



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 Danskernes Historie Online - 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

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

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

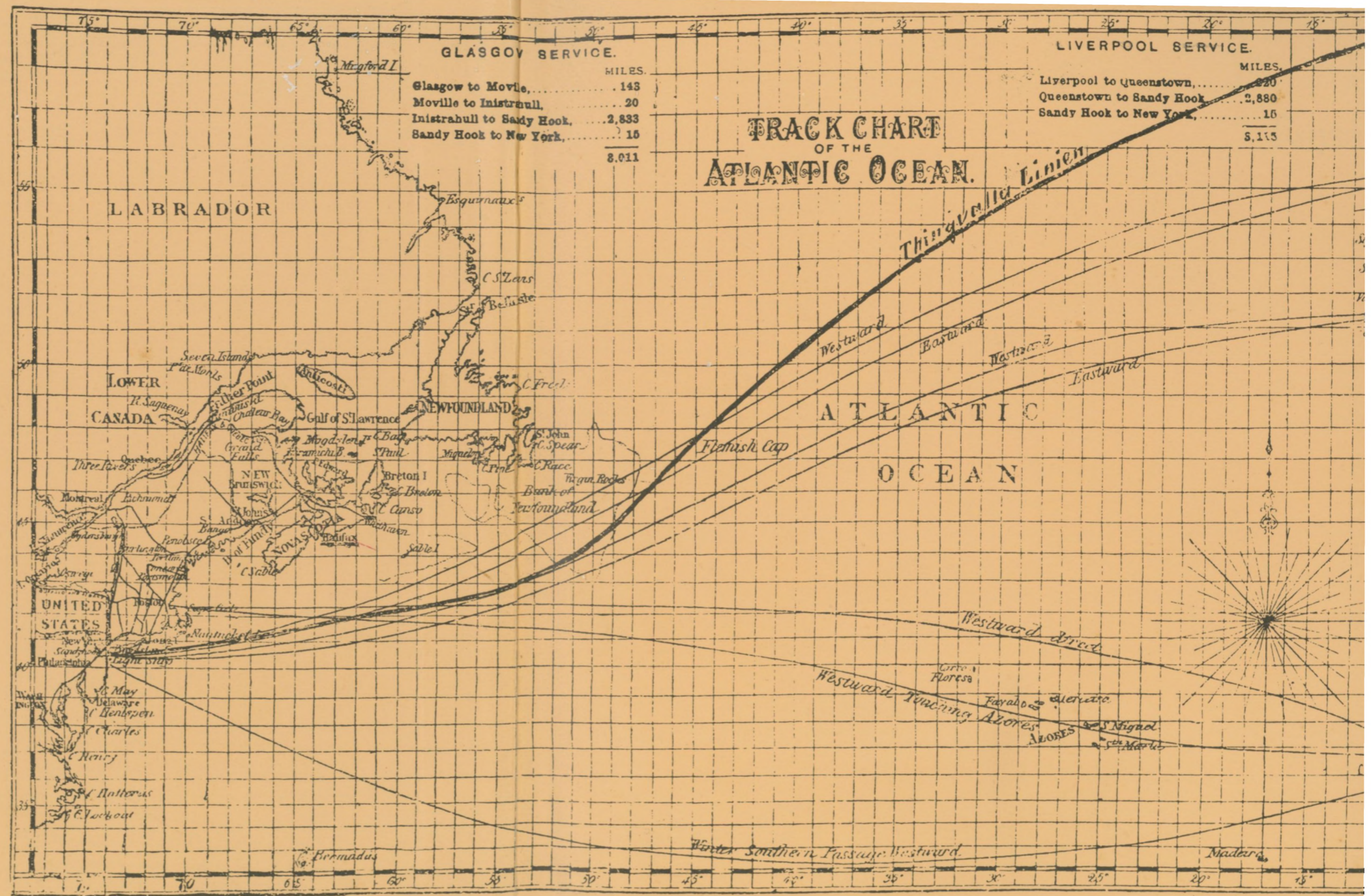
HOLGER MUNCHAUS PETERSEN OG JENS LORENTZEN

Rejsen til Amerika

– med Thingvalla liniens
udvandrerskibe før 1898

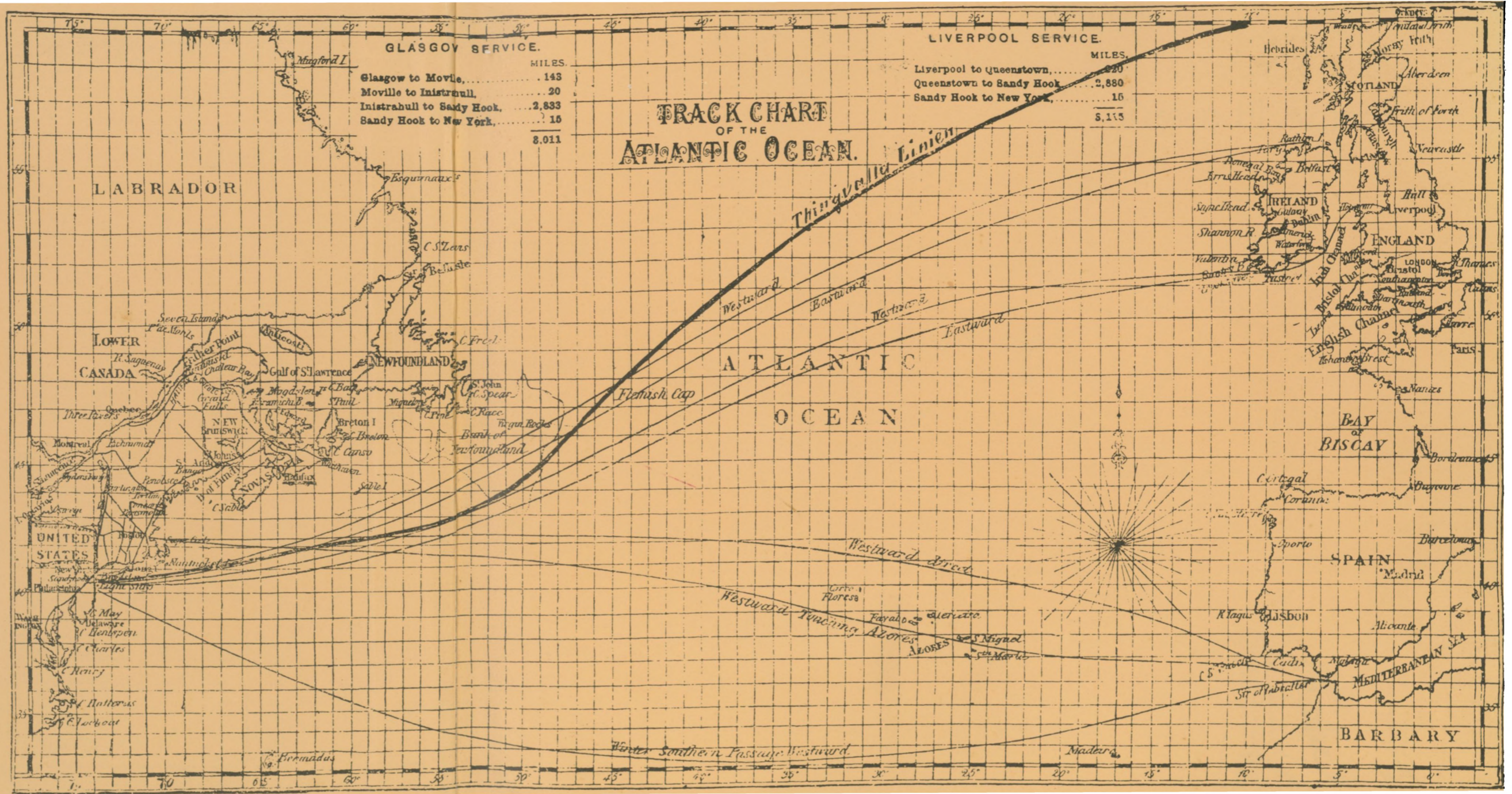
HØST

Kjøbenhavn til Helsingør	20.
Helsingør til København	20.
København til Kjøbenhavn (Synskil)	34.
Kjøbenhavn til Høbbegensund	23.
Høbbegensund til Trindalen	19.
Trindalen til Frederikshavn (Red)	98.
Trindalen til Færder	98.
Kjøbenhavn til Sjunde bog	113. 0. + 0.8)
Sjunde bog til Chr. aar	150.
Chr. aar til Færder	50.
Færder til Chr. sand	128.
Chr. sand til Fister	56.
Fister til Fias Hill	273.
Fias Hill til Kochall	320.
Kochall til New Fortland 59 th Hgt.	1311.
New Fortland til New York	1000.
New York til Hagen	10.
Hagen til Sandy Hook Syde	18.
Sandy Hook til Sandy Hook	22.
Sandy Hook til Sandy Hook	19.
New York til Kochall	2832.
Kochall til St. Nilsen	166.
St. Nilsen til Flamm	41.
Flamm til Both af Kiwis	44.
Both af. Cap Warth	48.
Cap Warth til Muntdeav	50.
Muntdeav til Pentlan	29.
Pentlan til Chr. sand	360.



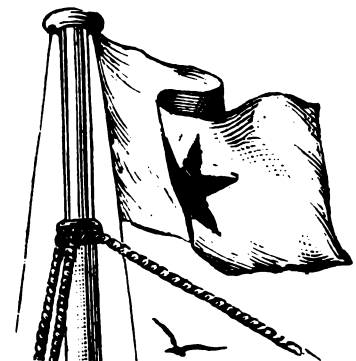
Rutekort over Nordatlanten efter Illustreret Tidende og noter med angivelse af afstande i sømil, fundet sammen med negativerne til dr. Gramstrups billeder.

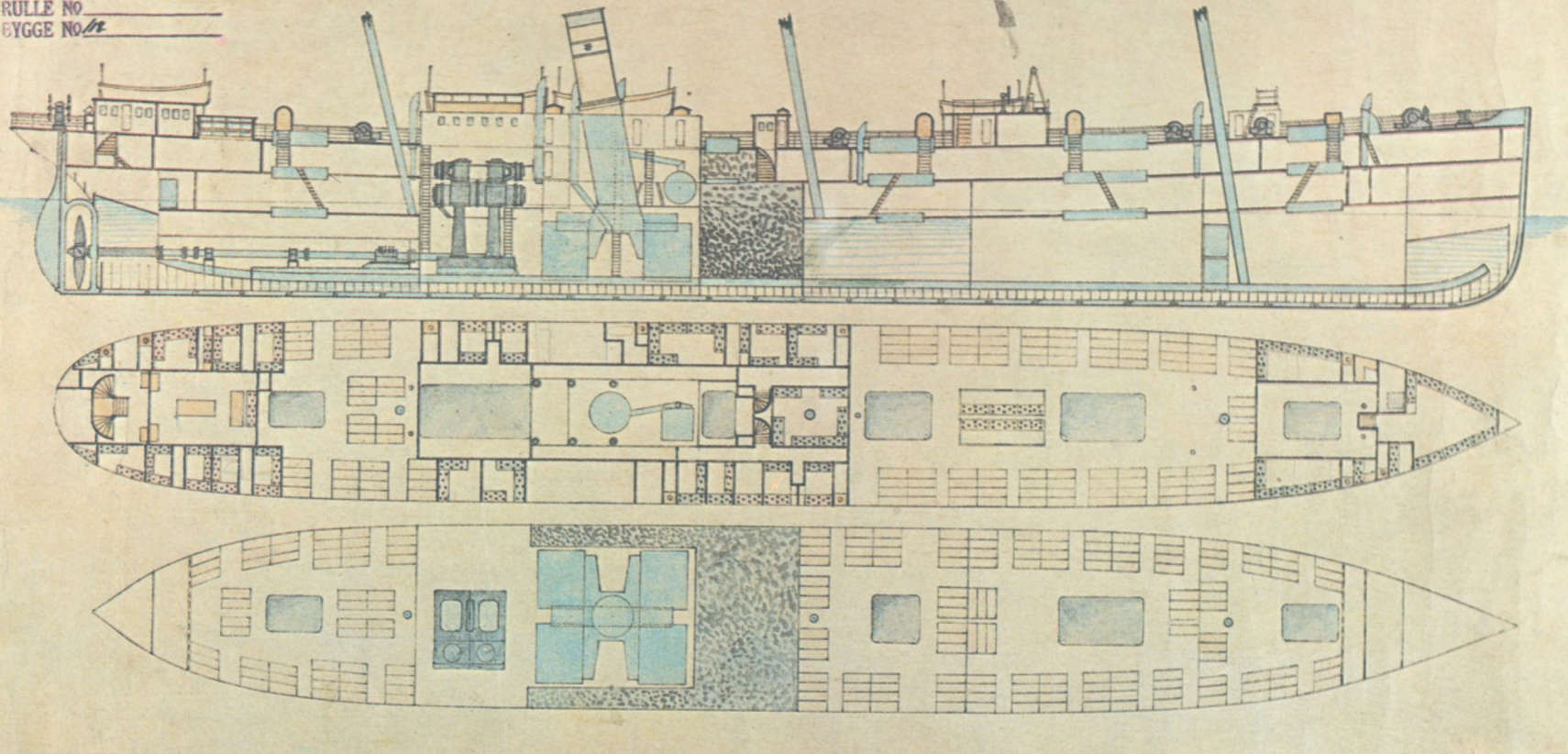
20.
 29.
 34.
 23.
 19.
 113, 0. + 108
 150.
 50.
 128.
 56.
 273.
 320.
 1311 } Vinter
 1000 } Rude
 10.
 18.
 22.
 19.
 2832 } Sommer
 166.
 41.
 44.
 48.
 50.
 29.
 360.



Rutekort over Nordatlanten efter Illustreret Tidende og noter med angivelse af afstande i sømil, fundet sammen med negative til dr. Gramstrups billeder.

Rejsen til Amerika





I årene 1881–82 fik Dampskibsselskabet Thingvalla bygget tre søsterskibe til sin udvandrers- og fragtrute på New York, nemlig S/S »Geiser«, S/S »Hekla« (I) og S/S »Island«.

Ovenstående skitse i tusch og akvarel viser – i gennemsnit og to planer – forslag til aptering og indretning af »Geiser«, nybygning nr. 118 fra Burmeister & Wains Skibsbyggeri. Skitsen er formodentlig fremstillet til rederiets orientering og godkendelse.

Den nederste plan viser underste mellemdæk med plads til 356 udvandrere i to-etagers køjer, der har kunnet fjernes, så rummet kunne udnyttes til last.

På øverste mellemdæk er agter indrettet

salon og kahytter for kaptajn, hovmester, opvarter og 1. kahytspassagerer. I næste rum er beregnet plads til 76 udvandrere (»ene rejsende fruentimmer« og »koner med børn under 14 år«). Her foran maskin-casing, kedel-casing og kulkasser, »som skulle rumme cirka 700 tons kul og indrettes så hensigtsmæssigt som muligt for fyrpladsens forsyning«. Fyrpladsen er rummet under skorstenen. I bagbord side er indrettet kahytter for maskinmestre, fyrbødere, læge og lille hospital, i styrbord side for 1. maskinmester, maskinassistenter, kok, opvarter, regnskabsfører og styrmænd. Rummet midtskibs med stormasten midt ned igennem er store hospital. Deref-

ter følger rum for 192 udvandrere fortrinsvis familier og enlige mænd.

Næste afdeling er for 2. kahytspassagerer og helt forude folkerum til 14 mand.

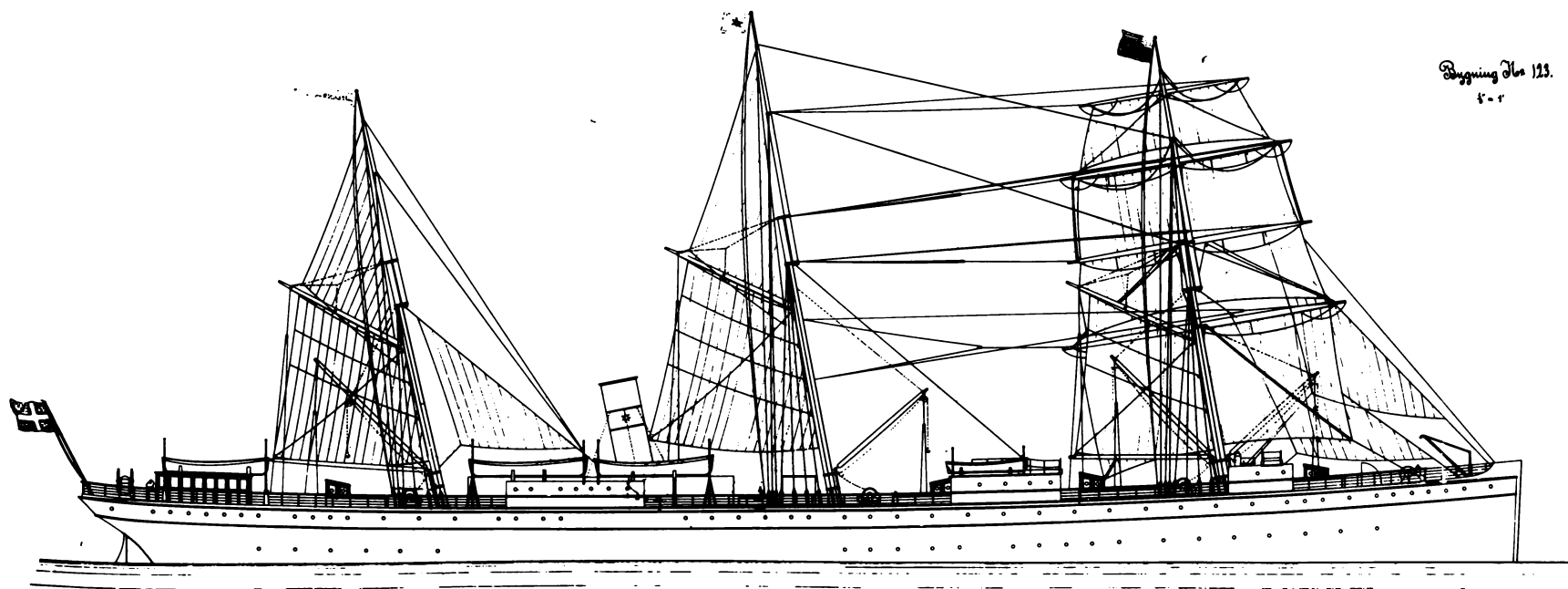
På vejrdækket agter ses dækshus med salon for 1. kahyt, agten for stormasten et dækshus med nedgang til officerernes, lægens og maskinbesætningens kvarterer. Dækshuset mellem stor- og fokkemasten bærer kommandobroen og huser bestiklukaf og styremaskine. Ved alle lasteluger ses nedgangskapper, der giver adgang til mellemdækkene. Se også side 24 og 25. Modsatte side: sejltegning til nybygning nr. 123, S/S »Island«. (Burmeister & Wain, Skibsbyggeriet, Refshaleøen).

HOLGER MUNCHAUS PETERSEN OG JENS LORENTZEN

Rejsen til Amerika

– med Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898

HØST & SØN



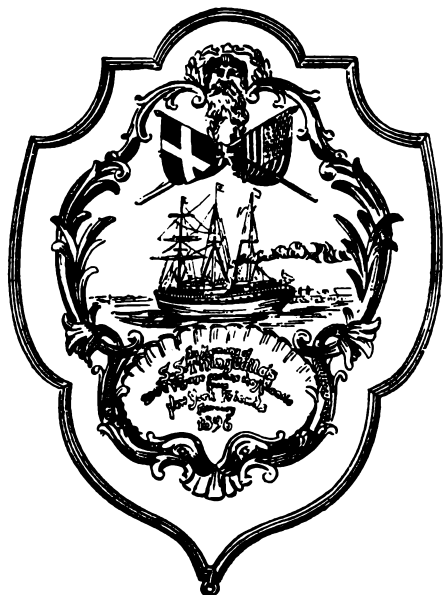
Bygning No 123.
5-1

Sats, reproduktion og tryk: Fyens Stiftsbogtrykkeri.
Redaktion og lay-out: Jens Lorentzen.
© Copyright: Høst & Søns Forlag, 1977.
ISBN 87-14-27768-9

Thingvalla Linien.

Førende de skandinaviske Rigers og forenede Staters Post.

THINGVALLAS SÖLVSEJLD



SEKKET AF SKANDINAVEN I AMERIKA.

Forord

Tilblivelsen af denne bog skyldes, at vi i vor varetægt har fået en helt enestående samling gamle fotografiske glansnegativer, der ved et af skæbnens gode luner er blevet bevaret til vore dage. De blev optaget af skibslægen Anders Andersen Gramstrup ombord på Thingvalla Liniens dampskibe »Norge« og »Island« i årene 1896 og 97, en tid hvor fotografering endnu ikke var hvermandseje. Efterhånden som vi fik kopier af de mange billeder, fødtes og voksede tanken om at få et bredt udsnit af dem udgivet i bogform.

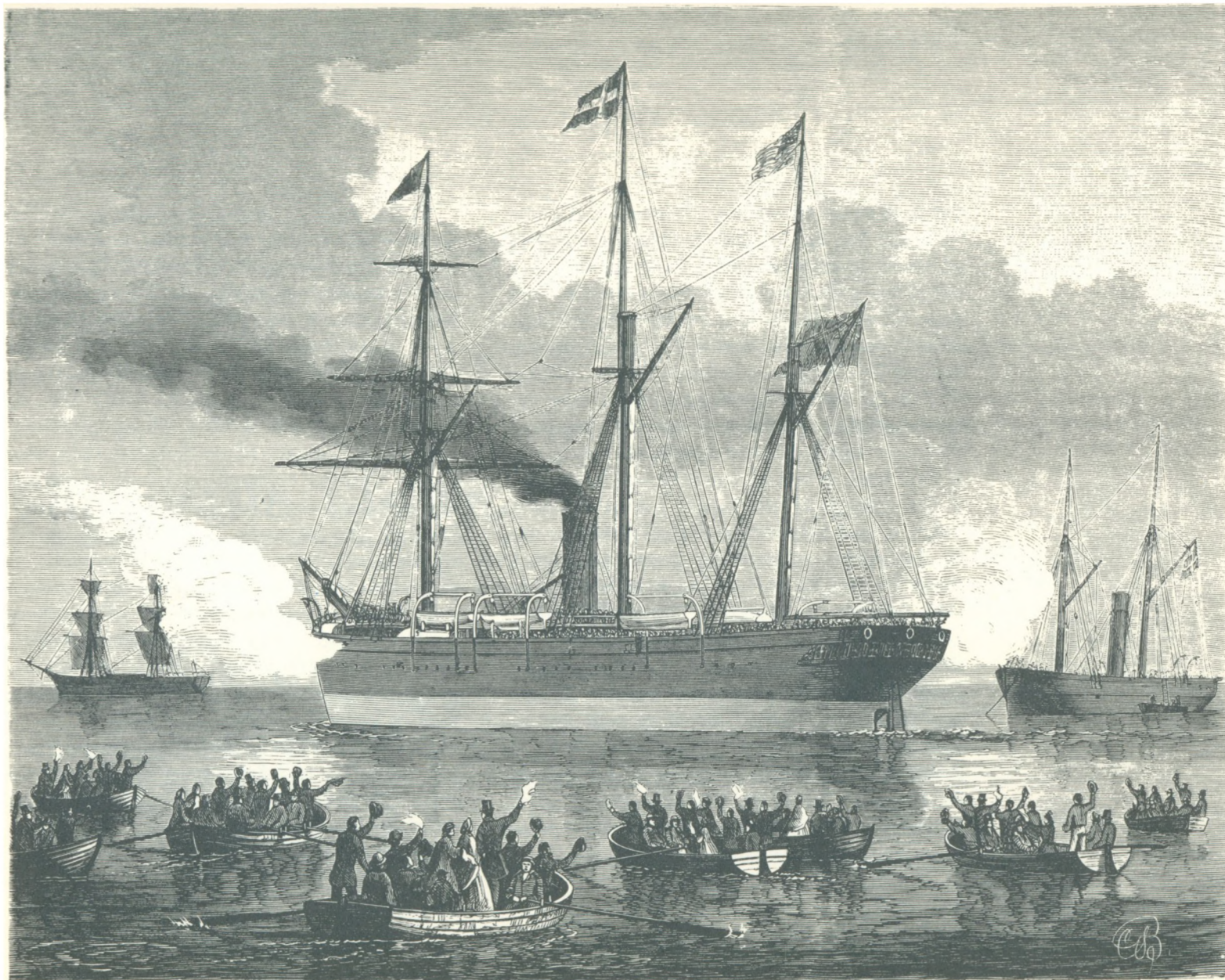
Da vi begge er interesseret i søfartshistorie, valgte vi med billederne som basis at berette om de dampskibe, rederier og mennesker, der i årene fra 1866 og frem til Det Forenede Dampskibs Selskabs overtagelse af Thingvalla Linien i 1898 bragte mange, mange mennesker til en ny tilværelse på den anden side af Atlanterhavet. Disse menneskers skæbne og hvorfor de udvandrede er der skrevet meget og godt om, så også derfor har vi begrænset os til selve rejsen til Amerika – den direkte transport med dampskib fra Danmark før 1898. Det er vort håb, at vi hermed giver et lille bidrag til forståelsen af dette spændende kapitel i dansk søfartshistorie.

Vi har mødt og modtaget megen god hjælp, interesse og støtte fra mange sider, og specielt vil vi takke Erik Rene og Birte Elisabeth Rasmussen for stor uegennyttig hjælp, Ida Klee for biografiske oplysninger om Anders Andersen Gramstrup, Hasse Reinholdt Neerbek der venligst har stillet sin specialeopgave »Det Danske Søfartsselskab, Skibsrederiforeningen af 1865, Seil- og Dampskibsselskabet af 1873, Thingvallaselskabet og C. F. Tietgen« til vor rådighed, skibsreder Jørgen Carl for venlig tilladelse til at benytte Dampskibsselskabet Carls arkivalier i Erhvervsarkivet, Det Forenede Dampskibs Selskab der ligeledes har givet tilladelse til at benytte Dampskibsselskabet Thingvallas arkivalier samme sted, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg for beredvilligt at tillade gennemsyn af Rosendahls skibshistoriske samling samt kandidatstipendiat Anders Monrad Møller der har gennemlæst og kommenteret manuskriptet.

Ikke mindst vil vi takke de mange mennesker, som vi ikke her formår at opregne, men som med gode råd, opmuntring, uundværlig vejledning og hjælp har stået os bi.

Alle skal de have hjertelig tak!

Jens Lorentzen Holger Munchaus Petersen



Udvandrerdamperen »Ottawa« afgår fra København. (Illustreret Tidende).

Med emigrantdamper til USA i 1800-tallet

De første dampskibsforbindelser Danmark–Amerika:

Den amerikanske hjuldamper »Savannah« blev 1819 sendt til Europa i et forsøg på at afhænde skibet.

Der var annonceret efter passagerer, men ingen viste interesse eller mod til at tage med på pionerfærden; det blev første gang et dampskib sejlede over Atlanterhavet. Rejsen gik via Liverpool til St. Petersburg, det lykkedes ikke at finde en køber, skibet måtte derfor den lange vej retur til Amerika. På ud- og hjemrejsen fik København skam også besøg af skibet, men det måtte pænt blive ude på reden, da myndighederne – af frygt for brandfare – ikke ville lade det komme ind i havnen.

Den følgende store udvikling af atlanterhavsdampere gik helt uden om Danmark, man skal helt frem til 1853, før det ligeledes amerikanske hjuldampskib »Nörth Star« anløb København. Det ejedes af millionæren Vanderbilt, der med sin familie var på fornøjelsesrejse til Europa.

Skibet var med sin størrelse på 1867 tons det største, der endnu havde været i København og vakte stor opsigt.

Besætningen bestod af 100 mand og udgifterne ved at holde det i søen blev anslået til den formidable sum af 3500 rigsdaler om ugen.

Udover det lystbetonede ved rejsen undersøgte Vanderbilt mulighederne for oprettelse af en emigrantrute. Da ruten året efter blev oprettet, udgik den fra Le Havre og Southampton til New York. Danmark fandt ikke nåde for hans kritiske øjne.

Den første udvandrerdamper

Sommeren 1866 ankrede den nye engelske skrue-damper »Ottawa« på Københavns red.

Det var det største skib, der indtil da havde besøgt byen. Det skulle bringe udvandrere til Amerika, og nysgerrigheden var stor. Der blev holdt åbent hus ombord, mange mennesker benyttede sig af lejligheden til at tage skibet i øjesyn. I robåde og dampfærger transporteredes de skuelystne ud til skibet – kvinderne naturligvis i de moderne krinolinekjoler, der viste sig højt upraktiske til denne form for sightseeing.

Nok var det et stort skib, men al plads var beregnet til udvandrere. Køjerne var anbragt som hylder ovenpå hinanden, og man skulle være lidt af en akrobat for at komme ind og ud uden at få buler i hovedet. Den øvrige plads i rummene var optaget af naturtræsborde og tilsvarende bænke. Det resterende bohave generede ikke, der var ikke mere!

31. juli 1866 afgik det fra København med 101 danske udvandrere ombord. Turen gik via Göteborg og Kristiania, hvor der yderligere kom 300 ombord. Efter en rejse på 15 dage over Atlanterhavet ankom skibet til New York, hvor problemerne meldte sig.

Bag ekspeditionen stod »Det amerikanske Selskab til Selvejendoms Erhvervelse«, dette selskab skulle eje store landområder i Texas, men da skibet nåede frem, var der ingen jord.

Udvandrerne, hvoraf de fleste havde fået rejsen på kredit mod at arbejde gælden af i Amerika, blev nu »afhændet« således, at de hurtigst muligt kunne få betalt deres gæld.

»Ottawa«-turen var i høj grad medvirkende til, at justitsministeren under Folke- og Landstingets samling 1867/68 forelagde udkast til »Lov om Udvandrerens Befordring«. Af andre årsager nævntes indberetninger fra den danske konsul i New York:

Adskillige udvandrere havde henvendt sig til ham og klaget deres nød. Klagerne rettedes mod personer i Danmark, der optrådte som agenter ved skibsekspeditioner til Amerika.

Den anvendte taktik var at love udvandreren guld og grønne skove for at få hans underskrift på en kontrakt, der i mange tilfælde var affattet på engelsk eller tysk.

Han bragtes herefter til en mellemstation, Hamburg, Glasgow eller Liverpool, hvor han fik et langt ophold under så dårlige forhold, at han – selv med en god kontrakt – var villig til at tage det første det bedste skib for at nå rejsens mål.

I Liverpool var det særlig slemt, når udvandrerne kom til byen efter en lang rejse med skib og tog. De fik oplyst, at der ikke foreløbig afgik et skib, der svarede til kontraktens. Opholdet var dyrt og på egen regning. Derfor gik de fleste med til at tage det første afgående skib, selv et sejlskib når kontrakten lød på et dampskib, eller mod yderligere betaling et andet dampskib.

Lovforslaget fik mange ord med på vejen, der var almindelig enighed om, at der tiltrængtes et retsgrundlag på området. Hvad der derimod ikke fik mange kommentarer, var årsagerne til udvandringen.

Resultatet blev underskrevet af Christian d. IX 1. maj 1868 og gav blandt andet meget nøje retningslinier for udvandringsagenterne og deres virksomhed.

Da loven blev det retslige grundlag for den efterfølgende tids sejlads, er det valgt her at gengive dens vigtige § 8.

§ 8.

Med enhver Udvandrer skal der af Agenten oprettes skriftlig Kontrakt. Kontrakten skal foruden Oplysning om Stedet, hvorfra og Stedet, hvortil Udvandrerens skal befordres, og det Veberlag, der er erlagt eller skal erlægges for Befordringen, indeholde nøiagtig og i det Enkelte gaaende Oplysning

- 1) om Antallet af de Personer, som efter denne Kontrakt skulle befordres deres fulde Navn, Alder, hidtilsvarende Opholdssted og Livsstilling,
- 2) om Veien, Transportmidlerne og Afgangstidene for Udvandrerens Befordring til den Havn, hvorfra Reisen til fremmede Verdensdele skal finde Sted, om paa Dæk eller under Dæk, og om den Maade, hvorpaa der skal sørges for Udvandrerens Ophold og Underhold paa selve Reisen, Mellemstationerne og Afgangsteden,
- 3) om det Aheberi eller Selskab, som paatager sig Overtørelsen fra Europa, og, saavidt muligt, Navnet paa det Skib, hvorpaa den skal ske, men i alt Falb Oplysning om, hvorvidt det er Seil- eller Dampskib, om den Deel af Skibet, hvor Udvandrerens skal anbringes, samt om Afgangstiden fra Europa,
- 4) om, og i bekræftende Falb i hvilket Omfang den, der paatager sig Befordringen, tillige paatager sig paa Reisen at levere Udvandrerens Kosten, der i saa Falb altid skal betinges leveret i tilberedt Stand,
- 5) om, hvorvidt der for Befordring af Udvandrerens Effekter, saavel til Afgangsteden som derfra til den fremmede Verdensdeel, skal erlægges særskilt Betaling, samt
- 6) om, hvorledes Udvandrerens Viderebefordring, i Tilfælde af at vedkommende Skib ved Ulykkestilfælde hindres i at udføre Reisen, er sikret.

Befordres Udvandrerens herfra direkte til Storbritannien for derfra at befordres videre, og Landsætningen i Storbritannien ikke skeer i samme Havn, hvorfra den endelige Indsibning skal finde Sted, skal Kontrakten indeholde Forpligtelse for den, der befordrer Udvandrerens, til inden 12 Timer, efterat Udvandrerens Toldundersøgelse paa Landsætningsstedet er sluttet, eller ialtfald med det første sædvanlige Jernbanetog, som afgaar derfra efter Toldundersøgelens Slutning, at befordre Udvandrerens videre til Indsibningehavnen.

Bestemmelse om, at den betingede Fragt i det Hele eller for en Deel skal afregnes ved Arbejde efter Ankomsten til den fremmede Verdensdeel, gjør Kontrakten ugheldig, og enhver paa anden Maade med Udvandrerens berom indgaaet Overtørelse er ikke forbindende for denne og paadrager Agenten den høieste i § 10 fastsatte Bøde.

Kontrakten, som skal være affattet i det danske Sprog og forsynet med engelsk Overtørelse, skal, tilligemed en Gjenpart, af Agenten afleveres til vedkommende Politimester. Efter at have forvisset sig om, at Kontrakten fyldestgjør de i denne Paragraf indeholdte Bestemmelser, tilstiller Politimesteren Originalen, forsynet med sin Paategning, til Udvandrerens.

Bestemmelserne i denne Paragraf kunne forandres, og yderligere Regler om Indholdet af de mellem Udvandrere og Agenter afsluttede Kontrakter fastsattes ved Kongelig Anordning.

New York & Bremen Steamship Company. 1869–1870

Under udvandrerlovens behandling på Rigsdagen var der ikke regnet med flere direkte udvandring fra Danmark.

Det gik dog anderledes: I 1869 og 1870 udførte amerikanske træhuldampere nogle ture fra østersøhavne, København, Göteborg og Kristiansand til New York. De fleste af skibene havde tidligere sejlet på en rute mellem San Francisco, Japan og Hong Kong, og flere af dem havde under den amerikanske borgerkrig gjort tjeneste for Nordstaterne.

Første skib var H/S »Ariel«, der afgik fra København 16. april 1869.

Det var et meget godt søskib med jævne og rolige bevægelser, selv i høj sø, men efterhånden som kullene røg gennem fyrene, blev det noget

Orkandækket på »Northern Light«. Tegnet af B. Olsen. Illustreret Tidende 1868/69.



rankt. Kursen var det istand til at holde selv under to meget hårde storme. Farten gik naturligvis ned, og rejsen blev forlænget. Der opstod adskillige lækager, som tømmermanden ustandselig var igang med at udbedre.

Kaptajn, officerer og mandskab behandlede passagererne med venlighed. Derimod var der stor utilfredshed med de tyske mellemdæksopvartere. En af disse blev straffet ved at blive degraderet til kulleper.

Skibet var i stand til at medtage 636 passagerer, det var også mere end rigeligt.

Adskillige steder blev der vådt i søgang. En nat måtte adskillige ud af køjerne, da vandet fossede ind gennem et rør. Under de åbne skylights blev folk syge af træk. Gangene på mellemdæk var for smalle og derfor var adskillige af udvandrerne nødt til at blive i køjerne, hvor de så spiste, vaskede og kæmmede sig, samt skiftede tøj. Følgerne udeblev ikke: Alle gik rundt og kløede sig, når de endelig var på benene.

Luften under dæk var ikke så slem, som det på forhånd var ventet. Så snart vejret tillod, blev døre, vinduer og skylights åbnet og for at skabe ventilation blev der opsat kulsejl.

Der var for få toiletter, og de var for vanskelige at komme til, især i søgang for kvinder og børn.

Da passagererne havde overstået søsygens kvaler, blev der taget fat på provianten, hvorefter fordøjelsen kom i orden, derfor var der næsten konstant kø.

Værre blev det på rejsens sidste dage, da der opstod en del tilfælde af diarré. En af årsagerne var det mugne rugbrød. Skylden herfor havde udvandrerkommissionen i København, der havde beordret bagt rugbrød ombord til 6 uger, hvorefter skibets hovmester havde ønsket at medtage mel og af dette bage det nødvendige brød – der var bager og ovn ombord.

Mellemdækket på udvandrerskibet »Northern Light«. Der skulle være plads til så mange emigranter som muligt. Komfort fandtes ikke, tæt stuvet sammen boede og sov folk i deres køjer. De fleste af køjerne kom man ind i fra den ene ende, hvad der krævede rene gymnastiske øvelser. Luften var tyk, især på øverste mellemdæk, hvor man også fik den opstigende luft fra nederste dæk. Tegning af B. Olsen. Illustreret Tidende 1868/69.

Svenskerne gjorde især vrøvl over det amerikanske flæsk. (Muligvis var der anvendt for meget salpeter ved saltningen). Ved kogning fik det en mindre behagelig lugt, og mange kastede det over bord. Tyskerne gav især hvidkålssuppen drøje hug. Den var købt og lavet i København, hvor man efter tyskerens mening ikke forstod at lave »Sauerkraut«.

Danskerne gjorde mindst vrøvl.

Kokken var franskmand og mestrede sikkert det finere køkken med bravour, men med hensyn til de retter, der serveredes for mellemdækspassagererne var han ingen troldmand. Byg- og brødsupper så uappetitlige ud. (Måske rensedes gryderne ikke ordentligt). Kaffen var for tynd.

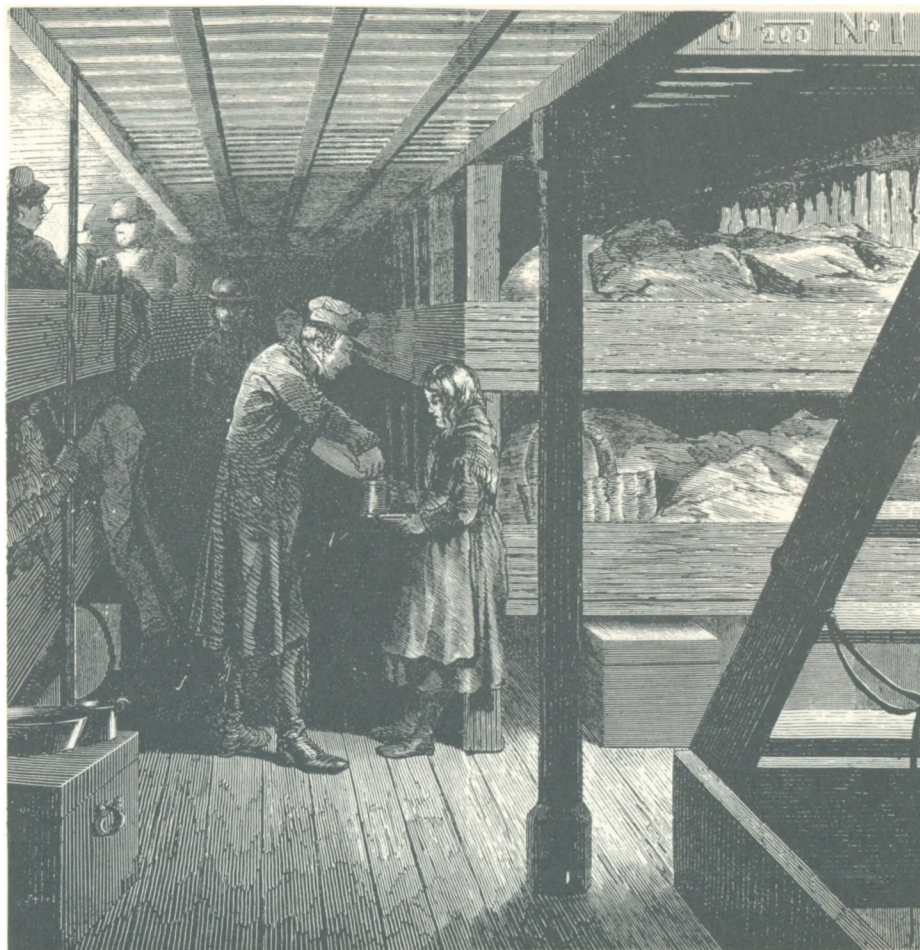
Mod ekstra betaling kunne man dog købe bedre kost ved kabysens bagdør.

Formiddag og om aftenen efter rengøring blev skibet inspiceret af 1. styrmand, steward og læge. Overalt blev anvendt klorkalk og andre desinficerende midler.

Lægen ombord havde gratis konsultation – det blev dog ikke sagt højt. Han modtog gerne betaling for sin hjælp og medicin. For de syge var der gratis medicin og vin istedetfor vand, men heller ikke det blev fortalt.

Der var god brug for skibslægen, i begyndelsen led næsten alle af forstoppelse, et barn fik mæslinger, en mand rosen, og så var der flere tilfælde af fåresyge, halssygdomme og diarré.

De værste sygdomstilfælde ramte 2 svenske mænd, der blev angrebet af kopper; de og hele deres husstand – ialt 9 – blev lagt op på hospita-



let, hvor senere en lille svensk pige også blev isoleret, da hun viste tegn på sygdommen.

Det var muligt at købe medicin og andre ting fra skibets slopkiste, men opslagene var på tysk, så danskerne og de andre nordboer blev snydt med priserne. Skibsordenen var ligeledes på tysk, og det sprog var uforståeligt for nordboerne, der flittigt øvede sig på engelske sætninger.

Mellemdækspassagererne var inddelt i bakker på 10 i hver, nogle var dog større og andre

mindre, hvad der frembød stor uorden ved udde-
ling af kost. Adskillige bly danske bønderkarle
og piger fik undertiden intet, eller kun med stort
besvær deres berettigede andel. For betaling til
bager og andre kunne man få mere mad.

Ved rejsens begyndelse blev passagererne op-
fordret til at gå vagt om natten, for at begrænse
mulighederne for tyveri. Ingen havde dog lyst til
at opgive deres nattesøvn af denne grund. Der
skete da også en del tyverier, især i mandfolke-
rummet. Fra skibets side blev der intet gjort for
at opklare tyverierne.

Under søgang var det svært at komme til fersk-
vandet, der i begyndelsen kun fandtes i en
tønde forude, senere kom også en tønde agter.
Man kunne købe ½ øl for en skilling, men der
blev rask væk taget ½ sølvdollar for tre halve øl.
Alt i alt havde besætningen mange måder at
tjene penge på.

Sidste dag til søs forfattede bundtmager
Knudsen fra Nakskov et klageskrift, som han
ville aflevere til konsulen i New York. Da han
gik rundt og samlede underskrifter, kom det
kaptajnen for øre, Knudsen blev lagt i jern, hvad
der bragte gemytterne i kog. De blev dog ned-
dæmpet, arrestanten sat på fri fod med besked
om, at den slags ting måtte han lave i land – og
ikke ombord på kaptajnens skib.

Ved ankomsten til New York den 6. maj blev
skibet – på grund af koppetilfældene – lagt i
karantæne indtil alle var vaccineret.

Da emigranterne endelig havde udsigt til at
komme i land, blev resten af proviantbeholdnin-
gen plyndret og bagagen fyldt op med det mugne
rugbrød. Hele dækket flød med de tomme kas-
ser.

Først den 10. maj blev alle landsat på Emigrant
Landing Depot Castle Garden.

»Ariel« udførte kun denne ene rejse. De ameri-
kanske ejere af skibet – New York & Bremen

Steamship Company blev stiftet af Ruger Bros.
1867 og indstillede virksomheden 1870 – opret-
holdt i resten af 1869 og en del af 1870 en ret
livlig trafik fra Skandinavien til New York med
de nedenfor nævnte skibe.

»Northern Light«. Bygget 1858 på 1768 tons,
kunne tage 820 passagerer, 1 rejse.

»Ocean Queen«. Bygget 1857 på 2715 tons,
kunne tage 1200 passagerer, 2 rejser.

»Guiding Star«. Bygget 1864 på 2595 tons,
kunne tage 1000 passagerer, 1 rejse.

»Santiago de Cuba«. Bygget 1861 på 1627 tons,
kunne tage 708 passagerer, 1 rejse.

»Fulton«. Bygget 1855 på 2061 tons, kunne tage
763 passagerer, 2 rejser.

»Rising Star«. Bygget 1865 på 2726 tons, kunne
tage 1102 passagerer, 1 rejse.

I alt udførte skibene således 8 rejser.

Erfaringerne, der var høstet på disse rejser, gav
stødet til endnu et initiativ fra statens side; det
var det meget specificerede »Reglement for Til-
synet med den direkte Befordring af Udvandre-
re«.

Blandt mange andre ting gav følgende episode
ombord på »Ariel« anledning til en speciel be-
stemmelse:

En ung pige fra Ringkøbing var ansat for at gå
lægen til hånde, samtidig skulle hun fungere
som oldfrue i »fruentimmerrummet«. For disse
tjenester skulle hun kun betale halv billetpris –
denne halvdel blev betalt af en jydsk bondekarl,
som hun under overfarten blev gift med. Kap-
tajnen foretog naturligvis vielsen. I det nye reg-
lement blev det derefter bestemt, at det skulle
være et ældre fruentimmer, der havde opsyn i
kvindeafdelingen!

Prisen er 70 rigsdaler . . .

Næste selskab, der havde direkte forbindelse til USA, var »Det Amerikanske Emigrant-Compagni« med hovedkontor i Hartford i staten Connecticut.

Selskabet fungerede her i landet som agent for de engelske dampskibsselskaber »National -«, »Cunard -« og »Innmann Line«. Det sendte mange udvandrere til Liverpool via Hamburg, Hull og Leith.

Udover at propagandere for selskabernes udmærkede skibe og den glimrende kost, man fik ombord, blev der også givet gode råd og en opfordring til at gennemtænke den store beslutning om at udvandre en gang til. Der advaredes imod samvittighedsløse bedragerere, der med løfter om guld og grønne skove lokkede udvandrere til Amerika.

Selskabet blev anmeldt til selskabsregistret på Københavns Rådhus 25. februar 1870 med Henry Christian Dührssen boende Nyhavn 27 som hovedagent. Allerede i marts måned annoncerede han efter passagerer til »The National Steamship Companys« skibe, »Denmark«, »The Queen«, »Holland« og »France«, der i sommerens løb skulle sejle direkte fra Danmark til Amerika.

Annoncerne var delt op, Dührssen tog sig af mellemdækspassagerer til 70 rigsdaler, børn under 12 år det halve og pattebørn skulle kun betale 5 rigsdaler. 8 dage før afrejsen blev prisen sat i vejret til 75 rigsdaler. Der var for mellemdækspassagererne »ubegrænsede Proviantforsyninger kogt og tilberedt af Dampskibenes Stewards«.

Skibsmæglerfirmaet Hecksher & Søn tog sig af kahytspassagererne til 150 rigsdaler stykket og af fragtgods.

Kjøbenhavn—New-York. Direkte Dampskibsforbindelse.

Det
Amerikanske Emigrant-Compagni
befordrer Passagerer
med følgende store Jern-Skruedampskibe fra Kjøbenhavn til New-York.
Denmark, 2850 Tons, den 22. April.
The Queen, 3517 — — den 12. Maj.
Holland, 3590 — — — —
France, 3571 — — — —
Passagerpris: Mellemdækket 70 Rd., Børn indtil 12 Aar det Halve,
Pattebørn 5 Rd.
NB. 8 Dage før hvert Skibes Afgang bliver Prisen forholdt til 75 Rd.
Med ethvert Skib følger der en af den danske Regjering ansat Læge,
og ligeledes medfølger en Konduktør, som vil varetage Passagerernes Tare.
Mellemdækspladserne maa sikres forud mod Indsendelse af 15 Rd.
ere persona i Haandpønge og nøiagtig Angivelse af Navn, Alder, Opholds-
sted og Haandtering.
Man henvende sig angaaende Passagen til det
Amerikanske Emigrant-Compagnis
Passagekontor,
Nyhavn 27 i Kjøbenhavn.
H. C. Dührssen,
Expedent.

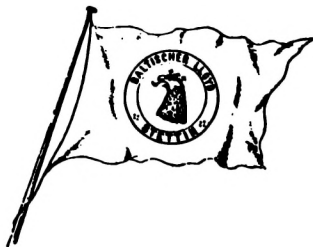
Dührssens virksomhed kan næppe have været tilfredsstillende for selskabet. Det eneste skib, der blev afsendt fra København, var »Denmark« med plads til 80 kahyts- og 1113 mellemdækspassagerer, afgangen fandt sted 23. april og den 29. april blev hans fuldmagt tilbagekaldt.

»Det Amerikanske Emigrant-Compagni« havde således kun denne ene direkte afgang.

Fra anden side blev der dog i de næste par år sendt udvandrere direkte fra København. Det var med de engelske dampskibe: »Denmark« i april 1871 og »Jason« på 1675 tons med plads til 10 kahyts- og 660 mellemdækspassagerer, der havde en tur i april og en i juni 1872. Endelig »Bladworth« på 1811 tons med plads til 24 kahyts- og 800 mellemdækspassagerer, der havde en tur i maj 1872.

Herefter tabte de engelske og amerikanske rederier interessen for at sende skibe til Danmark, men de tabte ikke interessen for danske udvandrere, der fortsat i stort antal kom til Liverpool.

Announce for Det Amerikanske Emigrant-Compagni indrykket i »Dagstelegraphen«, onsdag 23. marts 1870. (Landsarkivet for Sjælland m.m.).



Baltischer Lloyd 1870–1874

I 1870 stiftedes »Baltischer Lloyd« eller som det også kaldtes »Stettiner Amerikanische Dampfschiffs A/G«.

Initiativet til dannelse af selskabet udgik fra Stettin, men blandt interesenterne var flere danske, bl.a. skibsmæglerfirmaet C. K. Hansen og udvandringsagent N. P. Frederiksen. Udgangspunkterne var Stettin og København, af og til anløb skibene Göteborg og Kristianssand.

Skibene blev alle bygget i Sunderland og var moderne skruedampere. Det var:

»Humboldt« bygget 1871 på 1870 tons og 33 kahyts- og 604 mellemdækspassagerer, udførte 13 rejser.

»Franklin« bygget 1871 på 1824 tons og 49 kahyts- og 664 mellemdækspassagerer, udførte 12 rejser.

Dans på »Island«s fordæk.



»Thorwaldsen« bygget 1872 på 1872 tons og 73 kahyts- og 767 mellemdækspassagerer. Udførte kun 2 rejser; på sin tredje tur i april 1873 forliste skibet ved stranding på den svenske kyst, alle ombordværende blev dog reddet.

»Ernst Moritz Arndt« bygget 1873 på 2597 tons og 70 kahyts- og 844 mellemdækspassagerer, udførte 4 rejser.

»Washington« bygget 1873 2575 tons og 72 kahyts- og 796 mellemdækspassagerer, udførte 4 rejser.

Især en rejse med »Ernst Moritz Arndt« påkaldte sig datidens opmærksomhed. Turen begyndte 3. juli fra Stettin, anløb København den 4. og afgik fra Le Havre den 8. med ialt 486 passagerer ombord.

De første fem dage på søen fik man hårdt vejr, passagererne var søsyge, ellers intet at bemærke. Kl. 4 om eftermiddagen den 14. lød der pludselig et voldsomt spektakel fra maskinen. Skruen var brækket af og forsvundet i havet.

Afstanden til New York var da 1.450 sømil, skibet var tæt og der var rigeligt med proviant. Kaptajn Carl Felberg besluttede derfor at fortsætte rejsen for sejl alene.

Tømmermanden blev sat til at lave ekstra ræer til sejl og passagererne fik at vide, at de kunne forvente en ekstraordinær lang rejse. Fra forbi-passerende sejlskibe lykkedes det at få, bytte eller købe sig til ekstra forsyninger af proviant, det var især mel, der var behov for.

Mange sejlskibe viste stor hjælpsomhed og delte velvilligt deres proviant med det nødstedte skibs besætning og passagerer, det var især østrigsk bark »Eltos«, norsk bark »Oskar II«, bark »Sabine« og fiskeskonnert »Josephine«. Fra sidstnævnte købtes en ton torsk.

Dampskibene var mindre hjælpsomme, adskillige passerede tæt forbi uden at reagere på nødsignaler eller signalkanoner.

Den hollandske S/S »Maas«, ført af kaptajn Dedder, ville godt tage skibet på slæb, men taksten skulle være bjærgeløn og ikke bugserløn. Det ville Felberg ikke gå med til, så rejsen fortsattes efter køb af noget proviant til skyhøje priser. 17 dollar for en ost og en lille tønde smør.

En undtagelse var fransk S/S »Ville du Havre« med kaptajn Surmont som fører. Han ville ikke modtage betaling for proviant, og skibets kvindelige passagerer tilbød forskellige dameting til deres medsøstre, og til børnene blev der givet legetøj.

Flere gange kom skibet ind i voldsomme storme – også en enkelt orkan, som det dog smukt red af. På New Foundland bankerne kom der flere dage med tåge og stille vejr, de benyttedes til at rense bunden for den værste begroning.

Da ferskvandsforsyningerne var opbrugt, fik mændene øl, kvinder og børn vin. Der var nok at drikke, men alle holdt sig pænt inden for sømelighedens grænser.

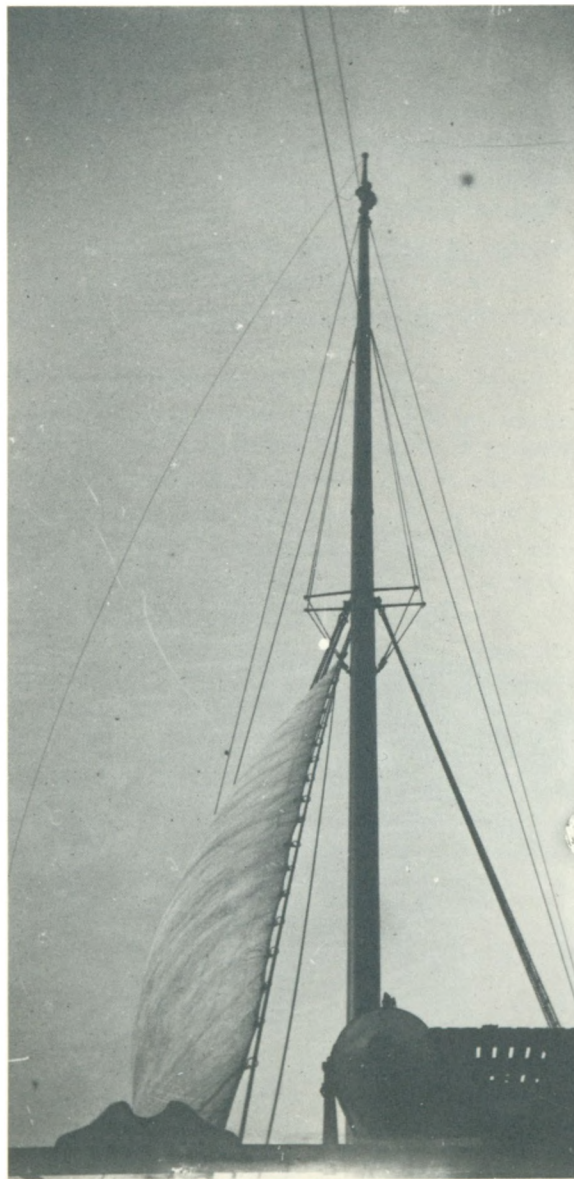
I salonen blev der musiceret på skibets piano-forde og kahytspassagererne dansede lystigt. Ikke mindre festligt gik det for sig på dækket. Et italiensk orkester var med som mellemdækspassagerer, deres instrumenter blev fundet frem, og hver dag var der underholdning og dans.

Undervejs skete to fødsler og tre børn døde. Årsagerne var mæslinger og scrofulose (kirteltuberkulose).

Den 13. august kom skibet endelig til New York efter 41 døgn på søen. Ved anløbspladsen var tusindvis af mennesker mødt frem for på nært hold at se skibet, der i lang tid havde været et almindeligt samtaleemne i New York.

Ialt udførte selskabet 35 rundrejser, fordelt med fem i 1871, ti i 1872, fjorten i 1873 og kun seks i 1874. Sidste tur blev udført af »Humboldt« i juli 1874, herefter gik selskabet fallit. Skibene blev

afhændet og direkte udvandring fra Danmark ophørte indtil 1879, da »Thingvalla« begyndte sine farter.



En mand i mesanmastens top for at sætte flaglinen på plads i flagknoppens skivgat.

Skandinaviske initiativer

Norge havde en stor udvandring, en hel del – direkte – foregik med landets egne sejlskibe, hvoraf der byggedes flere specielt til formålet.

De havde hård konkurrence af den indirekte udvandring over England og Skotland, især fra »Currie-« og »Wilson Linierne«, der igen kæmpede på livet løs med de lokalt betonedede dampskibsselskaber, der i 1850'erne oprettedes i Bergen, Trondheim og Kristiania – Kristiansand. Det var de endnu eksisterende »Det Bergenske Dampskibsselskab«, »Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab« og »Det Søndenfjelds Norske Dampskibsselskab«.

Disse selskabers formål var at give de norske byer forbindelser til Hamburg, Newcastle og London. Mange nordmænd anvendte disse ruter på første del af rejsen til Amerika.

I 1870 stiftedes »Det Norsk Amerikanske Dampskibsselskab«, der samtidig overtog kontrakten på et stort dampskib, som bergensrederen Peter Jebsen – slesviger af fødsel, men naturaliseret nordmand – havde bestilt i England 1869.

Skibet, »St. Olaf«, leveredes sommeren 1871 og gik omgående ud på første rejse med 232 udvandrere.

Det var kun halvdelen af skibets kapacitet, men alligevel var det så lovende, at der bestiltes endnu et skib, »Harald Haarfagre«, der leveredes 1872.

Med disse og et par lejede skibe udførtes i 1872 seks rejser med ialt 2134 emigranter. Skibenes udgangspunkter vekslede mellem Kristiania – Kristiansand og Bergen og de sejlede via London til New York.

Ruterne opretholdtes fra slutningen af fe-



Fra den vestlige del af havnen i Kristiansand.



Hjertet i Københavns havn var Kvæsthusbroen. Herfra udgik ruterne til provinsen, Sverige og Norge.

På billedet fra 1888 ses tydeligt det liv, der udfoldede sig. Fra de mange provins- og Øresunds-forbindelser var der ikke langt til udvandrerskibet, der ses til venstre i billedet.

(Københavns Bymuseum).

bruar til september. Resten af året sejledes i almindelig fragtfart, mest på Sortehavet og Østasien.

Det tredje og største skib »Kong Sverre« leveredes i 1873 og havde plads til 40 I klasses, 40 II klasses og 700 III klasses passagerer, men dette skib forliste allerede i 1875, og samtidig tog den norske udvandring af.

Skibene blev istedet sat ind i ren fragtfart. Men af navn eksisterede selskabet helt til 1880, da det opløstes og skibene solgtes til to nye rederier.

Tanken om et norsk udvandrerrederi døde ikke hen med likvideringen af selskabet. Det var

en torn i øjet på mange nordmænd, at de der fik en virkelig rute op at stå var danske. Der opkastedes mange planer, men ingen førtes ud i livet før 1910, da den nuværende »Norske Amerika Linje« blev stiftet.

For Sveriges vedkommende blev det kun til mislykkede forsøg på at danne en national linie. Landet var godt dækket ind med indenrigsruter og forbindelser til de nærliggende lande, men havde ingen ruter til oversøiske pladser.

Det forsøgtes et par gange at få noget sat igang. 1858 med den 1530 tons store S/S »Ernst Merck«, der var Skandinaviens største damper, den udførte nogle ture på Nord- og Sydamerika

– uden emigranter. Anden gang i 1873 med de to søsterskibe »India« og »Amerika«, men begge disse kom i lokalfart på Kinakysten.

Da Sverige ikke havde nogen direkte rute til Amerika, var det som Norge åbent for de udenlandske linier. Det var først og fremmest »Wilson-« og »Currie Linierne«, der fragtede udvandrere til England og Skotland, men der var også en hel del direkte trafik til USA.

Fra Göteborg var det engelske og fra Helsingborg og Malmö hovedsageligt tyske selskaber.

I 1897 oprettedes for engelsk kapital »The Swedish American Steamship Company«, men det fik ikke nogen betydning.

Først i 1915 oprettedes den nuværende »Svenska Amerika Linjen«.

Danmark havde, som allerede nævnt, kun sporadiske direkte dampskibsforbindelser til Amerika, men indirekte fandtes adskillige muligheder. Allerede fra midten af 1820erne begyndte udenlandske dampskibe på rejse fra Le Havre, Amsterdam, London, Hull og Leith til St. Petersborg og tilbage at anløbe Københavns red.

I 1850erne var det især »Wilson-«, »Currie-« og »Bailey & Leatham Linierne« der besørgede forbindelserne til Storbritannien.

Fra 1857 kom de i konkurrence med danske dampskibe, der begyndte fart med passagerer og gods.

En anden rute var den i 1858 oprettede forbindelse København-Skotland-Færøerne og Island. Dampskibet »Arcturus« havde konstant en del passagerer til Skotland, hvorfra de viderebefordredes til Amerika.

Endnu en forbindelse var de dampere, der fra 1847 begyndte at fragte levende kreaturer til England fra den jyske vestkyst. Også her var der udvandrere med.

Fra Storbritannien var der masser af forbindelser til Amerika, især fra byerne Glasgow, Southampton og Liverpool.

Også Hamburg havde i kraft af sin beliggenhed og store skibsfart en god del af den danske udvandring. Dette virkede især efter krigen 1848–50 som en torn i øjet.

Den holstenske by Glückstadt blev udpeget til at tage konkurrencen op, der skulle oprettes frihavn og statsunderstøttet dampskibsfart til Amerika. Planerne blev dog ikke ført ud i livet – pengene manglede.

De fleste danske dampskibsselskaber blev i 1866 samlet af C. F. Tietgen i »Det forenede Dampskibsselskab«, der herved fik kontrol over størsteparten af landets inden- og udenrigsforbindelser.

Der oprettedes i de følgende år mange nye lokale selskaber med eksportforbindelser til England for øje, men de blev dog alle før eller senere udkonkurreret eller opkøbt af »Det forenede«.

67 danske emigranter og 10 kinesere

Den oversøiske skibsfart

De overlevende selskaber måtte klare sig uden et »hjemmemarked«. Et af selskaberne fra denne periode var »Danmark«, hvis skib »Rolf« i 1870 som det første danske dampskib sejlede over Atlanterhavet – ganske vist uden emigranter.

Et andet var Dampskibsselskabet »Kjøbenhavn«, hvis damper »Fyen« via Suezkanalen blev første danske dampskib i Australien.

Adskillige andre selskaber var pionerer på hver deres felt, f. eks. havde Dampskibsselskabet »Norden« skibe gående på Kina-kysten, men vigtigst i denne forbindelse var de »Carlske Rederier«, der sammen med rederierne »Hermod« og »Freja« sejlede på Merchants Express Line, der i en årrække opretholdt liniefart med gods mellem New York og Le Havre.

Dannelsen af Thingvalla 1865–1880

De selskaber, der førte til stiftelsen af den danske amerikalinie, går tilbage til årene efter 1864, der gav grobund for nye merkantile initiativer.

Et af selskaberne var »Skibsrhederiforeningen af 1865«, der i juni 1865 blev anmeldt til selskabsregistret med formålet: »for fælles Regning at anskaffe og udruste Skibe«. Det var et partrederi, med en bestyrelse bestående af skibsreder F. Stage, grosserer E. Friis og civilingeniør L. Kaufmann. Til reder valgte skibsreder Frederik Wilhelm Kiørboe.

Kiørboe var født 1821. I 1844 overtog han en købmandsforretning i Århus og kom hurtigt ind på import- og eksportvirksomhed med engelske

foretagender. 1852 fik han sit første skib »Emma Sophie«.

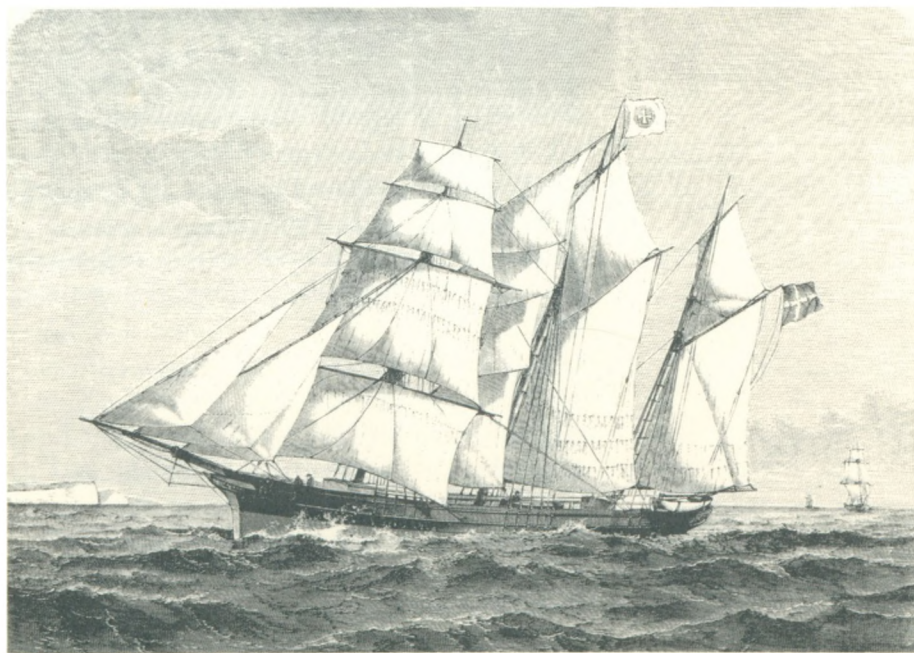
I 1857 flyttede han til København og begyndte sejlskibsrederi i større stil, ialt ejede han til 1870 12 sejlskibe, der beskæftigedes på Middelhavet og i Nord-Østersøfarten.

Skibene var hovedsageligt opkaldt efter familiemedlemmer, men havde undtagelser som »Express«, »Fylla« og »Svanen«.

Flere af skibene ejedes af partrederier, hvori flere af datidens kendteste forretningsfolk var deltagere, bl. a. grosserer D. Halberstadt, skibsreder Frederik Stage og C. F. Tietgen.

Udover Skibsrhederiforeningen, Det Danske Søfartsselskab, Seil- og Dampskibsselskabet og

Tremastet skonnert, efter den af det danske Søfartsselskab vedtagne model. Billedet forestiller ikke noget bestemt skib, men det ideal Søfartsselskabets skibe skulle bygges efter. (Illustreret Tidende 1865/66).



A/S Dampskibsselskabet Thingvalla var Kiørboe også stifter og reder for et andet af datidens større dampskibsselskaber A/S Dampskibsselskabet Kjøbenhavn.

Skibsrhederiforeningens skibe blev anvendt i oversøisk fragtfart, specielt på Østasien, navnene var »Christian IX«, »Dronning Louise«, »Fyen«, »Jylland«, »Sjælland«, »Mercurius«, »Neptun«, og »Foreningen«, om man så må sige overordnede nationale navne, med skyldige hensyn til handelens og søens guder samt ejendomsforholdet.

For at få tilført ny kapital og selskabet udvidet, blev det i 1873 omdannet til aktieselskab under navnet »Seil- og Dampskibsselskabet af 1873«. Ved ændringen blev partsbrevene ombyttet til »A« aktier for ialt 270.000 rigsdaler, og den nytegnede kapital blev optaget som »B« aktier for ialt 330.000 rigsdaler.

Den nye kapital blev anvendt til at bestille Danmarks hidtil største dampskib hos Burmeister & Wain. Kontrakten blev underskrevet 4. april 1873. Bestyrelsen var nogenlunde uændret og Kiørboe fortsatte naturligvis som reder.

I efteråret 1873 blev selskabet sammensluttet med »Det Danske Søfartsselskab.« Også dette selskab var et produkt af ånden fra 1864, men i modsætning til Skibsrhederiforeningen var det et offentligt aktieselskab. Indbydelsen til aktietegning havde nationale overtoner, men også en lille antydning af profit. Ialt tegnede 91 personer for 168.000 rigsdaler aktier.

Bestyrelsens formand var C. F. Tietgen, og som reder valgtes grosserer Carl August Erichsen, der dog efter sin økonomiske fallit i 1869 afløstes af Kiørboe.

Det nationale præg fandtes også her i skibsnavnene, der var »Aarhus«, »Assens«, »Christianshavn«, »Kjøbenhavn«, »Nyborg«, »Odense« og »Kronprindsessen«. De sejlede i oversøisk

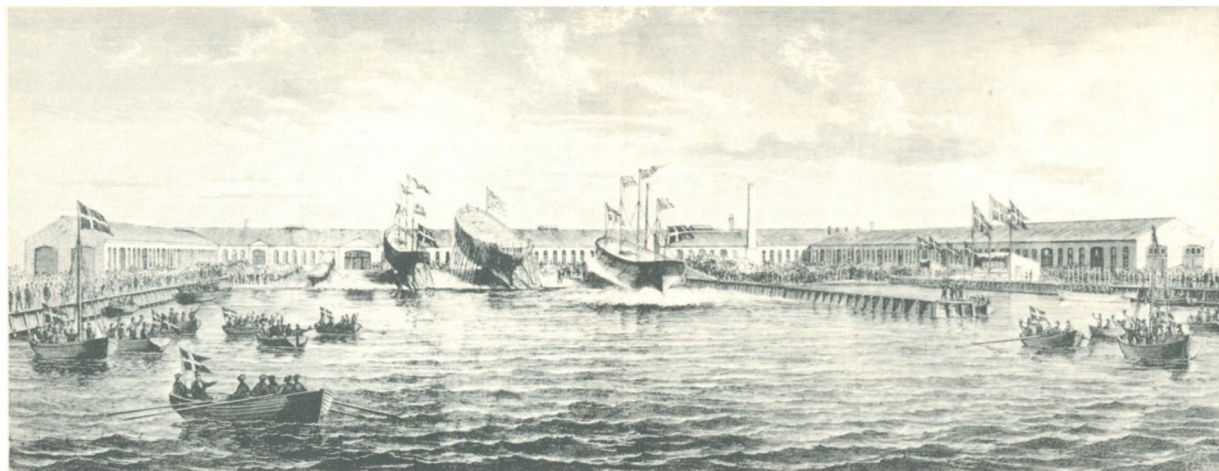


Grosserer Frederik Wilhelm Kiørboe (1821–1909) fotograferet i 1860'erne. (Privat).

fragtfart, hovedsageligt på Amerika med kaffe og med kolonialvarer på Kina.

Allerede fra 1870 blev der arrangeret en assuranceaftale mellem dette selskab og Skibsrhederiforeningen, det voldte ikke de store problemer, Kiørboe var jo reder begge steder.

»Seil- og Dampskibsselskabet af 1873« var nu Danmarks største sejlskibsrederi med ikke færre end 14 skibe i søen, det femtende var forlist.



Stedet, hvor så mange skibe blev bygget, var Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen. I starten var det mest skibe til indenrigsfart.

På billedet ses Det Forenede Englandsdamper »Christian IX« ved søsætningen 12. april 1874. Det store skib i midten var S/S »Thingvalla«, der allerede på dette tidspunkt var 12 dage forsinket. Carl Baagøe, Illustreret Tidende 1873/74.

Sejladsen på Østen fortsattes af den forenede flåde, men der kom ikke nye sejlskibe til, tværtimod, inden 1880 var der fragået fem skibe ved salg eller forlis.

Det nye dampskib fik navnet »Thingvalla«, der blev ikke givet forklaring på valget af netop dette navn. Men Island var i 1874 et aktuelt emne, da fejredes 1000 året for den første bosættelse, og som første konge aflagde Christian IX, ombord på fregatten »Jylland«, besøg. Island fik egen forfatning og Althinget holdt sit første møde på Thingvallasletten. Sidst, men ikke mindst, er Thingvalla et meget smukt og velklingende navn.

»Thingvalla« blev først afleveret i 1875, godt et år forsinket. På udrejsen til Kina løb det ind i et par uheld med skruen og gav et økonomisk tab, som dog opvejedes af de strafrenter, som Burmeister & Wain måtte betale på grund af den sene levering. I Østen blev det hovedsagelig beskæftiget på risruten mellem Saigon og Hong Kong.

1876 var det to gange i England med te, og kom også et lille smut til Danmark.

Januar 1877 forliste den franske atlantehavsdamper »L'Amérique«. Til at besørge nogle af dette skibs rejser mellem Le Havre og New York chartredes »Thingvalla«, hvorefter det atter gik ud til Østen.

I marts 1879 sejlede skibet for sidste gang fra Hong Kong via Suezkanalen og last til Bremen kom det til København i maj 1879.

Efter en tiltrængt reparation hos Burmeister & Wain afgik skibet den 21. juni 1879 med last til New York og anløb undervejs Newcastle, den 12. august var det tilbage i København med en ladning majs til foderbrug.

Skibet tiltrak sig offentlighedens bevågenhed, det var fortsat det største danske skib, men ikke mindre interessant var 10 kinesere blandt besætningen. Om skibet havde udvandrere med på denne tur eller den næste – med afgang i august og tilbagekomst i oktober – vides ikke. Men har der været, må tallet have været under 25, for der findes intet i politiets arkiv om disse to rejser.

Den første egentlige udvandrerrejse påbegyndtes 25. oktober 1879 med ialt 67 emigranter plus de 10 kinesere, der på denne rejse var passa-

gerer og blev landsat i New York. Turen forløb godt og gav løfte om en fremtidig beskæftigelsesmulighed for skibet.

Selskabet som sådan gav dog underskud, det var sejlskibenes skyld, deres værdi var overvurderet og driften af dem gav underskud.

Den 4. februar 1880 blev der afholdt en ekstraordinær generalforsamling med det formål af opløse og/eller omorganisere selskabet.

Bestyrelsens forslag gik ud på, at den sunde del – S/S »Thingvalla« – skulle udskilles i et særligt selskab og fortsætte med farten på Amerika. Den syge del – sejlskibene – skulle afhændes.

Forslagene blev vedtaget, der skulle indkaldes til en stiftende generalforsamling for »Thingvalla«, og en likvidationskomité på tre aktionærer blev nedsat for at afhænde sejlskibene.

Udvandrer skibet »Geiser« ved afgang fra Larsens Plads i 1882.

Manden på den høje piedestal er en politimand, der havde opsyn ved skibets afgang. Ved landgangen var det en anden politimand, der kontrollerede, at alle udvandrere havde kontrakt forsynet med lægens påtegning.

Det var dog muligt at omgå denne kontrol. I 1895 blev en mand afvist på grund af manglende stempel. Han gik rundt til Kvæsthusbroen, hvor han fandt en båd, som han roede over til S/S »Island«, hvor han klatrede op ad ankerkættingen. (V. Tilly, Illustreret Tidende 1881/82).



Tietgen og kapitalen

Thingvalla 1880–1898

Allerede inden den stiftende generalforsamling var selskabet trådt i virksomhed. »Thingvalla« begyndte årets første tur i februar og for at gøre ruten regelmæssig var der chartret S/S »Harald«, som efter ombygning til emigrantfart begyndte sine sejlads den 11. marts 1880.

Den stiftende generalforsamling i det nye selskab, der fik navnet A/S Dampskibsselskabet Thingvalla, afholdtes 16. marts 1880. De tilstedeværende aktionærer i Seil- og Dampskibsselskabet af 1873 fik tilbud om bytning af deres aktier til for ialt 800.000 kr. i det nye selskab. Flertallet gik klart ind for planen. Bestyrelsesmedlemmerne overgik alle fra det gamle selskab, det var bankdirektør L. Linnemann, overretssagfører R. Strøm, skibsreder F. Stage og konsul Wolff. Til bestyrende reder valgtes F. W. Kiørboe.

Selskabets formål blev: »at drive Fragtfart med egne eller fragtede Dampskibe«. Men i realiteten blev det en kombination af passager- og fragtfart mellem Skandinavien og Amerika.

Allerede den 9. november 1880 afholdtes ekstraordinær generalforsamling, hvor man vedtog at udvide selskabets kapital med for 700.000 kr. aktier og et prioritetslån på 1.500.000 kr. Der

valgtes samtidig ny bestyrelse, kun en blev fra den tidligere, det var Stage. Som formand valgtes C. F. Tietgen. Kiørboe fortsatte som reder.

Den store kapitaludvidelse anvendtes til at bestille to nye skibe. Det er bemærkelsesværdigt, at byggekontrakterne kunne underskrives allerede 11. november! Det må have været vel forberedt. Skibenes navne blev »Hekla« og »Geiser«, igen velklingende islandske navne.



»Hekla« (II) kom til København i slutningen af april 1884. Medens det lå på Larsens Plads, blev der holdt åbent hus og mange nysgerrige benyttede sig af lejligheden til at se et emigrantskib indefra. Illustreret Tidendes tegner var også ombord og faldt for salonen. Et sted emigranterne ikke havde nogen adgang til!

Nederst ses spisesalonen ovenpå et galleri »elegant udstyret med pianoforte og bogskabe«.

Billedet står i grel modsætning til billedet af mellemdækket på »Northern Light« side 10. (Illustreret Tidende 1883/84).

Den største ulykke, der ramte Thingvalla Linien, fandt sted 14. august 1888 kl. 20 minutter i 4 om morgenen. »Geiser« var afgået fra New York den 11. med 140 mennesker ombord, og »Thingvalla« var den 1. afgået København og havde efter anløb af Kristiania og Kristiansand 455 emigranter ombord.

På positionen 43°20' N og 60°10' V i tåge og regnfuldt vejr med rolig sø sejlede »Thingvalla« ind i »Geisers« styrbords side ved stormasten og skar halvt gennem skibets bredde. De sovende passagerer på »Geiser« blev purret ud, bådene sat på vandet og nødraketter opsendt. Alt var stor forvirring, og der udbrød panik.

Fem minutter efter kollisionen brækkede »Geiser« midt over og sank. På trods af alle anstrengelser reddedes kun 14 passagerer og 17 besætningsmedlemmer. 7 søfolk, som i de første meddelelser om katastrofen blev angivet som omkomne, var rømmet i New York. Tallene for de reddede og omkomne varierer meget i de forskellige gengivelser af ulykken.

Fra »Thingvalla« blev der også sat både på vandet, og de deltog i eftersøgning af de overlevende, der alle bragtes ombord i skibet. Senere samme dag blev de bragt ombord i den tyske udvandrerdampner »Wieland« sammen med »Thingvallas« passagerer. Her var de i større sikkerhed, idet situationen på skibet var kritisk.

Skaderne ved kollisionen var omfattende, hullet i stævnen strakte sig ind til kollisionsskoddet, der begyndte at lække. For at komme til det og foretage en foreløbig afstivning, måtte der kastes over bord af ladningen. Om eftermiddagen fik man kontakt med en fiskeskonnert, der blev anmodet om at holde sig i nærheden, hvis situationen skulle forværres. Kaptajn Laub fik da tanken om ved skonnertens hjælp at komme i havn.

Skonnerten blev fortøjet i den beskadigede stævn og anvendtes som ror. Hvorefter »Thingvalla« bakkede den lange vej til Halifax.

På billedet ses »Thingvalla« i Halifax med den beskadigede stævn. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

Tietgens interesse i selskabet var mangesidig. Hans gode navn overfor aktionærer og långivere borgede for selskabets økonomiske formåen. Han var også med i Burmeister & Wain – der byggede et af de nye skibe og senere »Island« – i Privatbanken, selskabets bankforbindelse og formidler af prioritetslånet, og sidst, men ikke mindst var han med i Det forenede Dampskibs-Selskab, og det var hans plan: »så snart Det Forenede får lidt luft, skulle det overtage det hele (Thingvalla).« Derfor var en så stor del af kapitalen optaget som prioritetslån.

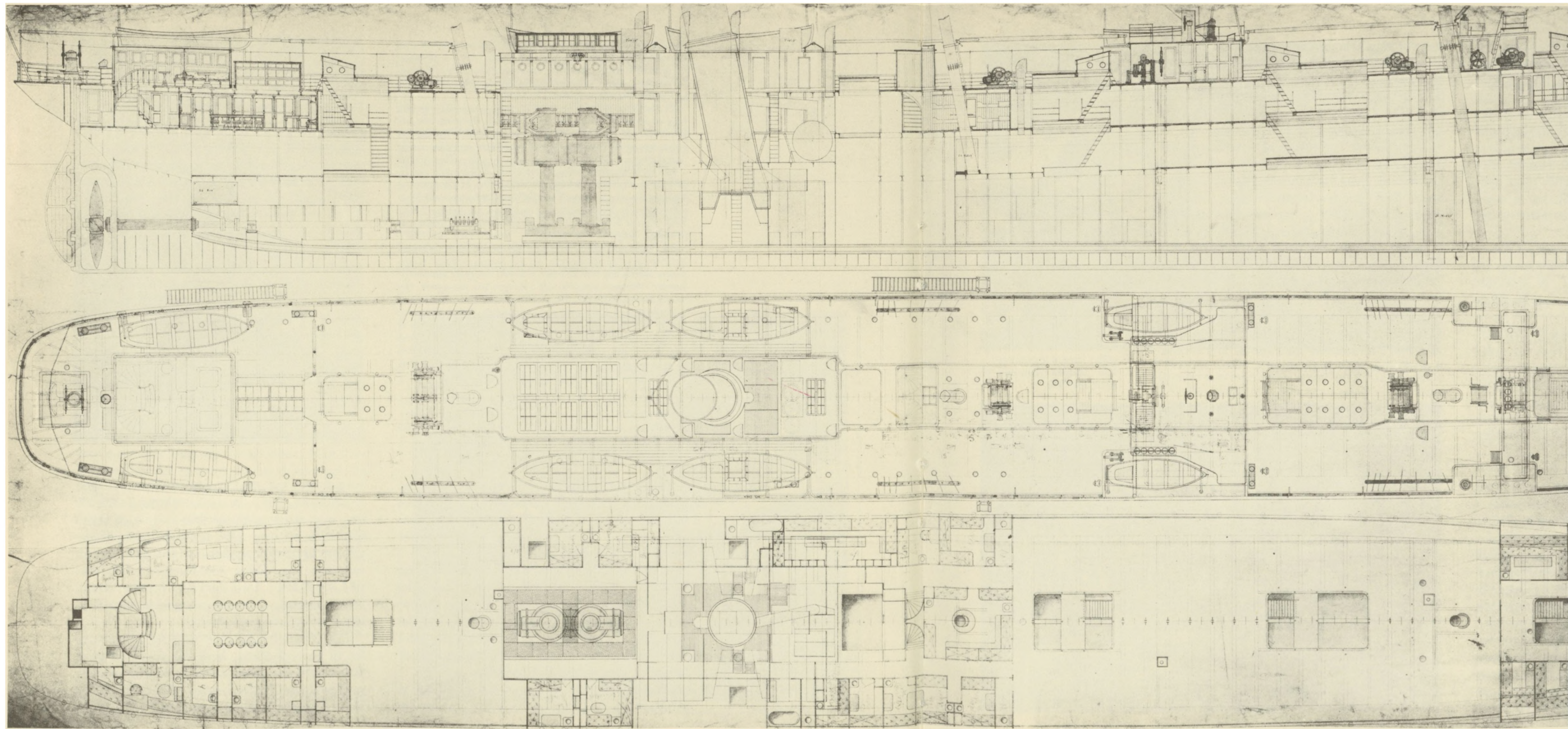
Året efter, 1881, forsøgtes en udvidelse af virksomheden, så den også kom til at omfatte det

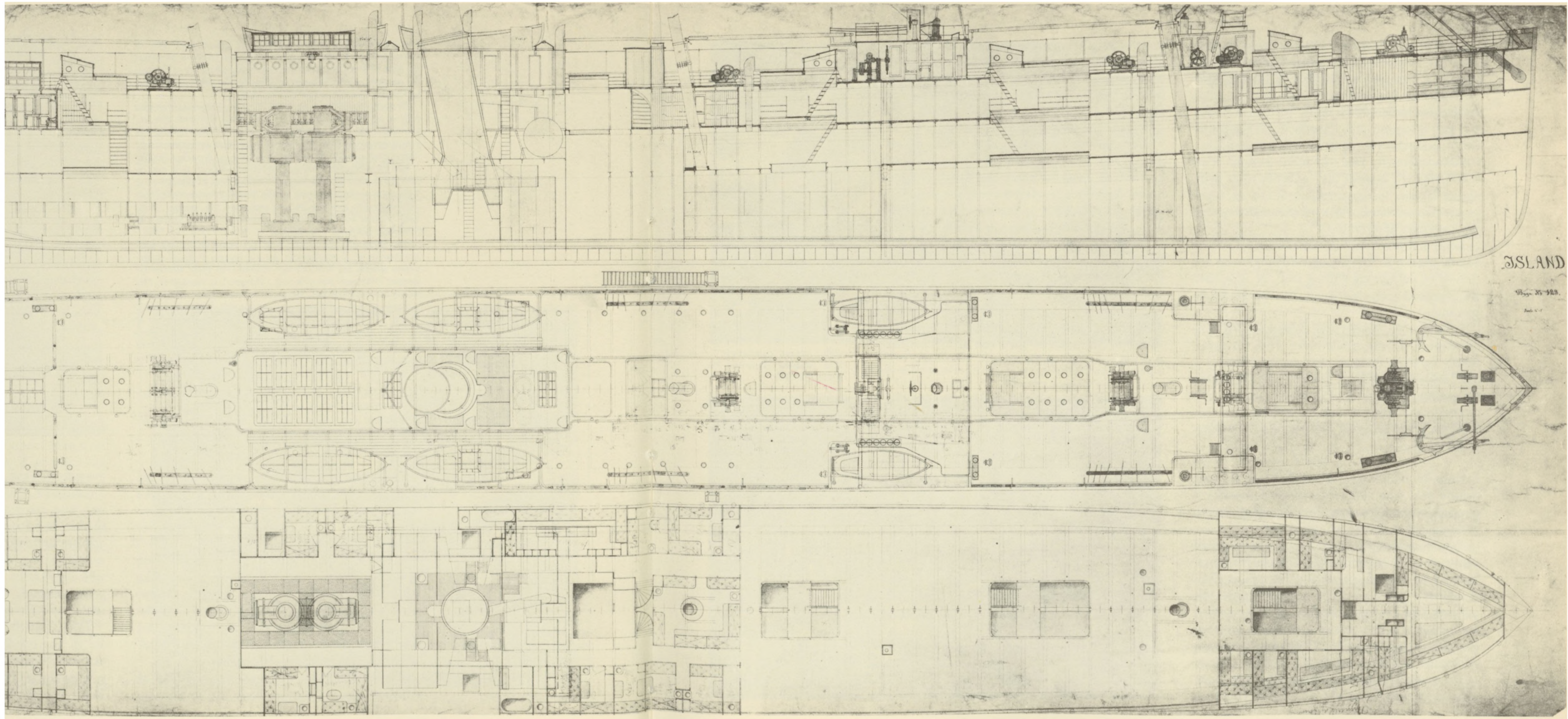


russiske marked, med St. Petersborg som hoved-anløbshavn. Det ville koste omkring 7.000.000 kr., men pengene kunne ikke skaffes, så sagen gled stille ud igen. Den tyske damper »Kätie« udførte to ture for selskabet i 1881, men figurerede ikke i regnskabet. Aktiekapitalen udvidedes til 2.500.000 kr., fordi der i april bestiltes endnu et skib »Island«. (Igen fulgte man den nordatlantiske navngivningstradition).

I 1882 flyttedes kontorer og ekspeditionslokaler til Larsens Plads, hvor der på de tidligere skibsværftsgrunde nu var indrettet havneanlæg med pakhuse. Pladsen ejedes af et aktieselskab, hvori Thingvalla købte aktier for 12.500 kr.

Side 24 og 25: Arrangements-tegning af S/S »Island« med længdesnit og planer af dæksarrangement samt kahytsindretning på øverste mellemdæk. Se iøvrigt side 2 og 80–81. (Burmeister & Wain, Skibsbyggeriet, Refshaleøen).





ISLAND

95.5 - 25 - 188.

Arch. 1-1

Samtidig aftaltes med Det Forenede en ordning om fragtbetaling af gennemgående gods, således at hele østersøområdet og Norden blev det naturlige bagland for linien.

»Hekla« forliste 1883, og der bestiltes straks et nyt skib af samme navn i Skotland. Til at udfylde det forliste skibs ture chartredes S/S »Heimdals«.

Aktiekapitalen blev i 1885 nedsat med 1.000.000 kr., beløbet blev anvendt til at nedskrive fartøjernes bogførte værdi, for at spare penge på assurance. Det var den eneste gang, der foretoges afskrivning.

Lorentz Chr. Petersen udnævntes i 1886 til forretningsfører for passagerafdelingen og fik derved en uafhængig stilling til F. W. Kiørboe, der i protest trak sig tilbage, han var da 65 år gammel.

I hans sted udnævntes Frederik Wilhelm Schierbech til bestyrende reder. Han var født i 1837, ligesom Tietgen var han fra Odense. I 1882 begyndte han som II styrmand i selskabet og var nu fire år efter skibsreder.

Den tyske damper »Gothia« udførte i 1886 en rejse for selskabet, men nævntes ikke i årsregnskabet.

Danmarks oversøiske forbindelser var få, nok sejlede der, som tidligere nævnt, dampskibe i oversøiske områder, men der var ingen direkte forbindelser til Danmark.

Til De vestindiske Øer udførtes mange årlige rejser af sejlskibe, men dampskibsforbindelsen blev opretholdt af spanske, tyske og engelske dampskibe. Ellers var der af længere forbindelser kun Thingvallas Amerikarute. Det var derfor en naturlig ting, at der i 1888 blev foreslået en ny rute fra København, Göteborg, Kristiania til Santos og Rio de Janeiro.

Ruten skulle drives af Thingvalla. Aktiekapitalen skulle udvides med 1.750.000 kr. Bestyrel-

sen var på udkik efter egnede skibe til den planlagte rute, og der blev i september 1888 underskrevet kontrakt om køb af den belgiske damper »Jan Breydel«. Samtidig forliste imidlertid »Geiser« efter sammenstød med »Thingvalla«. Den planlagte rute blev derfor opgivet.

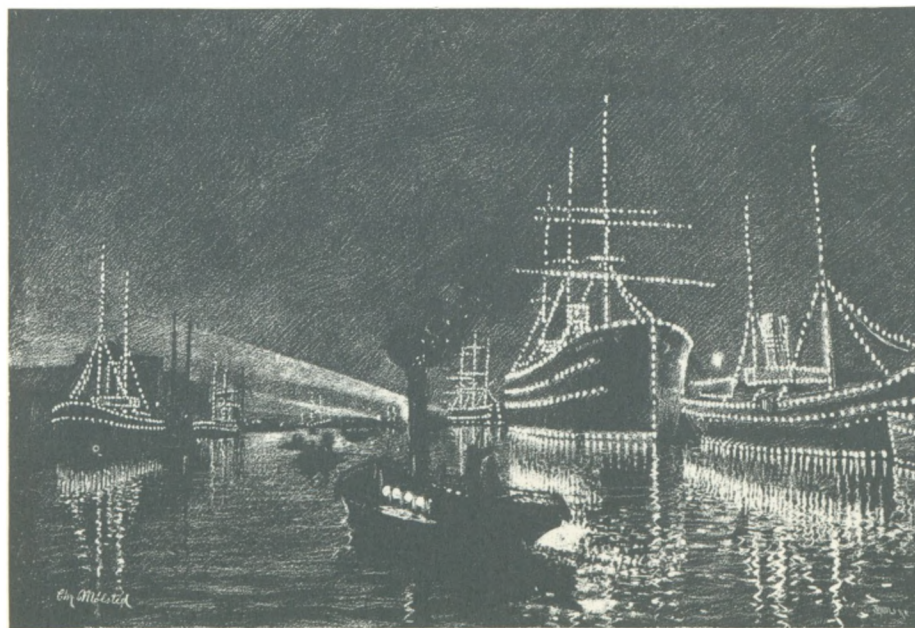
Det nye skib fik navnet »Danmark« og sat i fart på New York. Det blev anset for et godt skib, på trods af, hvad der ellers blev udtalt efter dets forlis. Kort efter dets første rundrejse blev der da også i februar 1889 underskrevet kontrakt om køb af søsterskibet »Pieter de Conninck«.

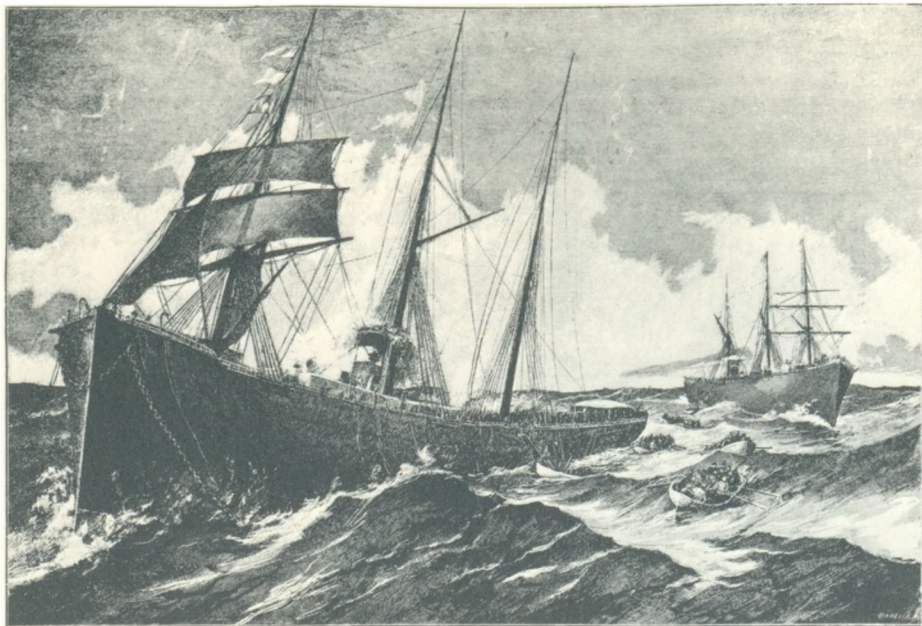
Købet var helt uden forbindelse med »Danmark«'s forlis, der først fandt sted 6. april 1889. Det nye skib kom dog først i fart 11. september 1889 under navnet »Norge«.

1892 blev der foretaget en mindre udvidelse af aktiekapitalen på 9.500 kr. Årsagen til udvidelsen stod i forbindelse med køb af S/S »Amerika«, Danmarks største skib!

S/S »Danmark« var i København, da Christian IX i 1889 fejrede sit 25 års regeringsjubilæum.

Skibet var forsynet med elektrisk lys og som de øvrige skibe i havnen illumineret. (Chr. Mølsted, Illustreret Tidende 1888/89).





S/S »Danmark« afgik 20. marts 1889 fra København. Tåge og is blokerede Sundet ved Helsingør og opholdt skibet næsten et døgn. Ud for Kristiansand måtte skibet holdes gående endnu et døgn, på grund af tåge. Først kl. 5 om morgenen den 26. marts var der afgang fra Kristiansands red med ialt 665 passagerer og 69 besætningsmedlemmer.

Vejret var stormende med kold luft og enkelte tågebanker. Skibet arbejdede hårdt i den oprørte sø, og vandet skyllede næsten ustandseligt over dækket. Et par gange udbrød der brand i kulbunkerne, men ilden blev hver gang slukket med spuleslanger fra dækket.

I næsten hele selskabets levetid var der voldsom konkurrence mellem engelske og tyske atlanterhavsrederier. En del af priskrigen blev ført om de svenske og norske passagerer, som også havde det danske rederis store interesse. Thingvallas takster måtte naturligvis følge med ned, men alligevel fandt mange udvandrere vejen til Amerika via Hamburg og England.

Hjemmemarkedet var dog relativt godt beskyttet, idet de offentlige myndigheder ikke tillod udenlandske skibe at optage passagerer til direkte udvandring i danske havne.

Den 4. april kl. 7,30 om morgenen løb en pakkåse ved stævnrøret varm. Den blev normalt afkølet med vand. En bolt, der forbandt stævnrør og agterlast, knækkede.

Ved vagtskiftet kl. 8 begyndte reparationen. Farten blev taget af skibet, men kl. 15.30 kom en række stød og rystelser i agterskibet. Skrueakslen var brækket inde i stævnrøret. Røret var ødelagt, plader og nagler lækkede.

Fra dækket forsøgte man med stort besvær at understøtte skruen, men det kunne ikke lade sig gøre på grund af vejret.

For sejlene alene blev skibet holdt sydover. Ved midnatstid omkom 1. maskinmester A. P. Kaas ved et uheld i maskinrummet, og han blev kl. 5 om morgenen den 5te sænket i havet.

Der blev holdt skarpt udkik efter skibe. Kl. 13.15 kom S/S »Missouri« af London på prajehold. Der blev spurgt, om skibet havde plads til at tage »Danmark«s passagerer ombord. Der var imidlertid ikke plads til alle, kun til 20. Man foreslog derfor at tage havaristen på slæb mod nærmeste havn St. Johns. Fra »Danmark« blev der pr. båd ført en trosse over, og kl. 20 begyndte bugseringen. Det gik kun langsomt fremad på grund af den hårde sø.

Ved daggry den 6. måtte »Missouri« opgive bugseringen og begyndte istedet at kaste sin last over bord for at skaffe plads til »Danmark«s passagerer. Alle »Danmark«s både og to fra englænderen deltog i evakueringen. Med hver båd fulgte så meget proviant som muligt. Derimod blev der ikke tilladt nogen form for bagage.

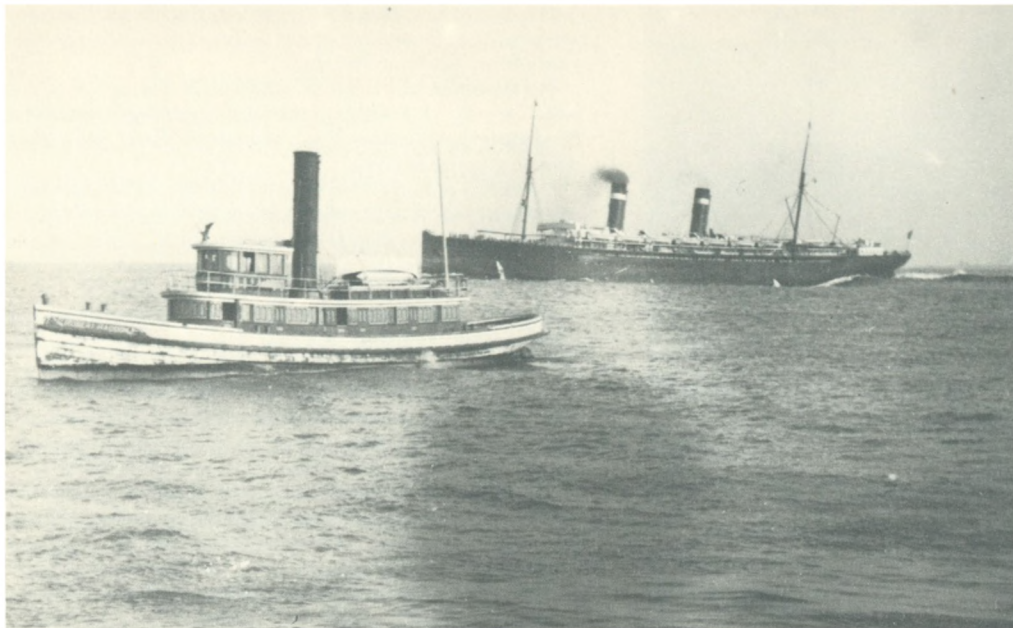
Klokken halv fire om eftermiddagen var vandet i »Danmark«s agterlast steget voldsomt, og besætningen gik også fra borde.

»Missouri« satte kursen mod Azorerne og først den 22. april kom meddelelsen om redningen af passagerer og besætningsmedlemmer til København.

Forinden var vraget blevet passeret. Meldingen om det forladte skib nåede allerede frem til Skandinavien den 13. april, hvor der i den følgende tid var panikagtige scener ved Thingvalla Liniens kontorer. (Illustreret Tidende).

Det tyske skib »Kätie« havde i 1881 udført to rejser for Thingvalla. I 1882 grundstødte det i Drogden på rejse fra Stettin til New York og som havarist kom det ind til København. Her blev ladning og passagerer sat i land, og skibet sejlede til Kiel for at blive repareret.

Da rejsen skulle genoptages, kontrolleredes det meget nøje, at kun de samme passagerer atter kom ombord. Otte nordmænd, der var kommet til København for at følge med til New York, fik kun efter meget besvær lov til at tage med.



Ud for New York mødtes de forskellige liniers skibe. F.eks. som her »St. Paul« bygget 1895. Det var et af de første hurtigtsejlende skibe bygget i USA siden 1860. »St. Paul« havde en overfartstid til England på 6 dage. Det svarede til en gennemsnitsfart på 20 knob.



Med Fort Wadsworth i baggrunden ses her White Star Liniens stolthed fra 1874 »Britannic«. Ved sin bygning havde den en overfartstid på 7 dage og 10 timer svarende til en fart på 15,7 knob. På billedet reduceret til ordinær udvandrerdamper.

En af de alvorligste trusler mod Thingvallas eksistens var sikkert Hamburg-Amerika Linien, der 1893 begyndte fart fra Stettin med anløb af Helsingborg, Göteborg og Kristiansand under navnet »Scandia Linien«.

Thingvallas passagertal faldt derfor kraftigt, og det var nødvendigt at oplægge skibe i længere perioder. Således var i 1894 »Hekla« oplagt i 57 dage, »Norge« i 118 og »Amerika« i 232 dage.

Det var en uholdbar situation, og i december 1894 afsluttedes en overenskomst, hvorefter selskaberne for fælles regning fra og med januar 1895 skulle etablere regelmæssig ugentlig forbindelse fra København, Göteborg og Kristiansand, fra Kristiania skulle der være forbindelse hver 14. dag. De tyske skibe kom dog ikke til København, som var Thingvallas private get.

Det fælles foretagende sejlede under navnet »De forenede Thingvalla og Scandia Linier«.

Året 1895 bragte alligevel dyre oplægninger, således var »Amerika« oplagt i 365 dage, »Norge« i 126, »Hekla« i 76 og »Thingvalla« i 52 dage. Det eneste skib, der sejlede konstant, var »Island«.

I september kom en afklaring. De tyske og engelske rederier var blevet enige om takster og markedets fordeling. Herefter ophørte Scandia Linien.

Den gennemsnitlige indtægt på mellemdekspassagerer findes kun oplyst for 1884 hvor den var 69,02 kr, for 1885 med 47,66 kr, 1886 med 42,28 kr, 1892 med 55,34 kr, 1893 med 60,59 kr, 1894 med 36,13 kr, 1895 med 28,96 kr. Det ses tydeligt hvor lave billetpriserne har været.

Af passagerer til New York befordrede selskabet ialt 150.000. Heraf var 60.000 danske, 60.000 norske og 30.000 svenske. På hjemturene var der ialt 117.000 skandinaver. Det var



»Norge« passerer »Island« i Atlanten.

dog kun en lille del af den totale udvandring, der for årene 1868-1898 fra Danmark er opgjort til ialt 163.425.

Mellem halvdelen og trefjerdedele af Thingvallas indtægter kom på fragsiden. Hjemgående laster var især korn og foderstoffer. Af udgående fragter drejede det sig om alle former for stykgods, og en så speciel ting som kål fra Amager. Denne eksport blev dog standset en række år på grund af høj amerikansk indførselstold. Eksporten genoptoges i november 1895.

I reglement om udvandreres befording var det skibene forbudt at medtage »for Sundheden skadelige eller ildelugtende Varer eller Genstande«. Herunder bl.a. ferske eller saltede huder. Fra denne varegruppe blev der dispenseret hvert år, således at der på hver tur måtte medtages op til 200 tons huder og skind, der skulle staves i vandballasttankene, på en måde så »ingen Lugt

eller Dunst vil kunne trænge ind til de for Emigranter bestemte Rum.«

Allerede i de første år blev Kristiansand anløbet af skibene og hurtigt fulgte Göteborg og Kristiania efter. I slutningen af perioden gik skibene også til Stettin, men det var mest med last.

Nok blev Thingvalla ramt hårdt under den vilde konkurrence om passagerernes gunst, men det var på fragtsiden, de hårde kendsgerninger om selskabets snarlige sammenbrud blev tydeliggjort, og så var det endda på »hjemmemarkedet« København det skete!



Bag- og forside af omslaget på en 72-sidet tryksag udgivet af »Post Dampskibs Selskabet Thingvalla. Den eneste direkte Dampskibs Forbindelse mellem Skandinavien—New York« i 1887 med tekst på dansk og svensk. (Erhvervsarkivet).

I begyndelsen af 90'erne benyttede Thingvalla liniens passagerafdeling dette »oldnordiske« hoved på deres brevpapir. En sagastil med lån fra bronzealder og den tidlige middelalders stavkirker godt blandet med den begyndende jugendstil! (Erhvervsarkivet).



Årsagen var Københavns Frihavn, der i 1891 blev påbegyndt som et selvstændigt aktieselskab. Landmandsbanken stod økonomisk bag ideen og tilbød Nationalbanken, Privatbanken og Handelsbanken at være med. Kun Privatbanken (C. F. Tietgen) afslog uden nogen nærmere begrundelse.

Havnen var imidlertid en realitet, det gjaldt om at trække trafik til den. Fra Det forenede Dampskibs-Selskabs side blev eksistensen af havnen totalt ignoreret, og da Frihavnen endelig åbnede i 1894, var de første skibe tyske. Det var »Hamburg Amerika Linien«, der oprettede en rute København-New Orleans.

Frihavnselskabet stod 1895 derfor selv bag tanken om et helt nyt dampskibsselskab. Fire skibe skulle bygges af Helsingør Skibsværft (bankforbindelse Landmandsbanken) og med disse begyndte en dansk rute fra København til New Orleans og andre steder i Golfen.

Reder for det nye selskab skulle være firmaet C. K. Hansen (bankforbindelse Landmandsbanken), men det nåede dog ikke at komme igang.

Frihavnen åbnedes officielt for trafik den 9. november 1894 uden større festivitas, fordi Christian IX's svigersøn, den russiske czar netop var død.

Sommeren 1895 åbnedes Kielerkanalen for trafik. Det skete med stor pomp og pragt og deltagelse af journalister fra hele verden. Her var chancen for også at skabe lidt blæst om Frihavnen. Journalisterne blev inviteret til København for at tage det nye anlæg i øjesyn – men havnen var jo tom! Så skete forandringen, kort før de inviterede journalister kom til København, blev alle Det Forenede skibe, der var i den gamle havn, forhalet til Frihavnen, hvor skibe og besætninger foregav travl beskæftigelse med lossen og laden. Nogle journalister skal have udtalt forbavselse over, at så mange skibe fra samme selskab havde ærinde i havnen på samme tid, men Frihavns ære var reddet.

Isen var på en eller anden måde blevet brudt, og Det Forenede meddelte, at fra 1. januar 1896 ville fragterne være ens til den nye og den gamle havn. Tøbruddet blev tydeligt understreget den 5. oktober 1895, da der i anledning af dampfærgeforbindelsen Frihavnen–Malmö afholdtes en banket i Skydebanens lokaler. Bankdirektør Glückstadt (Landmandsbanken) rejste sig med sit champagneglas i hånden, gik hen til Tietgen og spurgte: »Må jeg drikke et Glas med Dem, Herr Gehejmeetatsråd?« Tietgen rejste sig, og de to børskonger tømte deres glas.

En af årsagerne til Det Forenedes ændrede holdning kan have været den faldende beskæftigelse for dets skibe i Sortehavsarten. I hvert fald blev tre af skibene fra denne fart sat ind på en ny rute til New Orleans. Et af skibene var »Alexandra«. Ruten udvidedes efterhånden længere og længere nordpå langs den amerikanske østkyst, og der blev bygget nye og større skibe til farten.

Af andre rederier, der interesserede sig for Amerikafarten, var skibsreder Alfred Christensen, der i 1898 begyndte en rute fra København til USA's østkyst med jævnlige anløb af New York.

Ruten var baseret på fragt, men han søgte også om at måtte medtage passagerer. Dette blev ham imidlertid nægtet. Afslaget blev begrundet med hensynet til Thingvalla. Iøvrigt søgte han påny i 1899 efter Det Forenedes overtagelse af Thingvalla, men også denne gang var det et afslag – nu uden at årsagen blev oplyst.

Thingvalla lå dog ikke på den lade side. Ved den store udstilling i Chicago 1893 var det danske, det norske og størstedelen af det russiske udstillingsgods sendt med selskabets skibe. Det gav ikke så mange penge i kassen, men nok så megen reklame.

Selskabets mål var at opretholde ruten med fast afgang hver 14. dag, altså 26 gange om året. Det opfyldtes kun tre gange nemlig i 1884, 1885 og 1887.

Ellers var det årlige antal afgang med passagerer i 1879 1, 1880 9 og 1881 12. De øvrige år vekslede tallet mellem 22 og 25. Stor indflydelse på regelmæssigheden havde isforholdene i januar, februar og marts. Ialt udførte skibene til udgangen af 1898 433 afgang fra København.

Dokning af »Norge«.



I gennem et par år benyttedes denne reklame-opsats til annoncer og brochurer på begge sider af Atlanten. Her er den gengivet efter den danske New York avis Nordlyset (1891–1953), hvor den var indrykket 17. februar 1896. A. E. Johnson var selskabets general-agent i USA. (Erhvervsarkivet).



JULIUS OLSEN.

I Aaret 1895 ankom Julius Olsen til Minneapolis fra Danmark. Julius, som gik i sit 5te Aar, havde mistet sine Forældre og stod alene i Kjøbenhavn uden Slægt eller Venner, og det blev bestemt at sende ham til en Onkel i Minneapolis. Derfor rejste lille Julius med Thingvalla Liniens Dampskib Hekla fra København den 6te August, ankom i bedste Velgaaende til New York, blev der modtaget af Thingvalla Linjens Agenter, og af disse befordret pr. Jærnbane til Minneapolis, hvor han ankom lige saa sikkert, rask og frisk som om han havde rejst den 4000 Mile lange Vej under Forældres eller Slægtninges Beskyttelse. Ifølge de nu gjældende Regler kan mindreaarige Børn kun befordres under en voxen Passagers Opsyn. Dersom Du nu skal sende efter Fader eller Moder, Søster eller Broder, Hustru og Barn eller andre Slægtninge, saa køb Billetter med Thingvalla Linjen, den eneste direkte skandinaviske Passager Linje mellem Skandinavien og New York. Thingvalla Linjen kan byde sine Passagerer en behagelig, sikker, bekvem Rejse.

A. E. Johnson & Co.,
26 State St., New York.

Der var ikke mange penge til aktionærerne. Af udbytte betaltes i 1880 4%, i 1881 3% til gamle og 1½% til nye aktier, 1882 2%, 1883 3½%, 1887 5%, 1888 10%, 1892 8% og sidste gang var i 1893, hvor der udbetaltes 4%. En del aktionærer var imod udbetalingen og mente det kloge at henlægge til fornyelser og reserver. Det blev nedstemt.

En af de ting, der især fik selskabet til at give underskud, var den store »Amerika«, der næsten konstant lå oplagt. Den var for dyr at holde i fart. Man prøvede bl.a. ved Kielerkanalens åbning at arrangere en udflugtstur med skibet, men det blev opgivet.

Det stod i 1896 klart for bestyrelsen, at der ingen mulighed var for at skaffe penge til en fornyelse af materiellet. Efter generalforsamlingen i marts 1897 indledtes forhandlinger til forskellig side for at redde selskabet fra undergang. Først og fremmest blev der forhandlet med Det Forenede, men tilbuddet herfra var for dårligt. Derimod blev Firmaet C. K. Hansens tilbud antaget. En ekstraordinær generalforsamling blev indkaldt til den 24. november 1897, hvor forslaget nærmere blev drøftet og vedtaget med 4549 ja- imod 731 nejstemmer.

Forslaget gik bl.a. ud på, at aktiekapitalen skulle nedsættes til 4% = 50.380 kr. Nytegning af aktier for 649.620 kr. Den nye reder skulle være firmaet C. K. Hansen.

Samtidig skete en mindre ændring af selskabets formålsparagraf, der herefter lød »at drive Fragt- og Personfart med egne eller fragtede Dampskibe«.

En af de første ting, den nye reder tog fat på, var at slippe af med »Amerika«. Det lykkedes!.

Der ansøgte om lån i Privatbanken til anskaffelse af to nye skibe. Driften var nu blevet bedre og mere lønsom.

Imens der ventedes på svar om lånemulighederne, fik man oplyst, at Det Forenede ville oprette en fragtrute på New York. At optage konkurrence med dette selskab var galmandsværk, så i stedet indledtes forhandlinger om gunstigst mulig overgang til Det Forenede af samtlige Thingvallas aktiver og passiver.

Der indkaldtes til en ekstraordinær generalforsamling den 10. september 1898. På dagsordenen var et forslag fra bestyrelsen om selskabets opløsning ved overdragelse af samtlige ejendele til Det forenede Dampskibs-Selskab. Forslaget skulle realiseres ved at udbetale 105% for aktierne. Privatbanken ville herefter eftergive en del af sit tilgodehavende og til aktionærerne ville der blive udbetalt et udbytte på 9½% for den forløbne del af regnskabsåret.

Blandt mange af aktionærerne var der stor bitterhed mod Det Forenede, men der var ingen udvej. Forslaget måtte vedtages, og det blev det!

Thingvalla ophørte med at eksistere – kun ikke i selskabsregistret, hvor det pænt blev stå-

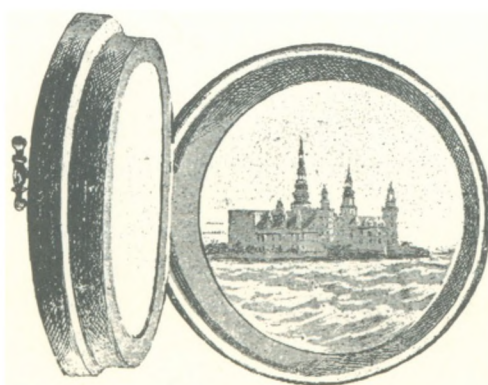


I anledning af 200 året for USA's uafhængighed udsendte Det kongelige danske Postvæsen fire frimærker med motiver af skibe med tilknytning til forbindelsen mellem de to lande.

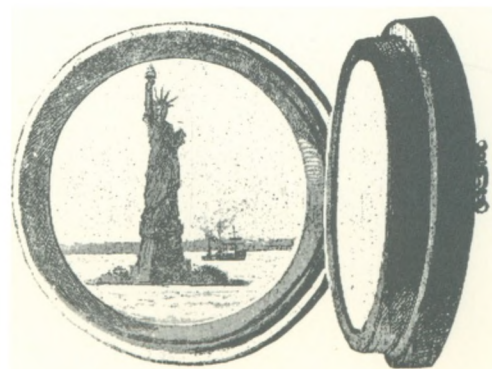
Et af mærkerne forestillede naturligvis »Thingvalla«, men man kan undre sig over, hvorfor skibet blev gengivet med Det forenede Dampskibs-Selskabs skorsten og kontorflag. Symboler det kun havde 1½ år!

ende indtil 1930, da det slettedes på grund af manglende oplysninger.

Interessant i forbindelse med Thingvallas opløsning var, at Det Forenedes aktiekapital blev udvidet fra 15 til 25 millioner kroner, der bl.a. skulle anvendes til fornyelse af materiellet på Amerika ruterne. I C. K. Hansens selskab »Dannebrog« blev kapitalen udvidet fra 2 til 3½ millioner kroner.



Disse to billeder af koojer brugtes af Thingvalla-selskabet på nogle af de trykte lister over 1. kahytspassagerer, som fremstilledes ved hver skibsafgang. Det Forenede Dampskibs Selskab overtog i 1898 også disse Klicheer og brugte dem i nogle år (Erhvervsarkivet).



Løbeseddel fra februar 1897.
(Erhvervsarkivet).

THINGVALLA-LINIEN.



Kahytspriser 1897.

BILLETTER

fra

Kjøbenhavn, Malmø, Helsingborg,
Frederikshavn, Gøteborg,
Christiania og Christianssand

til

NEW YORK

udstedes til følgende Priser for Afrejse

efter „Thingvalla“s Afgang

(den 16. Marts):

Iste Kahyt.

Med Dampskibene „Amerika“ og „Hekla“ Kr. 225
Med Dampskibene „Thingvalla“, „Island“ og „Norge“ 215

NB. I „Amerika“: Køjeplads i Kamrene A, B og C samt i 2 Køjers Kamre koster **Kr. 50** extra pr. enkelt Tur.
I „Hekla“: Køjeplads i Kamrene A og B koster **Kr. 25** extra pr. enkelt Tur.

Tur- og Returbilletter, gyldige til alle Skibene 420

2den Kahyt.

Med alle Skibene Kr. 180

³/₈ „Island“s indvendige Kamre E & F (Familier med Børn maa ikke indskrives) 170

Tur- og Returbilletter, gyldige til alle Skibene 342

BØRN over 12 Aar betaler fuld Passagepris.
— under 12 men over 1 Aar betaler halv Pris.
— under 1 Aar beforders for Kr. 10.

Specielt henledes Publikums Opmærksomhed paa Dampskibet „AMERIKA“, der afgaar fra Kjøbenhavn d. 11. Maj. Det har Plads til c. 150 Kahytpassagerer. Kahytterne ere beliggende midtskibs og paa Hoveddækket og ere udstyrede med al moderne Comfort og Luxus. Saavel Soveværelser som alle Salonerne ere forsynede med elektrisk Lys og Ringeapparater til Betjeningen. Særlig Damesalon, Læsesalon med Bibliothek, Rygesalon samt Badeværelser med kolde og varme Saltvandsbade. I den store Spisesalon i 1. Kahyt findes tilstrækkelig Plads til at samtlige Passagerer kunne spise paa én Gang. I anden Kahyt er der en Del Sovekahytter, hvori kun findes 2 Køjepladser.

Børnene erholde Køjeplads i Henhold til deres Alder og til den Pris, der er betalt for dem.
Naar Plads bestilles til Iste Kahyt med S. S. „Amerika“ og „Hekla“ og 2den Kahyt i „Island“, maa der bestemt opgives til hvilken Pris Pladsen ønskes.
Returbilletter skulle udstedes paa Hovedkontoret og ere gyldige i 1 Aar.
Indtegning til Iste eller 2den Kahyt maa kun ske under udtrykkeligt Forbehold af, at Plads findes.
Telegrafiske Forespørgsler om Kahytspladser, hvori Kennet maa opgives, maa være ledsagede af Kvittering for forudbetalt Svar.
I den Tid af Sæsonen, Skibene ikke anløbe Frederikshavn, beforders de Kahytpassagerer, der ere indskrevne fra **Frederikshavn**, pr. Postdamper til Christianssand.

KJØBENHAVN, den 20. Februar 1897.

Thingvalla-Liniens Passager-Afdeling,
Larsens Plads.

Nærmere Oplysninger hos Liniens Agentur:

Fr. S. Knudsen Bogtrykker, København.
Fr. S. Knudsen & Søn, Ejendomsforvaltere.



Skibslægen og hans billeder

»Med hvert skib følger en af myndighederne i indskibningshavnen ansat skibslæge, der tillige fungerer som tilsynsmand med hensyn til passagerernes gode behandling. Der er indrettet flere hospitaler om bord, og i tilfælde af sygdom er lægebehandling samt medicin gratis.« Således beskrev Thingvalla selskabet i en tryksag til vejledning for kommende passagerer, den gerning Anders Andersen Gramstrup i juni 1895 tiltrådte som skibslæge ombord på selskabets dampskib »Norge«, hvormed han i alt foretog ni rejser. På sin tiende og sidste rejse var han med »Island« på dennes rejse fra København 20. april 1897.

Anders Andersen fødtes den 1. juli 1864 i Gramstrup, Vestervig sogn, hvor hans far N. Chr. Andersen var landmand. Efter skolegang i Vestervig og Thisted blev han i 1882 elev på Aarhus Katedralskole og tog studentereksamen der i 1885 næsten 21 år gammel. Ved Københavns Universitet læste han de følgende to år teologi. Men valgte så medicinen og afsluttede dette studium i 1893 med ros og antog samtidig efternavnet Gramstrup. Han aftjente derefter sin værnepligt og var i den forbindelse på massagekursus på Militærlægeskolen i Stockholm.

Som reservelæge ved Silkeborg Vandkur-

anstalt i 1895 traf han overlægens meget smukke datter Ida Klee (*1876), som han giftede sig med i 1901. Efter sin tid som skibslæge var Gramstrup ansat ved flere københavnske hospitaler og klinikker og fik i 1904 privatklinik i Valby. I 1906 tilbragte han to måneder med videnskabeligt arbejde i Utrecht og fra 1908 praktiserede han som ørelæge, for endelig i 1918 at få specialisterkendelse som øre- og halslæge. Dr. Gramstrup var en aktiv mand med interesse for friluftsliv, og specielt skrev han under navnet dr. Gjende i danske og norske blade om turistlivet i Norge. Han døde barnløs den 23. november 1927.

Den samling fotografiske optagelser, dr. Gramstrup har efterladt sig, kan groft set deles i to dele. Den første del er optagelser, han har foretaget i sin tid som skibslæge ombord i Thingvalla selskabets udvandrerskibe. Det er et udvalg af disse billeder, der (uden kildeangivelser) udgør hovedillustrationerne i denne bog. De skiller sig i fotografisk kvalitet og kulturhistorisk interesse markant ud fra den øvrige del af optagelserne, der kun i enkelte tilfælde kommer ud over det amatøragtige og private.

Det er bemærkelsesværdigt så alsidig og vidtspændende dr. Gramstrup har været i sit motivvalg, enkelte af billederne er klart arrangerede opstillinger, men de fleste er øjebliksbilleder, hvor han har måttet være på pletten for at få noget på pladen, og mange situationer er taget to gange for at sikre at ihvertfald en af optagelserne kunne bruges. Hele denne del af samlingen bærer ligeledes præg af, at den skulle være så alsidig som mulig og af, at optagelserne er lavet i en eller anden hensigt.

Muligvis er de optaget for at kunne bruges som reklame i tryksager og lignende for Thingvalla Linien, som selvfølgelig har fået kopier efter negativerne. Da selskabet kort tid efter blev opløst, er disse gemt af vejen



sammen med andre arkivalier. Da Aage Heinberg i 1936 udgav sin bog »Over Atlanten«, har han i vid udstrækning benyttet disse arkivalier, i »Over Atlanten« er der da også blandt illustrationerne brugt fire Gramstrup-fotografier. Efter at store dele af Thingvallas arkiv brændte under sidste krig befinder resterne sig nu i Erhvervsarkivet og deriblandt et af de fire billeder Heinberg benyttede, de øvrige er væk.

På nær de få billeder, som Aage Heinberg benyttede, er resten af fotografierne i denne bog helt ukendte og aldrig tidligere publicerede. Når de er kommet for dagens lys skyldes det en ren tilfældighed.

Sammen med de nyfundne negativer lå enkelte kopier, men kun af samlingens mest intetsigende billeder og fru Gramstrups arvinger har slet ingen kendskab til at der skulle eksistere kopier af de gamle negativer, der er brugt i bogen.

På modsatte side er dr. Gramstrup fotografieret læsende på divanen i sit lukaf og billedet herover viser ham på »Island«s agterdæk i selskab med kaptajn Skjødt og to unavngivne damer.

På de følgende sider skal vi så gøre rejsen til Amerika, således som den er registreret på A. Lumières fotografiske plader ved hjælp af skibslægens kamera.



Rejsen til Amerika begyndte ved Larsens Plads lige nedenfor Amalienborg, hvorfra Christian IX har kunnet se ca. 60.000 af sine undersåtter forlade landet, for at skaffe sig en ny tilværelse i en anden verdensdel. Om Majestæten har gjort sig tanker i den anledning, er ikke godt at vide. Modsat har man fra Larsens Plads kunnet se at byggearbejderne på den i 1749 begyndte Frederikskirke, betalt af C.F. Tietgen atter kom i gang og fuldførtes i 1894.

I sin reklame lagde Thingvalla selskabet vægt på at befordringen var direkte og at »skibene bringer sine passagerer uden omskiftning fra Skandinavien til New York og uden toldeftersyn af bagage i mellemlhavne.« Men ikke nok med det, det er også den »Smukkeste Rejserute. Øresund med udsejlingen mellem Kronborg og Helsingborg – Kullens bjerge – igennem Kristianiafjorden – udflugter i Kristiania by og omegn – sejlad langs den maleriske norske kyst – Kristiansand med udflugt til Ravnedalene og kirkegården med de ved Helgoland faldnes grav – samt endelig i klart vejr et storartet panorama af den bjergfulde skotske kyst med udenfor liggende øer«. De fleste udvandrere har sikkert ikke valgt rejserute efter dens »yndigheder«, de har nok skelet mere til prisen og en nem befordring uden for mange strabadser.

Billedet øverst til højre viser »Norge«s afgang fra Larsens Plads hvor det danske, det amerikanske og Thingvalla selskabets flag vajer side om side. På modsatte side passerer Kronborg, på det lave land bag slotet ligger Helsingør med sin nye banegård fra 1891 og Sct. Olai kirke endnu uden spir. På bakkerne bag byen kan man ane tre af byens møller.

Nederst til højre kommer passagererne fra Gøteborg ombord fra en overdækket dampbåd.

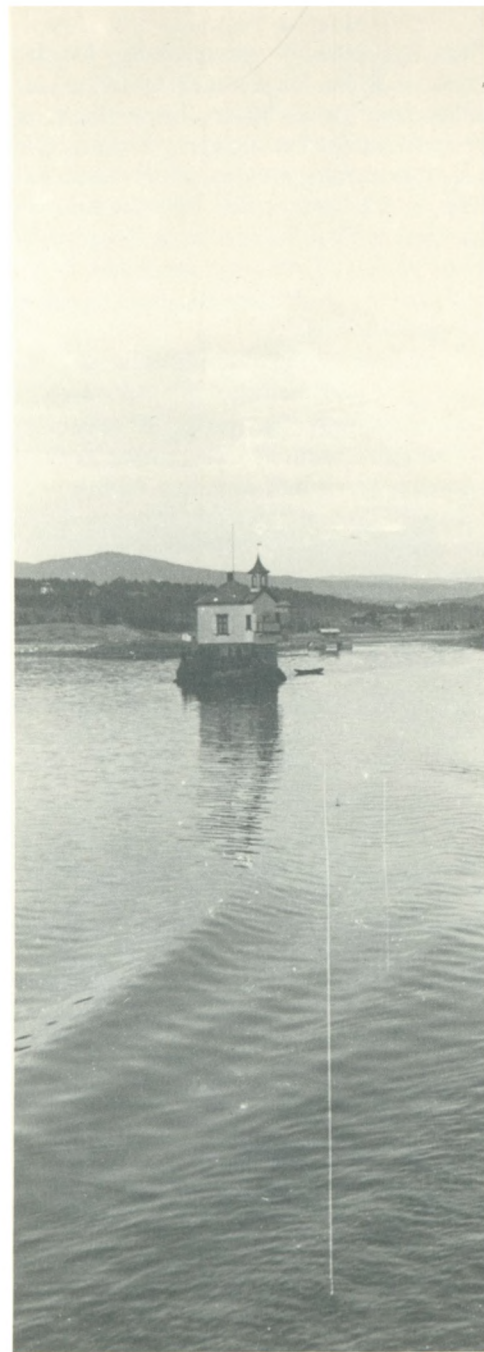


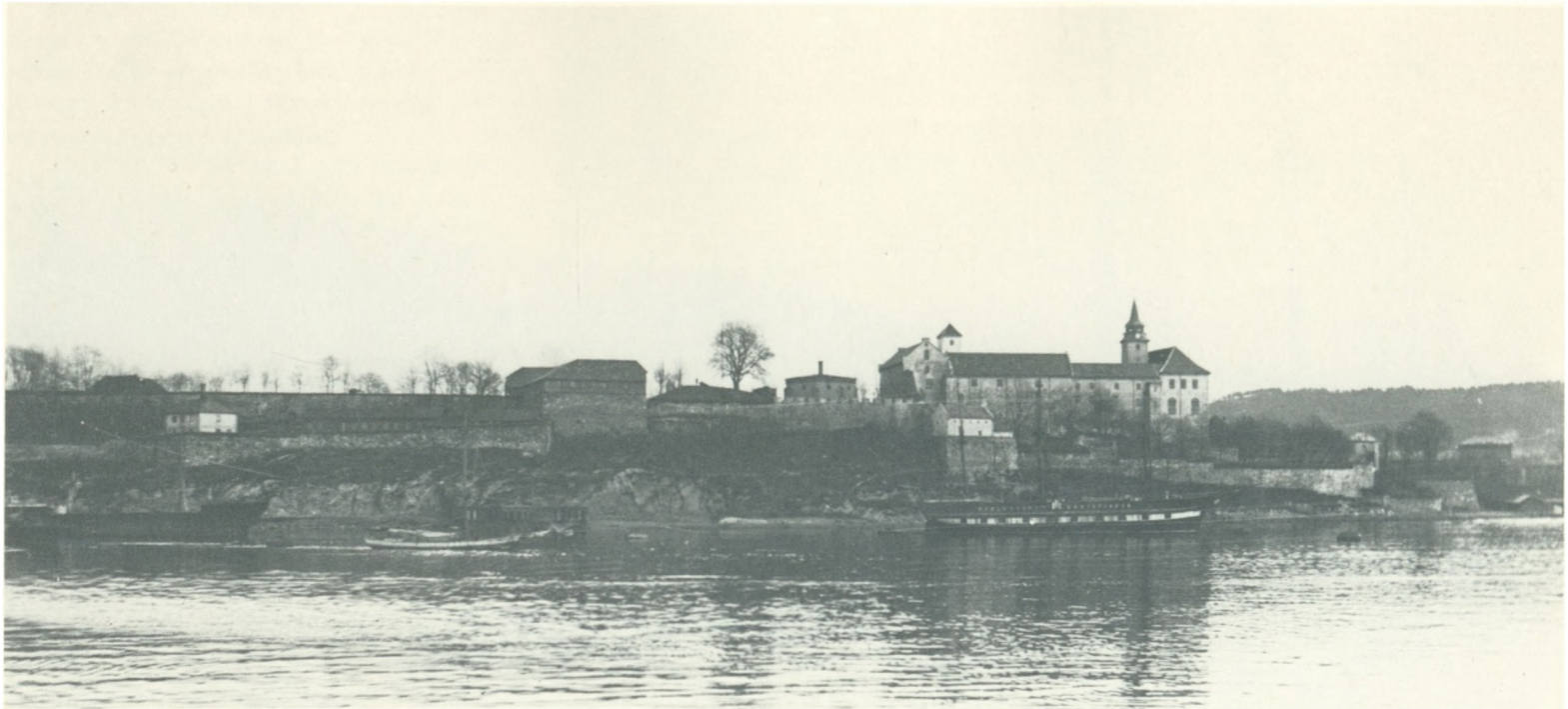
Det smalleste sted i Kristianiafjorden er Drøbaksund. På dette strategisk vigtige sted har der siden englænderkrigene i begyndelsen af 1800-tallet på Kaholmen ligget fæstningsværker, der siden 1855 har heddet Oscarsborg. Samtidig med at man herhjemme i 1890'erne udbyggede Københavns befæstning, blev Oscarsborg også udvidet og moderniseret.

Den 9. april 1940 tidligt om morgenen da tyskerne besatte Danmark og Norge, led den tyske flåde et af sine første tab, da torpedoer og artilleri fra Oscarsborg sænkede den 10.000 tons store krydser »Blücher« og uskadeliggjorde adskillige andre fartøjer med svære tab af menneskeliv.

»Blücher« ligger i dag stadig på bunden af Oslofjorden med 90 m vand over sig.

Fyrtårn i skærgården.



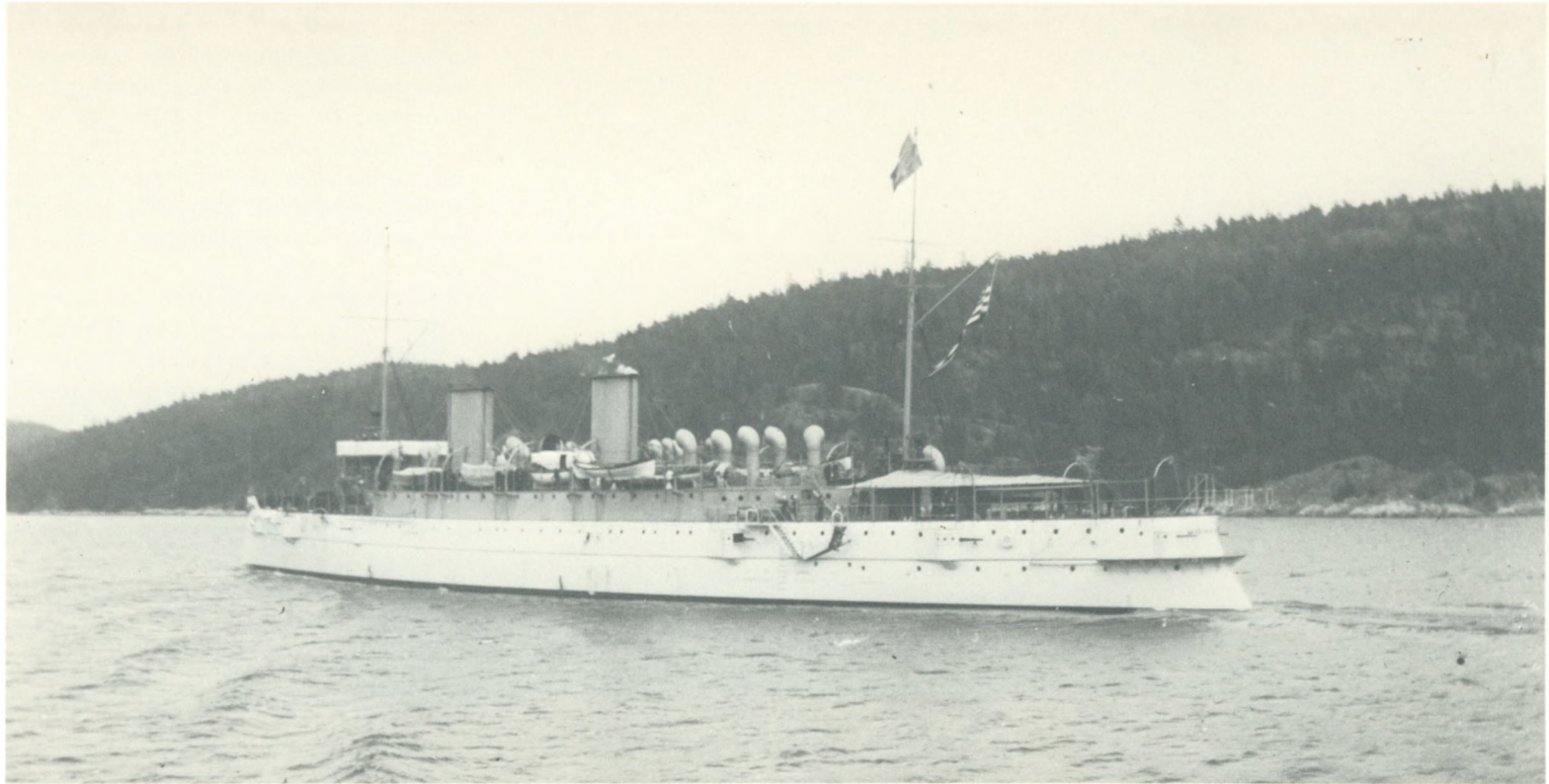


På en klippeknoled, der som et næs stikker ud i den inderste del af Kristianiafjorden, ligger siden tidlig middelalder fæstningen Akershus til forsvar for Norges hovedstad. Sit nuværende udseende fik fæstningen stort set på Christian den Fjerdes tid og det var den samme monark, der omdøbte Oslo til Kristiania. Det blev der rådet bod på i 1925.

I 1897 købte Kristiania havnevæsen stranden nedenfor Akershus og har siden anlagt kaj, der forbinder havneanlæggene i Bjørviken og Piperviken. Skibet med de påmalede kanonporte er det stationære skole-skib »Christiania«, bygget 1874 i England som »Lady Grey«.

På billedet til højre ligger »Island« ved Thingvalla Liniens anløbsplads i Piperviken vest for Akershus.





På tilbagevejen fra sin 3. rejse i 1896, midt i juli måned mødte »Norge« den elegante og helt nye amerikanske krydser USS »Minneapolis« i Kristianiafjorden. Ved prøvesejladerne i 1894 viste Minneapolis sig som sin klasses hurtigste skib ved at sejle over 23 knob, en forbedring af søsterskibet USS »Columbia«'s præstation på 22,8 knob. Det gode resultat indbragte byggeværftet en præmie på \$ 414.600 (ca. 1.555.000 kr.).

»Minneapolis« var man stolt af og med den kunne en vordende stormagt spille med musklerne og demonstrere sin formåen. Da kontreadmiral T. O. Selfridge i 1896 skulle repræsentere USA ved zar Nikolaj II's kroning, fik han »Minneapolis« som flagskib og

gæstede den russiske flådehavn Kronstadt fra 13. maj til 19. juni. Derefter besøgte de vigtigste nordeuropæiske havnebyer. Men »Minneapolis« var dyr i drift og bortset fra tjeneste under den spansk-amerikanske krig i 1898 og 1. verdenskrig i 1917-18 var krydseren oplagt og kom kun på enkelte togter som skoleskib for maskinfolk. Den blev solgt i 1921.

I anledning af den spansk-amerikanske krig udsendte Thingvalla Linien et beroligende cirkulære til sine agenter, der fortalte at »da der fra Skandinavien ikke udføres varer, der kommer ind under begrebet krigskontrebande, vil Thingvalla Liniens skibe uhindret kunne passere Atlanterhavet« og

at passagererne under det danske flag var »garanteret imod ophold og ulemper undervejs«. I tilfælde af blokade mod New Yorks havn »vil vore skibe blive dirigeret til Boston eller Philadelphia og passagererne dirigeret videre derfra –«.

Da »Norge« på hjemvejen fra sin 4. rejse samme år anløb Kristiania lå *Fridtjof Nansens* polarskib »Fram« vejrbidt og godt ramponeret ved bryggen i Piperviken efter tre vintre og to somre i polarisen.

Tolv år før, i 1884, var der på Grønlands sydvestkyst fundet genstande, der måtte stamme fra det amerikanske ekspeditions-skib »Jeannette«, der i 1881 blev knust af ismasserne ved De nysibiriske Øer. Det satte noget i gang for naturforskeren Fridtjof Nansen: »Kunne en isflage drive tværs gennem det ukendte, måtte en slig drift også kunne anvendes i forskningens tjeneste – og planen var lagt. Der hengik dog flere år, inden jeg . . . fremlagde den i et foredrag«. Heri fremhævede Nansen, at det vigtigste punkt i udrustningen var, et skib der »bygges efter et sådant princip, at det kan udholde isens tryk. Det må gøres så skråt i siderne, at isen, når den skrues sammen, ikke får fast tag på det . . . men isteden løfter det i vejret«.

Det lykkedes Nansen at skaffe den nødvendige kapital og »i den bekendte norske skibskonstruktør *Colin Archer* i Larvik fandt jeg en mand, som fuldt ud forstod den opgave jeg stillede ham«.

Skibet fik navnet »Fram« og ved mid-sommertid 1893 påbegyndtes færdens nord og øst over. Efter ophold i Khabarova, hvor man tog hunde ombord, fortsatte man, indtil man kom fast i isen ved De nysibiriske Øer. Sommeren 1895 forsøgte Nansen og Hjalmar Johansen at nå Nordpolen med hundeslæde. De måtte opgive og overvin-trede i Franz Josefs Land, hvorfra de med hjælp fra en engelsk ekspedition nåede til Norge samtidig som »Fram« kom fri af isen nordvest for Svalbard. Den genforenede ekspedition nåede 9. september 1896 til Kristiania under stor jubel og salut.

Nederste billede viser »Fram«s fordæk, hvor efterkommere af hundene fra Khabarova lige er blevet fodret. Den surt udseende mand midt i billedet er Fridtjof Nansen.





Ferder. Fyret på de yderste skær ved den vestlige side af indsejlingen til Kristiania-fjorden.

I Kristiansand, der er anlagt af Christian IV, lægger damperen til ved bryggen. I en passagers beretning kan man læse at byen har en »ganske prægtig indsejling . . . at man fik et så venligt indtryk af Kristiansand som vel muligt. Klipperne danner en udmærket rummelig, dyb og naturlig havn, hvor selv de største skibe kunne finde ly for stormen. Med Kristiansand tog vi jo egentlig først afsked med det faste land«. Og afskeden markeredes ved at »dampfløjten lod sit dybe brøl høre med ekko fra klipperne«. (Citat efter Heinberg).

»Til mellemdækspassagerernes betjening og til mellemdækkenes renligholdelse er der ansat opvartere«, meddeles i en tryksag fra 1890'erne og i tryksagen fra 1887 fortælles yderligere at »kosten bringes til passagererne af dertil ansatte opvartere, hvorimod andre dampskibsselskaber som regel fordrer, at passagererne skal afhente samme i skibskøkkenet, hvilket navnlig i uroligt vejr giver anledning til mange ubehageligheder«.

På billederne her er mellemdæksopvarterne, under udsejlingen fra Kristiansand, i gang med renligholdelsen dvs. spuling af skibet. De skulle ligeledes kunne betjene en brandsprøjte, som efter tilsynsreglementet skulle være i »fuldkommen tjenstdygtig stand og forsynet med alle dertil hørende apparater for opkommende ildsvåde«.

Som mellemdæksopvartere kunne det hændte, at man antog udvandrere, som så til gengæld fik reduktion i billetprisen.





Lodsen, der har lodset dampskibet fra Kristiansand gennem skærgården ud i åben sø, går fra borde i lods båden fra Mandals lodsstation på Udø. Når man på hjemrejsen skulle anløbe Kristiansand, foregik det i omvendt orden.

Lods båden var bygget af Colin Archer i Larvik, der også byggede »Fram« til Fridtjof Nansen. I 1870 løb den første lods båd af stabelen på hans værft og den viste sig at være både velsejlende og mere sødygtig end de hidtil benyttede både, selvom disse, da de i begyndelsen af 1800-tallet blev indført af den dansk-norske søofficer Peter Norden Sølling, var en klar forbedring i forhold til de åbne både, man dengang brugte. Det fortælles, at disse både havde kostet så mange lodsers liv, at man ikke kunne mindes en eneste lods, der var afgået ved en naturlig død.

Colin Archers nuværende verdensberømmelse blev slået fast i 1893, da han havde bygget sin første redningsskøjte til »Norsk Selskab til Skibsbrudnes Redning«. Den holdt hvad den lovede: når ingen andre fartøjer kunne være på havet, stak redningsskøjten til søs og allerede ved sin første indsats reddede den og dens besætning 38 menneskers liv.

Ligesom »Fram« er bevaret på sit eget museum, eksisterer mange af hans lods både og redningsskøjter stadig, men nu som lystfartøjer, der af deres stolte ejere med kærlig omsorg holdes ved lige og behandles som de klenodier de er: de sødygtigste sejlskibe denne verden har set.

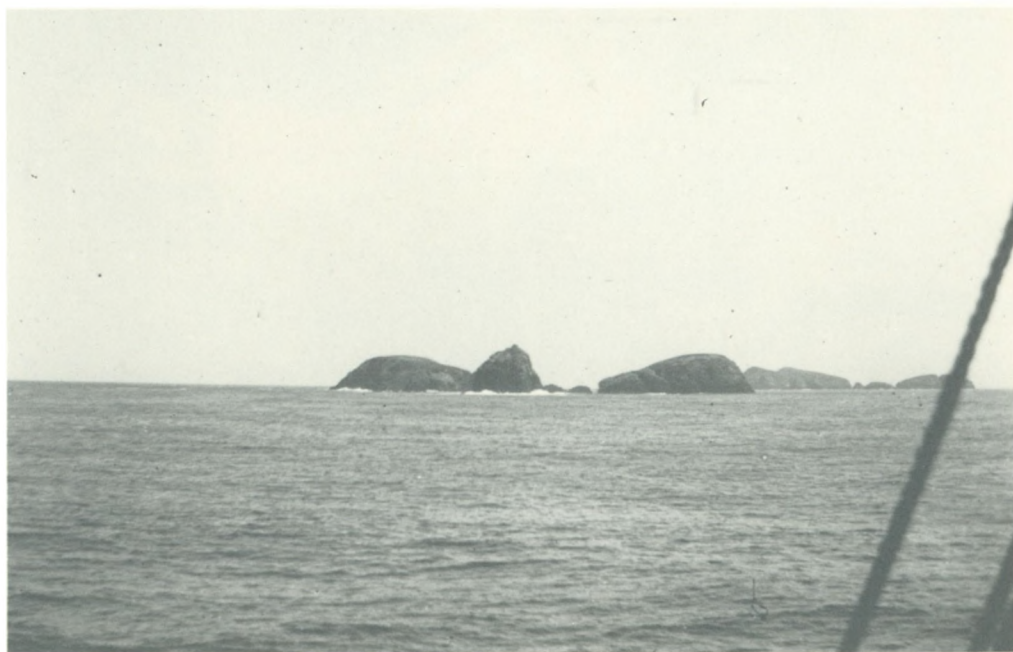


Fra Norge sattes kursen vestpå over Nordsøen, hvor en trawler fra den engelske fiskerihavn Grimsby passerer.

Fiskeriet fra de østengelske havne havde i løbet af 1800-tallet udvidet sine fangstfelter til det meste af Nordsøen efterhånden som fiskeskibene forbedredes.

I 1890'erne dukkede de første damptrawlere op, og i løbet af et par årtier var de fleste ketchriggede sejltrawlere solgt til udlandet, bl.a. til Færøerne, hvor mange af dem stadig er i brug i moderniseret skikkelse.

Fra Nordsøen gik sejladsen gennem Pentland Firth langs Skotlands nordkyst (øverst til højre) og ud i Atlanterhavet, hvor Flannan Islands, de vestligste øer i øgruppen Hebriderne, var det sidste udvandrernes så af Europa. Næste gang de så land, var det Amerika.





Til det første billede på denne side skrev dr. Gramstrup *Passagererne keder sig* og til det andet *Søsyge*.

Var det første af disse onder måske ikke almindeligt, så var det andet det til gengæld. Søsygen og dens årsager gjorde indtryk, så det fortælles der om i de fleste beretninger og breve hjem.

En ung kvinde skriver, at hun har »været syg det meste af tiden.« En ung mand er mere meddelsom og skriver: »Det var et dejligt vejr, solen skinnede, og varmt var det, men det varede ikke længe, før at søsygen begyndte.« Årsagen var, at så »begyndte det at storme, så det kunne blive til noget . . . hele natten, så vi ikke kunne sove, for snart stod vi på hovedet og snart på benene og snart en i krukken, så det sortnede for øjnene! . . . Stormen varede i 24 timer. Skibet ruller, så det er ikke til at stå eller gå; når vi skal have mad, så rutscher den ene tallerken ned efter den anden . . . vi andre triller omkring, som var det bolde«.

En landmand, der i 1884 var på studierejse til Amerika, iagttog at et »sikkert tegn, som varsler ikke rigtig godt vejr, var det, at officererne begyndte at møde op i sydvest og olietøj, der tid efter anden også var nødvendigt.« Under skafningen må han ty til »akrobatiske kunstgreb for samtidig at bevare tallerken og service fra at slås i stykker . . . og dog nå så vidt at få noget af indholdet indenfor tænderne . . . heldigvis var vi ikke alle lige søsyge, thi nogen måtte lide mere, andre mindre, og held dem der led mindst.« Han får også blikket op for »sømandens farefulde og besværlige livsvirk-somhed«, for »ganske vist kender landmanden også noget til vind og vejr, men ikke i det omfang«. (Citerer efter Karl Larsen og Heinberg).

Modsatte side: *Brådsø på dækket*, sådan en der får skidtet ud af krogene.







Mellemdæksopvartere og andre besætningsmedlemmer klar til uddeling af mad til mellemdækspassagererne på »Norge«s for-dæk og på billedet nedenunder er passagererne ved at rengøre de spisegrejer, hvorom Thingvalla Liniens brochure siger: »De passagerer, der ikke selv medfører de nødvendige spiserekvitter (spise- og drikkekar, knive, gafler og ske) fra hjemmet, får sådant gratis udleveret til fri brug om bord i skibene«.

Man så helst at tallerkener og krus var af metal, så de ikke knustes, hvis de under en overhaling i uroligt vejr skulle ryge i døren.

Udvandrerne indtog normalt deres måltider ved borde mellem køjerne på mellemdækkene, hvad der i uroligt vejr kunne være en blandet fornøjelse i dårlig luft og omgivet af søsyge medpassagerer, som bestemt ikke fik det bedre ved lugten af mad, så når vejret var til det, kunne man lege skovtur og spise i fri luft på dækket.

I reglementet for tilsyn med befording af udvandrere var der af justitsministeriet bestemt hvormeget og hvad, udvandrerne skulle have at spise, men både i 1880 og 83 fik Thingvalla selskabet forbedret proviantlisten til også at omfatte fersk og tørret fisk, risengryn og andre grøntsager end kun kål.

Mellemdækspassagerernes spiseseddel så således ud: »Frokost: Byg- eller hvedegrød, sukker, smør, hvede- og rugbrød, spegesild eller pølse og kaffe. *Formiddag kl. 10 og eftermiddag kl. 3:* Havresuppe og mælk til børn og syge. *Middag:* Søndag: Fersk kødsuppe med urter og makaroni, fersk oksebryst med brun sauce og kartofler. Mandag: Gule ærter, salt flæsk med sennepssauce og kartofler. Tirsdag: Sød suppe med svedsker, rosiner osv., klipfisk med sennepssauce og kartofler. Onsdag: Hvidkålssuppe (eller risengrød, øl, sukker, kanel osv.), salt kød med skarp sauce og kartofler (eller ragout med kartofler). Torsdag: Fersk kødsuppe med urter og ris med rosiner, fersk oksekød med peberrodssauce og kartofler. Fredag: Gule ærter eller bønner, salt kød og flæsk med sennepssauce og kartofler. Lørdag: Sagosuppe med svedsker, rosiner osv., klipfisk med sennepssauce og kartofler. *Aften:* Lobbeskoves eller ost og pølse, smør, hvede- og rugbrød, te, sukker osv.

Kondenseret mælk udleveres gratis til spæde børn. Fersk vand erholdes i rigelig mængde. Friskbagt brød leveres hver dag fra skibets bageri.«





Første kahytspassagerernes og kaptajnens salon og kahytter var indrettet agter i skibet, men derfor er det ikke nødvendigvis kun kahytspassagerer kaptajn Skjødt her har ladet sig fotografere sammen med. Ganske vist siger tilsynsreglementet for udvandre- res befording, at »den for kahytspassagererne bestemte plads på vejrdækket skal holdes afspærret for mellemdækkspassagerer«, men praksis var anderledes, når først man var i åben sø. I et brev til »Morgenbladet« skriver en passager engang i 1880'erne: »Passagererne inddeles i klasser, der har sine sovepladser ganske adskilte. Således er der egen plads for familier, for ugifte fruentimmer og for enkelte mænd; alle kan dog om dagen gå, hvor de vil«. (Citat efter Aage Heinberg). Det er derfor nok et skønsomt udvalg af passagererne, som her er samlet med deres syarbejder og engelske sprogbo- ger omkring kaptajn Skjødt på »Island«s ag- terdæk.



Mester viser sin papegøje, og efter de omkringstående morskab at dømme havde den gode kunster på sit repertoire. Det har i hvert fald passet godt ombord i en udvandrerdamper, hvis den, hvad enhver ordentlig papegøje bør, kunne fløjte »Dengang jeg drog afsted...«. Det kunne en papegøje, som dr. Gramstrup havde på sine ældre dage. Den terroriserede også hjemmets gæster: når den syntes de havde været der længe nok, skreg den: »Frakken på! Frakken på!«

Kvinder og børn nyder solen og den friske luft på »Norge«s agterdæk. Det man kunne tro er herrehatte, er blot et af tidens modeluner. Nogle hviler sig på lastlugen, andre samtaler og nogle er ved at spise den uddelte middagsmad, som passagererne må indtage i den del af skibet hvor de er indlogeret.

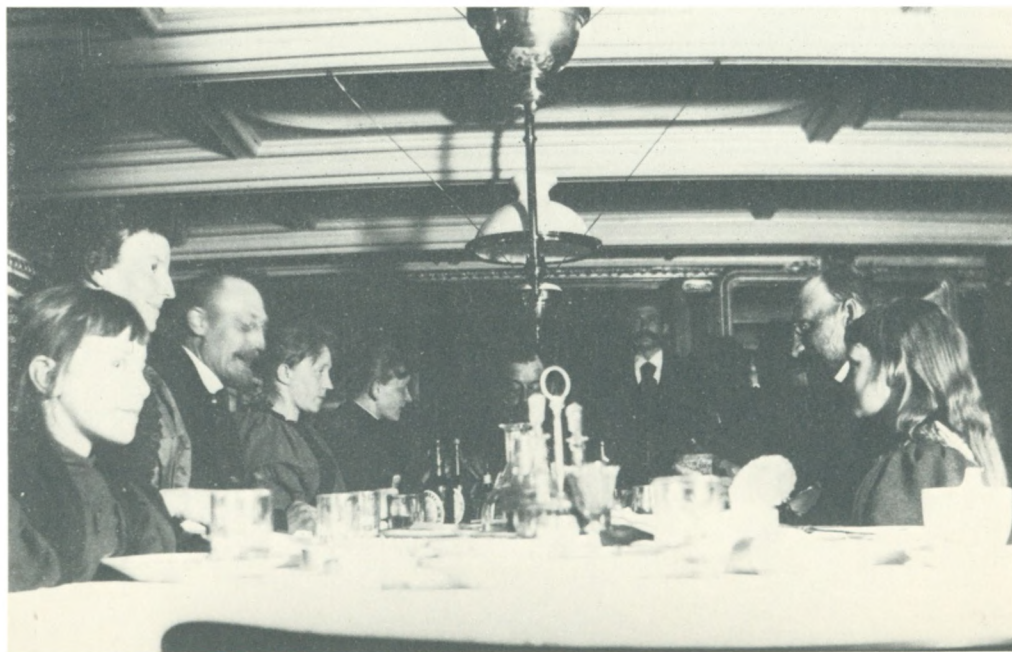
For at forhindre utilstødeligt samkvem mellem kønnene bestemmer befodringsreglementet, »hvis skibets bygning tillader det«, at der i agterdelen skal indrettes et velafsondret rum for »ene rejsende fruentimmer« dvs. »alle kvindelige passagerer over 10 år, som ikke er ledsaget af ægtemand eller andre nære pårørende. Koner med børn under 14 år kunne optages i denne afdeling.« Rummet skulle forsynes med »en stærk dør med forsvarligt lukke og lås.« For at påse at der ikke fandt uregelmæssigheder sted skulle man ansætte »et pålideligt søvant ældre fruentimmer, som skal have stadigt ophold der om natten«.



Spisning i salonen på 1. kahyt med kaptajnen for bordenden og dr. Gramstrup som tredje person til højre.

Kahytpassagererne var ikke blot »tilsikkert opvartning og fuld kost for hele rejsen ved kaptajnens bord«, de spiste på andre tidspunkter end mellemdækspassagererne og de fik bedre og langt flere retter med frugt og dessert. Foran dr. Gramstrup står to flasker Carlsberg øl, en drik hvoraf man på hver rejse altid medbragte 6-8000 flasker.

Til mandskabets brug havde man 50 halve tønder øl ombord. Til derudover at stille tørsten medbragtes 45.000 liter vand, et destillationsapparat der kunne præstere ca. 10.000 liter vand om dagen, samt 25-35 flasker rødvin, men de var udtrykkeligt forbeholdt til behandlingen af de syge.





»Tiden går ellers temmelig godt, vi spiller harmonika, danser og spiller kort og alle andre narrestreger«, skriver en ung mellemdækspassager hjem. Den før omtalte landmand på studierejse kan fra 1. kahyt melde at »Man læser, passiarer, spiller kort, spadserer, ser på dansen på dækket o.s.v., men hovedforretningen består i at spise«.

Den samme herre forsøger også i sin skildring fra rejsen at oplyse, hvad det var for mennesker der udvandrede: »Af de 800 emigranter, der afgik med »Thingvalla«, var den største del landarbejdere fra Danmark, en lille del fra Sverige samt et par hundrede fra Norge. Af disse sidste hørte dog ikke så få til andre stænder, vistnok handels- og forretningsfaget«.

Går man til det tilgængelige talmateriale for hele udvandringen fra Danmark til USA i perioden 1868-1900, viser det sig at hans iagttagelser ikke er helt forkerte. Den næststørste gruppe af udvandrere er tyende fra landbruget, som tegner sig for hele 27,6%, den største på 35,8% er slægtninge og børn, dernæst kommer byarbejdere (tyende) og faglærte i industri og håndværk med hver 16,4%, resten fordeler sig i øvrigt på en mængde smågrupper. Tyende fra land og by med deres slægtninge og børn udgjorde altså over halvdelen af den danske udvandring.

Af de ialt ca. 155.000 danskere, som i denne periode udvandrede til Amerika, var 41% enlige mænd, 19% enlige kvinder, 22% var gifte og 18% var børn under 18 år.

Og 36% af dem allesammen sejlede med Thingvalla linien.

(Citater efter Karl Larsen og Heinberg. Tal efter Kristian Hvidt).

Klink skrev dr. Gramstrup om dette billede. Da det har været umuligt at spille med kugler på et gyngende skibsdæk, har man sikkert benyttet småmønter i stedet for.

Om personerne på dette billede skal det med det samme siges, at de ikke er mellemdecks-passagerer, men deltagere i en privat fest afholdt på mellemdekket ombord i »Norge«, mens skibet lå ved kaj i København. Men sådan så der altså ud på mellemdekket, som Thingvalla selskabet beskrev således: »De høje, luftige mellemdek er forsynede med fuldstændige ventilationsapparater og i den kolde årstid opvarmes ved dampledning . . . er forsynede med praktiske borde og bænke til afbenyttelse for passagererne. Der hersker overalt den største renlighed og orden«.

Tilsynsreglementet havde også om mellemdekkenes indretning meget nøje bestemmelser og regler for alt tænkeligt lige fra mindste afstand fra køje til kloset, skiltning, hvordan belysningen skulle være, afstanden fra underste køje til gulvet og fra øverste køje til dækket over, hvor enlige kvinder skulle anbringes og hvor enlige mænd, hvordan adgangsforholdene skulle være osv. osv. »Køjerne må være mindst 6 fod (1,80 m) lange og 22 tommer (58 cm) brede, indvendigt mål«. »Enhver køje skal anbringes således, at den enten med hovedgærdet eller med siden vender ud til en gang af mindst 2½ fods (80 cm) bredde.«

Om køjernes øvrige udstyrelse mæler reglementet ikke et ord, det gør Thingvalla til gengæld: »Forinden hver rejse tiltrædes, forsynes køjerne . . . med nye madrasser og skråpuder, der er passagerernes ejendom. Tæppe eller overdyne medfører passageren selv.«

Så var udvandrerer fri for at tænke på det, og selskabet fik færre problemer med lopper og lus.





»Lige så lidt som vi manglede materielle fornødenheder, lige så lidt manglede vi åndelig føde. En gudstjeneste ude på havet, midt imellem naturkræfterne, må kunne være gribende, forudsat at man har en god prædikant ombord, der forstår at give sin tanke sving efter de ejendommelige forhold: den klare himmel til loft, den gyngende planke til gulv . . . Der findes undertiden på disse rejser lægfolk, der fortrinligt forstår at tolke følelserne, folk, hvem det af naturen er givet at kunne tale til hjerterne. Det havde vi nu ikke. Vor prædikant var et stort afskum, som det var uudholdeligt at høre på mere end et minut, og dog fandt han tålmodige tilhørere.«

Ligesom man har holdt gudstjenester og andre gudelige forsamlinger ombord, har man vidst at feste når lejlighed gaves, f.eks. på nationale festdage, som alle meget praktisk er lagt i sommerhalvåret: » . . . den norske nationaldag den 17. maj oprandt med det mest strålende sommergejr, så der var ligesom feststemning i luften fra om morgenen med flag på alle toppe og . . . salut klokken 12 middag . . . Noget fanetog kunne det dog ikke blive til, men man muntrede sig på forskellig måde. Kaptajnen udbragte ved middagsbordet skålen for Norge, og klokken 4 holdt en ung nordmand fra kommandobroen festtalen, hvorefter der udbragtes et ægte norsk hurra. Dansen tog sin begyndelse og vedvarede, til ordren: »Damerne til køjs!« lød. Den modtoges den aften med nogen uvilje«.

Også den amerikanske frihedsdag blev fejret: »Der blev uddelt trykte festprogrammer for dagen – man har nemlig eget trykkeri med en håndpresse om bord . . . og fra stortoppen læste man i signalflag »Til lykke med dagen!«

(Citater efter Aage Heinberg).







Trods lægesyn ved skibets afgang og de nødvendige forholdsregler ombord med hospital og dertilhørende instrumenter og medicin kunne dødsfald ombord ikke undgås, selv om de var sjældne.

På rejserne med »Norge« fotograferede dr. Gramstrup da en nordmand under deltagelse fra besætningen og mange af passagererne blev stedt til hvile i havet.

På rejsen med »Island« i 1897 døde den kun 11 måneder gamle *Seline Lindhqvist* den 16. maj kl. 12. Hun blev sænket i havet om aftenen kl. 10½. Kaptajn Skjødts tale ved den lille *Selines* kiste er bevaret, den er skrevet med dr. Gramstrups hånd og efter tilføjelser og rettelser at dømme er den også forfattet af ham. Han studerede teologi i 2 år, før han valgte at blive mediciner.

»Når vi nu samles til denne højtidelige handling her ude på det vildsomme hav fjernt fra slægt og venner, uden samkvem med menighed, uden kirke og præst, vil vi alle vende vor tanke til Gud og mindes hans ord, at *hvor to eller tre ere forsamlede i mit navn, der er jeg midt iblandt Eder*. Der er ingen af os, uden vi i dette øjeblik tænker på hvor og hvornår døden kommer til os. Hvor det sker er ligegyldigt, thi vi ved at vi kan bede til Gud overalt og han er med os overalt og kan høre vor bøn og at den store rejse kan ske nårsomhelst ved vi jo, thi døden kommer som en tyv om natten og derfor gælder det altid at være forberedt.

Hvor sørgeligt end dette lille barns død er og mest for forældrene, kan det også glæde os, at det ikke blev udsat for alt det dårlige i

verden og at det døde uden lang strid og uden store pinsler og at Gud Faders ord blev opfyldt *lad de små børn komme til mig, thi Guds Rige høre sådanne til*. Og vi voksne må tænke på et andet ord der siger, *at uden vi blive som børn, kan vi ingenlunde komme ind i Himmerigs Rige*. Lader os derfor bøje vort hjerte og sind til samme tro-skyldige barnetro som de gode små børn. Lader os bede Gud at dette må ske og at, når vor tid kommer, vi da må gå hurtigt og let herfra. Amen«

Jordpåkastelse.

Fadervor.



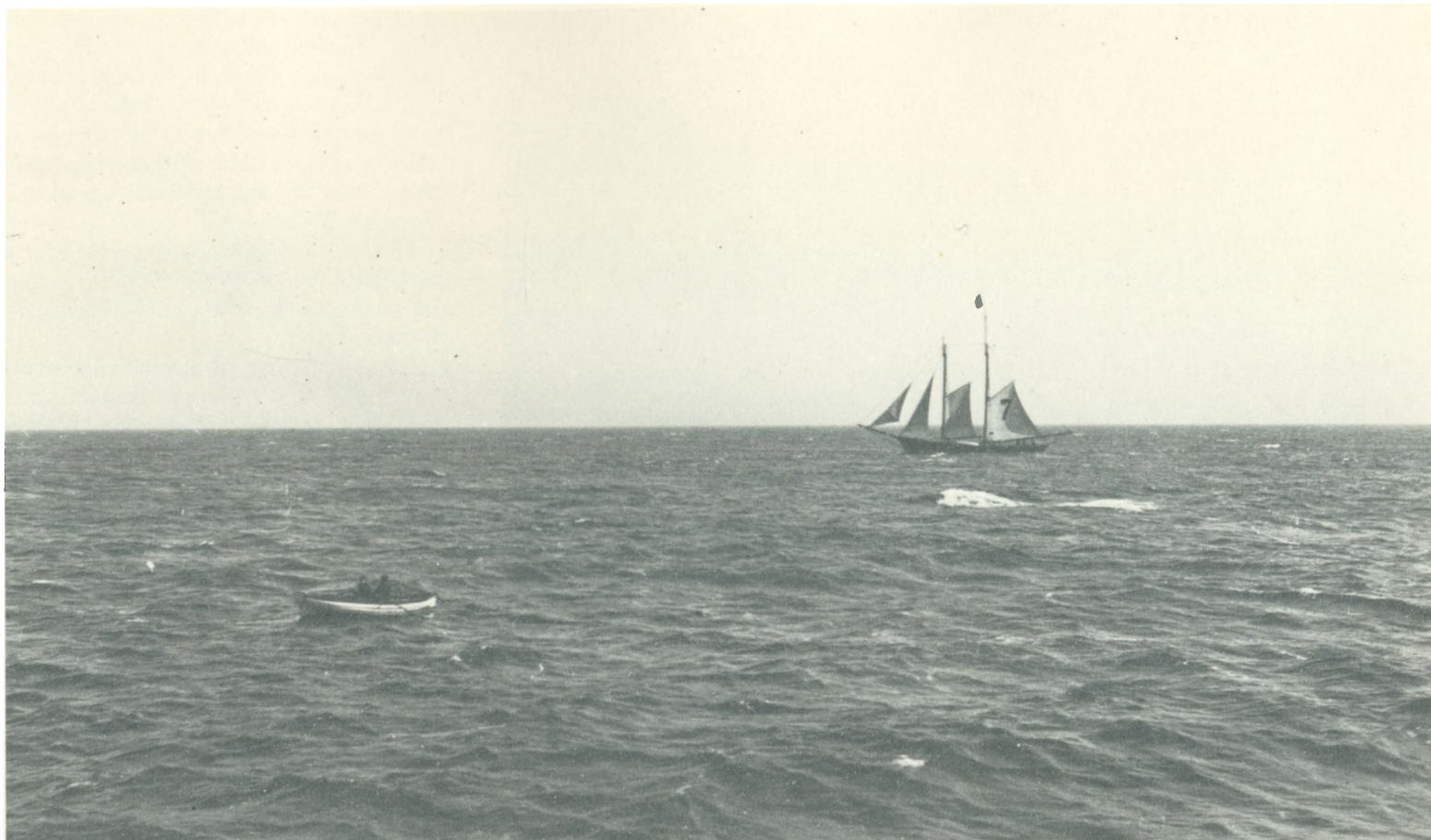
På rejsen er vi kommet nærmere det amerikanske kontinent, og ruten går over de store fiskebanker sydøst for New Foundland, hvor den kolde havstrøm fra polaregnene skaber problemer med is, tåge, ustabil og uforudsigeligt vejr.

De rige fiskebanker ved New Foundland blev opdaget allerede i 1500-tallet, og siden har der været drevet et intensivt fiskeri i dette farlige farvand.

Billedet viser en amerikansk fiskeskonnert under sejl, på dækket kan man ane dens dory'er, lette både, der for at spare plads er bygget, så de kan sættes inden i hinanden. På fiskepladsen sættes dory'erne i søen med én eller to fiskere og deres redskaber i hver. Når båden er fuld, ros tilbage til skonnerten eller denne sejler rundt og samler sine dory'er op. Mange dory'er er forsvundet i tåge og storm.

På en tåget augustdag i 1898 sejlede »Norge« i dette farvand den franske fiskeskutter »La Coquette« i sænk, 16 mand druknede og 9 blev reddet.





Ved indsejlingen til New York i Ambrose Channel lå en lodsskonnert og ventede på indkommende skibe. Lodsens blev sat over til damperen i en jolle med to mand ved årerne, hvorefter den vendte tilbage til skonnerten.

Skonnerten tilhørte United New York and New Jersey Pilots Association (De forenede New York og New Jersey lodsers sammenslutning), der var dannet 1895 ved at de to konkurrerende lodsselskaber i dette farvand sluttede sig sammen.

• Før sammenslutningen havde lodsselska-

bet i New York 22 skonnerter og selskabet i New Jersey 8. De enkelte skonnerter ejedes af 3-4 lodser i fællesskab og deres investeringer i fartøjerne var store og udbyttet ringe.

Lodseriet var opbygget i sejskibstiden og indrettet på at betjene sejskibe. Konkurrencen lodserne imellem havde udviklet sig til veritable kapsejladser, der bevirkede at de søgte langt til havs for at komme først til at lodse ankommende skibe ind. Den øgende dampskibstrafik ødelagde dette system.

Konkurrencen mellem de transatlantiske passagerlinier var hård og især spillede overfartstiden en stor rolle, hvorfor dampskibene først ville have lods, når de havde passeret fyrskibet i Ambrose Channel, de nægtede at sætte farten ned i rum sø for at tage lodsens ombord.

I 1895 overtog sammenslutningen alle 30 skonnerter, syv år senere var de alle afhændet og afløst af to dampere.



Indsejlingen til New York går gennem Am-brose Channel mellem Long Island på nord-siden og Sandy Hook i New Jersey på sydsi-den (til venstre foroven) og fortsætter mod nord gennem New York Lower Bay og ind i The Narrows med Fort Wadsworth på vest-siden (side 28) og forstadsbebyggelsen i Brooklyn på østsiden.

Her kom karantænelægen ombord for at undersøge om skibet var smittefrit, så det kunne få tilladelse til at gå til kaj (til venstre forned).

Den sidste etape går gennem New York Upper Bay og her passeres Bedloes Island med den franske billedhugger Frédéric Auguste Bartholdi's statue af frihedsgudin-den, der blev opstillet her i 1885.







I 1896 foretog journalisten Henrik Cavling en rejse til USA og ankomsten til New York beskriver han således: »På floden rundt om os hersker der et liv, som påfaldende minder om vognfærdslen i en gade. Dampfærger af et besynderligt skildpaddeagtigt udseende og med fritstående balancemaskineri imellem skorstenene snøfter rundt omkring os, og besynderlige passagerfartøjer, der ligner flydende napoleonskager, løber underligt snusende over strømmen, medens

udadgående dampers mægtige omrids pludseligt træder frem af tågen, og igen forsvinder med forfærdende brøl. Sejlere af alle mulige størrelser, fragtbåde, lystfartøjer, kolibridampere og robåde piler rundt i vand-skorpen som småfisk«.

I midten af billedet lige over den lille sorte slæbebåd ligger Castle Garden, en cirkelrund bygning med metertykke mure, der i 1807 var opført som havnefort. Uden at have gjort nogen nytte i tyve år, blev de

krigeriske installationer fjernet og bygningen oplevede nu sin storhedstid omdannet til forsamlings- og koncertlokale. Sin anden storhedstid, og den var af en ganske anden art, havde Castle Garden fra 1855 som New Yorks indvandringsmyndigheders kontrollokaler for indvandrere, et nåleøje alle emigranter måtte passere, inden de fik lov til at komme ind i landet.

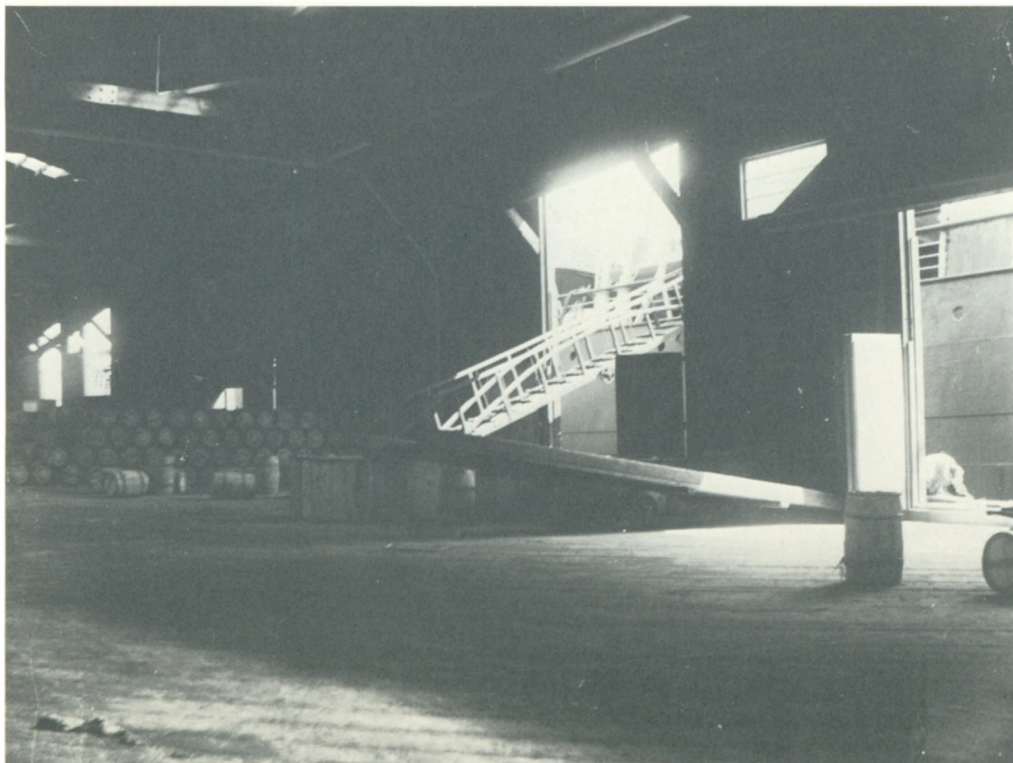
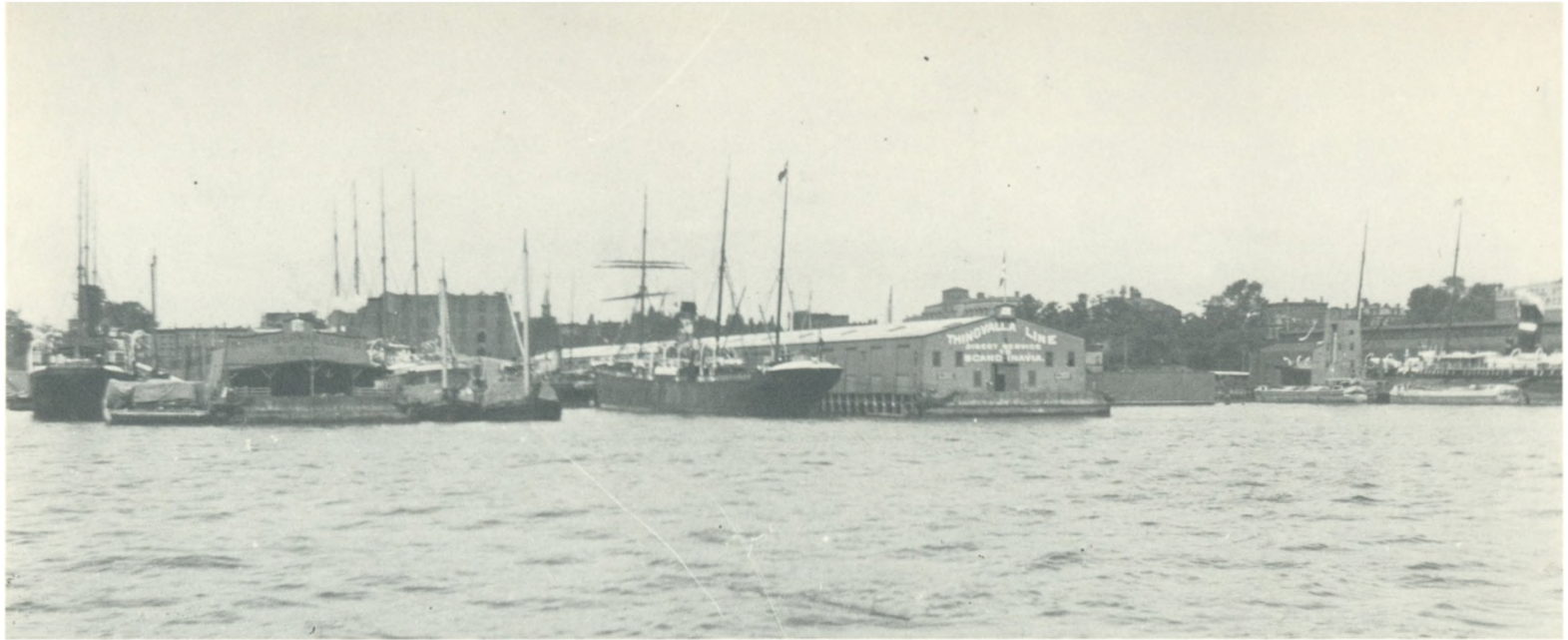


Fall River Line's passagerdamper »Grand Republic« på Hudson River. Fra New York rejste Henrik Cavling til Boston med Fall River Line og skibet, han sejlede med, »er holdt i amerikansk stil. Det er så elegant, at det ville være en seværdighed i Europa.«

»Ruten er således lagt, at sejladsen hele tiden foregår inden for Long Island, og selv i stormfulde nætter skal her efter sigende være smult vande. Man bekymrer sig derfor ikke videre om barometret. Det ville også være uden videre interesse. Barometret er nemlig kunstigt og viser altid smukt vejr.« Fall River Line blev den sidste af USA's mange passagerruter i kystfart, i 1937 efter 90 års virke måtte den give op overfor automobilet.

»Moonachic« var en af de mange færger, der besørgede trafikken over Hudson River mellem New York og New Jersey.





»Ved ankomsten til New York lægger skibene til ved selskabets dok i Hoboken, hvor passagererne går i land, og al bagage udlosses. Derefter foretages toldeftersyn. For at dette kan foregå så hurtigt som muligt, anmodes passagererne om straks at opsøge deres bagage, og ved modtagelsen af samme aflevere til en af skibets funktionærer den hjemmefra medbragte messingcheck, derefter åbne bagagen og blive ved den, indtil den er undersøgt af toldvæsenet.

Efter at bagagen er undersøgt, må passagererne sørge for at få udleveret en messingcheck for hvert stykke bagage af de af Castle Gardens betjente, der er mødt på dokken. Castle Garden er det registreringsbureau, hvor alle passagerer skal indregistreres. Bagagen bliver derefter bragt om bord i en dampbåd, som befordrer den og passagererne til Castle Garden.«

»I Castle Garden kan passagererne forøvrigt forsyne sig med de fornødne fødevarer til den forestående jernbanerejse samt aftenjernbanetogets afgang, der så vidt muligt sker samme dags aften. I modsat fald kan de, om det ønskes, opholde sig natten over i Castle Garden. Passagererne ledsages fra Castle Garden til jernbanestationen af en af Thingvallaselskabets skandinaviske betjente, der anviser passagererne det tog, hvormed de skal rejse.« (Efter Thingvalla selskabets tryksag fra 1887).

Øverst på modsatte side ses »Norge« ved Thingvalla liniens dok i Hoboken, New Jersey og nedenunder et billede fra pakhuset hvor toldeftersynet fandt sted, inden udvandrerne ledsaget af indvandringsmyndighedernes betjente sejlede til Castle Garden eller Ellis Island (til højre).





I 1891 vedtog De Forenede Staters Kongres en ny indvandringslov, ifølge hvilken kontrollen og registreringen af indvandrere skulle administreres af regeringen i Washington, i modsætning til tidligere hvor det havde påhvilet de enkelte stater at udføre disse funktioner.

I 1892 flyttede man så fra de efterhånden trange lokaler i Castle Garden, til de her afbildede bygninger på Ellis Island, der havde kostet en million dollars at opføre af bedste Oregon Pine. De nye bygninger var »indrettet med alle den nyeste tids opfindelser, elektrisk lys, steamheat, water-closetter etc. På øen fandtes også et hospital, hvor syge emigranter indlagdes under behandling af regeringens egne doktorer«.

»Ankommet hertil placeres emigranterne i et meget stort rum, hvorfra de må passere forskellige pulte, ved hvilke embedsmændene har plads. Her registreres de ankomne, det vil sige, deres navn, alder, stilling, bestemmelsessted nedskrives i en bog; der spørges, hvor mange penge vedkommende medbringer, om de har familie eller venner her i landet, til hvem de skal rejse osv. De pågældende embedsmænd tilhører alle nationaliteter, og det påses, at skandinaviske embedsmænd besørger vore skibe, så emigranterne forstår de spørgsmål, der rettes til dem, og omvendt. De her nævnte embedsmænd afgør emigranternes foreløbige skæbne. Viser det sig, at en nyankommen ingen penge har, ingen jernbanebillet ud af New York og ingen familie her, der kan og vil tage sig af ham, og evnen hertil må bevises ved edsvorent dokument. Ja, da føres han eller hun til et separat rum, og hans eller hendes sag henvises til en komité af særskilte embedsmænd, der nøjagtigt undersøger vedkommendes forhold og endelig afgør, om passageren skal tillades at lande eller skal blive sendt tilbage med samme skib, han eller hun ankom med«.



»Efter at registreringen er tilendebragt, bringes passagererne til spisesalen, og her serveres for dem alle måltider, så længe de opholder sig under regeringens varetægt, dvs. indtil de afhentes. Denne bespisning, såvel som hospitalspleje, dokortilsyn, medicin osv. betales af dampskibskompagnierne, emigranterne har ikke en cents udgift, så længe de er her«.

Thingvalla selskabet havde i sine tryksager til de kommende rejsendes orientering, et fyldigt uddrag af den nye indvandringslovs omfattende og detaljerede bestemmelser om hvilke personer, der ville blive nægtet landstigning og opfordrede de kommende passagerer til grundigt at læse dem. USA ønskede kun folk, der ikke kom til at ligge samfundet til byrde, og Thingvalla var ikke interesseret i at transportere de afviste

hjem igen uden betaling.

Det kan ikke undre nogen at emigranterne så frem til dagen på Ellis Island med nogen ængstelse og bæven. En ung mand skildrede dagens indtryk i et brev til forældrene og fortalte, at han måtte »til to læger, fordi jeg havde glasøje, men jeg var god nok, så jeg slap godt igennem . . . Men det er en grimme dag, den dag, vi er derovre, en som ikke bliver let at glemme; jeg skal ikke ønske at komme der tiere«.

Det var nemmere for 1. kahytspassagerer, de kunne efter toldeftersynet drage hvorhen de ville.

De afbildede bygninger nedbrændte juni 1897, men blev umiddelbart efter genopbygget i mursten og disse bygninger står endnu, tomme og øde efter at immigrationsmyndighederne flyttede derfra i 1952.



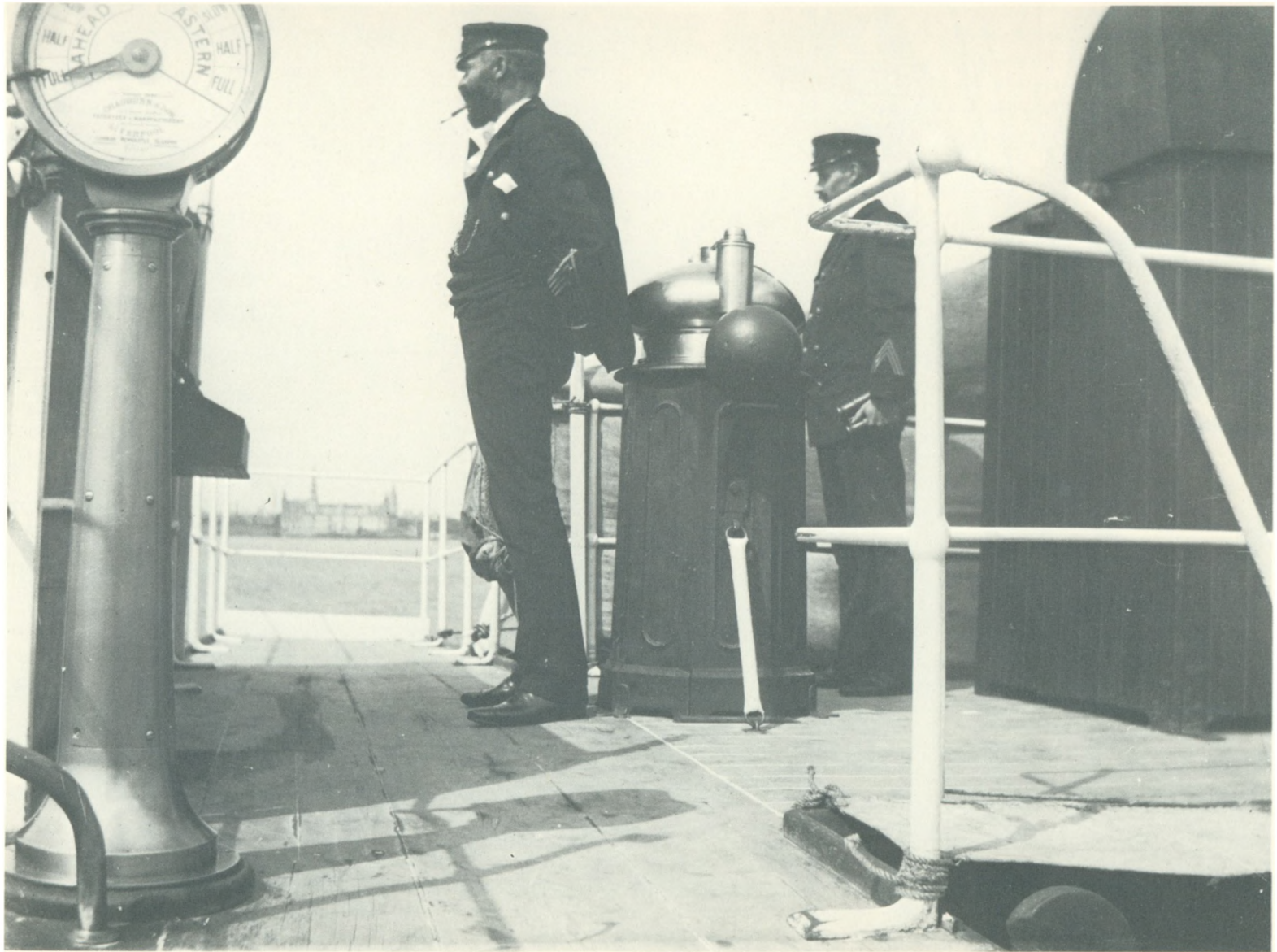
Mr. Thjerry. Denne herre havde formodentlig ansvaret for selskabets dok og pakhus i Hoboken, og sørgede for at det medbragte gods kom fra borde og videre til dets bestemmelsessted, og at fragt til Kristiansand, Kristiania, København og Stettin kom ombord.



Skibene forbrugte store mængder kul og det var nødvendigt at bunkre inden hver rejse over Atlanten. På billedet til venstre får »Norge« kul ombord fra en pram ved hjælp af en kulelevator.

Når skibene var kommet hjem til København, sejlede de ofte videre til Stettin for der at få kulkasserne fyldt, da kullene i Tyskland var langt billigere end i København.





Hjemme igen. Fra »Norge«s kommandobro under indsejling i Sundet med Kronborg om styrbord og maskintelegrafen stående på »Full Ahead«. Bag læskærmen til højre havde rorgængereren sin plads.

Livets gang på »Island«

Vil man helt præcist have et indtryk af hvordan rejserne med Thingvalla-liniens skibe er forløbet, så er man ilde faren, for så at sige alle skibspapirer, journaler, protokoller og logbøger er gået til under 2. verdenskrig.

Af ukendte årsager og til vores held har en enkelt dog overlevet og den opbevares idag i Erhvervsarkivet i Århus.

Det er regnskabsførerens (fra 1898 forvalterens) »Journal for S.S. Island. 1897, 1898.«

Der er ingen dramatiske begivenheder, ingen store ulykker eller megen sygdom, der er kun sjældent dødsfald og ingen fødsler. Søsysten er ikke nævnt, den var jo dagligdag.

»Island« sejler støt på sin rute og når i 1897 6 rejser. Af selskabets andre skibe udfører »Thingvalla« og »Hekla« hver 5 rejser, »Norge« 4 rejser og »Amerika« 2 rejser.

De forskellige regnskabsførere har samvittighedsfuldt og alt efter temperament ført journalen med større eller mindre fantasi og nøjagtighed.

Journalen, som her bringes i uddrag, begynder med »Islands« 2. rejse i 1897. Den rejse der også var dr. Gramstrups sidste som skibslæge.

S.S. Islands 2. rejse fra København 20. april 1897

Kl. 5. Afgang fra København med 1 første, 13 anden og 80½ mellemdækspassagerer. Første måltid aftensmad. Med skibet følger 2 mellemdækspassagerer til Christiania. Kl. 8 runde på mellemdækkene.

21. april. Kl. 6 ankom til Göteborg. Kl. 9 runde på mellemdækkene. Kl. 12 kom 3



Kokke og anden besætning med ansvar for bespisningen ombord.

første, 1 anden og 22 mellemdækspassagerer ombord. Første måltid middag. Kl. 4 runde på mellemdækkene. Afgang fra Göteborg kl. 2½. Kl. 8 runde på mellemdæk.

22. april. Kl. 5 ankom til Christiania. Kl. 8 runde på mellemdækkene. Kl. 1 kom 2 første, 3 anden og 16 mellemdækspassagerer ombord. Første måltid middag. Afgang fra Christiania kl. 2½ Efm. Kl. 3 runde på mellemdækkene. Kl. 9 do.

23. april. Kl. 4 ankom til Christiansand. Kl. 8 runde på mellemdækkene. Kl. 11 kom 2 første og 29 mellemdækspassagerer ombord. Første måltid middag. Mellemdæksopvarter *Per Trygg*, som skulle på mønstre i Christiania kom for sent, blev så på mønstret i Christianssand og påført manifestet. Kl. 2 runde på mellemdækkene.

25. april. Kl. 8 runde på mellemdækkene med lægen, alt vel. Kl. 10 blev passagererne

nedkaldt til deres køjer og måtte aflevere deres billetter. Kl. 4 runde på mellemdækkene.

26. april–6. maj. Runder på mellemdækkene med og uden lægen, alt vel.

28. april, 1. og 6. maj. Kl. 9 spuling af mellemdækkene.

7. maj. Kl. 6½ karantænelægen ombord, alt vel. Kl. 8 ankom til dokken. Ilandsatte 8 første kahyt, 17 anden kanyt og 147½ mellemdækspassagerer. Sidste måltid frokost.

15. maj. Afgang fra New York kl. 2½ med 11½ første, 15½ anden og 136½ mellemdækspassagerer. Første måltid kaffe med brød. Kl. 6 runde på mellemdækkene. Mellemdæksopvarter (*Per Trygg?*) kunne ikke komme igennem Castle Garden, er med retur.

16. maj. Kl. 8 runde på mellemdækkene med lægen, alt vel. *Seline Lindhqvist*, 11

måneder blev indlagt på det lille hospital. Døde kl. 12 middag. Blev sænket 10½ aften. Kl. 6 runde på mellemdækkene. *Anna Larson, Christine Aagesen, Hanne Grip og Emma Aldriksen* indlagt på store hospital. 17. maj–29. maj. Alt vel.

19. maj. Mrs. O. H. Lie indlagt på store hospital. Udskrives 22. maj.

22. og 26. maj. Kl. 9 spuling af mellemdækket.

30. maj. Ankom til Christiansand kl. 2½ morgen. Ilandsatte 4 første kahyt, 2 anden kahyt og 25 mellemdækspassagerer, sidste måltid aftensmad. Afgang kl. 6 morgen. Kl. 8 runde på mellemdækkene. Ankom Christiania kl. 9 aften.

31. maj. Kl. 8 ilandsatte 1½ første kahyt, 4 anden kahyt og 69½ mellemdækspassagerer, sidste måltid frokost. Afgang fra Christiania kl. 7½ aften. Med skibet følger 1 første kahytspassager til København.

1. juni. Kl. 8 og 5 runder. Kl. 10 ankom til København, ilandsatte 6 første kahyt, 9½ anden kahyt og 42 mellemdækspassagerer, sidste måltid aftensmad.

2. juni. 14 mellemdækspassagerer morgenkaffe.

(*Carl Theodor Sørensen, regnskabsfører*)

S.S. Islands 4. rejse august 1897

3. august. Kl. 12½ EM havde passagerer og gods inde. Afgik fra København, første måltid middag. I første kahyt er 12, i anden 22 og på mellemdæk 51 passagerer placerede som følge, unge kvinder agter hoveddæk, familier store hoveddæk, unge mænd for hoveddæk. Som passagerer til Christiansand medfølger *fru og jomfru Rosing*, anden kahyt. Som mellemdæksopvarter er antaget sømand *Axel Hansen*.

4. august. Kl. 10 FM ankom til Christiansand. Kl. 5 EM ombordtog de fra Christiania ankomne passagerer, nemlig 6 i første kahyt, 7 i anden kahyt og 37 på mellemdæk, fordelte sidstnævnte som ovenfor meddelt. Første måltid aftensmad.

5. august. Kl. 6 EM tog rest af passagerer ombord, nemlig 1 i anden kahyt og 15 på mellemdæk, første måltid aften. Fordelte som ovenfor meddelt. Som mellemdæksopvarter er antaget *O. Hansen*, har betalt kr. 25,-. Kl. 7½ EM var de sidst ankomne og de fra Christiania ankomne hos lægen, samtidig ilandsattes *letmatros Oscar Ramseth*, lidende af mæslinger, derefter desinficeredes 3 mand, som havde pakket hans tøj. Kl. 8¾ EM afgik.

6. august. Smukt vejr. Alle passagererne vel, overflyttede *hr. og fru Glehn* fra mellemdæk til anden kahyt (kontoret betalt differencen med kr. 126,-). I Christiansand har *hr. Niels Peter Jensen* fra første kahyt forladt skibet, efter at have modtaget brev fra sit hjem.

7. august. Alle passagererne vel, smukt vejr, spulede mellemdækkene.

8. august. *Hr. F. Laing* (første kahyt) er som sindsvag indlagt på det lille hospital, hvor til tider vagt må holdes over ham, nat og dag. Øvrige passagerer vel, smukt vejr.

9. august. Smukt vejr, alle passagerer vel.

10. august. Spulede h.d., alt vel.

11. august. Intet mærkværdigt passeret. Passagererne alle vel.

12. august. Alt vel, smukt vejr.

13. august. Indlagdes på hospitalet for, *jungmand Chr. Flade* lidende af mæslinger (spulede m.d.).

14. august. Indlagdes på store hospital *pigen Frederikke Olsen* lidende af mæslinger, øvrige passagerer vel, smukt vejr.

15. august. Smukt vejr, passagererne vel.

16. august. Spulede m.d., alt vel. Mæslingepatienterne ere i god bedring.

17. august. Passagererne vel, smukt vejr.

18. august. *Pigen Frederikke Olsen* er rask, øvrige passagerer alle vel, smukt vejr.

19. august. Kl. 4¾ FM ankom til Staten Island, havde lægeeftersyn, *pigen F. Olsen* blev ombord, kl. 8½ FM ankom til Hoboken, ilandsatte passagerer og gods, sidste måltid frokost.

20.–26. august. Har skibet ligget under losning og lastning i Hoboken.

27. august. Antaget m.d. opvarter *Edmund Petersen* og *Jens Andersen* som har betalt kostpenge \$ 10. Om natten er bager *Martin Larsen* desserteret.

28. august. Antog *Axel Hansen*, der var med som m.d. opvarter på overrejsen, og som har været i bagerlære, til at bage, uden betaling. Kl. 2 EM havde passagerer og gods inde, afgik fra Hoboken, første måltid kaffe og brød. I første kahyt er 2 passagerer, i anden kahyt 21 og på mellemdæk 107 fordelte som følger, unge mænd hoveddæk no. 2, familier hoveddæk no. 3 og unge piger på store hospital.

29. august. Smukt vejr, alle passagererne vel, stærk varme.

30. august. Spulede m.d., stærk varme, alt vel. På hospital for ligger familien *Sundstrøm*, deres søn 8 år gammel har udslet.

31. august. Smukt vejr, alle passagererne vel.

1. september. Passagererne alle vel, smukt vejr.

2. september. Spulede på m.d., alt vel.

3. september. Alle passagererne vel, smukt vejr.

4. september. Indlagdes på det lille hospital *enke Hanna Eriksen* med et barn på 3 måneder, som er ombordkommet ussel og mager.

5. september. Kl. 6 FM traf S/S »Circasia« af Glasgow (Anchor Line) med knækket aksel, og da vedkommende ønsker hjælp toges han på slæb. Fint vejr, passagererne vel.

6. september. Kl. 8 FM frisk tiltagende ku-

ling, syningen på slæbekæden sprang og »Circasia« driver igen. Da han ikke ønsker at blive af med passagererne fortsattes rejsen. Stiv kuling, tiltagende sø, alt vel.

7. september. Nogle af passagererne har i nattens løb haft diarré og opkastning, efter at have undersøgt grunden hertil, mener lægen at det stammer fra drikkevandet. Bedring indtrådte hurtig, aften alt vel, spulede m.d., bedre vej.

8. september. Passagererne vel, godt vejr.

9. september. Fint vejr. Passagererne alle vel.

10. september. Passerede gennem Pentland Firth, alt vel.

11. september. Alle passagererne vel, smukt vejr.

12. september. Kl. 5 FM ankom til Christiansand, landsatte passagerer og gods, sidste måltid, aften den 11. Kl. 6½ afgik fra Christiansand. Kl. 9½ EM ankom til Christiania.

13. september. Kl. 8½ afsatte passagerer og gods, sidste måltid frokost. Fra Christiania medfølger som passager *Olaf Olsen*, som er landsat fra S/S »Amerika« som sindssyg, han blev indlagt på lille hospital og skal med til København.

14. september. Kl. 5½ FM afgik fra Christiania, som passagerer til København medfølger *hr. Jurgens* med familie (3½ person), har betalt billet med kr. 98,-. Tillige medfølger *fru Aas* som er hjemkommet med S/S »Hekla« den 6. juni 1897. Spulede på m.dækkene. *Olaf Olsen* er særdeles rolig og taler fornuftigt.

15. september. Kl. 10½ FM ankom til København, landsatte passagerer og gods, sidste måltid frokost.

A. W. Andreasen, regnskabsfører

Den bevarede journal indeholder kun hveranden rejse, der har altså været 2 regnskabsfører-journaler for S/S Island, således at når

den ene var i brug ombord, lå den anden til godkendelse på rederiet.

Journalens indhold om Islands 6. rejse i 1897 tegner samme billede som de ovenfor gengivne rejser. Det samme er tilfældet med 2. rejse i 1898, men på 4. rejse samme år sker der lidt mere. Den 24. juli i rum sø på vej mod Amerika »fandtes at *Mathilde Petersen* fra Stockholm hverken haves på manifestet eller politilisten«. Dagen før havde man ikke kunnet spule på mellemdækkene »på grund af tåge og regn«. Den 25. får man spulet og der sker det kedelige uheld at »bageren *Edv. Nielsen* faldt på dækket og skoldede begge arme i høj grad, han er ude af stand til at udføre sit arbejde. En passager (*bager C. Ravnkilde*) udfører midlertidig bagerfunktionen.« På tilbagerejsen er »skibets bagers arme meget betændte«. Den 17. august kl. 10½ »faldt en mand overbord, men blev bjerget«, og den 23. sker det pin-

lige at »*Alma Svensson* fandtes i folkelukafet efter afgang fra Christiania. Da hun ei have billet opkræves kr. 11,- som passagebeløb til København«.

Mand overbord!



Thingvalla-selskabets skibe og deres skæbne

»S/S THINGVALLA«

Bygget af Burmeister & Wain, København. Byggenummer 86, søsat oktober 1874, afleveret 20. juni 1875. 2436 brutto – 1577 netto. To Compoundmaskiner bygget af værftet på 1.000 IHK. Fart 10 knob. Klinkbygget af jern, 2- og overdæk, tre master.

Ifølge biilbrev af 18. juni 1875 bygget til A/S Seil- og Dampskibsselskabet af 1873, København. Afsejlede fra København 25. oktober 1879 med 67 passagerer og 10 tidligere kinesiske besætningsmedlemmer via Newcastle til New York. Der var plads til ni kahytspassagerer, 314 på øverste og 339 på nederste mellemdæk. Ialt 662 passagerer. To toiletter på dæk, et i mellemdæk og et i kahyt. Hospital med 6 pladser. Af redningsmidler fandtes 6 både og 16 redningsbøjer.

Ved skøde af 30. marts 1880 overgået til A/S Dampskibsselskabet Thingvalla, København. Ommålt 1883 til 2454 brutto og 1841 nettotons. Ved skøde af 10. oktober 1898 overgået til A/S Det forenede Dampskibs-Selskab, København.

Skibets 124. rundrejse påbegyndtes 30. maj 1900. Ved tilbagekomsten blev skibet oplagt og ved skøde af 24. november 1900 solgt til A/S Aslaug ved Johnsen & Bergmann, Kristiania for £ 7.000 og omdøbt S/S »ASLAUG«.

Skibet blev i 1903 planlagt ombygget til hvalkogereri, men ombygningen fandt ikke sted. I september samme år grundstødte i Torgefjorden på rejse Narvik til West Hartlepool med en ladning jernmalm. Som vrage solgt til Holland for opbrugning.



S/S »Thingvalla«. (Privat).

S/S »HARALD«

Bygget af Burmeister & Wain, København. Byggenummer 94, søsat november 1875. Afleveret 16. april 1876. 1531 brutto og 982 netto. Ommålt i juli 1883 til 1532 brutto og 1095 netto. To compoundmaskiner bygget af værftet på 750 IHK. Fart 9 knob. Klinkbygget af jern, et mellemdæk og et overdæk, tre master.

Agter i skibet fandtes salon og kammer til skibsfører, to passagerkamre med hver to køjer og et kammer med fire køjer. Desuden et toilet, en buffet og kammer til hovmesteren.

Midtskibs var kommandobro, og bestiklukaf under dette fire kamre til styrmænd og maskinmestre (ialt 6 mand), messe og rum til fyrbøderne, til de sidste var et toilet.

Desuden fandtes her kabys, toilet og bad.

Forude boede matroser, tømmemand og kok. Til dem fandtes et toilet. Kontrakten om skibet blev underskrevet af L. H. Carl den 8. februar 1874. Prisen var 319.500 Rdl. Ifølge biilbrevet, der dateredes 8. april 1876, ejedes skibet af A/S Dampskibsselskabet Carl med hjemsted København.

Jomfrurejsen gik til Reval efter last til Le Havre. Derfra til Cardiff efter kul og videre til Sortehavet og Østafrika. 1878 var det i Sydamerika og begyndte i juni samme år sejlads mellem New York, Le Havre, Rotterdam og Cardiff.

3. januar 1879 afgik det fra New York bestemt for Rotterdam. Det var stormvejr og så koldt, at skibet blev overiset, inden Sandy Hook var passeret. Derfor blev kur-

sen lagt sydover for at komme ind i lunere luft. Stormen tog til i styrke, og skibet lænsede afsted for søerne. Næste dag slog en enorm brådsø over skibet, den bortrev kompasshuset, knuste et skylight og fyldte kahytten med tre fod vand. Herefter blev skibet lagt bi for at ride stormen af.

Den 5. om morgenen observeredes vraget af skonnerten »A. Seamann«, helt afmastet og konstant overskyttet af søerne. Da det opdagedes, at der fandtes mennesker ombord, forsøgte »Harald« at kæmpe sig op gennem søerne til skibet, men det kunne maskinen ikke klare. Kaptajn Bonde bad derfor om frivilligt mandskab til at forsøge bjergning af de skibbrudne.

Da man hørte, at båden ville blive ført af den meget afholdte I styrmand Heintzmann (senere fører af S/S »Læsø« på ruten

Frederikshavn til Læsø) meldte hele besætningen sig. Fire matroser blev udpeget, og i en af redningsbådene lykkedes det de fem modige mænd at komme så tæt op til vraget, at de syv overlevende skibbrudne kunne springe over i redningsbåden.

Alle var udmattet og forkomne efter fem rædselsdøgn som de havde gennemlevet ombord på vraget.

Takket være den gode behandling ombord i »Harald«, kom de sig alle hurtigt og kunne sunde og raske gå i land ved ankomsten til Rotterdam.

Den 7. marts 1880 kom skibet til København, hvor det ikke havde været siden juli 1878. Dagen efter blev det taget i charter af Thingvalla Linien, og der påbegyndtes straks indretning til 221 emigranter på mellemdækket.

En del af indretningen bestod i bygning af to toiletter på mellemdæk og to på hoveddæk.

12. marts afgang det på sin første rejse med to kahytspassagerer og 164 på mellemdækket. På udrejsen blev Newcastle anløbet for opfyldning af kul. 6. april ankom skibet til New York.

Skibet udførte ialt 10 rejser for Thingvalla Linien.

På næsten hver eneste udrejse blev Newcastle anløbet for kul. Kristiansand blev lejlighedsvis anløbet på ud- og hjemrejser.

Lejen af skibet gav underskud for Thingvalla.

Indtægten var i 1880 345.370,85 kr.
Udgifter 346.754,99 kr.
Hertil passageraptering 9.281,20 kr.

Et samlet underskud på 10.665,74 kr.

Til gengæld kunne Dampskibsselskabet Carl notere et overskud på skibet med 56.842,83 kr.

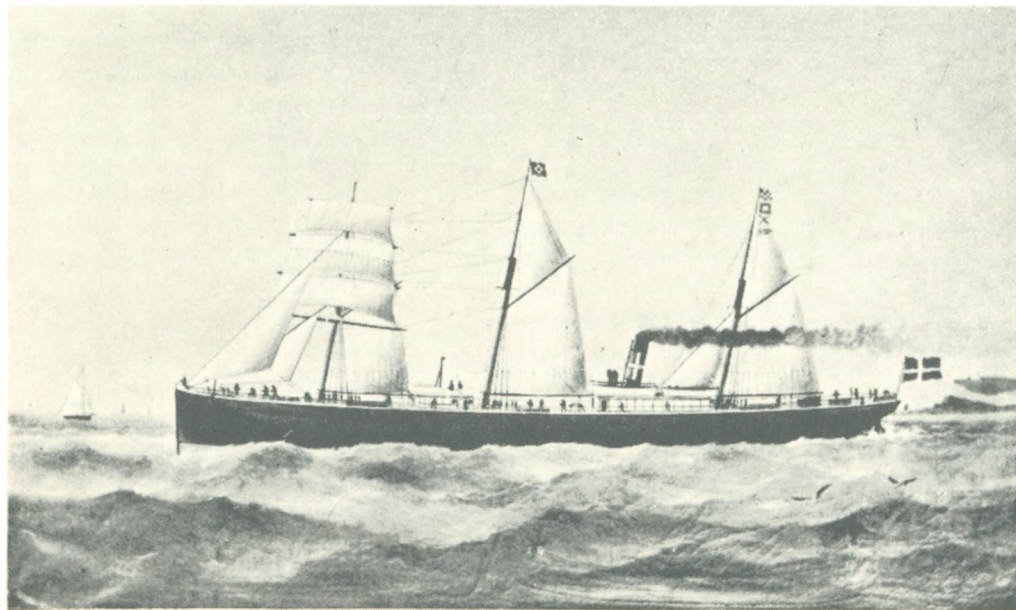
1881 blev Thingvallas tab 35.574,58 kr. (Heri er ikke medregnet det tab, som den lejede S/S »Asia« gav).

Carls overskud blev 56.029,00 kr. Det svarede til en forrentning af skibets kapital på 8,63 %.

Skibet kom 9. november 1881 til København på sidste rejse. Passagerapteringen blev taget i land. Hvorefter det fortsatte i almindelig fragtfart den 4. december til Rigga.

Sit endeligt mødte skibet 3 sømil fra Bovbjerg 19. oktober 1889, da det efter en læk i maskinrummet blev forladt af besætningen og sank. Det var da på rejse fra Newcastle til Kronstadt med 1.400 tons kul. Besætningens 25 mand blev reddet af S/S »St. Fergus« af Wick.

S/S »Harald«. (Efter Hans P. Carl: Træk af dansk Skibsfarts Historie).





Dampskibsselskabet »Thingvallas« nye Dampskib »Geiser«. Tegnet af P. Th. Petersen.

S/S »Geiser«. (Illustreret Tidende).

hospital med 10 køjepladser og et toilet. Ud-
enfor på dækket var i hver side indrettet fire
toiletter til emigranter.

Helt forude fandtes folkerum til 14 mand,
to kamre til hver to underofficerer og et
toilet. Desuden to kahytter med hver 8 køjer
til II klasses passagerer og til dem et toilet.

På mellemdækkene indrettedes plads »til
så stort antal emigranter som muligt,
mindst 550«. Der blev plads til 644.

Kontrakten blev underskrevet 11. no-
vember 1880 og leveringen fastsat til 21.
oktober 1881. Den fandt sted januar 1882,
2½ måned forsinket. Pris 1.050.000 kr.

10. januar 1882 afgik »Geiser« fra Kø-
benhavn på første rejse med 101 passagerer,
der blev suppleret i Kristiansand. Passa-
gerapteringen var iøvrigt ikke helt færdig,
der var kun plads til 30 kahytpassagerer og
116 på mellemdæk.

På sin 42. rundrejse afgik skibet fra Kø-
benhavn 18. juli 1888, og returrejsen star-
tede fra New York 11. august med 83 passa-
gerer og 57 besætningsmedlemmer. Af last
var der 1.900 tons majs og en del stykgods. I
nærheden af Sable Island kolliderede det
med »Thingvalla«, hvorefter »Geiser« i lø-
bet af fem minutter sank og 105 mennesker
omkom.

S/S »GEISER«

Bygget af Burmeister & Wain, København.
Byggenummer 118 afleveret 10. januar
1882. 2.831 brutto og 1.875 netto. To com-
poundmaskiner på ialt 2000 IHK af værftets
fabrikat. Fart 11 knob. Klinkbygget af jern,
to mellemdæk og et overdæk, tre master.

Agterude fandtes salon, seks passager-
kamre, damekahyt, kamre til skibsfører,
hovmester, to opvartere og en jomfru. Pro-
viantrum, buffet, baderum og to toiletter.
Ovenover salonen var rygesalon. Disse rum
»indrettedes med fornøden og tidssvarende
komfort.« Det vil sige poleret træværk med
indlagte motiver og slebne spejle.

Midtskibs ved maskinen fandtes kamre

for I maskinmester, II mester (beregnet til
to mand), III mester og ældste assistent
samt et kammer til II og III assistent. Et stort
rum til 12 fyrbødere, to baderum og to toi-
letter.

Stadig midtskibs, var kabys med bageri
for kahytpassagerer og officerer samt et
dampkøkken til emigranter og besætning.
Ydermere fandtes et kabysrum til emigran-
ternes disposition.

Mellem stor- og formast fandtes kom-
mandobroen og under denne bestiklukaf,
messe, lodskammer og et toilet. Desuden
kamre til I styrmand og læge, til II og III
styrmand var der fælleskahyt. Her lå også

S/S »HEKLA« (1)

Bygget af Kockums Mekaniska Verkstad,
Malmö. Byggenummer 28 søsat 1. septem-
ber 1881 prøvetur 9. marts 1882. 2.788
brutto – 1.846 netto.

Compoundmaskine bygget af værftet på
2.000 IHK. Fart 11 knob. Klinkbygget af
jern, to mellemdæk og overdæk, tre master.
Søsterskib til »Island« og »Geiser«.

Til at spare på det hårde arbejde for fyrbødre og kulleperere var der anlagt en tipvognsbane fra bunkerrum til fyrplads.

Skibet kunne tage 30 kahytspassagerer, 228 på øverste og 366 på nederste mellem-dæk, ialt 684 personer. Redningsmidlerne bestod af 24 redningsbøjer, 80 bæltter, en del store platforme der kunne indrettes til redningsflåder og 8 både.

Bestilt af Thingvalla Linien efteråret 1880, kontraktprisen lød på 1.050.000 kr, leveret under dansk flag. Indførselstolden var 3%, så værftet modtog kun 1.019.417,48 kr. Det danske toldvæsen modtog 30.582,52 kr.

Det blev en stor og dyr mundfuld for værftet, der havde satset meget på at få ordren. Det måtte foretage meget store udvidelser af værksteder og personale. Biilbrevet dateredes 16. februar 1882. Skibet var som »Geiser« en del forsinket ved afleveringen, men denne gang skulle der skabes

goodwill for den danske udvandrerlinie. I Malmö var der åbent hus, der blev godt brugt af kommende emigranter. Fra København stod C. F. Tietgen og selskabet for indbydelsen til flere præsentationsture med danske og svenske industri- og bankfolk.

Første afgang fandt sted 25. marts med 481 mennesker fra København, heraf var en del svenskere. Af last var der bl.a. 4000 tønder svensk cement.

I Kristianiafjorden tog det grunden på et skær, men kom flot ved egen hjælp. Efter at en dykker havde sagt god for skibets bund fortsattes rejsen den 27. fra Kristiania og den 28. fra Kristiansand.

På overturen kom det ind i kulde. I flere dage stod termometrene under 0° og skibet blev totalt overiset. Det ankom i god behold til New York den 11. april og påbegyndte hjemrejsen den 20. 4. maj var skibet tilbage i København.

Anden rejse påbegyndtes 12. maj i en

hylende storm. Under Kronborg måtte det ankre op sammen med en hel armada af andre skibe. Næste morgen var stormen stilnet af, men »Hekla« var alligevel det eneste skib, der den dag vovede sig nordover. »Hekla« beviste ved denne lejlighed sine gode evner som søskib. Efter afgang fra Kristiansand gik højtrykscylindren i stykker, og efter at den var koblet ud returnerede skibet til København med kun lavtrykscylindren igang.

Det var ikke meget man hørte om børnefødsler ombord. På »Hekla« fødtes en pige af norske forældre, den kommende amerikaner blev af en svensk præst døbt Hekla Atalante. Stakkels pige!

Skibets 7. og sidste rejse begyndte fredag 14. februar 1883, næste morgen løb det på et skær ved Ferder i Kristianiafjorden. Passagererne blev i skibets både og nogle lodsfar-tøjer sat i land. Besætningen blev ombord, men da skibet om aftenen krængede over på siden, blev også besætningen sendt i land.

Kaptajn Molsen tilbragte natten på en bugserbåd, der holdt sig i nærheden af vraget. Rundt om skæret målttes der vanddybder på op til 60 meter.

Fra Larvik telegraferedes efter bjergningsfartøjer. Søndag morgen gik besætningen atter ombord og begyndte udlosning af lasten til pramme og småskibe. Passagererne fortsatte til Kristiania, hvor de afventede videretransport med S/S »Island«.

Om mandagen kom tre af Svitzers bjergningsfartøjer til pladsen, men de var magtesløse. Vejret var blevet hårdere. Skibet brækkede over og en del af det sank.

På en strandingsauktion blev vrage og ladning solgt for 1.353,80 kr., køber var bjerg-



S/S »Hekla« (I). A. Jacobsen, 1882. (Maskinmestrenes Forening).

ningsentreprenør O. S. Tjørve, der ophugede en del af vraget.

I 1928 blev rettigheden til resterne solgt af Norsk Bjergningskompagni til Brødrene Anda i Stavanger.

Det var skæbnens ironi, at »Hekla« bygget i den skånske by Malmö, skulle forlise knapt en sømil fra den norske ø Malmø!

S/S »ISLAND«

Bygget af Burmeister & Wain, København. Byggenummer 123 afleveret 2. september 1882. 2845 brutto og 1890 nettotons.

To compoundmaskiner bygget af værftet 2000 IHK. Fart 11 knob. Klinkbygget af jern, to mellem og et overdæk, tre master. Søsterskib til »Geiser« og »Hekla« (1). Plads til 36 I klasses passagerer, 282 på øverste og

368 på nederste mellemdæk, ialt 686 passagerer.

Af proviantopbevaringssteder fandtes bl.a. to flueskabe, et hønse- og et svinehus.

I emigrantkabyssen var der blandt andre remedier, to store vandspande, en kødsav, en kødøkse, en stor kaffemølle, seks madspande à 45 potter, seks kartoffelspande, seks kaffekander à 25 potter og seks lige så store tekedler.

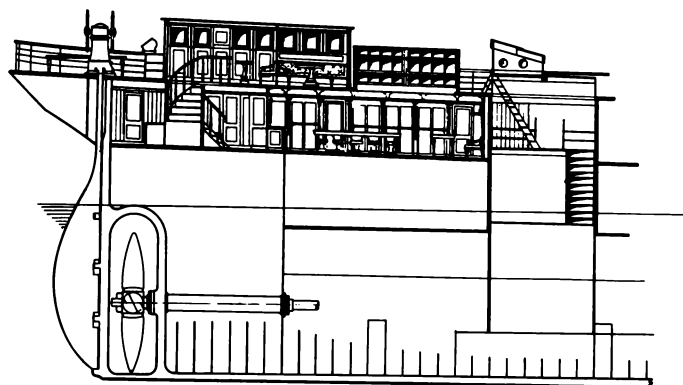
Kontrakten om bygning af skibet blev underskrevet 30. april 1881, hvorefter skibet skulle leveres 1. april 1882, men som de øvrige nybygninger blev også dette skib forsinket. Pris 1.050.000 kr. Biilbrevet blev udstedt 5. september 1882. Første rejse påbegyndtes 6. september 1882 med 300 danske, 35 fra Malmö, 59 fra Göteborg, 319 fra Kristiania og 59 fra Kristiansand, ialt 772 passagerer hvoraf en del børn.

Et par dage efter afgangen fra Kristiansand i januar 1894 blev det orkan med snebyger. Skibet havde vanskeligt ved at styre og blev lagt med agterenden mod vinden. Der udlagdes olieposer – uden virkning. Den 27. om morgenen rev en brådsø to både, rat, agterkappe og en del andet opstående overbord.

Under arbejdet med dækning af huller i dækket blev en matros revet overbord af søerne. Det var umuligt at gøre noget for at redde ham. Skibet søgte derfor så snart stormen løjede af ind til Greenock, hvortil det ankom den 30.

Reparation af skibet tog tid. Passagererne blev derfor videreførdet med S/S »Furnessia«, der 3. februar afgik fra Glasgow. »Island« genoptog først sin rejse 10. marts.

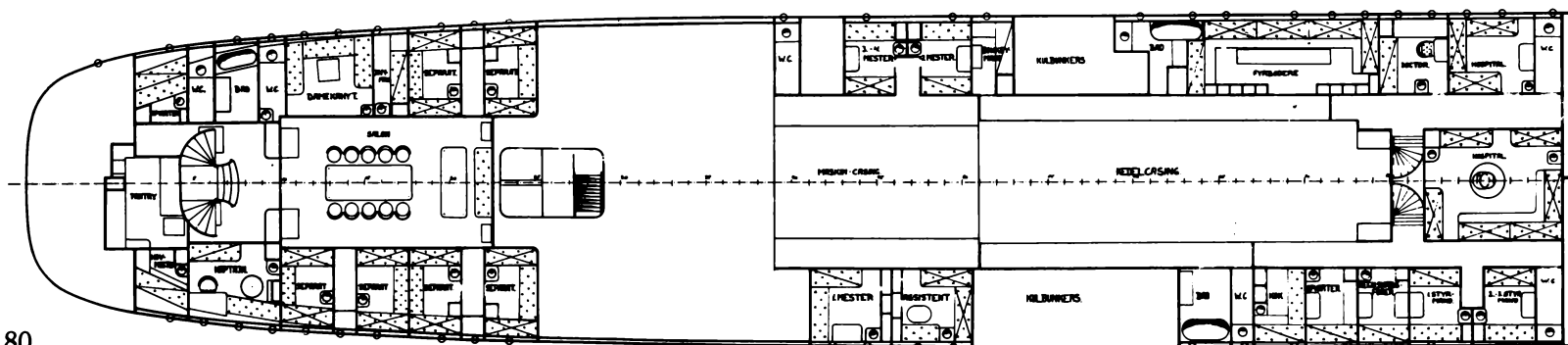
Under tåget vejr stødte skibet i juni 1896 sammen med en svensk brig »Duo«, hvis besætning forlod skibet og kom ombord på



BYGNING NR. 123. 3/4 ISLAND. UDVANDERSKIB. BYGGET 1882.

HOVEDDIMENSIONER: 312'-0" x 39'-0" x 30'-7 1/2" (23'-2 1/2")

DÆKSHØJDE: 7'-0"



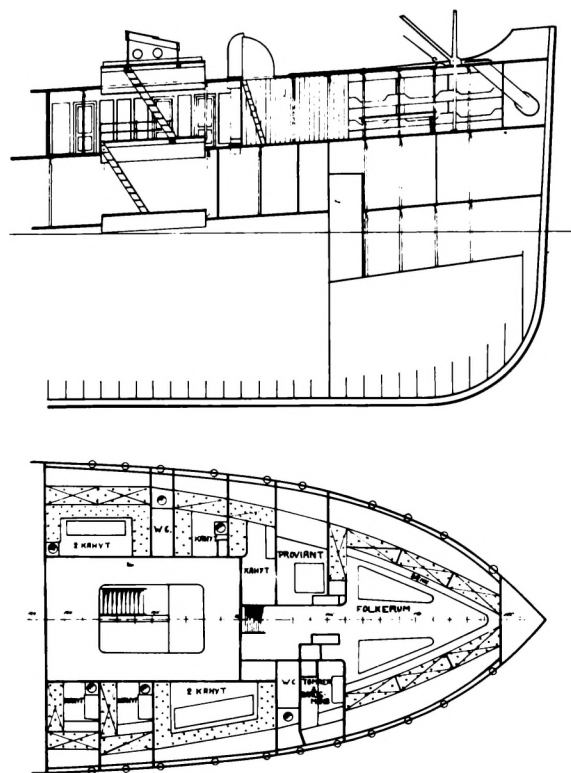
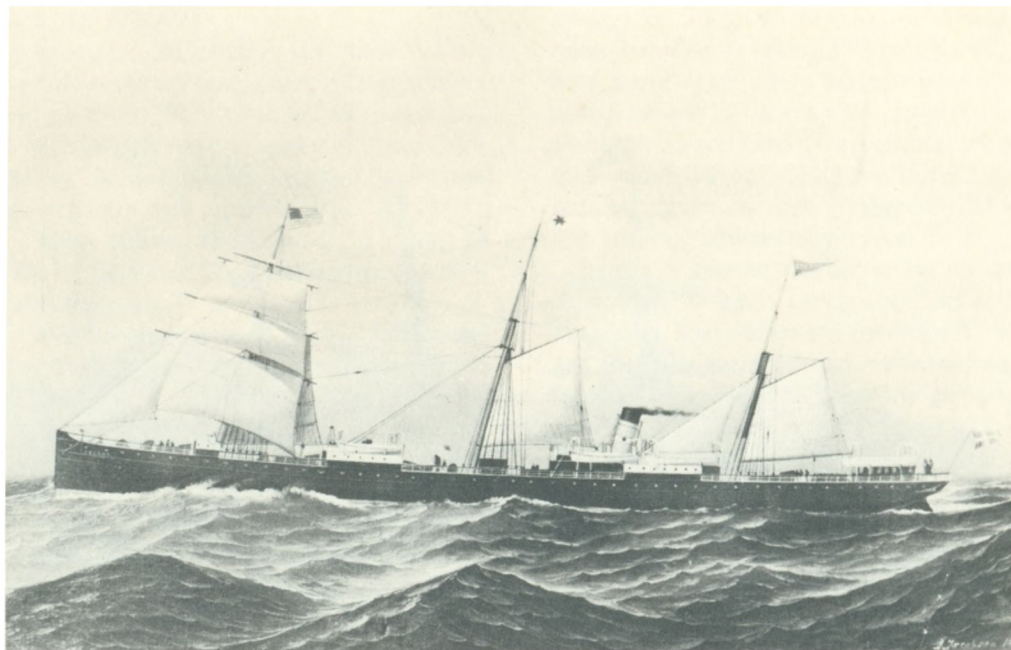
S/S »Island«. A. Jacobsen, 1883. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

»Island«, da de mente skibet var synkende. Men »Island«'s førstestyrmand og fem mand gik ombord, og på slæb af »Island« bragtes havaristen ind til Kristiansand.

Ved skøde af 10. oktober 1898 blev skibet overtaget af A/S Det forenede Dampskibs-Selskab, og opnåede at blive den af Thingvalla Damperne, der udførte flest rundrejser – ialt 139. Sidste rejse var afgang fra København 31. august 1904.

Ved hjemkomsten blev det oplagt og solgtes 20. januar 1906 til Calame & Cortese i Genua for 108.000 kr.

Medens det lå i København sprang det læk og kondemneredes. Herefter blev det sejlet til Spezia i Italien og i april 1906 ophugget.



S/S »HEIMDAL«

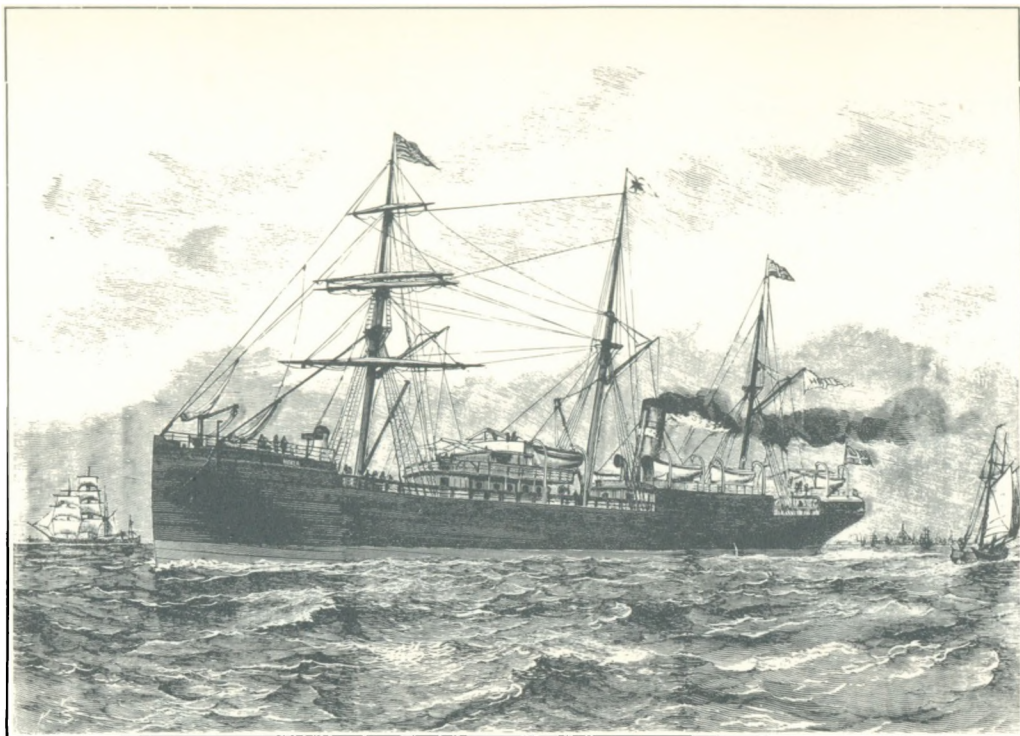
Bygget af Dobie & Co., Govan ved Glasgow. Byggenummer 117 søsat april 1882 og afleveret juni 1882. 2047 brutto – 1414 netto.

Compoundmaskine bygget af Walker Henderson & Co 1200 IHK. Klinkbygget af jern, overdæk og 1 mellemdæk.

Otte passagerer i kahyt og 412 på mellemdæk. 10 toiletter på overdæk, 2 på mellemdæk og et til kahytten. Hospitalet bestod af tre kamre med ialt 16 køjer.

Ifølge biilbrev af 17. juni 1882 bygget til A/S Dampskibsselskabet Freja, København. Pris £ 36.450 = 663.023,50 kr.

Chartret af Thingvalla, til afløsning af den forliste »Hekla«. Afgik første gang fra København 18. april 1883 med 197 danske, 72 fra Malmö, optog i Göteborg 58 og i Kristiania 174 emigranter, ialt 501, heraf var en del børn.



„Thingvalla“-Selskabets nye Dampskib „Hekla“.

Skibet udførte syv rundrejser, den sidste med afgang fra København 25. marts 1884. Det bragte et økonomisk tab for Thingvalla på 117.976,82 kr.

Ved en frivillig auktion blev skibet i september 1885 overdraget til De private Assurandører i København. Og ved skøde af 1. oktober 1885 solgt til Messrs. les fils de Th. Conseil i Bordeaux for 320.000 francs = 230.400 kr. og omdøbt »Conseil«.

Sunket på rejse fra Middelhavet til Fecamp med en ladning salt efter sammenstød med en ukendt genstand i nærheden af Lissabon 13. februar 1902.

S/S »HEKLA« (II)

Bygget af Scott & Co i Greenock. Byggenummer 232, afleveret april 1884. 3258 brutto – 2223 netto.

Compoundmaskine bygget af værftet på 2000 IHK. Fart 11 knob. Fire kedler med ialt 12 fyrsteder. Klinkbygget af jern, to mellemdæk og et overdæk, tre master.

40 I klasser, 27 II klasser (i tre rum), 420 på øverste og 384 passagerer på nederste mellemdæk. Ialt 871 personer. Desuden et hospitalsrum med 30 pladser og to kamre til hver fire. Af toiletter fandtes 16 på overdæk, fire på mellemdæk og fire i kahyt.

Bestilt kort efter den første »Hekla«'s forlis. Ifølge biilbrev af 15. april 1884 ejet af A/S Dampskibsselskabet Thingvalla. Pris

S/S »Hekla« (II). (Illustreret Tidende).

64.500 £ = 1.174.545 kr. plus told 35.236,35 kr.

Afgik på jomfrurejsen 14. maj med 328 danske passagerer og 117 fra Malmö. I Göteborg blev indtaget 46, i Kristiania 338 og i Kristiansand kom 72 passagerer ombord. Der var således ialt 901 passagerer ombord, hvoraf en del var børn.

I oktober 1885 opstod brand ombord i New York, skaden var begrænset til skibet og beløb sig til 90.000 kr.

I december 1885 mistedes skruen, på Helsingør red.

Skrueakslen brækkede 24. marts 1893. Den blev imidlertid under stort besvær og med megen dygtighed lavet af maskinmestrene under ledelse af I mester Chr. Rafn. Skruen brækkede derefter endnu en gang og blev atter repareret af maskinfolkene. Det skete under storm, og situationen var kritisk, men det lykkedes at holde skibet gående med udlagte drivankre. Tilsidst lykkedes det også, omend for nedsat fart, at komme i havn! Kaptajn Thomsen blev i denne anledning udnævnt til ridder af Dannebrog.

Maskinmestrenes tidsskrift »Skibs-Maskinisten« kommenterede det således: »Da kaptajn Thomsen er bekendt som en såre elskværdig mand og er af en brav og retskaffen karakter, er det os en glæde at erfare den ære der er overgået ham, vi skal dog kun notere, at denne udmærkelse hører ind under rubrikken: »Den ene arbejdet, den anden lønnen.««

I december samme år indbragte skibet en ekstrarfortjeneste til rederiet på 4.528,55 kr. Ude på Nordsøen mødtes briggen »Palestine« der drev rundt uden ror, den blev taget på slæb og indbragt til Kristiansand.

Ved skøde af 10. oktober 1898 overgik »Hekla« til A/S Det forenede Dampskibs-Selskab, og afgik som det første af skibene for de nye ejere. Det fortsatte i udvandrerturen, og afgik som det allersidste af de tidligere Thingvalla skibe fra København 1. marts 1905 direkte til New York med 150 emigranter ombord. Straks efter afgangen løb det ind i hårdt vejr.

Den 11. nægtede det at lystre roret, rorstammen var knækket. Der arbejdedes ihærdigt på at få lavet et nødror, imens holdtes skibet sydover, hvor vejret skulle være mere roligt. Den 16. kom den engelske damper »George Pymann« i nærheden og fik efter aftale en bugsertrasse bragt over. Vejret var hårdt og søen urolig. Trossen sprængtes flere gange, hvorefter forsøget blev opgivet. Arbejdet med nødroret fortsattes, og tredje gang lykkedes det.

Kursen sattes mod Horta på Azorerne, hvortil man ankom den 22. marts. Under indsejlingen grundstødte skibet, men kom flot ved egen hjælp. Fra København blev »United States« sendt afsted for at bringe passagererne videre.

Fra Azorerne sejlede det for egen kraft til København og blev ved skøde af 25. september 1905 solgt til A/S Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab i København for 720.000 kr, skibet videresolgtes straks til det russiske søsterselskab The Northern Steamship Company i St. Petersburg og omdøbtes »Eduard Regel«.

I 1909 blev det solgt til en af A/S Det forenede Dampskibs-Selskabs russiske forbindelser: Gebr. Lassmann i St. Petersburg og omdøbt »Minsk«. Det holdt dog ikke længe, 5. februar 1910 blev det solgt til Petersen & Albeck i København og hugget op.

»Hekla« udførte 129 rundrejser som udvandrerskib.

S/S »DANMARK«

Bygget af C. Mitchell & Co., Low Walker ved Newcastle. Søsat januar 1880 og afleveret juli 1880. 3537 brutto og 2480 nettotons.

Compoundmaskine bygget af Thos. Clark & Co., Newcastle 1.900 IHK. Klinkbygget af jern, fire dæk og tre master.

Ifølge biilbrev af 28. juli 1880 bygget til Th. C. Engels & Co. i Antwerpen som S/S »Jan Breydel«.

Ved købebrev dateret 15. og 18. september 1888 solgt til A/S Dampskibsselskabet Thingvalla, København for 750.000 Francs og omdøbt S/S »Danmark«.

Sejlet til København og ombygget til udvandrerskib. Skibet var ikke færdig ombygget ved første rejse, der påbegyndtes 21. november 1888. Der var kun plads til 7 kahyts- og 233 mellemdækspassagerer, men det betød intet, idet der kun var 104 danske

passagerer, 28 fra Malmö og 17 fra Göteborg. I Kristiania kom 40 til og i Kristiansand 8 passagerer. Der var god udenomsplads til de ialt 197 passagerer. Hospital med 16 køjer, 13 toiletter på hoveddæk, tre på mellemdæk og et i kahytsafdelingen. Af redningsmidler fandtes 7 både, en flåde, fem bøjer og 600 redningsbælter.

Blandt de norske passagerer var en spædsk. Han fik lov til at rejse med isoleret i hospitalet. Ved skibets tilbagekomst fik lægen en meget skarp påmindelse om det utilstedelige ved at have udsat de øvrige passagerer for smittefare. Skibet, der var gået på værft hos Burmeister & Wain for at blive færdigombygget, blev desinficeret og køjetøjet brændt.

Efter færdigombygning blev den anden rejse påbegyndt 20. marts 1889. Den 26. afgik skibet fra Kristiansand med ialt 665

S/S »Danmark«. (Illustreret Tidende).



Thingvallselskabets ny transatlantiske Dampner »Danmark«.

passagerer og 69 besætningsmedlemmer ombord.

Skrueakselen brækkede, og den 6. april blev samtlige passagerer og besætningsmedlemmer – på nær I maskinmesteren der omkom ved et uheld i maskinrummet – taget ombord på engelsk S/S »Missouri«.

S/S »NORGE«

Bygget af Alexander Stephen & Sons Ltd., Linthouse ved Glasgow. Byggenummer 252 afleveret juni 1881. 3359 brutto og 2445 nettotons.

Compoundmaskine bygget af værftet på 1.400 IHK. Klinkbygget af jern, tre dæk og tre master.

Ifølge bilbrev af 18. juni 1881 bygget til T. C. Engels & Co. i Antwerpen som S/S »Pieter de Conninck«. Ved købebrev af 27. februar 1889 solgt til A/S Dampskibsselskabet Thingvalla for 700.000 Francs og om døbt S/S »Norge«.

Sejlet til Stettin og ombygget til emigrantfart. Ved første afrejse 11. september 1889 var der plads til 16 kahyts- og 386 mellemdækspassagerer, ialt 402. Hospital med 30 køjer, 18 toiletter på hoveddæk, 3 i mellemdæk. 12 redningsbøjer, 8 både og 700 redningsbælter. Men der var kun 79 danske, 30 svenske og 84 norske emigranter med på rejsen.

Overgik ved skøde af 10. oktober 1898 til A/S Det forenede Dampskibs-Selskab, København.

Afgik 22. juni 1904 på sin 89. rejse og havde efter afgang fra Kristiansand 727 passagerer og 68 besætningsmedlemmer ombord. Den 28. løb skibet i tåget vejr på Rockall klippen og sank. 582 passagerer og 45 besætningsmedlemmer omkom.

S/S »AMERIKA«

Bygget af Harland & Wolff, Belfast. Byggenummer 79, søsat 8. juni 1872 og gik på jomfrurejse 24. oktober 1872. 4.058 brutto – 2.684 netto.

To compoundmaskiner bygget af Geo. Forrester & Co. på ialt 3.000 IHK. Fart 15 knob. Klinkbygget af jern, to mellemdæk og et overdæk, fire master.

Bestilt af firmaet Ismay, Imrie & Co til deres selskab Oceanic Steam Navigation Co., Liverpool – bedre kendt under navnet White Star Line. (Det var samme selskab der senere ejede den berygtede »Titanic«).

Selskabet anvendte ikke nogen form for ceremoni ved søsætning af deres skibe. Navnet blev offentliggjort, når arbejdet på skibet påbegyndtes. Dette skib blev kaldt »Arctic«, men ved erindring om et tidligere udvandrerskib – Collins Liniens »Arctic« der i 1854 sank efter kollision hvorved 322 mennesker omkom – blev navnet ændret til »Celtic«.

Noget ganske nyt, der forsøgtes ombord på dette skib, var oplysning ved hjælp af kulgás. Det var ingen succes, gasrørene knækkede ved skibets bevægelser, og efter et par rejser blev anlægget afmonteret og erstattet af den almindelige belysningsform med olielamper og stearinlys. Da skibet blev solgt til Thingvalla linien, var det forsynet med elektrisk lys.

S/S »Norge«.





S/S »Amerika«. (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).

Som så mange andre skibe havde det også vrøvl med skrue og aksel. Januar 1874 blev det slæbt ind til Queenstown med flere propelblade slået af. Januar 1883 var akslen knækket. Af selskabets S/S »Britannic« blev det indslæbt til Liverpool.

Den 19. maj 1887 løb »Celtic« iøvrigt ind i siden på dette skib, hvorefter begge måtte søge ind til New York med svære beskadigelser.

Den sidste rejse for White Star Line startede fra Liverpool 4. februar 1891 til New York. Ved hjemkomsten blev skibet lagt op.

For 32.500 £ blev det 10. maj 1893 købt af Thingvalla Linien og omdøbt »Amerika«. 16. maj ankom det til København og blev straks udrustet, så det allerede 27. maj kunne gå ud på sin første rejse.

Af passagerer kunne der medtages 115 på I klasse, 42 på II, på øverste mellemdæk 346 og nederste 385 ialt 888.

Selskabets agenter gjorde et stort stykke arbejde for at få skibet fyldt op, det lykkedes næsten. I København kom 450 ombord heraf 112 fra Malmö og 22 fra Kalmar. I Frederikshavn kom 127 heraf 24 fra Stockholm og 67 fra Göteborg. I Kristiania kom 231 og i Kristiansand 77. Ialt var der 865 med på denne rejse.

Det var et gammelt skib, ældre end »Thingvalla« og dagspressen roste ikke ligefrem denne disposition, men det var et meget stærkt skib, der havde klaret adskillige atlantehavsstorme. Det havde oprindeligt været meningen at modernisere skibet bl.a. med en tregangsmaskine. Det blev imidlertid ikke til noget.

Da skibet i november skulle afsted på sin fjerde rejse, opstod der vrøvl med krumtappen, turen måtte aflyses og skibet reparerer. Det fik bl.a. en ny krumtap, og 10. marts 1894 kunne det sejle prøvetur i Øresund,

hvor der opnåedes en fart af 16 knob.

Dette år udførte »Amerika« tre rundrejser og blev efter ankomsten til København i juli måned oplagt udfor Kvæsthusbroen. Her lå det resten af sin tid for Thingvalla på nær to gange i 1897, da det blev taget ud af mølposen og gjorde to rundrejser.

Der blev gjort mange forsøg på at slippe af med skibet, der var et dyrt bekendtskab. Således blev det i marts 1898 nævnt solgt til et amerikansk firma, der ville anvende det til transport af guldgravere fra San Francisco til Klondyke. Prisen nævntes til 214.000 kr.

Det blev ikke til noget. I september samme år omtaltes det igen som solgt, denne gang for 142.000 kr. til skibsmægler Lothinga i London. Men først ved skøde af 26. september 1898 blev det endelig afhændet til skibsmægler Thomas Ward i London og senere samme år blev det ophugget i Brest.

Besætningerne

Skibsførerne var alle forholdsvis unge folk, der fik kommando, når de var midt i 30'erne. Flere af dem og af de øvrige navigatører havde tidligere sejlet med skibe fra »Sejl- og Dampskibsselskabet af 1873« eller »Dampskibsselskabet Kjøbenhavn«. Antallet af skibsførere var begrænset til 12. Ja, ovenikøbet kun 10 når de to fra charterskibene fratrækkes. På nær en havde de alle desuden tjent sig op indenfor Thingvallaselskabet. Ni havde sejlet som I styrmand, seks som II og to som III styrmand.

Antallet af øvrige navigatører var betydeligt større, ialt 28 I, 56 II og 110 III styrmand var i årenes løb på selskabets skibe.

Det var især for III styrmændene første møde med dampskibe, og skibene tjente således som fortsættelse af navigationsskolerne.

Et typisk eksempel var den senere skibsreder i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Anders Niels Petersen, der 1887 udførte tre rejser som III styrmand ombord i »Geiser«.

Fremtidsudsigterne i selskabet var små, han kom i stedet over i Dampskibsselskabet Torm og blev i en alder af 29 år skibsfører i 1893.

Det var kun ombord i »Amerika« der an-

vendtes IV styrmand, der var af disse ialt kun fem (på 8 rejser).

En helt anden type navigatør var »volonteurerne«, søofficerer normalt af løjtnantsgrad, der ved enkelte lejligheder forrettede tjeneste som overtallige styrmand.

Der var f.eks. senere kommandør Peter Albert Grove, der var med på »Thingvalla«s første rejse og lavede udkast til billedet fra redningen af »Alexander Marschall«s besætning.

En anden var den senere kontreadmiral Axel Vilhelm Scheel. De to nævnte og adskillige andre opnåede her et praktisk kendskab til livet ombord, som det ikke var muligt at få i flådens skibe.

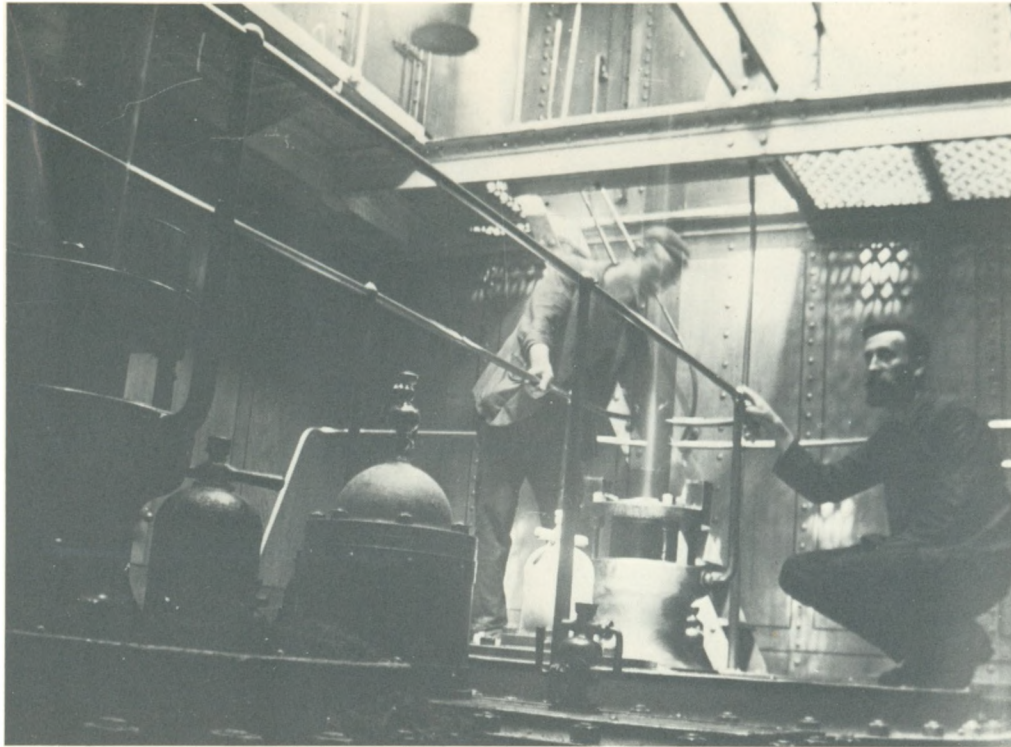
Rekrutteringen af maskinmestre skete omtrent på samme måde, dog havde de naturligvis ikke sejlet med sejlskibe, derimod nok så meget med Dampskibsselskabet Kjøbenhavns skibe.

Der var ialt 16 I maskinmestre, heraf havde ni tidligere sejlet i selskabet som II, syv som III og tre som IV maskinmestre. I samlet tal var der gået 45 II maskinmestre, 71 III og 73 IV maskinmestre gennem Thingvallaske skibene. Den ringe forskel på III og IV mestre skyldes, at »Thingvalla« og de to chartrede skibe ikke anvendte IV maskinmestre.

Navigatører og maskinmestre skiftede imellem skibene. Skibsføreren og I maskinmesteren havde sædvanligvis deres » eget « skib. Undtagelsen var flagskipper A. G. Thomsen, der som I styrmand var med på »Thingvalla«s første syv rejser. 1881 blev han fører af skibet, 1882 indviede han to gange et nyt skib, først »Geiser« og dernæst



Redningsøvelse under 1. styrmands ledelse på »Nor-ge«s agterdæk.



Mestre maler på maskinen.

»Island«. I 1884 fik han sit »eget«, det var »Hekla« (II), som han førte på ialt 73 rundrejser afbrudt i 1893/94 og 97, for at føre »Amerika« på dets otte rundrejser.

Han fulgte med sin »Hekla« over i Det Forenede, og i 1900 fratrådte han dette skib, og gik over i fragtdamperen »Alexandra«, der iøvrigt også sejlede på Amerika. Kom 1906 tilbage til udvandrerskibene, og fik kommando på S/S »C. F. Tietgen«.

Både skibsførere og i maskinmestre var institutioner, hvis navne var kendt og anerkendt. Deres væremåde og behandling af passagerer gjorde dem særdeles vellidte.

Ved omskiftelserne i 1898 trak nogle officerer sig tilbage, en del gik over i det nystiftede Østasiatiske Kompagni, der på dette

tidspunkt var ved at opbygge liniefart på det fjerne Østen. De fleste blev for at glide ind i rækkerne hos Det Forenede og fordeltes på dette selskabs skibe. En del blev dog ved udvandrerskibene, og fulgte med over i nybygningerne »Oscar II«, »Hellig Olav« og »United States«. En undtagelse var skibsfører Laub, der i skuffelse over ikke at få tilbudt et tilsvarende skib gik i land, da »Thingvalla« solgtes 1900.

Den menige del af dæks- og maskinbesætningen var stabil i antal, men også her skete et meget stort gennemtræk af personer.

Den tredje gruppe – restaurationspersonalet – skiftede voldsomt i antal, alt efter skibets størrelse og antal passagerer, og som

i de øvrige grupper skiftede personalet meget ofte.

Blandt besætningsmedlemmerne fandtes konstant en del udlændinge, der var jævnt fordelt på de forskellige personalegrupper. Uden at man vel egentlig kan kalde dem for udlændinge, var der mange slesvigere, islændinge og enkelte fra Færøerne og Vestindien. Flest var der fra Norge og Sverige. Dernæst kom Finland og Tyskland.

Sproget har for disse folk næppe voldt store problemer. Derimod må der ombord på »Amerika« have været en babylonisk forvirring: Ud af 118 besætningsmedlemmer var der 56 udlændinge. Det var 18 norske, 12 svenske, 7 tyske, 4 finske, 3 slesvigere og 3 russere. Fra Tyrkiet, Grækenland og Frankrig hver 2, og fra Østrig, Holland og Jamaica hver 1.

Udover de nævnte kategorier af besætningsmedlemmer var der på hver eneste tur en læge ombord. Især på de tidlige rejser skiftede lægerne meget tit. Det var ikke ualmindeligt, at de skiftede for hver rejse. I slutningen af Thingvalla-perioden var der mange, der holdt ud et års tid. Lægerne er iøvrigt ikke medregnet i følgende oversigt.

Styrmænd, lempere, jomfruer og alle de andre . . .

Tabellen viser skibenes besætninger ved første afrejse, og trods evt. senere ændringer giver den et godt indblik i antal folk og beskæftigelse ombord.

Det bør bemærkes, at fyrbødere og kullemperere på de fleste bemandingslister er slået sammen til en gruppe.



	Thingvalla	Harald	Geiser	Hekla (1)	Island	Heimdal	Hekla (2)	Danmark	Norge	Amerika
Skibsførere	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Styrmænd	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
Tømmermand	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lampemand			1	1	1		1	1	1	1
Bådsmand	1		1	1	1	1	1	1	1	1
Matroser	6	5	8	8	8	8	8	8	10	10
Letmatroser	2	3	2	2	2		2	2	2	2
Ungmænd	2			2	3		2	2	2	2
Drenge										2
Volonteur	1									
Maskinmestre	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4
Maskinassistent	1		3	3	3	1	3	3	3	6
Donkeymand			1	1	1	1	1	1	1	1
Overfyrbøder			1	1	1			1		
Fyrbøder	9	6	6							18
Lemper			4							12
Fyrbøder/lemper				10	10	9	13	12	13	
Kedelsmed		1								
Storekeeper										1
Regnskabsfører			1	1	1	1	1	1	1	1
Forvalter									1	
Hovmester	1	1	1	1	1	1	1			1
Proviantmester								1	1	1
Kokke	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
Koksmather	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3
Bager			1	1	1	1	1	1	1	1
Opvarter	1	1	4	4	12	7	11	8	9	31
Støvlepudser										1
Drenge	1	1			1	1	2	1	1	2
Jomfruer			1	1	1		1		1	
Totalt antal	36	29	48	51	62	44	62	58	61	118
Heraf udlændinge	5	2	3	10	4	13	7	19	8	56

Mandskabet beslår råsejlene på »Norge«s fokkemast.

Rømning og straf

Et stort problem var de mange rømninger fra skibene. På næsten hver eneste rejse udeblev folk ved afgang. De, der blev fundet, retsforfulgtes siden ved Sø- og Handelsretten efter sølovens bestemmelser. Der var mange undskyldninger og årsager.

En fyrbøder udeblev ved afgang fra København, han havde ikke kunnet få et hyreforskud på 15 kr., da han allerede havde fået 8 kr. Han dømtes til 4 x 5 dage på vand og brød, samt sagsomkostninger.

En matros på landlov faldt i druk og glemte skibets afgang. Det takseredes til tre ugers simpelt fængsel!

En fyrbøder, der skyldte 17 kr. ombord, fik ligeledes en tår over tørsten, og da han nåede frem til Larsens Plads, var skibet væk. Det fik han 2 x 5 dage på vand og brød for!

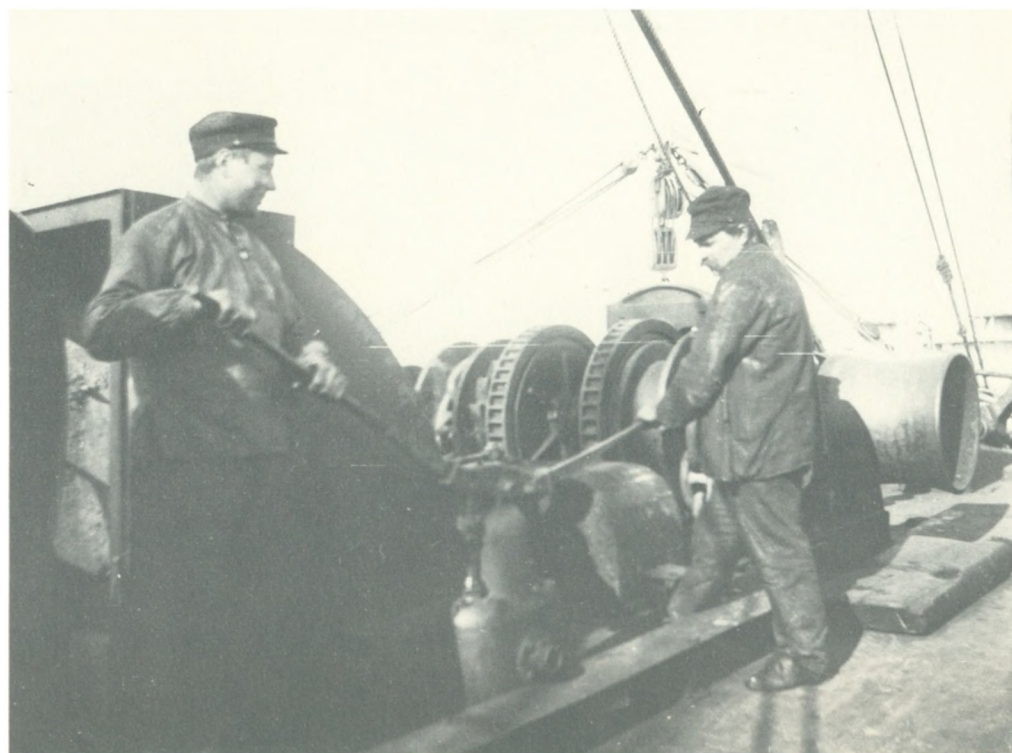
En mellemdæksopvarter nåede kun lige ombord, så fortrød han og gik igen. Det kostede ham 14 dages fængsel!

I Amerika var rømningerne det store problem. Det havde mange årsager. Fristelsen ved at starte en ny tilværelse, eventyrlyst, kvinder, spiritus, løfte om større hyre på amerikanske skibe, utilfredshed med det hårde arbejde og forholdene ombord blot for at nævne nogle eksempler. Når og hvis de dukkede op herhjemme, blev de ikke glemt! Retsmaskineriet kørte frem!

Hvor grelle forholdene var, viser følgende hændelse:

Ved »Hekla« (2)'s ankomst til New York i marts 1897 rømte 7 fyrbødere og flere af den

Arbejde på fordækket med pumper og ankerspil. Til venstre nedgangskappe til folkerummet, hvor dæksbænkningen boede.





Til højre: Maskinassistenter trækker frisk luft i deres frivagt. Til venstre: Nedgangskappe til mellemdækket.

øvrige besætning. Der blev antaget 12 nye folk, men kun to af disse havde tidligere været til søs.

Der kunne ikke holdes tryk på kedlerne, og hvor farten normalt var 12 mil på vagten, var den nu kun 9. Et par dage efter afgangens tørnede skibet i tåge sammen med S/S »Mississippi« af London.

Skaderne var begrænset til over vandlinien, så rejsen kunne fortsættes, men til den mest nødtørftige reparation af kollisions-skoddet måtte besætningen have hjælp af seks norske tømmerfolk, der var på vej hjem som passagerer.



Bådsmanden splejser til ære for fotografen. Sømanden til højre er anbragt på det ene reserveankers fleg.

Kaptajn Knudsen tager solhøiden. Bag ham ses rorhuset med bestiklukaf og styremaskine, og derover den åbne kommandobro og rorgængerens beskyttelseskærm.

Thingvallas faste stok

Den følgende liste over skibsførere og I maskinmestre er fra alle 10 skibe i emigrantfarten.

Der er angivet oplysning om fødested og år, borgerbrev som henholdsvis skibsfører og dampskibsfører, årstal for ansættelse i den pågældende stilling, hvilke skibe de har sejlet med og antal rundrejser (afgange fra København).

Såfremt de fortsatte på Thingvallaskibene i Det Forenedes regi, er disse rejser medregnet.

Bockmann, Ernst Ditlev Friderich. * København 1841. 1883–84 I mester »Heimdal«. 6 rejser.

Bonde, Claus Anton. * København 1844. 1880–81. Skibsfører »Harald«. 10 rejser. Fra 1892 havnemester i København.

Brandt, Vilhelm Edvard August. * København 1842. 1888–1904 I mester »Island«. 96 rejser.

Brorsen, Hans Christian. * Vester Vedsted 1850. 1883 I mester »Heimdal«. 1 rejse.

Bruusendorff, Adolph Henrik Ferdinand Frederik. * Kalten 1847. 1881 II mester, 1886 I mester. Ophørt 1893. Amerika, Geiser, Hekla (I), Hekla (II) og Thingvalla. 27 rejser.



Busch, Peter August. * S. Kongerslev 1860. 1883 IV, 1890 III, 1893 II og 1898 I mester. Amerika, Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. 44 rejser. Overgået til DFDS.

Bærentzen, Niels Peter Albert. * Kalundborg 1856. Borgerbrev som dampskibsfører 12. november 1891. 1883 III, 1884 II, 1889 I styrmand, 1893 skibsfører. Geiser, Heimdal, Hekla (II), Island og Thingvalla. 88 rejser. 1898 overgået til A/S Det Østasiatiske Kompagni, hvor han senere blev skibsinspektør.

Dons, Poul Christian August. * Ræsted 1845. 1879–99 I mester. Geiser, Hekla (II), Norge og Thingvalla. 107 rejser.

Flagstad, Christian Abel Mogens. * København 1858. 1882 IV, 1888 III, 1892 II og 1898 I mester. Ophørt 1899. Geiser, Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. 79 rejser.

Glahn, Poul Egede. * København 1862. Skibsførerbevis 4. december 1893. 1883 III, 1884 II, 1890 I og 1893 skibsfører. Amerika, Danmark, Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. 81 rejser. Overgik 1898 til A/S Det Østasiatiske Kompagni og blev senere mønstringsbestyrer i København.

Hansen, Peter Christian. * Follerup 1852. 1882 IV, 1882 III, 1884 II og 1894 I maskinmester. Geiser, Hekla (I), Hekla (II) og Thingvalla. 51 rejser. Fortsatte i DFDS.



Kaptajn Skjødt i læ af bagbords broklæder på »Island«s kommandobro.

Hermann, Wilhelm Benjamin. * Århus 1849. 1880–81 I mester Harald. 10 rejser.

Holm, Peder Jensen. * Hobro 1850. 1881 II, 1890 I maskinmester. Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. Ialt 116 rejser. Fulgte med over i DFDS og fortsatte på Amerika-skibene.

Johansen, C. F. 1883–84 skibsfører Heimdal. 7 rejser.

Knudsen, Christian Bernhard. * Nyborg 1853. Skibsførerbevis 9. oktober 1888. 1882 II, 1884 I og 1888 skibsfører. Danmark, Geiser, Island og Norge. 108 rejser. Døde ombord på Norge i New York 11. juni 1901.

Kaas, Andreas Peter. * København 1842. 1882 I maskinmester. Danmark, Hekla (I)

og Island. 38 rejser. Døde ved uheld ombord på Danmark ved forliset i 1889.

Larsen, Christian Peter Sophus. * Stendrup 1855. 1883 III, 1884 II og 1885 I maskinmester ophørt 1888. Geiser, Island og Thingvalla. 39 rejser.

Larsen, Jens Peter. * Roskilde 1853. 1882 II, 1885 I og 1888 skibsfører ophørt 1890, Hekla (I), Hekla (II) Island og Norge. 43 rejser.

Laub, Søren Johan Haae. * Studsgaard 1846. Skibsførerbevis 28. januar 1873. Dampskibsførerbevis 11. februar 1881. Førte tidligere sejl-skibene Jylland og Korsør. 1881 I styrmand og 1881 skibsfører. Hekla (II) og Thingvalla. 109 rejser. Fratrådte DFDS ved S/S Thingvallas salg.

Molsen, H. P. 1879 skibsfører, ophørt 1883. Hekla (I) og Thingvalla. 14 rejser.

Møller, Carl Vilhelm. * Nykøbing M. 1855. 1882 II, 1882 I og 1886 skibsfører. Geiser, Hekla (I) og Thingvalla. 39 rejser. Blev 1888 direktør for selskabets passagerafdeling.

Maagensen, Christian Ludvig. * København 1853. 1886 III, 1888 II og 1890 I maskinmester ophørt 1890. Hekla (II), Island og Thingvalla. 25 rejser.

Rafn, Christian. * Flinterup 1840. 1889–1905 I maskinmester. Amerika, Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. 90 rejser.

Raaby, Henrik Frederik. * København 1840. 1882–90 I maskinmester. Geiser, Hekla (II), Island og Norge. 41 rejser.

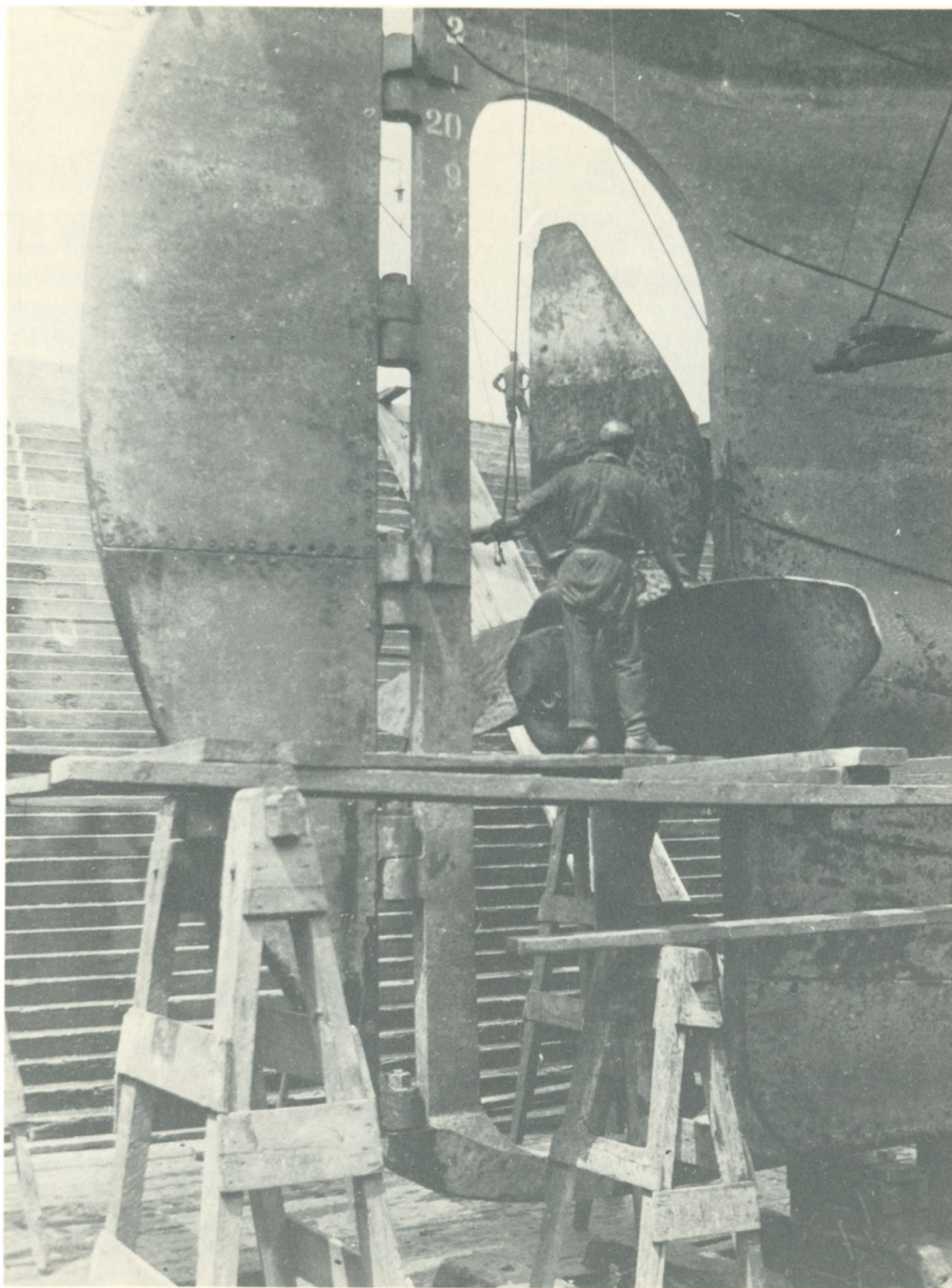
Schierbeck, Frederik Vilhelm. * Odense 1837. 1881 II, 1882 I og 1882 skibsfører. Geiser og Thingvalla. 27 rejser. Blev i 1885 direktør for Thingvalla Linien.

Schoustrup, Frederik Ferdinand. * Roskilde 1845. 1893–1900 I maskinmester. Hekla og Thingvalla. 16 rejser.

Skjødt, William Adolph. * Korsør 1847. Skibsførerbevis 22. juni 1875, dampskibsførerbevis 19. marts 1883. Førte tidligere sejl-skibene Fyen og Christianshavn. 1882 I og 1883–1902 skibsfører. Hekla (I), Hekla (II), Island og Thingvalla. 107 rejser. Blev i DFDS og overtog S/S Oscar II som nybygning.

Thomsen, Anton Gerhardt. * Grenå 1849. Skibsførerbevis 16. marts 1880. 1879 I styrmand og 1881–1900 skibsfører. Amerika, Geiser, Hekla (II), Island, Norge og Thingvalla. 114 rejser. Blev i DFDS og fik i 1906 kommando på C. F. Tietgen.

Voss, Axel Ferdinand. * Fredericia 1848. 1880 II og 1881 I maskimmester. Geiser og Thingvalla. 40 rejser. Omkom ved Geisers forlis 1888.



Dampskibenes achilleshæl var skruen. Da den var lavet af jern eller stål, kunne den ikke optage de stød, som bronzeskruerne kunne, men disse kom først frem i begyndelsen af 1900-tallet. (Skibet er S/S »Norge«).

Litteraturliste

- Alden, John D.: *The American Steel Navy*. Annapolis og New York 1972.
- Anderson, Roy: *White Star*. Prescott 1964.
- Berlingske Tidende, div. årgange.
- Black, Mary: *Old New York in Early Photographs*. New York 1976.
- Bonsor, N.R.P.: *North Atlantic Seaway*, vol I. Newton Abbot 1975.
- Brunborg, Erling: *Colin Archer – Sköytens skapare*. Strandhugg. SXX Årsbok 1976.
- Bygd. 5. årgang, nr. 3–4. *Newfoundlands fiskeri*. Keith Matthews: *Fiskeriets udvikling indtil 1890*. Esbjerg 1974.
- Cavling, Henrik: *Fra Amerika I-II*. København 1897.
- Dansk Søfartstidende 1893–1910. Søfartens Bibliotek.
- Dansk Søulykkesstatistik 1893–1906. Anvendte årgange: 1894, 1896, 1897, 1898, 1904 og 1905.
- Danske Fonds og Aktier. Theodor Green. København 1883, 1887, 1891 og 1896.
- Dictionary of American Naval Fighting ships*. Washington 1969.
- Dyson, John: *Business in Great Waters. The Story of British Fishermen*. London 1977.
- Franklin, Franklin: *Famous American Ships*. American Heritage 1958.
- Gibbs, C.R. Vernon: *British Passenger Liners of the Five Oceans*. London 1963.
- Gibbs, C.R. Vernon: *Passenger Liners of the Western Ocean*. London 1952.
- Heinberg, Aage: *Over Atlanten. Fra og til Danmark gennem Tiderne*. København 1936.
- Hvidt, Kristian: *Danske veje vestpå. En bog om udvandringen til Amerika*. København 1976.
- Hvidt, Kristian: *Flugten til Amerika*. København 1971.

- Illustreret Tidende, div. årgange.
- Kjørboe, Valdemar: *F. W. Kjørboe (Onkel Fritz) som Skibsreder*. København 1939.
- Krustrup, Erik V.: *New York. Paralleller 1890–1905*. København 1973.
- Larsen, Karl: *Danske Nybyggere*. København 1910.
- Larsen, Karl: *De, der tog hjemmefra*. København 1912.
- Lloyds Register, diverse årgange.
- Mikkelsen, Birger: *Helsingør. Sundtoldstad og borgerby*. Helsingør 1976.
- Nansen, Fridtjof: *Fram over Polhavet. Den norske Polarfærd 1893–1896*. Kristiania 1897.
- Oldham, Wilton J.: *The Ismay Line*. Liverpool 1961.
- Russel, Charles Edward: *From Sandy Hook to 62°. Being some account of the adventures, exploits and services of the old New York Pilot-boat*. New York 1929.
- Røder, H. C.: *Dansk Skibsfarts renæssance*. København 1962.
- Samling af Love, Reglementer m.m. vedkommende Tilsynet med Udvandrerens Befordring*. København 1899.
- Schovelin, Jul.: *Tidens Hjul og Tietgen, 1857–1897*. København 1929.
- Skibsmaskinisten, 1890–1910*.
- Smith, Eugene W.: *Passenger Ships of the World, Past and Present*. Massachusetts 1963.
- Smith, Eugene W.: *Trans-Atlantic Passenger Ships, Past and Present*. Massachusetts 1947.
- Spratt, H. Philip: *Transatlantic Paddle Steamers*. Glasgow 1951.
- Sverdrup, Otto: *Nyt Land. Fire Aar i arktiske Egne*. Kristiania 1903.
- Sølling, A.: *Dansk Sømandsliv*. København 1925 (1974).
- Thomassen, P.: *Kystbanen. 1897–1972*. Søllerød 1972.

Utrykte kilder

- Rigsarkivet*: Danmarks Skibsregister 1867-93 og 1894-1957. Københavns Skibsregister 1817-1865. Register over danske skibsførere.
- Erhvervsarkivet*: Burmeister & Wain, byggekontrakter på »Harald«, »Thingvalla«, »Geiser« og »Island«. Dampskibsselskabet Heimdals arkiv: Dampskibsselskabet Carl, regnskab 1880-81 for S/S »Harald«. Dampskibsselskabet Thingvalla, årsregnskaber 1880-1896.
- Københavns Stadsarkiv*: Selskabsregistret og Register over anonyme selskaber.
- Landsarkivet for Sjælland m.m.*: Københavns Politis udvandringssager, heri læg om samtlige skibsafgange (enkelte mangler) indeholdende synsbevis på skib og installationer, proviantlister, diætafregninger fra politi og læge, passagerlister (fra Danmark, Sverige og Norge) og bemandingslister. Det er faktisk de eneste skibe, hvor det er muligt at følge besætningen fra tur til tur, idet bedrevidende mennesker har bestemt, at de til mønstringskontoret indleverede skibsbemandingslister kun skal bevares for hvert tiende år – således at de nu kun findes for 1880, 1890 osv.
- Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*: Rosendahls skibshistoriske samling.
- Dansk Folkemindesamling*: Skillingstryk om søulykker.
- Hasse Reinholdt Neerbek*: Specialeopgave i historie: *Det Danske Søfartsselskab, Skibsrederiforeningen af 1865, Seil- og Dampskibsselskabet af 1873, Thingvallaselskabet og C.F. Tietgen. Struktur og økonomi i fire anonyme selskaber fra det 19. århundrede*.
- Desuden oplysninger fra vore egne samlinger.

English Summary

The first occasion on which Danish emigrants were transported by steamship from Denmark to America was in 1866, when the American ship S/S »Ottawa« sailed from Copenhagen directly to New York. The conditions under which this first attempt took place were highly circumscribed, however, and greatly contributed to the passing of the Emigration Act in 1868. As a consequence, the direct passage from Copenhagen on American, English and German steamships during the following years was rather better organized, although one example – the voyage of the S/S »Ariel« in 1869 – serves to show that there was a long way between law and practice.

The greatest stir of all was caused by the German steamship, S/S »Ernst Moritz Arnt«, which in 1873 lost its screw 1750 nautical miles from New York, yet completed the voyage, despite gale and hurricane, using sail alone.

Following this incident there was a lull for some years, and when the direct emigration service from Copenhagen was resumed in 1879 it was with the Danish steamship S/S »Thingvalla«. The first Danish shipping company to specialize in emigration had been formed in 1873 by the merger of two sailing ship companies. In the same year the 2436 GRT steamship, S/S »Thingvalla«, was commissioned from Burmeister & Wain in Copenhagen and given its Icelandic name in honour of the 1000th anniversary of the first Norse settlement of Iceland. In 1880 the shipping company was reorganized; the non-profitable sailing ships were disposed of and this profitable steamship, which had already been put into service as emigrant ship the previous year, was retained. The reorganized shipping company

was re-named »A/S Steamship Company Thingvalla«.

From 1880 to 1898 the Thingvalla-Line, which had the monopoly for taking on passengers for the USA, completed altogether 453 voyages. Despite the encouragement of the Danish authorities, however, the venture never enjoyed any great economic success, because the emigrants still had the »indirect« possibility of travelling via Hamburg or England and thus taking advantage of the price-war between the English and the German Atlantic shipping companies. In reality the S/S »Thingvalla« earned more from carrying freight than from passengers.

With only one exception the Company's ships, which are depicted on page 76-85, were all given names of Scandinavian origin, such as »Thingvalla«, »Harald«, »Geiser«, »Hekla«, »Island«, »Heimdal«, »Danmark« and »Norge«. The exception was the biggest ship of all, the 4056 GRT S/S »Amerika«. This proved, however, to be too big and somewhat of a false investment. The latter was largely responsible for the Thingvalla Company being bought up in 1898 by the »United Steamship Company«, which henceforth took over the emigrant service. In fact, this company already had the monopoly for the domestic steamship routes, and behind the events of 1898 the influence of the leading Danish financier, C.F. Tietgen, may be discerned.

Most of the illustrations in this book are the hitherto unpublished photographs of Anders Gramstrup (1864–1927) who was ship's doctor for the Thingvalla-Line's steamships »Norge« and »Island« from 1895–97. The circumstances surrounding the discovery of the negatives a couple of years ago suggest that Dr. Gramstrup was acting as photographer on behalf of the shipping company, whose archives, incidentally, were largely lost during the Second

World War. Some of the photographs appear to some extent »arranged«, but may nevertheless be said to give a unique impression of the sea voyage and the life on board.

After leaving Copenhagen the Thingvalla ships sailed with Kronborg on the port side to Gothenburg in Sweden, and then on to Christiania (Oslo) and Kristianssand in Norway. Swedes and Norwegians made up a great part of the total of 150,000 passengers, which the shipping company transported to the USA. With his camera the photographer not only registered the sights worth seeing on the voyage – including the American cruiser »Minneapolis« in Oslo Fjord and Fridtjof Nansen's polar ship, the »Fram«, lately returned from the Arctic – but also the conditions on board ship during the Atlantic crossing itself.

The illustrations range from a description of the agonies of seasickness, or breakers on the deck, to card-play and other fair weather pastimes. Food was portioned out on the foredeck, or served in a more stylish manner in the dining saloon with Carlsbergbeer as accompaniment. The photos showing dance-parties, such as the celebration of the Norwegian National Day on May 17th, stand out in contrast with the photographic coverage of a funeral at sea. Others show fishing schooners on the Newfoundland banks or the first glimpse of the Statue of Liberty. After this follows the first encounter with the American immigration authorities and Ellis Island.

The final section of the book deals with the crew and their working conditions, also illustrated with the help of Dr. Gramstrup's photographs. The Thingvalla Company's staff of master mariners was pretty constant. On page 18 there is a survey of the size of the crew on the various ships, and on pages 91 the master mariners and chief engineers are enumerated. Among the lo-

wer ranks changes were more frequent, and the greatest problem was caused by desertion while the ships were at anchor in the USA, where many stokers and deck hands disappeared.

The photographs of boatswains spicing ropes, the captain shooting the sun, sailors climbing the rigging and life-boat drill naturally represent only a few aspects of the daily life of a sailor on the voyage to America.

~~Naa~~

Naa vi nu søendes til den
højtidelige Handling her ud paa
det vilddomme Naa fjens paa
Slags og Været uden Landbrun
med Menighed ^{alle} uden Kirke
og Præst, vil vi nu vilde vor
Toulet til Gud og minde
hans Ord, at hvor to eller
tre er forsamlet i mit Navn,
der er jeg midt iblandt Edre
Der er vil nogen af os uden
vi i dette Øjeblik tænke
paa hvor og hvornår Gud
komme til os. Hvor det
sker er ligegyldigt. Thi vi
vil at vi kan høre til

Gud overalt og han følger
Det vil os overalt og kan
han vor Bøn og at det
Kan ske naadmelst vil
vi jo thi Gud kommer
som en Tjuv om Natten
og derfor gjaldt det altid at
være forberedte.

Hvor singeligt end dette lille
Barns Døds er kan det
~~dog glæde os~~ og mest for
Foralderne kan det dog
glæde os at det ikke blev
ubredt for all del daarlige
i Verden og at det døde
uden stor Pines og for
~~hørdt~~ ~~hørdt~~ uden lang
Lidelse og at Gud Ord blev
opfyldt lad de smaa
Børn komme til mig,

thi Gud Rige hør saa
danne til. Og vi Vor
maa loule paa et andet Guds
Ord de siger at uden vi
blive som Børn kan vi ingen
tante komme ind i Guds
meriges Rige lad de
derfor ^{hij} ^(Tint) tjene til danne
højlydige Barnene som de
gør smaa Børn.

Lade os bed Gud at dette
maa ske og at, naar vor
Tid kommer, vi da maa
gaa ^{lyst} lystig og let hofra.

Amen

Johannes

Fadmeer

Den af dr. Gramstrup skrevne tale ved en begravelse til søs. Fundet sammen med negativerne. Se side 59.

Dr. Gramstrups rapport om hans rejse med »Island«. Han har forsøgt at skrive den på svensk, hvorefter en svenskkyndig har rettet hans fejl. Fundet sammen med negativerne.

Emigrantbårgaaren
Sj. Island Lännsat
Köpenhamn 20/4 1897
med 98 1/2 passagerare,
intog d. 21 28 1/2 från Göteborg,
d. 22 21 i Kristiania
d. 23 31 1/2 i Kristiansund
med ^{af dricksvatten} proviant för 275 pass.
Bårgaaren lemnade Kristiansund
för ^{tt} med ^{vändiga} nödiga sjukhus-
försedlar samt tyrliga
läkemedel ^{och} andra för
sjukvård ^{och} fördeliga för
nödhjelp ^{och} tillräckligt
försat af desinfektionsmedel

Bländ utvandrare
och besättningen var icke
någon behäftad med sjuk-
dem som var till fara
för allmänna helso-
tillståndet

Under hela resan till New
York var vädret bra ^{och}
i sjön lugnt ^{och} med
undantag af sjuksjuka
mådde alla bra ^{och}
och ingen bleg
besvärade sig ^{och} någon
sambelst tång

d. 5 april vänerades i Osam

8
d. 6 maj om kvällen anträdde
vi staden Island New
York, d. 7-ke 6 fm. kom
kerantimlikaren ombord
och var mycket belåten
fann allt ^{Hilfredstalland}
ke 10 ^{passerat} ~~gick~~ alla Emigran-
ter gemensamt utvandrarkontor
Illis Island, alla friska
och ^{någon} utan autöckning

