmesteren naar og til hvad tid dette bræk kunde heles, han svarte mig derpaa, da der ingen Snit var i Nyborg at Skiære Giænger i slig en bolt fandt han, at vi ikke kunde blive færdige til at afhente brevposten i Corsør. Maskinmesteren fandt imidlertid en Reserve Skrue, som han om Morgenen ved Smeden fik Repareret. Dette for Smeden ubekjendte Værk og Arbeide var for ham om Dagen et Vandskeligt Arbeide og hafde Blevet ved Natten et ukorat Arbeide; imedens Maskinmesteren igjen samlede det Adskielte Værk, lod jeg strax gjøre Fyhr og Afseilte saahastig Maskinmesteren var færdig.

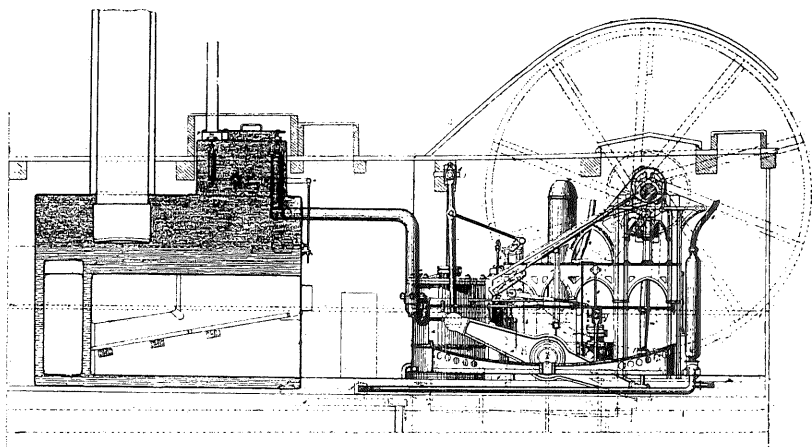
Nyborg d. 31te Juli 1828

J. Jespersen“

Her har det nok drejet sig om en knækket krumtapbolt.

Materialerne, som datidens maskiner blev bygget af, var ikke altid liges pålidelige, hvilket kan ses af et uddrag af følgende brev:

„Ved Ankomsten til Nyborg gik Maskinmesteren strax i Værk med Igien at adskjille samme Pompe, da dette var Skeet maatte han opskrue og adskjille det øverste Dække over Maskineriet for at komme til Afkiøling og Luftrøret at see dette opskruet og bragt paa Dækket; ved derefter at undersøge nede i Værket fandt han en Kobberbolt at være knækket i en af Klapperne; Ved at faa Stumpen af denne Bolt opskruet havde han et langvarigt Arbeide og for at faa en Nye Bolt Anskaffet maatte Kobbersmeden Arbeide $\frac{3}{4}$ Dag fordi der ikke var en Kobberbolt at faa maatte han sammen Smede en af Lutter smaa Stykker Kobber og Giængerne maatte han file i samme, — For om Lignende Tilfælde skulde møde, var det Nødvendig man hafde forskellige Kobberbolte af $\frac{1}{2}$ til 1 Alens Længde, lig i førelse de bolte som jeg under g.f.M. underdanigst



Plan af kedel og maskine i H/S „Mercurius“. Maskinen var en dobbeltcyllindret balancemaskine på 32 HK, med 35 à 38 omdrejninger pr. minut og konstrueret efter Boulton & Watts princip med to krumtappe.

Engine room of the paddle steamer "Mercurius", with boiler and beam-engine with twin cylinders; 32 horse-power.

indsendte til Maal for den forventede Klub; den Brækkede Bolt er Landpostføreren overleveret til underdanigst overbringning til den høje Kongelige Generalpostdirektion.

Nyborg, d. 6te September 1828

J. Jespersen

Endvidere må de vanskeligheder bemærkes, som Allingham har haft med at få den lokale smedemester til at fremstille og reparere de havarede maskindele.

Af dagligt forbrugsgods til „Mercurius“ var det udover kul især riste-stænger til fyret, olie til smøring af lejerne, talg til cylindermøring, hørblår og blyhvidt til pakning af dæksler, som der var brug for. Talgen brugtes der en del af, dette skyldtes, at stemplerne var forsynet med bevikling af hampereb i stedet for stempelringe af metal. For at denne bevikling kunde holde, måtte der smøres rigeligt med flydende talg. Under maskinens gang drænedes man med jævne mellemrum cylindrene for kondensvand, og derved blæstes der en del talg med ud, som opsamledes i pøse. Mester og fyrbødere holdt på, at den russiske talg var den bedste, fordi den var fedest, så den smurte bedre og rakte længere; til gengæld

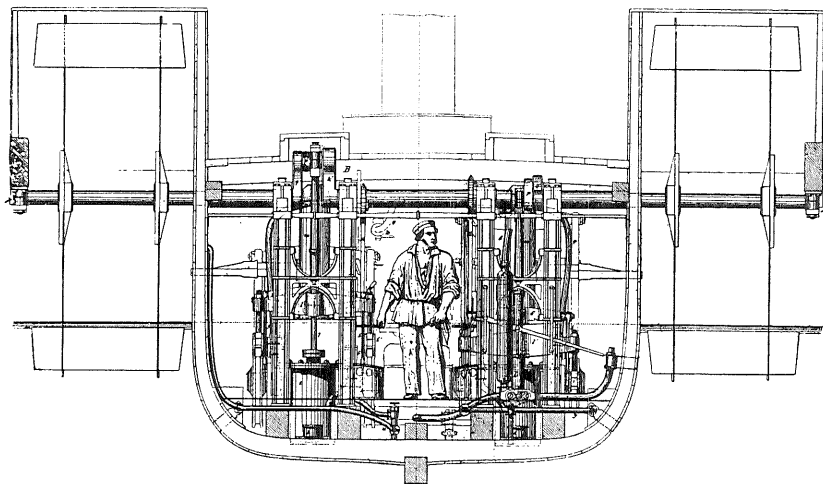
var den også dyrere. Hvad de gode maskinfolk derimod ikke oplyste var, at de havde en net lille biindtægt ved salget af den opsamlede tran. Denne var nemlig efter udkogningen i cylinderen fortrinlig som vognsmørelse, og muligt har den russiske trans kvalitet på dette område haft en vis indflydelse på valget af tran. Smøreolien til lejerne blev fremstillet af oksefødder og kaldtes marvolie.

Forbindelsen mellem dæk og maskine foregik ved, at skibsføreren gav ordrene gennem en råber på engelsk, så som: frem, bak, langsomt o.s.v. og maskinmesteren kvitterede herfor med at gentage ordren. Undertiden var en mand placeret som mellemed ved maskinlugen. En forfatter af en datidig maskinlære anbefaler en dreng til dette job, da den høje klare drengestemme lettere gik igennem støjen fra maskineriet. Enhver manøvrering kom derfor til at foregå med megen råben og skrigen og undertiden også trampen i dækket, og hele denne forestilling har sikkert givet en vis dramatisk effekt overfor passagererne. Maskintelegrafene blev først indført i skibene omkring 1850.

Mester Allingham har sikkert været en dygtig maskinmester. Dette fremgår af, at professor Ursin i 1833 efter på en rejse rundt i de danske provinser at have været passager både på H/S „Dania“ og H/S „Mercurius“ fremhæver det sidste skibs maskineri som meget velholdt og et mønster for dampskibe. Dette på trods af, at den gode professors forhold til engelske maskinmestre var lidt køligt, thi om disse havde han ellers kun at sige „at de kun har det fortrin, at de ere englændere, og at deres gager ere alt for høje“.

Måske har man i det høje kongelige postdirektorat også haft fornemmelsen af, at mester Allingham var for dyr en mand, ihvertfald kommer der en forespørgsel om en regning for noget smedearbejde, som Allingham havde ladet udføre hos en smedemester i Nyborg. Man ville vide, hvorfor Allingham ikke selv havde klaret dette arbejde. Allingham svarede, at smedearbejde lå udenfor hans fagområde. Dette standpunkt skulle senere blive årsagen til Allinghams afsked.

I 1837 blev mester Allingham sat fra bestillingen. Et halvt år før hans kontrakt udløb, blev hans efterfølger Peter Markus Timm, der havde fungeret som afløser for Allingham under en sygeperiode, ansat i stedet for. Efter Allinghams udsagn på grund af at Timm havde tilbudt postvæsenet sin tjeneste på samme løn som Allingham, dog således, at han også påtog sig smedearbejdet. Allingham for i blækkuset, og i en artikel, som han fik optaget i Fyens Stiftstidende kalder han Timm et udueligt



Tværsnit af maskinen og skovlhjulene i H/S „Mercurius“. Dette som det foregående billede er taget efter en opmåling af C. G. Hummel 1831, afb. i J. C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage (Kbh. 1919).

Section of the engine room of the "Mercurius", with engine and paddle wheels.

subjekt, og beskylder ham for fejlmanøvreringer med „Mercurius“s maskine til trods for postførerens gentagne kommandoråb. „Hvorfor maskinkarlen Christian Schiørre måtte træde til i mesterens sted“. Endvidere fortæller Allingham, at han efter Timms vikariat som mester havde måttet fjerne en ekstra vægt på 13 pund som Timm havde belastet kedlens sikkerhedsventil med, hvilket kunne have medført kedlens sprængning, skibets forlis og tab af passagerernes liv. Artiklen slutter med: „Når det betænkes med hvilken promptitude maskinmesteren deals i ondt og deals i tåge vejr må kunne parere postførerens ordre, og at maskinmesteren må være en søvant mand, medens den nuværende mechanicus er ej søvant, og følgelig når hans aktivitet er mest fornøden er aflægs og ikke ved hånden, saa lærer man tillige deraf, hvad det offentlige har vundet ved byttet.“

Det var stærke beskyldninger, men de har åbenbart ikke haft nogen øjeblikkelig virkning. Først i 1840 lægger Timm sag an mod Allingham ved Korsør bytingsret, der den 7. december 1840 afsiger dom over Allingham for på tryk i Fyens Stiftstidende at have fornærmet Timm ved at kalde ham et udueligt subjekt. Den meget alvorlige tekniske side

af sagen med hensyn til den ekstra belastning af sikkerhedsventilen har man efter tingprotokollen ikke haft megen forståelse for, så Allingham bliver idømt 50 rigsdaler i bøde, medens Timm, der efter en nutidig bedømmelse skulle have været alvorligt tiltalt, går helt fri.

Hvad Allingham har ernæret sig ved efter at have forladt postvæsenets tjeneste, vides ikke, antagelig har han fået en anden stilling som maskinmester.

H/S „Mercurius“'s senere skæbne formede sig lidt broget, dels sejlede den ved storebæltsoverfarten, dels ved Kallundborg-Aarhus overfarten. Om vinteren, når der blev is, blev skibet lagt op, og maskineriet adskiltes for eftersyn. I 1838 blev kedlen fornyet. Ti år var normal levetid for den tids dampkedler. Behandlingen af kedlerne var barsk, man foretog en opfyring på et par timer, hvilket i forbindelse med det brakvand, man satte på kedlerne, forkortede deres levetid.

Efter Allinghams afsked begyndte maskineriet at gøre knuder. I 1843 klages der over, at skibet under normale vejrforhold ikke sjældent er to eller tre timer om overfarten. Ved en lejlighed sprængtes en af pumpestængerne, så skibet måtte gå for sejl for at komme i havn. Klagerne over „Mercurius“ blev hyppigere som tiden skred fremad. I 1851 var den ved sejlads på Kallundborg-Aarhus overfarten så forsinket, at den ofte kom et helt døgn senere end sejlplanen, men „Mercurius“ holdt dog stadig ud. I 1854 assisterede den ved nedlægningen af telegrafkablet fra Nyborg til Korsør. I 1856 skrev Nyborg avis, at hjulskibet „Mercurius“ grundet på maskinmesterens erklæring ikke havde turdet vove at overføre posten af frygt for, at der skulle ske „Bræk på de gamle Kjedler“. Senere på året holdtes der auktion over „Mercurius“, og dets saga som kongeligt postdampskib var ude. Skibet solgtes til Joseph Owen og sønner, der forsøgte at sælge det videre. Der må dog ikke have været købere, for „Mercurius“ fortsatte i samme firma som slæbebåd og opmudringsfartøj. I 1864 var „Mercurius“ hjemmehørende i Kastrup og i 1867 udgik det af skibslisten. På trods af alle klager over „Mercurius“ i de senere år må det nøgternt vurderet have været et meget solidt skib. 38 år for et dampskib bygget af træ var en særdeles høj alder at opnå, især når man tager i betragtning de belastninger som træskroget under kedel og maskine blev udsat for.

Aarsagen til denne artikels fremkomst skyldes, at undertegnede fik foræret et gammelt fotografi af et maleri af H/S „Mercurius“. Ved henvendelse til Handels- og Søfartsmuseet oplyste man, at man godt

kendte dette fotografi, og at man gennem lang tid havde eftersøgt det originale billede. Ved henvendelse til efterkommere af postfører Jespersen fik jeg oplyst, at Korsør rådhus i sin tid havde modtaget det originale billede som gave fra familien Jespersen. Ved velvilje fra kommunalbestyrelsen i Korsør er billedet blevet deponeret på Handels- og Søfartsmuseet.

THE FIRST STEAMSHIP
ON THE GREAT BELT SERVICE,
THE PADDLE-STEAMER "MERCURIUS"

Summary

In 1828 Denmark's Post and Telegraph Service took delivery of its first steamship. She was built in England: Graham of Harwich made the hull and Maudslay Sons and Fields the engine. The vessel was to be put into service on the important crossing between Korsør and Nyborg.

Steam was so new to Denmark that there were no Danish marine engineers capable of looking after the engine room. The Post and Telegraph Service therefore appointed an English engineer, Edward Allingham, at a salary of £ 8 a month, plus the same board and lodging as the master, who was paid £ 3 4 s. a month. The vessel was called the "Mercurius" and had a two cylinder side lever engine of 28 nominal horse power or c. 200 indicated horse power.

At first the engine caused considerable trouble. However Allingham managed to skilfully overcome it and the "Mercurius" was in good working order for the ten years in which Allingham was engineer. For reasons of economy he was dismissed in 1838 and a Danish engineer appointed in his place. This seems to have been somewhat of a mistake as the hitherto reliable engine immediately began to cause trouble, in spite of the fact that a new boiler was installed in 1838. On one occasion the vessel had to use sail in order to reach the nearest harbour.

After 28 years in post service the "Mercurius" was sold by auction to Joseph Owen and Sons, Copenhagen, who used her as a tug. She was on the register of shipping until 1867.