

Asger Nørlund Christensen: E.C. Benzons dampskibe

Skibskonstruktør E.C. Benzon (1825-1912) er bedst kendt for sin fornyelse af den traditionelle danske jagt, sine konstruktioner til Krydstoldvæsenet og for en række hurtige lystfartøjer fra lystsejladens barndom.

Forfatteren har blandt andet gennemgået museets omfattende tegningsmateriale fra Benzons hånd og vil senere afslutte manuskriptet til en samlet fremstilling af den alsidige konstruktørs virke. Artiklen fortæller om de to dampskibe, som også løb af stabelen på E.C. Benzons værft i Nykøbing Falster

I 1819 kom det første danskejede dampskib CALEDONIA til landet. Men der gik flere årtier, før de blev almindelige, og de fleste blev bygget i udlandet. Af de 142 dampskibe i det danske register fra 1819 til 1861, var 71 byggede i England, 6 i Tyskland, 6 i Sverige, 10 på Orlogsværftet på Holmen og 5 hos Burmeister og Baumgarten, forløberen for B & W.

Resten blev bygget af de lokale mestre rundt om i landet.

E.C. Benzon kendte de tidlige dampskibe ret indgående, da han under sin læretid på Holmen (1841-1844) havde skrevet manuskript til en bog om skibsbyggeri i Danmark og udlandet. Heri sammenligner han danske dampskibe med udvalgte engelske, spanske og franske med hensyn til forhold

som hestekræfter, skrogets dimensioner og displacement.

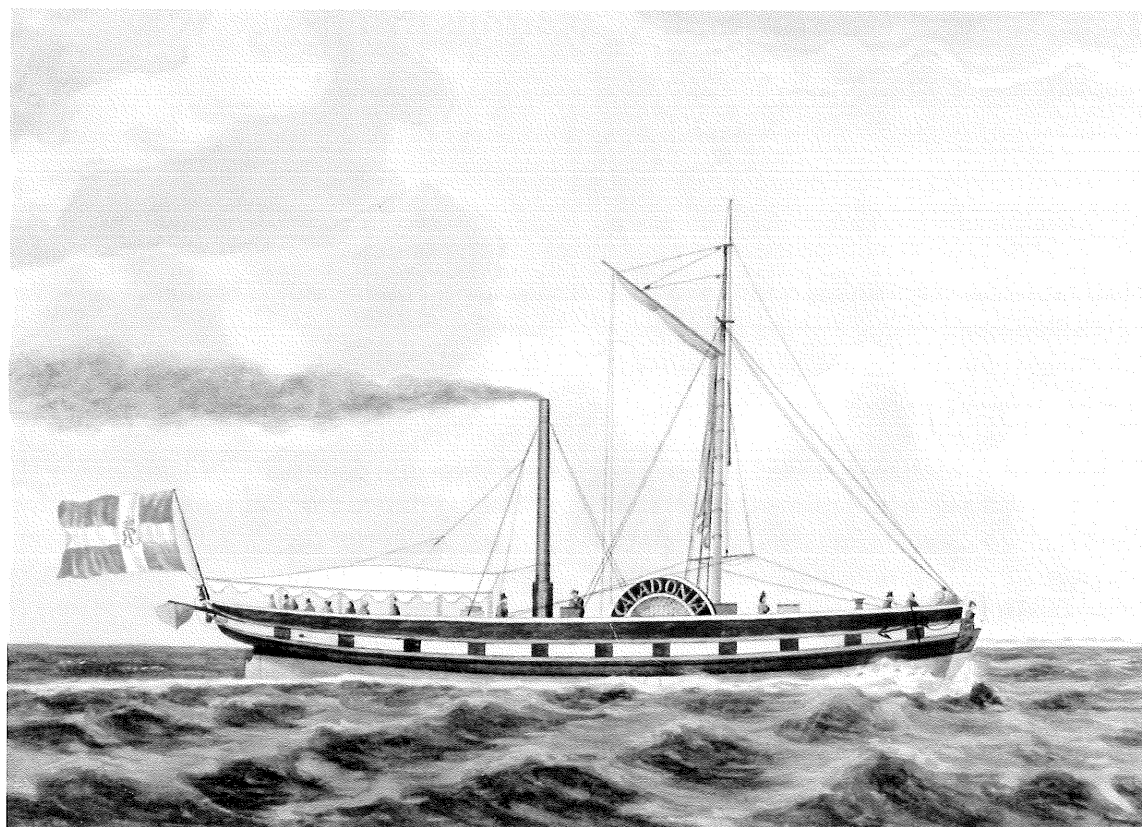
Desuden havde Benzon i studieårene på Holmen fået et mere praktisk præget kendskab til den nye teknologi, da flådens første danskbyggede dampskib, *GEISER* blev søsat i 1844, og han derfor har haft mulighed for at følge byggeriet fra start. Hans viden om dampskibsteknologien blev desuden sikkert udbygget i de efterfølgende rejseår i udlandet, inden han i 1849 etablerede sig som skibsbygmester i Nykøbing Falster.

Da han i 1861 byggede det lille skrue-dampskib PAN, må han desuden have haft både tid og penge til rådighed, da der ikke i forvejen var nogen køber til nybygningen.

PAN var kun på 5,75 kommercelæster eller ca. 11 brt., længden var 60 fod, bredden 12 fod og dybgangen 6 fod. En lang smal cigar med en udfaldende klipperstævn.

Dampmaskinen på 10 hestekræfter var bygget på jernstøber P. Hansens værksted i Nykøbing Falster

Man må sige, at det er ganske usædvanligt, at man på den tid i en så relativt lille provinsby som Nykøbing Falster havde en maskinfabrik, der kunne fremstille en dampmaskine. Det var der på den tid kun tre uden for København, der kunne gøre ham efter.



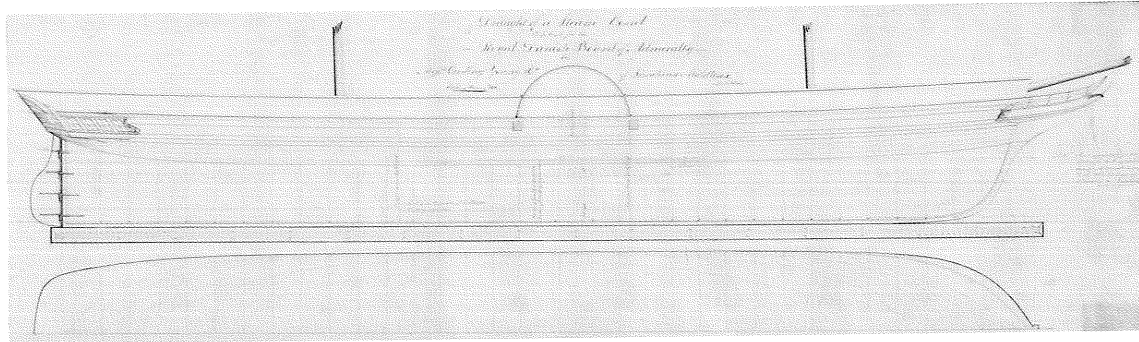
CALEDONIA, Danmarks første dampskib bygget i 1815 hos John Wood & Co., Glasgow. Skibet kom til København den 23. maj 1819.
(Farvelagt tegning af Jacob Petersen, H&S)

*CALEDONIA, Denmark's first steamer built in 1815 at John Wood & Co., Glasgow. The ship arrived at Copenhagen the 23rd May 1819.
(Coloured drawing, Jacob Petersen, DMM)*

Jernstøber og maskinbygger Hansen var begyndt i 1856 uden nogen større kapital og havde ved flid og dygtighed skabt sig et navn i lokalområdet. Og det gik ham godt: I Lolland-Falsters Stiftstidende læser man, at han i 1869 leverede dampmaskiner til et mejeri og til et uldspinderi, en dampkedel til et brændevinsbrænderi, en kæmpe 5-

tons dampkedel til dampmøllen i Nykøbing Falster, og at han næsten var færdig med sit eget lokomobil med tilhørende damptærskemaskine.

Allerede i august 1861 blev PAN solgt til den københavnske skibsreder H.P. Prior for 6.000 rigsbankdaler. H.P. Prior søgte i disse år at opbygge et rutenet af dampskibe



Den Danske Flådes første hjemmebyggede dampskib GEISER fra 1844.
(Tegning af Andreas Schifter. Rigsarkivet)

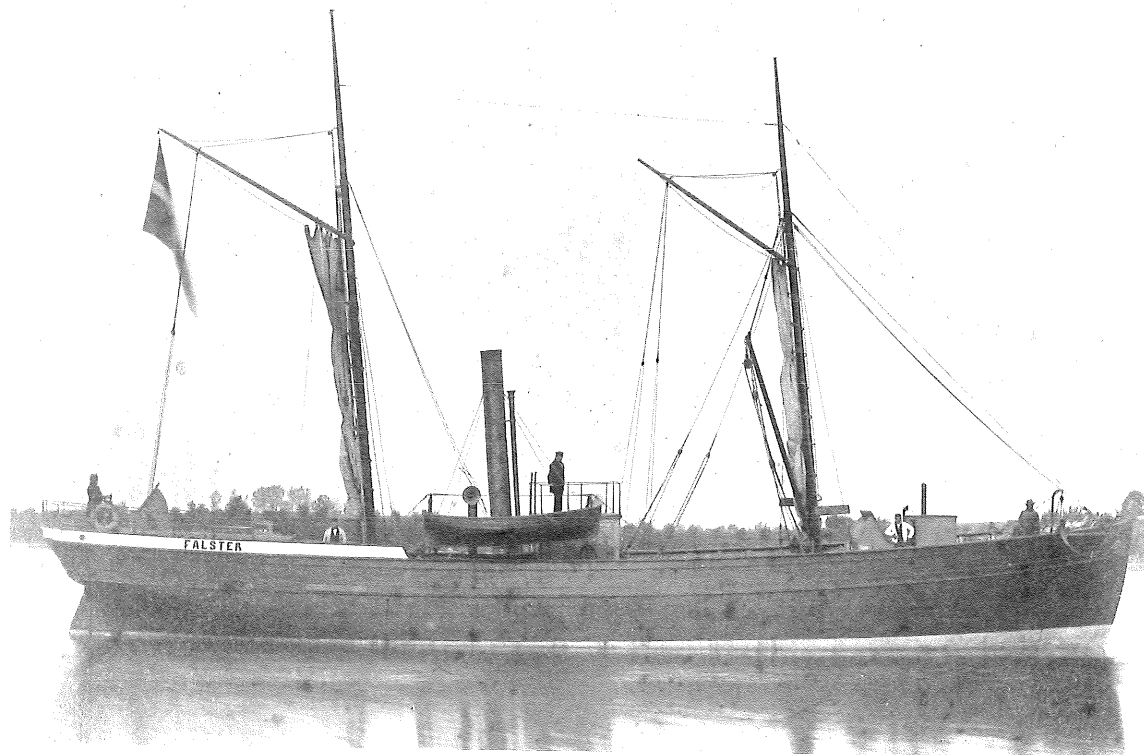
The Danish Navy's first home-built steamer GEISER from 1844.
(Drawing by Andreas Schifter. The Record Office)

i fart mellem København og det øvrige Danmark, og heri indgik også anløb af Nykøbing Falster. Hensigten med at erhverve PAN var at skabe en fødelinie til hovedruten, og den lille damper blev derfor indsat i rutefart mellem Stege, Koster og Kalleshave.

H.P. Prior havde et særdeles godt kendskab til lokalområdet, da han havde haft sin læretid hos købmand Abraham Wulff i Stege, derefter været ansat i godt fem år i handelshuset C. Hage & Søn i byen, og efter et giftermål med en købmandskenke havde han etableret sig med korn- og tømmerhandel i Stege. I 1847 var virksomheden dog flyttet til København..

Selv om PAN blev beskrevet som »smukt udstyret« blev føderuten dog ingen succes, og H.P. Prior tilbagesolgte PAN til E.C. Benzon, der i 1863 fik skibet solgt til A.C. Kruse i København. De følgende år virkede PAN som slæbebåd, hvorefter maskinen blev taget ud, og skibet blev ombygget til sejlskib.

I Nykøbing var borgerne glade for, at det med dampskib kun tog 7 timer at komme til og fra Hovedstaden, så da H.P. Prior fik økonomiske problemer, der gik ud over trafikens regelmæssighed, tog man sagen i egen hånd. Et interessentselskab blev dannet, og den 21. Februar 1863 kunne Lolland-Falsters Stiftstidende fortælle:



S/S FALSTER fotograferet i Århus lige efter ankomsten i 1866.
(Foto fra Jernbanemuseet, Odense)

*S/S FALSTER photographed in Århus just after its arrival in 1866.
(Photo from the Railway Museum, Odense)*

»Nykjøbing, den 21de Februar. Fra hr. Skibsbygmester Benzons Værft løb igaar Eftermiddags en Skruedampbaad af Stapelen; den er, ligesom alle de andre Fartøier, der ere udgaaede fra nævnte Værft, smukt og solidt bygget. Dampbaaden, der er bygget for et Interessentskabs Regning, blev kaldet "Falster", og er c. 24 Læster drægtig samt bestemt til fra Foraaret at gaae i regelmæssig Fart mellem Kjøbenhavn, Stubbe-kjøbing, Nykjøbing og Nysted. Skibet er meest

bestemt til Fragt, men vil dog nok blive saaledes indrettet, at det ogsaa kan medtage nogle Passagerer. Maskinen er paa 20 Hestes Kraft og leveret af hr. Jernstøber P. Hansen her i Byen, der ogsaa havde bygget Maskinen til "Pan".

FALSTER var 106 fod og 8 tommer lang, godt 15 fod bred, og havde en dybgang paa 7 fod og 5 tommer. Paa halvdækket agter stod et rathus, midtskibs var der et jernruf over maskinen og kabyssen samt to mindre

huse til passagerne. Under dækket var der foruden maskinen, lastrum og besætningslukaf også to kahytter til passagerer.

I starten af marts 1866 var FALSTER indblandet i en slem ulykke.

Da damperen skulle tage lods om bord ved Grønsund, oversejlede den lodsjollen med stor fart i stedet for at dreje bi og vente på lods. Da jollen et par dage senere drev ind på Møn, kunne det konstateres, at farten havde været så stor, at den var næsten helt gennemskåret.

Sagen blev værre af, at kaptajn og mandskab afgav tilsyneladende misvisende oplysninger ved søforklaringen, der blev holdt i Stubbekøbing i midten af måneden.

Lodsformand Hansen fra Stubbekøbing påpegede, at damperen var drejet lige ned på jollen og efter sammenstødet ikke var stoppet, men først havde bremset farten 3000 alen (1 sømil) længere fremme. Fra damperen havde man end ikke udkastet redningsbøjer til den druknede David Danielsen, skønt han tydeligt havde kaldt på hjælp, og den jolle, man sendte af sted fra damperen, kom for sent i vandet, da man først ikke kunne finde åregaflerne og senere næsten ikke kunne ro på grund af uens årer.

Lodsformanden sluttede sit indlæg med at konstatere, at *»der i det hele taget blev manøvreret så besynderligt med Dampskibet, at man maatte formode, at Vedkommende aldrig havde ført Dampskib før«*.

Senere vidste det sig, at det var skibets »restauratør«, der stod til rors.

Måske på grund af denne ulykke, men sandsynligvis fordi FALSTER ikke blev bedømt som værende hurtig og stor nok til

det voksende behov, der var på ruten, blev skibet solgt til et interessentskab i Århus og et nyt skib blev bygget.

Sidst på året 1866 var der prøvetur med den nye damper. På det tidspunkt var Det forenede Dampskibs-Selskab (DFDS) under dannelse, og en af aktørerne var skibsreder H.P. Prior. Han tilbød først samarbejde, men da det blev afvist, lykkedes det ham i stedet at opkøbe aktiemajoriteten i det lokale selskab. Dermed kom den nye FALSTER til at indgå i DFDS's flåde, hvor den sejlede indtil 1920.

E.C. Benzons FALSTER fik en lang og omskiftelig tilværelse. I Århus fik damperen navnet SAMSØ, og de følgende år anvendtes skibet dels i rutefart på Samsø, dels på en rute til Kiel med stop i Vejle, Fredericia, og Middelfart. I 1869 blev skibet solgt til København og ombygget til dampfiskekvasen.

I Lolland-Falsters Stiftstidende kunne man den 30. august 1869 læse om kvasen:

»Dampfiskerkvasen "Samsø", som skal føre Fisk til Kjøbenhavn, Kiel og en havn ved Østersøen, vakte under sit Ophold ved Svendborg et vist Røre blandt Fiskere og Kvaseskipper og var Gjenstand for mange Besøg. Ifølge Sydf. Tid. er Skibet indrettet saaledes, at de to Damme, af hvilke den ene er anbragt foran, den anden agter for Maskinen, fyldes gennem Indløbsrør, der ere anbragt i Bunden af Skibet og forsynede med Ventiler, saaledes at Tilstrømningen kan reguleres efter Behag. Naar Dammene ere fulde, og Friskning af Vandet skal finde sted, sættes to i Maskinen anbragte damppomper i gang, hvilke udpompe gennem to i Forskoddet indlagte Rør, indtil 4 Tdr. Vand i Minuttet. Der vil paa denne Maade hver Time kunne skiftes med frisk

Vand i Dammene, og der fremkommer saaledes en frisk Strøm igjennem hver Dam, uden at Skibet derfor er forhindret i at løbe med stærk Fart og altsaa ikke nødt til, som almindelige Seilkvaser, at mindske Hastighed for ikke at seile Fiskene ihjel. En anden væsentlig Fordeel er den, at Dampkvasen med Sikkerhed kan gjøre hurtige Reiser og saaledes undgaae det store Tab af døde Fisk, som Seilkvaserne undertiden ere udsatte for. Der findes ligeledes ombord det af afdøde Skuespiller Schmidt opfundne Apparat, hvorved det bliver muligt at holde Fiskene levende i det samme Vand, uden at nogen Fornyelse behøver at finde sted. "Samsø" er bleven omdannet til Fiskerkvase af det tidligere Dampskib "Falster" og føres af Kapitajn Røster; Lieutenant Poulsen, tidligere Dampskibsfører, er derimod den egentlige Leder af Foretagendet og følger med Skibet«.

Dampkvase-konceptet fungerede så godt, at SAMSØ blev ved med at sejle i denne fart indtil 1876, da maskinfabrikkerne Tuxen og Hammerich i Nakskov overtog skibet for 10.200 kr.

SAMSØ skulle være slæbebåd for Nakskov havns opmudringsmaskine. I 1880 blev den gamle dampmaskine fra 1863 udskiftet med en høj- og lavtryksmaskine på 30 nominelle hestekræfter fra Hammerich Maskinfabrik, og skibet blev solgt til Københavns Fiskeriselskab A/S, der navngav det PRØVEN og ombyggede det til trawler. To år senere var PRØVEN på auktion, men opnåede ikke den forlangte mindstepris på 10.000 kr.

E.C. Benzon trådte nu til og købte PRØVEN for et noget større beløb, og sammen med Th. Bondte og J. Barfoed stiftede han d. 10. juli 1882 »Smaalandenens Dampskibsselskab«. Med E.C. Benzon som reder og hans ældste søn Lorentz som fører sejlede skibet derefter især med kreaturer mellem Nykøbing Falster og Kiel.

I marts 1894 må PRØVEN med 31 år på bagen være blevet anset for forældet, og skibet blev solgt til firmaet »Deutsch-Scandinavischer Expressverkehr«. Firmanavnet tyder på, at man ikke fandt PRØVEN hverken for gammel eller langsom.

Efter endnu et par handler var skibet i 1898 kommet til Aktieselskabet PRØVEN i København, der således mærkede tabet, da PRØVEN på rejse fra Marstrand til Lübeck den 27/12 kl. 23.45 i en vestlig storm med høj sø sprang læk og sank ca. 4 kvartmil NNV for Vinga fyr ved indsejlingen til Gøteborg.

Skibets fører H. J. Hansen og besætningen blev reddet af lodsbåden fra Vinga. Ved søforhøret blev det ført til protokols, at skibet var 15.000 kr. værd, og at ladningen bestående af 779 kister sild på i alt 95 tons havde en værdi af 6000 kr.

Hvis ikke PRØVEN har ligget i vejen for skibsfarten i Gøteborgs skærgård, så ligger den der nok endnu.

Litteratur:

Benzon, Otto. »Skibsbygmester E.C.Benzon, Nykøbing Falster. En foregangsmand i dansk skibsbygning« Handels- og Søfartsmuseets årbog 1954. Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Fode, Henrik. »Småskibsfarten på Århusbugten 1865 –1914«. Universitetsforlaget i Århus 1971.

Petersen, Holger Munchaus. »Danske Dampskibe indtil 1870«. Bind 1-3. Fiskeri- og Søfartsmuseets maritime skrifter.

Arkivalier:

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 2. 3. januar 1863, forsiden.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 52. Lørdag den 21. februar 1863.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Nr. 64. Lørdag den 17. marts 1866.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Mandag den 30. august 1869. Nr. 210.

Lolland-Falsters Stiftstidende. Lørdag den 14. august 1869. Nr. 196.

Nykøbing Falsters Toldkammer. Skibsregistreringsprotokol L-18. 1877-1911.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Skibsregistreringsprotokol L/6 1873-83.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Skibregistreringsprotokol L/8 1893-1903.

Overtoldinspektoratet i Kbh. Register over udslettede skibe. Bind 3 fra 1890 og frem.

E. C. Benzon's steamships

Summary

During his apprenticeship at Holmen (1841-1844) E.C. Benzon had written the manuscript for a book on shipbuilding in Denmark and abroad. In the book he compared Danish steamships with selected British, Spanish and French steamships with regard to features such as horsepower, the dimensions of the hull, and displacement.

In 1849 he set himself up as a master shipbuilder in Nykøbing Falster, where he built the small screw steamer PAN. In August 1861 PAN was sold to H.P. Prior, a Copenhagen shipowner who in this period was trying to build up a network of steamer routes between Copenhagen and the rest of Denmark. The PAN was put into service between Stege, Koster and Kallehave, as a feeder route for the main routes to Copenhagen, but Prior sold the PAN back to Benzon, who sold it again in 1863 as a tugboat in Copenhagen.

When H.P. Prior got into economic problems that affected the frequency of the traffic in the local community on Lolland-Falster a partnership was set up that placed an order for the ship FALSTER to be built at Benzon's shipyard. In the beginning of March 1866 the FALSTER was involved in a serious accident where a pilot boat was run down and a sailor drowned. Shortly after this the ship was sold to a partnership in Århus and a new ship was built.

The local partnership was bought up by the newly started DFDS, and the new FALSTER became a part of DFDS's fleet, where it sailed until 1920. Put into service on the DFDS route to Århus the steamer was given the name SAMSØ, and in the following years it was used partly in the regular service to Samsø, and partly on a route to Kiel. In 1869 the ship was rebuilt as a steam welled smack and the SAMSØ sailed in this traffic until 1876 when it went to be a steam tug in Nakskov. In 1880 the ship was sold to Københavns Fiskeriselskab A/S who renamed it the PRØVEN and rebuilt it as a trawler.

In 1882 Benzon bought back the PRØVEN and together with Th. Bondte og J. Barfoed set up the steamship company »Smaalandenens Dampskibsselskab« on July 10th 1882.

In marts 1894 having sailed for 31 years the PRØVEN must have been considered obsolete, and the ship was sold to the firm »Deutch-Skandinavischer Expressverkehr«. After being sold a couple of times more the ship came to A/S PRØVEN in Copenhagen in 1898, and on a voyage from Marstrand to Lübeck on 27th December at 23.45 in a westerly storm with heavy seas the ship sprang a leak and sank about 4 nautical miles NNW of Vinga lighthouse on the approach to Gothenburg.