

# »KÖNIGINN CAROLINE AMALIE« AF FLENSBORG

Af

H. MUNCHAUS PETERSEN

*Forfatteren, der står for indretningen og ledelsen af det i dette forår åbnede Toldmuseum i København, har desuden et værk om danske dampskibe under udgivelse. Her skildres et dansk jerndampskibs historie og dets indsats i passagertrafikken.*

Første gang, en dampskibsreder viste interesse for sejlads på Flensborg, var i juli 1829, da dampskibet »Dania« udførte en udflugtstur til byen fra København<sup>1</sup>. Lokale kræfter i Flensborg bestående af bl.a. købmændene Fedder Momsen, Friederich Wilhelm Funck og Josias J. Danielsen dannede i 1836 et selskab, der fra England indkøbte dampskibet »Union«<sup>2</sup>. Dette skib sattes i fart mellem Flensborg og København, hvor det på sine ture anløb Sønderborg, Svendborg, Hou på Langeland, Bandholm, Vordingborg og Kalvehave<sup>3</sup>. Skibet opfyldte imidlertid ikke de forventninger, som rederne havde stillet til det, for allerede i 1841 blev »Union« afhændet til skibsbygmester F.F.J. Frahm i Kiel<sup>4</sup>, der lod det ombygge til skonnert<sup>5</sup>.

Rederne havde ikke til hensigt at opgive ruten af den grund, de bestilte for 6.500£ et nyt skib i Hull. Under skibets bygning mistede nogle af rederne alligevel lysten, hvorefter det endnu ufærdige skib blev udbudt til salg ved en auktion. Køberen var et nyt Flensborgselskab, hvori bl.a. Josias J. Danielsen, J. Woldsen, Fr. Gorrissen og H.J. Schmidt var aktionærer.

Prisen, det ny selskab betalte, var	2.820£
hertil kom så regninger for komplettering af maskineri	1.350£
og færdiggørelse af kahytter og inventar	<u>1.325£</u>
hvorefter den samlede pris blev	5.475£

Denne pris var overmåde rimelig, idet et tilsvarende skib ville koste omtrent det dobbelte i London.

Skibet havde en længde af 142 fod på dækket, 21 fods bredde på dækket mellem hjulkasserne og en dybgang på  $5\frac{1}{4}$  fod med 50 tons last. I Hull måltet skibet til 146 engelske tons<sup>6</sup>.

Det officielle danske mål opgjordes til 54,5 commercelæster<sup>7</sup>. Ved skibets måling måtte der dog tages specielle hensyn, idet skibsmålingsinstruktionen ikke indeholdt måleregler til målingen af denne skibstype, for nok fandtes der dampskibe i Danmark, men de var på ganske få undtagelser nær bygget af træ, og det nye skib var af jern. Også ved toldbehandlingen blev der taget hensyn, så skibet indgik uden betaling af told og afgifter<sup>8</sup>.

Skibets navn blev »Königinn Caroline Amalie«, og Königin ses for det meste skrevet med -nn. Det var et godt valg, idet der på dette tidspunkt fandtes ikke færre end tre dampskibe opkaldt efter landets konge - Christian den Ottende - men intet skib var hidtil opkaldt efter dronningen. Ydermere havde Caroline Amalie nær tilknytning til skibets fartområde, da hun var født prinsesse af Augustenborg.

Straks efter ankomsten til Danmark begyndte skibet sin fart mellem Flensborg og København. Af publikum blev nyskabelsen positivt modtaget, det omtaltes i rosende vendinger som »særdeles smukt« med rummelige, smagfulde og velindrettede kahytter, der gav alle rejsende - både damer og herrer - de bekvemmeligheder, som med nogen billighed kunne forlanges. I øvrigt herskede der ombord »orden og rethed«, ligesom betjeningen omtaltes som god og billig<sup>9</sup>.

Ruten mellem Flensborg og København var ikke tilstrækkelig til at indtjene skibets kostpris og driftsomkostninger, derfor rettede bestyrelsen øjnene mod andre velegnede ruter. Den, der fandtes mest egnet, var København-Århus, hvorimellem der ikke sejlede dampskibe; det rejsende publikum var henvist til at benytte sejlpaketter eller bruge dampskibet på færgefarten Århus-Kalundborg.

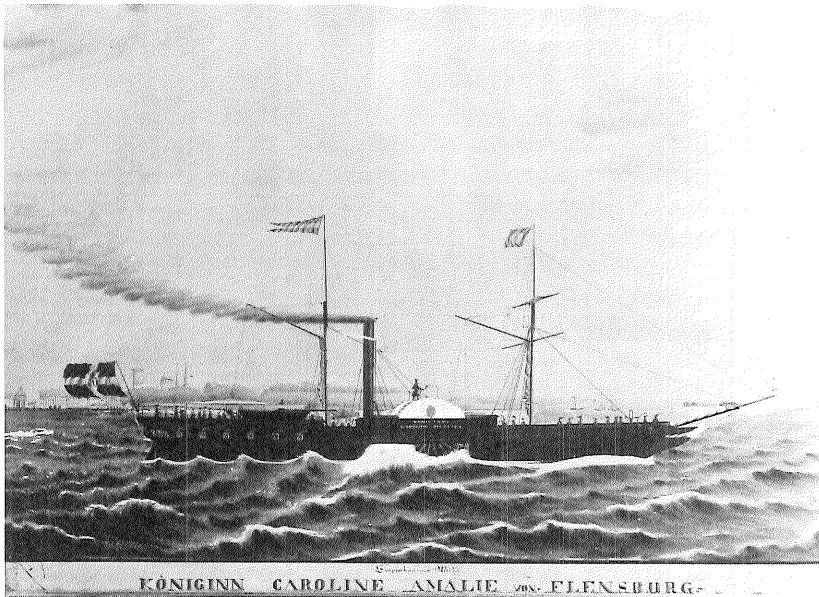
Fartplanen for »Königinn Caroline Amalie« blev derfor fastlagt til:

København-Flensborg	lørdag morgen	kl. 5
Flensborg-København	mandag aften	kl. 11

På Flensborgturene anløb skibet Kalvehave, Koster, Gåbense, Lohals, Svendborg og Brunsnæs.

København-Århus	onsdag morgen	kl. 6
Århus-København	fredag morgen	kl. 4

På alle ture medtoges vogne, heste, kontanter og øvrige former for gods<sup>10</sup>.



Hjulskibet »Königinn Caroline Amalie« på Københavns red for indgående med Orlogsværftet og Toldboden ud for skibets agterende, Trekroner ses ved skibets bovspryd. Skibets agterste halvdel var reserveret første klasses passagerer, der kunne stå i læ for regn og røgnedslag under det udspændte solsejl. Bemærk i øvrigt de rigtige vinduer i skibets agterste halvdel. Disse vinduer ses gengivet på alle billeder af skibet. Maleri af E.J. Weeder-mann på Städtisches Museum, Flensburg.

*The paddle-steamer »Königinn Caroline Amalie« entering Copenhagen roads. The aftermost part of the ship was reserved for first class passengers who were sheltered from rain and return smoke by an awning. Note also the real windows aft which were shown on all pictures of the vessel.*

Det første år i fart transporteredes på begge ruter 8.260 passagerer<sup>11</sup>, så der var afgjort behov for skibet.

Året 1842 tilgik der i øvrigt den danske handelsflåde flere store dampskibe, ud over »Königinn Caroline Amalie« var et af de mere bemærkelsesværdige Ålborgskibet »Iris«. Dette skibs hovedopgave var besejling af en rute mellem Ålborg og København, som det betjente med en ugentlig rundrejse<sup>12</sup>. Denne rute var imidlertid ikke nok til at sikre skibets indtjening, så derfor havde det i årets løb foretaget enkelte rejser fra Ålborg til Kiel med anløb af Århus, Fredericia, Assens og Sønderborg, men blandt aktionærerne var der nogen utilfredshed med de »ubekvemme og ufrugtbringende« indløb til Århus og Sønderborg<sup>13</sup>. Efter

hidsig drøftelse af forskellige andre ruteoplæg, holdtes på en generalforsamling i marts 1843 afstemning om skibets fremtidige fartplan, hvorved en 14 dages plan, der omfattede 2 ture på København og 1 tur på Kiel, blev valgt som den bedst egnede. Blandt de forkastede muligheder var en ugentlig tur mellem Århus og København. Angående »Iris«s fremtidige anløb af Århus på Kielerruten, blev den endelige beslutning overladt til bestyrelsens skøn<sup>14</sup>.

Da dampskibsfarten i slutningen af april 1843 kom igang, skete der imidlertid noget, der fik ålborgenserne til at revidere deres indstilling til Århus som anløbsplads.

Det engelske dampskib »Harlequin« og Husumdamperen »König Christian der Achte« begyndte nemlig at sejle mellem København og Århus<sup>15</sup>. Begge skibe havde påbegyndt årets fart førend »Königinn Caroline Amalie«. Der var derfor ingen tvivl om, at også »Iris« skulle anløbe Århus på Kielerruten<sup>16</sup>. Såsnart »Königinn Caroline Amalie« sattes i fart, ophørte »Harlequin«, mens »König Christian der Achte« holdt sig fast på ruten, idet dette skibs tider blev lagt klos op ad Flensborgdamperens.

For at kunne holde trit med den noget større »Königinn Caroline Amalie« pressedes det så hårdt, at det i juni gav skibet et »betydeligt bræk på maskineriet«, der krævede en kostbar, omfattende og langvarig reparation, som nødsagede »König Christian der Achte« til at trække sig ud af Århusruten. Uheldet skete, selvom skibet i lighed med næsten alle øvrige samtidige dampskibe var forsynet med lavtryksmaskineri, hvorved man skulle være sikret mod kedelsprængning. Men farlige situationer kunne opstå, »når man forsætlig betyngede sikkerhedsventilerne, unnlader forsyningen med vand, for at det koldere vand, som indbringes i kedlen, ikke skal nedsvale dampen o.s.v.«. Om dette var sket, blev ikke besvaret, men det mere end antydedes.

Efter denne begivenhed reviderede Ålborgselskabet totalt fartplanen for »Iris«. Kielerruten blev opgivet, hvorefter skibet sejlede en ugentlig tur mellem Ålborg og København og en mellem Århus og København. Tiderne på den nye Århusrute blev lagt klos op ad »Königinn Caroline Amalie«s. Netop sluppet af med en besværlig konkurrent, tog det sidstnævnte skibs rederi omgående handsken op og nedsatte billetpriserne til det halve, så det nu kostede 3 rdl. på I. klasse, 2 rdl. på II. og 1 rdl. for en dæksplads<sup>17</sup>.

»Iris« fandt sit publikum blandt de mere velhavende rejsende, men selvom dette gav flere penge for færre passagerer, var det ikke tilfredsstillende, f.eks. havde skibene ved ankomsten til Århus den 21. juni 1843 henholdsvis 28 og 79 passagerer<sup>18</sup>.

N<sup>o</sup> 1.

Erster Platz

auf dem Dampfschiffe

**KÖNIGIN CAROLINE AMALIE,**

Capt. P. Jørdt,

Belt-N<sup>o</sup>

Herrn-Cajute

Damen-Cajute

# 1.

*Frøken Wolff*

hat bezahlt für die Reise von  
Hensburg nach Gøssentlagen  
am 20<sup>ten</sup> August 1843.

Passage		Crmb.	18.	14'
Fracht für Wagen				
" " Pferd				
" " Hund				
" " Hebergewicht				
Führergeld				
Passvisa			—	2 1/4.
		Crmb.	18.	14 1/4
Abttagessen			1.	14.
		Crmb.	20.	12 1/2
(Gøssentlagen)			J. V. E. Thode	

Frøken Wolffs passagerbillet fra 1843. Gyldig for en første classes rejse. På denne ses »Königin« skrevet med kun et »n«, hvorimod avisannoncer og Weedermanns maleri har navnet med »nn«. Privat eje.

Miss Wolff's ticket from 1843, valid for a first class passage. It will be seen that »Königin« ends with only one »n«. Whereas in newspaper advertisements and Weedermann's painting it has two.

Derfor så Ålborgselskabet sig i juli nødsaget til at sænke priserne, så de kom på niveau med Flensborgskibets<sup>19</sup>. Dagen efter kom modtrækket, »Königinn Caroline Amalie« satte prisen yderligere ned til 2 rdl, 1 rdl. og 3 mark for henholdsvis I., II. og dæksplads<sup>20</sup>.

Blandt aktionærerne i »Iris«-selskabet var der utilfredshed med den vilde konkurrence, skibet var kastet ud i. Man henstillede derfor til bestyrelsen om, at det oprindelige grundlag for skibets fart blev genoprettet. Samtidig var det klart, at sympatien hos det rejsende publikum helt lå hos Flensborgskibet, for det var dette, der først havde startet sejlads på ruten, og det var blevet ganske populært blandt passagererne.

Bestyrelsen så dog stort på dette. Den så det som sin opgave bedst muligt at varetage skibets interesser og »pokker ikke at bryde sig om, hvorvidt det konvenerer det rejsende publikum«, at afgangstiderne for de to skibe var ens, ligeså lidt som man kunne tage »artighedshensyn til andre dampere«. Striden drejede sig efter bestyrelsens mening udelukkende om, hvilken damper der var bedst; intet skib havde fortrinsret til besejling af »alfarvejen« til Århus, og ved at eje »Danmarks bedste dampskib« følte man sig fuldt i stand til at modstå enhver »nok så billig rival«<sup>21</sup>.

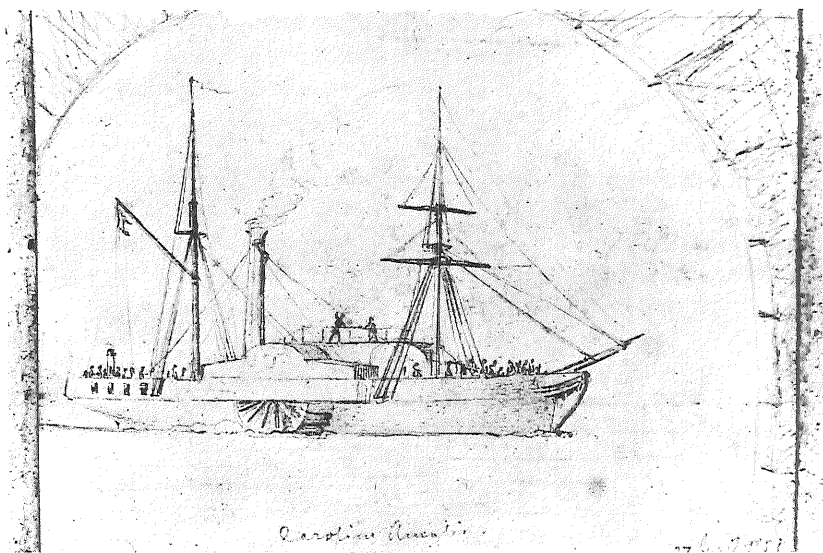
Den lave passagertakst åbnede muligheden for, at endnu flere mennesker kunne besøge henholdsvis Århus og København. På en enkelt dag i begyndelsen af oktober medbragte de to skibe således ialt 779 mennesker, det var det hidtil største antal rejsende, der på en dag var kommet til Århus<sup>22</sup>.

Resultatet for 1843 viste, at »Iris« havde transporteret 3.292 mennesker, mens »Königinn Caroline Amalie« havde haft 7.658 mennesker med på Århusturene<sup>23</sup>.

Med dette resultat følte de sig i Flensborgselskabet ganske sikre, og i oktober måned indbødtes konkurrenterne til et møde i København, hvor man skulle prøve at finde frem til en overenskomst for den kommende sæson<sup>24</sup>. Mødedeltagerne blev enige og rejste hjem til deres respektive byer, hvor resultatet nærmere blev diskuteret, hvorefter der afholdtes et nyt møde i Horsens<sup>25</sup>.

Af overenskomstens punkter sivede kun et enkelt ud til publikum. Det var et krav om, at der ikke kunne ydes rabat til familier på Århusruten<sup>26</sup>.

At konkurrencen kunne drives så hårdt og så længe skyldtes, at begge skibes hovedruter var helt uden konkurrenter. Den egentlige taber i striden var den privilegerede færgefart mellem Århus og Kalundborg, der gav drønende underskud og måtte have økonomisk bistand fra Postvæsenet<sup>27</sup>.



Hjulskibet »Caroline Amalie« efter genindsættelse i normal rutefart mellem Flensborg og København. »Königinn« blev allerede under Treårskrigen strøget af skibets navn. Dette billede fra den 27. april 1851 har heller ikke denne titel med i navnet. Anonym blyants-tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

*The paddle-steamer »Caroline Amalie« after again being put into regular service between Flensborg and Copenhagen. A drawing from 27th April 1851. The »Queen« had been dropped from the ship's name since the war of 1848-50.*

De samarbejdede fartplaner for 1844 blev efter aftalens indgåelse fastlagt til, at »Königinn Caroline Amalie« sejlede:

København-Århus onsdag morgen kl. 5¼

København-Flensborg fredag morgen kl. 5¼

For »Iris« var tidspunkterne:

København-Århus lørdag morgen kl. 6

København-Ålborg tirsdag morgen kl. 18<sup>28</sup>.

Denne nye ordning viste sig at være klart til fordel for »Iris«, der på årets 29 dobbeltture til Århus medbragte ialt 5.774 passagerer, medens »Königinn Caroline Amalie« på sine 22 dobbeltture måtte nøjes med 2.419 passagerer<sup>29</sup>.

De normale billetpriser virkede åbenbart dæmpende på rejselysten. Resultatet gav ikke »Königinn Caroline Amalie« dækning for udgifterne til opretholdelse af Århusruten, og i stedet fandt rederiet frem til en

anden, mere økonomisk forsvarlig fartplan. Denne gik ud på at kapre flere passagerer på ruten til og fra Flensborg, og det skete ved at ændre tiderne således, at ankomst og afgang på mellemstationerne blev lagt op ad dampskibet »Løven«, der sejlede mellem Vordingborg og Kiel og stort set anløb de samme pladser<sup>30</sup>.

Ydermere oprettedes en ny rute mellem København og Nyborg, der besejledes en gang ugentlig. Den første rejse på denne rute fandt sted den 20. april 1845 og tog 12 timer. En stor menneskemængde havde taget opstilling på skibsbroen i Nyborg, da skibet ankom, for selvom man i Nyborg var vant til at se dampskibe, så var der her tale om noget nyt. Det var nemlig det første jerdampskib, der anløb byen. Passagererne udtalte sig meget rosende om turen og om den »orden og rethed«, der herskede overalt i det smukke, rummelige og velindrettede dampskib<sup>31</sup>.

Sejladsen i 1845 blev dog kortvarig, den 22. juni var skibet på vej fra Nyborg til København med passagerer og blandt disse en del studerende, der skulle til det nordiske studentermøde i København. Kl. 7 om morgenen var skibet nået ind mellem Agersø og Omø, da det med et brag stødte på en stenrevle. De ombordværende troede først, at det var maskinen der var sprunget i luften og »frygtelig ængstelse stod malet på enhver, og man vovede knap at tale«. Maskinfolkene ilede op fra maskinrummet, da det indtrængende vand slukkede ilden på fyrstederne og stadig steg. Kort efter stod vandet også højt i anden klasses kahyt, så passagererne måtte vade i vand til livet for at finde deres ejendele.

Lykkeligvis havde skibet ved grundstødningen sejlene sat, hvorved det blev ført længere ind mod Agersø, hvor skibet påny tog grunden. Herefter foregik redningen af de ombordværende i nogenlunde ro og orden. I skibets to redningsbåde blev passagererne ført ind til land, hvor de efter en god halv mils vandring over land fik en usædvanlig gæstfri modtagelse hos præsten. Af lokale fiskere blev de skibbrudne senere sat over til Skælskør, hvorfra de i lejede vogne transporteredes til København<sup>32</sup>.

Tilbage på strandingsstedet stod »Königinn Caroline Amalie« fast med agterskibet på et stenrev. Det øvrige af skibet var næsten helt under vand, det var knækket over midtskibs, maskinrummet fyldt op med sand, og det lokale bjergelav var travlt beskæftiget med at bjerge gods fra vraget<sup>33</sup>.

En engelsk dykker befandt sig på strandingstidspunktet tilfældigvis i Danmark, og han blev straks engageret til at være med i et bjergningsforsøg. Dykkeren bar »160 pund bly på sig, og med denne vægt spadserer han på havets bund og i rummet under vandet, for at foretage reparationer, med sin vandtætte hue på, der har en slange over vandet, hvor



## Caroline Amalie.

mellem	Tour.				Retour.			
	Afgaer	Da- gen.	Fr. Em.	Em.	Afgaer	Da- gen.	Fr. Em.	Em.
Kjøbenhavn og Flensborg København København København København København København København København	fra	Ti.	6	—	fra	L.	12	—
	Kjøbenhavn	"	11	—	Flensborg	"	1	—
	Kallehauge	"	11	—	Brunsnæs	"	1	—
	Koster	"	11	—	Sønderborg	"	2	—
	Gaabense	"	12	—	Svendborg	S.	4	—
	Svendborg	"	—	6½	Gaabense	"	10	—
	Sønderborg	O.	3	—	Koster	"	11½	—
	Brunsnæs	"	4	—	Kallehauge	"	11½	—
	og ankommer til Flensborg	"	5	—	og ankommer til Kjøbenhavn	"	—	6½
	Flensborg	To.	7	—	Fredericia	F.	7	—
Brunsnæs	"	8	—	Middelfart	"	7½	—	
Sønderborg	"	9	—	Snoghøi	"	7½	—	
Assens	"	12	—	Assens	"	10	—	
Snoghøi	"	—	3	Sønderborg	"	—	1½	
Middelfart	"	—	3	Brunsnæs	"	—	2½	
og ankommer til Fredericia	"	—	3½	og ankommer til Flensborg	"	—	3½	

## Caroline Amalie.

	Taxt pro persona.				Anmærkn.
	Imellem		Første Plads.	Anden Plads.	
Kjøbenhavn	Kallehauge	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
	Koster	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
Flensborg	Gaabense	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
	Svendborg	Rhd. Sk.	5 32	4 —	2 —
Sønderborg	Flensborg	Rhd. Sk.	8 —	6 —	4 —
	Brunsnæs	Rhd. Sk.	8 —	6 —	4 —
Kallehauge eller Koster.	Flensborg	Rhd. Sk.	5 48	6 —	4 —
	Gaabense	Rhd. Sk.	4 48	3 48	2 —
Svendborg	Sønderborg	Rhd. Sk.	6 64	5 —	3 —
	Brunsnæs	Rhd. Sk.	6 64	5 —	3 —
Gaabense	Flensborg	Rhd. Sk.	6 64	5 —	3 —
	Svendborg	Rhd. Sk.	4 —	3 —	1 64
Sønderborg	Sønderborg	Rhd. Sk.	6 48	4 64	2 64
	Brunsnæs	Rhd. Sk.	6 48	4 64	2 64
Svendborg	Flensborg	Rhd. Sk.	6 48	4 64	2 64
	Sønderborg	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
Brunsnæs	Sønderborg	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
	Flensborg	Rhd. Sk.	3 32	2 32	1 32
Flensborg	Sønderborg	Rhd. Sk.	— 80	— 48	— —
	Svendborg	Rhd. Sk.	1 32	1 —	— 64
Sønderborg	Assens	Rhd. Sk.	3 —	2 —	1 32
	Middelfart	Rhd. Sk.	4 —	3 —	2 —
Assens	Snoghøi	Rhd. Sk.	4 —	3 —	2 —
	Fredericia	Rhd. Sk.	4 —	3 —	2 —
Middelfart eller Snoghøi	Assens	Rhd. Sk.	2 —	1 32	— 80
	Middelfart	Rhd. Sk.	3 48	2 48	1 64
Snoghøi	Snoghøi	Rhd. Sk.	3 48	2 48	1 64
	Fredericia	Rhd. Sk.	3 48	2 48	1 64
Fredericia	Middelfart	Rhd. Sk.	1 64	1 32	— 80
	Snoghøi	Rhd. Sk.	1 64	1 32	— 80
Flensborg	Fredericia	Rhd. Sk.	— 64	— 40	— —

Fartplan for året 1851. Skibet optog og afsatte passagerer på mellemstationerne, som f.eks. mellem Sønderborg og Brunsnæs i Flensborg fjord. Danmarks Haandbog for Rejsende 1851.

*Timetable for 1851. The ship took on and disembarked passengers at places on the way, e.g. Sønderborg and Brunsnæs in Flensborg Fjord.*

luften til fornøden behov nedbringes«. Takket være denne dykker, der fik 4.000 rdl. for sit arbejde, lykkedes det i løbet af juli måned at få skibet tætnet og hævet, så det atter flød<sup>34</sup>. Herefter kunne havaristen med assistance fra den gamle konkurrent »König Christian der Achte« slæbes til Flensborg<sup>35</sup>, hvor den endelige reparation blev foretaget. Men der blev ikke mere sejlads for »Königinn Caroline Amalie« i dette år.

I foråret 1846 var skibet klart til at sættes i fart; ruterne, der sattes ind på, var igen Flensborg og Nyborg. Skibet fik ved denne lejlighed grosserer C.P.A. Koch som ny agent i København, han blev senere kendt som en af stifterne af Det forenede Dampskibs-Selskab. Farterne på Flensborg og Nyborg fortsattes også i 1847, og i slutningen af vinteren 1847/48 annonceredes skibet til at genoptage farten i slutningen af april, men det kom til at gå anderledes!

Det danske militær rykkede den 9. april 1848 ind i Flensborg, hvorved »Königinn Caroline Amalie« blev taget i forvaring og sejlet til Køben-

havn<sup>36</sup>. Her blev skibet så taget i brug af den danske marine, og »Königinn« gled lige så stille ud af navnet, hvorefter skibet i de næste tre år konsekvent omtaltes »Caroline Amalie«.

I denne periode anvendtes skibet som lazaret-, bugser- og transportskib, bl.a. var det indblandet i overførelsen af 7.000 soldater og udrustning fra Fyn til Slesvig i 1850<sup>37</sup>. Det fandt dog ikke anvendelse som egentligt krigsskib, men på anden vis gjorde det tjeneste for den danske stat, f.eks. var det i juni 1850 postskib på ruten København-Travemünde<sup>38</sup>.

Efter fjendtlighedernes ophør fik premierløjtnant Grove den 3. marts 1851 ordre til at overtage skibets førelse og bringe det til Flensborg, hvor det blev tilbagegivet sit rederi<sup>39</sup>.

Under krigen var Flensborg kommet mere i søgelyset som anløbssted for dampskibslinjer, og efter fredsslutningen fortsatte disse nye skibe farten på byen, men »Königinn Caroline Amalie«, som skibet atter kaldtes i de første annoncer, genoptog ufortrødent sin fart den 29. marts 1851<sup>40</sup>. Ruten til Nyborg blev dog opgivet, i stedet lagdes en ny fartplan.

Se den afbildede fartplan for 1851<sup>41</sup>. Fredericia ruten holdt dog kun dette ene år, i stedet udførtes en ugentlig tur mellem Flensborg og Svendborg<sup>42</sup>. I 1853 var der behov for to ugentlige ture mellem Flensborg og København<sup>43</sup>, og endelig i 1856 ændredes ruten til Flensborg-Korsør<sup>44</sup>.

Postvæsenet opgav ved udgangen af 1855 dampskibsfarten på Bornholm og sluttede i stedet kontrakt med et privatejet dampskib. »Caroline Amalie«s rederi øjnede her en mulighed for ny sikker beskæftigelse, og skibet annonceredes til at sejle mellem København og Rønne med en ugentlig tur<sup>45</sup>. Der udførtes dog kun en enkelt rejse<sup>46</sup>. Ruten kunne ikke bære to skibe, så »Caroline Amalie«, der sejlede uden økonomisk tilskud, måtte trække sig tilbage.

I øvrigt havde skibet efter krigen svært ved at genvinde publikums gunst. Konkurrencen mellem skibene gik nu mindre på pris end på behagelighed. En svensk købmand skulle i juli 1851 fra København til Flensborg. Ved ankomsten til Toldboden mødtes han af flere personer, der ynkede ham, fordi han først kom nu, da det gode skib - »Vesper« - var sejlet, og måtte nøjes med det gamle, langsomme »Caroline Amalie«. Så meget større blev mandens glæde, da skibet efter hans mening sejlede hurtigt, bekvemt og hverken rystede eller krængede. Ved at omtale begebenheden for bekendte fandt han ud af, at han ikke var ene om denne oplevelse, hvorfor han til almindelig oplysning berettede om begebenheden i Berlingske Tidende<sup>47</sup>.

Hermed blev smædekampagnen mod skibet ikke stoppet, i 1853 måtte

skibet underkastes en større undersøgelse, da der var rejst tvivl om dets sødygtighed. Den nedsatte kommission kunne dog fastslå, at maskineriet var i fuldt forsvarlig stand, selve skibet var godt og sødygtigt, og redningsmateriellet var tilstrækkeligt. Konklusionen var derfor, at man roligt kunne rejse med dette skib<sup>48</sup>. En tilsyneladende intern uro i selskabet førte i 1851 til dets opløsning og til bortsalg af skibet på en auktion<sup>49</sup>. Her købtes det af købmand Josias Jebsen Danielsen i Flensborg - som hele tiden havde været aktionær - for 20.100 rdl.<sup>50</sup>. Han lod skibet overgå til et nyt selskab, der holdt til 1856, da »Caroline Amalie« ved årets udgang påny blev averteret til salg<sup>51</sup>. Køberen blev firmaet Hartvig, Holler & Co. i Rendsborg. Hvad skibet bestilte under den nye reder har ikke kunnet ses.

Da der i 1861 var optræk til en forestående krig mellem Danmark og Tyskland, var den danske stat i markedet som køber af dampskibe. Der forhandlede bl.a. om køb af »Caroline Amalie«, og der blev ovenikøbet udført en prøvetur med skibet<sup>52</sup>. Købet blev dog ikke til noget.

»Caroline Amalie« solgtes herefter den 7. maj 1862 til Hamburg Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft. Skibet blev dog ikke sendt til Amerika, men efter navneændring til »Grodén« anvendtes det på ruten mellem Hamburg og Helgoland, senere mellem Hamburg og Föhr og mellem Hamburg og Bremerhaven. Endelig blev det i 1866 nedrigget til lægter og omdøbt »Südwest«<sup>53</sup>. Som lægter skiftede fartøjet ejer nogle gange, og det eksisterede ihvertfald i år 1900<sup>54</sup>.

## NOTER

<sup>1</sup> Københavns Adresseavis (i det følgende fork. Adr.) juli 1829.

<sup>2</sup> Rigsarkivet General Toldkammer og Commerce Collegium, Deutsche Vorstellungen und Resolutionen nr. 61 1838.

<sup>3</sup> Adr. juli 1838.

<sup>4</sup> Kieler Stadt und Adressbuch für 1842.

<sup>5</sup> Mercantil Calender 1843.

<sup>6</sup> Rigsarkivet, Udenrigsministeriet, Kommercekollegiet samlede sager nr. 468.

<sup>7</sup> Mercantil Calender 1843.

<sup>8</sup> Udenrigsministeriet, Kommercekollegiet samlede sager nr. 468

<sup>9</sup> Berlingske Tidende (i det følgende fork. B.T.) 28. april 1845.

<sup>10</sup> Adr. juli 1842.

<sup>11</sup> B.T. 11. april 1843.

<sup>12</sup> Adr. juli 1842.

<sup>13</sup> B.T. 13. januar 1843.

<sup>14</sup> B.T. 18. marts 1843.

- 15 B.T. 1. maj 1843.
- 16 B.T. 8. maj 1843.
- 17 B.T. 19. juni 1843.
- 18 B.T. 26. juni 1843.
- 19 B.T. 17. juli 1843.
- 20 B.T. 18. juli 1843.
- 21 B.T. 26. juli 1843.
- 22 B.T. 9. oktober 1843.
- 23 B.T. 18. november 1844.
- 24 B.T. 24. oktober 1843.
- 25 B.T. 3. november 1843.
- 26 B.T. 13. juni 1845.
- 27 B.T. 26. marts 1844.
- 28 Adr. juli 1844.
- 29 B.T. 18. november 1844.
- 30 B.T. 16. juni 1845.
- 31 B.T. 28. april 1845.
- 32 B.T. 24. og 27. juni 1845.
- 33 B.T. 2. juli 1845.
- 34 B.T. 7. juli 1845.
- 35 Handels- og Skibsfartstidende 1845.
- 36 Generalstaben. Den dansk-tyske krig 1848-1851.
- 37 Tidsskrift for Krigsvæsen 1858, Blom. Landgange.
- 38 B.T. 31. maj 1850 og Tidsskrift for Søværnen 1848-1851.
- 39 Tidsskrift for Søværnen 1851.
- 40 B.T. 27. marts 1851.
- 41 Haandbog for Reisende 1851.
- 42 Haandbog for Reisende 1852.
- 43 Veiledning for Reisende 1853.
- 44 B.T. 19. maj 1856.
- 45 B.T. 10. april 1856.
- 46 B.T. 2. maj 1856.
- 47 B.T. 7. august 1851.
- 48 B.T. 1. juni 1853.
- 49 B.T. 4. og 8. oktober 1851.
- 50 B.T. 20. december 1856.
- 51 B.T. 10. maj 1861.
- 52 Walter Kresse: Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888. Hamburg 1969.
- 53 The Belgian Shiplover, div årgange.

# THE »KÖNIGINN CAROLINE AMALIE« OF FLENSBORG

## *Summary*

Purchasing a steamship in 1842 was something of a risk as it required large financial investment with uncertain prospects of a satisfactory return. In the case of the »Königinn Caroline Amalie« the vessel in question was, moreover, something as new and untried as an iron steamship. Even though the authorities showed great consideration by allowing duty-free import and favourable measuring dues the future was uncertain.

The vessel had practically a monopoly of the route between Flensburg and Copenhagen but this did not bring in enough money to cover the cost of the ship and its daily upkeep. Other courses of income had therefore to be found and here in particular the Århus-Copenhagen route gave good results. The success of the »Königinn Caroline Amalie« on this route attracted other steamships such as the »Iris«, for example, which had faced similar problems. As a result there was an energetic price war between the two vessels. An agreement to share the route revealed that of the two rivals passengers preferred the »Iris«. Once again, therefore, the »Königinn Caroline Amalie« had to look for other possibilities but after a short period in service between Nyborg and Copenhagen the vessel ran aground and sank. Thanks to an English diver in Denmark at the time it was possible to salvage the ship which thus had the somewhat doubtful honour of being the first Danish steamship to be completely salvaged after being wrecked.

During the war of 1848-51 the vessel was in the service of the Danish state and afterwards found that the route had been taken over by new ships. Nevertheless the »Königinn Caroline Amalie« did not give up until 1856 when it was withdrawn from service and sold. In 1862 it was sold again, to Hamburg, where after a couple of years in local waters it was rigged down as a barge and continued as such until 1900.