



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her:

<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



Sejladsen

Århus-København

før 1866 og efter

1966-67

Sejladsen Århus-København
før 1866 og efter

Sejladsen

ÅRHUS
KØBENHAVN

FØR

1866

OG EFTER

*Af Emanuel Sejr og
Jan Hedegaard*

1966-67

Denne bog er udgivet af Århus havn
i anledning af årsskiftet 1966-67
Papir: Glittet, pigmenteret illustrationstryk
fra V. Crone og Møller
Omslag: Krideret kunsttrykkarton
(Zanders) fra C. C. Winthers Efterfølger
Bogtryk: Marselis Tryk, Århus
Klicheer: Aarhus Klichéanstalt
Bogbind: Emil Byskous Efterfølger

559

Bogen er trykt i
1100 nummererede eksemplarer
Billedet på omslaget:
Hjuldampere »Kjøbenhavn« sejler ud
af Århus havn
Maleri af Chr. Blache, 1890
tilh. Århus Museum
Foto: Thomas Pedersen og Poul Pedersen

De første hjuldampere

Det var i reglen ingen forlystelse at rejse til søs i gamle dage. »Det er i dag otte dage siden, jeg forlod København på en Århus-galease, men endnu ligger vi her på Helsingørs red«, sukker den nyudnævnte postmester i Århus Peter Theilade 1806 i et brev til poststyrelsen, hvori han beklager, at han ikke kan overtage sit nye embede til tiden. Da galeasen første gang prøvede at stå ud i Kattegat, mødtes den af stærk strøm og høje bølger, så passagererne gennemlevede »en virkelig gyselig nat«. Man måtte vende tilbage til Helsingør, og et senere forsøg på at trodse elementerne gav samme resultat, skønt man denne gang nåede så langt, at Jyllands kyst kunne skimtes. Men vind og strøm umuliggjorde videre fremgang, og »vi udstode da meget ondt, så jeg frygtede, at vi ikke mere havde set land«. Tredje gang lykkedes det; men da var der også gået en halv snes dage for at komme fra København til Århus – og altså ikke under de behageligste forhold. Der var yderligere det at bemærke, at redere og skippere ikke tog synderligt hensyn til passagererne – dem var der ikke mange af – det var kreatur- og gods-transporten, de skulle leve af.

Man skulle tro, at dampskibene ville virke som noget strålende storartet og uendelig behageligt i modsætning til de besværlige sejlskibsrejser; men sådan var det nu ikke, i hvert fald ikke med de første hjuldampere, der blev sat ind på danske ruter. Den første var »Caledonia«, som fra 1819 sejlede på ruten København–Kiel. Århus-ruten kom først med i 1825, da

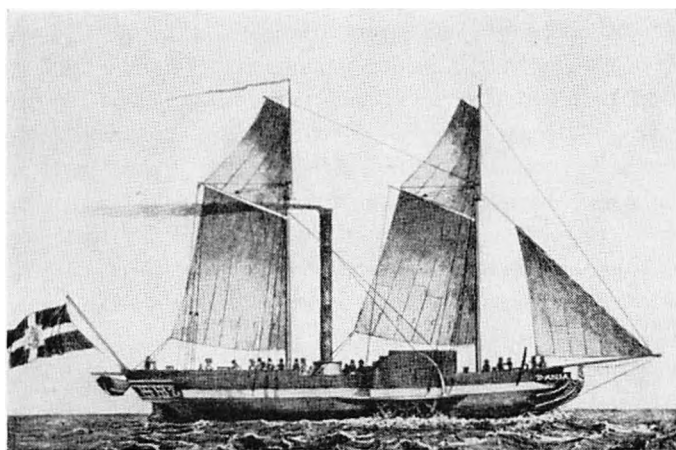
en lille, engelsk bygget hjulbåd »Jydland« (det hed den virkelige) begyndte farten. Det var et dårligt skib, som gang på gang havde uheld og måtte til reparation; så averterede man bare i avisen, at det på sin sidste rejse havde lidt havari og lå under reparation. »Når det igen begynder sin fart vil blive senere bekendtgjort«¹). Allerede på »Jydland«s første tur var det galt: Skibet nåede ikke længer end til Humlebæk, før vandet begyndte at løbe ud af kedlerne, så man måtte tilbage til København for at reparere. Endelig den 13. oktober 1825 kom skibet af sted, og efter et døgn's sejlads nåede det Århus »medbringende en del landsoldater . . . Det skød, så vidt man her kunne se, en fart af to mil i timen«, skriver Aarhus Stiftstidende. »En uhyre mængde mennesker havde samlet sig omkring ved strandbredden for at se denne nye skibsfart«²).

En af »Jydland«s værste ture viser, at dampskibsfart kunne være fuldt så ubehagelig som med sejlskibe. I juli 1826 tog »Jydland« af sted fra København i hårdt vejr, og man nåede ikke længer end til Nakkehoved, før kaptajn Steffensen måtte vende om og lægge sig i læ ved Helsingør. Her vågnede passagererne om morgenen og troede, de var i Århus – de fleste var på vej til Olufsmarked – og de blev derfor meget vrede og skældte drabeligt ud på rederen, Louis Oppert, der selv var med skibet. Han fandt det imidlertid »mod sin fornuft og interesse at indlade sig i diskussion om ting, som ej vil stå til at forandre«, og forlod »for at undgå ubehagelige kollisioner« skibet og tog med postvognen tilbage til København. Inden han kom af sted, blev han dog på gaden i Helsingør overfuset af en af passagererne, bugtalersken madam Bamberg, der ifølge Oppert brugte udtryk, som han undså sig for at gentage. Men hun havde jo også grund til at være vred: Hun var gået glip af fortjenesten på Olufsmarkedet.

Kaptajnen på »Jydland« gav imidlertid efter for passagerernes krav og stak igen til søs, men måtte efter nogle timers kamp med bølgerne kaste anker. Det varede dog ikke længe, før

ankerkættingerne sprang, og da skibet oven i købet blev læk, var man i en prekær situation: Alle mand måtte til pumperne, og med stort besvær lykkedes det at komme ind til Rørvig. Her slikkede man sine sår og fik ny kulbeholdning, og derefter gik det løs igen; man nåede dog ikke længer end til Sjællands Odde, hvor skibet lå i læ om natten. Da der ikke kunne fås kul her, nøjedes man med tørv og stod uforfærdet ud i det vildende hav igen. Men tørvene viste sig at være alt for let kost for en dampskibskedel; de var hurtigt opbrugt, og så måtte man som i de bedste romaner fyre med alt opstående træværk for at nå tilbage til Sjællands Odde. Der er intet at sige til, at passagererne nu var »kede og trætte af dette sørgelige liv« og forlod skibet for at tage til Århus med de gode gamle og prøvede færgesmakker fra Kalundborg³).

Nej, »Jydland« var en uheldig begyndelse på dampskibsforbindelsen mellem København og Århus. Den eneste gang, skibet ligefrem havde held med sig og omstråledes af nådens sol, var



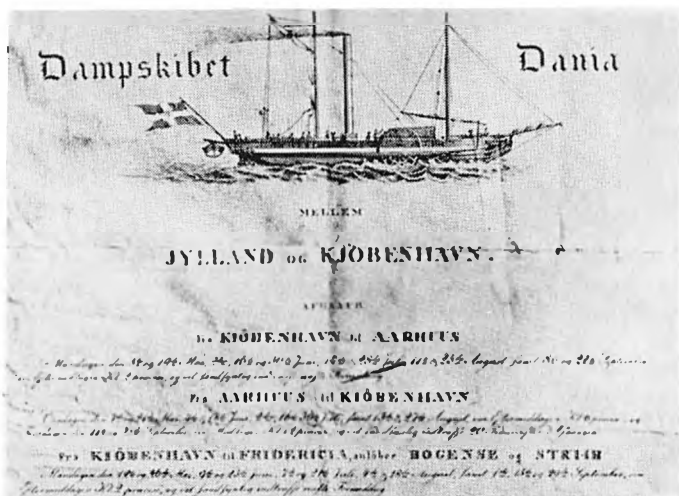
Hjuldampskibet »Dania«

Stik i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

i juni 1826, men det er en historie for sig: I 1824 havde Frederik VI anskaffet sig et dampskib, som fik navnet »Kiel«, og i begyndelsen af juni 1826 tog kongen om bord på »Kiel« på en tur til Jylland. Forfatteren Carl Bernhard (A. de Saint-Aubin) har i et brev skildret begivenhederne: Ved Helsingør ville chefen for vagtskibet – det var jo i sundtoldens dage – »Blom af søetaten gå om bord for at komplimentere kongen«; men dampskibets hjul greb fat i vagtskibsjollen og knuste den, så alle mand måtte i baljen. »Blom havde dog så megen åndsnærverelse, at han kom op igen med trekantet hat og trådte vande med front mod »Kiel«, indtil han blev taget op af en lodsbåd, da hjulet havde haft fat i hans skøder og revet ryggen af uniformen, og han således ikke kunne lade sin ryg se«. Det kan man kalde konduite.

Kongens Jyllandstur skulle dog komme ud for endnu flere genvordigheder: Ved Kronborg gik man så nær ind, at forladningen af kanonsalutten faldt på »Kiel«s dæk; ved Anholt var man nær løbet på grund, og da man nærmede sig Århus, »blev kariolen stædig som en følge af det voldsomme stød ved Helsingør«, så kongen måtte roes det sidste stykke ind til byen. Men nu var endelig heldet kommet til »Jydland«, for som Carl Bernhard skriver: »Den foragtede lille dampbåd »Jydland« måtte ud og tage den kongelige på slæbetoug«. Forresten fortsatte malørerne i Århus: »Ved den første salut springer en kanon, og stumperne fløj kongen og suiten om ørene, og et stort stykke dejser hen på en engelsk brig, knuser en stang og er nærved at tage hovedet af kaptajnen, som i sin befippelse er lige ved at hejse parlamentærflag, da han mente, at århusianerne skød med skarpt«¹).

Alt dette fik man ingen besked om i det officielle referat i Aarhus Stiftstidende. Her var alt »jubel og glæde«; det hedder, at »under Helgenæs besteg Hans Maj. og allerhøjstsammes suite en kongelig chaluppe, og der sejlede nu her fra Århus en hel del både, af hvilke enhver kappedes om at bringe



Fartplan for dampskibet »Dania« 1827

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

landsfaderen sin jubelhilsen først, og fryderåb lød hen over bølgerne, som bar den elskede konge. Tusinder af tilskuere bedækkede strandbredden rundt omkring. Borgervæbningen paradere. Skibene i havnen var pyntelig behængte med flag og vimpler. Alt var jubel og glæde«⁵⁾).

Men »Jydland« kom ikke til at triumfere længe; vistnok allerede i løbet af 1826 opgaves sejladsen på Århus, og 1827 sattes et nyt og bedre skib ind på ruten. Det var »Dania«, som var købt i London for 3200 pd. sterling; der var ofret 1100–1200 på dets indretning, så man kunne proklamere det som »det smukkeste og største af alle danske dampskibe« (der var nu ikke så mange)⁶⁾. »Dania« var 108 fod langt, og dets maskine var på 40 hestes kraft, mens »Caledonia« kun havde 28. Forresten var »Dania«s første tur i juli 1827 ikke helt vellykket. Aarhus Stiftstidendes redaktør, A. F. Elmquist, der selv var med på turen, har skildret den således: »Kun uovervinde-



Interiør fra pakethåden København-Kiel o. 1830. Man levede tæt og ad hinanden i datidens skibe

Litografi i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

lige naturtilfælde har forvoldet den indtrufne forsinkelse. Efter at skibet lidt efter kl. 6 onsdag morgen havde forladt København, nåede det i en 3 timers tid Helsingør, hvor det land-satte 15 af de 51 passagerer. Men da det var kommen ud af sundet forbi Gilberghoved, blev vest-nordvestvinden til en fuldstændig storm, som i forening med den stærke søgang tvang skibet til at søge op under Hesselø, hvor det kastede anker om natten kl. 12. Ved en længere fortsat strid imod vejr og bølger ville det i København indtage forråd af stenkul efter al sandsynlighed ikke have kunnet holde ud indtil enden, og fremkomsten til Århus således være blevet endnu mere forhalet. Ved Hesseløen måtte skibet formedelst den vedvarende modvind blive liggende indtil igår eftermiddag kl. 6, da det påny begyndte sejladsen og omsider kæmpede sig frem til Århus, just som stenkullene næsten var opbrugt«⁷).

»Dania« kunne normalt gøre turen fra København til Århus på ca. 17 timer, og man mente ikke, »at en heldigere og hurtigere rejse kunne opnås«; men forudsætningen var jo rigtignok, at vejret var nogenlunde, så der har været et stort usikkerhedsmoment ved al datidig dampskibsfart. Desuden lagde »Dania« op i vintermånederne – hjuldampere egnede sig ikke til at forcere isen – og fremskridtet fra sejl til damp var altså ikke overvældende, hvad nok var medvirkende til, at det varede temmelig længe, inden antallet af dampskibe blev dominerende; endnu i 1850 talte den danske handelsflåde kun 16 dampskibe. Fra flere sider blev der i det hele taget set skævt til de nye skibe, særligt naturligtvis af sømændene, der så en farlig konkurrent i hjuldampene og kaldte dem »pjaskemalerer« og »de forbandede røghætter«. Man var også bange for at få dem ind i havnene – de måtte jo være brandfarlige! Det må huskes, at de første dampskibe var af træ om end undertiden »kobberforhuede«. Heller ikke autoriteterne var synderlig interesseret i anvendelsen af dampskibe. Poststyrelsen, som ellers nok skulle synes at have brug for et par dampere, skrev, at »den med dampbådes maskinindretning forbundne heftige og brusende bevægelse på og under vandet . . . muligen kunne have en skadelig aftagelse af fiskerierne til følge«⁸). Denne mulige fare for fiskeriet blev også stærkt drøftet i Aarhus Stiftstidende: »Kan dampskibet skade sildefiskeriet?«⁹).

»Dania« fortsatte sejladsen i nogle år; den kunne i løbet af en uge – når den ikke havde uheld – gennemføre tre ture mellem København, Aalborg, Århus og Fredericia. Billetpriisen til Århus var 8 rdlr. på 1. klasse, 2. kahyt kostede 5 rdlr., og for 3 rdlr. kunne man få en plads på dækket, hvor dog »ikkun modtages soldater, matroser, bønder og tjenestetyende«. Så var man placeret. Sikker på afgangstiderne kunne man ikke altid være; somme tider blev skibet helt borte, og da man ikke havde telegraf eller anden mulighed for omgående fjern-meddelelse, stod de ventende passagerer ofte med håret ned ad nak-

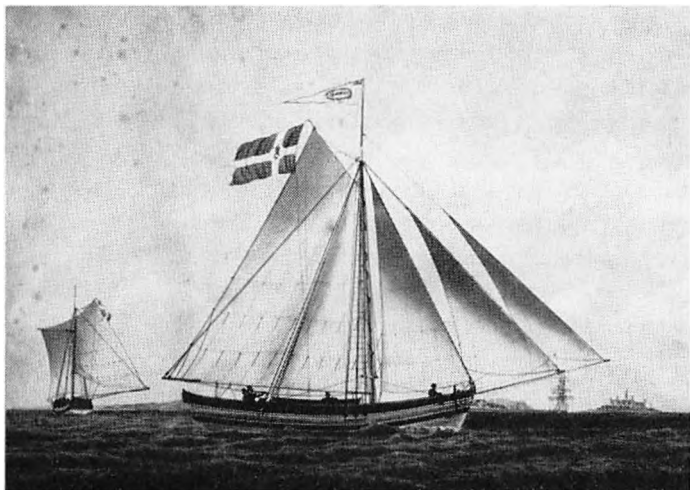
ken. Først et par dage efter fik man at vide gennem avisen, at »Dania«, »efter at have været ude i det meget stormende vejr på rejsen til Aalborg, såvel med hensyn til maskiner som folk behøvede et par dages hvile for igen at komme fuldstændig i orden«¹⁰).

Den store succes var dampskibsfarten altså ikke fra begyndelsen. Nu var »Dania« heller ikke noget særlig fremragende skib: Det sejlede langsomt, og der klagedes over manglende renlighed og over mandskabets opførsel over for passagererne. Skibets reder, M. W. Sass, lod desuden i 1833 »Dania« indgå i Århus–Kalundborg-ruten en gang om ugen og fra 1835 to gange om ugen, hvorefter han helt opgav Århus–København-ruten.

Intermezzo under sejl

Det var naturligvis en uholdbar situation; men den gav sejl-skibene en fornyet chance. Ved siden af dampskibene havde der hele tiden været paket-fart mellem Århus og København; paketter eller paquetter, som man skrev for at gøre det sværere, var jagt-skibe eller skonnerter som f. eks. »Coureren«, skipper Brasch, der var bekendt for »sin gode sejlads og velindrettede kahyt«¹¹). Her kostede 1. kahyt 5 rdlr., 2. kahyt 3, og på dækket kunne man komme med for 2 rdlr. Skibet forliste imidlertid i 1835 ved Hesseløen; »50 matroser, udskrevne til Hans Majestæts tjeneste, samt 12 passagerer og en del stykgods« blev reddet; men skibet selv blev slået til vrag¹²).

Måske er det dette forlis i forbindelse med dampskibsfartens ophør, der mindre end en måned efter »Coureren«s forlis fik en række af byens førende købmænd til at slutte sig sammen for at skabe en regelmæssig søværts forbindelse med hovedstaden. Det var købmændene: C. A. Bünger, R. Schandorff, J.



Jagten »Adonis«, skipper J. Nyrup, som i 1835 sammen med tre andre jagter sattes ind i en regelmæssig sejlads på København. Allerede samme år blev H. Tanggaard skibets fører indtil 1841, da J. Nyrup igen en kort tid var dets kaptajn. 1842 førtes det af skipper C. Basse. Efter farvelagt tegning af Jacob Petersen i Den gamle By

Foto: Thomas Pedersen og Poul Pedersen

Røggind, der var havnekasserer, oliemøller C. Bang, P. C. Raab, J. F. W. Røse, C. L. Schmidts enke, L. P. Schmidt, konsul P. Herskind, N. Malling og J. P. Hammershøi. Deres plan gik ud på, at »4 jagter for fremtiden skulle afgå til bestemte tider, således at et skib afgår omtrent hver 14. dag herfra til København og et andet fra København hertil«. De fire jagter var »Maren Cathrine«, ført af skipper N. Falslev, »De tvende søstre«, skipper J. K. Hansen, »Adonis«, skipper J. Nyrup, og »De tvende venner«, skipper W. Thomsen¹³⁾.

En forbindelse hver 14. dag var rigtignok ikke meget, og det varede da heller ikke længe, før man gennemførte en ugentlig tur, nemlig »hver onsdag aften fra Århus til København og hver tirsdag aften fra København til Århus«¹⁴⁾.

Men der var også andre af byens redere – og mange større købmænd havde dengang skibe på søen – som øjnede en for-tjeneste på dette område, deriblandt købmand Marcus G. Bech, som indrettede sin pakat »Prindsesse Caroline« til Århus-København-ruten og satte »Coureren«s forliste skipper Brasch til at føre den. »Prindsesse Caroline« var et ret nybygget skib »af gode ege-materialier«. Det havde på 1. plads to kahytter, en til damer og en til herrer, med i alt 20 køjer, og på 2. plads var der 6 dobbeltkøjer, der kunne benyttes både af damer og herrer. Prisen var 3 rdlr. 3 mark på 1. plads og 3 rdlr. på 2. plads, mens dækspassagerer nøjedes med 2 rdlr. Skibet havde endvidere plads til 20 kreaturer, og prisen for et »kvæghoved« var 3 rdlr. og for en hest 4 rdlr.¹⁵).

Den mest entreprenante af de pakat-redere, som myldrede frem i disse år, var dog Lauritz A. Jahnsen, en søn af pastor Jahnsen ved Frue Kirke i Århus. Han havde først været i kompagni med købmand Fleischer, men etablerede sig selvstændigt 1824 som kommissionær og speditør. En tid var han også klasselotterikollektør og interessent i det Århus-Kalundborgske færgelaug; senere, i 1846, købte han hotel »Løven« i Nyhavn i København. Tidligt var han lidt af en kværlulant, som ingen rigtigt kunne samarbejde med, og det udviklede sig, så han endte tragisk som en ruineret mand efter i 1850erne at have ført flere processer helt op til højesteret og praktisk talt tabt dem alle.

I foråret 1836 averterede Laur. A. Jahnsen »ny pakat-fart mellem København og Århus med passagerer, kvæg og stykgods med den nyombyggede, kobberbefæstnede og i alle henseender vel udhalede færgejagt, »Interessentskabet« kaldet, der er drægtig 29½ kommercelæster eller omtrent 1100 tøn-der, og føres af skipper P. Michelsen«. Skibet havde »rummelig kahyt med luft og udsigt til begge sider, 8 køjer med madrader samt to sidekamre med køje«. Året efter blev kahytforholdene forbedrede, så der nu var to kahytter på 1. plads,

en for herrer med 10 køjer og en for damer med 8 køjer; dertil kom de to sidekamre, så der altså i alt kunne disponeres over 20 køjer. Det var ikke dårligt dengang¹⁶⁾.

I begyndelsen arbejdede Marcus G. Bech og Jahnsen sammen, og de to skibe alternerede, så der hver uge var forbindelse begge veje¹⁷⁾. I januar 1840 trak Marcus Bech sig imidlertid ud af sejladsen »på grund af den store konkurrence i pakETFarten«¹⁸⁾ og solgte »Prindsesse Caroline«. Men Jahnsen fortsatte ufortrødent og forstod at skaffe publicity omkring foretagendet: Han kaldte skibet »Aarhus-paketten nr. 1«, senere »Jahnsens hurtigsejlende paket nr. 1«; han averterede efter »4 eller 5 pålidelige sjøvere«¹⁹⁾ til hjælp ved kreaturers og godsets ind- og udskibning osv. Men populær har han ikke været: Hvis den hurtigsejlende kom for sent eller helt udeblev, kom der omgående spydige indlæg i avisen: »Formedelst Jahnsens hurtigsejlende paket nr. 1.s tredje gang udeblivelse til at afgå efter sin bestemmelse, anbefaler undertegnede sig« o.l.²⁰⁾. Kommissionær Ludvig Frederik Bloch, der var gift med en kusine til Jahnsen, kæmpede ikke desto mindre drabeligt mod ham i avisen. Bloch var nemlig ekspeditør for skipper og værtshusholder J. Anholm, der havde købt Marcus Bechs »Prindsesse Caroline«, og nu var der så vist ikke tale om samarbejde. Når »den hurtigsejlende« udeblev, foreslog Bloch sarkastisk, at man nok hellere måtte omdøbe den til »den flyvende paket«. Anholms paket blev en følelig konkurrent til Jahnsens hurtigsejler.

Den værste konkurrence kom dog fra paketten »Anders Sandøe Ørsted«, som sattes i fart i efteråret 1840. Det var et nybygget »solidt, kobberboltet skib, der i alle henseender er suffisant og godt udhalet samt bekvemt indrettet for passagerer... og udstyret med den elegance og de bekvemmeligheder, nutidens fordringer udkræver«²¹⁾. Århus tog »Anders Sandøe Ørsted« til sit hjerte; man kan se det af avisens omtale af den lysttur, skibet foretog ud på bugten som en slags

jomfrusejlads: »Om bord på skibet herskede den muntreste stemning, der ytrede sig i sange, taler og toaster, ja der manglede selv ikke en dans, som ved skibets rummelighed meget vel lod sig udføre . . .«²²).

Det allerværste var måske, at »den ved sine heldige farter med den Jahnsenske paket bekendte kaptajn P. Michelsen« gik over til det nye skib, og det samme gjorde Jahnsens kasserer, amtsstuefuldmægtig Lewerkhuusen. Jahnsen skriver bitre ord om disse to, der »have, endog medens de vare i min tjeneste, hemmelig forenet sig om at anskaffe dette fartøj til den samme fart, som de var lønnede af mig til at besørge for mig«. Og man forstår hans bitterhed. Men hans genvordigheder var endnu ikke forbi, for først nu begyndte en regulær priskrig, som tvang Jahnsen til at nedsætte billetprisen for 1. klasse til 2 rdlr., endda køjerne nu var forsynet med »krølhårs-madrasser og stukne sengetæpper«²³), mens dæksplads kun kostede 1 rdlr.

Det afgørende dødsstød for ikke blot Jahnsens paket, men for hele sejlskibs-paketfarten blev dog – selv om døds kampen stod på i årtier – reableringen af regelmæssig dampskibsforbindelse Århus–København. Det var jo helt unaturligt, at byen havde mistet denne forbindelse med hovedstaden, og der fremkom da også gang på gang beklagelser i avisen over dette misforhold. Da i 1839 dampskibet »Dronning Marie« blev stillet til auktion i København, understreges det, at det ville være »i århusianernes sande interesse at oprette et interessentskab for at købe dette udmærkede skib og dermed skaffe sig en sikker og hurtig direkte fart på København«²⁴), og i 1841 filosoferes der over fremskridt og tilbagegang: »Det ligger ikke i vor tidsalder at gå tilbage, og dog er det et tilbageskridt, som griber hæmmende ind i det kommercielle og sociale liv, at vi have mistet den direkte samfærdsel med København, vi tilforn havde pr. dampskib . . . Medens man andre steder i landet gør udkast til jernbaner og dampskibfart,

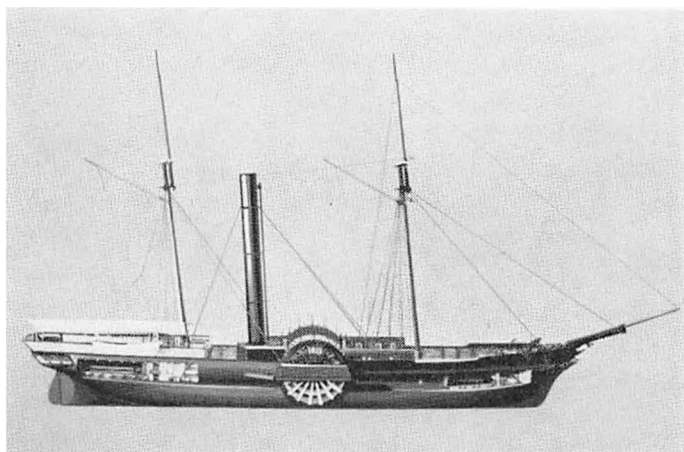
må vi her i Århus, i denne by som ellers i flere henseender går så rask fremad og formedelst sin beliggenhed så fortrinligt egner sig dertil, give slip på et regelmæssigt befordringsmiddel, som vi tilforn har haft . . . Det er at håbe, at almen-sansen (tidens yndlingsglose) også i den retning vil gøre sig gældende og give impulsen til en fast og regelmæssig dampskibsfart mellem Århus og København«²⁵).

Dampskibskonkurrence

I 1842 gik forhåbningerne i opfyldelse i rigt mål: Århus fik hele to dampskibsforbindelser med København, den ene med det flensborgske jerndampskib »Königinn Caroline Amalie«, der gik på ruten Flensborg–København–Århus, den anden med de af et interessentskab i Aalborg anskaffede skibe, »Iris« og »Harlequin«, som havde ruten Aalborg–København–Århus. En passager på »Caroline Amalie« fortæller, at skibet var næsten overfyldt – »jeg talte over 130. På at røre sig undervejs var altså ikke at tænke«. – Skibet kan således ikke have været særlig stort; men passageren var tilfreds: »Vi havde et dejligt syn, da vi gled ind i bugten: Århus lige for os med skove på begge sider! Den lange skibsbro myldrede af mennesker«²⁶). Samtidig undrer den rejsende sig over, at Århus, »der siges at besidde ikke få rige indvånere«, ikke selv har sørget for at skaffe sig et skib, »thi fra intet sted i de danske provinser vil en dampskibsfart betale sig bedre end på Århus«. I øvrigt roses »Caroline Amalie« som en god sejler, der med en voldsom storm stik imod tilbagelagde turen fra København på 16 timer. Den skød en »djævleblændt« fart, påstodes det²⁷), og skibet var desuden »udstyret med overordentlig elegance og indrettet så bekvemt som muligt for passagererne«²⁸). Billetpriiserne var 6 rdlr. på 1. klasse, 4 på anden og

2 for dæksplads, som stadig kun var for »håndværkssvende, matroser og soldater samt tjenestefolk«²⁹). Det er nok værd at bemærke, at bønderne ikke længere henregnes til dæks-proletariatet.

Aalborg-skibet »Harlequin« var et lille skib på kun 27 kommercelæster, mens »Iris«, der 1842 indkøbtes af det 1840 stiftede »Dampskibsinteressentskabet Aalborg«, var en velindrettet hjuldampers på 79 kommercelæster og med to maskiner på 160 hk.³⁰). »Iris« var en fortræffelig sejler, og engang da skibet efter en overfart i forrygende storm var nået vel i havn, »udbragtes et mange gange gentaget hurraråb for dets udmærkede kaptajn Sletting«³¹). »Iris« var i det hele taget »jydernes yndling«, som det hedder, både »på grund af dette skibs godhed og den beredvillige velvilje, der i enhver henseende udvises mod de rejsende«. Men jydernes forkærlighed for »Iris« skyldtes nu også deres lokalpatriotisme: »Denne entrepriser er fremstået i deres midte«³²).



Hjuldampers »Iris«

Model i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Der opstod nu en voldsom konkurrence mellem disse to skibe, ikke blot i form af takst-krig, men også gennem en stadig og temmelig idiotisk fastholden ved samme afgangstid på samme dag, den dag, som begge selskaber mente var den fordelagtigste, og som derfor ingen af dem ville opgive. Naturligvis var denne ordning et stort minus for publikum; men der gik et par år, før selskaberne kunne bekvemme sig til at slutte en overenskomst, hvorved begge skibe bibeholdt ruten, men med passende fordeling af afgangstider på ugens dage. Passagertallet var efter tidens forhold meget tilfredsstillende: »Iris« havde allerede det første år 2270 passagerer på Aalborg-ruten og 999 på Århus-ruten; men snart blev farten på Århus den vigtigste: 1848 var der 5987 passagerer på Aalborg-ruten, men 7075 til Århus. Og så ville trafikken på Århus endda have været endnu større, hvis ikke dampskibet »Christian VIII« fra 1847 var sat ind som konkurrent. For »Iris« var passagertrafikken dog næppe så vigtig som kreaturtransporten fra Jylland til København; hvert år sendtes mellem 2000 og 3000 kreaturer til hovedstaden, ligesom godstrafikken kom op på ca. 10.000 læster årligt³³).

»Iris«-selskabet tjente gode penge i disse år, et enkelt år var overskuddet 32.600 rdlr., og aktieudbyttet i 1840erne svingede fra 14 % til det dobbelte. For at udnytte successen satte selskabet bygningen af et nyt dampskib »Juno« i gang, mere end dobbelt så stort som »Iris«. Det viste sig dog at være en dårlig spekulation: »Juno«s bygning blev meget dyr, og skibet blev en så stor konkurrent til »Iris«, at dette ikke kunne betale sig. Desuden dukkede også andre konkurrenter op: H. P. Prior satte 1852 dampskibet »Valdemar« ind på København-Frederikshavn og København-Århus-ruterne med en ugentlig tur i begge retninger, mens det nybyggede »Cimbria« sattes ind på ruten København-Randers, og de to skibe trak en ikke ringe del af Jyllands-trafikken bort fra Aalborg-selskabet. 1853 måtte »Juno« sælges for 60.000 rdlr., skønt

Dampskibet „Iris“

Capt. P. E. Sletting,

ankommer Onsdagen den 14de fra, og afgaer
Torsdagen den 15de dennes om Morgenen Kl. 6
til Kjøbenhavn, medtagende Passagerer, Stykgods
og Kreaturer.

Fragten for Hornqvæg er nedsat til den sær-
deles billige Priis af 4 $\frac{1}{2}$ pr. St.

Idet jeg anmelder Foranstaaende, giver jeg
mig tillige den Frihed at anbefale dette fortrin-
lige og elegante Skib, hvor Alt paa bedste Maade
er indrettet for de Reisende, og tillader mig at
gjøre opmærksom paa: at Skibets Afgangstid,
alene for de Reisendes Bequemmelighed, er ud-
sæt til Kl. 6 om Morgenen, hvorved ogsaa tillige
al Frygt for Fare ved forceret Dampning vil
være hævet.

Aarhus, den 9de Juni 1843.

A. Thomsen,
Magler.

Dampskibet

„Königin Caroline Amalie“

Capt. P. Jordt,

afgaer fra Aarhus til Kjøbenhavn først-
kommende Torsdag Morgen Kl. 5, medtagende
Passagerer.

Indskrivningen skeer hos J. H. Agerup
ved Aaen.

Aarhus, den 9de Juni 1843.

De konkurrerende dampskibsselskabers annoncer
i Aarhus Stiftstidende 12. juni 1843. Som det ses,
søger »Iris«-selskabet at give det udseende af, at
en times senere afgangstid betyder større sikker-
hed, men det hele er vist kun et forsøg på at
genere konkurrenten

det året forud havde kostet 133.000 rdlr. at anskaffe, og 1857
måtte også »Iris« give op.

I de følgende år var »Valdemar« ene om at opretholde den
regelmæssige dampskibsforbindelse med hovedstaden; men ski-
bet var udslidt og måtte for mange rejsers vedkommende lide
på sin sejlføring. Både i Århus og Kjøbenhavn var man util-

NEDSAT PASSAGEER-TAXT

med

Flensborger-Dampskibet**„Königinn Caroline Amalie“,**

Capt. P. Jordt,

imellem Aarhus og Kjöbenhavn og

Kjöbenhavn og Aarhus:

1ste Kabyt fra	6	skilling	til	3	skilling	} pro persona.
2den Do.	4	skilling	”	2	skilling	
Dækket	2	skilling	”	1	skilling	

Familier nyde den sædvanlige Rabat.

Da et andet Dampskib er annonceret til ugentlig Fart imellem Kjöbenhavn og Aarhus og tilbagge, paa de samme Dage og kunns en Time siddigere end „Königinn Caroline Amalies“ allerede forlængst bestemte Afgangstider, og Publicum i denne Anledning har yttret Frygt for at der ved forceret Dampning skulde indtræffe Uheld for et eller andet af Skibene, saa tillade vi os at bekjendtgjøre følgende til Publicums Beroligelse:

„Königinn Caroline Amalies Sikkerheds-Ventiler ere ikke, som paa de fleste andre Dampskibe, anbrugte uden paa Kjedelene, men derimod inden i samme, og saaledes ikke uden med stor Besværlighed vil kunne aabnes og tillukkes; tillige er det paalagt Maskinmesteren ikke at foretage sig Noget, der i fjerneste Maade kan anstrænge Maskineriet, Alt under Fortabelse af hans Tjeneste.“

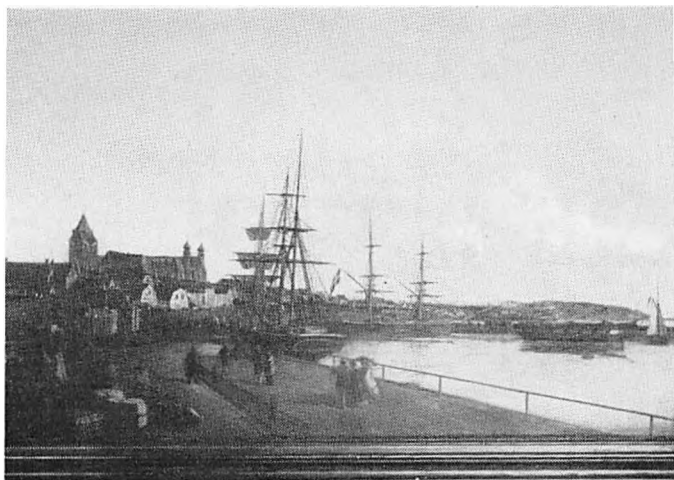
Indskrivningen af Passagerer skeer i Aarhus hos Hr. Kjöbmand J. H. Agerup.

Flensborg, den 12te Juni 1843.

Directionen.

Flensborg-selskabets annonce i Aarhus Stiftstidende 14. juni 1843, hvori Aalborg-selskabets indirekte insinuationer afvises

freds med tingenes tilstand. Driftige mænd med tro på dampen tog affære – en ny tid stundede til. 1865 besluttede århusianerne – endelig kunne man måske sige – at de ville have deres eget dampskib til denne rute. Den 6. april indrykkedes i Aarhus Stiftstidende en indbydelse til aktietegning, underskrevet af Hans Broge i spidsen for 28 andre gode navne, mest

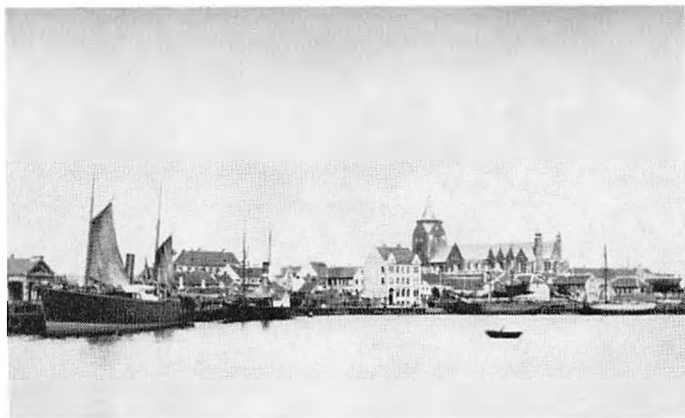


Dampskibsbroen i Århus i 1860erne *Efter maleri i Den gamle By*

Århus-købmænd, men også en del repræsentanter for det store landbrug i omegnen³⁴). Snart var »Dampskibsselskabet i Aarhus af 1865« en realitet, og dets første bestyrelse kom til at bestå af: Hans Broge, Edw. F. Rahr, prokurator, kammerråd H. G. Jensen, konst. vejer og måler J. P. Klindt og skibskaptajn H. Tanggaard³⁵). Det første skib »Aarhus« blev sat i arbejde hos Burmeister & Wain, og allerede på årets sidste dag stævnedes det ind i havnen, naturligvis under stor festivitas: Skibet hilstes med kanonsalut, og byfoged Scholten udbragte et leve for det nye skib og dets fører, kaptajn Broch, hvorefter denne takkede med et leve for dampskibsselskabet osv. Århusianerne var selvfølgelig meget stolte af deres nye skib, der målte 188 registertons og på første kahyt var »indrettet med en salon, langs ad hvis sider findes sovekabinetter... ved herrekahytten findes køjelejlighed til 23 personer; damekahytten rummer 12 køjer, og desuden findes et privatkammer til to. Anden kahyt har sovepladser til 14 passagerer«³⁶). I lastrummet

var der plads til 34 kreaturer, og om sommeren kunne der yderligere være 36–38 på dækket.

Men heller ikke i København lå man på den lade side.



Århus havn 1866. Skibet til venstre er s.s. »Aarhus«, bygget 1865 hos Burmeister & Wain

Foto i Århus folkebibliotekers lokalhistoriske samling

DFDS og Århus

En frostklar februar morgen i året 1867 brød et dampskib sig vej gennem nyisen i indsejlingen til Århus havn. I sig selv ingen usædvanlig begivenhed, for Århus var jo nu på ingen måde uvant med dampskibsbesøg, selvom sejlskibene endnu var i stort overtal. Alligevel betød det nye skibs komme indledningen til en epoke, der skulle få den allerstørste betydning ikke blot for Århus, men for hele det danske samfund.

Dampskibet, der med kraftige skrueslag og dampen hvæsende fra skorstenen stred sig igennem isen, var det nystiftede

Skibsleilighed.

**Det forenede Dampskibs-Selskab.
Kjøbenhavn - Aarhus - London.**

I ovennævnte Route afgaaer

Dampskibet „**Dagmar**“

Søndagen den 10de ds., medtagende Gods,
som efter forudgaaet Anmeldelse kan leveres
ved Gammelholm fra idag til in Morgen Middag.

Announce fra februar 1867

rederi Det forenede Dampskibs-Selskab Akts.' s.s. »Dagmar« en route fra Kjøbenhavn til London via Århus. Tager man fantasien til hjælp, kan man tænke sig Århus' store søn, Hans Broge, betragte det nyankomne skib med rynkede bryn. Gros-serer Hans Broge var ikke med blandt den håndfuld mænd, der den 11. december året forinden havde stiftet Det forenede Dampskibs-Selskab ved at sammenslutte flere mindre rederier, og han ytrede næppe heller noget ønske herom. Hans Broge var lokalpatriot i ordets bedste forstand; hans fortjeneste var det, at Århus blev jernbaneknudepunkt, og hans skibsfartsinteresser havde også Jyllands hovedstad som udgangspunkt. Det københavnske skibs komme har sikkert i første omgang foruroliget ham.

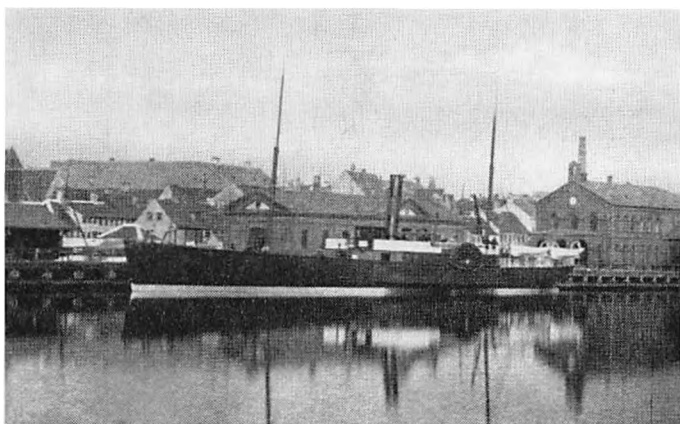
Som kongevalgt landstingsmand har Hans Broge imidlertid klart forstået, hvorfor DFDS blev skabt: Den nationale katastrofe i 1864, da Danmark efter det militære nederlag blev tvunget til at afstå Slesvig og Holsten til de prøjsiske sejrherre, blev den direkte årsag til stiftelsen af det nye rederi.

Krigen og tabet af hertugdømmerne – ikke mindst de spirende industrier i det holstenske – havde bragt landets øko-

nomi i ulave; udenrigshandelen, der i væsentlig grad havde været baseret på de tyske riger, var omtrent gået i stå.

Der måtte en voldsom kraftanstrengelse til for at rette landets økonomi op, både udadtil og indadtil, og heldigvis fostrede tiden beslutsomme og handlekraftige mænd. Forrest blandt disse stod bankdirektør, senere etatsråd C. F. Tietgen – vel Danmarks ypperste finansmand til dato. Kun gennem et fornuftigt sammenspil mellem transportvæsen, handel, industri og kapital kunne den vaklende økonomi bringes på fode. Dette var Tietgens kongstanke, som efter hans mening kunne gennemføres ved at skabe store levedygtige koncerner, hver med sit speciale, men i gensidigt samarbejde.

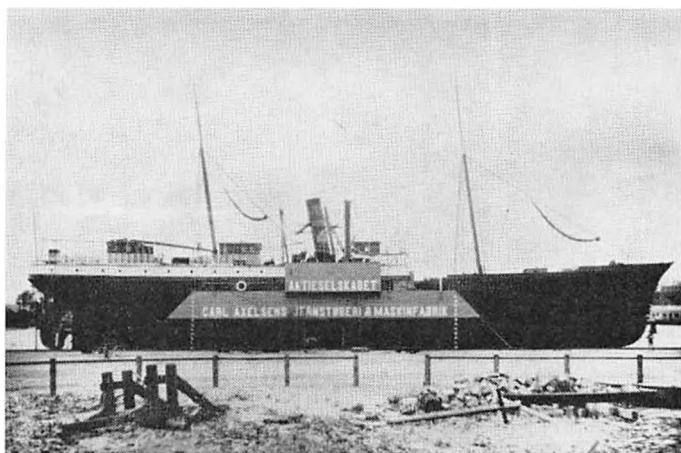
Det var Tietgens idé, at dampskibe og damptog skulle supplere hinanden i et trafiknet til gavn og glæde for hele det danske erhvervsliv, og dette pålidelige indenrigske transport-system skulle gives de bedste muligheder for at opnå kontakt



Hjulskibet »Vesta« i Århus havn. Skibet indsattes 1868 af DFDS for at konkurrere med det århusianske selskab; siden kom det i fart på Kalundborg-ruten

med udlandet og udenrigshandelen. Ved stiftelsen af DFDS bragte han to kategorier af skibsredere sammen, redere med skibe i udenrigsfart og redere, der havde baseret deres virke på indenrigsfarten. Det blev for første gang muligt at tilbyde gennemgangstakster, f. eks. for gods fra provinshavnene til udlandet, og skibene på indenrigsruterne fik direkte tilslutning til skibene i udenrigsfarten. Takket være sine interesser i jernbane- og sporvejsselskaberne kunne Tietgen også gennemføre gennemgående jernbane- og skibstakster, fri udbringning af gods i mange store byer, og i København indsattes ekstra spurvogne i forbindelse med skibenes og togenes indbyrdes ankomster og afgang. Selvom ekstraspurvognene i dag er afløst af biler og busser, har skibsfart og jernbane herhjemme fremdeles opretholdt et mønstergyldigt samarbejde, der ikke har forhindret sund konkurrence!

Tilbage til Århus, til de tidlige dage, hvor s.s. »Dagmar« og dets søsterskibe begyndte deres regelmæssige anløb på vej til det britiske marked.



s.s. »Århuus« i tørdok 1870 bl. a. for at få DFDS' røde ring anbragt omkring skorstenen

Trafikken mellem Århus og København blev – som nævnt – opretholdt af Dampskibsselskabet »Aarhus«, og allerede ved stiftelsen af Det forenede Dampskibs-Selskab bemyndigedes den nye bestyrelse til at forhandle med det århusianske selskab om en sammenslutning; man nåede endog til enighed med dette selskab, hvis driftsresultat var meget beskedent. Planerne strandede imidlertid på en pludselig opblussende lokalpatriotisme, hvorved der samledes større kapital til det jyske selskab, endog så meget, at man kunne anskaffe sig endnu et dampskib »Kjøbenhavn«. DFDS' modtræk udeblev ikke. Foranlediget af bankdirektør C. F. Tietgen og opmuntret af den omstændighed, at postdampskibsfarten Korsør-Århus var blevet indstillet, indsatte DFDS i 1868 dampskibet »Vesta« på en konkurrerende rute.

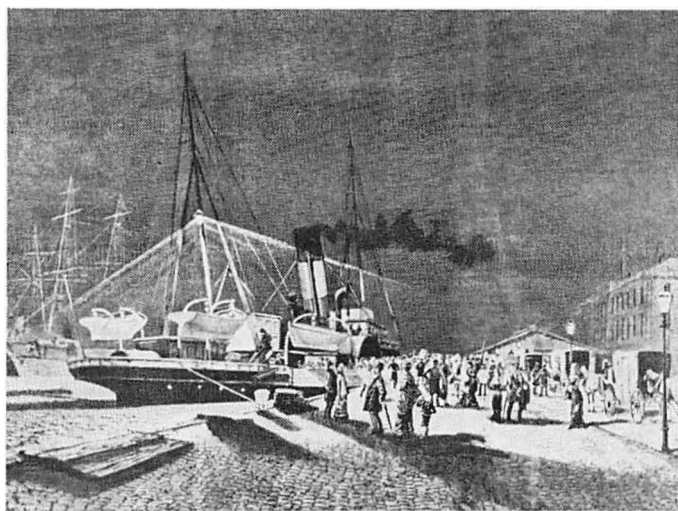
Resultatet står at læse i DFDS' jubilæumsbog fra 1891 i datidens blomstrende sprog:

»Under disse forhold viste det sig snart, at havde Århus-trafikken været for meget for een, så var den for lidt for to. Da oven i købet det nybyggede »Kjøbenhavn« kom til, sattes det jyske selskabs bestyrelse i forlegenhed med at finde passende anvendelse for det gamle skib. Da samtidig den første begejstrings varme morgenrøde havde vejet pladsen for et mere køligt, dagklart overlæg, kom de i sin tid så brat afsluttede forhandlinger på den naturligste måde atter i gænge. Og denne gang førte de til et lykkeligt resultat. Den 6. maj 1870 overdroges »Aarhus« og »Kjøbenhavn« til DFDS, som for et tidsrum af 5 år forpligtede sig til at befare Århus 6 gange ugentlig«.

Et rejseminde

Ruten kom nu i fastere rammer. De to skibe moderniseredes; bl. a. forsynedes »Kjøbenhavn« med det nymodens elektriske

lys, dog kun på dækket. En sensation var det, og det blev en yndet udflugt for såvel københavnere som århusianere at drage til havnen for at beundre de strålende elektriske sole i skibets master, og man kan få et lille indblik i forholdene om bord gennem et brev fra Johanne Luise Heiberg til A. F. Krieger³⁷). Fru Heiberg rejste med »Kjøbenhavn« i juli 1871, og hun havde glædet sig til at sidde »ene i forstavn, overladende mig til mine stille tanker, fortabende mig i beskuel- sen af himmel og hav og blæse ad hele den øvrige forkludrede verden. Men hvad har ikke Fanden at bestille?« Brevet blev i stedet et »Johanne Luises Jammersminde«. Regnen strøm- mede nemlig ned, da den fornemme frue med de tre pleje- døtre og en kammerjomfru gik om bord. »Gaderne og skibs- broen svømmede over, så det var med nød og næppe, at vi kunne hoppe fra vognen over på skibet, hvis dæk lignede en



Hjulskibet »Kjøbenhavn« var det første DFDS-skib, der fik elektrisk belysning, dog kun på dækket. En sensation var det, som billedet viser

lille indsø med paraplyer over i stedet for himmel. Jeg krøb straks ned i en – alle guder og Holm-Hansen være takket – separat kahyt, som H.-H. med megen anstrengelse havde forskaffet os. Her stod jeg og kiggede ud af det lille runde kahyts-vindue, idet jeg gentog for mig selv: Hvad er livet?»

Holm-Hansen var forfatter og tillige en ikke særlig fremragende skuespiller, og fru Heiberg havde fremtvunget hans debut på Det kgl. Teater, så det var rimeligt, at han anstrengte sig for at gøre hende en gentjeneste. Trods separatkahytten gik natten dog »kummerligt i krumbøjet stilling, og endda havde vi det som i paradiset imod de damer, der i masser lå i den store damekahyt hulter til bulter. Jeg kastede en gang et øje derind; der så ud som et stykke af helvedes rige. Forinden vi gik til hvile, drak vi en kop the i en stor herre-kahyt, hvor der langs væggene lå sovende Adoniser i temmelig uskyldige toiletter«.

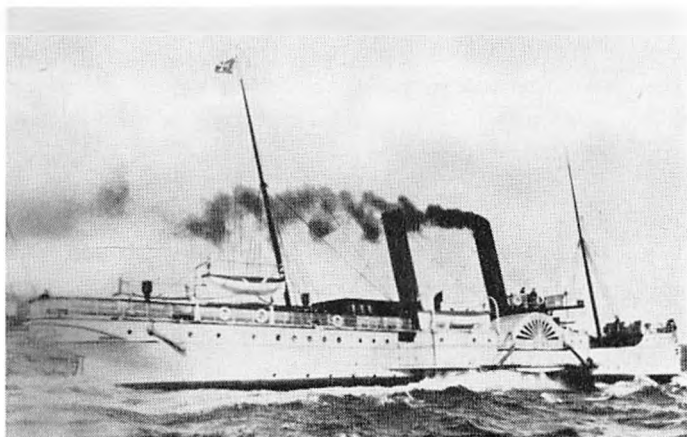
På trods af fru Heibergs lidet opmuntrende beskrivelse af forholdene om bord på datidens ruteskib betragtede samtiden disse som værende nærmest luksuøse i forhold til andre trafikmidler og lignende skibe.

Dagligt fra Århus

Allerede før 1870 var DFDS' ruteskibe daglige gæster i Århus havn. Da staten indstillede dampskibsfarten Århus-Korsør, en følge af banestrækningen Århus-Fredericias åbning i oktober 1868, overtog DFDS denne hurtigrute og indsatte flere skibe i farten, således at Århus fik en daglig, effektiv forbindelse med hovedstaden. På denne rute havde damperne direkte forbindelse med gennemgående damptog til og fra Korsør, og da den nordvestsjællandske bane åbnedes til Kalundborg i 1874, forandrede ruten til Århus-Kalundborg med anløb af Samsø og Tunø.

Denne rute blev drevet på koncession fra staten, der i 1891 forpligtede sig til at yde et økonomisk tilskud samt til, indenfor en forholdsvis beskedne beløbsramme, at dække et eventuelt underskud, medens DFDS forpligtede sig til at indsætte større og hurtigere skibe på ruten. Dette skete med hjulskibene »Hebe« og »Dronningen«. I 1905 erstattedes »Hebe« af hjulskibet »Kureren«, der med sin hvide elegance blev et populært skib på ruten. De direkte anløb af Tunø måtte ophøre, havnen var for lille til at modtage besøg af større skibe, og dengang som nu anduvedes ruteskibet derfor af en lille båd fra øen. I henhold til koncessionens betingelser måtte selskabet også under isforhold søge at gennemføre farten bedst muligt; man forpligtedes til at indsætte et skrueskib i sådanne perioder, idet hjulskibene som følge af deres konstruktion var mindre egnede til issejlad, og en ældre samsing kan erindre, at han en isvinter blev landsat fra s.s. »Ørnen« på iskanten ud for øens kyst, hvorfra passagerer og gods så transporteredes med isbåde ind til land.

Kontrakten med indenrigsministeriet indeholdt en bestemmelse om, at staten skulle kunne overtage ruten efter et vist varsel. Dette varsel kom i december 1912. Indsættelsen af de nye togfærger »Odin« og »Chr. IX« mellem Nyborg og Korsør havde medført, at de derværende to ældre hjulfærger »Korsør« og »Nyborg« var blevet ledige, og den 1. september 1914 overtog statsbanerne Århus-Samsø-Kalundborg-ruten, hvor man satte disse to ældre færger i fart. På sin sidste rejse i denne fart overhalede h.s. »Kureren« med hylende dampfløjte og flagene sat sin lidt kluntede afløser. Maskinchef og kaptajn var enige om, at skibets sortie skulle være festlig, damptrykket blev sat op, og det lykkedes at presse det slanke skib op på næsten 16 mils fart, så det forsvandt snart ud af synsvidden for færgens forbløffede besætning og passagerer! »Kureren« og »Dronningen« kom ikke i fart igen under Malteserkorset; i 1916 blev de solgt som selskabets sidste hjul-



Forbløffede færgepassagerer så i 1914 h.s. »Kureren« overhale fær-
gen med 16 miles fart på skibets sidste tur på Kalundborg-ruten – men
hjulskibenes tid var forbi

skibe – og kort efter blev de begge sænket under andre navne
og rederiflag som følge af tyske krigshandlinger.

»Kureren«s kaptajn og maskinchef måtte stille til reprimande hos selskabets daværende skibsinspektør. De havde faktisk presset fartøjet langt op over den foreskrevne fart; men alvorsordene afsluttedes med et kraftigt skulderklap – og samme dag overtog de to herrer efter sigende kommandoen på bro og i maskine om bord i selskabets nybygning »Aarhus«!

Dette prægtige skib blev leveret af Burmeister & Wain til DFDS' Århus–København-rute i 1912, samme år som staten havde opsagt kontrakten på Kalundborg-ruten. Nu koncentrerede selskabet sig fuldt om natruten mellem hovedland og hovedstad. Vel var s.s. »Aarhus« fra 1865 forlængst blevet afløst af nyere og mere tidssvarende skibe, men i 1912 løb s.s. »Aarhus« som det første af DFDS' specielt til denne fart byggede ruteskibe af stabelen, og få år efter sattes endnu en nybygning – s.s. »Kjøbenhavn« – i fart.

De to skibe var en revolution inden for passagerskibsbygningens område; de var forud for deres tid – så meget forud, at s.s. »Aarhus« endnu i 1966 eksisterede som DFDS' sidste dampskib s.s. »Botnia« – der, når dette trykkes, er afsejlet til nye ejere i udlandet.

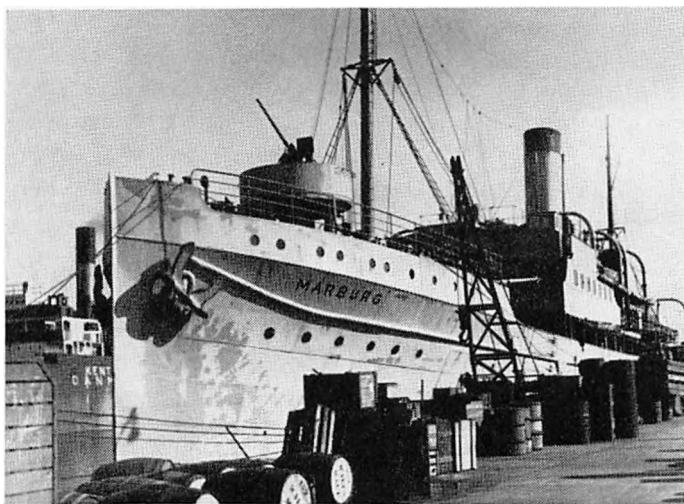
De to verdenskrige

Den første verdenskrig gik relativt spørløst over indenrigsruterne; vel mærkede man krigen ved en enorm stigning i kulpriserne – en stigning, der tvang selskabet til at indstille farten på nogle mindre provinshavne; men ruten mellem Århus og København blev opretholdt med regelmæssige afgangse hver eneste dag.

Til gengæld var der ofte tomt ved de kajer, hvor man losede og lastede skibene i udenrigsfarten. Alt for ofte måtte havnens folk tavs vente på skib, og alt for ofte bekræftede



s.s. »Aarhus« med påmalede dannebrogflag i Århus havn 1940 under den anden verdenskrig



s.s. »Aarhus« måtte under den anden verdenskrig gøre tjeneste under tysk flag og med navnet »Marburg« på boven

morgendagen, at det ventede skib var blevet offer for krigshandlingerne. Neutrale skibe gik ikke ram forbi; man vidste det, men alligevel satte søfolkene deres liv på spil for at opretholde Danmarks traditionelle forbindelser med udlandet, ikke mindst England. Der var jubel og feststemning på kajen, når et sådant skib nåede vel hjem med lastrummene stuvede med de fornødenheder, som var så nødvendige i dagliglivet. Men når skibet atter lagde fra, tillastet med danske landbrugsprodukter, rugede angsten – ville man atter se skibet og dets besætning? Ordene var få – skibene gled ud mellem molenes blinkende fyr – mange kom aldrig tilbage.

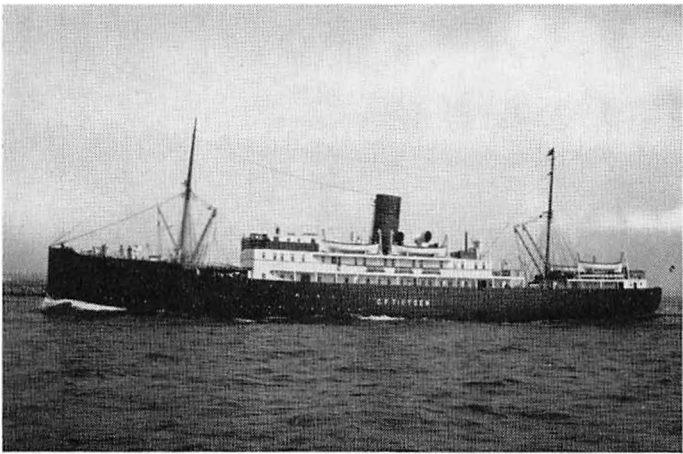
Dampmaskinens sindige rytme blev i mellemkrigsårene afløst af dieselmotorens hidsige nutidige dunken – DFDS tog allerede i 1913 dieselmotoren i sin tjeneste, og i tyverne blev de første indenrigsbåde udstyret med dieselmotorer. På Århus-København-ruten afløste motorskibet »C. F. Tietgen« i 1928

dampskibet »Kjøbenhavn«, og i 1939 veg s.s. »Aarhus« pladsen for m.s. »Hans Broge«.

De to skibe ærer med deres navne de to mænd, der – om end ofte indbyrdes uenige – begge bidrog til at bringe Danmark på fode igen. Pressen og filmsugerevuer roste i 1939 m.s. »Hans Broge« til skyerne – nu kunne man umuligt bygge et mere velindrettet og komfortabelt ruteskib. Udsigterne tegnede godt, trafikken steg, og sjældent var skibenes køjepladser ledige.

Den 2. verdenskrig med besættelsen af Danmark satte de store motorskibe ud af spillet. Oliemangelen tvang dem til oplæggerbøjerne, og de kulfyrede veteraner sattes atter i fart i et forsøg på at opretholde den vigtige indenrigsfart længst muligt. Man gjorde endog forsøg med tørv under kedlerne, men måtte opgive det igen. Snart kom krigen befolkningen endnu nærmere ind på livet. Drivminer gjorde sejladsen farlig; men størst var risikoen ved de magnetiske bundminer, som ikke kan spores visuelt, og som de allierede nedkastede fra flyvemaskiner i stort tal i de danske farvande. Efter en alvorlig minesprængning af det lille passagerskib »Koldinghus« besluttede man at indstille farten med passagerer. Fragtfarten blev stadig opretholdt, for det meste med chartrede pakkebåde, der med generatordrift og vindens hjælp kunne opretholde en tålelig forbindelse. Frem for alt var risikoen ikke så stor for disse skibe – deres trækonstruktion gjorde det mindre risikabelt at oversejle magnetiske bundminer.

Fragtfarten på udlandet blev indskrænket til et minimum. Mange af DFDS' skibe lå i neutral eller allieret havn. Med de hjemmeblevne skibe søgte man at skaffe forsyninger hjem fra de baltiske havne, især brændsel, der var livsvigtigt for samfundets trivsel. Også disse skibe var truet af krigens farer; men sejladsen blev opretholdt, så længe det overhovedet var muligt. En anden risiko dukkede op: Tysklands store tonnage-tab medførte, at man begyndte at interessere sig for den dan-



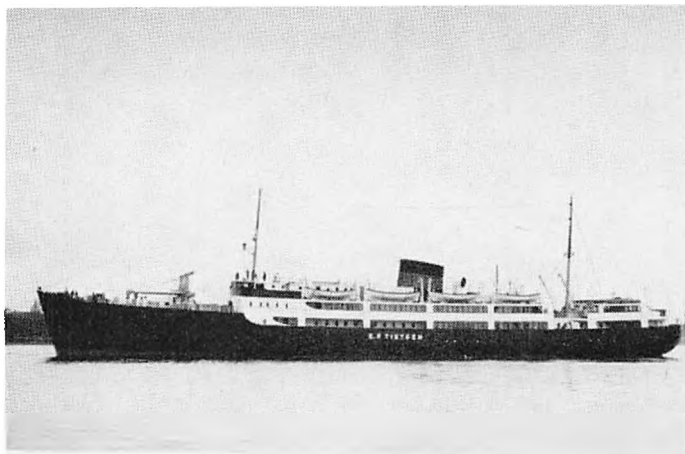
Motorskibet »C. F. Tietgen«, som 1928 indsattes på Århus-København-ruten

ske handelsflådes oplagte skibe, og snart blev frygt til virkelighed. Tyske marinekommandoer bordede adskillige af DFDS' fartøjer og førte dem bort.

Dette skete også for motorskibene »Hans Broge« og »C. F. Tietgen« – og selskabet frygtede, at disse skibe aldrig ville vende hjem igen.

De fleste af de beslaglagte passagerskibe blev benyttet som lazaretskibe, andre indsattes i borttransporten af de tusinder af flygtninge, der fra øst søgte bort fra den fremrykkende russiske front. Disse skibe var ofte mål for u-både og bombefly, og eet af dem, selskabets fejrede englandsbåd »Jylland«, sænkedes således med 800 flygtninge om bord ud for Travemünde på Danmarks befrielsesdag. Gamle s.s. »Aarhus« var heller ikke undgået tyskernes opmærksomhed; udstyret med kanoner og antiluftskyts måtte skibet som hjælpekrydseren »Marburg« gøre tjeneste i Østersøen.

Med bange anelser og helt uden underretning om de beslaglagte skibes skæbne indledte de danske rederier efter krigen en



Motorskibet »C. F. Tietgen« med moderne linier efter forlængelse og en gennemgribende ansigtsløftning

stor eftersøgning af de forsvundne fartøjer. På cykel – andet transportmiddel kunne ikke skaffes – drog to mand fra selskabet fra havn til havn i Slesvig og Holsten for at søge efter skibene, og heldet var med dem. Ikke blot fandt man »Hans Broge« og »C. F. Tietgen«, men også adskillige andre af selskabets store passagerskibe, i miserabel stand ganske vist – desværre også et par som vrage. Nu kunne man gøre krav på skibene overfor de engelske besættelsesstyrker, der havde bemægtiget sig dem som krigsbytte.

Et efter et blev skibene afleveret ved Kvæsthusbroen i København – flere af dem sejlede først hundreder af jublende tommier hjem til England fra de ødelagte tyske havne – og selskabet satte derefter alt ind på at få genoprettet normale tilstande.

Nutid og fremtid

Genåbningen af Århus-ruten var en folkefest! Den store rejselyst efter krigen – reaktionen på restriktionerne – gjorde det vanskeligt for de to motorskibe at imødekomme efterspørgslen efter køjepladser, og folk var såmænd lykkelige, blot de kom med. Sjældent har man set så mange dækspassagerer som netop i disse år. Ny og større tonnage kunne man ikke skaffe; men efter mange overvejelser og undersøgelser besluttedes det at forlænge »C. F. Tietgen« og »Hans Broge«. Operationen blev overladt til B & W, der må siges at være eksperter på dette område, idet værftet både før og siden har gennemført vellykkede skibsforlængelser.

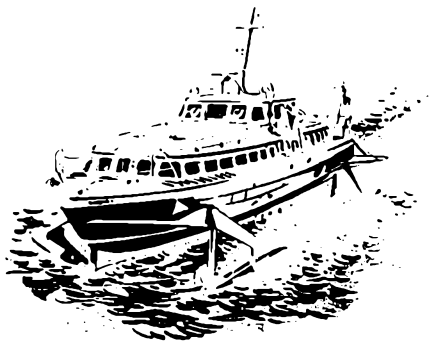
Resultatet var godt. De to skibe, der samtidigt moderniseredes kraftigt, blev i stand til på bedste vis at imødekomme publikums forøgede krav på bedre komfort og behagelig overfart, og de har nu i mange år været et naturligt led i havnebilledet fra Århus.

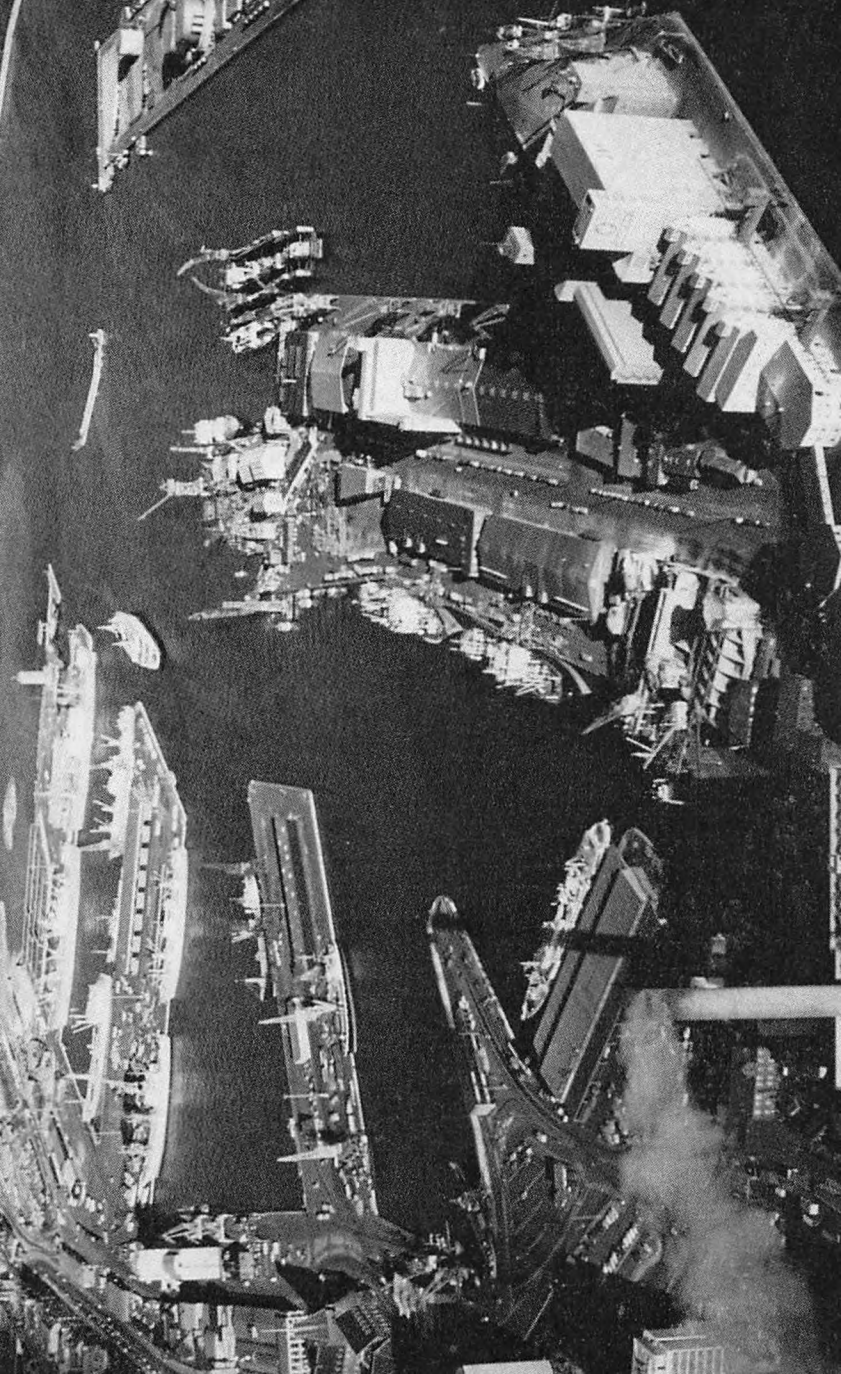
Bilismens tidsalder har skabt nye behov og ført til oprettelsen af en række færgeruter mellem Jylland og Sjælland, og de senere års tekniske udvikling åbner måske andre nye perspektiver for trafikken på Kattegat. I efteråret 1965 udførtes en række forsøg med luftpudefartøjer i rutefart mellem Århus og Kalundborg, og i jubilæumsåret 1966 besluttede DFDS at gøre snarlige tekniske forsøg med en hydrofoilibåd i Kattegat – forsøg med et chartret fartøj ganske vist, men dog et udtryk for

fremtidens muligheder. Luftpude- og hydrofoilmotorer er under stadig udvikling, og det er ikke usandsynligt, at der inden for en overskuelig fremtid vil findes en søværts Københavnsforsbindelse med en overfartstid på kun 2–3 timer.

Det er dog helt utvivlsomt, at nat-sejladser med store bekvemme passagerskibe fremdeles vil blive opretholdt i ruten mellem Århus og København, for mange foretrækker at sove, medens de sejler, at komme friske og udhvilede frem, hvad enten det drejer sig om hverdage med arbejde eller feriedage med fest.

Historien om DFDS og Århus er ikke slut her. Fortsættelse følger – om ikke før, så står den givetvis at læse i Århus Havns nytårshilsen år 2066!





KILDEHENVISNINGER

- 1) Aarhus Stiftstidende (A.St.) 11.8.1826. 2) A.St. 14.10.1825. 3) A.St. 24.6.1939. 4) J. C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage, 1919, s. 144 f. 5) A.St. 9.6.1826. 6) A.St. 29.6.1827. 7) A.St. 6.7.1827. 8) J. C. Weber: anførte værk s. 163. 9) A.St. 12. og 19.7.1827. 10) A.St. 17.8.1827. 11) A.St. 28.3.1834. 12) A.St. 1.5.1835. 13) A.St. 15.5.1835. 14) A.St. 10.6.1836. 15) A.St. 4.4.1837. 16) A.St. 19.4.1836. 17) A.St. 4.3.1837. 18) A.St. 25.1.1840. 19) A.St. 9.4.1836. 20) A.St. 15.6.1840. 21) A.St. 18.9.1840. 22) A.St. 21.9.1840. 23) A.St. 24.5.1841. 24) A.St. 21.2.1837. 25) A.St. 20.3.1841. 26) A.St. 23.7.1842. 27) A.St. 27.4.1842. 28) A.St. 8.4.1842. 29) A.St. 26.3.1842. 30) Knud Klem: De Danskes Vej, 1941, s. 218; F. Holm-Petersen og A. Rosendahl: Fra Sejl til Diesel II, 1952, s. 443. 31) A.St. 26.4.1844. 32) A.St. 21.7.1847. 33) Knud Klem: anførte værk s. 219. 34) A.St. 6.4.1865. 35) A.St. 1.7.1865. 36) A.St. 1.1.1866. 37) Johanne Luise Heiberg og Andr. Fr. Krieger. En Samling Breve, II, 1915, s. 119 f.

Billedet på foregående side: Århus blev tidligt knyttet til DFDS' udenrigsruter, og der forløber nu sjældent en dag, hvor havnen – foruden af rutebåden til København – ikke har besøg af mindst to DFDS-skibe. På luftfotoet fra Nordhavnen i Århus rammer skyggen fra Midtkrafts høje skorsten ruteskibet »C. F. Tietgen«, der ligger ved havnens søbanegård. Følger man skorstenens slagskygge ret frem i billedet, finder man m.s. »Knudsholm«, der laster til det vestlige Middelhav, og i samme havnebassin indtager m.s. »Ficaria« og m.s. »Aaro« (Ellerman's Wilson Line) danske landbrugsprodukter til henholdsvis London og Hull. En anden eksportbåd, m.s. »Magnolia«, ligger i det næste bassin ved samme pakhus som »Ficaria« og laster til Newcastle. Ved Mellemarmen – den store kaj i midten af billedet – ses m.s. »Arkansas« sorte skrog foran m.s. »Athos«. »Arkansas« laster stykgods til USA, medens »Athos« gør klar til afgang for rejsen til Lissabon og Kanarieøerne. Yderst på Mellemarmen ligger Aarhus Flydedok og Maskinkompagni, der er et datterselskab af DFDS. I flydedokken skimtes m.s. »Ibiza«, der her gøres færdig til aflevering, og under værftets store byggekran rejser sig spanterne til en ny Middelhavsbad.