

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Dansk skibsfarts renæssance

DANSK SKIBSFARTS
HISTORIE FRA KØBENHAVNS FRIHAVNS
ÅBNING 1894 TIL VOR TID

EN GAMMEL SKIPPERS
ERINDRINGER

I

af H. C. Røder

HØST & SØNS FORLAG
KØBENHAVN



En brud lægger sin brudebuket ved mindeankret i Nyhavn – et løfte, hun gav sig selv, da hun som barn under den anden verdenskrig mistede sin far på havet.

Copyright 1962 by H. C. Røder
Udgivet i kommission på Høst & Søns Forlag, København
Omslagsfoto af H. Robdrup
Tryk: Aalborg Stiftsbogtrykkeri, Aalborg

Det er en meget omfattende skildring, kaptajn H. C. Røder har givet af dansk søfarts historie gennem den lange periode, han har faret til søs. Han behandler ikke sit emne i snæver forstand, men ser erhvervets historie ud fra en lang række synsvinkler. Derved kommer han til at berøre begivenheder og forhold ikke alene i vort eget land, men han behandler desuden erhvervets internationale forudsætninger. Han skildrer rederiernes og værfternes historie i en periode, som omfatter to verdenskrige, der på det voldsomste måtte ændre erhvervets vilkår, og han fortæller om livet ombord og om søfolkenes daglige arbejde, de forskellige sømandsorganisationers virke og de brydninger mellem erhvervets grupper, de nødvendigvis måtte fremkalde. Ikke mindst giver han en værdifuld fremstilling af den danske sømandsstands indsats under de to verdenskrige, en smuk og værdig skildring, som danske søfolk har krav på. Kaptajn Røder har et skarpt øje for alt af værdi. Dertil er han en fornøjelig og fængslende forfatter. Enhver, der interesserer sig for dansk søfarts historie, takker forfatteren, fordi han tog sig denne store opgave på og glæder sig over, at det har været muligt at skaffe midler til bogens udgivelse. Der kan ikke være tvivl om, at den vil finde en talrig læserkreds.

Knud Klem
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Forord

Den 9. november 1894 åbnedes *»Københavns Frihavn«*. Selv om frihavnen de første år efter åbningen ikke blev benyttet så meget, som det var håbet, blev dens oprettelse dog skelsættende i dansk skibsfarts historie, og de mere end 66 år, der er hengået siden da, har set en sådan udvikling i dansk rederivirksomhed og skibbygningsindustri, at det er den bestemte mening af denne bogs forfatter, at hvad der er sket i dette tidsrum – ikke alene af rent tekniske fremskridt, men også i skibsfartserhvervets rationalisering og organisering i store, kapitalstærke selskaber og ikke mindst i forbedring af levevilkårene for de mennesker, som på søen driver den egentlige skibsfart – er af en så storslået art, at det retfærdiggør udgivelsen af et værk, der dokumentarisk omfatter alene denne epoke.

Årene omkring århundredskiftet var gunstige for dansk skibsfart, og i 1897 skete der flere begivenheder, der skulle få betydning for dette vigtige erhverv på en måde og i et omfang, som vel meget få mennesker den gang anede. Stiftelsen af det store handelsforetagende og rederi: *»Det Østasiatiske Kompagni«* den 27. marts 1897 var det første tegn på, at Danmark også ville være med i den store, men fredelige kamp om verdenshavenes besejling, og det første dusin år i det nye sekel skabtes flere danske rederier, som senere har vokset sig store og er blevet betydningsfulde for landets erhvervsliv.

Hvad der også i året 1897 så lyset som budbringere af en ny tid inden for søfarten — og som skulle få stor betydning for erhvervets praktiske udøvere — var dannelsen af besætningernes faglige organisationer. Både *»Sømændenes«* og *»Søfyrbødernes Forbund«* blev stiftet i dette år. Også *»Dansk Navigatørforening«* blev stiftet i 1897, men denne forening kom aldrig til at spille nogen større rolle — uden måske som en slags forløber for *»Dansk Styrmandsforening«*, der kom til verden i 1907.

Vel ikke af nogen større værdi for Danmarks søfart, men af megen betydning for denne forfatter personlig, kan det fremføres, at jeg den 4. marts 1897 begyndte min karriere som sømand. Da jeg i februar 1949 afsluttede mit sømandsliv efter 52 års sejlads, kunne jeg se tilbage på en begivenhedsrig tilværelse som en beskeden deltager i dansk søfarts udvikling – i sejlskibene, hvor jeg havde tilbragt mine ungdomsår, gennem dampskibstiden, hvor det meste af min »modne tid« blev gennemlevet, til jeg omsider endte mit farende liv i nutidens moderne motorskibe.

Også organisationsmæssig har jeg været med fra mine yngste år. Været en af de meget få sejlskibssømænd, der var medlem af dette nye – i sejlskibsmændenes øjne forkastelige, – revolutionerende – *»Sømændenes Forbund«*, været medlem af den camouflerede fagforening *»Sømændenes Understøttelsesforening«*, medlem af *»Dansk Styrmandsforening«* fra dens stiftelse, og i dens bestyrelse i en årrække – og senere i 25 år siddet i bestyrelsen for *»Danmarks Skibsførerforening«*. Da jeg også i de to verdenskrige kom ret aktivt med både om bord og i land, og da jeg gennem hele mit liv har været en ivrig student af og delvis deltager i dansk søfart i alle dens forgreninger, mener jeg at have fået kendskab til forhold og begivenheder, som kan have interesse af at blive almindeligt kendt af nutiden og bevaret for fremtiden.

Det er med forsæt, at jeg i dette værk blander mine personlige erindringer sammen med historiske kendsgerninger om søfartserhvervet og om foretagender beslægtet med dette. Jeg har ment, at det ville have en vis interesse foruden at få dansk søfarts almene historie i det givne tidsrum belyst, tillige at følge, hvorledes livet har formet sig for en dansk sømand, hvis livsbane har fulgt de den gang slagne linier – begyndende som dreng i mindre sejlskibe, avancerende gennem graderne som kokkedreng, jungmand og letmatros, medens skibene, han påmønstres, tiltager i størrelse og går på fjernere togter – indtil forfatteren til sidst ender sin 6 år lange sejlskibstid som matros på en tysk 4-mastet stålbark på jordomsejling. Efter at have bestået de to styrmandseksaminer og aftjent sin værnepligt som reserveløjtnant i marinen, begynder forfatteren derefter som yngste styrmand i et af vore den gang største dampskibe og arbejder sig gennem graderne, til han omsider når den attråede førerstilling – og pløjer derefter i 32 år verdenshavene som »kaptajn«.

Jeg har forsøgt at lade mine læsere få et indblik i, hvad en sømand i sit daglige virke kan komme ud for – skildre nogle af de steder, jeg har besøgt, og de mennesker, jeg har mødt. Også livet på søen med dets gode og dårlige vejr, naturforholdene, dyrelivet i havet og i luften – jeg har, kort sagt, forsøgt at give en nøgtern fremstilling af i første instans en sømands, men i særlig grad en dansk skibsførers virksomhed om bord og i land.

Disse personlige erindringer danner imidlertid blot stammen i – eller rammen om – dansk skibsfarts historie i de sidste 66 år. Blandt de mange andre begivenheder, der er behandlet i denne bog, indtager naturligvis beretningerne om dansk skibsfarts og danske sømænds indsats i de to verdenskrige en fremtrædende plads. Det kan vel ikke nægtes, at i begge de to krige var det for Danmarks vedkommende skibsfarten og sømændene, der tog de første og de største »skrald«, og jeg har forsøgt dokumentarisk at belyse dette faktum.

Når en gammel skipper, som jeg, der har gennemgået hele skalaen fra dreng til fører, fra sejlskibene gennem damp- til dieselmotorskibene — når jeg nu kaster blikket tilbage og i tankerne gennemlever mit brogede sømandsliv, som det formede sig gennem årene, da føler jeg det, som om jeg har været med til at skabe et eventyr. Når jeg kommer om bord i et af disse store, moderne skibe, som enhver dansk må være stolt over at være en slags medejer af, da er

jeg ikke fri for at knejse lidt med nakken ved bevidstheden om, at dansk skibsfartserhverv har kunnet følge med i den storartede udvikling, søfarten har gennemgået i de år, der nu er hengået siden sejlskibstiden, og at danske skibsværfter har mere end kunnet følge trop i bygningen af disse vidundere, som skibe i dag faktisk er. I al min beundring for den tekniske fuldkommenhed, skibene repræsenterer, fryder det dog mit gamle sømandshjerte mest at se, hvordan moderne skibsbygning tager hensyn til sikkerheden og bekvemmeligheden for de personer, der ved deres aktive virksomhed på søen er med til at indtjene de værdier, som betinger bygningen af disse skibe, der er de initiativrige danske skibsrederes midler til at opretholde dansk skibsfartserhverv på dets høje – og for landet indbringende – stade.

Ved dette værks udgivelse vil jeg gerne takke alle, der med råd og dåd har bidraget til dets fremkomst. Det vil for mig være vanskeligt at nævne navne, men en særlig tak skylder jeg dog kontorchef *Bredo v. Munthe af Morgenstierne*, hvis grundige gennemgang af stoffet har givet anledning til væsentlige forbedringer og været til stor hjælp.

Det økonomiske grundlag, der har muliggjort værkets udgivelse og dets salg til en moderat pris, er dannet ved generøse bidrag fra *Undervisningsministeriet (Tipsfondets midler)*, *»Foreningen til Søfartens Fremme«* (*»Jørgen Pades Mindelegat«*), *»Esso-Fondet«*, *»Det Dansk-Franske Dampskibsselskab«*, *Motortramp A/S«*, *D/S »Orient«*, *»Det Østasiatiske Kompagni«*, *»De private Assurandører«*, *Assurance-Kompagniet »Baltica«*, *»Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri A/S«* og *»Nakskov Skibsværft A/S«*.

Lad mig da slutte disse personlige bemærkninger med ønsket om, at vort land altid må besidde en stolt og moderne handelsflåde – en gammel søfartsnation værdig – administreret af initiativrige, vidtskuende skibsredere og bemandet med søfolk af alle kategorier og grader af den samme høje standard, som gjorde Danmarks navn agtet under verdenskrigene – således at dansk skibsfart i den internationale søfartsverden altid med rette må bære prædikatet *»second to none«*.

København, efteråret 1961.

H. C. Røder

Indhold

1 København omkring århundredeskiftet. Frihavnen åbnes. Journalistbesøget i 1895. Handelsflådens størrelse. Det Østasiatiske Kompagni. Fagforeningerne. Skonnertsejlads 11

2 Nord- og Østersøsejlads. Istransport. Træ- og kullaster. Marineofficerer som førere i Ø. K. Handelsflådens navigatører protesterer. Ø. K. får civile førere. »Rhederiforbundet«. Forfatterens sejlads. Boerkrigen. Danske søfolk som boervenner. Engelsk humor 18

3 Skibsfarten lukrerer. Den spansk—amerikanske krig. Bokseropstanden i Kina. Organisationerne anerkendes. Matrosstrejke. »Russisk Østasiatiske« stiftes. »Valkyrien«s togt. Røre i Statsbanernes søfartsafdeling. Jacob Brandt i D. F. D. S. Oliefyring. Trådløs telegrafi. Den første undervandsbåd. Tropesejlads. Revolution i Venezuela. Beri-beri og skørbug. »Lime-juicers«. Hyre »for the run«. »Pierhead jump«. På jordomsejling med tysk firmaster. »Case-oil« 27

4 »Deapwatersailing«. Tysk mentalitet. Passatvinde. Begravelse til søs. »Free lunch«. Rømning. Sejlskibsrekorder. 5-mast. fuldskib »Preussen«. »Sailing easting down«. Hajer, springere og flyvefisk. »The roaring fourties«. Orkan. Albatrosser. Japan—Rusland krigen. Danske navigatører i Japan. Amerikanske vestkysthavne i guldgravertiden. Kap Horn juletid 1902. »Julestormen i Danmark 1902« 35

5 »Dødt skib«. D. F. D. S. får første moderne amerikaskib. »East Asiatique Français«. Første danske oliebrændere. Prinsesse Marie og Ø. K. »Det vestindiske Kompagni« stiftes. Søfartsstrejke i 1902. Rederne erklærer lock-out. Skærmydsler. Folkene giver op. Fagforeningerne forbydes. Karakterbøger. »Sømændenes Understøttelsesforening«. Jacob Brandt forlader D. F. D. S. Fagforeningsforbudet ophæves 1907. På navigationsskole i København. Tragisk sejlskibsrejse. »Finneskibene«. Sejlskibsromantik — og den hårde virkelighed 52

6 Sløjt fragtmarked. Turbinedampere. Krigen i Østen skaber usikkerhed. Overflod på styrmænd. »Dansk Styrmandsforening« stiftes. s/s »Norge«s forlis. Slaget i Tsushima Strædet. s/s »Prinsesse Marie« sænkes. Forfatteren optages på Marinens reservekadetskole 59

7 Reservekadetskolen. Dårligt fragtmarked 1905. Ø. K. en undtagelse — forøger aktiekapitalen. Skoleskibet »Georg Stage«s kollision — 22 elever omkommer. »Georg Stage«s historie. Admiral de Richelieu og D. F. D. S. Brud mellem Norge og Sverige. Prins Carl bliver Norges konge. Reserveløjtnantsinstitutionen. Forfatteren bliver styrmand i Ø. K. Marinens maskinofficerer. 68

8 Christian IX dør. Amerikalinien udvides. Burmeister & Wain får ny ledelse. Ø. K. transporterer russiske tropper. »Russisk Amerika Linie«. Russisk flag — danske officerer. Med s/s »Birma« til Østen med etatsråd Andersen. Som gæster medfølger prinserne Valdemar og Georg samt prominente danske og svenske erhvervsledere. »Etatsråden«s forhistorie. Ø. K.'s tilblivelse. 83

9 Port Said. Suezkanalens historie. Bombay. »Tavshedens tårne«. Colombo. Penang. Singapore. »Rasmus Tusmørke«. »Valkyrien«-episode. »Slaget på Somalikysten« 95

10 Siam. Admiral de Richelieu. Ingeniør Westenholz. Danske ansat i Siam. Kong Chulalongkorn. Prins Pheen. Afskedsfest 104

11 Batavia. Hongkong (julefest). Shanghai. Japan. Skoleskibet »Viking«. Fragtmarkedet lysner. B & W. har 50 års jubilæum. Fordobler aktiekapitalen til 10 mill. kr. Værftets historie. »Bluff Hotel«, Yokohama. »Birma« ankommer til København. »Birma« med konge og rigsdag til Island. Forfatteren med s/s »Cathay«. Maskinhavari. 112

12 s/s »Bintang«. »Viking« kæntrer ved værftet. Rejses af Svitzer. Efter »Viking«s frøste rejse afskediges kaptajnen, og de øvrige officerer går i land. Marinekaptajn bliver fører. »Viking«s historie. »Dansk Sø-Restaurationsforening« stiftes. Skoleskib »Constance« for skibskokke 121

13 s/s »Anamba«. Styrmandsstilling. »Svenska Ostasiatiska Kompaniet«. s/s »Bandon«. Grundstødning i Rødehavet. Reparation i Singapore. Prinsesse Marie dør. Ø.K. og »Hamburg-Amerikalinien« slutter overenskomst. Ø.K.s Vestindienlinie med dens tre skibe overdrages til det tyske rederi. Ø.K. opretter ny Vestindienlinie med mindre skibe 124

14 Sojabønner. Danmarks første u-båd. Britisk s/s »Republic« kolliderer med italiensk s/s »Florida«. Den trådløse telegraf viser sin nytte. »Midlertidig lov om lastelinier«. Samuel Plimsoll. Gyrokompas. Sejlskibssejlads. s/s »Samui« i Bangkok-farten. »Pidgin-English«. Ø.K.'s virksomhed i Siam 132

15 Elendigt fragtmarked. s/s »Cambodia«s forlis. »De Fiskerske Selskaber«. Det Østasiatiske Kompagni. A.P. Møller. D.F.D.S. C.K. Hansen. Torm. Norden. Danmark. Myren. Progress. Skjalm Hvide. Vesterhavet. Dania. Vendila. Cimbria. Dansk-Fransk. Heimdal. Carl. Gorm. Steam. Codan. Orion. Kulkompagniet. Svitzer 141

16 Det lysner for skibsfarten. Rederierne øger kapitalerne. Overenskomster sluttes med besætningerne — skal gælde i 6 år. Søfolkene utilfredse med resultaterne, og de to forbund melder sig ud af »De samvirkende«. Loven om søfolks valgret. En Tycho Brahes rejse. Den italiensk-tyrkiske krig. »Dansk Navigatørforening« opløses. »Dansk Styrmandsforening« anerkendes 155

17 De første dieselmotorskibe. Tilblivelse og sejlads. Andre landes forsøg. Frederik VIII dør. Metersystemet indføres 161

18 Britisk s/s »Titanic« kolliderer med isbjerg og synker. Strejke i britiske kulminer ... 167

19 s/s »St. Thomas«. Vestindienfart. Dansk Vestindien. Havnen Charlotte Amalie. m/s »Pangan« — atter i Bangkokruten. Forsøg med ombytning af dampmaskiner med motorer i skibe. s/s »Kina« i fart på Det fjerne Østen 171

20 Opgang i fragtmarkedet. Rederiaktiekurser ved krigsudbruddet i 1914. Langvarig havne- og søfartsstrejke. s/s »Frederik VIII«. »Den norske Amerikalinie«. Krigsrygter ... 180

21 Krigen bryder ud. Forfatteren indkaldes. På patrulje i Sundet. København ved krigsudbruddet 183

22 Skibsfarten lammet. Strejke. Eksportbådene oplægges. I august kommer skibsfarten i gang. 2 danske skibe krigsforliser. Udenrigsfarten stopper. Krigsforsikring. Der sejles igen. »Den overordentlige kommission«. Maksimalfragter. Skibssalgsforbud. Fragtnævnet. Uindskrænket u-bådskrig. U.S.A. ind i krigen. Organisationsstridigheder. Våbenstilstand 186

23 Panamakanalen. Danske krigsforlis 1914—15. Forfatteren førstestyrmand i m/s »Panama«. Panamakanalens historie 192

24 Whampoa. Kanton. Laster sojabønner i Vladivostok. Episoder i København. Panamakanalen spærret. Til Japan via Suez. Nytårsfest i Kobe. Bound for San Francisco 202

25 Danmark strengt neutralt. Udførselsforbud. »Klausulædere«. »Carmen«-affæren. »Gullashbaroner«. »Dansen om guldkalven«. Alle spekulerer på børsen. Aktiekurserne stiger, mens rædslerne til søs fortsættes. s/s »Lusitania«-tragedien. Modbydeligt overfald af tysk krigsskib på britisk u-båd strandet og hjælpeløs i Sundet. Skibsfarten skovler penge ind. Nye rederier stiftes. d/s Orient. d/s Pacific. d/s »af 1915«. Rederiet »Rødby Havn«. d/s Atlanterhavet. Rødby Havn Jernskibsværft. Assuranceselskabet »Baltica«. Handels- og Søfarts Museet på Kronborg. Børsjobberiet 207

26 Brand ombord. Magellanstrædet. »Panama« opbringes og føres til Kirkwall. Episode i Leith. Kristiania 212

27 Atter på jordomsejling — denne gang mod vest. Uheld i Frihavnen. Børsspekulation. San Francisco. Japan. Vladivostok. København i december 1916. Forfatteren forlader Ø.K., men bliver straks efter fører af s/s »Tranquebar« tilhørende Ø.K.'s datterselskab Orient 218

28 Danmarks økonomiske stilling i januar 1917. Skibspriserne stiger — omkostningerne ligeledes. Rederiernes store indtjeninger. Love om navigationsundervisning og om sønæring træder i kraft. Dampskibsrederiforeningen advarer mod børsspekulationen — for døve øren. Fantastiske scener på børsen. Spekulation i havfiskeri. Nystiftet d/s »Skagerak« køber skibe af d/s »Vesterhavet«. »Det Dansk-Norske d/s« dannes. Ingeniør Vald. Henckel begynder sin virksomhed. »Kalundborg Skibsværft«. Utrolige historier om skibsmanipulationer 222

29 Handel med skibe. Krigsforlis. Rederierne »Mercur«, »Vulcan«, »Trafic« og »Patria«. Svendborg Skibsværft. Stålbarken »Valdemar«. Direktør Cold (D.F.D.S.) advarer,

hvilket forårsager børspanik. Kurserne stiger dog snart igen. Organisationerne rører på sig. Rædslerne til søs. Forlystelseslivet i København. »Tranquebar« til Vestindien 228

30 St. Thomas hærget af orkan. Salpeterhavne i Sydamerika. Ankerhistorie. Den uindskrænkede u-bådskrig. Oceankonvoj. Limerick. Cardiff. Forfatteren forlader rederiet efter eget ønske 233

31 Forfatteren søger stilling. Børsspekulation. Danmark har højkonjunktur. Landets status forbedret med 1 milliard kr., dog meldes nu dyrtid og boligmangel. Rationering. Den tyske blokade annullerer alle overenskomster. Hyrer og dyrtidstillæg stiger. Der skal sejles. Rederiernes kolossale indtjeninger. Store dividender. Friaktier. Fragtnævnet disponerer. U. S. A. træder ind i krigen. I Danmark tjenes mange penge legalt — og illegalt. »Outside vekselerer« — mange af dem ender i tugthuset 240

32 Røre om rederi- og skibsværftsregnskaber. Rederierne udvider. De henckelske selskaber. Rederisammenslutninger. A. P. Møller bygger skibsværft. Børsspil. Krigsforlisene tiltager 247

33 Tragiske skibsforlis. U. S. A. tilbageholder danske skibe. De henckelske foretagender. »Oversøisk Kompagni« starter rederi, støttet af »Aarhus Oliemølle«. Spansk s/s »Igotz Mendi« med tysk prisemandskab strander ved Højen, de ombordværende bjerges — og senere skibet 252

34 Strålende rederiregnskaber. Hektisk børsliv. Arbejdsløshed blandt søfolkene. Arbejdsløshedskasser. d/s »Progress« overtager d/s »Vesterhavet«s flåde. Rædslerne til søs. Freden synes nær. »Gullashtiden« er forbi. Våbenstilstand. Tabene opgøres. Krigsfangehjemsendelser. Den »spanske syge« 259

35 Skibsværftplaner i Århus. Sommerhusbyggeri. Børsspekulationer. Forfatteren fører af s/s »Delagoa« (Orient). Salpeterladnings skæbne. Arbejdsforholdene rolige. Brækket rorstamme. Svitzerbjergning i Alexandria. »Delagoa« som passagerskib. Mombassa. London. Buenos Aires 266

36 Majsladning til Danmark. Træladning fra Østersøen. Dækslasten »kaster sig«. Nødhavn i Shields. Sydafrika. Kulladning til Buenos Aires. Mandskabsvanskeligheder i U. S. A. Kinesermandskab. Brand ombord. I ballast til Norfolk, Va. Kollision 273

37 Verdensflådens tab. Skibsværfter. U. S. A. frigiver skandinavisk tonnage. Smukke rederiregnskaber. Organisationsvanskeligheder. Rederne giver efter. »Delagoa« til Buenos Aires. Historien om et kostbart perlehalsbånd. »Det transatlantiske Kompagni« vakler på sine mange kæmpe-(ler)-fødder 279

38 Bulkladninger. Slingreskodder. Majs til Danmark. Kulminestrejke i England. Kineserbesætningen hjemsendes. I ballast til U. S. A. »Blinde passagerer«. Mandskabsrømning i Norfolk, Va. Spritsmuglere og banditter. Forfatteren til San Francisco for at overtage kommandoen på s/s »Arabien« 286

39 Voldsomt røre om »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som ved aktieopkøb erhverver rederierne »Gorm«, »Det Dansk-Russiske«, »Viking« og »Valkyrien«. En aktionærgruppe fremtvinger udstedelse af for 30 mill. kr. 6% reservefondsbeviser. Direktørerne Cold og Høst går af som protest. Direktørerne A. O. Andersen (»Gorm) og Kay Reinhard (»Dansk-Russisk«) bliver D. F. D. S.'s ledere. Reinhard tager sin afsked. A. O. Andersen optager U. S. A.-lån — kæmper selskabet på fode igen. A. O. Andersens historie. A. O. Andersen dør, men udviklingen fortsættes under direktørerne J. A. Kørbing og L. O. Normann 291

40 Sønderjylland stemmer sig hjem til Danmark. Ministeriet Zahle afskediges. Generalstrejke, som afblæses, men søfolkene føler sig narret og går i strejke. Trods kæmpebøder fortsættes strejken. »Samfundshjælpen«. Søfolkene giver op. Indre stridigheder i forbundene. »Lov om tilsyn med skibe«. Skibsfartens gyldne periode kulminerer. Radiotelegrafi indføres ved lov. Skibspriser gennem tiderne. Økonomisk sanering 300

Billedfortegnelse 308

Stikordsregister 313

Errata 319



Reberbanen ved Østervold. Det lave hus til højre er »Stokhuset«

KAPITEL 1

Københavns frihavn. Danmarks handelsflåde. Fagforeningerne

Da jeg i september 1896 blev konfirmeret, var København, hvor jeg er født og opvokset, ikke den store, dejlige by, den senere har udviklet sig til at blive. Den var absolut også den gang en dejlig by, men den var blot en stor provinsby. I udstrækning var den mindre end en trediedel af dens nuværende areal, og indbyggerantallet var betydeligt mindre end 400.000 — altså heller ikke ret meget mere end en trediedel af befolkningens størrelse i vore dages Storkøbenhavn.

Jeg kom til verden den 5. november 1882, da mine forældre boede i Østervoldgade nr. 16 — en efter min hukommelse ældgammel bygning, der lå i et ret landligt kvarter. Det var faktisk på ydergrænsen af den indre by. Vi havde til den ene side til naboer Rigensgade med det gamle militærhospital — kaldet »Grødslottet« — og Nyboders karakteristiske småhuse. Ind mod byen havde vi det gamle »Stokhus«, hvis skumle udseende satte min barnefantasi i bevægelse — næret som den var af ældre kammeraters fortællinger om »Stokhusslaverne«, som i en noget ældre tid sad fængslet her. Fængslet blev nedlagt i 1851, men vi børn syntes stedse at kunne høre raslen af lænker, når vi med gysen passerede det dystre hus. Lige over for »Nr. 16« havde vi Østervold — den sidste rest af Københavns gamle fæstningsvolde. Der var ingen, der den

gang tænkte på boulevardbane, jernbanestationer, frihavn og andre moderne foreteelser. Østervold lå som en fredfyldt idyl, hvor familierne spadserede deres aftenture — navnlig store bededagsaften var det tradition, at man »skulle på volden med Perle,« før man gik hjem til teen og de varme hveder. Bag volden strakte sig et stort engdrag, hvorfra den berømte »Dronningens Mølle« ragede op. De første fem år af mit liv var Østervold og engene der omkring min herlige legeplads. Neden for volden lige over for garderkasernen lå reberbanen, hvor mine ældre kammerater tjente mangen femøre ved at dreje hjulet for rebslageren, som gående baglæns spandt de stærke tove fra en pose hampetaver, han bar foran sig.

I 1888 flyttede mine forældre til en lejlighed på den københavnske side af Gl. Kongevej, og jeg har altid siden da regnet mig selv for at være »vesterbrodreng«.

I 1890 døde min mor. Da jeg senere fik at vide, at min afdøde mor altid havde ønsket, at en af hendes seks sønner ville gå til søs, således som hendes far og to af hendes brødre havde gjort det, besluttede jeg, at så måtte jeg være den, der opfyldte min mors ønske, og denne min beslutning blev yderligere styrket ved flittig læsning af kaptajn Marryat's romaner samt ved med ligesindede kammerater at aflægge hyppige besøg på skibene i havnen. Straks efter min konfirmation ville jeg ud at sejle, men min far mente, jeg skulle vente til foråret og så se at komme ud med skoleskibet »*George Stage*«, I mellemtiden tog jeg en heldagsplads hos en blikkenslager i Studiestræde for at tjene til min sømandsudrustning. Jeg havde et storartet hjem. Min far havde efter nogle års forløb giftet sig igen — vel nærmest for at få en mor til sine otte børn — den eneste rigdom han var i besiddelse af. Min stedmor var en af disse sjældne mennesker, der finder deres største lykke i at leve og virke for andre. Ingen af os børn har, siden hun tog sig af vort hjem, følt savnet af en mor eller af en mors kærlighed. Det er med største kærlighed og hengivenhed, at vi alle mindes denne i fysisk henseende så lille og svage, men i kærlighed, opofrelse og alle menneskelige dyder så stærke kvinde.

Fra mit 11. til mit 14. år havde jeg haft en eftermiddagsbyplads, hvor jeg for mit fem, seks timers arbejde de søgne dage og ca. tre timer om søndagen fik den kolossale sum af to kroner om ugen. Da jeg nu fik en heldagsplads, hvor jeg søgnedage arbejdede fra seks morgen til seks aften og ca. fire timer om søndagen, fik jeg en løn af seks kroner per uge. Også lønnen fra min eftermiddagsplads før konfirmationen var blevet sat i sparekassen for mig, så da jeg omsider skulle ud at sejle, havde jeg en ret pæn sum at købe udrustning for.

Desværre blev jeg ikke ansat som elev på »Georg Stage«. Om det nu var fordi, mine skolekundskaber havde lidt under mine stadige skibsbesøg i mine korte fritimer, ved jeg ikke, men der var det år et særlig stort antal ansøgninger til skoleskibet, og jeg hørte altså ikke mellem de 80 dygtigste, som blev antaget. Så måtte jeg give afkald på at kunne imponere mine kammerater med den fine uniform, som »Georg Stage«-drengene pyntede sig med, og prøve at få en hyre på anden måde.

København var på daværende tidspunkt allerede begyndt at udvikle sig til at blive en betydende havne- og søfartsby.

I året 1888 var bygningen af Kielerkanalen begyndt — den kanal, som mellem Holtenau ved Kiel og Brunsbüttel ved Elben skulle forbinde Nordsøen med Østersøen. Fremsynede mænd i Danmark mente, at denne kanal kunne blive til skade for Københavns handel og søfart, og for at modvirke dette, kom der fra flere sider forslag om i fortsættelse af den gamle havn i farvandet nord for Kastellet at bygge en frihavn i København. Efter mange drøftelser og forhandlinger vedtoges den 31. marts 1891 loven om anlæg af *Københavns Frihavn.* Med ordet »frihavn« menes der ikke, at skibe »frit« — altså »gratis« — kan benytte havnen — der skal naturligvis betales havneafgift her som i andre havne; men for de varer, som skibene indfører, skal der ikke betales told, før godset eventuelt bliver ført ind i landet gennem »toldgitteret«. Med andre ord — frihavnsområdet er toldmæssigt set at betragte som udland, hvor varer kan oplagres, før de indføres til landet eller måske atter udføres — eventuelt forarbejdes, inden de atter udføres. Købmændene opnår herved blandt andre fordele også den at få delvis kredit på deres toldafgifter, indtil varerne bliver solgt. Frihavnen blev åbnet for trafikken den 9. november 1894. Der var til åbningsdagen forberedt en større festlighed, men denne måtte på indenrigsministeriets foranledning aflyses, da *czar Alexander den Tredie af Rusland,* som var gift med den danske kongedatter *Dagmar,* pludseligt afgik ved døden den 1. november — nogle dage før den til åbningsfesten fastsatte dag. Åbningen forløb derfor uden nogen som helst højtidelighed og derfor også uden den storstilede reklame, som festen var ment at skulle virke som. Sommeren 1895 blev Kielerkanalen under stor pomp og pragt indviet af kejser *Wilhelm den Anden,* som sejlede gennem den på sin yacht eskorteret af krigsskibe fra de fleste søfarende nationer.

Også repræsentanter for verdenspressen var kommet til stede i stort tal, og kloge hoveder i Danmark fandt ud af, at her var en chance for den verdensreklame, som frihavnen gik glip af ved dens ufestlige åbning. En komité blev dannet, og med støtte fra det offentlige blev alle journalisterne, som havde deltaget i Kielerkanalens åbning, inviteret til København for at bese den nye frihavn. Det blev til nogle meget festlige dage, hvor de udenlandske bladmænd i alle tilfælde fik et grundigt indtryk af, hvorledes der kan festes, spises og drikkes i København. Blandt de mange festarrangementer var der også arrangeret et cykeltog. Cyklen var jo den gang et ret nyt befordringsmiddel, der dog hurtigt fik indpas i Danmark. Cykeltoget var meget imponerende og smukt med alle de med flag, bøgegrene og blomster smykkede ca. 3000 cykler. Toget gik fra Skodsborg, hvor journalisterne gjorde angreb på badehotellets berømte »store kolde bord«, over Lyngbyvejen til Tivoli. Der var ikke så få af de højhjulede velocipeder i optoget — disse forfærdelige maskiner, som folkevittigheden meget træffende havde omdøbt til »væltepetere«. Kvinderne var rigt repræsenteret, og særligt de af det smukke køn, som havde iført sig sportsdragt med bluse og »pludderbukser«, vakte opsigt — det var den gang ikke så almin-

deligt, at kvinder klædte sig i noget, som i særlig grad mindede om mændenes påklædning. Meningen med journalistbesøget var imidlertid, at de herrer skulle se og gøre reklame for frihavnsanlægget. Der var dog den store hage ved denne idé, at tvivlerne, som så ivrigt havde været imod frihavnens anlæggelse, synes at skulle få ret — der var ikke et skib i hele det store havneanlæg, og de mægtige pakhuse var gabende tomme. Dette var ikke rigtig noget at reklamere med, men da viste vort store finansgeni *Tietgen* sit storsind. Tietgen havde nærmest været imod frihandelsprojektet og havde som leder af Privatbanken ikke vist nogen interesse for sagen modsat *Isack Glückstadt*, der på Landmandsbankens vegne finansierede Frihavns-Aktieselskabet. Tietgen var den øverste leder af *Det forenede Dampskibsselskab*, og han gav nu ordre til, at de mange selskabet tilhørende skibe, som i de dage befandt sig i København, alle skulle forlade deres forskellige fortøjningspladser i den gamle havn og lægge ud til frihavnskajerne, hvor de, med besætningerne ved dampspil og lossegrejer, skulle give indtryk af, at havnen allerede var i travl virksomhed. Nogle af journalisterne skal dog have udtalt deres forundring over de mange skibe — men intet gods. Nogle særlig skibskyndige syntes også, det var mærkeligt, at skibene alle havde det samme skorstensmærke — nemlig D.F.D.S.'s bekendte røde bånd på sort grund.

I løbet af få år viste det sig dog, at frihavnens fædre fik ret i deres optimisme og tro på havnens berettigelse — ja, nødvendighed — og store udvidelser måtte foretages.

Københavns Frihavn har været til uvurderlig betydning for dansk erhvervsliv, og i dens virksomhed gennem årene kan sikkert søges en meget vigtig årsag til, at dansk skibsfart kom til at opleve en glimrende renæssance.

Den 27. marts 1897 stiftedes *Det Østasiatiske Kompagni* — dette i dag så mægtige verdensfirma, hvis geniale skaber og leder gennem mange år — sømanden *H. N. Andersen* — vi kan takke for, at vi så ofte har kunnet fryde vore øjne ved synet af kompagniets store, moderne skibe, når disse efter lange — for samtiden eventyrlige — rejser lå under losning eller ladning i Københavns Havn.

Da jeg den 4. marts 1897 gik til søs, var dampen som drivkraft trængt godt ind i den danske handelsflåde, men i antal var sejlskibene dog endnu de fleste. Bortset fra 2.557 småskibe på i alt 42.400 brt. bestod handelsflåden den 1. april 1897 (af skibe over 50 brt.) af 746 sejlskibe på i alt 152.300 brt. og 338 dampskibe på 274.000 brt. – altså i alt 1.080 skibe på 426.500 brt. Til sammenligning tjener, at flåden den 1. januar 1961 (af skibe over 50 brt.) bestod af 1.387 damp- og motorskibe på i alt 2.267.203 brt. Af disse var 82 tankskibe målende 889.268 brt. Desuden havde Danmark i offentlig eje 146 skibe på 81.621 brt., skibe til særlige formål (bugserbåde, sandpumpere etc.) 123 på 24.902 brt. og 1.320 fiskefartøjer på 77.118 brt. I 1897 havde Danmark ingen motorskibe – i 1961 ingen sejlskibe. Af dampskibe havde flåden nu kun 68 målende 143.575 brt., og af disse indtog to turbinetankskibe »Nordic Hawk« og »Nordic Heron« ved deres størrelse (tilsammen 45.840 brt) en særstilling. Af de øvrige dampskibe var de

42 oliefyrede, medens kun 24 målende 14.018 brt. var kulfyrede. Udviklingen af den danske handelsflåde i den forløbne årrække kan naturligvis ikke bedømmes alene efter disse tal. De moderne skibes større fart i forhold til fortidens sejlskibe og langsomme dampere, deres udstyr med rationelle, mekaniske losse- og lastegrejer — alt beregnet på kortvarige rejser over havene og hurtig ekspedition i havnene — bevirker, at nutidens skibes effektivitet er så mange gange større end fortidens, at den godt fem gange større tonnage kun giver et vagt begreb om den danske handelsflådes virkelige fremgang i det givne tidsrum.

Året 1897 var et frodigt år for dansk skibsfart, og dette gav sig blandt andet udslag i, at søfolkene — skibenes besætninger — fandt på, at de nu også ville have deres retfærdige del i erhvervets gode fortjenester, som, hævdede de, var indtjent først og fremmest ved deres arbejde. For at fremtvinge dette mål begyndte sømændene at organisere sig. Der havde tidligere været gjort forsøg i denne retning, men det var først i 1897, det virkelig blev til noget. Den 12. februar dannedes *Søfyrbødernes Forbund*, og den 5. maj stiftedes *Sømændenes Forbund*. Også *Dansk Navigatørforening* stiftedes i februar 1897, men denne forening fik dog aldrig den betydning for navigatørstanden, man havde ventet. Den egentlige *Maskinmestrenes Forening* var stiftet allerede i juli 1893 og havde i 1897 en ret anerkendt position med *Hans kgl. Højhed prins Valdemar* som protektor. *Den alm. danske Skibsførerforening af 1874* var den gang, som den er i dag, anerkendt som skibsførernes organisation og vigtigste repræsentant, men først i 1953 har foreningen ved en tilføjelse i »funktionærloven« fået ret til på sine medlemmers vegne at forhandle med disses arbejdsgivere — rederne — eller med redernes fasttømrede forening, *Danmarks Rederiforening*.

Alle disse foreningsspørgsmål interesserede imidlertid ikke os vesterbrodrenge i 1897. Vi skulle jo også alle ud at sejle med sejlskibe, og i disse kendte man endnu ikke noget til dette »fagforeningsvrøvl«. Når vi gik fra skole, skulle vi gerne en sviptur ned i Gasværkshavnen, hvor der den gang altid lå fuldt af større og mindre sejlskibe, og det var en svir for raske drenge at få lov til at entre op i disse skibes høje rigninger og føle os som sømænd, og det var vel nok en fin fidus, når vi kunne få lov at deltage i søfolkenes måltider og fylde lommerne med de tørre skibskiks og stenhårde skonrogger, som på de tider var søfolkenes vigtigste næringsmiddel, efter at skibene havde været nogle dage til søs. Jeg må sige, at denne begejstring for kiksene ikke holdt sig ret længe, da jeg selv omsider kom til søs — særlig når man efter et par måneders tid i søen fandt det hårde brød fuldt af mider og orme. Man kunne godt bruge en hammer ved frokostbordet — dels til at få slået de hårde skorper i mindre stykker, dels til at mase alt det kryb, brødet var fuldt af — det var meget ofte det eneste ferske kød, man fik. Der var ikke noget dengang, der hed køleskabe og fryserum — nej, det var salt kød bestandig. Ja, man fik somme tider om søndagen noget præserveret kød. Det var henkogt i store dåser — det lignede tovværkstrevler og smagte omtrent noget lignende. Nå, man var ung og ikke forvænt. så man tænkte ikke så meget over den slags småting.

Nu om stunder ville et skibs befalingsmænd sikkert ikke tillade, at en flok

drenge rendte rundt på et skib under losning; men det tog man ikke så nøje i datidens sejlskibe. Tiden spillede ikke så stor en rolle, og den fare, drengene udsatte sig for ved at kravle til vejrs i rigningen, måtte de selv tage ansvaret for. Disse skibsbesøg var en slags forskole for de drenge, som efter konfirmationen ville til søs, og de fik hurtigt lært, at man ikke måtte stole på sine fødder, når man gik til vejrs eller entrede ud ad ræerne. Fødderne kunne glide, eller det, man stod i, kunne briste. Man gik til vejs ad vævlinerne, som er de »rebtrappetrin«, der er fastgjort i vanterne — stagene, som forstøtter masten. Man går ud på ræerne i fodperterne — tove, som er fastgjort under ræerne — og holder sig fast i håndperterne, som er fastgjort til råens »jacktag«, hvilke er de jernstænger, hvortil råsejlene er gjort fast. De unge skibsdrenge lærte hurtigt de gamle sømandslærdomme: »Hold godt fast med hænderne — og kan du ej bruge hænderne, så brug tænderne — og hvis tænderne glipper, så brug dine øjenvipper.«

Jeg var vel nok stolt den dag, da jeg slæbende på min grønmalede skibskiste — som enhver sømand havde den gang — gik om bord i mit første skib, der lå fortøjet i Nyhavn. Jeg havde et par dage før været på ekspedition i Nyhavn for sammen med min far i de derværende udstyrsforretninger for søfolk at købe en ganske pæn udrustning. Foruden den ovennævnte obligate »skibskiste« fik jeg bl. a. en »islandsk trøje« mod en betaling af seks kroner — nu koster et tilsvarende klædningsstykke 70 kr., men så er den vistnok til gengæld ikke så god, som min var. Gummifrakker eller imprægnerede frakker fandtes ikke den gang, og den første gang, jeg fik mit gule olietøj på — og den mandige »sydvest« — var jeg vel nok glad for mig selv. Min lille bror sagde, at jeg lignede en kanariefugl. Rigtige læderstøvler var der ikke råd til — de kostede 24 kr. parret. Gummistøvler var endnu ikke opfundet, så jeg fik et par træskostøvler til seks kroner. Der var bare den hage ved disse »brandspande«, at da jeg første gang gik til vejrs med dem på, tabte jeg den ene ned i hovedet på en kammerat — så blev jeg uvenner med ham. Skibet, jeg skulle sejle med, var en lille 15 tons jagt — sådan en lille en med bare én mast. Den hed *»Marie«* og var fra Marstal, skipperen hed *Kromann.* Besætningen bestod af tre. Skipperen, styrmanden, som jeg blev kaldt for — og en hund. Skibet gik i fast fart mellem teglværkerne i Nivå — ved Sletten — og København. Vi kunne laste 16.000 mursten, men så stod vandet også højt op på dækket — der var ikke noget, som hed »lastemærker« den gang. Fragten var tre kroner pr. 1000 sten, og da en rejse ofte varede en uge, var det ikke nogen lukrativ forretning at være jagtskipper — selv med datidens lave prisniveau. Jeg havde den fyrstelige løn af 12 kr. om måneden. Hyrerne var i det hele taget små — også når man tager i betragtning, hvad folk i de tider havde i løn i tilsvarende stillinger i land. Der var således ikke noget at sige til, at søfolkene var begyndt at røre på sig for at tilkæmpe sig bedre lønninger og i det hele taget mere menneskelige kår.

Efter to måneders sejlads som murstenshåndlanger havde jeg fået nok af øresundsfarten. Jeg havde jo i mine drengeår drømt om at komme ud at sejle med store sejlskibe på fjerne, varme lande, hvor der var sorte negre og røde



Geheimeetatsråd Isak Glückstadt.



Havnekaptajn F. K. V. Lüders.



Havnebygmester H. C. V. Møller.



Udgravning af frihavnsbassinerne. Bemærk datidens værktøj: skovl og trillebør. Herunder Københavns frihavn 1960. (Luftfoto Nowico).





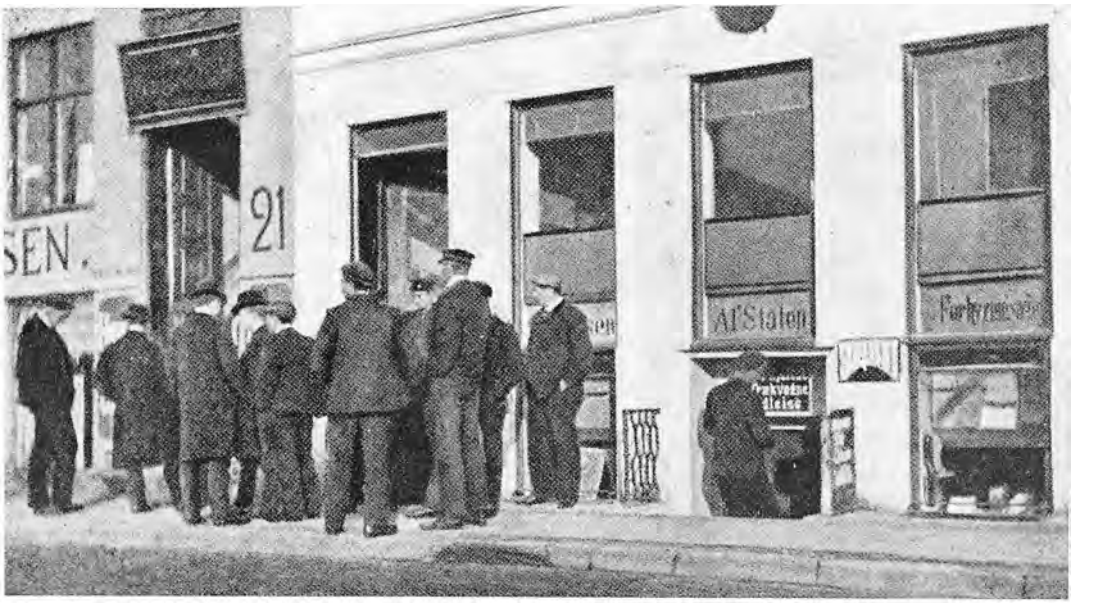
Havnen med Flådens leje i år 1900.

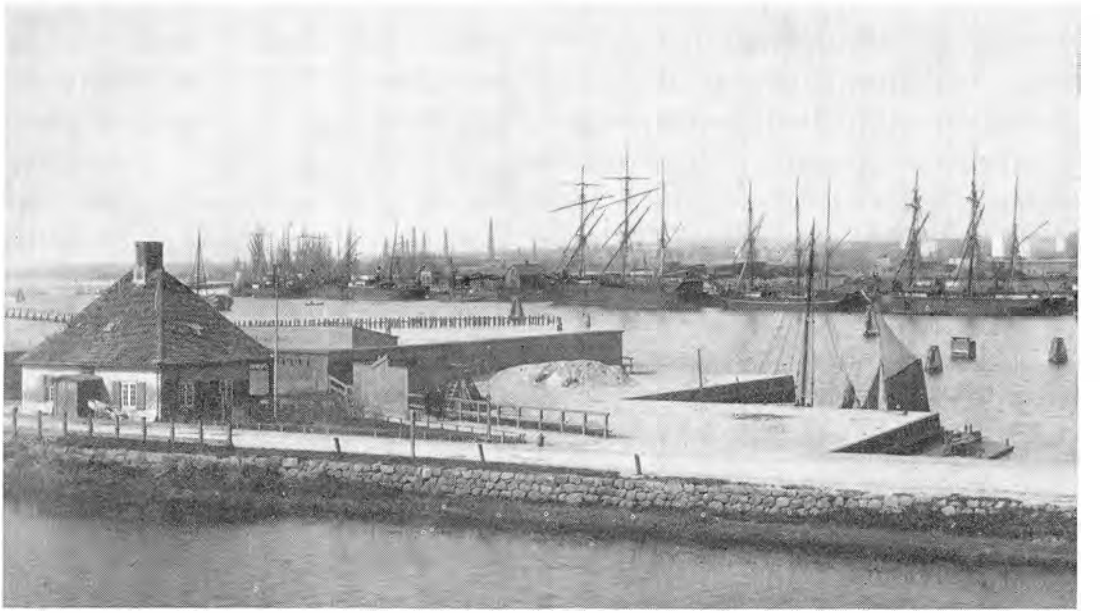


Børsgraven set fra Christianshavn i 1880.



Nyhavn omkring år 1900. »Bethelskibet« ses i baggrunden. Herunder: Jepsen's forhyringskontor, Nyhavn 23 i år 1900.





Sydhavnen omkring 1895. Vandarealet i forgrunden er nu udfyldt og danner Islands Brygge.



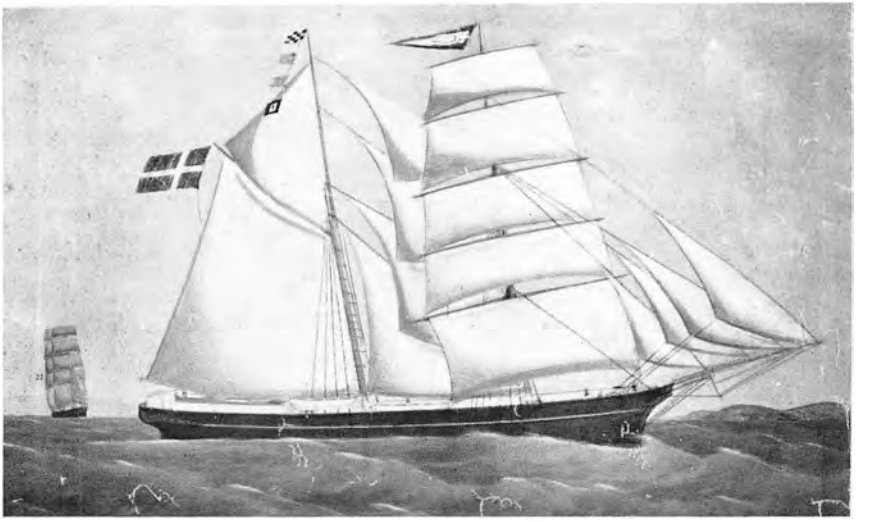
Københavns havn fra Langebro og nord efter i 1960.



Jagt »Marie« af Marstal. (Troense Søfartsmuseum).



For- og agter skonnert »Herman Olsen« af Rønne.



Skonnertbrig »Harriet« af Fåborg.

indianere, og dem var der ikke nogen af i Nivå, så jeg mønstrede af fra »Marie« og begyndte at søge hyre igen. Det var den gang ikke så vanskeligt at komme ud at sejle, som det faktisk er blevet i vore dage. Ved at præsentere sin dåbsattest hos mønstringsbestyreren — i København var det i Holmensgade — fik man udstedt en søfartsbog, og så var der ellers ikke andet tilbage end at søge hyre ved at tilbringe sin tid i ventelokalerne (for Københavns vedkommende) hos de tre autoriserede forhyringsagenter, hvoraf en havde kontor i Nyhavn og de to andre i Toldbodgade. Disse lokalers vigtigste inventar var nogle vældige spyttebakker, som flittigt blev benyttet af de tobaksskrående søfolk. Forhyringsagent Grell i Toldbodgade var en mærkelig mand. Som nybegynder sad jeg og ventede beskedent, og da Grell kom ud fra sit kontor, stillede han sig fikserende op foran mig og spurgte: »Hvad sejler De som?« »Jeg har ikke sejlet før.« Efter at have set på mig gennemtrængende i nogle minutter sagde Grell: »Så skulle De heller ikke begynde på det.« En anden hyresøgende blev derefter udsat for Grells inspektion med påfølgende spørgsmål: »Hvad sejler De som?« »Fyrbøder.« Atter en længere stirren. Derpå: »Det var et værre beskidt arbejde.« Denne mærkelige opførsel betog mig lysten til at søge hyre gennem Grells kontor, og jeg fik da også mine første hyrer gennem Jepsen i Nyhavn.

Mit næste skib blev en for og agter skonnert »*Herman Olsen*« fra Rønne, kaptajn Carl Jensen. Skonnerten var på 56 tons, havde to master og fire mands besætning, så det var straks mere end en fordobling af mit første skibs dimensioner. Besætningen bestod af skipperen, bedstemanden, jungmanden og kokken — det var mig, som skulle være kok, og jeg havde ikke den fjerneste anelse om at koge — jeg vidste faktisk ikke, at der skulle vand til for at koge kartofler. Jeg havde til at begynde med meget vanskeligt ved at forstå mine skibskammeraters bornholmske dialekt, og bedstemanden havde de første par måneder den faste overbevisning, at jeg var rømt fra en sindssygeanstalt. For det første var der det med kartoflerne, og så var der det, at jeg ved en bestemt lejlighed skulle skrive hans navn på en toldattest og skrev det »Daue«, således som jeg havde hørt, han hed. I virkeligheden hed han Due, men dette udtales på bornholmsk Daue — en dreng, der ikke vidste dette, måtte i bedstemandens øjne være idiot. For resten kom jeg snart til at tale lige så bornholmsk som mine skibskammerater.

Det var et hårdt job at være kokkedreng på et mindre sejlskib i de tider. Ved land var min arbejdstid fra kl. 5 morgen til ca. 19 aften — uden spor af ophold i dagens løb. Som alle arbejdere den gang skulle søfolkene begynde arbejdet kl. 6, og de skulle derfor purres ud til kaffedrikning kl. 5,30, og da jeg skulle lave kaffen og stille til rette til morgenmåltidet, måtte jeg op kl. 5. Dette med at være kok betød ikke, at jeg kunne sidde inde i kabyssen hele dagen og røre i gryderne — nej, jeg måtte skam ud på dækket og arbejde med, hvad enten nu arbejdet bestod i at hive i et håndspil, skovle ildfast ler eller lange mursten — alt sammen hårdt arbejde for en 14 års dreng. Engang imellem måtte jeg jo fare ind i kabyssen for at se til middagsmaden, men varede min

inspektion efter bedstemandens skøn for længe, fik jeg en drønende forespørgsel, »om det var meningen, jeg skulle sidde og sove der inde hele dagen?« I middagstiden, når de andre søfolk kunne »slange« sig en halv times tid, måtte jeg vaske op og lave eftermiddagskaffe, og kl. 18, når alle de andre havde fri, skulle jeg først til at gøre rent i kahyt og kabys, før min arbejdsdag var til ende. I søen skulle der teoretisk set gås *vagt om vagt* — det vil sige 4 timer vagt efterfulgt af 4 timers frihed, men i praksis var der ikke megen hvile om dagen for kokken, selv om han havde frivagt. Der var mange andre ting, som kom før fritid og søvn. Overtidsbetaling var et ukendt begreb den gang. Efter søloven af 1892 måtte »legemlig revselse ikke tildeles nogen« i danske skibe. Det var en lovparagraf, som vor gæve skipper holdt svært på, sagde han, men »naturligvis, drengene skal have de øretæver, de trænger til« — og efter hans mening var denne trang meget ofte til stede. For resten var skipper Jensen efter de tiders forhold en human mand, og vi fik god kost — selv om den nybagte kok til at begynde med ikke var særlig heldig med sine kulinariske frembringelser. Heldigvis havde jeg en dygtig, men meget hårdhændet læremester i bedstemand »Daue«. Jeg fejrede min 15 års fødselsdag krydsende med denne skonnert i Østersøen på vej til Danzig. Det var stiv kuling, og det ballastede skib slingrede noget så ukristeligt. Efter middag kom jeg fra kabyssen med favnen fuld af tallerkener, som skulle ned i kahytten agter. Jeg tog mig ikke i agt, da skibet tog en overhaling — og der lå jeg pladask på dækket med alle tallerkenerne i skår. Dette ville ellers have været anledning til en værre omgang for mig, men da det var min fødselsdag, nøjedes skipperen med at snerre: »Gid pokker ha' din jordemor, at hun ikke drejede halsen om på dig for 15 år siden.«

Lillejuleaftensdag 1897 mønstrede jeg i Rønne af fra »Herman Olsen« og rejste til København for at fejre julen. På de tider var det kun ganske få skibe af den store skonnertflåde, Danmark ejede, som sejlede i de to vintermåneder januar og februar. Skibene var lagt op i deres hjemstavnhavne, og det var imponerende i havnestæderne Marstal, Svendborg, Thurø, Rønne og endnu flere havne at se den skov af master, de oplagte skibe om vinteren dannede.

Fanø var her en undtagelse — øen havde omkring århundredskiftet henved 100 sejlskibe, men det var hovedsageligt større skibe, som hele året sejlede i oversøisk fart.

KAPITEL 2

Skonnertsejlads. Det Østasiatiske Kompagni. Boerkrigen

For at få tiden til at gå i vintermånederne — og også for at tjene lidt til opholdet — tog jeg en plads, og da jeg nu engang var begyndt på »de våde veje«, så tog jeg meget apropos en plads hos en øltapper, hvor jeg i ti timer hver dag dels vaskede tomme flasker, dels tappede øl på de rene flasker. Den gang havde de store bryggerier autoriserede aftappere spredt over hele byen. De otte kroner om ugen, jeg fik for mit våde arbejde, skulle jeg ikke blive rig

af, og lige så snart skonnerterne stak til søs igen — stak jeg af med en af dem. Det var skonnertbriggen *»Harriet«* af Faaborg, hvis skipper, kaptajn Anders Løve Hansen, var min morbror. »Harriet« var et dejligt skib med linier som en lystyacht. Den havde i sine yngre dage været i kaffefarten på Brasilien og var berømt som en særlig god og hurtig sejler. Vi sejlede fra Faaborg den 4. marts 1898. Saa tidligt på året er Østersøen endnu normalt islagt, så de danske skonnerter, hvis mest almindelige ruter var træ fra Østersøen til England og Frankrig og så kul eller koks fra England/Skotland til Danmark, gjorde gerne en rejse fra Norge til England med is, mens de ventede på, at Østersøen skulle blive isfri. Der var en vældig trafik på denne årstid med is fra Norge. Den britiske fiskeindustri brugte meget is, det var endnu ikke blevet så almindeligt med de store værker til kunstis, og naturisen var desuden også meget solidere og holdt sig længere. Norge havde den gang en mægtig sejlskibsflåde, men mange af skibene var nogle gamle plimsollere — meget karakteristiske med den altid arbejdende vindmøllepumpe, som søgte at holde skibet læns og med kæderne agter ned til roret for ikke at miste dette, hvis rorløkkerne skulle knække i det ikke helt friske træ. Det var naturligvis træskibe — de fleste utrolig kølsprængte, hvilket vil sige, at de »hænger« med de to ender — resultatet af hårdhændet sejlads og en ikke så god byggemetode. Mange af disse skibe ville ikke i vore dage få tilladelse til at gå til søs — jeg har faktisk set en norsk bark, der praktisk taget var holdt sammen ved hjælp af jernlænker spændt rundt om hele skriget. Disse skibe sejlede kun med ladninger, der ikke kunne synke: træ, is eller koks.. Selv om skibet ikke kunne holdes læns, ville det således kunne holde sig flydende på ladningen.

Jeg var den eneste københavner i »Harriet«s syv mands besætning. De andre var fynboer. Efter mit to måneders ophold i København havde jeg fået det meste af min bornholmerdialekt slebet af, men nu måtte jeg til at begynde på det fynske, og det varede ikke længe, før jeg måtte passe på i min brevskrivning ikke at glemme det »stumme d« i »grø'« og »brø'«.

Min onkel, kaptajn »Løven fra Faaborg«, var af den rigtige gamle sejlskibsskippertype — bred og kraftig og med stort fuldskæg. For at give et begreb om hyreforholdene den gang kan jeg oplyse, at styrmandens månedshyre var kr. 70,—, matrosen havde 48 kr., 2 letmatroser havde hver 40 kr., jeg havde som jungmand 18 kr. og kokken — en 15 års dreng — kr. 16,—. Naturligvis må det ikke glemmes, at prisniveauet var et ganske anderledes end det nutidige. Når man regner med, at pristallet i 1914 var 100 og i januar 1960 var steget til 458, var det i 1900 kun 80, og når man studerer priserne på forskellige nødvendighedsartikler, således som disse forekom i året 1900, vil det måske gibbe lidt i os. Et sæt godt, skræddersyet herretøj kostede kr. 55,—, en filthat kr. 9,50 og sko kr. 8,50 — (Der var tale om virkelig gode ting, for den bekendte Jens Keldsen solgte et pænt sæt blåt tøj for kr. 30,— og en hat for så lidt som kr. 3,—). Dametøj: spadseredragt kr. 50,—, laksko kr. 8,50, skindhandsker kr. 1,35, helsilke pr. alen kr. 1,34, bomuldstøj kr. 0,25. — Fødevarer: oksesteg pr. ½ kg kr. 0,65, røget lammelår kr. 0,50, kaffe pr. ½ kg kr. 1,80, smør kr. 0,92,

wienerbrød 4 øre stykket, lagkage 10 øre, sødmælk 12 øre potten (literen), bajersk øl 9 øre pr. halvflaske, brændevin 9 øre pr. pægl (kvartliter), whisky 2 kr. flasken.

Året 1898 blev også et vigtigt år for dansk skibsfart. Den 2. marts forlod *Østasiatisk Kompagnis* første skib S/S »*Siam*« København på rejse til Østasien ført af premierløjtnant i marinen *C. Cold*. Skibet var bygget i Flensborg og var med sine 5300 tons dødvægt Danmarks største handelsdamper. Set med nutidens øjne synes det mærkeligt, at skibet skulle føres af en søofficer, og det havde også vakt stor opsigt og vældig opposition fra de danske navigatørers side, da det ved planlæggelsen af bygningen af de tre første skibe til Ø. K. blev oplyst, at det var meningen, disse skibe de første tre år skulle føres af marineofficerer. Striden om dette spørgsmål blev ført skarpt i fagpressen og kom også til orde i rigsdagen, hvor socialdemokraten, lærer *K. M. Klausen* som repræsentant for sømandskredsen Baagø talte de civile navigatørers sag, mens selve sømandsstandens eneste repræsentanter på tinge, marineofficererne kommandør *S. Bojesen*, kaptajn *Trolle* og fhv. marineofficer, godsejer *Bluhme* naturligvis holdt med deres kolleger. Den daværende formand for Den alm. Danske Skibsførerforening, den meget kendte kaptajn *Jacob Holm* kom i en artikel i Dansk Søfartstidende ind på det krænkende i, at handelsflådens navigatører blev ignorerede ved besættelsen af førerstillingerne i disse store skibe, og fandt det uforståeligt, at denne krænkelse blev påført dem af en kollega, nemlig kaptajn *H. N. Andersen*, som var administrerende direktør for Ø. K. Kaptajn Holm efterlyser tillige, hvorfra kaptajn Andersen havde sine navigatørpapirer, og det kom derved frem, at H. N. Andersen slet ikke var dansk navigatør. Jeg har bragt i erfaring, at »Etatsråden« — under hvilken titel H. N. Andersen er bedst kendt — havde, hvad de danske Kinafarere kaldte for »Singapore (eller Hongkong) eksamen«. Denne bestod i, at søfolk, som i nogen tid havde sejlet med skibe på Kinakysten — den gang fortrinsvis sejlskibe — kunne gå om bord i et af de britiske krigsskibe stationeret i østen og der underkaste sig en eksamen, som bestod i, at kandidaten over for de britiske søofficerer godtgjorde, at han havde den fornødne sejltid, og at han var fortrolig med elementær navigationsvidenskab, såsom at kunne udregne skibets påværende bredde ved meridianobservation af solen, kendte brugen af log og lod, kendte de internationale søvejsregler både teoretisk og praktisk og kunne almindelig bestikregning. Bestod kandidaten denne eksamen, fik han et certificat, der gav ham ret til at sejle som fører og styrmand i sejlskibene på Kinakysten. Dette er den eneste eksamen, »Etatsråden« var i besiddelse af. En anden sag er naturligvis, at en så fremragende dygtighed, som etatsråden, ikke behøver nogen eksamen. Den mod Ø. K. fra navigatørside rejste kritik i anledning af kompagniets favorisering af søofficererne resulterede i, at kun de to første af skibene blev ført af søofficerer. Ø. K. kunne ikke så godt trække udnævnelserne for disse tilbage, da de allerede havde fået tre års permission fra marinen. Premierløjtnant Cold, som altså var Ø. K.s første skibsfører, var en meget dygtig mand, hvis evner som administrator særlig kom dansk skibsfart til gode, da han, efter fra 1905 til 1908 at have gjort fyldest

som guvernør i Dansk Vestindien, i 1908 fik stillingen som direktør for *Det Forenede Dampskibs Selskab*. Dette hverv udfyldte han på storslået måde til året 1921, da han forlod selskabet i protest mod den måde, hvorpå en aktionærgruppe havde udnyttet dette vort store rederi efter krigens gullaschår.

Imidlertid fortsatte jeg min sejlads som jungmand med det gode skib *»Harriet«*. Den første rejse over Nordsøen fra Brevik i Norge til West Hartlepool i England var for at sige det mildt en »skrap« tur. Efter at være kommet halvvejs over Nordsøen måtte vi dreje under for vestlig storm, og vi havde et mægtigt arbejde ved pumpen for at prøve at holde skibet læns for alt smeltevandet, idet isen hurtigt smeltede på grund af skibets voldsomme bevægelser. Vinden vendte sig, men det flovede ikke af af den grund, så med en pålandsstorm måtte vi holde på land og håbe på, at vort bestik var rigtigt. Det var det ikke, men vi gjorde land ved Shields og var så heldige at komme i havn uden store havarier.

Fra England gik turen derefter til hjemlandet — til Svendborg med kul. Derfra til Kotka i Finland for at laste stave til cementtønder til London. Der var herligt oppe i Finland, hvor det på den årstid er lyst næsten hele natten. Det var kvinder, som hjalp os med lastningen af skibet, og hver aften, når arbejdet for dagen var slut, kom der harmonikaspillere på kajen, og søfolkene fra skibene og kvindelige og mandlige arbejdere fra savværket svang sig i dansen til langt over midnat. Når der havde været arbejdet særlig godt på et skib, eller når skibet var blevet færdiglastet, lod kaptajnen ofte servere punch til de dansende, og så var der naturligvis særlig feststemning. At de danske søfolk ikke forstod deres baldamers finske sprog, gjorde ingen skår i det hjertelige forhold mellem parrene — der er andre sprog end netop talesproget, og en sømand forstår sig naturligvis på alle sprog.

Vi havde med *»Harriet«* en særlig interessant rejse, da vi lastede telegrafkabel i *North Woolwich* på Themsen, sejlede kablet til Danmark — det var skudt op i store bugter i lasten — og derefter ved hjælp af slæbebåd lagde kablet ud — først en længde mellem Korsør og Nyborg og derefter en anden længde mellem Orehoved og Masnedsund. At vi fik ekstra bonus alle mand fra telegrafselskabet, satte naturligvis kulør på arbejdet, og vore mange penge — bonussen var på 10 kroner pr. mand — gjorde, at vi allesammen blev forlovede i Korsør — pigerne dér var imponeret over vor flothed. Ja, kaptajnen og styrmanden var begge gifte, så de slap for forlovelsen, og for det øvrige mandskabs vedkommende kan jeg blot notere den gamle sandhed, at nogle forlovelser fører til ægteskab, men de fleste ender lykkeligt...

I august 1898 mønstrede jeg i Svendborg af fra *»Harriet«* og mønstrede atter ud som jungmand — dog nu med 30 kr. i månedshyre — med bramsejlsskonnerten *»Faders Minde«* fra Marstal, *kaptajn Knudsen*. Dér havde jeg en af mit livs hårdeste tørn. Vi gik i oktober måned fra Riga bestemt til Wilhelmshafen lastet med brædder. Efter otte dages ualmindelig fin rejse var vi kun 20 sømil fra indløbet til vort bestemmelsessted. Da blæste det op med en sydøstlig storm. Det var umuligt at sejle, og skibet drev hjælpeløst over mod England.

Det meste af dækslasten blev slået overbord sammen med en masse af det opstående gods og skanseklædning. Vi var allerede forberedt på, at skibet ville drive i land på den engelske kyst, men da skagede vinden, og den sydlige storm drev os hjælpeløse nordpå. Engang imellem fik vi lidt bedre vejr, men det kulede straks op igen, og først da vi var drevet så højt nordpå, at vi befandt os på højde med Bergen i Norge, blev vejret således, at vi for alvor kunne sejle sydpå, og først efter fire ugers forløb regnet fra den dag, da vi befandt os 20 sømil fra vort bestemmelsessted, nåede vi omsider dette. Vi havde praktisk taget ikke haft tørt tøj på kroppen i de fire uger. Lukafsforholdene i disse små sejlskibe var ikke morsomme i dårligt vejr, og rigtigt til køjs var der sjældent lejlighed til at komme, når stormen hylede i rigningen — det var blot at prøve at få et par timers hvile nu og da med alt det våde tøj på. Naturligvis kunne vi ikke have kakkelovnen tændt, så vi kunne få tørret tøjet.

Vi lå ikke længe i Wilhelmshafen, og så gik det i ballast til England, hvor vi lastede kul til Svendborg og nåede hertil så betids, at jeg efter skibets udlosning kom til København juleaftensdag.

I løbet af året 1898 havde der på flere måder været grøde og røre inden for dansk skibsfart. *Det Østasiatiske Kompagni* havde fået yderligere to skibe i gang, nemlig S/S *»Cathay«* på 5545 tons dødvægt, bygget i Leith og ført af premierløjtnant *K. Schønning*, samt S/S *»Malaya«* på 5485 tons og bygget i Port Glasgow. Sidstnævnte skib kom under kommando af kaptajn *N. P. A. Bærentzen*, som havde været fører for Thingvallaselskabets S/S *»Thingvalla«* og var kendt som en meget dygtig skibsfører. Kaptajn Bærentzen blev således Ø. K.'s første civile skibsfører. Efter at have ført skibe for kompagniet i flere år blev kaptajn Bærentzen en tid ansat som Ø. K.'s repræsentant i Shanghai, hvorfra han blev hentet hjem for at overtage stillingen som leder af skibsinspektionen ved hovedkontoret, hvor han i mange år gjorde et stort og fortjenstfuldt arbejde. Førstestyrmand på *»Malaya«* på dennes første rejse kom også fra Thingvallaselskabet, nemlig styrmand *H. P. Berg*, som i 1899 blev fører af Ø. K.'s første danskbyggede skib, S/S *»Annam«* på 6335 brt. Efter flere års virksomhed inden for kompagniet dels som farende skibsfører og dels i forskellige betydningsfulde stillinger i land — bl. a. ved planlæggelsen og bygningen af de store havnearbejder foretaget af Ø. K.'s datterselskab *Det Vestindiske Kompagni*, blev kaptajn Berg i november 1919 ansat som chef for Ø. K.'s skibsinspektion, hvilken stilling han beklædte til 1925, da han blev udnævnt til direktør på *Nakskov Skibsværft* -- et andet af Ø. K.'s datterselskaber, som har været af stor betydning for dansk skibsfart. Dygtigt og myndigt beklædte kaptajn Berg denne vigtige stilling til året 1939, da han fratrådte den daglige ledelse, hvorefter han som formand i værftets bestyrelse gjorde sin rige erfaring frugtbringende lige til foråret 1955. Hans så rigt fortjente otium blev ikke af lang varighed — han døde den 5. oktober 1955 — knap 88 år gammel.

Den 23. juni 1898 var *Dansk Dampskibsrhederi Forbund* blevet stiftet. Dette mærkelige misfoster af en organisation — tror jeg nok, man i dag kan

benævne det — var redernes barn. Forbundet skulle ifølge dets vedtægter ikke alene yde rederne støtte under eventuelle konflikter med skibenes besætninger, men det skulle også beskytte disse folk »mod selvbestaltede demagogers forsøg på at få mandskabet til at bryde indgåede forpligtelser.« Medlemmerne kunne være både redere, skibsførere og mandskab af alle kategorier og grader. Rederne finansierede forbundet. Mandskaberne skulle kun betale 1 krone en gang for alle, for hvilket de fik udleveret en medlemsbog, som opbevaredes af føreren for det skib, medlemmet var ansat på.

Fordelen ved at være medlem — »madingen« kan vi vel kalde det for — var den, at medlemmet i tilfælde af alvorligt ulykkestilfælde fik udbetalt op til 1000 kroner en gang for alle, ligesom der var nogen hjælp i sygdomstilfælde. Loven om ulykkesforsikring af 1898 var netop trådt i kraft, men betegnende nok gjaldt denne lov i begyndelsen ikke for de søfarende, så de redere, som havde stiftet, og som stod i spidsen for Rhederforbundet, mente, at de ved deres løfter havde gode chancer for at vinde »alvorlige og fornuftige« søfolk til Forbundet. Sømændenes og fyrbødernes fagforeninger havde imidlertid vokset sig ret stærke, og hverken disse foreninger eller *Maskinmesterforeningen* skulle nyde noget af redernes godgørenhed. De ret få farende medlemmer bestod af navigatører, som nærmest var presset ind i forbundet af deres redere — særligt *Det Forenede Dampskibs-Selskab*, hvis direktør var den for sin hårdhændethed bekendte *Jacob Brandt* — også kaldet »Russer-Brandt« — var ret påprængende for at få selskabets navigatører ind i forbundet, og *Navigatørforeningen* var ikke stærk nok til at sætte sig op mod selskabet i dette spørgsmål.

Den hårde rejse, jeg havde haft med *»Faders Minde«* i efteråret 1898, havde sat sit mærke på mig. Jeg skrantede gennem hele juletiden, og straks efter nytår måtte jeg lægge op med en alvorlig lungebetændelse. Jeg var meget syg, og det blev marts, før jeg rigtig kom på stikkerne igen. Jeg var meget afkræftet, og lægen havde forbudt mig at tage ud at sejle i hvert fald den første måneds tid. Så snart jeg kunne kravle uden for en dør, kunne jeg ikke holde mig væk fra havnen, hvor sejlerne nu blev gjort klar til at gå til søs. Jeg kunne ikke modstå længslen efter søens friske liv og mente, jeg blot trængte til at komme ud, så ville kræfterne vende tilbage til min unge krop. Så uden at fortælle mine forældre noget gik jeg med min søfartsbog til forhyringsagent Jepsen og anmodede om at få en hyre. »Jamen, De ser jo farlig ud, mand — De må jo være syg,« sagde Jepsen. »Ikke spor,« påstod jeg, »jeg er frisk som en fisk.« »Nå, ja, det må De selv om — De kan komme ud som jungmand med skonnertbriggen *»Caroline«* fra Svendborg, *kaptajn Andersen.«* Der var den gang ikke noget, som hed, at man som dreng skulle have tilladelse fra forældre for at mønstre ud, eller at man skulle gennemgå lægekontrol — det kendtes ikke. Kaptajn Andersen var ikke glad ved at få en sådan skrælling ombord, men han skulle sejle dagen efter og skulle have en jungmand. Min mor græd sine salte tårer, da jeg kom hjem for at pakke min skibskiste, og min far skældte mig bælgen fuld — men jeg sejlede den næste dag. Det var igen op til Norge for at laste is til England. Det var en streng tur for mig, som faktisk var rekonvalescent

— hvis jeg den gang havde kendt et så fint ord. Kaptajn Andersen var en rigtig skonnertskipper — selv klar til at tage en tørn forlangte han, at mandskabet skulle være det samme. Kaptajnen led af en slags rengøringsdille — vi skulle bestandigt spule dæk, selv om temperaturen var lige ved frysepunktet. Dækspuling på en sådan skonnert foregår ved, at en mand af besætningen — altid den yngste, som altså i dette tilfælde var mig — står op på skibets ræling og haler vandet op, som den øvrige besætning så slår ud over dækket, der skrubbes med de såkaldte piasavakoste. Pøsen, vandet blev halet op med, var en såkaldt »admiral«, som er syet sammen af sejldug med en svær træbund og en del tovværk syet rundt om det hele for at beskytte både skibssiden og pøsen mod stød, når denne hales op. Dette er under alle omstændigheder et hårdt arbejde, da »admiralen« i sig selv er vældig tung, og vandet i den ikke gør den lettere, og fra vandfladen til rælingen af en ballastet skonnert er en ret lang distance. I min tilstand var det et ulideligt slid at hale vand op, og mine stakkels hænder, som efter det lange sygeleje var bleven bløde som pigehænder, kunne ikke holde til arbejdet med det hårde pøsereb i det kolde, salte vand, så det varede ikke længe, før begge hænder var blodige sår. Mine salte tårer blandede sig med det salte spulevand — jeg var jo dog ikke andet end en knægt — men give op kunne jeg naturligvis ikke. Kaptajn Andersen så på hænderne. »Dem skal vi snart få i orden.« Og så dryssede han melissukker i sårene og forbandt hænderne med gazebind — og så gik jeg på den igen med at hale vand op. Saltvandet trængte gennem forbindingen og blandede sig med sukkeret i sårene, og det gjorde nederdrægtigt ondt. Om det var kaptajnens kur, der hjalp, ved jeg ikke, men hænderne kom sig, og den friske luft og drøje skibskost gjorde sit til, at jeg snart igen var robust og kraftig som før. Kaptajn Andersen så det som sin opgave at forvandle en »fræk københavnerdreng« — det var mig — til en rigtig sømand og brugte ret hårde metoder. Dog havde han det mere i munden end i gerningen, og jeg tog det hele med godt humør. I disse småskibe var det ellers altid »alle mand på dæk,« når større sejl skulle bjærges, eller der skulle rebes. Det brugtes aldrig i »*Caroline*« — kunne folkene på vagten ikke klare sejlene, gik kaptajnen selv til vejrs og gav en hånd med. Under en storm i Nordsøen lå jeg på merseråen ved siden af kaptajnen og sloges med sejlet. Den store, svære mand skældte mig ud og lovede mig øretæver. »Ikke heroppe,« sagde jeg, »her er jeg den stærkeste — ville De mig noget heroppe, skulle De have ladet Deres tykke vom blive på dækket.« Vi fik sejlet fast og kom ned på dækket, og da jeg lidt efter blev kaldt agterud, var jeg klar over, at nu ville øretæverne falde, men tværtimod —. »Vi skal have halet storskødet,« sagde kaptajnen, og med dette udtryk menes der, at nu skal vi have en snaps — og det fik vi.

Hen på efteråret 1899 mønstrede jeg i Svendborg af fra »*Caroline*«. Efter en kortvarig ferie i Svendborg mønstrede jeg ud som letmatros med bramsejlsskonnerten »*Immanuel*« fra Marstal, *kaptajn Hansen*. Denne vinter kom jeg ikke til at holde jul hjemme. Skonnerten sejlede hele vinteren på Sydengland og Frankrig, bl. a. var vi med en ladning korn på øen Guernsey, som hører til

kanaløerne, der har den ejendommelighed, at de, til trods for at de ligger så nær Frankrig, dog hører under England. Nogle af beboerne taler engelsk, andre fransk, men de fleste er dog tvesprogede, og aviserne er trykt på begge sprog. Det er frugtbare og skønne øer, og beboerne er meget tiltalende og gæstfrie, så vi danske søfolk havde en herlig tid dér. Vi gik derfra til Fowey på Englands sydkyst. Der måtte vi sende vor kok — en 15 års dreng fra Dragør — i land på grund af pludseligt opstået sindssyge. Da vi ikke kunne få danske søfolk i Fowey, måtte jeg overtage kokkens arbejde. Dagen før afsejlingen blev matrosen alvorlig syg og måtte bringes i land på hospital, hvor han senere døde af tyfus. Vi gik til søs to mand kort, og nogle få dage efter afsejlingen måtte jeg lægge op med stærk diarré og opkastninger. Jeg blev meget svag, havde høj feber og kunne intet spise. Det blev en hård tørn for de tilbageværende tre mand — kaptajn, styrmand og en svensk letmatros — som måtte gå otte timers vagt med kun fire timers frivagt — og så skulle de tilmed passe mig. At vejret hele tiden var meget stormende, gjorde det ikke lettere for den halverede besætning. For mig var det heller ikke morsomt at ligge syg i det uhyggelige lukaf, hvor fugtigheden drev ned ad skodderne, og under særlig dårligt vejr stod vandet højt op over dørken. Den svenske letmatros var mageløs mod mig. Han madede mig, som var jeg et lille barn, og pakkede mig bestandigt ind i sit eget, varme uldtøj — uden ham tror jeg ikke, jeg var kommet godt gennem min sygdom.

Jul holdt vi i Nordsøen i en brandstorm. »Kalle« havde på en eller anden mærkværdig måde fået tændt fyr i kabyssen og bagt pandekager, som han vidste, jeg holdt meget af. Med kun rebet skonnertsejl og stagfok sat lænsede vi for en sydlig storm. Da »Kalle« med et fad pandekager i favnen havde set sit snit til at springe over fordækket og netop havde fået åbnet døren i lukafskappen for at komme ned til mig med julemåltidet, brød pludselig en vældig brodsø ind over hækken, og i et nu var skibet som begravet i vand fra for til agter. Jollen, som på sædvanlig måde var surret under to bjælker rækkende ud over agterskibet — en fra hver side — blev splintret af søen, og stumperne skylledes hen over kaptajnen, som stod fastsurret til rorpinden. Den frådende sø raserede dækket, og den stakkels »Kalle«, på hvem katastrofen kom helt uforvarende, blev sammen med dele af lukafskappen slynget gennem døråbningen og landede hovedkulds på lukafsdørken. Vandet, der fossede gennem døråbningen forvandlede hele lukafet til et sydende hav, hvori »Kalle« og de solide svenske pandekager kastedes fra side til side i kaotisk forvirring. Det tog mig ikke lang tid at komme fra min oversvømmede underkøje op i »Kalle«s forholdsvis sikre overkøje, og da »Kalle« fik samlet sig selv op og fundet sig så nogenlunde i et stykke, fik han travlt med at komme op på dækket for at hjælpe til dér. Kaptajnen havde, så snart han kunne trække vejret efter den voldsomme vandgang, ladet skibet løbe op i vinden. Styrmanden, som havde været under dæk, kom styrtende op, og de tre mænd fik hurtigt trimmet sejlene, hvorefter skibet lå underdrejet. Da det nu opførte sig ordentligt, kunne den skete skade overskues. Hækjollen var væk, og det samme var alle rations-

og vandfade, der havde været fastsurret på agterdækket. Skylightet over agterkahytten var splintret, af kabysruffet stod kun halvdelen igen, og af den bagbords skanseklædning var kun støtterne tilbage. Mærkeligt nok var storbåden, som stod fastsurret over storlugen, ubeskadiget. Kappen over folkelukafet var slået ind, men noget alvorligt berørende skibets sikkerhed var der ikke sket.

Vi gik straks i gang med at lænse vandet ud af lukafet, men jeg gjorde ikke megen gavn. »Kalle« fik givet mig tørt tøj på og anbragt mig i sin tørre køje. Vi fik også spist de fleste af de havarerede, men solide pandekager, som »Kalle« skyllede af — der kom godt med sirup på, så smagte man ikke saltvandet så meget. Det var vort julemåltid den jul.

Nu dagedes vejret, og 3. juledag ankom vi til Leith. Det syntes, som om den hårde omgang havde været en god kur for mig. Jeg kom under kyndig lægebehandling, vi fik tørret og luftet ud i lukafet, og det varede ikke længe, før jeg var som ny igen.

Kaptajn Hansen var en storartet mand. Den første søndag i Leith tog han os i kirke — jeg måtte køres dertil — og bagefter på et godt hotel, hvor vi fik en overdådig middag med vin til. Det skulle vi betragte som vor julehøjtid — så vi blev ikke narret.

Den 12. oktober 1899 var krigen mellem England og Boerrepublikken i Sydafrika brudt ud. Det lille boerfolks tapre kamp mod verdensriget Storbritannien vakte hele verdens beundring, og også i Danmark var befolkningen helt på boernes side. At boerne vel nok på mange måder selv havde provokeret striden, var man den gang ikke helt klar over. Sympatien var overalt på boerfolkets side, og hvor man kom uden for Storbritannien, hørte man om boernes bedrifter og sang deres meget melodiøse nationalsang, som snart blev oversat til alle sprog. Også vi danske søfolk kendte denne sang, og en gang i forsommeren 1900, da mit skib »*Immanuel*« lå i Newcastle on Tyne, fik dets besætning en god lejlighed til at demonstrere dets boersympatier for de »storsnudede« englændere. Sammen med besætningen fra et andet dansk sejlskib havde vi tilbragt aftenen på en »pub« med at drikke adskillige skåler for boernes sejr, og da vi ved lukketid kl. 11 blev hældt ud, havde vi dampen ganske godt oppe. Fulde af øl og boerpatriotisme besluttede vi arm i arm at marchere ned gennem Newcastles hovedgade syngende vore venners nationalsang. Ikke videre harmonisk, men i højeste grad skrålende blev denne beslutning iværksat, og det varede heller ikke længe, før en hel del bobbier havde fat i kraverne på os og marcherede med os til politistationen. Som de »helte« og «martyrer«, vi følte, vi var, gik vi knejsende mellem »tyrannernes håndlangere«. Vi blev på stationen lodset ind i et stort lokale, der kun var møbleret med bænke, og blev dér overladt til os selv. Vi var høje i hatten og lovede os selv ikke at give op over for de brutale englændere. Efter en times forløb var gejsten gået lidt af os, og på dette tidspunkt trådte en af »håndlangerne« ind til os og spurgte, om vi ikke havde lyst til at få »a nice cup of tea.« Ja, den tyggede vi jo lidt på — det lød jo ikke videre brutalt — og vi trængte virkelig til noget at styrke os på — så vi sagde »thank you« og blev derefter ført ind i betjentenes vagt-

lokale, hvor vi fik store spølkummer med te og varme scones til — det var vel nok dejligt, og det varede ikke længe, før snakken gik livligt mellem »martyrerne« og deres »bødler«. »Hvad var det for en sang, I stadig blev ved at synge?« spurgte overbetjenten. »Ja, det var da boernes nationalsang.« »Den lød minsandten godt — lad os få den en gang til« — og det varede ikke længe, før alle betjentene skrålede boernes sang lige så højt som vi. Da vi havde drukket vor te, sagde overbetjenten: »Stik så af ombord med jer. Vi anholdt jer ikke, fordi I sang boersangen — så skulle vi nu til at anholde os selv for den samme forseelse — men beboerne i denne by bruger natten til at sove i, og det kan de ikke få lov til, når I drenge holder koncerter i gaderne. Stik af med jer — og lad så os« — sagde han henvendt til betjentene, »se om vi kan synge den udmærkede sang uden danskernes hjælp.« Denne episode gav mig for første gang et indtryk af engelsk karakter og forstående humor.

KAPITEL 3

Krig i vesten og østen. Matrosstrejke. Tropesejlads

Dansk skibsfart havde gode kår ved århundredskiftet. Det er jo desværre således, at skibsfarterhvervet trives bedst under krig, pestilens eller naturkatastrofer. Selv om man den gang endnu ikke drømte om, at så store omvæltninger som de to store verdenskrige ville være mulige, var der dog en del uro omkring i verden. Fra april til december 1898 var den spansk-amerikanske krig blevet udkæmpet. I 1898 og 1899 havde der stadig været uroligheder i Kina, og i juni 1900 udbrød den såkaldte bokseropstand, som blev støttet af den kinesiske regering. Bokserne var navnet på et politisk, fremmedfjendtligt parti, hvis mål var at fordrive »de fremmede djævle« fra Kinas hellige jord. Under opstanden blev den tyske gesandt, baron von Kettendorf og en japanesisk diplomat Sugijama myrdet, og alle de fremmede gesandter blev indesluttede af kinesiske tropper i gesandtskabsbyen i Peking og var i stor fare. Europæiske og amerikanske tropper blev i stor hast sendt til Kina, og kineserne måtte snart overgive sig og betale store skadeserstatninger til sejrherrerne. Under kampene omkring Peking blev der af de europæiske tropper — og særligt af de tyske — begået mange grusomheder ikke alene mod de kinesiske soldater, men også mod den civile befolkning. Dette blev stærkt fremhævet og kritiseret i hele den internationale presse.

Inden for dansk skibsfart var der sket mange begivenheder. Det i 1897 stiftede *Sømændenes Forbund* følte sig i 1898 stærkt nok til at rette en henvendelse til rederiforeningen. Dette resulterede i, at hyren for matroser og fyrbødere blev sat op til 55 kroner månedlig for begge to kategorier. Samtidig blev forbundenes organisationsret anerkendt. I april 1899 forlangte matroserne atter hyreforhøjelse, men dette nægtede rederne blankt, hvorefter sømændene gik i strejke. Strejken blev særlig fra redernes side ført ret hårdt, og mange sømænd blev arresterede sigtet for lydighedsnægtelse. Da imidlertid både fyr-

bøderne og havnearbejderne truede med konflikt, tilbød rederne forhandling, som endte med strejkens afblæsning. Sømændene fik et hyretillæg på 5 kr. pr. måned. Overtidsbetalingen steg til 45 øre pr. time, og de arresterede søfolk blev løsladt og fik erstatning for udstået tort. Den vundne strejke gav naturligvis søfolkenes forening vind i sejlene, og blandt andre forbedringer blev det også i 1901 indført, at matroserne herefter skulle tiltales med deres efternavn, hvilket i vor tid synes at være naturligt, men den gang var noget helt nyt.

I maj 1899 blev på det unge, danske *Det Østasiatiske Kompagnis* initiativ stiftet *Russisk Østasiatisk Kompagni*, hvori »Ø. K.« overtog halvdelen af den 3 millioner rubler store aktiekapital. Af »Ø. K.«s seks skibe blev de tre overdraget til det russiske datterselskab. Senere byggedes flere nye skibe til dette selskab, som under »Ø. K.«s førerskab i mange år havde et frugtbart samarbejde med det danske kompagni. De første år havde de russiske skibe danske kaptajner og officerer. Det var naturligvis af stor betydning for det danske selskab at blive allieret og få interesser tilfælles med det store Rusland og dettes handelsforbindelser. At meget indflydelsesrige mænd i Rusland — ja, selve kejserfamilien — var økonomisk interesseret i det russiske foretagende, var til stor fordel for det danske »Ø. K.«, hvilket bl. a. straks viste resultat ved, at kompagniets skibe fik kontrakt om befordring af enorme mængder jernbanemateriel fra Europa til Ruslands havne i det fjerne Østen. Tillige fik »Ø. K.« del i de store troppetransporter under bokseroprøret i Kina, under hvilket kompagniets skibe transporterede i alt 15.500 mand tropper og ca. 70.000 tons krigsmateriel. Jeg skal senere komme tilbage til, hvad videre betydning samarbejdet mellem det russiske og det danske »Ø. K.« havde for det danske kompagni.

Den 15. oktober 1899 stod den danske krydserkorvet *»Valkyrien«* under *prins Valdemars* kommando ud fra København bestem for Østen, hvor den skulle »vise flaget« og i det hele taget prøve at slå til lyd og være støtte for dansk foretagsomhed. På en del af togtet var »Ø. K.«'s direktør, etatsråd *H. N. Andersen* gæst ombord. Togtet var meget vellykket, og særlig i Bangkok — Siams hovedstad — var modtagelsen meget hjertelig. *»Valkyrien«* nåede atter hjem den 20. juli 1900.

I begyndelsen af året 1900 var der igen stort røre inden for den danske navigatørstand på grund af påstået overgreb fra administrationens side og grov tilsidesættelse af handelsflådens officerer til fordel for orlogsflådens. Årsagen var, at der til skibsinspektør i statsbanernes søfartsafdeling var udnævnt den 25-årige sekondløjtnant i marinen *P. M. Tegner*. Tegner havde i et par år gjort tjeneste som aspirant i færgefarten, og man efterlyste, hvordan den unge mand på to år i sin forholdsvis underordnede stilling kunne have erhvervet sig den dygtighed og erfaring, som man mente, en skibsinspektør burde være i besiddelse af. Skibsførernes harme blev ikke mindre, efter at sagen var blevet debatteret i folketinget, hvor indenrigsminister *Bramsen* hævdede, at der i den civile skibsfart ikke fandtes kvalificerede mænd til posten. Det kan vel nok siges nu, som det blev antydet da, at den unge Tegners virkelige adkomst til stillingen var den, at hans fader var generaldirektør for statsbanerne.

I *D. F. D. S.* var den 41-årige *Jacob Brandt* i 1897 blevet ansat som direktør. Jacob Brandt havde, fra han var ganske ung, været ansat i det danske firma *P. Bornholdt & Co.* i Rusland og fortrinsvis gjort tjeneste på firmaets kontor i Riga, som dengang var en betydelig russisk havneby. Allerede i 1892 havde Brandt selv søgt at blive optaget i selskabets direktion, men da man var på det rene med, at et samarbejde med ham som følge af hans karaktertræk kunne støde på vanskeligheder, blev han ikke accepteret. Da geheimeetatsråd *C. F. Tietgen* og selskabets administrerende direktør, kommandør *C. Normann*, imidlertid i maj 1896 begge samtidig blev ramt af apoplektiske tilfælde, og da det viste sig, at ingen af dem ville være i stand til at vende tilbage til virksomheden (selv om de officielt blev på deres poster til 1898 respektive 1897), bestemte bestyrelsen sig til — efter at to kommitterede under direktørens sygdom havde ledet selskabet i et halvt års tid — og til trods for de betænkeligheder, man tidligere havde næret, at vælge konsul Jacob Brandt til administrerende direktør, hvilken stilling han overtog ved årets slutning. Dette valg kom den daværende bestyrelse snart til at fortryde. I 1898 trådte etatsråd *H. Fritche* og i 1902 admiral *C. A. Garde* og etatsråd *Fr. Th. Adolph* ud af bestyrelsen (hvor Garde endda var formand), fordi de fandt det umuligt at samarbejde med direktør Brandt.

Jacob Brandt var utvivlsomt på sin vis en dygtig og skarp forretningsmand, men han nærede nærmest foragt for det nedarvede — traditionen — for det, der havde givet D. F. D. S. rod i det danske samfund, og han manglede under de nye forhold, hvorunder han kom til at virke, tillige forudsætningerne for at kunne tilvejebringe et samarbejde såvel nedefter, til siderne som opefter. Den forholdsvis kortvarige periode — hvorunder han endda havde langvarige sygdomsophold — under Brandt's ægide kan utvivlsomt betegnes som en af de uroligste epoker i D. F. D. S.'s historie, idet Jacob Brandt, som nævnt nedenfor, successivt lagde sig ud med personalet til lands som til vands, med bestyrelsen, med pressen og med handelsstanden, således at det sluttelig blev en nødvendighed for bestyrelsen i 1905 at anmode ham om at trække sig tilbage, og dette skete ret pludseligt i august samme år.

I september 1898 havde D. F. D. S. overtaget aktiekapitalen i dampskibsselskabet »*Thingvalla*« efter langvarige forhandlinger, hvorunder Thingvallaselskabet for en kort tid havde været administreret af firmaet *C. K. Hansen*. Aktierne blev indløst til pari. Direktør Brandt var oprindelig imod købet af dette selskab, men da det var gennemført, så han nødvendigheden af at skaffe ny og tidsvarende tonnage til Amerika-ruten, og efter indviklede forhandlinger både inden- og udenlands lykkedes det, efter at D. F. D. S.'s aktiekapital var forøget fra 15 til 18 millioner kroner, i 1900 at skaffe den nødvendige kapital til bygning af de første dengang moderne, kombinerede passager- og lastskibe.

Som ovenfor berørt havde misfornøjelsen mod Jacob Brandt ulmet i flere år blandt såvel kontor- som det farende personale, og han var snart ikke kendt under andet navn end »Russerbrandt«. I juni 1900 slog misfornøjelsen ud i lys lue, og både kontorpersonalet som skibsofficererne fordrede i en henvendelse

til bestyrelsen konsul Brandt fjernet fra sin stilling — i modsat fald ville personalet fratræde. Konflikten blev efter en del forhandlinger bilagt. Konsul Brandt fortsatte som direktør, men den 1. januar 1901 fik han til meddirektør hr. *C. Kronmann*, der i flere år havde indtaget en ledende stilling i det store engelske rederifirma Ths. Wilson & Co. i Hull. Angrebene på Jacob Brandt fortsatte dog stadig — særlig efter den store sømandsstrejke i 1902, som Brandt slog ned med hård hånd — og i 1905 gik han af.

Ude omkring i verden skete der omkring århundredskiftet mange ting, som senere skulle få stor betydning for international skibsfart. Man var f. eks. begyndt at bruge olie som brændstof i skibe, noget som særlig fik betydning efter dieselmotorens sejrsgang til søs efter 1912. Også trådløs telegrafi var man godt i gang med. I 1901 lykkedes det italieneren *Marconi* at sende det første trådløse telegram over Atlanterhavet, hvilket for mange syntes at være det rene trolderi. Som en af mine matroskammerater sagde til mig: »Jeg kan nu ikke forstå, hvorledes der kan telegraferes uden tråd« — men efter lidt overvejelse fortsatte min gæve ven: »jeg kan heller ikke forstå, hvordan det kan gøres med tråd.« For uindviede er begge dele lige uforståeligt, men i vor radioens og fjernsynets tidsalder er alle naturligvis helt à jour med fænomenet.

Andre — for sømanden knapt så hyggelige — opfindelser var under udarbejdelse og meget snart kendsgerninger. I sommeren 1900 fik man fra Amerika meddelelse om, at kaptajn *Lake* med den af ham opfundne undervandsbåd havde opholdt sig flere timer på havets bund, og efter dér at have indtaget en splendid middag med en del interesserede atter havde bragt båden op på overfladen. Vi unge søfolk, som dengang med stor interesse læste om dette mærkelige fartøj, drømte ikke om, at denne opfindelse senere i livet skulle forvolde os mange søvnløse nætter — ja, mange af os skulle blive dødsofre for det frygtelige, lumske mordinstrument, som undervandsbåden skulle udvikle sig til at blive.

Jeg blev afmønstret fra bramsejlsskonnerten »*Immanuel*« i Svendborg i sommeren 1900, og efter at have tilbragt et par uger i mit hjem i København drog jeg atter til Svendborg, hvor jeg blev påmønstret barken »*Claudia*« fra Marstal som letmatros. Skibet var bygget af fyr i Norge nogle få år i forvejen og tilhørte nu et interessentskab i Marstal. Føreren, kaptajn *Claus Simonsen*, havde en ret stor part i skibet, som havde kostet 45.000 kroner. Der var i alt 45 interessenter — sådanne selskaber fandtes der dengang en del af i havnekøbstæderne. »*Claudia*« målte kun ca. 500 tons, men det var det største skib, jeg hidtil havde været påmønstret, og det var også mit første tremastede skib. Besætningen bestod af 10 mand: Kaptajnen, førstestyrmand, andenstyrmand, kok, som var kaptajnens broder, en matros, tre letmatroser og to jungmænd. Vor første rejse gik til Båtskærsnæs — så langt nordpå i Østersøen, man omtrent kan komme med et skib. Vi lastede brædder til Faro i Portugal. Herfra gik vi med johannesbrød til Cardiff, hvor vi holdt jul og gik derefter med kul til Ceara i Brasilien. Det var min første rejse til troperne og de varme lande, og jeg syntes, dette var noget af det helt rigtige. Vi havde en temmelig lang

rejse ud, da vejret var for godt — det vil sige, kaptajnen syntes, det var meget dårligt, for et sejlskib behøver vind til at drive det frem — og vind havde vi ikke meget af på udrejsen.

Kaptajnen var meget overtroisk og var altid fuld af beklagelser. Han påstod — tilsyneladende i fuld alvor — at grunden til, vi altid gjorde dårlige rejser, var den, at en af skibets medinteressenter — en snedker fra Marstal — havde »onde øjne«. Han havde i Marstal været ombord for at bese skibet, og da han af en eller anden grund havde et horn i siden på kaptajn Simonsen, havde han forgjort skibet med sine »onde blikke«. Rorsmanden blev altid om formiddagen, når skipperen vandrede frem og tilbage på skibets poop, delagtiggjort i dennes trange skæbne. I troperne gik alle ombord — også kaptajnen — i så lidt tøj som muligt — og naturligvis i de værste laser vi havde. Her dannede kaptajnen heller ingen undtagelse, så en dag, da jeg var blevet opvartet med et par timers skippersorger, og kaptajnen endte sin jeremiade med at sige, »og her går jeg uden knæ i bukserne,« kunne jeg ikke afholde mig fra at sige: »ja, men kaptajnen har da knæ i de bukser, De har på i dag — de stikker jo frem gennem hullerne.« Så blev han ustyrlig gal i hovedet, og jeg fik en ekstra omgang om de frække københavnere, der kun tænker på at gøre nar og ikke gider bestille noget. Vi blev ellers holdt temmelig godt til arbejdet. Det var fire timers vagt og fire timer fri — det vil sige ikke om dagen. Da måtte vi to timer hver dag arbejde på vor frivagt — det var den såkaldte arbejdsvagt; så vi havde faktisk 14 timers tjeneste og 10 timer fri i døgnet. Når man så også i fritiden skulle spise og holde sig selv, folkelukafet og sit tøj i orden, var der ikke megen tid til søvn. Tilmed var det ofte i urolige farvande, således at man måtte op på sin frivagt og hjælpe til at rebe eller gøre sejl fast. Det fik man ikke godtgjort hverken med anden fritid eller med overtidsbetaling. Maden var ikke videre god — det var bestandig salt kød og som tør kost hårde beskøjter med margarine. Alligevel — man var ung, og tropesejlads var på så mange måder en oplevelse for mig. De stille stjernenætter — det evige hav — tusinder af flyvefisk strygende over havspejlet — flokke af springere og delfiner for boven. Når det var helt stille, eller når skibet kun gjorde ringe fart, kunne vi ofte harpunere en springer, og det blev straks en velkommen forandring i kosten. Kødet af disse dyr er meget mørkt — omtrent som hestekød. Tilberedt på den rigtige måde smager en springerbøf helt godt — lidt trannet måske, men hvad gør det, når man ikke har smagt fersk kød i lang tid? Vi havde rigtignok noget præserveret kød ombord, men det var ikke godt.

Efter den lange rejse var det med glade forventninger, vi omsider kastede anker på Brasiliens kyst ud for den lille by Ceara. Vi havde gået og glædet os til at komme i land og se på det fremmede landskab og de mærkelige mennesker, som efter vor mening måtte leve i dette land. Vi blev imidlertid skuffede. Der var ingen landlov. Vi måtte ankre på kysten og losse vor ladning til små både, som transporterede ladningen gennem brændingen. Kaptajnen fortalte os, at det var forbudt mandskabet at gå i land. Det har sikkert blot været et på-

skud for at hindre, at vore unge ubefæstede sind blev udsat for fristelser, men vi kunne intet gøre — vi havde ikke dengang en fagforening, vi kunne true kaptajnen med. Det var tre meget ubehagelige uger, vi tilbragte her på kysten. Skibet slingrede noget så ukristeligt i den evindelige dønning, og det var et hårdt arbejde at losse skibet med vore håndspil. Omsider blev vi dog færdige og kom væk fra dette sted. Vi gik i ballast til Maracaibo i Venezuela. Maracaibo ligger ved Maracaibolagunen — en meget stor sø med en snæver kanal som indløb fra Maracaibogulfen. Vi sejlede rundt i søen til forskellige småpladser, hvor vi lastede devidevi, der ligner johannesbrød, men er uspiseligt og bruges i farvefabrikationen. Mens vi nogle dage lå ved byen Maracaibo, havde vi besøg af en dansker, som hed Petersen, men kaldte sig Don Pedro. Han fortalte, at han var kommet til landet som ung sømand og kort tid efter sin landgang var blevet indblandet i en af de mange revolutioner, som den tid var så rig på i de mellem- og sydamerikanske republikker. Hans parti vandt kampen, og da han på flere måder havde udmærket sig, fik han en stor hacienda — eller gård. Denne havde han drevet med held, og da det var lykkedes ham at holde sig ude fra al politik, havde han den stadig og var en holden mand. En dag var jeg en tur i land med en af mine skibskammerater, og som vi spadserede op ad hovedgaden beundrende det for os fremmedartede skuespil, begyndte kuglerne pludselig at hvisle os om ørene. Der var udbrudt en revolution. Op ad gaden kom en del mennesker løbende efterfulgt af en anden flok, som skød efter dem. Vi skyndte os hurtigt ind på en lille café, hvor vi sammen med de før os tilstedeværende gæster smed os ned på gulvet. De forfulgte ude på gaden havde fået væltet nogle vogne, og i læ af disse besvarede de kraftigt forfølgernes ild. Vi i cafeen lå lige i forfølgernes skudlinie, og mange kugler borede sig ind i væggen over vore hoveder. Det var meget varmt, og dette i forbindelse med den spænding, vi var i, gjorde, at vi led af en ulidelig tørst. Bag i lokalet lå en stor fustage med dejligt, tysk øl, og da en vildfarende kugle borede hul i tønden lige ved spunshullet, og det dejlige øl randt ud, uden at vi turde krybe hen og stille vor tørst ved det, led vi helvedes kvaler. Omsider havde de forfulgte kampdeltagere fået nok og flygtede fulgt af det andet parti, og vi kunne endelig betydelig lettet i sindet rejse os, og efter at have hældt nogle store glas øl i os gik vi ud på kampplads en. Her lå et par døde og en del sårede og mange bortkastede geværer, så min kammerat siger til mig: »Hans, lad os tage hver sit gevær og gå ind i revolutionen, så får vi, når den er forbi, hver sin gård ligesom Don Pedro.« »Ja, den er rigtig,« svarede jeg, »og hvis vi er på den forkerte side, så bliver vi stillet op ad en mur og skudt — jeg skal ikke nyde noget — lad os komme ombord.«

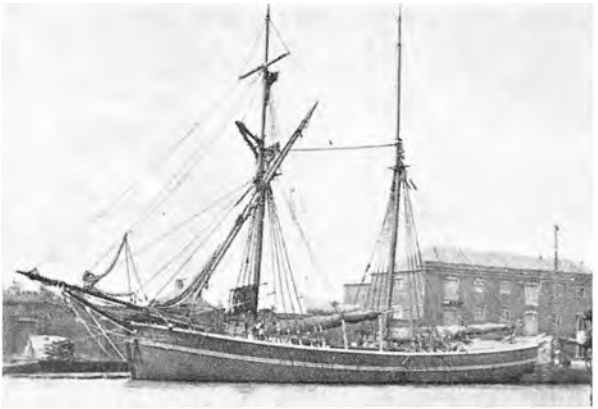
Skibets proviant var efterhånden blevet dårligere og dårligere, og skipperen påstod, han intet kunne få i Maracaibo. Så længe vi lå ved land, kunne vi for vore egne penge meget billigt købe frugt og grøntsager, så vi havde det da meget godt. Der var mange herlige frugter af »de, som bonden aldrig ser.« Dér gjorde jeg bl. a. første gang bekendtskab med bananer, som vi dengang slet ikke kendte i Danmark. Også appelsiner, kokosnødder, dadler og mange andre



Marstal havn vinteren 1900. (Troense Søfartsmuseum).

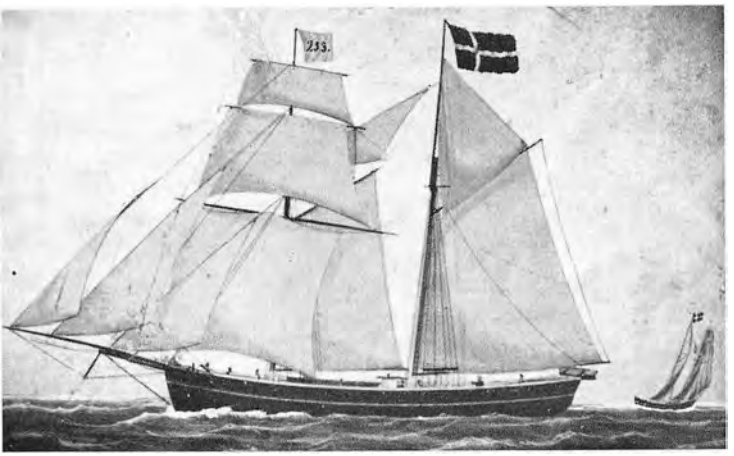


Sejlskibe til ankers på Turø Bund 1918. (Troense Søfartsmuseum).

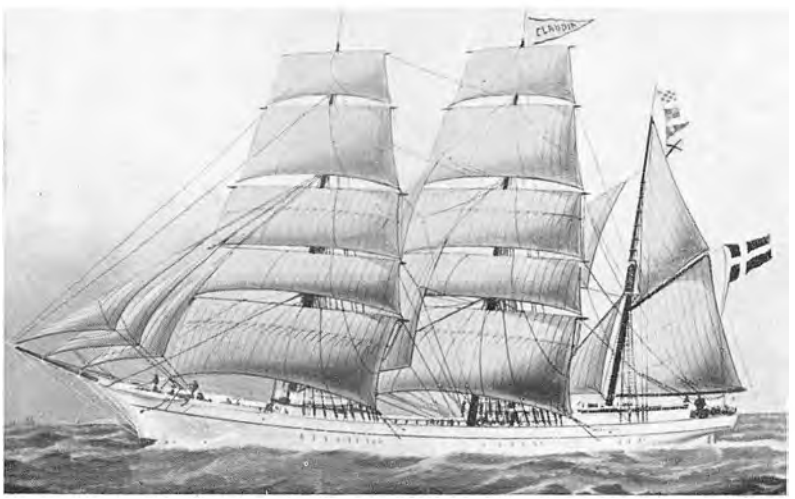




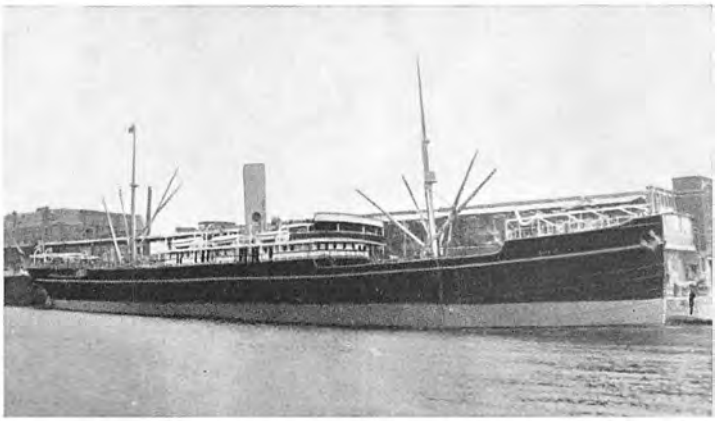
Bramsejlsskonnert »Faders Minde« af Marstal. (Troense Søfartsmuseum). Til h.: Jungmand Hans, 15 år.



Bramsejlsskonnert »Immanuel« af Marstal. (Troense Søfartsmuseum).



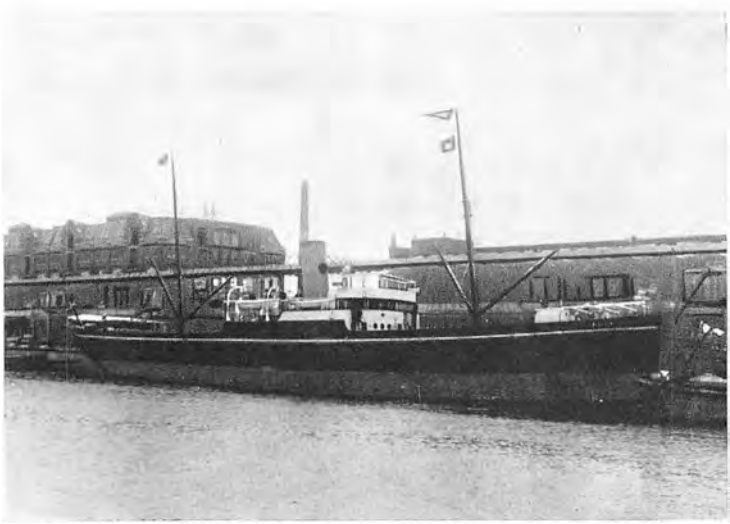
Bark »Claudia« af Marstal. (Troense Søfartsmuseum).



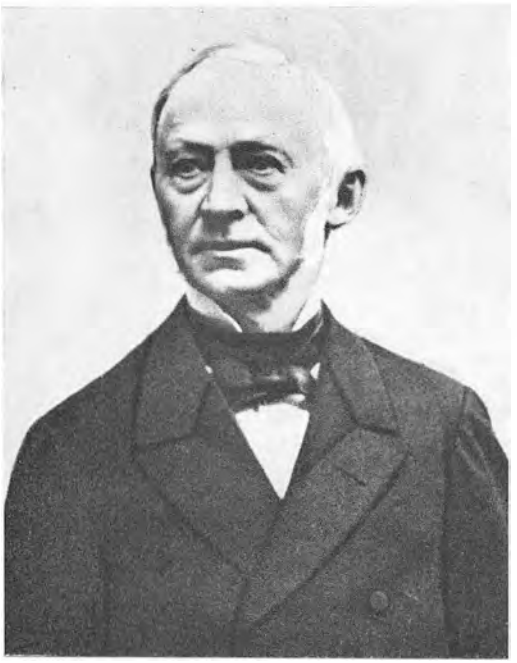
S/s »Siam«.
Ø. K.'s første skib.



S/s »Annam«
(Ø. K.)



S/s »Anamba« (Ø. K.)



Geheimeetatsråd C. F. Tietgen. Nederst: Direktør C. Normann, (D. F. D. S.) og direktør Jacob Brandt, (D. F. D. S.)





frugter, som jeg den dag i dag ikke kender navne på. Vi skulle gå til Hamborg, og vi havde samlet os en god del frugt til rejsen. Tillige havde vi skibet fuldt af papegøjer, som næsten intet kostede i Brasilien, og de rendte hele rejsen rundt på dækket som høns. Kun et par stykker fløj overbord og druknede — resten solgte vi i Hamburg for 10 mark stykket. Vi havde meget dårligt vejr på hjemrejsen. Mange stilleperioder — afbrudt af hårde storme. Der var til sidst ikke meget spiseligt ombord. Beskøjterne var nogle små kiks købt i Maracaibo — vistnok oprindelig meget gode, men de gik i stykker og blev som smuld, hvori der hurtigt gik orm. Smør og margarine havde vi intet af, men noget amerikansk fedt i dåser. Fedtet smeltede i varmen, så vi måtte bruge det som olie — dyppe de små kiksstumper i det eller lave en dej af kikssmuldet og fedtet, som ret hurtigt blev harsk og smagte modbydeligt. Det salte kød var dårligt og kunne lugtes langt væk, når det kogtes. Det værste var dog drikkevandet. Vore ferskvandsbeholdere havde vi uden videre fyldt op direkte fra Maracaibosøen, og da vi kom til søs, blev det levende — det blev myldrende fuldt af fra 5 til 10 millimeter lange larver, der lå og sprællede rundt i vandet, som vi måtte si gennem et stykke flagdug. Jeg antager, det har været moskitolarver. At ikke hele besætningen fik skørbug eller beri-beri, tilskriver jeg, at vi fik en masse lime-juice (limonsaft) at drikke. Dengang kendte man endnu ikke til den senere så berømte og nu af ethvert barn kendte vitaminteori.

Faren for sygdom ombord i de gamle sejlskibe var i langvejstradernes tid næsten større end faren fra naturkræfternes side. På de lange rejser skete det ofte, at skibene blev udsat for rene epidemier af skørbug eller beri-beri. Mens skørbug, som var den almindeligste af de to lidelser, viste sig i form af mathed, smerter i leddene, svulster, sår og blødninger — særligt i tandkødet og i lungesækken — var kendetegnene for beri-beri nærmest som en alvorlig influenza, der hurtigt udviklede sig til følelsesløshed og lamhed. Skørbug var en frygtelig sygdom, som var skyld i mange søfolks død eller i mildeste fald svære lidelser. Til at begynde med troede man, det var en infektionssygdom, som besætningerne pådrog sig i troperne. Senere blev man klar over, at ernæringen spillede en stor rolle, men da man dengang ikke havde midler til at bevare frisk proviant og grøntsager, slog man sig til tåls med, at det var nu engang sømænds og rejsendes lod at tage tingene, som de kom. Englænderne var de første, der fandt ud af, at nydelse af citronsaft (limejuice) var et udmærket middel mod skørbug — uden at de dog vidste, hvad grunden dertil egentlig var. Dette førte med sig, at der i den engelske sømandslov blev indføjet en paragraf, ifølge hvilken enhver mand påmønstret et engelsk skib i langvejsfarten var forpligtet til hver morgen at drikke et stort krus citronsaft. Nu er det en kendsgerning, at kosten i engelske skibe dengang var særlig dårlig, og at skørbug derfor var hyppigere her end i andre nationers skibe; men forordningen om tvungen citronsaft gjorde virkelig underværker. Imidlertid skete der ingen nævneværdig forbedring af selve kosten, så det blev almindeligvis sagt mellem søfolk, at i britiske skibe levede man fornemmeligt af denne drik, og dette gav stødet til, at disse skibe mellem alverdens søfolk kaldtes for »limejuicers«. Dette er også gået

over i international sprogbrug, og selv om dette efterhånden i Europa er blevet glemt, kalder amerikanerne den dag i dag englænderne — altså ikke alene skibene, men enhver englænder — for »limeys«, hvilket naturligvis er en forkortelse af det oprindelige ord.

Ved indløbet til Den engelske Kanal havde vi meget usigtbart vejr og vidste faktisk ikke, hvor vi var. Da vi en dag lå og krydsede nordøst på for små sejl, fik vi pludselig en klaring land forude. Vi fik i sidste øjeblik skibet gennem vinden og styrede bort fra land. Solen kom frem et øjeblik, så kaptajnen fik taget en observation, der viste, at vi var kommet på den forkerte side af Englands sydspids og nu befandt os i Bristolkanalen. Så måtte vi sydpå igen, og efter en besværlig sejlads gennem Den engelske Kanal befandt vi os omsider et eller andet sted nær Elbmundingen. Det var usigtbart vejr, og vi var glade, da vi fik øje på en fiskerbåd, som vi prajede. Fiskeren råbte over til os: »Du you speak English?« »Yes,« svarede vor kaptajn. »Den smiet mal en line hier,« kom det tilbage på plattysk. Fiskeren kom ombord — han havde opbrugt hele sit engelske ordforråd med sit praj til os, men vor kaptajn forstod så meget af fiskerens hamburgerplat, at vi blev klar over, i hvilken retning vi skulle søge et lodsfartøj — og fiskeren forlod os et par flasker brændevin rigere.

Jeg mønstrede af fra »Claudia« i Hamburg, hvorefter jeg gik på opdagelsesrejser bl. a. i sømandskvarteret St. Pauli. Jeg havde en ganske god afregning, og det var min mening, jeg efter et par dages ophold i Hamburg ville rejse hjem. Well, jeg var ung og letsindig, og pengene rullede. Jeg boede i et dansk sømandslogi hos en familie Poulsen, hvor jeg for 12 mark — altså ca. 10 kr. — om ugen havde et udmærket ophold med fuld kost. Til sidst var det naturligvis slut med mine penge. De sidste 10 mark måtte jeg betale i bøde. Sammen med nogle kammerater var jeg en nat spadseret ned ad Langereihe syngende af fuld hals, og vi blev anholdt og måtte tilbringe natten i kachotten. Næste morgen blev vi sendt ud at feje gade, og ved middagstid kom vi for en dommer, som efter at have forhørt os om vore formueomstændigheder gav mig en bøde på 10 mark — mine sidste penge.

Jeg tog så en hyre »for the run«, som det hed, med en engelsk damper — det vil sige, jeg arbejdede mig over til Glasgow, hvor jeg havde hørt, der var gode udsigter til at få hyre med britiske skibe, og det ville jeg gerne have for sprogets skyld. Dagen efter min ankomst til Glasgow fik jeg, hvad man den gang kaldte for »a pier head jump«. Ved langfartsejlernes afgang skete det ofte, at der manglede en eller flere af det påmønstrede mandskab, og så måtte man tage de nødvendige stedfortrædere nærmest lige fra kajen — eller »the pier«. Det skib, jeg »jumpede«, var en gammel træbark *»Mary Dow«* — outward bound for Australia. Jeg var ikke videre glad ved synet af dette skib og dets officerer, og da vi lod gå vore fortøjninger, tror jeg, jeg var den eneste ædru mand ombord. Da vi var kommet ud af Clydefloden, lod vi gå lods og slæbebåd og skulle sejle selv, men havde et mas med at få sejlene sat. Kaptajnen så vi intet til, og de to styrmænd tullede rundt ikke videre ædru. Det var let brise men usigtbart, og om aftenen løb skibet på land ikke langt fra Clyde.

Besætningen tog det med stor ro, og bjergningsdamperen, som ret hurtigt kom til stede, mente, det ikke ville tage lang tid at få skibet af grunden og i havn. Den øvrige besætning ville blive ombord — det var et dejligt skib, sagde de — nogle havde været ombord lang tid — kosten var ikke så god, men de bestilte aldrig noget, hvilket kunne ses på skibets udseende, og disciplin var der ikke meget af. Det var dog ikke noget for mig. Jeg forlangte og fik afmønstring, og af mit forskud var der så meget tilbage, at jeg kunne rejse tilbage til Hamburg — at tage hjem til Danmark uden penge kunne der naturligvis ikke være tale om. Jeg ankom til Hamburg uden en pfennig i lommen, men blev dog modtaget med åbne arme af logivært Poulsen, som snart skaffede mig en hyre som matros med firmastet bark »*Oceana*« fra Hamburg. Jeg fik to måneders hyre i forskud, og efter at have betalt min gæld til mit logi, blev resten af pengene samvittighedsfuldt soldet op sammen med ligesindede kammerater — og så til søs på tur jorden rundt.

KAPITEL 4

»*Deepwatersailing*«. *Japan/Rusland krigen. Orkan.*

»*Oceana*« var et dejligt skib og godt holdt. Det var et jernskib med stålmaster og rær, med dobbelte bramsejl og røjl. Lastede vel ca. 4000 tons. Vi var 30 mands besætning, hvoraf otte matroser var danske, to svenske og en hollænder — resten var tyskere.

På de tider var meget ofte halvdelen af de menige søfolk i tyske sejlskibe danske. Et af kejser Wilhelm den Andens »bevingede ord«, da han i 1888 besteg tronen, var: »Vor fremtid ligger på havet.« Anskaffelse af skibe var kun et pengespørgsmål, og de 5 milliarder guldfrancs, Tyskland fik i krigsskadeserstatning fra Frankrig i 1871, gav Tyskland et godt økonomisk rygstød — også for den opblomstrende skibsfart. Det er dog ikke nok at have skibe. Man må have søfolk til at sejle dem, og før Tyskland kunne få uddannet en tilstrækkelig stor sømandsstand af landets egen befolkning, måtte det bruge en mængde danske søfolk i dets skibe. En meget stor del af officererne på sejlskibene var fra vore tidligere hertugdømmer og talte dansk. Tillige var der i mange af de små danske skonnerter beskæftiget i fart på Østersøen, Nordsøen og Middelhavet påmønstret tyske lærlinge, som i disse fortrinlige skibe var anbragt af deres forældre for af de erfarne skippere og styrmænd at lære at blive sømænd.

Vi stod ned ad Elben en septembermorgen i 1901. Vi havde slæbebåd for, ikke alene ned ad Elben, men næsten hele Den engelske Kanal ud. Det var næsten vindstille og diset. Inden vi fik sat sejl, var den menige besætning blevet rystet godt sammen, og jeg fandt hurtigt ud af, at det tysk, der blev talt ombord, ikke var det, som jeg havde prøvet at tilegne mig i min skoletid. Der blev i alle tilfælde i sejlskibene dengang altid talt »plattysk«, som jo egentlig

er et sprog helt for sig selv. Førstestyrmanden — eller som førstestyrmanden i alle tyske sejlskibe blev kaldt »de Grooten« — »den store« — var fra Sydslesvig og talte dansk. Han svarede i dette tilfælde til sit tilnavn — han var en lang, ranglet skikkelse med et stort fuldskæg og lignede nærmest en af vildmændene i det danske våbenskjold. Som i alle tyske sejlskibe skulle vi have dannet et orkester. En tysk matros spillede violin, en svensker harmonika, derefter var der tromme og triangel — sidstnævnte instrument forfærdiget af skibets smed — og så var der en stortromme, som blev betroet til min behandling. Jeg var med andre ord »Pookenschläger« (Paukenschläger), og stortrommen bestod af en tom meltønde, hvori begge træbunde var fjernet og erstattet med bunde af sejldug. Når orkestret skulle optræde, blev trommen først sænket ned i vand, for at bundene kunne blive tilstrækkeligt spændt. Hver mand havde naturligvis sin »Liederbuch«, og vi indøvede flerstemmige sange. Det var meget hyggeligt og idyllisk med disse aftener, hvor vejret var således, at vi på dækket kunne fornøje os med spil og sang. Der var blot den hage, at når vi i nogen tid havde sunget disse gamle, meget smukke tyske sange, som til trods for deres sentimentalitet — eller måske netop på grund af den — har været yndet ikke alene i Tyskland men over hele verden, så kom der altid et tidspunkt, hvor tyskerne begyndte at synge krigssange. Da vi mere koldsindige danskere nogle gange havde set, hvorledes vore tyske kammerater hidsede sig op med deres slagsange »Bald wird die Trompete blasen — dann wird ich mein' Leben lassen« og flere i samme genre — bl. a. en del om, hvorledes de skulle tilintetgøre franskmænd, polakker og danskere, så bad vi dem til sidst om at holde op, når de kom til det punkt på programmet. Da vi havde overtaget, hvis det skulle være kommet til magtudfoldelse, så endte koncerten gerne lidt brat, hvis tyskerne ikke foretrak alene at dyrke krigssangpoesien. Vi var 20 mand i lukafet, hvoraf 16 var matroser, to letmatroser og to drenge. Letmatroser og drenge skulle holde lukaferne i orden, servere mad, vaske op og for drengenes vedkommende faktisk være tjenere for matroserne.

Den brutale måde, de tyske matroser behandlede drengene på, blev det næste punkt, hvor danskerne måtte sætte tyskerne på plads. Ved den mindste smule efterladenhed, eller hvis en af de herrer »Vollmatrosen« ikke mente at være blevet tilstrækkelig høfligt tiltalt af en af drengene, blev der slået til, så blodet flød. Særlig bemærkelsesværdigt i denne henseende var skibets smed, der en dag slog en af drengene bevidstløs med et hammerskaft. Det satte punktum for mishandlingerne, for de skandinaviske matroser lod nu tyskerne forstå, at skete der yderligere overgreb, ville de pågældende bødler blive betalt med samme mønt — og lidt til. Tyskerne kunne slet ikke forstå skandinavernes indstilling — de to svenskere stillede sig solidarisk med danskerne. Tyskerne påstod, at de som drenge var blevet opdraget på den hårde måde, og det var kun rimeligt, at de nu fortsatte traditionen, som ville gøre drengene til mænd. Nødtvungent fandt tyskerne sig dog i herefter at behandle drengene menneskeligt.

»*Oceana*« var i ballast bestemt til Philadelphia i De forenede Stater, hvor skibet skulle laste petroleum i kasser til Japan. Vi havde en ret besværlig rejse.

Kursen blev straks sat sydpå for at komme ned i nordostpassaten og sejle vestpå i denne. Som bekendt er passaterne vinde, der konstant blæser fra omtrent den samme retning hele året igennem. Nordostpassaten blæser i Atlanterhavet og Stillehavet fra ca. 28 graders nordbredde til nogle få grader nord for ækvator. Sydostpassaten blæser på de tilsvarende breddegrader sønden for ækvator. Passaterne fremkommer ved, at den under ækvator opvarmede luft stiger til vejrs, mens til gengæld køligere luftstrømme går fra nord og syd mod ækvator. Hvis jorden ingen egenbevægelse havde, ville der herved fremkomme helt nordlige og sydlige vinde, men på grund af jordens omdrejning om sin akse forskydes retningen af disse, så de som anført kommer til at blæse respektive fra nordøst og sydøst. Mellem de to passater befinder sig stillebæltet, hvor vinden fra passaterne mødes, og den opvarmede luft stiger til vejrs, hvor den bliver afkølet og kommer ned som regn. I stillepassaten — eller malpassaten, hvilket navn kommer fra det spanske ord »mal«, som betyder »dårlig« — blev sejlskibene ofte forsinkede af vindstille, og søfolkene benyttede lejligheden til at fylde deres ferskvandstanke op, da regnen sædvanligvis kom ned som skybrud. Ofte blev spygatterne stoppede, og i den derved på dækket dannede sø kunne søfolkene af hjertens lyst få fersket deres legemer og tøj ud.

På »*Oceana*« gik sejladsen sin normale gang, men der blev ret hurtigt et spændt forhold mellem officererne agter og folkene forude. Folkene klagede over at blive udnyttet for hårdt og over kostens mangelfuldhed. Der blev gået vagt om vagt, men efter det tyske system, som for resten også blev brugt i datidens danske sejlskibe, og foruden vagttjenesten havde man de såkaldte arbejdsvagter. Begyndte man med »hundevagten« ved midnat, så havde man frivagt fra kl. 4,00 til kl. 7,20, da man blev purret ud for at spise frokost. Derefter vagt fra kl. 8,00 til kl. 12,30. Efter at have holdt middag fra kl. 12,30 til kl. 13,00 gik man på dækket til »arbejdsvagt« til kl. 15,00. Så først fik man frivagt til kl. 18,20, da man blev purret ud for efter at have spist til aften at overtage vagten fra kl. 19,00 til kl. 24,00. Frivagt fra kl. 24,00 til kl. 4,00, vagt fra kl. 4,00 til kl. 8,00. Frokostspisning fra kl. 8,00 til kl. 8,30. Derefter igen »arbejdsvagt« fra kl. 8,30 til kl. 10,30. Fri fra kl. 10,30 til kl. 12,20, da man blev purret ud til middagsspisning. Så igen på vagt fra kl. 13,00 til kl. 19,00. Aftensmad til 19,30, hvorefter alle mand på dæk til at strække braser og fald, og så først kl. 20,00 var man fri til midnat. Med andre ord ca. 14—15 timers arbejde eller vagt i døgnet. Hvad der særligt vakte utilfredshed var, at mens det i andre skibe i troperne var coutume, at de af nattevagtens folk, som var »stand by« — altså ikke havde noget direkte job som f. eks. rortørn eller udkig — kunne slange sig på dækket og få en forfriskende søvn — blev der så godt som aldrig lejlighed til sådanne hvil på »*Oceana*«. Styrmændene skulle nok finde på noget at beskæftige os med.

I tyske skibe var kosten ellers god, men i »*Oceana*« var den meget dårlig — »Plummen und Klyten« var vor ofte tilbagevendende middagsmad. Denne ret bestod af melboller med nogle få korender i samt noget af det fedt, som blev skummet af vandet, det salte flæsk blev kogt i — æg kom der naturligvis ikke

i. Suppen, som bollerne blev tilsat, bestod kun af vand, hvori var kogt de få svesker, som sammen med bollerne gav retten sit navn. Det næsten kogte salte flæsk fik et lille opkog i suppen, som blev jævnet med mel, og det hele blev derefter smagt til med sirup og eddike. Den gamle, snavsede hamburgerkok rullede bollerne mellem sine ikke alt for propre hænder, mens han tyggede sin skrå og røg pibe. Det salte kød var ikke videre godt, det præserverede kød, vi fik om søndagen, var nærmest uspiseligt, og af kartofler fik vi kun 1/4 kilo om ugen, hvilket var rationen efter tysk lov — og det er nu ikke ret meget. Drikkevandet var rationeret — en liter pr. dag. Når der arbejdedes hårdt i tropevarme, var en liter ikke meget, og vi måtte til tider ligefrem true med strejke for at få en ekstra tildeling. Til at vaske os selv i fik vi hver aften udleveret en liter ferskvand — ellers måtte vi bruge salt vand. Hver lørdag fik vi hver en halv spand ferskvand til at vaske tøj i. Intet under, at vi tog revanche under ækvator, hvor regnen næsten ustandselig strømmede ned.

Vi gjorde land ved floridakysten. I deres fart fra Europa til Amerika gik sejlskibene gerne vestpå i nordostpassaten, og efter at være kommet over under Amerika arbejdede de sig nordpå i Golfstrømmen, som med stor fart løber mod nord. Før vi så land, blev det usigtbart, og det begyndte at blæse op. Vi gjorde alle de mindre sejl fast og lå til sidst for dobbelte mærssejl. En del af besætningen blev sendt til vejrs for at gøre forreste overmærssejl fast. Mens vi — jeg var mellem topgasterne — lå og baksede med sejlet, fik de fra agterdækket pludselig øje på land forude. Kaptajnen måtte lade skibet gå »over stag« for at få det væk fra landet. Vi, der lå oppe på mærseråen, vidste ikke noget om dette og blev ikke lidt forfærdet, da det ballastede skib kom tværs i søen og rullede noget så ukristeligt og endnu værre blev det, da ræerne skulle brases rundt, og de pludselig begyndte at svinge frem og tilbage. Det føltes af os på råen, som om denne var blevet forvandlet til en løssluppen, vandretliggende møllevinge, hvor centrifugalkraften, når råen rigtig var i sving, truede med at slynge os ud i verdensrummet. Vi klyngede os krampagtigt til råen, mens det stormpiskede, løse sejl tærskede os i hovedet, »skødkæderne« (det løbende gods, som strækker sejlet ud til »nokken« — enden — af råen) blev ved sejlets arbejden skiftevis løsnet og strammet, og under denne proces gned de op ad vore ben, mens vi stod hjælpeløse i »fodperten«. Da vi endelig med utroligt besvær var entret langs råen og omsider stod på dækket, var vi godt forslået i vore hoveder af sejlet, hvis »lig« (tovværkskant) samtidig havde skrabet al huden af vore hænders knoer. Vore ben var således maltrakteret af skødkædens vandren op og ned ad dem, at ikke alene var benklæder og strømper slidt op, men al huden skrubbet væk af benene. Det var dog ikke det værste, men en af de tyske matroser, som for resten var lidt til en side, kunne ikke holde sog fast — han faldt ned og knuste hovedet mod skibets lønning og blev øjeblikkelig dræbt.

Næste dag skulle den dræbte sænkes i havet. Vejret var godt, og matroserne var i gang med at skure dækkene med »hollystone« (sandsten). Kl. 9 blev hele besætningen kaldt på dækket og forræerne braset bak, så skibet næsten lå stille.

Der havde været nogen misfornøjelse hos besætningen, fordi de til trods for begravelsen blev sat til arbejde *efter* frokost. Den dræbte var lagt i en af tømmermanden hurtigt sammenslået kiste, i hvilken der var fyldt nogle store sten fra ballasten. Kisten var omvundet med det tyske flag og stillet op på poopdækket ved rælingen. Da alle var forsamlet, sagde kaptajnen nogle få ord om sømandslivets farlighed, hvorefter han bad »Fader vor«. Derefter blev den umalede kiste skubbet ud i havet, hvor den straks sank, og umiddelbart derefter blev ræerne braset fuldt, og sejladsen fortsatte. Begravelsen havde efterladt os i en noget dyster stemning, og så snart braserne var blevet strakt og tovenderne klaret op, forsamledes hele den menige besætning forude ved lukafhuset, men vi fik ikke ret længe tid til begravelsesbetragtninger. »Der Grooten« var der straks med sin fløjte og kommandoen: »Wiederschuren« — og vi måtte på knæ — ikke for at bede, men for at lægge vore kræfter i skurvestenene for at få dækket til at skinne.

Der var i dette skib ikke megen tid hverken til sorg eller glæde — det var arbejde, arbejde og atter arbejde. Jeg må sige, at skibet også så ud derefter — det skinnede som en lystyacht.

Vi ankom omsider til Philadelphia og blev fortøjet ved *Standard Oil Company's* kajer. Det var imidlertid blevet vinter med hård frost. Der måtte ikke være ild af nogen art ombord, så vor mad blev kogt i land i et »kogehus«, der var bygget i oliehavnen netop for at undgå brandfare i skibene. Dette hus var stort og forsynet med borde og bænke, således at besætningerne fra skibene under olielastning kunne spise i det. Da der var varmt, tilbragte vi al vor fritid her, når vi da ikke var på landbesøg. Sove skulle vi imidlertid ombord, og det var ikke morsomt. Folkelukafet var beliggende i et stort jernhus på fordækket. Husets indvendige sider var ikke træbeklædte — der var kun med store mellemrum opsat træribber, så man ikke kom til at ligge direkte op mod jernet, når man lå i køjerne, der var opstillet langs med husets sider i to etager. I den hårde kulde var der flere tommer is indvendig på jernskodderne, og vi måtte for at skærme os nogenlunde mod kulden iføre os alt det tøj, vi kunne pakke os ind i.

I det hele taget var beboelsesforholdene for den menige besætning i gamle dages sejlskibe forfærdelige. I de små danske skonnerter i nord- og østersøsejlads var lukafet næsten altid under dækket forude. En trappe beskyttet af en kappe — en lille overbygning — førte ned til det trange opholdsrum, som var bygget helt ud i stævnen og derfor havde en meget uheldig form. Køjerne var bygget op ved skibssiderne — de var som regel fugtige og fulde af væggetøj. På gulvet — eller »dørken«, som gulvet benævnes til søs — stod et bord, ved hvilket man spiste — eller »skaffede«. Bænke var der ingen af — det var der simpelthen ikke plads til, for hver mand havde sin skibskiste, der tog pladsen op, og disse kister benyttedes som siddepladser. Foruden beboelse var der også indrettet køjer og skabe til sejl, gammelt tovværk, kartofler og mange andre ting, og gennem lukafet gik ankerkæden, som enten var stuvet i forkanten af rummet eller førtes ned til et rum under lukafdørken. Om vinteren

kunne der ved land opstilles en kakkelovn, men denne måtte tages ned, når skibet var i søen. Man kan sikkert forestille sig, hvilken atmosfære der kunne være i et sådant rum uden spor af ventilation, når nedgangen i dårligt vejr måtte holdes lukket. Fugtigheden drev ned ad skodderne, og det er ikke mærkeligt, at tuberkulose mellem søfolk i de tider gjorde en rig høst. I større sejlskibe var forholdene ikke meget bedre. Her var lukafet gerne indrettet som på »*Oceana*«, i et stort hus — »ruf« — på dækket. I »*Oceana*« var lukafet ved et skod, der dog ikke gik helt op til loftet, delt i to dele, og 10 mand boede i hver halvdel. Køjerne og besætningens skibskister tog så meget af den trange plads op, at der ikke var megen plads til bordet, vi spiste ved. I dette hummer, som heller ikke kunne opvarmes, sov vi, når vi kunne få ro til det for de af vore kammerater, som spiste, og i dårligt vejr måtte vi bruge det som vaskerum. Toiletter i egentlig forstand fandtes ikke — under bakken var der nogle bænke med passende huller i og afløb til søen gennem åbninger i skibssiden. Når jeg tænker på moderne skibes beboelsesforhold for besætningerne, kommer man rigtigt til forståelse af, hvilken enorm udvikling der er sket også på dette område til søs. Dette skal jeg imidlertid senere komme tilbage til.

Imidlertid var vi begyndt at indtage vor ladning, der som nævnt bestod af petroleum, som dengang i sejlskibene udelukkende blev transporteret i blikdunke indeholdende ca. 20 liter. Blikdunkene blev anbragt i trækasser — to i hver — og på denne måde sejlet over verdenshavene. Det er først senere, at olietransporter i tankskibe blev almindelig. Blikdunkene var, når de først var tømte, til stor nytte for Østens indfødte befolkning, som brugte dem til snart sagt alt muligt, som spande, kogekar — ja, som byggemateriale til huse, til hvilket formål dunkene blev skåret op i siderne. De derved fremkomne blikplader blev slået på de rafter og stænger, som dannede bindingsværket til de luftige tropehuse. Nu har de moderne tankskibe afløst dunketransporten, og det har sikkert i mange henseender været et stort savn for de fattige indfødte.

Dette besøg i Philadelphia var mit første i De forenede Stater, og jeg var meget imponeret. Desværre var mine pengemidler ikke store nok til, at jeg ret kunne få fornøjelse af besøget. Vi havde alle i Hamburg fået udbetalt to måneders forskud, og ifølge den tyske sømandslov gældende dengang, kunne vi nu ikke fordre penge taget op af vor hyre før seks måneder efter påmønstringen. Vi fik nogle få dollars af kaptajnen, men i øvrigt måtte vi skaffe penge på anden måde — dels ved at sælge noget af vort gode tøj, dels ved at sælge de skibsmodeller, vi havde forfærdiget på vejen til Amerika. Vor hyre som matros var 60 mark pr. måned, men pengene var jo mere værd dengang end i dag. I de amerikanske restauranter kostede et stort glas øl — en såkaldt »schooner« — 5 cents, hvilket i sig selv set med datidens øjne var meget billigt, men desuden var der altid »free lunch« — det vil sige, at der i restauranten var hensat et »koldt bord« — brød, pølse, kød, salater og mange andre gode, spiselige ting, som kunne friste en sulten sømand. Disse dejlige sager var ikke skueretter — de var virkelig gode, og man kunne spise af dem så meget, man lystede; men det var naturligvis underforstået, at man skulle drikke godt med øl til,

hvorfor retterne også var godt saltede for at stimulere tørsten. Vi fra »*Oceana*« var altid sultne, og da vi i havnens nærhed havde fundet en restaurant med et særlig godt »free lunch counter«, gav vi den vor søgning. Det skulle restaurantens vært ikke blive meget fed af, for vi havde sjældent mere end netop fem cents til et glas øl, men vi havde appetit for et helt bryggeri. Vi havde nok lagt mærke til, at der var en mand, som interesseret betragtede os ved vore besøg, og en skønne dag navngav denne mand sig som værten, idet han gjorde opmærksom på, at han ikke tjente ret meget på vor søgning. Vi hang naturligvis lidt med næbbet og forklarede ham, hvorledes landet lå, men nu skulle vi nok blive væk fra hans restaurant. »Vist skal I ej,« sagde den gæve yankee, »kom I bare, så ofte I har lyst, drik så meget, I har råd til — og spis så meget, I har appetit til. I er altid velkommen — og kommer I tilbage til Philadelphia engang med penge på lommen, så kan I til den tid give mig jeres søgning.« Jeg må sige, vi udnyttede hans invitation fuldt ud, og værten var altid fuld af godt humør og venlighed og gav os somme tider et ekstra glas øl gratis. Aftenen før vi skulle sejle, mødte vi fuldtalligt op i restauranten og forærede værten et meget smukt modelskib forfærdiget af en af de danske matroser — Christian Hansen fra Christianshavn.

Den megen utilfredshed blandt mandskabet bevirkede, at tre danske og tre tyske matroser rømte i Philadelphia, og i stedet fik vi bl. a. en 65-årig fransk-canadier, en halt irer og en ung franskmand. Det var tre originaler. Fransk-canadieren var fuld af liv og narrestreger til trods for, at han var meget plaget af gigt. Alder og gigt hindrede ham ikke i at gå til vejrs. Han kunne naturligvis hverken læse eller skrive, men var fuld af de utroligste historier. Ireren kunne læse — og læste meget og gode bøger — men skrive kunne han ikke. Han var halt efter et fald fra en mærserå. Han var en dygtig sømand, men på kant med tilværelsen — altid gnaven og i dårligt humør. Den unge franskmand var født klovn. Han drillede styrmændene, så de var ved at gå ud af deres gode skind. Han var klog nok og forstod udmærket både tysk og engelsk, men over for styrmanden gav han udseendet af intet at kunne forstå og nærmest at være idiot, hvilket skabte mange for os morsomme situationer. Vi holdt jul i Philadelphia. Ombord var der nærmest krigstilstand, så der blev absolut ingen julefest holdt. Derimod var vi både på det britiske og det amerikanske sømandshjem til store festligheder. Nytårsaften var der stor fest i gaden. Da der hele verden over ved århundredskiftet var forskellige meninger om, når århundredet skiftede, idet nemlig nogle holdt på 31. december 1899 og andre på 31. december 1900, havde der slet ikke været nogen særlige fester i Philadelphia, hvorfor det blev besluttet, at der til gengæld skulle være rigtig fest den 31. december 1901. Og det var der. Der var masser af mennesker på gaden hele natten. Der blev sunget og danset på de store pladser, og mange restauranter havde åbent hus, hvor det ikke toges så nøje, hvem der betalte og hvem ikke, så det var noget for os fra »*Oceana*«, og vi benyttede os godt af det.

Omsider var skibet fuldlastet, og vi stod til søs. Vi skulle til Kobe i Japan. Rejsen skulle gå sønden om Afrika og Australien, så vi havde en lang rejse for

os. Den kom til at vare 150 dage — praktisk talt uden at se land. Vi var en hel del store sejlskibe, der stod ud af Delawarefloden på samme dag, og det var et smukt og imponerende syn at se de stolte sejlere med de bugnende sejl som mægtige, hvide fugle skyde hen over havet. Det er et syn, som den nuværende generation kun sjældent får lejlighed til at se et glimt af, når de tilfældigt passerer et af de få skoleskibe, der nu er ene om at repræsentere de stolte sejlere. Man kan med vemod tænke på den tid, savne det smukke syn og tænke på, hvad disse skibe udrettede i deres tid, men man skal alligevel ikke ønske denne tid tilbage, for menneskelige kår havde besætningerne sjældent ombord i dem. Var kaptajnen og officererne nok så humane og forstående — hvilket de meget ofte ikke var — så gjorde hele institutionen — de lange rejser, umuligheden af at holde frisk proviant, storme, som gjorde skibe, der kun havde sejl til fremdrivning, temmelig hjælpeløse — alt var imod, at man kunne have menneskelige bekvemmeligheder, som man har det nu om dage i vore moderne skibe.

Alligevel — sejlskibene havde ved århundredskiftet endnu ikke udspillet deres rolle. Den 7. maj 1902 gik verdens største sejlskib ud på sin første rejse. Det var *»Preussen«* af Hamburg, tilhørende det bekendte rederi Laeisz, under hvis flag så mange sejlskibe har gjort bemærkelsesværdige rejser til Sydamerikas vestkyst. *»Preussen«* var 133,5 meter langt og 16,4 meter bredt. Det lastede 8000 tons. Det havde to donkeykedler, der under losning og lastning gav damp til fire dampspil. Dets 43 sejl havde en sejlflade på 5560 kvadratmeter. Højeste mast var 68 meter over kølen. Skibet var rigget som fem-mastet fuldskib, hvilket vil sige, det havde ræer på alle fem master. Underræerne var hver 68 meter lange. Den øverste rå — røjlråen — var 16 meter lang. Alle master og ræer var af stål. Den stående stålwirerigning målte 10.800 meter, løbende stålrigning 13.730 meter og løbende hampegods 17.260 meter. Der var i alt på skibet 1260 blokke. *»Preussen«'s* første hjemrejse fra Iquiqi i Chile til Elbmundingen tog 87 dage. Det var godt seks knob i gennemsnitsfart og egentlig ikke noget at prale med. En anden tysk sejler, fem-mastet bark *»Potosi«* gjorde en rejse fra Iquiqi til Prawl Point i Kanalen på 57½ dag. Det bliver ca. otte knob i gennemsnit, men det var nok også rekord i salpeterfarten på Chile.

»Preussen« gjorde i sin levetid nogle bemærkelsesværdige rejser. På sin anden rejse gjorde den fra Kap Horn til 40 graders nordlige bredde en gennemsnitlig fart af 15¾ knob fuldt lastet. I 1906—07 gjorde den rejsen fra vestkysten af Sydamerika til Kanalen på 61 dage. Den havde da gjort ni rundrejser til vestkysten i løbet af 4½ år. I april 1908 gik *»Preussen«* i ballast til New York, hvor den ankom efter en måneds rejse og lastede 200.000 kasser petroleum til Japan. Rejsen til Yokohama fuldførtes i 112 dage (som tidligere anført var *»Oceana«* 150 dage om rejsen fra Philadelphia til Kobe — omtrent den samme distance direkte — men *»Preussen«* gik gennem Sundastrædet, som er betydelig kortere i distance end *»Oceana«s* rute sønden om Australien). Fra Japan gik rejsen til vestkysten af Sydamerika, hvor en ladning salpeter indtoges, og med denne ankom *»Preussen«* til Hamburg efter at have fuldført jord-

omsejlingen på 13 måneder. Skibet blev fra første dag ført af kaptajn B. R. Petersen — en gæv sønderjyde, som endnu i september 1952 levede i Hamburg og til trods for sin høje alder af 90 år var fuldstændig rask og åndsfrisk og talte et smukt dansk.

Efter over otte års fremragende sejlads — bemærkelsesværdig ved stadig heldige rejser, som *»Preussen«* fuldførte med en dampers regelmæssighed, endte det stolte skib sin tilværelse natten mellem den 5. og 6. november 1910. *»Preussen«* kom i Den engelske Kanal i kollision med den engelske damper *»Brighton«*, hvorved det led stor skade. *»Preussen«s* kaptajn forsøgte at nå ind til Dover, men måtte ankre ud for Dungeness. Skibet mistede dog under den hårde sydveststorm sine ankre og kæder og drev, efter at tre bugserbåde forgæves havde forsøgt at hjælpe det, ind på klipperne øst for Dover. Besætningens 50 mand nægtede at forlade skibet. Danske, tyske og engelske bjergningsdampere forsøgte at redde havaristen, men skaden var for stor, og den 19. december 1910 blev det erklæret fuldstændig vrag. Ved søretten i Hamburg blev det engelske skib kendt skyldig i kollisionen. *»Preussen«s* fører kendtes ganske uden skyld, og også for den påfølgende stranding var kaptajnen sagesløs. Admiralitetsretten i London kom til samme resultat og erklærede tillige, at *»Preussen«s* forlis var en direkte følge af kollisionen, hvorfor den engelske damper blev pålagt ansvaret for tabet af det berømte skib.

Imidlertid stod vi med *»Oceana«* i begyndelsen af februar 1902 sydpå. Vi krydsede os gennem de to passater, og den ene dag gik som den anden. Ombord i disse store sejlskibe var der visse poster, som blev betroet til nogle af de matroser, der efter styrmandens skøn var bedst egnede. Der var naturligvis påmønstret en udlært sejlmager, men da der gik meget slid på sejlene, måtte denne altid have en medhjælper, og dette regnedes for at være et særlig udvalgt job, som kun de meget dygtige søfolk blev udtaget til. I *»Oceana«* var denne post besat med Christian Hansen fra Christianshavn — en 30-årig, udmærket sømand og ærkechristianshavner. Christian havde ikke meget begreb om boglige sysler — skolelærdom var ikke noget for ham, men lige meget hvad sagen drejede sig om i alt, hvad der angik praktisk sømandsarbejde, fandtes ikke Christians overmand. Han var en dygtig skibstømrer, der med sine mægtige sømandsgrabber lavede de fineste skibsmodeller — bl. a. de meget populære skibe i flasker. Han kunne smede så godt som nogen skibssmed, som kok var han storartet — han måtte en månedstid under kokkens sygdom gøre tjeneste i kabyssen — og vi ønskede, at kokken ville være uhelbredelig. Han var god til alt »skibsmandsarbejde« (splejsning, knobning etc.), og han malede — marmorering, egetræsmaling o. lign. — så godt som nogen maler, og han var en hurtig og dygtig sejlmager. Til søs var han punktligheden og pålideligheden selv, men ved land var hans tørst somme tider lidt for stærk for ham. Han havde solide kræfter, men var skikkelig og fredsommelig som et lam. Christian havde sejlet i mange år med engelske skibe og talte udmærket engelsk, da han kom ombord i *»Oceana«*. Da han nu skulle tale tysk, kneb det lidt, men det gik, til vi i Amerika fik engelsktalende folk ombord. At skulle klare tre sprog —

dansk, tysk og engelsk — kunne »Kresjan« ikke — han miksede dem op så gudsjammerligt, at det var en hel fryd at høre ham tale; men alle forstod ham, og alle holdt af at høre »Kresjan«s sprog.

Der skete ikke ombord noget bemærkelsesværdigt på rejsen til Kap Det gode Håb. I et stort sejlskib er der altid nok at gøre. Alene det, at alle sejlene skal skiftes ud flere gange på rejsen, er et stort arbejde. Man har særlige, lette sejl — som regel ældre, slidte sejl — som bruges i troperne, men når skibet skal til højere breddegrader, hvor dårligt vejr kan ventes, må stormsejlene slås under. Det er naturligvis et stort arbejde for den forholdsvis lille besætning at foretage disse sejlomskiftninger.

Af og til fik vi stille og lå og duvede i dønningerne, og ofte havde vi under disse perioder lejlighed til at fange hajer. Det var en stor sport i forne tiders sejlskibe at føre jagt på hajer, som altid er blevet betragtet som søfolks fjender. Hajer er meget nemme at få på krogen, der altid lå parat til at blive benyttet. Som mading kunne praktisk talt alt bruges — var der ikke en luns salt kød at få, kunne en gammel klud viklet om krogen gøre samme nytte. Det var meget mærkeligt at se hajen omgivet af sine lodsfisk nærme sig krogen med maddingen. »Lodsfisk« tilhører makrelfamilien og kan blive 15—30 cm lange. De følger altid hajer i større eller mindre antal, og man har tidligere antaget, at de levede af hajens ekskrementer. Det påstås også, at de vævre småfisk er hajens proviantforsynere, idet de opleder føde og derpå kalder deres herre til byttet. Lodsfiskens kød er velsmagende. Hajerne kan blive indtil 12 meter lange. Hajens mægtige gab sidder tværs på undersiden af hovedet og så langt ind under dette, at når den skal gribe efter fangstkrogen, må den vende sig om på ryggen. Gabet er bevæbnet med flere rækker trekantede, skarpe og takkede tænder. Hvis hajen ikke bider fast på krogen ved første forsøg, gør det som regel ikke spor. Den er så grådig, at den vil blive ved at bide, til den til sidst bliver hængende og bliver halet ombord. Som oftest viser det sig, når hajen er halet ombord, at den er fuld af »lus« — en mærkelig art småfisk med en sugeskål på undersiden af hovedet. Med denne sugeskål er »lusene« så hårdt befæstede til hajens skind, at de er meget vanskelige at fjerne. Når fisken er kommet ombord, hvilket med et stort eksemplar må ske med forsigtighed, da et slag af den kraftige halefinne kan være farligt, bliver halen straks hugget af, og derpå bliver hajen dræbt og parteret. Halefinnen bliver anbragt på nokken af klyverbommen (den yderste ende af bovsprydet). Som regel sidder der her en halefinne fra tidligere tid, men denne bliver smidt overbord. Kraniet bliver hængt op i rigningen, så kødet kan rådne af det og efterlade kæberne med de mange rækker tænder, og rygraden bliver omhyggeligt skåret ud og kødet kogt fra. Ryghvirvlerne som er i mange dele, bliver derefter samlede ved at drive en jernstang gennem hvirvlerne. På denne måde forfærdigede søfolkene en fin, hvid spadserestok, som de i havnestæderne kunne sælge til liebhavere og kuriositetssamlere.

Springere og marsvin legede ofte for boven, og når vi gjorde en moderat fart på fire-fem knob, kunne de følge os i timevis, og tit kunne vi fra bovsprydet

harpunere os en af dem, og en springerbøf var ikke til at foragte imellem al det salte sulemad, vi til daglig måtte nøjes med. Ofte fløj der også flyvefisk ombord. Det var særligt om natten, dette skete, og søfolkene havde den idé, at de styrede efter lys, som skinnede ud fra koøjer og åbentstående døre, og derved slog de mod dækshusenes sider og landede på dækket. Hvorvidt det er rigtigt, er vel svært at afgøre, men det er et faktum, at ved daggry kunne vi ofte på dækket opsamle en hel spand flyvefisk, som var fløjet ombord om natten. De smager som makrel eller sild og er stegte en velsmagende spise. Flyvefisken er beslægtet med makrelfamilien. Fiskene flyver ikke i den forstand, som en fugl flyver — de er »svæveflyvere«. Brystfinnerne er meget kraftigt udviklede, og når fisken med en fart, den allerede er kommet op på i vandet, hæver sig op over vandspejlet, kan den på de udspilede brystfinner — »vingerne« — svæve et meget langt stykke gennem luften. Fiskene bryder op gennem havspejlet for at undgå de store rovfisks efterstræbelser, og et skib, som kommer sejlende, vil vel for flyvefisken tage sig ud som en rovfisk, og det er ofte mægtige stimer af disse »svævefisk«, som rejser sig på hver side af et sejlende skibs bov.

Den afveksling i kosten, som fangst af fisk og springere kunne give, var meget kærkommen. »Plummen und Klyten« var stadig vor »nationalret« set med hamburgerøjne. Appetitten hos de hårdtarbejdende søfolk fejlede ikke noget, og selv om kvaliteten af provianten lod meget tilbage at ønske, kunne vi altid få nok at spise — hvis vi da kunne spise maden. (I den henseende tog datidens søfolk det ikke så nøje. Det hårde brød blev fuldt af orme og mider, men søfolkene havde en egen måde at banke brødet ned i bordet på, hvorved en del af det levende faldt ud — og resten spiste de uden videre — det var jo bare fersk kød. Jeg kunne aldrig vænne mig til denne fremgangsmåde, og da det næsten var umuligt at få alt krybet ud af brødet, fik jeg ikke meget at spise). Til »Plummen und Klyten« fik vi sirupsovs, og jeg spiste et godt måltid, når vi fik denne mærkelige ret. Vi spiste ca. 30 klyten hver, og da vi var 30 mand ombord, vil det sige, at den gamle kok rullede ca. 900 af disse melklumper så store som golfbolde til en middag — de blev virkelig ædt i kokkens ansigts og hænders sved. En dag syntes der at være mere indhold i suppen end det vanlige »opvaskervand«, som vi kaldte det for, og der blev spist særlig meget af suppen. Grunden til suppens fylde opdagedes, da gryden var næsten tom, og det viste sig, at en gammel, beskidt karklud var bleven tabt ned i suppen under dens tilberedning. Karkluden var næsten bleven helt ren under kogningen.

Omsider kom vi ud af troperne og arbejdede os under meget dårligt vejr sydøstpå rundt Sydafrika. Vi fik ikke landet at se. Vi var for langt sydpå. Det gjaldt nemlig for os om at komme ned i vestenvindsbæltet. Bælter med fremherskende vinde findes på de høje bredder mellem 40° og 65°. Vindene her er ikke som passaterne stadige vinde men meget hyppige og kraftige, særlig om vinteren. Vestenvindsbælterne går rundt om hele jorden, men på grund af landmasserne på de nordlige bredder er vinden her mere omskiftelig end på de syd-

lige, hvor den vestlige vind er næsten konstant. Vejret her er også mere stormfuldt og barsk end på nordbredde. Vestenvindsbæltet her strækker sig på sydbreddens vintertid (dansk sommer) helt op til 35° syd. Breddegraderne mellem 40 og 50 har særlig fået et dårligt ry på sig blandt søfolk. Det blæser om vinteren næsten bestandig meget hårdt, og bæltets navn »the roaring fourties« (»de brølende 40 grader«) passer fuldstændig til dets karakter.

»*Oceana*« befandt sig sønden om Afrika i april måned 1902 og var ved påsketid offer for en voldsom vestlig storm. Det begyndte 1. påskedag, og i løbet af dagen havde vi bjerget alle de små sejl og lå for merssejlene. Ved midnat blev der givet ordre til at beslå de tre overmerssejl, og frivagten blev purret ud til at hjælpe. Vi fik efter flere timers forløb gjort fore og kryds merssejlene fast og gik så i gang med store merssejl. I tre timer lå vi og baksede med det store sejl, som ikke alene var vådt, men da det frøs flere grader, var det også frosset, og stormen blæste det ud, så det stod som en kompakt masse, som det var umuligt at få tag i. Efter mange forgæves forsøg revnede sejlet pludselig med et brag som et kanonskud. Sejlet fløj ud af sin tovværksfatning (»liget«), og nu gjaldt det for søfolkene på råen at komme ind mod rigningen og ned på dækket for ikke at blive pisket sønder af de vildt flagrende sejldugs- og tovværksender. Der blev senere hvisket noget om, at det var bådsmanden, som havde stukket sin kniv i sejlet og derved bragt vort problem med at få det bjerget og gjort fast til afslutning.

Vi lå nu for stumperne, som det hedder i sømandssproget, og da det var for farligt at sejle, blev skibet bragt op til vinden og lå nu underdrejet. Fore og krydsundermerssejl blev gjort fast, da det i en periode flovede lidt af, og nu kunne folkene puste ud og frivagten gå til køjs, efter at vi dog havde været agterude for at »hale storskødet« — som det at få en snaps som opmuntring hedder. Vagten opholdt sig på en bro, som var bygget over »midtskibshuset«, hvori underofficererne boede, og hvor også forskellige oplagsrum var placerede. Pludselig, som vi stod her, hvor vi mente, vi var i sikkerhed for søen, tog skibet en ordentlig overhaling, og vi blev alle af den mægtige sø, som slog over huset, slynget ned i læ, hvor vi havnede mod en del gods, der var fastsurret til gelænderværket. Dette gods forhindrede os faktisk i at blive vasket overbord, men den kraft, hvormed vi blev slynget mod det, gav os alle nogle gode knubs. Jeg kurrede på halen ned i læ og ramlede med stor kraft mod en lodretstående jernstøtte og slog derved mit hoved og min venstre arm. Jeg besvimede ved slaget, men kom ret hurtigt til mig selv igen, og da jeg intet hørte, troede jeg faktisk, at mine kammerater var skyllet overbord. Men pludselig hørte jeg en stemme, som jamrede: »Oh, meine nose — oh, meine nose.« Det var Christian Hansen, som klagede sig på sit mærkelige dansk/engelsk/tysk. Blodet dryppede fra mit hoved, og min venstre arm hang følelsesløst ned. Christian var tilsyneladende ret hårdt medtaget, så jeg sagde til ham, han skulle blive, hvor han var, så ville jeg gå agterud og tilkalde den vagthavende styrmand. »*Oceana*« havde på hele strækningen fra bakken til poop'en (det ophøjede agterdæk) løbebroer, således at man normalt ikke behøvede at færdes på dækket i dårligt vejr; men da jeg

skulle agterud, viste det sig, at løbebroen på stykket fra midtskibshuset til agterhuset var delvis revet væk af søen, så jeg måtte ned ad den lodrette stige på det ene hus og op ad en tilsvarende på det andet, og med min lammede arm var det ikke så godt. På vej agterud mødte jeg førstestyrmand, som havde vagt. Jeg fortalte ham i få ord, hvad der var sket, og at jeg antagelig havde brækket min arm. Styrmanden gav mig ordre til at gå agter til styrehuset. Vi havde i »*Oceana*« på poop'en et stort, lukket styrehus. Jeg gik agterud og satte mig ind i styrehuset, hvor jeg tilbragte flere timer ventende på styrmanden, pint ikke alene af smerterne i min arm og mit hoved, men også ved tanken om, at måske flere af mine kammerater var skyllet overbord. Det viste sig senere, at styrmanden i sin forvirring havde glemt, at han havde talt med mig, så da han fik folkene på midtskibshuset samlet sammen og holdt mandtal over dem, savnedes jeg. Frivagten blev purret ud, men skibet, som lå underdrejet, kunne der selvfølgelig ikke gøres noget med, men der var mulighed for, at jeg kunne være slynget ned på stordækket og måske lå og agerede »strandvasker« dernede, så nogle af folkene med tovender om livet blev sendt dækket rundt for at lede. Da dette naturligvis intet resultat gav, blev håbet om at finde mig opgivet, og frivagten sendtes af vejen. Klokken var imidlertid blevet fire, og styrmanden kom agterud for at aflæse loggen, og hvem skildrer hans forbavselse, da han ser mig sidde i styrehuset? Jeg var af og til faldet hen i en døs, men det var jo væmmelig koldt — det frøs et par grader og blæste en orkan, og dér sad jeg og frøs i mit gennemvåde tøj samtidig med, at jeg havde feber på grund af mine kvæstelser. Da styrmanden kom, livede jeg dog nok op til, at jeg kunne skælde ham bælgen fuld. For en gangs skyld blev »der Groote« mig svar skyldig. Jeg blev taget ned i kahytten, hvor kaptajnen lagde bind om mit hoved og armen i splinter. Jeg fik tørt tøj sendt fra folkelukafet, og efter at have hvilet mig lidt i agterkahytten blev jeg sendt forud, hvor mine kammerater var meget fornærmede over, at jeg på denne måde havde narret dem, og de var ivrige til at tage alle de smukke ord, de havde talt om mig, da de troede, jeg var væk, i sig igen. Der var ingen grund til at tale så pænt om mig, når jeg ikke engang var druknet. Jeg blev så lagt op i folkelukafet, men fra kahytten var der ingen, der hørte til mig eller tilså mig. Jeg havde skrækkelig ondt i armen og i fingrene, som svulmede op til deres dobbelte tykkelse, og efter et par dages forløb blev de helt blå. Vejret var nu blevet bedre, så man kunne bevæge sig på dækket, og jeg gik agterud og gjorde vrøvl. Det viste sig, at forbindingen om armen var for stram. Den blev nu løsnet, og det blev snart bedre. Det var den ene af underarmens to knogler, som var knækket, og i løbet af nogle ugers tid var det hele groet sammen igen, og jeg var så god som ny. Hovedet havde ikke taget større skade, end at det havde fået en flænge og en ordentlig bule. Jeg profiterede af mit uheld, for på rejsen »easten down« havde vi stadig dårligt vejr, og når mine kammerater om natten måtte op i storm og kulde og beslå sejl, etc. — så kunne jeg dukke mig ned i mine tæpper og havde det nok så lunt. Min ven Christian havde fået brud på næsebenet, men da det havde været brækket en gang før, skadede det ikke særligt hans udseende, og det nye brud voksede

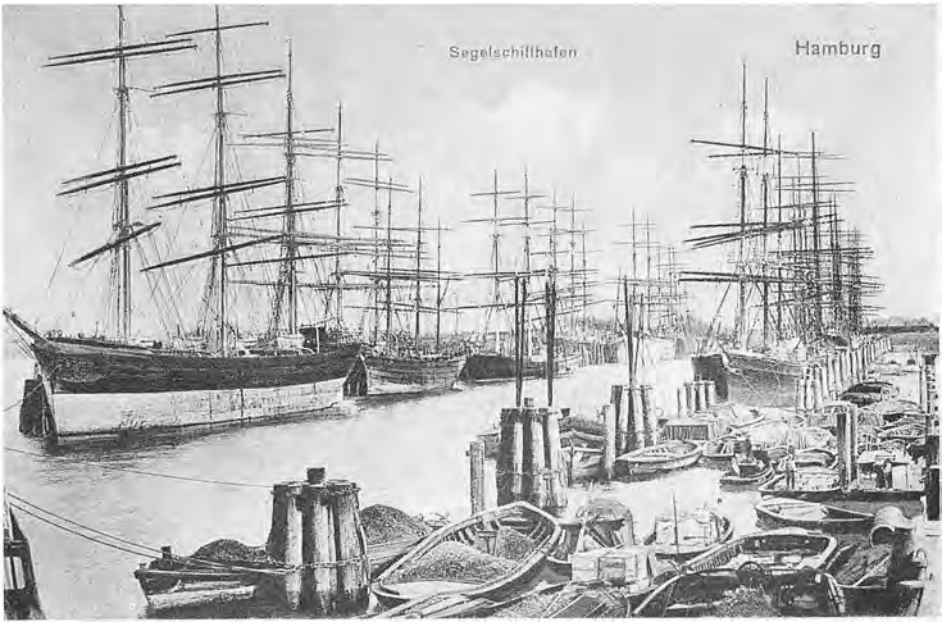
sammen på tilfredsstillende måde. De øvrige sømænd, som var blevet kastet bold med af søen, havde kun fået overfladiske sår, som hurtigt lægedes.

Omsider havde vi sejlet vor længde ud og kunne begynde at sejle nordpå. Vi gik østen om Australien og var snart oppe i sydøstpassaten. På hele vejen over Det indiske Hav var skibet blevet fulgt af flokke af albatrosser — disse pragtfulde fugle, der kun lever på den sydlige halvkugle, og som vel nok er de bedste flyvere, som findes. Det er meget store fugle. Almindeligvis er deres vingefang ca. fire meter, men der påstås at være fanget albatrosser, der målte seks meter fra vingetip til vingetip. Uden synlig anstrengelse og uden at man kan se, at de bevæger vingerne, svæver de ustandseligt kredsende rundt skibet, selv når dette løber meget stærk fart. Der har været diskuteret meget om, hvorledes de hviler — om de kan sove under flugten, eller om de lander på havet for at sove. Tilsyneladende er det de samme fugle, man ser kredse rundt skibet dag efter dag på en meget lang rejse. Hvis de tilfældigt kommer til at lande på dækket — det sker, at de hviler sig på skibets ræling og hopper ned på dækket — kan de ikke lette igen. Søfolkene må så se at få fanget fuglen og kaste den op i luften.

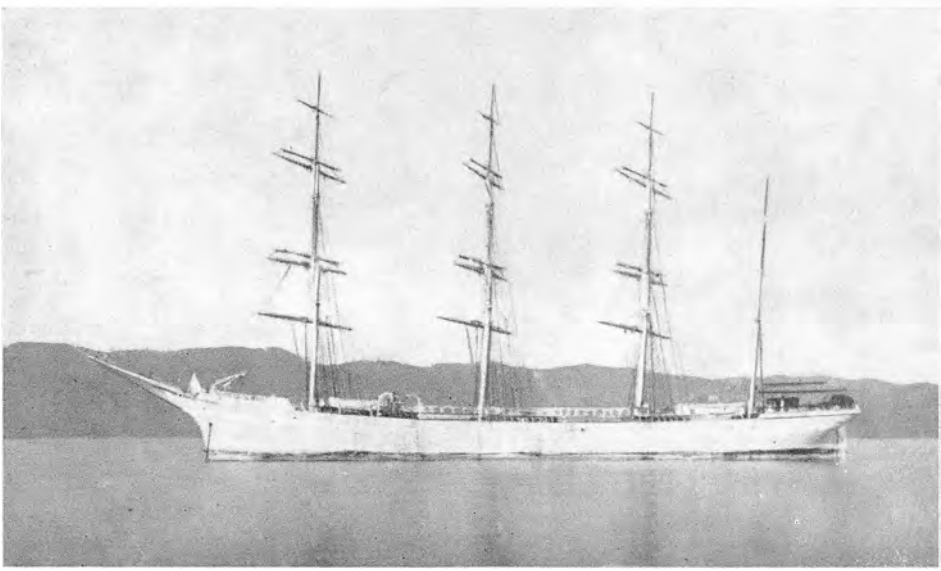
Vor rejse på den sydlige halvkugle var foregået i denne jordhalvdels vinter. Da vi kom op over ækvator, var vi straks i sommervejr, og i juli måned 1902 ankom vi til Kobe i Japan.

Vi lossede i Kobe en månedstid, og det var en oplevelse for os, som aldrig før havde været i Østen — endsige i Japan. Alt og alle i Japan var endnu den gang — altså i begyndelsen af århundredet — ret primitivt, men Japan havde dog efter den sejrrige krig med Kina i 1894 fået ideer om, at det egentlig måtte betragtes som en stormagt. Krigen med Kina skyldtes Korea, hvor der var udbrudt oprør. Korea var oprindelig et uafhængigt monarki, omend det årligt måtte sende store gaver til den kinesiske kejser, hvorfor Kina betragtede Korea som dets vasalstat. Denne Kinas fastholden på sin højhedsret over Korea var en af årsagerne til krigen mellem Kina og Japan. Kineserne blev efter krigen fordrevet fra Korea og landets uafhængighed anerkendt ved freden i Shimonoseki. Korea kom dog til at stå under russisk og japansk indflydelse, og da den koreanske dronning i 1895 ville frigøre sig fra japanerne ved at afskedige alle de japanske embedsmænd, trængte japanerne natten mellem den 7. og 8. oktober ind i slottet, hvor de dræbte dronningen og brændte hendes lig. I 1896 offentliggjordes en traktat mellem Rusland og Japan angående Korea, som nu kun af navn var selvstændig. De to magters rivaliseren i Korea førte til sidst til krigen mellem Rusland og Japan i 1904, efter hvilken Korea faktisk blev en vasalstat af Japan.

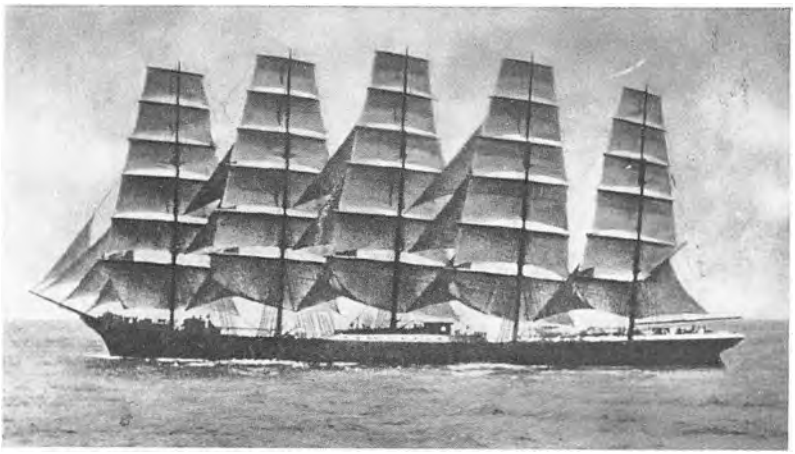
Japan har altid været et mærkeligt land. Som bekendt er der ikke den opfindelse, som russerne ikke har været de første til at virkeliggøre. Det påstår de i alle tilfælde. Alligevel er der en ting, de ikke har opfundet — og det er »jerntæppet«. Dette, at et lands befolkning helt skal isoleres fra den øvrige verden, er noget, som japanerne fandt på længe før russerne. Fra året 1638 til 1853 var Japan et lukket land for den øvrige verden med undtagelse af nogle få



Sejlskibshavnen i Hamborg i år 1900.



4-mastet bark »Oceana« af Hamborg.



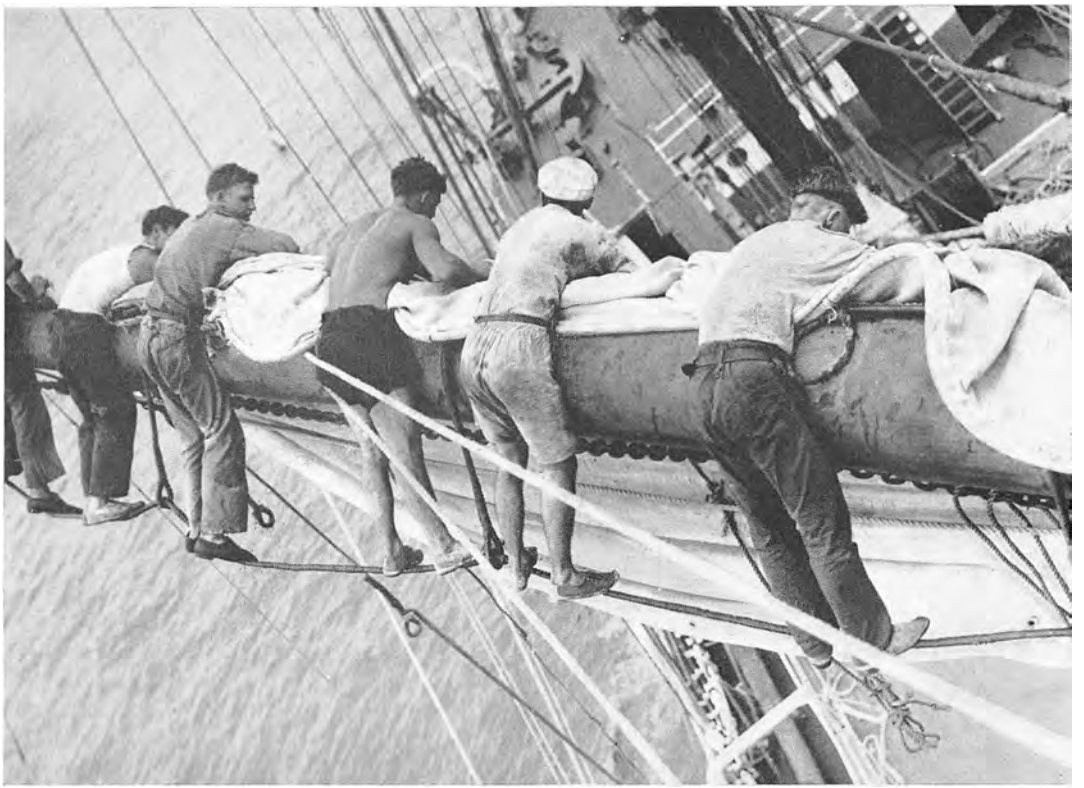
5-mastet fuldskib »Preussen« af Hamborg.



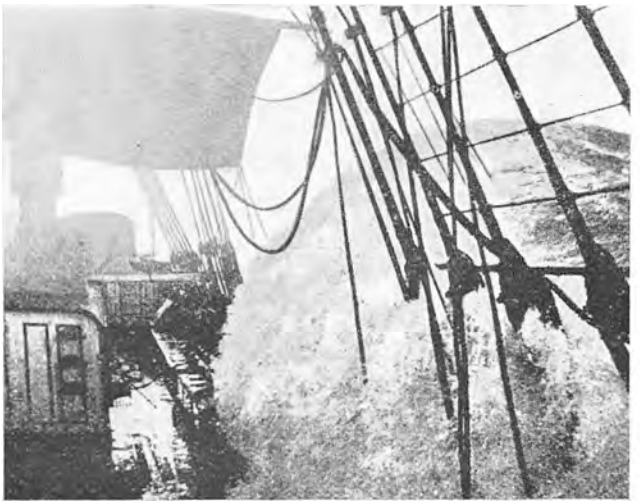
»Preussen« som vrag ved Dover.



5-mastet bark »Potosi« af Hamborg.



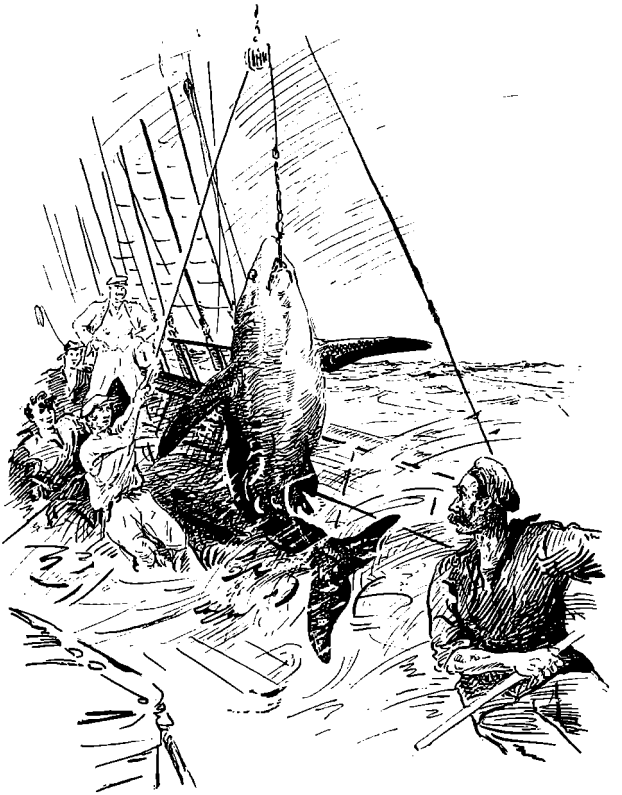
Fokken gøres fast. Under råen ses »skødkæden«, som strækker mærssejlet ud til »nokken«, enden af fokkeråen, se side 38. (Troense Søfartsmuseum).



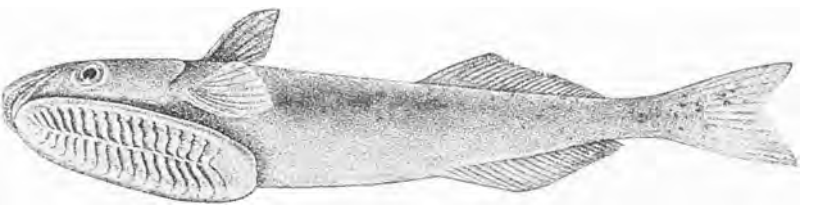
»Running the eastern down«.

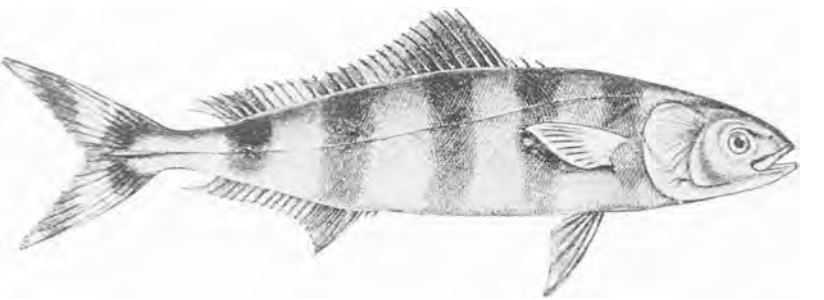


»Vollmatrose Jan« (Hans), 19 år.



Hajen svinges indenbords. Nederst: »Hajlus« og lodsfisk.





kinesere og hollændere, der havde særlige, men meget indskrænkende betingelser for deres ophold. Efter at Japan af De forenede Stater var blevet tvunget til at opgive sin isolation, gik det straks kraftigt ind for at tilegne sig europæisk civilisation. Således fik det hurtigt en moderne handelsflåde — hovedsagelig ved indkøb af ældre britiske skibe. Det var navnlig britiske søfarende, som lærte japanerne navigationskunst, men også mange danske navigatører var til at begynde med ansat i den voksende japanske handelsflåde. Således var det bornholmeren, kaptajn Sommer, som i 1902 var »Commodore Captain« i Japans største rederi *Nipon Yusen Kaiha.*

Imidlertid syntes den almindelige japaner i 1902 endnu ikke at lide af for høje tanker om sit eget værd. Alle gik dengang endnu i landets klædelige dragter — både mænd og kvinder. For os danske søfolk var det meget morsomt at leje en rickshaw (tohjulet vogn trukket af en kuli) og køre rundt i byen og se dens mærkværdigheder. Beboelseshusene var dengang, som de i de fleste tilfældet er den dag i dag, bygget af meget let materiale. Det er navnlig det lette cedertræ, husene bygges af, og indvendig er de delte i flere rum ved hjælp af forskydelige vægge. Disse vægge består af trærammer udfyldte med papir. Ved at skyde rammen til side eller tage den helt væk, kan man indrette rum efter ønske. På gulvene er lagt ca. 10 cm tykke rismåtter. Disse måtter har alle en bestemt størrelse, så når man taler om et hus' størrelse i Japan, diskuterer man ikke, hvor mange værelser huset har, eller disses mål — man taler kun om, hvor mange måtter huset er stort. Man går ikke ind i et japansk hus med sko på — man må pænt tage disse af og gå ind på strømpesokker, hvilket somme tider afstedkommer forlegenhed, hvis man har huller i strømperne. Japanerne gik dengang — og mange gør det endnu — med en slags træsko — egentlig kun en flad træplade, forneden forsynet med ca. 10 cm høje træstykker. Træskoen holdes på foden ved hjælp af to remme, som stikkes ind mellem tærne. For at holde fodtøjet på plads er man nødt til at gå med fødderne indad, og det er mærkeligt i vore dage at se japanerinder i moderne antræk og med fineste franske sko spadsere rundt med fødderne indad. Disse høje, stylteagtige japanske sko har forårsaget en nedarvet tilbøjelighed hos japanerne til stadig at gå med fødderne indad — trods al moderne påklædning.

»*Oceana*«*s* mandskab var ikke de eneste søfolk i Kobe. På det pågældende tidspunkt lå der en halv snes store sejlskibe i havnen og lossede petroleum, og der var liv og glade dage i byen, da folkene havde penge på lommen og ikke var bange for at bruge dem. Også handelsmændene, som i store skarer flokkedes i skibene med deres lakerede træsager, porcelæn, bronzefigurer, silketøjer og mange andre for en fremmed sømand fristende sager, gjorde store forretninger. Den servilitet, som japanerne i 1902 viste over for alle hvide, var der ikke mere af, da jeg efter næsten fem års forløb igen besøgte Japan i 1907. Da havde de i mellemtiden vundet krigen mod stormagten Rusland, og enhver japaner følte sig nu vældig høj i hatten over for europæerne.

I Kobe måtte vi afmønstre to matroser — den gamle fransk-canadier, der havde fået en øjeinflammation, som truede med at gøre ham blind, og den unge

franskmand, der havde drevet sine klovnstreger så vidt, at styrmændene kun ønskede at blive ham kvit. Af den grund meldte han sig hos den franske generalkonsul med anmodning om at blive sendt til Frankrig for at aftjene sin værnepligt, og den tyske kaptajn blev tvunget til at afmønstre franskmanden og betale ham hele sin afregning. I stedet for de afmønstrede fik vi to japanske matroser. Den ene af disse var så tyk, som han var høj, men alligevel dygtig til at gå til vejrs. Den anden »Professor Kato«, som vi kaldte ham for, var en lille, indskrumpet splejs, men i øvrigt en god sømand. Han sad altid fordybet i læsning af japanske bøger i sin fritid og studerede ivrigt det tyske sprog. Han lærte også en masse gloser men havde den mest mærkværdige udtale. Han kastede sin kærlighed på mig og fortalte mig, at han egentlig hørte til den japanske marine, men var taget på denne rejse med orlov for at uddanne sig — særligt i sprog. Han har sikkert været spion.

Omsider var vor ladning udlosset, og vi begyndte at indtage sandballast. Dette var på sejlskibe altid et meget omstændeligt arbejde, da ballasten skal sikres for ikke at komme i drift under sejladsen. Disse store sejlskibe kunne ikke ligge helt tomme uden stor risiko for kæntring. For at forhindre dette kunne man i havnene leje de såkaldte »ballastspir«. Disse var mægtige træstammer — meget ofte surret sammen af flere mindre stammer. Mens det pågældende skib endnu havde en del af sin ladning inde, blev ballastspirene anbragt i vandet — et langs hver side af skibet — og fastgjort til dette og skulle så ved deres vægt forhindre skibet i at krænge over. Fortøjningerne måtte stadig reguleres, så at stammerne altid flød lige i vandskorpen. Finessen var den, at begyndte skibet at få slagside, ville stammen på den side, til hvilken skibet hældede, flyde på vandet og dens vægt derved ophæves, mens stammen på den modsatte side ved at blive løftet ud af vandet ved sin vægt ville forhindre skibet i at krænge mere, og på denne måde holdtes der balance, og skibet forblev på ret køl. Når så skibet efter at være blevet helt udlosset havde fået tilstrækkelig sandballast ombord, blev spirene atter afleveret til havnevæsenet. Jeg tror, at vi fik ca. 1500 tons sandballast, og da denne var inde, stod vi atter til søs. Langfartsskibenes afgang fra en red formede sig gerne ret festligt. De andre skibe på reden hejste deres flag, og kaptajnerne fra skibene kom ombord for at tage afsked. Til tider sendtes der også folk ombord fra de andre skibe til at hjælpe de afsejlende med at hive ankeret ind og hejse sejlene. Skibe som »*Oceana*« havde donkeykedel og kunne bruge damp til disse funktioner, men det var festligere på den anden måde, og den benyttede vi os også af ved vor afgang fra Kobe. Kaptajnen var ikke karrig med at lade flasken gå rundt, og der blev sunget shanties, så det hørtes over hele havnen. Når så de store sejl var blevet hejst, blev det sidste tag taget i ankerkæden, skibet svajede rundt og gled ud af havnen under hurraråb fra alle skibe, der blev passeret.

Vi havde 32 dages rejse til Tacoma i staten Washington, U. S. A. Vi havde hårdt vejr det meste af rejsen, men vinden var for det meste med os. Vi ankom til Tacoma, mens der inde i landet var en mægtig skovbrand, der sendte vældige røgmasser langt ud til søs. Staten Washington, i hvilken Tacoma er en

vigtig havneby, var dengang en ung stat, idet den var blevet ophøjet til stat i 1889. Tacoma var i 1902 en meget livlig by. Det var lige på højdepunktet af guldgraveriet i Klondyke, hvor der netop i 1902 blev fundet for 80 millioner dollars guld. Når de heldige guldgravere kom hjem fra Klondyke, landede de gerne først nogle dage enten i Tacoma eller i det nærliggende Seattle, og champagne og whisky flød i strømme, og der var lystigt liv og glade dage og nætter. Også skovarbejderne tjente store penge, og de skulle omsættes i de store byer. Vi søfolk fra »*Oceana*« havde ikke mange dollars at rutte med, men der var tilsyneladende altid nogle velhavere, man kom ind med, som var ligeglade med, hvem der betalte. Vi kom også til at lære et par tyske familier at kende, og de var meget venlige mod os, tog os på udflugter og til selskaber i deres hjem. Jeg var blevet meget gode venner med en ung amerikaner, hvis forældre var tyske. En dag, vi stod og drak et glas øl ved baren i en restaurant, kom han i en diskussion med en fremmed mand, hvilket endte med, at den fremmede kaldte min ven for »a son of a bitch« (»søn af en tævehund«). Min ven trak sin revolver, hvilket alle gik med, og før jeg kunne forhindre det, skød han manden. Han fik kuglen ret gennem det højre lår. Manden faldt om, idet han sagde: »Du skød mig!« »Ja, og hvis du ikke tager dit skældsord tilbage, skyder jeg dig gennem hovedet.« Manden gjorde undskyldning, en læge blev hentet og den sårede kørt til sit hjem. Min vens far måtte betale lægeregningen, men det var alt, hvad der blev ud af den sag. Der blev sagt, at kunne man ikke vare sin mund, måtte man tage følgerne. Således var tilstandene i Tacoma på den tid. Revolverne knaldede ret ofte, uden at nogen syntes, det var så slemt, og drikken, dansen, skrålen og hvad værre var gik uhindret i svang.

Vi lastede hvedemel i sække til Belfast i Irland. Snart var ladningen inde, og en skønne dag sejlede vi fra Tacoma red under det samme ceremoniel, som havde udfoldet sig ved vor afrejse fra Japan.

Vi havde godt vejr på rejsen sydover, og omkring juletid 1902 passerede vi Kap Horn. Det var naturligvis højsommer på de breddegrader, og vi havde det fineste vejr at runde hornet i. Mens vi således fejrede julen i stille sommervejr, var Danmark og farvandene omkring Danmark udsat for en af de hårdeste storme i mands minde — en orkan, som forvoldte stor skade både til søs og på land og er gået over i historien som »den frygtelige julestorm 1902«.

Til julemiddagen slagtede vi vore to grise, som vi havde haft med fra Hamburg. Det var blevet nogle store svin, og vi levede højt på deres flæsk i lang tid. Til juleaften fik vi blodsuppe, hvilket jeg syntes var en løjerlig ret, men det er en af tyskere meget skattet spise. Ved indgangen til det nye år stod vi så med »*Oceana*« for fulde sejl nordpå i Atlanterhavet, og mens det stolte skib pløjede sin fart mod de hjemlige farvande, vil jeg berette noget om, hvad der i det forløbne år er sket i verden af interesse også for dansk skibsfart.

KAPITEL 5

Amerikafarten. »Rhederiforbundet«. Strejke og lock-out

Først vil jeg berette om en affære, der i sin tid vakte en del opsigt, og da den i meget minder om den i vore dage så berømte »Carlsen« med det »skæve skib«-episoden, kan det måske interessere at opfriske begivenheden. Det franske sejlskib *»Tourny«* blev den 28. oktober 1901 efter en svær storm i Middelhavet forladt af besætningen, som mente, at skibet var synkefærdigt. Imidlertid var der en af mandskabet ved navn Denis, som nægtede at forlade skibet og derfor blev efterladt ombord. Nogle dage efter blev havaristen prajet af det engelske S/S *»Syrian Prince«*, hvis kaptajn satte folk ombord i *»Tourny«* og slæbte det til Algier. Rederiet for *»Syrian Prince«* forlangte erstatning fra det franske rederi og forlangte, at *»Tourny«* skulle betragtes som »dødt skib«, og erstatning beregnes herefter. Ved den påfølgende retssag fik det engelske rederi dog ikke medhold, fordi der faktisk havde været én mand ombord, og englænderne fik kun tilkendt erstatning som for almindelig bjærgning. Sømand Denis forlangte nu af det franske rederi 10.000 frcs. for sin indsats, som havde begrundet den betydeligt nedsatte bjærgningsløn. Rederiet nægtede at betale dette beløb, og den franske underret, som fik sagen til bedømmelse, tilkendte Denis 3000 frcs. Rederiet fandt også dette beløb for stort og appellerede sagen, men ved overretten stadfæstedes underrettens dom, og Denis fik 3000 frcs.

I marts 1902 fik D. F. D. S. sit første virkelig moderne passagerskib til Amerika-farten, nemlig S/S *»Oscar II«*. Dette skib blev i marts 1903 suppleret med søsterskibene S/S *»Hellig Olav«* og S/S *»United States«*. Disse skibe var et stort fremskridt set i forhold til de gamle »Tingvalla«-skibe *»Norge«* og *»Island«*, som dog stadig blev benyttet på ruten.

I Maj 1902 var det danske »Ø. K.« medvirkende ved dannelsen af det franske »Ø. K.« — *East Asiatique Français* — i hvis bestyrelse *H. N. Andersen* og admiral *Richelieu* fik sæde. »Ø. K.«s S/S *»Annam«* blev overdraget til det franske kompagni. På dette tidspunkt ejede det danske »Ø. K.« kun S/S *»Siam«*, men fik hen på sommeren og efteråret to skibe til flåden, nemlig S/S *»Prins Valdemar«*, bygget i Flensborg, og S/S *Prinsesse Marie«*, bygget i Kiel. Det helt nye ved disse skibe var, at de var indrettet til oliefyring. At disse skibe var opkaldt efter den populære prins og hans af den danske befolkning så afholdte gemalinde, var naturligt, thi der er ingen tvivl om, at Ø. K. havde dette par meget at være taknemmelig for.

Da kaptajn *H. N. Andersen* i 1893 kom til Danmark for at virkeliggøre sine planer, fik han de fleste steder kun hovedrysten til svar. Vort dengang store finansgeni *Tietgen* havde ikke brug for denne sømand, som åbenbart ville skabe et nyt *Asiatisk Kompagni,* og det varede nogle år, før H. N. Andersen fik gang i sagerne ved at få Landmandsbankens direktør *Is. Glückstadt* interesseret. *Prinsesse Marie* havde fra den første gang, hun traf H. N. Andersen, fået interesse for ham og hans planer, og det er sikkert ikke for meget sagt, at det for en stor del skyldes hendes indflydelse og hendes tro på kaptajn Andersen, at dennes

storslåede drøm blev til virkelighed. *Prins Valdemar* støttede prinsessen, men prinsens naturlige beskedenhed og frygt for som kongens søn at komme for meget frem i offentlighedens øjne forårsagede, at det var prinsessen, man lagde mærke til, og det var hende, som lige til sin død bevarede sin store interesse for kompagniet og til tider ligefrem tog virksom del i dettes arbejde; ofte kunne man således se prinsesse Marie deltage i konferencer med etatsråden i Ø. K.s daværende kontorbygning i Frihavnen. Særlig da det for Ø. K. gjaldt om at blive medlem af *The Straits, China and Japan Conference,* har prinseparrets bekendtskab med de europæiske fyrstehoffer uden tvivl været til uvurderlig nytte for kompagniet.

Denne »conference« var en forening eller ring dannet af de faste rutelinier på Østasien. Dens formål var at opretholde lønnende fragtrater og skabe et monopol for alle stykgodsladninger for ringens medlemmer. Ringens vedtægter var meget strenge, og det var næsten umuligt for nogen »outsider« at blive medlem af denne meget eksklusive organisation. Som det unge selskab, det var, kunne Ø. K. ikke bruge styrke som argument, men det blev medlem, og her har man lov til at tro, at prins Valedmar og prinsesse Marie gjorde en stor indsats for Ø. K. og dermed for Danmark. Som etatsråd Andersen skriver i sin bog *»Tilbageblik«:* Dengang kom jeg i berøring med kredse i udlandet, i hvilke der for Det Østasiatiske Kompagni erhvervedes sympati og venskab, som har stået sin prøve og er blevet knyttet fastere.«

Som alle ved, blev prinseparrets søn, *prins Axel,* senere administrerende direktør for Ø. K. — en stilling, han ikke kom til alene i kraft af sin fødsel. Prinsen har efter at have fået sin uddannelse i orlogsmarinen sejlet som fører med et af kompagniets fragtskibe, derpå været ansat i Antwerpen og i London på kontorerne hos Ø. K.s agenter på disse pladser — de store skibsfartsfirmaer John P. Best og Escombe MacGrath. Endelig blev prins Axel leder af kompagniets skibsinspektion i København for i 1934 at blive medlem af direktionen. Prinsen var blevet ansat i Ø. K. i 1921, og efter etatsråd Andersens død i 1937 overtog han den ansvarsfulde stilling som det store verdensfirmas øverste leder. Ved sit fyldte 65. år, som er kompagniets aldersgrænse, trak prins Axel sig den 1. oktober 1953 tilbage fra firmaets daglige ledelse og blev valgt til formand for bestyrelsen. Direktør *Hakon Christiansen* blev derefter Ø. K.s ledende direktør.

Den 8. maj 1902 overgik der den franske ø Martinique en frygtelig ulykke, idet vulkanen Mont Pelé kom i udbrud og fuldstændig begravede byen St. Pierre i brændende lava, hvorved hele byens befolkning, ca. 25.000 mennesker, omkom. Kun en skomager, som sad i byens underjordiske arrest, blev reddet, men han døde kort tid efter. Den danske krydser *»Valkyrien«,* som lå ved St. Croix, ilede til undsætning og deltog virksomt i redningsarbejdet.

Den 19. december 1902 stiftedes *Det Vestindiske Kompagni* under medvirken af Ø. K.s direktion. Dette kompagni gik senere ind under Ø. K. som et led i dettes virksomhed.

Den ved århundredskiftet gode tid for skibsfarten holdt sig ikke længe i det

nye sekel, og i 1902—03 var fragtmarkedet så elendigt, at mange skibe måtte lægges op. Det var derfor en uheldig tid for sømandsorganisationerne at begynde en lønkamp, selv om man set med vor tids øjne må indrømme, at besætningernes krav var retfærdige. Det af rederne opfundne *Rhederiforbundet* var efterhånden sygnet hen, og *Navigatørforeningen* led også snart af manglende tilslutning — selv om det havde så fint et æresmedlem som admiral Richelieu. Nogle medlemmer af denne forening foreslog, at foreningen skulle melde sig ind i *De samvirkende Fagforbund* for at få den nødvendige støtte, men dette forslag kunne der dog ikke skaffes flertal for. De menige mandskabers forbund havde imidlertid vokset sig meget kraftigt, og da rederne i oktober 1901 havde opsagt fyrbødernes overenskomst til ophør den 1. januar 1902, og der i den nye af rederne foreslåede overenskomst var forlangt en betydelig lønreduktion — motiveret med det dårlige fragtmarked — gik fyrbøderne den 4. januar i strejke. Fyrbøderne fremsatte et forligstilbud, men *Jacob Brandt* — »Russerbrandt« — der, som D. F. D. S.s leder, var den dominerende inden for Dansk Dampskibsrederiforening, havde besluttet, at nu skulle organisationerne slås ned en gang for alle. Lige meget, hvad det ville koste rederne, skulle der ikke blive tale om kompromis. Rederne opsagde overenskomsten med sømændene til udløb den 1. april 1902. Der forelå nu den situation, at sømændene sejlede, mens fyrbøderne strejkede. Rederne hvervede strejkebrydere, og disse havde naturligvis i skibene en del skærmydsler med sømændene, som så med sympati på fyrbødernes strejke.

Da fristen for opsigelsen af sømændenes overenskomst udløb, annullerede rederne den gamle overenskomst og foreslog, at søfolkene skulle mønstre på et af rederiforeningen udfærdiget reglement. Da sømændene nægtede dette, var strejken faktisk etableret. Den 18. april erklærede rederne lock-out for alle sømænd og fyrbødere samt for havnearbejderne, som havde stillet sig solidarisk med søens folk. Den 25. april anmodede De samvirkende Fagforbund rederne om et møde for at kunne få en ordning i stand, og det foresloges, at prins Valdemar skulle beklæde stillingen som mødets opmand.

Denne anmodning blev aldrig besvaret. Direktør Brandt udtalte, at nu måtte fagforeningerne knækkes — eller de knække ham. I maj måned måtte fagforeningerne opgive kampen og erklære strejken tabt, men rederne fortsatte lock-outen. Ingen sømand eller fyrbøder kunne få hyre uden først at måtte underskrive en erklæring om, at de ikke var medlem af en fagforening. Dernæst fik hver hyresøgende udleveret en karakterbog, hvori kaptajnen ved afmønstringen gav vedkommende sit vidnesbyrd. Ø. K., som ikke var medlem af Rederiforeningen, deltog ikke i kampen mod fagforeningerne, men vedblev at tage sine folk gennem forbundet uden hensyn til deres foreningsforhold.

Sømændenes forbund var faktisk ophørt at eksistere, men på et møde i sommeren 1904 blev det vedtaget at genopbygge organisationen. Af hensyn til redernes tabu mod fagforeninger blev den nye sammenslutning kaldt for *Sømændenes Understøttelsesforening*. Medlemmerne betalte kontingent som sædvanlig, og i tilfælde af forlis var medlemmet berettiget til at hæve en understøttelse. Det var i virkeligheden en camoufleret fagforening, der her var dannet.

Mod direktør Jacob Brandt var der stadig opposition ikke alene fra de farendes side. Dette resulterede i, at han i efteråret 1905 trådte tilbage fra sin stilling i D. F. D. S og senere som næstformand i Rederiforeningen. Sømændenes forening fik herefter vind i sejlene og steg i medlemstal, og i 1907 blev forbudet mod at stå i fagforening hævet.

Mens vi med »*Oceana*« fejrede julen 1902 i det fineste sommervejr, var Danmark og farvandene omkring Danmark, som omtalt, udsat for en af de hårdeste storme i mands minde. Vi havde som sagt god vind og godt vejr, og rejsen gik hurtigt hjemefter. Der blev slidt hårdt i det, for at skibet kunne præsentere sig smukt, når det kom hjem. Fra top til vandlinie blev skibet malet, alle dækkene blev skuret så rene og hvide som sne, alt teaktræet skuret og lakeret, og messingtøjet skinnede som guld. Skibet var bestemt til Belfast i Irland, og en af de første dage i marts 1903 ankom vi til vort bestemmelsessted efter 120 dages rejse. Hele den menige besætning havde »sagt måneden op« og skulle afmønstres. Det tyske rederi måtte sende de to japanere og de to amerikanere tilbage til deres hjemlande, men den øvrige besætning måtte selv sørge for at komme, hvorhen de ønskede. De danske matroser havde besluttet at rejse til Danmark, og tyskerne ville til Hamburg. De tyske kammerater foreslog, at vi alle skulle rejse til Hamburg, og derfra kunne danskerne så rejse videre til Danmark. Det lød meget fristende for unge mennesker med ikke så få penge på lommen at komme til det lystige Hamburg og få noget af den morskab, de forgæves søgte i Belfast, men jeg prøvede på alle måder at få mine kammerater snakket fra det, da jeg var bange for, at kom vi først til Hamburg, så kom vi nok ikke længere i denne omgang. Det lykkedes mig dog kun at få overtalt Krisjan Hansen, og det var nok nærmest, fordi »Krisjan« var i en så salig tilstand, at han lod mig arrangere alt for ham. Vi besluttede imidlertid alle i samlet flok at rejse til Grimsby og derfra tage skib til henholdsvis Esbjerg og Hamburg.

Det var et meget lystigt selskab søfolk, som drog med damperen fra Belfast til Liverpool, efter at have fået vor afregning og taget noget højrøstet afsked med »*Oceana*« og dets officerer. Vi besluttede at blive en dag i Liverpool. Vi gik fra Belfast-båden lige op til hovedgaden, hvor vi i det store handelshus *Lewis* bl. a. hver købte en høj silkehat. Da hatten kun kostede 5 sh., kan det ikke have været af fineste kvalitet, men vi lystige sømænd spadserede i flok og rad ned ad hovedgaden Mark Lane med vore cylindere på hovedet. Folk morede sig over os, og de elskværdige »Bobbies« klappede os på skuldrene og rådede os til ikke at blive alt for kåde — så ville de blive nødt »to take us in.« Så galt gik det altså ikke, men vi var nok lidt for levende, og jeg var meget træt, da jeg om aftenen gik til køjs i et ret obscurt logihus. Jeg var dog så forsigtig, før jeg lagde mig, at jeg lagde mine penge i en pose og stoppede denne ned i min ene strømpe. Vi havde fået vor afregning udbetalt i guld — dengang drømte man ikke om, at guld skulle blive et så sjældent omsætningsmiddel, som det er i vore dage. Jeg havde mine hele og halve pundguldstykker liggende løst i mine lommer, så det er egentlig et mirakel, at ikke min formue blev stjålet fra mig. Jeg havde vel 35 pund sterling, og det var mange penge dengang.

Den følgende dag tog vi alle jernbanebillet til Grimsby og kom vel af sted fra Liverpool, men det første sted, toget holdt, var vi blevet tørstige og gik ud af toget for at drikke øl — og toget kørte fra os. Det rørte ikke raske søfolk med guld i lommen, og da vi ikke var vant til at køre med tog, købte vi nye billetter. Vi kom til Grimsby, og da vore tyske kammeraters fristelser for at få Kristian og mig til at følge de andre danske søfolks eksempel og rejse til Danmark over Hamburg ikke bar frugt, skiltes vore veje dér. Hamburgturisterne lovede at ville sætte sig i forbindelse med mig, så snart de kom til København, men da jeg aldrig hørte fra dem, er det sikkert gået dem, som jeg spåede — de brugte deres penge i Hamburg og måtte mønstre ud igen. Om de nogen sinde er kommet hjem til Danmark er meget usikkert. Det er på mange måder et farligt liv at være sømand i langfarten.

Jeg kom hjem i dejligt forårsvejr og overraskede min familie, som ikke havde hørt fra mig i lang tid — søfolk bruger ikke mange penge til porto. Min far var rystet, da jeg begyndte at tømme mine lommer, og han fik hurtigt anbragt min kapital i en bank. Det var min mening kun at blive hjemme i København nogle få uger og så atter drage til Hamburg for at søge hyre. Blive hjemme og sejle med hjemlige skibe kunne jeg ikke tænke mig — og dampskibe? Jeg ville ikke sætte mine fødder i disse stinkdåser — nej, langvejsfarten i sejlskibe var mit liv og min fremtid. Nå, der skete mig noget menneskeligt i de uger, jeg gik hjemme. Jeg kom en del sammen med en ung pige, jeg havde kendt fra barndommen, og så endte det, som det måtte ende. Jeg blev forlovet — og så skulle jeg ikke ud at sejle foreløbig. Jeg besluttede mig til at gå på styrmandsskole. Jeg talte med min far. Han tilbød mig at bo hjemme mod at betale 30 kr. om måneden, og disse penge behøvede jeg ikke at betale, før jeg efter at have fået min eksamen kom ud som styrmand. Jeg blev straks meldt ind på *Københavns Navigationsskole,* som dengang havde lokaler i *Skipperforeningens* bygning i Holmens Kanal på hjørnet af den daværende Holmensgade. Det var meget dårlige lokaler og nærmest skandaløse forhold i denne gamle bygning, men skolen havde meget dygtige lærere, og undervisningen var lagt til rette og foretaget på en sådan måde, at jeg tror, at alle vi elever fra den tid mindes vor skole og dens lærerstab med veneration og glæde. Bestyreren *Neergaard* var en stor dygtighed og fremragende pædagog. Det samme kan siges om lærerne *Funder,* der senere afløste Neergaard som bestyrer, *Andersen,* som lærer i bl. a. maskinlære, og *Knudsen* i dansk. Neergaard, Funder og Andersen havde alle været søfarende og taget styrmandseksamen, før de efter videregående studier gik ind for lærergerningen.

Jeg kom aldrig mere ud at sejle med sejlskibe — det viste sig senere, at dette var et afsluttet afsnit af mit liv, og egentlig er det med lidt af et stik i hjertet, jeg nu tænker på mine første seks år til søs, hvor der for mig slet ikke kunne tænkes anden måde at bevæge sig over oceanerne på end ved hjælp af sejl. Det var et hårdt liv — enten man så foretrak at sejle med de små skonnerter i vore hjemlige farvande, eller man hellere ville ud med de store »Longwaytraders«. Ringe løn, dårlige beboelsesforhold og kost, hårdt arbejde, farefuld gerning —

både direkte ved elementernes rasen — og indirekte ved snigende trope- og ernæringssygdomme. Der var en tid, hvor særlig engelske og norske skibe var sørgeligt berømte for de mange tilfælde af skørbug og beri-beri, men også danske skibe kom ofte ud for katastrofer. Lad mig her berette om barken »*Aalborg*«s rejse. »*Aalborg*« var en stålbark fra Fanø bygget i 1891 og målte 662 r. t. Skibets fører var den 30-årige *Simonsen* af Nordby, Fanø. Styrmændene og fire mand af besætningen var danske — resten udlændinge. Den 9. april 1903 sejlede barken fra Glasgow til Port Nolloth på vestkysten af Sydamerika, hvortil skibet ankom den 21. juni samme år. Skibet lå på åben kyst og lossede, så det tog to måneder at blive losset, hvorefter skibet den 18. august sejlede til Westport på New Zealand. Ankom hertil den 6. oktober og sejlede derfra den 25. til Matupi. Senere lastede skibet kopra i Jaluit og tiltrådte den 11. marts 1904 rejsen til Valparaiso. Nogle mand af besætningen var rømmet i Australien og var blevet erstattet med negre, og disse mentes at have været syge og bragt feber ombord i skibet. Kaptajnen og styrmændene var syge ved Australøerne. På de sidste lastepladser kunne der hverken skaffes proviant eller ordentligt drikkevand.

På Fanø længtes efter to-tre måneders forløb rederi og pårørende efter nyt fra skibet. Man begyndte at ængstes. Endelig den 21. juli 1904 kom der efterretninger, men de var meget sørgelige. Et telegram fra generalkonsulatet i Valparaiso til det danske udenrigsministerium meddelte: »*Aalborg*« strandet ved Mela, hvor den endnu står. Kaptajn og syv mand døde på rejsen.« Senere fik man gennem brev fra en af de overlevende hele den tragiske historie. Da skibet forlod sin sidste lasteplads på Marshalløerne, havde alle været raske. De havde ingen proviant kunnet få ved afgangen og havde derfor ikke meget spiseligt ombord og slet ingen kartofler eller grøntsager. Efter at have været en måned i søen fik en matros tykke ben (beri-beri), og snart måtte endnu flere af besætningen give op for denne slemme sygdom. De syge kunne intet bestille, og snart blev også skibets officerer syge. Da Juan-Fernandezøen passeredes, var der kun to mand raske. Senere døde et par mand til og derefter kaptajnen. Førstestyrmand styrede nu efter nærmeste havn. Skibet havde slagside, vejret var dårligt, og i 14 dage havde to mand alene trods trætte og forkomne måttet manøvrere skibet. Strømmen førte skibet ind mod Chiles kyst, hvor det forliste. Kystbeboerne stod på stranden og lo af de stakkels skibbrudne mennesker og ville ikke hjælpe dem. Letmatros Kjær fra København — en af de overlevende — svømmede næste morgen i land for at få hjælp. Kystbeboerne gik ombord, men i stedet for at hjælpe gav de sig til at plyndre skibet. De to raske mænd af besætningen måtte derfor alene ved hjælp af tove hale de syge i land gennem brændingen. En mand døde 10 minutter efter at være kommet i land. Af de fem nu tilbageværende døde førstestyrmand Madsen fra Ølgod dagen efter. Andenstyrmand Wissing fra Struer levede i seks dage — så døde han også. Endnu en mand døde, og kun to mand lykkedes det efter mange besværligheder at nå til Valparaiso. Således lyder denne sørgelige beretning om de mange menneskers lidelser og død på havet og den fjerne kyst.

Mange lignende tragedier kunne der berettes om, men alligevel — det var dog isolerede tilfælde, og datidens søfolk gik ikke og tænkte på sligt. De trøstede sig med det gamle rimsprog: »Sådan går det til søs og i krig — nogle bli'r dræbt, men de fleste slipper fri.«

Sejlskibstiden havde en egen romantik, som greb unge mænd med udlængsel i blodet. Jeg husker fra min skoletid, hvorledes vi drenge altid skulle ned ved havnen i vor fritid. Det var ikke alene i Gasværkshavnen, vi færdedes, skønt denne ved sin nærhed af vort hjem og vor skole var den hyppigst besøgte. På Slotsholmen ved Børsbroen, dér hvor nu Privatbankens bygning er beliggende, lå dengang en række bygninger, der kaldtes »de seks søstre« efter bygningernes seks gavlkviste, som vendte ud imod gaden. I havnen ud for »De seks Søstre« lå det meste af forsommeren hvert år »finneskibene« fortøjet. Disse skibe var bark- og brigriggede træskibe, som hvert år kom fra Finland med træ, og som lå her flere måneder for at losse. Det gik ikke så stærkt dengang. De finske søfolk havde ord for at være ret besværlige, når de fik for meget af den danske snaps, og det blev sagt, at knivene sad løse hos dem, når de kom op at slås. Det mærkede vi drenge ikke noget til — mod os var de venlige, og ofte delte de deres måltid med os. Det var meget ensformig kost, de fik, disse finner — det var mest sild og kartofler, men for os drenge var det herreretter, og den dag i dag har jeg ikke tabt lysten til denne ret.

Jeg husker, at når vi om søndagen — som regel til fods — var på udflugt ud ad Strandvejen — når finanserne var til det så dog pr. dampsporvogn — kunne det sætte en drømmende drengs fantasi i bevægelse at se ud over sundet med de mange sejlskibe af alle størrelser glide frem over havets flade. De syntes at stå stille, men når man i tankerne havde udset sig et særlig stort og flot skib og med øjnene fulgt det nogen tid, forundredes man over pludselig at opdage, at det i forhold til andre skibe — eller til det bagvedliggende land — nu havde skiftet plads. Jeg ønskede mig ofte ombord på vej til fremmede kyster og eventyr.

En skønne dag blev det virkelighed — en skønne dag var jeg selv ombord i skibene, og selv om det de første år i småskonnerterne ikke var til så fjerne lande, jeg stævnede, så var jeg dog til søs, og både i godt vejr og i storm fik jeg i de hjemlige farvande indsuget den duft af saltvand, som yderligere blev forstærket i langfarten, og som aldrig er gået ud af mit blod.

I eftersommeren 1899 talte toldkrydser nr. 16 ved en bestemt lejlighed 712 ankerliggende sejlskibe i Øresund på strækningen fra Nivaa til Gilleleje. Skibene, der lå til ankers for modvind, var af alle kategorier, størrelser og nationaliteter. Jeg tænker ofte på en dag kort før jul, da jeg med en bramsejlsskonnert lå til ankers ved Helsingør, sønden for havnen. Det blæste en nordvestlig storm, og hundredvis af sejlskibe, som skulle nordpå, havde kastet anker for at afvente bedre vejr. En morgen flovede det af, og vinden gik østlig. Alle skibene fik travlt med at lette anker, sætte sejlene og komme af sted. Det lød som et helt smedeværksted, mens alle »pumpespillene« var i gang med at hive ankrene hjem, og stoppallernes falden ned i deres lejer, når spiltromlerne drejede rundt,

løb som trommehvirvler. Og så den knagen og bragen, når sejlene sattes, og ræerne svingedes rundt, kommandoordene og folkenes svar — nogle steder lystige opsange og »shanties« — alt var bevægelse, liv og lystighed. Og så omsider det sidste tag i ankerkæden — ankeret var »brækket«, skibet svajede rundt for vinden og var undervejs.

Hvilket syn at se den mægtige armada af store og små skibe med svulmende sejl stå nordpå i Kattegat for en stiv østenvind! Store tre-mastede barkskibe, brigger, skonnertbrigger og skonnerter — alle typer og alle størrelser af skibe hastede nordpå. Der var så mange, at det var et under, at de ikke kolliderede; men det var manøvrekyndige folk disse sejlskibsfolk. Ofte havde en kaptajn sin morskab med at sejle tæt op til luvart (vindsiden) af en kollega, og det var morsomt at se, hvorledes man på denne måde kunne »fange« vinden, så at staklen i læsiden snart lå med slatne sejl, og så konkurrenten hurtigt passere ham. Eller senere i livet, når man ude på oceanerne mødte disse store tre- og fire-mastede sejlskibe — det var et syn, som frydede vore sømandsøjne — og bevidstheden om, at ens eget skib på samme måde frydede det andet skibs besætning, var en yderligere kilde til stolthed og glæde over sømandslivet.

Den stolte sejlskibstid er forbi. De få skoleskibe, som endnu i nogen tid prøver at vedligeholde illusionen om sejlskibsæraen, synes jeg ikke har held med sig. Dog, tiderne skifter — gennem damp til diesel, men også denne sejlads har sin egen stemning — sin egen romantik. Tiden fra min sejlskibstid til nu, da jeg, som englænderne siger, har »slugt ankeret«, har haft sin tiltrækning, sin spænding for mig, som livet til søs vil have det altid for enhver, som har udlængsel, og som med åbne sanser vælger at »go down to the sea in ships.«

KAPITEL 6

S/S »Norge«s forlis. S/S »Prinsesse Marie« sænkes

Jeg var altså pludselig blevet skoledreng igen, og til at begynde med syntes jeg ikke, det var videre morsomt. Det menneskemateriale, navigationsskolerne har at arbejde med, er jo så forskelligt, og de fleste af de unge mænd, som har været til søs i fem-seks år og i øvrigt glemt det meste af deres skolelærdom, finder det ret svært at skulle ombytte merlespigret med pennen. Ja, denne sætning har måske ikke den samme gyldighed i vor tid, som da jeg var ung. Nu er der vist ingen sømand, som personligt ejer et merlespiger, men i sejlskibstiden havde hver matros sin »sejlmagerpose« med værktøj, og merglespigret var det vigtigste af alt og blev holdt spidst, pudset og blankt.

På navigationsskolerne — eller i alt fald den, jeg frekventerede — har lærerne stor rutine i at finde ud af, hvor stærke eleverne er i lærdomme og så sætte ind netop dér, hvor eleven er svagest. Jeg vidste, jeg ikke havde mange penge at rutte med, så det gjaldt for mig om at komme gennem skolen så hurtigt som muligt, og jeg var flittig, kan jeg vel nok have lov at sige. Nå, det blev som-

mer, og more sig skulle en sømand vel også have lov til, så når både flid og fornøjelser skulle passes, kunne det til tider blive anstrengende. For mig personligt gik året 1903 hurtigt og uden videre interessante tildragelser.

Året 1903 var et meget sløjt år for skibsfarten. D. F. D. S. havde i lighed med de fleste andre rederier ikke givet sine aktionærer noget udbytte. Nogle få rederier drev det til at kunne give 3 pct. udbytte. I maj 1903 gjordes den første rejse over Atlanterhavet med et skib drevet af turbiner. Det var den engelske lystdamper *»Emerald«*. Dette skibs heldige rejser gav stødet til, at flere af de store engelske linierederier begyndte at interessere sig for turbiner som fremdrivningsmiddel, og snart fik det nyoprettede værft *Parsons Marine Steam Turbine Co.* i Wallsend-on-Tyne nok at gøre. Turbiner er senere blevet brugt i meget udstrakt grad i passagerliners med stor hestekraft.

I september 1903 afleverede Burmeister & Wain S/S *»Laos«* til *Det Franske Østasiatiske Kompagni.* Det var da det største skib, der endnu var bygget på nordisk værft.

I Østasien var krigsfaren begyndt at true. Japan var efter den sejrrige krig mod Kina i 1894—95 mere og mere kommet til at betragte sig som herre i Østen. Efter faktisk at have annekteret både halvøen Korea og øen Formosa begyndte Japan nu at trænge ind i Ruslands interessesfære i Manchuriet. Rusland påstod, at det ønskede at pacificere Manchuriet og beskytte den af dem anlagte manchuriske jernbane, som var en fortsættelse af den sibiriske. Da Rusland til trods for løftet om at rømme de annekterede provinser tværtimod anlagde byer, byggede fæstninger og indsatte russiske embedsmænd, landsatte japanerne i december 1903 tropper i Sydkorea og forlangte i et ultimatum til Rusland, at denne magt skulle rømme Manchuriet. Da russerne lod Japan vente på svar, tabte Japan tålmodigheden, og uden krigserklæring trængte japanske krigsskibe natten mellem den 8. og 9. februar 1904 ind i den manchuriske havn Port Arthur og sænkede praktisk talt alle de her liggende russiske skibe. Samtidig sænkede japanske stridskræfter to russiske krigsskibe uden for Chemulpo i Korea, og hermed var den russisk-japanske krig begyndt.

Året 1904 begyndte ikke så godt for dansk skibsfart. Krigen i Østen skabte usikkerhed for skibsfarten, og der klagedes over de dårlige fragter. Fragtmarkedet bedrede sig dog i slutningen af året. *Østasiatisk Kompagni* synes dog at have haft et godt år. Det blev sagt mand og mand imellem, at krigen i Østen var til fordel for rederiet, som tjente gode penge på skibe i østasiatisk fart.

For mig personlig skete der det, at jeg i marts 1904 fik min styrmandseksamen — eller, som det hed dengang, »den almindelige styrmandseksamen«, og i juli samme år tog jeg »den udvidede styrmandseksamen«.

På »anden afdeling«, som denne del af skolen også kaldtes, havde vi til lærer i navigation den eminent dygtige professor *Carl G. F. Schwartz*, der da var 79 år gammel og siden 1. november 1845 havde været knyttet til Københavns Navigationsskole — deraf i næsten 40 år som bestyrer. Schwartz havde fra sit 14. til sit 20. år sejlet med sejlskibe — deraf et år som styrmand. Foruden sin lærergerning udøvede Schwartz en betydelig forfattervirksomhed, og mange er

de danske navigatører, som har fået deres første kendskab til navigation gennem professorens »*Håndbog til brug ved undervisningen i navigation*«, og som sidenhen i livet har betragtet denne bog med dens tabeller som en kær ven og hjælper ved de daglige observationer til søs. Schwartz var en fremragende pædagog, og rent fysisk set var det med undren, at vi unge mennesker ofte var vidne til, hvorledes han med fast hånd på den sorte tavle kunne tegne en næsten matematisk rigtig cirkel. Han elskede de unge mennesker på navigationsskolen, og når han kaldte os »I fordømte vandsnoge«, så vidste vi, det var et kælenavn. I slutningen af oktober 1905 tog Schwartz sin afsked fra skolen, hvor han efterlod et dybt savn.

Straks efter, at min eksamen var overstået, fik jeg udtaget mit »styrmandsbevis«, som man må være i besiddelse af for at kunne sejle som styrmand med danske skibe. De vigtigste betingelser for at få dette dokument er, at man har dansk indfødsret, har sejlet en vis tid til søs — dengang skulle ret lang søfartstid være med sejlskibe. Denne tid blev senere reduceret og er ved den nye sønæringslov af 1958 helt bortfaldet. Dernæst skulle man have bestået styrmandseksamen, og man måtte ikke have været straffet for en i den offentlige mening vanærende handling. Da jeg fyldestgjorde disse betingelser, var det ikke vanskeligt for mig at få et styrmandsbevis, men en styrmandsstilling var det umuligt at få.

Jeg tog til sidst hyre som »aspirant« — i virkeligheden matros — med S/S »*Caledonia*« tilhørende dampskibsselskabet *København*. Af de fem matroser ombord var de fire aspiranter. Efter et par måneders forløb blev jeg skiftet over i samme selskabs S/S »*Carl Hecksher*«, hvor alle matroserne var aspiranter. Der var så mange ledige styrmænd, at man, som man populært siger »kunne fodre svin med dem.«

Under disse forhold var der ikke tale om, at rederne ville gå med til den så hårdt tiltrængte forbedring af styrmændenes kår. Under sømandsstrejken i 1902 havde styrmændene på enhver måde støttet rederne — vistnok meget imod adskillige styrmænds tilbøjelighed. Flertallet af styrmændene såvel som deres organisation *Dansk Navigatørforening* mente sikkert, at ved at hjælpe rederne i deres kamp ville disse få øjnene op for, at styrmændene som »officerer« var redernes tillidsmænd, der burde have interesser fælles med rederne, og som derfor også af rederne burde gives kår svarende til deres overordnede stilling. Det viste sig imidlertid snart efter strejkens — for rederne sejrrige — afslutning, at styrmændenes håb blev gjort til skamme. Styrmændenes kår måtte rette sig efter den jernhårde lov om tilbud og efterspørgsel, og da tilbudet af styrmænd var så stort, og disse ingen ordentlig organisation havde at støtte sig til, vendte rederne stadig det døve øre til styrmændenes krav.

Dansk Navigatørforening, hvis stiftelse var mødt med begejstring fra navigatørernes side, sygnede hen. Dens forskellige medlemmer, som bestod af styrmænd, førere, enkelte redere og en del personer, hvis berøring med søfarten er vanskelig at få øje på, havde ikke samme interesser. Når man gennemlæser foreningens medlemsliste, forundres man ikke over de mange skibshandlere,

cigarhandlere og andre handlende blandt medlemmerne; thi disse har vel engang været farende navigatører, men man studser unægteligt ved at finde en ingeniør, en dr. phil., en konsul, en cand. polyt. — ja, selv så fine folk som en etatsråd og en kammerjunker i medlemslisten. Foreningen fik aldrig nogen rigtig betydning — vel nærmest på grund af dens uensartede sammensætning. Den 1. januar 1901 havde den 1132 medlemmer. Den 1. januar 1905 var dette antal svundet ind til 602.

Maskinmestrenes Forening havde bedre end navigatørernes forstået ved sammenhold at forbedre medlemmernes kår, og med hensyn til lønninger var det omkring århundredskiftet ikke sjældent, at førstestyrmand i en stor atlanterhavsbåd havde samme løn som trediemaskinmester i samme skib.

I løbet af 1904 skete der så noget, som gjorde det af med styrmændenes tålmodighed, og som blev den egentlige årsag til stiftelsen af *Dansk Styrmandsforening*, der blev den første og eneste forening af styrmænd — og kun styrmænd — organiseret som en ren fagorganisation. Dette »noget«, som skete, var det, at en styrmand havde anlagt sag ved Sø- og Handelsretten for at få tilkendt sig betaling for arbejde på søn- og helligdage. Der var ikke uenighed om, at arbejdet var blevet udført, men skibets kaptajn mente på rederiets vegne, at der overhovedet ikke kunne tilkomme styrmænd betaling for overtidsarbejde. Sø- og Handelsretten frifandt kaptajnen for styrmandens tiltale, hvorefter *Dansk Navigatørforening* appellerede sagen til højesteret. Denne dom faldt den 7. november 1904 og gav styrmanden medhold, idet sølovens bestemmelse om godtgørelse til mandskabet for arbejde på søn- og helligdage ligesåvel måtte komme styrmænd som matroser tilgode.

Nu skulle man tro, at denne sag for stedse var klarlagt, men sådan gik det ikke. *Dansk Dampskibsrederiforening* udstedte straks efter dommens afsigelse nogle nye forhyringsregler, som styrmændene måtte underskrive ved mønstringen, og hvori de frasagde sig alle krav på betaling for overtidsarbejde. Denne mærkelige måde at takke styrmændene på for deres støtte til rederne i 1902 fremkaldte stor harme, og da Navigatørforeningen på grund af sin sammensætning og ringe tilslutning ikke kunne magte en kamp mod rederne, fødtes tanken om dannelsen af en ren styrmandsforening.

Efter forskellige genvordigheder — forståeligt, når man betænker, at det gjaldt om at samle styrmænd spredt over hele jordkloden — blev tanken til virkelighed den 26. november 1906, da 10 medlemmer meldte sig ind i foreningen. Foreningens fødselsdag regnes dog først fra den 27. januar 1907, da den konstituerende generalforsamling blev afholdt. Æren for foreningens stiftelse skyldtes i første række styrmand i D. F. D. S. *Chr. Christensen*, som blev valgt til foreningens forretningsfører, og som på en storartet måde ledede foreningen gennem de første vanskelige år lige til sin død den 16. maj 1928.

Det i slutningen af 1902 ved Ø. K.s medvirken stiftede *Vestindiske Kompagni* åbnede den 19. januar 1904 ruten fra Europa til Vestindien med det i Flensburg byggede S/S »*St. Croix*«, som blev ført af kaptajn H. P. Berg. Senere på året kom to skibe til, nemlig S/S »*St. Thomas*«, kaptajn Schmidt (senere

kaptajn Prahl), bygget hos Burmeister & Wain, og S/S »*St. Jan*«, kaptajn Rambusch, bygget i Flensburg. Skibene var på godt 5000 tons dødvægt og løb 15 knob — en efter datiden ret anselig fart.

I sommeren 1904 opskræmtes hele den danske befolkning af meddelelsen om en søulykke, som ved sit omfang gav genlyd langt ud over landets grænser. Amerikadamperen S/S »*Norge*« var på rejse fra Norge til Amerika stødt på St. Helene Reef nogle få sømil fra den ubeboede klippeø Rockall, der som en 90 meter bred og 21 meter høj kegle hæver sig på et undersøisk højdedrag 416 kilometer nord for Irland. Ulykken skete kl. 7,45 om morgenen den 28. juni. Vejret var stille, diset og med nogen dønning. Kaptajnen bakkede skibet bort fra revet, men da skibet ikke på sin forreste del var forsynet med dobbelt bund, sank det hurtigt på dybt vand. Blandt de 727 ombordværende passagerer blev der en del uro og forvirring, men der blev ingen panik, hvilket sikkert skyldes kaptajn Gundels og den 67 mand store besætnings optræden. Skibet sank imidlertid så hurtigt, at det ikke var muligt at få alle bådene ud; nogle af bådene kæntrede ved udsætningen, og de fleste af de ombordværende fik slet ingen chance for at komme i bådene, men gik ned med skibet. I alt omkom 629 mennesker, mens kun 166 blev reddet. Kaptajn Gundel gik stående på kommandobroen ned med skibet men kom op på overfladen igen, og efter i længere tid at være svømmet rundt mellem vraggodset, blev han optaget af en båd fyldt med mennesker. Efter mange lidelser blev denne båds overlevende den 3. juli optaget af en tysk damper og dagen derefter landsat i Stornoway på Hebriderne.

Folk i Danmark blev som lamslåede, da nyheden bredte sig om den store ulykke, og D. F. D. S.' kontorer var belejrede af de ombordværendes pårørende, som bekymrede ventede på nyheder om, hvem der var reddet. Ved de af Sø- og Handelsretten i København holdte søforhør blev det ikke tilfulde opklaret, hvorledes ulykken var opstået, men det menes, at strøm havde sat skibet ud af kurs, ligesom det heller ikke kunne lades ude af betragtning, at mulig fejl ved kompasserne kunne være medvirkende til, at skibet var sat ind mod Rockall. Efter søforhøret dekreterede justitsministeriet sagsanlæg mod kaptajn Gundel og mod D. F. D. S., for at det ved dom kunne blive godtgjort, om nogen af de pågældende havde forsømt deres pligt på en måde, der kunne have fremkaldt ulykken eller forøget dens omfang. Efter proceduren ved Sø- og Handelsretten blev såvel kaptajn Gundel som D. F. D. S. frifundet. Dog gjorde retten bemærkning om nogle uforsigtigheder, den mente, kaptajnen havde gjort sig skyldig i. Det blev bl. a. bemærket, at havde kaptajnen ikke bakket »*Norge*« klar, havde der måske været mulighed for at redde flere mennesker. Dog mentes det også, at i så fald havde der været fare for, at skibet ville være brækket i to stykker. Miseren var vel nok den, at »*Norge*« var et gammelt skib, der ikke var indrettet med dobbelt bund eller havde tilstrækkeligt med vandtætte skodder. Den frygtelige ulykke satte sine spor flere år frem i tiden og gav bl. a. stødet til, at tilsynet med passagerskibe og deres udrustning blev betydelig skærpet.

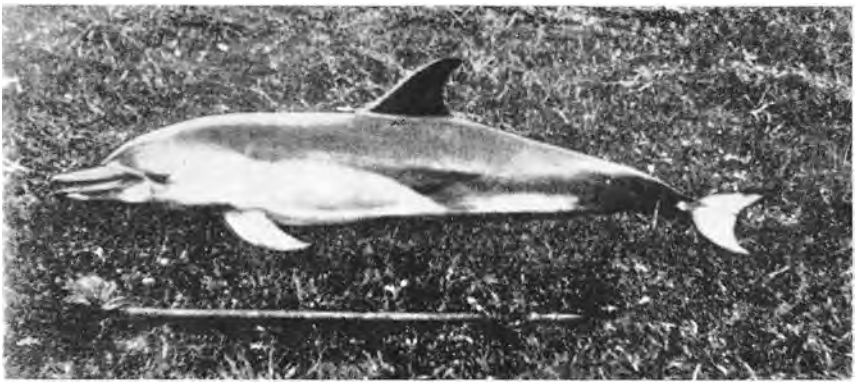
Et lyspunkt i den store ulykke var besætningens mønstergyldige og modige

optræden. Også passagererne bevarede roen, og blandt dem, der blev reddet, var der en ung pige fra Holte — *Laura Petersen* — der gjorde sig særligt bemærket. Frk. Petersen var i en med 28 mennesker bemandet båd, som det var lykkedes at få klar af skibet, før det gik ned. Båden var ved udsætningen under kommando af trediestyrmand *Ankersen*. Ved at støde mod skibssiden blev båden beskadiget, fordi en af bådtaljerne ikke var gjort los. Under arbejdet med at få båden klar faldt eller sprang Ankersen i vandet, idet han dog først havde taget sine søstøvler af. Den eneste sømand blandt de ombordværende 28 mennesker var matros *Karl Mathiasen* fra Endelave. Båden var svært beskadiget og lækkede som et sold. Mathiasen vidste dette men sagde ikke noget til passagererne — blot opfordrede han dem til at øse. Mathiasen fortæller om Laura Petersen: »Hun sad henne i forstavnen af redningsbåden, hvor søerne skyllede ind, og med sin næsten bare ryg vendt mod søen virkede hun som en glimrende bølgebryder. Næsten nøgen sad hun dér som en galionsfigur time efter time — men det var en levende galionsfigur. Hun øste uafladelig med en af trediestyrmands efterladte søstøvler og holdt kun op nogle få sekunder af og til for at puste ud. Så råbte hun til os andre: »Bare holde ud! Øs væk! Det går nok — op med humøret!« Det var et storartet syn, og vi har meget at takke den unge dame for. Frøken Petersen holdt humøret oppe gennem hele natten, og siddende med de bare ben i det kolde vand øste hun utrættelig med den store støvle.«

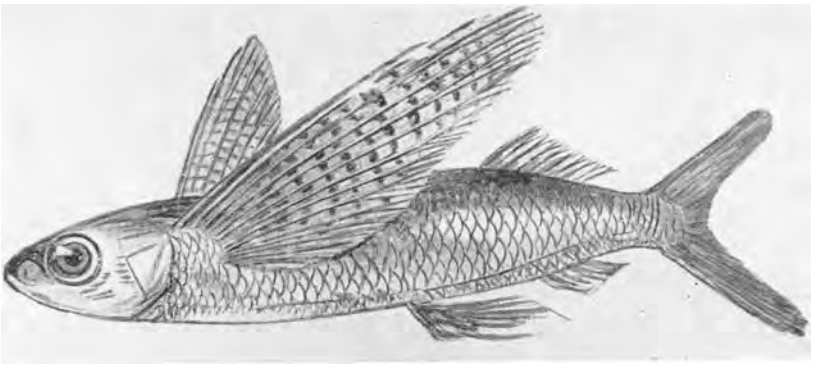
Styrmand Ankersen kom, efter at han havde svømmet rundt en halv snes minutter, op i en af skibets joller, hvori der efterhånden fra vandet blev opfisket 17 skibbrudne. Efter seks dages forløb blev disse optaget af en damper, der landsatte dem i Aberdeen. Den båd, der førtes af matros Mathiasen, blev efter et par døgns forløb observeret af trawleren *»Salvia«*, som den 4. juli om morgenen landsatte de skibbrudne i Grimsby. En af de overlevende i denne båd var den kendte norske digter *Herman Wildenwey*. Dette var den første båd, som nåede land med skibbrudne, og man troede først, at de ombordværende var de eneste overlevende. Det viste sig heldigvis ikke at være tilfældet. Den sidste båd med 17 reddede passagerer indkom til Thorshavn, Færøerne, den 9. juli med den norske sejler *»Olga Pauline«*, der havde bjerget de skibbrudne, efter at de havde drevet om på havet i otte dage.

På *Den alm. danske Skibsførerforenings* generalforsamling den 20. februar 1905 blev frk. Laura Petersen enstemmigt valgt til æresmedlem af foreningen. Diplomet blev sendt til det danske konsulat i Chicago, hvor frk. Petersen på den tid opholdt sig, med anmodning om at overrække det til frøkenen. Konsul G. H. Hansson udførte dette hverv på den smukkeste måde, idet han inviterede frk. Petersen til middag i sit hjem sammen med en del fremtrædende dansk-amerikanske personligheder, og ved denne lejlighed højtideligt overgav det smukke dokument til frøkenen. Desuden havde konsul Hansen ladet præge en smuk guldmedaille med frk. Petersens og *»Norge«s* navne samt ordene *»For bravery«* (for mod). Frk. Petersen kom senere tilbage til Danmark og blev gift med redaktør *Ipsen*, »Aftenbladet«.

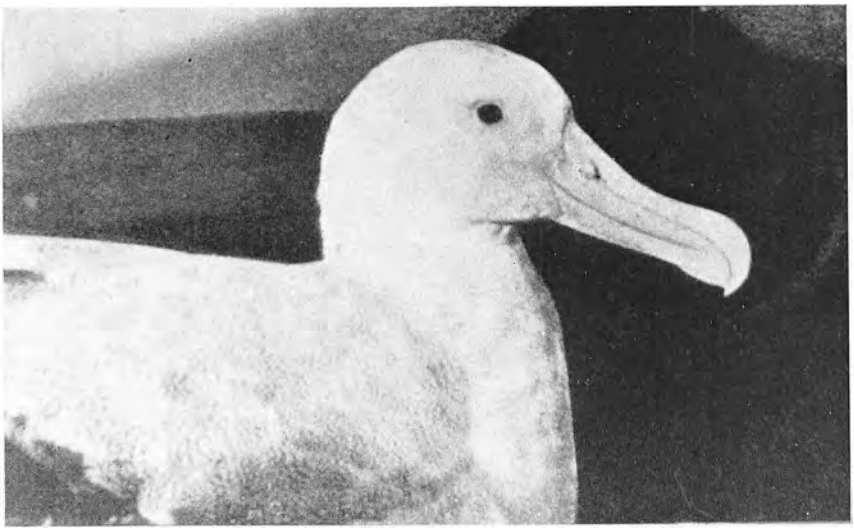
I Østen gik krigen mellem Rusland og Japan sin for Rusland meget »skæve



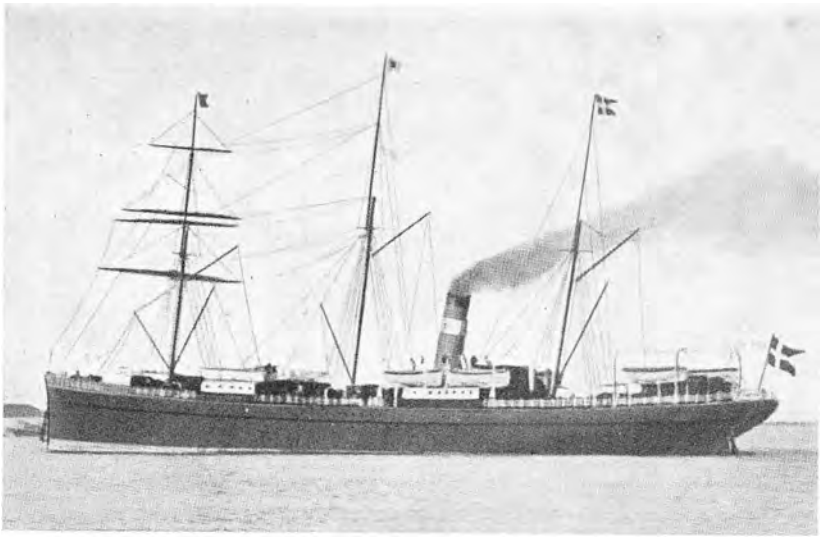
Springer.



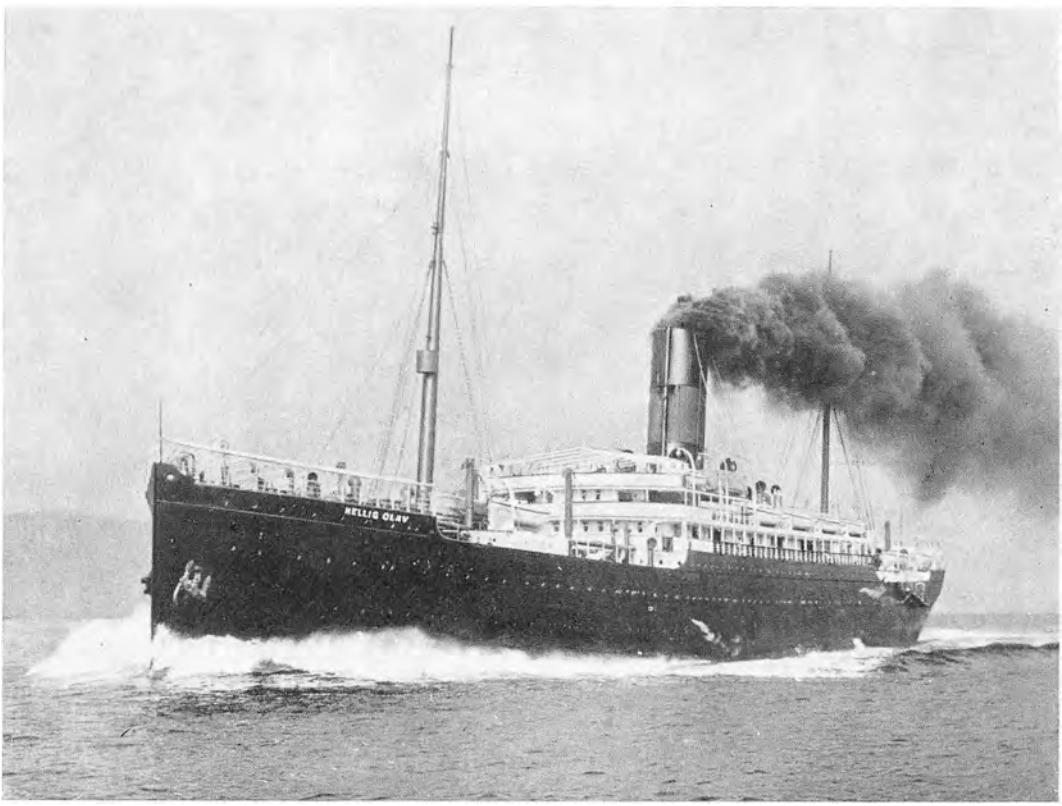
Flyvefisk.



Albatros.



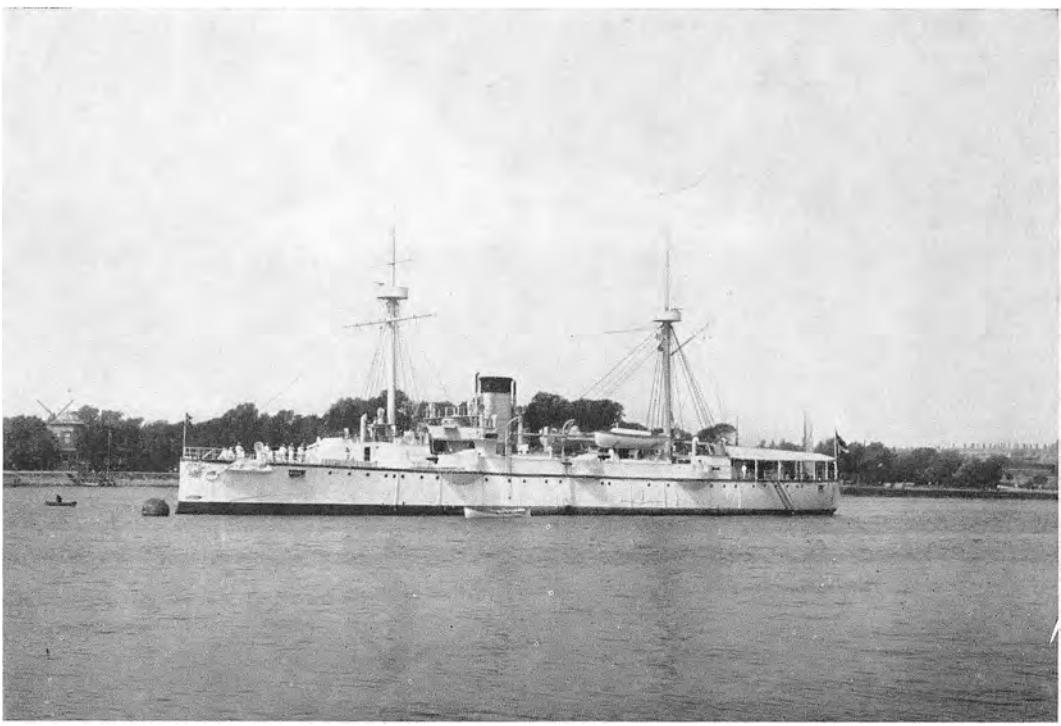
S/s »Island« som »Thingvalla« skib.



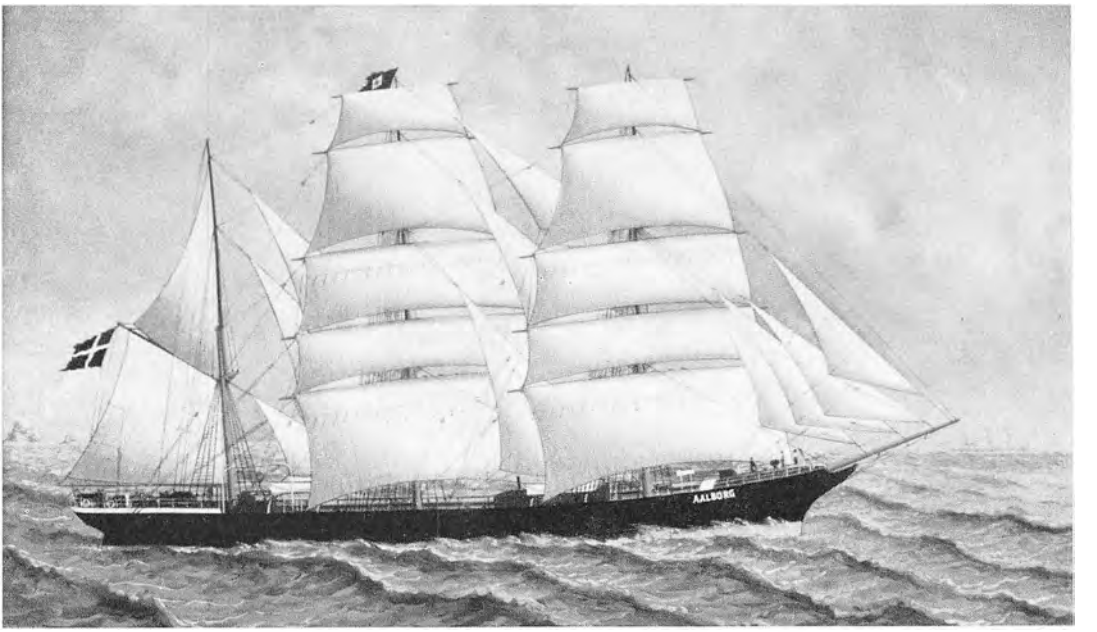
S/s »Hellig Olav« (D. F. D. S.)



Prins Valdemar og prinsesse Marie.



Krydserkorvetten »Valkyrien«



Bark »Aalborg« af Fanø. (Troense Søfartsmuseum).



S/s »St. Croix« (1), (Ø. K.)

gang«. Rusland besluttede at sende den russiske østersøflåde til Østen under admiral *Sinow Rostdestvensky*, og flåden afgik fra Libau den 12. oktober 1904. Flåden var ledsaget af en del kulskibe — blandt andre også af en del danske — og sejladsen gik kun langsomt, dels fordi skibene i sig selv var gamle og langsomme — særligt de ledsagende kulskibe, hvis maximumsfart for fleres vedkommende lå omkring otte knob — dels fordi hele eskadren tit måtte stoppe op for at fylde kul og for maskinreparationer, som ofte var nødvendigt i disse gamle krigsskibe, der for fleres vedkommende faktisk forlængst burde have været udrangerede.

I verdenspressen gik der rygter om, at japanske søstridskræfter skulle være observeret i europæiske farvande. Disse rygter har sikkert ikke haft mere på sig end de så ofte tilbagevendende rygter om observerede »søslanger«, men de har åbentbart gjort cheferne på russerflåden nervøse; thi da eskadren om natten den 3. november 1904 i Nordsøen passerede Doggerbanken — hvor der så godt som altid ligger britiske fiskerfartøjer beskæftigede med deres fredelige erhverv — og pludselig opdagede en del mindre skibe tilsyneladende med kurs mod eskadren, var Rostdestvensky straks klar over, at det måtte være japanske torpedobåde og gav ordre til at åbne ilden mod dem. Desværre for den nervøse admiral viste »fjenden« sig at være britiske trwalere, som nu fik travlt med at flygte. Flere af trawlerne blev beskadigede, og en ved navn »*Crane*« blev sænket. »*Crane*«*s* skipper og en mand af dens besætning blev dræbt af kanonilden. Dette »slag på Doggerbanke« gav genlyd over hele verden. Storbritannien protesterede kraftigt, Rusland anerkendte sin skyld, og rundelige erstatninger blev betalt. Visse engelske blade udtalte formodninger om, at russerne havde smagt for meget på de våde varer, og populært oversatte englænderne admiralens russiske navn »Rostdestvensky« til det mere engelsk klingende »Rum-gin-and-whisky«.

Rostdestvenskys eskadre, som bestod af fem slagskibe og syv andre enheder (foruden reparations- og kulskibe), stod sønden om Afrika og op mod Madagascar, hvor den mødtes med en anden eskadre bestående af to panserskibe og 15 andre enheder (samt kulskibe), som under kommando af admiral Folkersahm var gået gennem Suezkanalen, der passeredes den 9. januar 1905. En tredie eskadre under admiral Nebogatow stødte også til, og den samlede flådestyrke satte kursen mod Vladivostok, hvor den skulle forsøge at forene sig med de dér tilbageværende russiske krigsskibe.

De efterhånden mere og mere mosgroede skibe sneglede sig langsomt mod deres skæbne, som de mødte den 27. og 28. maj 1905 i Tsushima Strædet mellem Japan og Korea. Her blev den russiske flåde angrebet af den japanske under admiral Togo og fuldstændig tilintetgjort. Admiral Rostdestvensky blev såret og taget til fange. Admiral Nebugatow måtte efter at have overtaget kommandoen, overgive sig med fire skibe. Russernes mennesketab var ca. 8000 dræbte og 4300 fanger. Japanerne mistede kun 113 dræbte og 424 sårede. Der var derefter ikke et kampdygtigt skib i russernes besiddelse i Østen.

Den amerikanske præsident, Theodore Roosevelt, opfordrede nu til freds-

underhandlinger, og efter meget langvarige forhandlinger blev freden endelig undertegnet i Portsmouth, Maine, den 5. september 1905. I Japan var der stor forbitrelse over de resultater, der opnåedes ved fredsslutningen til trods for, at de var bedre, end man ved krigsudbruddet havde krævet. Det er et stort spørgsmål, om ikke krigen havde fået et andet forløb, hvis freden ikke var kommet på dette tidspunkt. Japans kræfter var næsten udtømte, både hvad angår penge og mandskab. Landet var faktisk bankerot, og i Nordjapan herskede en forfærdelig hungersnød. Rusland stod på dette tidspunkt egentlig meget bedre end Japan. Rigtigt nok var det fuldstændig magtesløst til søs, men i land havde det efterhånden gennem Sibirien med den ensporede jernbane fået transporteret betydelige troppestyrker samt store mængder krigsmateriel til krigsskuepladsen. Rusland vidste dog ikke, hvor svagt Japan var, idet dette land under hele krigen hemmeligholdt sine tab, og desuden var der i Rusland opstået store uroligheder, der til tider antog karakter af revolution, og de russiske magthavere besluttede sig derfor til fred. Mange militære eksperter har fastholdt, at var freden ikke kommet, ville Rusland have været i stand til at vende krigslykken, og det er i dag interessant at tænke på, hvad dette ville have betydet for fremtiden, hvis »Den opgående sols land« var blevet bremset i sin imperialistiske politik, som nu, efter at landet havde besejret en europæisk stormagt, rigtigt fik lov at udfolde sig. Vi har i vore dage set, hvad denne politik har ført til — den har bragt Japan først op på de stormfulde højder — og derefter dybt ned i nederlagets grav.

Også i Danmark fik vi lidt at mærke til krigens dønninger. Den 22. juni 1905 sænkedes Ø. K.s S/S *»Prinsesse Marie«* i Kinasøen af en russisk krydser *»Terec«*. Det danske skib, som førtes af kaptajn *A. K. Ingemann,* havde indtaget ladning i Antwerpen og var på rejse til Japan. Ladningen bestod af stykgods, og ifølge ladningspapirerne var en stor del af dette maskingods uden nærmere specifikation. Hvorvidt der virkelig mellem ladningen var krigskontrabande, var vel vanskeligt at afgøre, men der er ingen tvivl om, at en sådan ladning i vor tid ville være blevet karakteriseret som kontrabande. På daværende tidspunkt var imidlertid »krigskunst« og »krigspolitik« ikke så vidt fremskreden, som det i vor tid er blevet, og da *»Prinsesse Marie«* blev stoppet af den russiske krydser, og kaptajn Ingemann efter ordre kom ombord i denne for at få sine papirer undersøgt, var den russiske chef meget i tvivl om, hvad han skulle gøre.

Ved det derefter nedsatte krigsråd i krydseren var det en ung marineløjtnants indlæg, der gjorde udslaget. Han sagde, at ganske rigtigt udsatte de sig ved at sænke handelsskibet, for at den russiske regering skulle komme til at betale en stor erstatning, men på den anden side var den skade, som eventuel kontrabande kunne forvolde den russiske sag, så stor, at en risiko ikke måtte løbes, og penge spillede i denne forbindelse ingen rolle — altså stemte han for sænkning. Dette bestemte den russiske chef sig for. Mens disse forhandlinger stod på, var kaptajn Ingemann stadig ombord, og da det var blevet sen aften, blev han trakteret med aftensmad, hvorefter han fik anvist et kammer at tilbringe natten i,

idet russerne mente, der var tid nok til at gøre yderligere ved sagen næste morgen, når det blev lyst. Nutidens søfolk, som har været ude for tyskernes og japanernes måde at afgøre lignende tilfælde på, lytter til denne beretning som til et eventyr.

Den følgende morgen blev kaptajn Ingemann sendt ombord i sit skib ledsaget af russiske marinesoldater forsynet med de fornødne bomber. Den danske besætning fik rigelig tid til at pakke alt deres tøj, og i skibets egne både roede de over til krydseren. Russerne placerede derefter deres bomber forskellige steder i skibet, og da alt var klart, blev bomberne bragt til sprængning, og det stolte *»Prinsesse Marie«* forsvandt i havet med dannebrog i top. Den danske besætning blev godt behandlet af russerne og til sidst landsat i Batavia på Java, hvorfra de over Singapore blev sendt hjem. Ø. K. krævede erstatning af den russiske regering for tab af skib og ladning, og efter at en russisk kommission havde undersøgt sagen, blev rederiets krav godkendt og 96.950 pund sterling betalt i erstatning. Skibets assurancesum var 1.275.000 kr.

I løbet af 1905 havde Ø. K. solgt sine skibe *»Prins Valdemar«* og *»Bintang«* til Russisk Ø. K., og disse blev straks overtaget af den russiske regering. Til gengæld købte Ø. K. i begyndelsen af 1905 fra et norsk firma S/S *»Montblanc«* — et dampskib på ca. 5700 tons dødvægt. Skibet blev overtaget i Østen og fik navnet *»Sibirien«*. Med skibet fulgte dets kaptajn, sønderjyden *Hans Jørgen Hansen*. Dennes nom de gurre — »blokadebryderen« — synes at tyde på, at skibet, som blev overtaget i Manchuriet, havde været ude for lidt af hvert, og der blev sagt, at det fortsatte sin eventyrlige tilværelse også under dansk flag. I alt fald blev skibet ikke taget hjem, før krigen var forbi.

At det norske skib havde en dansk kaptajn forklares ved, at *»Montblanc«* sejlede i Østen under tysk flag og registrering, og sønderjyden, kaptajn Hansen havde tysk styrmandseksamen og skibsførerpapirer. Han fik senere danske papirer og førte Ø. K.s skibe, til han i høj alder blev pensioneret. Han var en ægte, gennemreel sømandstype, der nød stor anseelse i sit rederi og mellem kolleger. Jeg har kendt ham særdeles godt, da jeg dels har sejlet med ham som passager, dels i mange år været nabo til ham i Charlottenlund. Han ville meget nødig tale om sine eventyr under russer-japanerkrigen — jeg forstod, at Ø. K. havde pålagt ham tavshed. Hans Jørgen forlod søen i 1925 og døde i 1935.

Som tidligere fortalt var jeg matros — med det noget finere navn »aspirant« — i skibe tilhørende selskabet *Kjøbenhavn*, der hørte ind under de Fiskerske dampskibsselskaber: *Østersøen, Kjøbenhavn, Union* og *Inga*. Det var udmærket ledede selskaber, men de dårlige tider var mærkbare for dem, og for året 1904 kunne de ikke give deres aktionærer noget udbytte. *»Caledonia«*, kaptajn Storm Hansen, og *»Carl Hecksher«*, kaptajn Starck, som jeg sejlede med i efteråret 1904, sejlede på Nord- og Østersøen fra Riga og St. Petersborg til forskellige havne i Holland med store træstammer, som brugtes i tændstikfabrikationen. Derefter i ballast til England for at laste kul til Danmark. Det var en anstrengende fart, da arbejdet i havn gik nat og dag, men der tjentes ikke så lidt i overtid, hvilket betaltes med 45 øre i timen. Jeg kunne dog se, at der ingen

udsigter var i lange tider for mig til at blive styrmand i et af disse rederier, og da forholdene ikke var bedre andre steder, besluttede jeg mig til at bruge tiden til at få aftjent min værnepligt.

Jeg indgav ansøgning om at blive optaget på den reservekadetskole, som skulle begynde efter nytår, og da min ansøgning var blevet bevilget, mødte jeg den 3. januar 1905 på vagtskibet *»Sjælland«* for at gennemgå en meget streng og indgående lægeundersøgelse. Da denne var overstået, blev jeg med 19 kammerater sendt på beklædningsmagasinet for at få reglementeret tøj udleveret, hvorefter vi var »reservekadetter af 2. klasse«. Vi blev indlogeret på vagtskibet *»Sjælland«*, som lå fortøjet ved hønsebroen på Orlogsværftet, og vort skoleliv begyndte. Vor uniform var som de almindelige »basse«-uniformer med et huebånd, hvorpå var påtrykt »Reservekadetskolen«.

»Sjælland« var et træskib — en af flådens udrangerede såkaldte skruefregatter — nærmest et søsterskib til den bekendte fregat *»Jylland«*. *»Sjælland«* brugtes som kaserneskib — Holmens kaserne blev først bygget senere. Kaserneskibet var indrettet som et skib under kommando, på hvis batterier og banjerdæk der var indrettet borde, bænke og småskabe, hvor besætningen kunne have sine skaffegrejer, fødevarer og småfornødenheder. Banjerne er det underste dæk på et skrigsskib, dér hvor mandskabet har deres soveplads. Batteridækket er mellemdækket på et stort skib, hvor en del af kanonerne har deres plads. På *»Sjælland«* var kanonerne fjernet for at give plads til de værnepligtige, der brugte skibet som kaserne, når de ikke var udkommanderede. »Mænnerne« sov i hængekøjer, som blev anbragt i kroge under dæksbjælkerne. Når *»Sjælland«* ved forårsindkaldelserne havde 700 mand ombord, hang køjerne tæt presset mod hinanden, og den vagthavende officer, der om natten flere gange krumbøjet måtte kravle under køjerne på inspektion, burde egentlig have haft en gasmaske på. Ventilationen var elendig — eller rettere sagt manglede fuldstændig. Nogle små lemme i siderne frembragte kun træk på de nærmestliggende, som derved fik forkølelsessygdomme. Vi reservekadetter havde det noget bedre end de øvrige værnepligtige. Vi var anbragt agterst på batteriet, hvor en del af rummet var reserveret os til spise- og soveplads. Desuden havde vi adgang til en ret stor messe i agterrundingen af skibet. Dette lokale var både skolestue og læsestue, og her tilbragte vi det meste af den tid, vi ikke var til øvelse eller havde landlov.

KAPITEL 7

Reservekadetskolen. »Georg Stage«s forlis. Kong Hakon VII

Det var en ret hård skole, vi gennemgik som 2. klasses kadetter. De praktiske øvelser tog hårdt på os til at begynde med. Vi kom jo næsten allesammen lige fra navigationsskolen, hvor vi i lang tid ikke havde haft noget fysisk arbejde. Vi havde kanonererne Anker og Jensen som lærere i de praktiske fag. Det var to meget dygtige underofficerer af den gamle skole, og de forstod at herse os

godt igennem, hvadenten det gjaldt roning, marchøvelser eller eksercits. Til gymnastik havde vi en prægtig underofficerstype som lærer — overkanoner Thorstejnson — en ældre mand med et langt, hvidt skæg og med en rungende kommandostemme. Den første gymnastiktime var der et par af de nye kadetter, som dejsede om, så hårdt blev der arbejdet med os. »I armene alene — op!« — og så skulle vi entre op ad lange, glatte stænger og tove, og kunne vi det ikke — og det varede nogen tid, førend det lykkedes for de fleste af os — nogle opnåede aldrig at komme op — så blev vi stillet op på rad og skældt bælgen fuld. »Unge, intelligente mænd, som ikke kan klatre op i en klatrestang — hvad er meningen: Husk på, I er kommet frivilligt herind, og jeg forlanger, I kommer op i de stænger — er I med?« Han var en karakter — nu om stunder møder man ingen af disse rigtige typer. Disse ældre underofficerer brugte et kraftigt sprog, men uden at bruge obskøne eller blasfemiske udtryk. Derimod tør jeg nok sige, at mange af de yngre underofficerer, jeg senere kom i berøring med på rekrutskolerne, kunne bruge malende udtryk af en art, som næppe er blevet overgået af nogen moderne sergent Pejtersen.

Hele institutionen *Orlogsværftet* var for mig en mærkelig verden at blive kendt med. Da jeg senere som løjtnant fik tjeneste som inspektionsofficer på værftet, lærte jeg at kende det ud og ind. Der var et ret moderne skibsbyggeri, hvor de fleste af vore gamle orlogsskibe er bygget. Dette var for så vidt ret interessant for en vordende skibsofficer, men det var de gamle værksteder og oplagslokaler, som særligt tiltrak mig. Stederne, hvor rigninger og sejl til de gamle fregatter og korvetter opbevaredes — f. eks. oppe i rummene i Nyholms kran. Denne gamle kran er i sig selv en seværdighed, da den med sine svære tovværkssurringer er et nydeligt stykke sømandsarbejde. Den brugtes i sejlskibstiden mest som mastekran — til at placere masterne i de store fregatter. Også den store modelsamling, som marinen ejer, har jeg tilbragt mange timer med at studere og beundre — den er aldeles pragtfuld, og man bør glæde sig over, at en del af denne enestående samling nu efter åbningen af Orlogsmuseet er blevet tilgængelig for publikum. Under denne samling hører også de gamle galionsfigurer, som står opstillet på Holmens grund.

Også de mange mennesker, som var ansat på Orlogsværftet, havde dengang noget vist over sig. Jeg tænker ikke så meget på de militære personer, men de civilt ansatte. At blive arbejder — arbejdsmand — på Orlogsværftet var en fast bestilling. Det var vistnok dengang det eneste sted i Danmark, hvor otte timers arbejdsdagen var indført. Lønnen var ikke stor — for en ufaglært arbejder var den 2,66 kr. om dagen, og mange Holmens folk tog aftenarbejde særligt som kontrollører og vagtmænd ved teatre o. lign., hvad deres forholdsvis korte arbejdstid om dagen gjorde muligt. Det var morsomt at se de store skarer af Holmens folk om morgenen strømme gennem Toldbodvejen på vej til Toldboden, hvor farvandet gennem havnen på den tid var spærret af en flyttelig bro — »Bombroen« — der førte fra Toldboden over til Hønsebroen på Holmen. I de små kælderbeværtninger, som der på den tid var en del af på Toldbodvejen, var borde sat op fyldte med »morgenbittere«, som de fleste af de gæve

Holmens mænd måtte have at styrke sig på, før de gik i gang med deres anstrengende gerning i statens tjeneste. En temmelig stor snaps brændevin med bitter i og en lille knald sukker til kostede fire øre. Mange måtte have både to og tre »gibbenakkere«, før de mente sig modstandsdygtige nok til den kommende dags anstrengelser. Nå, der var vist nok ikke nogen, der forløftede sig eller på anden måde skadede deres helbred ved ufornuftig puklen på Holmen. Når torpedobåde skulle trækkes på land, hvor de blev oplagt i store skure, skete det med håndkraft ved hjælp af mægtige gangspil, og ofte blev reservekadetter beordret til at hjælpe til at bemande spillene. Når vi vandrede rundt skydende de store håndspag foran os, hvor der var plads til fire-fem mand side om side, var der gerne en af de gamle stabejser, der sang en »shanty«, og disse gamle forsange var noget af det mest hårdkogte, man kunne tænke sig, men de gamle fyre sang dem så andægtigt, som var det indremissionske salmer.

I maj 1905 blev reservekadetskolen sendt til Isefjorden på skydekursus med krydseren *»Geysir«*. Chefen, kommandør *Hammer,* var en fremragende officer. Næstkommanderende, kaptajn *von Spæth,* var en hård befalingsmand, som åbenbart ikke havde megen brug for reservekadetter. Foruden at være skole var vi også besætning, og med vagt og skole havde vi en uforholdsmæssig lang arbejdsdag. Det var meget almindeligt, at vi i et døgn havde 18 timers tjeneste. Kadetskolens chef, daværende premierløjtnant *Wenck,* var også med på togtet ligesom artillerilæreren, premierløjtnant, baron *Gyldenkrone.* Særlig løjtnant Gyldenkrone var meget afholdt af kadetterne. Løjtnant Wenck havde et mere afmålt og tilbageholdende væsen, som gjorde, at kadetterne fik følelsen af at blive holdt på afstand. Wenck var imidlertid en meget dygtig officer, og han endte da også som admiral.

Tjenesten for kadetterne var som sagt meget forceret. Når vi f. eks. på én dag havde afskudt og atter indbjerget 30 øvelsestorpedoer, var vi godt trætte, men så skulle nogle af os til at tage en vagttørn på fire timer, efterfulgt af fire timers søvn — og så på arbejde og skole igen en hel dag. Det kunne vi ikke holde til, og gennem løjtnant Gyldenkrone henvendte vi os til skolechefen, som så igen fik udvirket hos skibets chef, kommandør Hammer, at vi fik fri for en del vagttjeneste og derved mere tålelige forhold — meget imod næstkommanderende, løjtnant von Spæths vilje. Han mente, vi havde godt af at blive »loppet op«.

Da torpedoskolen i Isefjorden var forbi, sejlede vi *»Geysir«* til København, hvor eleverne blev udnævnt til »reservekadetter af første klasse«. Vi blev nu udstyret med nye uniformer — nemlig uniformer som de fast ansatte kadetter med undtagelse af den kokette dolk, som vi voksne mennesker ikke skulle have at lege med. Efter et kortere ophold på kaserneskibet blev vi derefter alle sendt ud at sejle med sommereskadrens forskellige skibe.

Året 1905 var begyndt meget dårligt for dansk skibsfart, og på de forskellige rederiers generalforsamlinger lød der kun klager — dog med undtagelse af *Ø. K.,* som syntes at være tilfreds og deklarerede et udbytte på 8 %. Nogle selskaber gav 2 à 3 % udbytte, og de fleste — deriblandt *de Fiskerske Selskaber*

— slet intet. Den endelige sammenslutning af *Ø. K.* og *Det Vestindiske Selskab* fandt sted i marts måned, og i den anledning udbød Ø. K. et obligationslån på 5 millioner kroner.

I marts blev fhv. skibsfører i Ø. K., kaptajn *P. E. Glahn,* udnævnt til mønstringsbestyrer i København. At en mand fra handelsflåden blev valgt til denne betydningsfulde stilling, som nu i en længere årrække havde været beklædt af en afgået marineofficer, kunne kun vække tilfredshed hos de danske navigatører.

På Ø. K.s generalforsamling blev det vedtaget at udvide aktiekapitalen fra 7 til 10 millioner kroner. Årsberetningen udtalte, at 1904 havde været Kompagniets bedste år siden dets stiftelse.

I marts måned 1905 blev loven om søfolks ulykkesforsikring vedtaget af rigsdagen. Loven trådte dog først i kraft den 15. januar 1906. Det er værd at lægge mærke til, at skønt virksomheder i land allerede fra 14. januar 1898 havde en lov om arbejdernes forsikring mod følger af ulykkestilfælde, så tog det otte år, før søens arbejdere fik en tilsvarende lov. Det må bemærkes, at den nye lov blev modtaget med tilfredshed af såvel rederne som af søfolkene.

Mandag den 26. juni 1905 blev den danske befolkning igen opskræmt ved nyheden om en stor ulykke. Skoleskibet »*Georg Stage*« var aftenen i forvejen i Hollænderdybet kollideret med den engelske S/S »*Ancona*«, kaptajn *Mitchel,* og var i løbet af nogle få minutter sunket, hvorved 22 af de unge elever var druknet. Skoleskibet var under kommando af premierløjtnant i marinen, *Malte Bruun,* som selv var på dækket, da kollisionen fandt sted. »*Georg Stage*« var for nordgående under sejl — damperen for sydgående. Ved den den 1. december 1905 ved Sø- og Handelsretten afsagte dom fastslog retten, at skylden for kollisionen måtte tillægges damperen. Imidlertid nærede retten betænkelighed ved at betragte det som bevist, at kaptajn Mitchell havde været så pligtforsømmende, at han kunne ifalde straf efter søloven, og han blev derfor frifundet for tiltale. »*Georg Stage*« gik ved kollisionen så hurtigt ned, at der slet ikke var tid til at sætte både ud. En del af eleverne samt chefens hustru nåede at redde sig over på »*Ancona*«, før skibene skiltes ad. Resten af de overlevende blev optaget af både fra »*Ancona*« samt fra svensk S/S »*Irene*«, som straks var kommet til stede og gav udmærket hjælp — dels ved at sætte en båd i vandet, dels ved med sin projektør at belyse »*Georg Stage*«*s* krydstop, som ragede op over vandet, og hvortil en del elever klamrede sig. I alt blev 58 personer reddet, men en del måtte på hospitalet med større eller mindre kvæstelser, deriblandt mine to gode kammerater fra styrmandsskolen, understyrmændene Saxtorff og Drejø. Under forsøget på at få en båd ud fik Drejø brækket det ene lårben. Han gik ned med skibet, men blev efter to timers ophold i vandet reddet og efter landsætningen indlagt på det gamle Frderiks Hospital i Bredgade, hvor jeg besøgte ham. Drejø sejlede senere i mange år som styrmand og fører i Kulkompagniets tjeneste, men i 1927, da han gjorde en rejse med »*S/S Susaa*«, kom han slemt til skade. En stålwire brækkede, og en af dens tampe ramte ham så uheldigt, at nakkehvirvlen blev slået over. Han blev erklæret 100 % invalid

og fik udbetalt fuld ulykkesforsikring. Han kom sig dog så meget, at han kunne tage en stilling som nattevagt på oliefirmaet Alfred Olsens Plads. Her blev han den 3. oktober 1930 om morgenen fundet død ved siden af en væltet stige. Man gik ud fra, at Drejø var gået op på stigen, der er væltet med ham, og ved faldet er nakkehvirvlen igen slået over, og dette har haft døden til følge. Drejøs enke fik fra ulykkesforsikringen tilkendt fuld erstatning. Jeg tror, dette er det eneste tilfælde i Danmark, hvor fuld ulykkesforsikring er udbetalt to gange for den samme person. Derfor omtaler jeg sagen her.

Skoleskibet *»Georg Stage«*, som har givet så mange tusinder af danske drenge den første sømandsuddannelse, er barn af en udmærket dansk sømand, skibsreder *Carl Frederik Gottlob Stage*. Carl Stage, som kom fra en gammel sømandsslægt, havde, efter et eventyrligt liv tilbragt på de syv verdenshave ombord i store sejlskibe, og som reserveløjtnant (»månedsløjtnant«) i flåden deltaget med ære i treårskrigen, slået sig til ro som skibsreder i København. Hans eneste barn, sønnen Georg Stage, døde af galoperende svindsot kun 23 år gammel. Dette var for ham og hans hustru Tea en knugende stor sorg, og til minde om sønnen gav rederparret en trediedel af deres formue — 180.000 kr. — til bygning af et skoleskib, som skulle uddanne danske drenge til sømænd i handelsflåden. Skibet, der byggedes i København som fuldskib med en lille hjælpedampmaskine, fik sønnens navn. *Tietgen*, som da var direktør for Privatbanken og for D. F. D. S., fattede interesse for tanken, og på et møde den 3. april 1882 stiftedes institutionen *Georg Stages Minde*, til hvilken reder Stage overgav det færdige skoleskib. Praktisk taget alle danske skibsredere var medlemmer af institutionen og bekostede udgifterne ved skibets årlige togt med 80 elever. Ved Stages død i 1892 efterlod han til *Georg Stages Minde* en kapital på 455.000 kr., hvilket yderligere ved Tea Stages død i 1904 blev suppleret fra hendes dødsbo med 50.000 kr.

Georg Stages Minde har gennem årene ved arv modtaget store midler, og både det offentlige og skibsredernes organisationer har vist foreningen deres velvilje, så den altid har kunnet udfylde sin opgave på en værdig måde. Eleverne må betale deres udrustning, men der er mange både hele og halve fripladser. Op til 1914 blev skibet hvert år ført af en søofficer med permission fra marinen. Da denne officer fik gage fra marinen, havde stiftelsen — som *Georg Stages Minde* benævnes — kun den udgift at betale vedkommende almindeligt søtillæg og kosttillæg. Imidlertid fandtes det omsider naturligt, at en officer fra handelsmarinen blev fører af det civile skoleskib, og i 1914 blev skibets overstyrmand *Myhre*, der havde tjenestegjort på *»Georg Stage«* siden 1894, udnævnt til dets fører. Siden da har det altid været en mand fra handelsflåden, som har ført skibet.

»Georg Stage« blev efter forliset hævet og bragt ind til København, hvor det repareredes. Fra *»Ancona«s* rederi fik stiftelsen tilkendt 98.000 kr. i erstatning — værdien af S/S *»Ancona«*. Man kan ikke til søs blive ansvarlig for mere end »søformuen«. Reparationen af *»Georg Stage«* kostede henved 120.000 kr., så det blev en ret hård belastning af stiftelsens midler, ligesom skibet ikke kom på

togt i 1906. Ved reparationen toges dampmaskinen ud, da det fandtes rigtigt, at skibet blev forsynet med vandtætte tværskodder, og denne forøgede vægt kunne kun tages ved at ofre maskinanlægget. 1915 indbyggedes der dog en 50 hestekraft motor, og tillige installeredes der radiostation. Da skibet var bygget i 1882, blev der med årene fra flere sider udtrykt ønske om at få det afløst med et nyt skib. I 1934 solgtes det veltjente skib til den engelske forfatter Alan Villiers, og den 29. august samme år forlod det København under britisk flag. Det har senere gjort mange eventyrlige rejser under sit nye navn *»Joseph Conrad«* — opkaldt efter den kendte polsk-britiske forfatter og skibsfører, hvis romaner alle handler om skibe og søfolk. Det gjorde endnu tjeneste i U. S. A. under anden verdenskrig som stationært skoleskib.

Det nye *»Georg Stage«* blev bygget på Frederikshavns Skibsværft og gik ud på sit første togt i april 1935. Det er ligesom sin forgænger rigget som fuldskib, men har en 112 hestekrafts motor. Desuden har det dobbelt bund og vandtæt inddeling, ligesom naturligvis radiostation og andre moderne indretninger. Det er 124 meter langt og måler 298 brt. Det gamle skib målte 206 brt. Det er et meget smukt og velsejlende skib, som udmærket supplerer det større statens skoleskib *»Danmark«*, som er på 777 tons.

Den 26. august 1905 afgik Jacob Brandt fra sin stilling som direktør for *D. F. D. S.*, og hermed afsluttedes en enestående epoke i selskabets historie. Som afskedsgrund angaves helbredshensyn, men man kommer vel sandheden nærmere ved at sige, han var blevet træt af den modstand, han mødte fra så mange sider. Hans ubestridelige dygtighed og kolossale arbejdsevne har måske nok været selskabet til gavn, men hans hårdhændethed og hensynsløshed kunne i længden ikke tolereres. Til hans efterfølger som administrerende direktør valgtes admiral *Richelieu*, som tidligere blev formand for bestyrelsen. Richelieu havde lige siden *Dansk Navigatørforenings* stiftelse stået som æresmedlem af denne forening. I foreningens medlemsblad for oktober 1906 var der imidlertid optaget en anonym artikel, der i meget udiplomatiske vendinger angreb Richelieus forgænger i D. F. D. S., som forfatteren ikke alene betegnede som en hensynsløs mand, der kun betragtede sine undergivne som værktøj, men han fortsætter: »Hvorledes denne mand med en vis begavet snuhed og fræk brutalitet forstod at stikke folk blår i øjnene, indtil det en skønne dag viste sig, at han havde forvaltet det hele ad helvede til.« Bladets redaktør takkede i en ledsagende kommentar indsenderen for »det fortrinlige indlæg« og fremhæver ham som et eksempel til efterfølgelse for sin stand.

Denne artikel bragte admiral Richelieu i harnisk, og i et brev til *Dansk Navigatørforenings* bestyrelse trak han sig tilbage som foreningens æresmedlem. Måske var denne hans handling også noget dikteret af den gamle sætning om »rotterne, der forlader det synkende skib« — den 1. januar 1906 var Navigatørforeningens medlemstal svundet ind til 358, og foreningen gik sin opløsning i møde. Det skal noteres, at admiral Richelieu skænkede sit første års gage og tantieme som direktør i D. F. D. S. — i alt 65.000 kr. — til rederiets understøttelsesforening.

Sommereskadren 1905 blev kommanderet af kontreadmiral, *prins Valdemar*, som til stabschef havde den kendte kommandør A. P. Hovgaard, der var berømt som polarrejsende og bl. a. havde deltaget i »Vegaekspeditionen«, som under svenskeren Nordenskjöld i 1879—80 opdagede *Nordostpassagen*, søvejen nord om Asien og Europa mellem Atlanterhavet og Stillehavet. Jeg gjorde i eskadren tjeneste som kadet på panserbatteriet *»Skjold«*, hvis chef var kommandør *Hammer*, der også havde været chef på *»Geysir«* under skoletogtet. Reservekadetterne *V. Sølver* og *Niels Vange* var mine kammerater på *»Skjold«*, og vi havde det meget fornøjeligt sammen. Sølver havde i sin tid i to år været styrmand på japanske passagerskibe, i hvilke mange engelske og også en del danske skibsofficerer var ansat omkring århundredskiftet. Sølvers onkel var den bekendte kaptajn *Sommer*, som jeg allerede har omtalt. Sommer tilbragte sit otium her i Danmark, hvor han døde i tyverne. Efter at Sølver havde aftjent sin værnepligt som reservekadet og var blevet udnævnt til løjtnant, sejlede han nogle år som styrmand i Ø. K. og som fører andre steder, men forlod søen i en forholdsvis ung alder. I nogen tid var han ansat i Cornelius Knudsens nautiske afdeling, men i 1924 blev han optaget som medindehaver i firmaet Iver C. Weilbach & Co., et firma, hvis oprindelse daterer sig fra 1755, og som nu er et af de førende inden for fremstilling og salg af nautiske instrumenter, søkort, kompaskompensering og lignende.

Kaptajn Sølver er en meget skattet forfatter af søhistoriske skrifter. Et større værk — *»Imago Mundi«* (Verdensspejlet) — omhandlende de store opdagelsesrejser og deres mænd — har vakt berettiget opmærksomhed også uden for Danmark.

Niels Vange blev efter sin udnævnelse til reserveløjtnant ansat som styrmand i D. S. B. og har i mange år været fører af færger mellem Nyborg og Korsør. Han blev pensioneret i april 1952. Vange var mangeårigt bestyrelsesmedlem af *Den alm. danske Skibsførerforening* og medlem af *Skibsførerrådet*.

Panserbatteriet *»Skjold«* var et skib på 2160 deplacement tons (vægten af skibet). Det havde 10 kanoner og en besætning på 150 mand. Det var således ikke noget stort skib, men stort nok til os unge kadetter. Eskadren tilbragte sommermånederne og de tidlige efterårsmåneder med at sejle rundt og afholde øvelser i de danske farvande. Tjenesten kunne til tider være ret anstrengende, men alligevel interessant. Kadetternes tjeneste under sejlads var at bistå den vagthavende officer på broen, og vi lærte de danske farvande ganske godt at kende. Når eskadren var til ankers eller i havn, var der et meget fornøjeligt samvær mellem officererne. Vor skibslæge var *Frits Jacobsen*, der senere blev kongelig livlæge. Han var en meget munter mand med selskabelige talenter og en ikke ringe evne til at skrive fornøjelige selskabssange. Han var tillige en dygtig og anset læge. Eskadren gjorde under togtet et længere ophold i Århus, hvor Århus by inviterede officererne fra eskadren til en stor, festlig middag. Blandt eskadrens skibe var også krydseren *»Hejmdal«*, som var skoleskib for marinens kadetskole. Til den omtalte middag i Århus var kadetterne — incl. reservekadetterne — inviteret til at komme til stede ved kaffedrikningen efter

middagen. Det er overflødigt at bemærke, at de gæstfrie jyder ikke trakterede med kaffedrikning alene — også andre drikke blev serveret, og det blev et meget animeret gilde. Reservekadetterne var alle modne mænd med skibsførereksamen og med mange års søfart bag sig, så de kunne alle tåle mosten. Dette kunne derimod ikke alle de unge kadetter, og ikke så få af dem måtte efter festen kærligt lodses ombord i deres skib af mere mådeholdende kammerater bistået af de ældre og mere »søvante« reservekadetter. Blandt kadetterne i »*Hejmdal*« var også prins Valdemars to raske sønner, *prinserne Aage* og *Axel*. Så vidt jeg ved, behøvede ingen af de kongelige højheder lodsassistance ved denne lejlighed.

I slutningen af september 1905 strøg eskadrechefen, *prins Valdemar*, sit flag på admiralskibet »*Olfert Fischer*«, skibene blev sendt i vinterleje og besætningerne afmønstret. Den 1. oktober 1905 blev reservekadetterne udnævnt til reserveløjtnanter og derefter præsenteret for marinens chef, viceadmiral *Wandel*, og for chefen for Orlogsværftet, kontreadmiral *Zachariae*. Derefter blev skolen hjempermitteret, men otte af de nybagte løjtnanter blev igen antaget til fortsat tjeneste i marinen for et år at regne fra den 1. oktober 1905.

Jeg var blandt disse otte og blev kommanderet til tjeneste på vagtskibet »*Sjælland*« sammen med kammeraterne *Frans Suell Kiersgaard* og *Emil Hvidsten*. Begge disse to kom efter udløbet af deres tjenestetid i den danske marine til Siam, hvor de gjorde tjeneste som løjtnanter i marinen fra 1906 til 1910. Kiersgaard var derefter plantageejer i U. S. A. fra 1911 til 1920. Han kom derefter hjem til Danmark og fik en stilling som havariekspert i et assurancefirma til 1927, da han begyndte sin egen forretning som haveriekspert og skibsinspektør — et hverv, han bestred til sin død i 1956. Hvidsten sejlede i flere år som styrmand i D. F. D. S.s Amerika-både, og under den første verdenskrig som fører af sejlskibe. Efter krigen nedsatte han sig i New York som malermester og døde som sådan i midten af trediverne.

Mens jeg først som kadet og senere som løjtnant i slutningen af 1905 prøvede at leve op til marinens traditioner, skete der noget, som optog ikke mindst de skandinaviske folk i allerhøjeste grad. Det var bruddet mellem Norge og Sverige, der en tid lang truede med at føre de to lande ud i en sørgelig broderkrig. Den 7. juni erklærede det norske folk unionen mellem de to lande for opløst og kong *Oskar den Anden* for afsat. Det var omkring den tid, at den temperamentsfulde digter *Bjørnstjerne Bjørnson* fra Rom telegraferede til den norske statsminister *Peter Michelsen*, der på det daværende tidspunkt var Norges faktiske leder, og som var en meget klog og forsigtig mand: »Nu gælder det at holde fast,« hvortil Michelsen telegrafisk svarede: »Nu gælder det at holde kæft.« Efter unionsopløsningen afslog kong Oskar af Sverige at lade et medlem af sit hus blive konge i Norge. Kong Christian den Niende af Danmark ville ikke lade sin sønnesøn, *prins Carl*, bestige den norske krone, før krisen var tilfredsstillende løst, og før det norske folk ved folkeafstemning havde vist, at således ønskedes det.

Mens alle disse diplomatiske forhandlinger fandt sted, gjorde prins Carl tjene-

ste i den danske marine som premierløjtnant og var chef for et slags moderskib for torpedo- og patruljebåde, der var til rådighed for kystbefæstningen. Prins Carls skib, som jeg ikke nu husker navnet på, var stationeret i Lynettehavnen, og førerne af de små fartøjer indtog deres måltider ombord på dette skib. Jeg var en dag ombord med en eller anden besked til chefen og blev inviteret til at spise frokost ombord. De fleste af de tilstedeværende officerer var jævnaldrende og kammerater med prins Carl, og snakken gik livligt om de spørgsmål, som optog alle på det tidspunkt, men prins Carl blandede sig ikke i samtalen. Da der blev udtalt formodning, om Sverige ville gå krigerisk til værks, sagde løjtnant *Viggo Clausen*, som var en af prinsens nære venner, henvendt til prinsen: »Du skal ikke bryde dig om svenskerne, Carl. Hvis de bliver for nærgående, så kommer jeg med P. 10 og jager dem hjem.« Da »krigsskibet« P. 10 var en patruljebåd på størrelse med en almindelig redningsbåd, er det forståeligt, at prins Carl gav løjtnant Clausen et bredt smil, men han ytrede ikke et ord om selve sagen — han var meget diplomatisk og tavs, hvilket var naturligt.

I Norge blev det ved en folkeafstemning den 13. november afgjort, at folket ønskede en monarkisk regeringsform med prins Carl af Danmark som konge, og denne beslutning blev enstemmigt godkendt af Stortinget den 18. november.

Prins Carl var som officer medlem af det danske søofficerskorps, og dette besluttede at give en afskedsmiddag til ære for ham. Denne afskedsmiddag fandt sted i hotel »Phønix«, som dengang var vort mest aristokratiske hotel og ejedes af kammerråd Neiiendam. Alle søofficerer, som ikke var forhindret af tjeneste, var korpsets gæster, og bl. a. deltog også jeg i den storstilede fest. Foruden hædersgæsten var de mest fremtrædende personer marineminister *I. C. Christensen*, viceadmiral *Wandel*, kontreadmiral, *prins Valdemar*, kontreadmiral *Zacharia*, kontreadmiral *Scheller* og mange andre.

Der blev ved festen holdt en mængde taler og drukket en masse skåler, så det var intet under, at deltagerne ved afslutningen kl. ca. 11 så meget oplivede ud. Der var ikke mange, som gik lige hjem, men i grupper fortsatte man på byens fashionable restauranter med skålerne. Med en del yngre officerer havnede jeg hos »Wivel«, som det hed dengang, og jeg antager, vi har haft det morsomt og hyggeligt, men jeg må tilstå, at da jeg morgenen efter vågnede i min kahyt på vagtskibet *»Sjælland«*, kunne jeg kun meget dunkelt erindre noget om begivenhederne den sidste del af natten. Det var jeg egentlig lidt ked af, men da beretningerne senere indløb om flere kommandørers og andre ældre marineofficerers slåen gækken løs på andre offentlige steder, trøstede jeg min ømme samvittighed med, at jeg var jo dog en ung mand, som måtte have lov at slå bremserne fra ved en sådan lejlighed.

Den 23. november 1905 forlod Norges nye konge, som havde antaget navnet kong *Hakon den Syvende*, tillige med *dronning Maud* og sønnen *Alexander*, der som kronprins fik navnet *Olav*, København ombord i det danske kongeskib *»Dannebrog«*. Den 25. november gik kongefamilien på Kristianiafjorden fra *»Dannebrog«* ved hjælp af en dampchalup ombord i det norske krigsskib *»Hejmdal«*, på hvis dæk den opstillede besætning i kor hilste kongen med et

»*Velkommen til Norge*«. Det var stærkt snevejr, da kong Hakon trådte ombord i »*Hejmdal*« med kronprins Olav på armen. Senere blev hele kongefamilien begejstret hyldet af det norske folk, da den betrådte det nye fædreland. Kong Hakon tog til sit valgsprog »*Alt for Norge*«, og når vi nu kaster blikket tilbage gennem de 50 år, det blev forundt den danske kongesøn at dele ondt og godt med sit folk, og når man særlig dvæler ved den sidste verdenskrigs begivenheder, hvor kong Hakon ikke alene for sit eget tapre folk, men også for os i broderlandet Danmark stod som en klippe og et symbol, da må vi erkende, at kongen har aldrig til sin død den 21. september 1957 svigtet sit valgsprog.

I begyndelsen af 1906 fortsatte jeg min tjeneste på vagtskibet »*Sjælland*«. Tidligt på foråret fik jeg en udkommando. Jeg skulle være næstkommanderende på torpedobåden »*Springeren*«, der med premierløjtnant *Aage Boiesen* som chef skulle på fiskeriinspektion i Nordsøen. I sommersæsonen var der dengang altid et eller to af marinens fartøjer, der holdt justits mellem fiskerne i farvandet ud for Jyllands vestkyst. Udenlandske fiskere måtte ikke komme inden for tre sømilegrænsen, og danske fiskere måtte ikke fiske med trawl inden for denne grænse. Der skulle også øves kontrol med, at fiskefartøjerne var rigtigt mærkede og mange andre ting. Om lørdagen gik vi gerne i havn og blev dér søndagen over, og vore opholdshavne, som vi regelmæssigt skiftede med, var Esbjerg og Lemvig. Det var et ret ensformigt liv, da fiskerne ikke gav os meget at bestille. I Lemvig blev vi kendt med en del af byens honoratiores, med hvem vi havde en del selskabeligt samkvem — særlig hos distriktslæge Jensen, som havde nogle kønne døtre.

Forholdet ombord mellem min chef og mig var ikke helt godt. Løjtnant Boiesen var en dygtig søofficer og meget feteret — både på grund af sit flotte udseende, sin ubestridelige dygtighed og en solid formue. Desværre var han syg og led ofte af heftige gigtsmerter, og i disse perioder var han meget umedgørlig og ude af ligevægt. Nu som ældre kan jeg godt indse, at jeg måske kunne have været anderledes, men jeg var ung, og når chefen overfusede mig, som han til tider gjorde, fik han tilbage med samme mønt. Sådan var jeg vant til det i det civile liv, men vor maskinchef, undermester Holm, som var en klog og besindig mand, belærte mig om, at sådan kunne man ikke gøre som militær. »Skal jeg da finde mig i hans uforskammetheder?« »Næh, det behøver De ikke, men De må gå tjenestevejen. Føler De Dem forurettet, skal De tage Deres sabel på og høfligt anmode chefen om tilladelse til at måtte indberette ham til chefen for søofficerskorpset.« Det tyggede jeg lidt på, men nogle dage efter, da Boiesen i den lille kahyt fik et af sine vredesanfald, gik jeg stille hen og hentede min sabel, gik op på dækket og spændte den om mig, og så gik jeg ned i kahytten og i retstilling meddelte jeg chefen, at jeg ville indberette sagen. Boiesen så på mig, men han kunne ikke lide dette her, så han begyndte at spøge med det og sige, at jeg kunne vel nok tåle et hastigt ord — vi var vel mandfolk, og tag nu den sabel af og lad os sludre lidt om det. Nå, ja, jeg synes, det hele var latterligt, så jeg spændte dyrendalen af, men den lille episode bremsede dog løjtnant Boiesen en del. Sidst på togtet blev besætningen forøget med en tredie-

kommanderende, nemlig reservekadet *Tillisch,* der senere kom ind i Ø. K. og efter i en årrække at have sejlet med kompagniets skibe som styrmand og fører blev ansat i skibsinspektionen, hvis leder han senere blev indtil 1952, da han blev pensioneret på grund af alder.

»Springeren«s togt blev afbrudt i utide på grund af havari forårsaget ved, at den vagthavende maskinmester ved anløb af Lemvig i stedet for at manøvrere maskinen *bak,* som forlangt fra broen, gik *fuld kraft frem,* hvorved båden kom i meget voldsom kollision med bolværket, der blev stærkt beskadiget. Også båden led havari, men kunne dog for egen kraft sejle til København, hvor den blev repareret og oplagt.

Jeg skulle derefter i sommereskadren have været udkommanderet som næstkommanderende på en torpedobåd og havde allerede fået meddelelse herom. På grund af løjtnant Boiesens misrekommendation blev min udkommando imidlertid trukket tilbage. Foruden at dette var ligesom et tab af prestige, var det også et økonomisk tab. Gagen som reserveløjtnant var 60 kr. månedlig, men under udkommando fik man 30 kr. ekstra i søtillæg samt i torpedobåde 5,00 kr daglig i kostpenge. Dette beløb synes ikke at være ret stort, men i virkeligheden var der altid overskud på kostpengene. Pengene gik i en fælles pulje, som blev forvaltet af messeforstanderen — som regel bådens næstkommanderende. Da man havde kok og betjening gratis ligesom alt bord- og køkkenservice, kom kosten sædvanligvis ikke til at koste mere end ca. 1,20 à 1,30 kr. pr. dag. At »have tjeneste på Orlogsværftet« betød, at jeg mistede disse ekstra beløb, som jeg egentlig havde god brug for. Imidlertid stod jeg mig godt med adjudanten hos chefen for Orlogsværftet, og ved hans assistance fik jeg hvervet som fører af torpedotransportbåden *»Sleipner«.* Dette lille dampfartøj blev benyttet til at transportere torpedoer fra Orlogsværftet, hvor de blev forfærdiget, til søminestationen i Bramsnæsvig ved Isefjorden. Her blev torpedobådene »indskudt« — det vil sige, at de forskellige mekanismer, som bevirker torpedoens virksomhed, styring i horisontal og vertikal retning etc., blev prøvet ved at udskyde torpedoen flere gange i en bestemt afstukket bane. Når torpedoerne var indskudt, blev de igen transporteret til Orlogsværftet i København, hvor de blev oplagret. At føre *»Sleipner«* var et meget fint job, og da jeg fik 5 kr. i dagpenge, var det også økonomisk set lidt af en fidus, og det trøstede mig en del for skuffelsen ved den tilbagekaldte udkommando.

Jeg førte *»Sleipner«* hele sommeren og havde det storartet. Jeg var så at sige »min egen mand« — fik mine ordrer og mine torpedoer i København, sejlede den fine sundsejlads op til Bramsnæsvig og afleverede dem til stationens chef, kaptajn *Schou,* der var en meget behagelig mand. Under det korte ophold i Bramsnæsvig spiste jeg mine måltider i stationens officersmesse. Da efteråret nærmede sig, blev stationen lukket, og mit gode job var forbi. Jeg blev så ansat »til tjeneste ved Orlogsværftet«.

Der var i løbet af året af rigsdagen blevet vedtaget en ny lov om søofficerers gagering. Ifølge denne lov skulle sekondløjtnanter i flåden gageres med 72 kr. månedlig, hvilket betød en forhøjelse på 12 kr. Da reserveløjtnanter ifølge loven

om søofficersordningen skulle »lønnes som sekondløjtnanter,« blev mine kammerater og jeg meget forbavset, da vi ved den påfølgende gageudbetalingsdag kun fik de sædvanlige 60 kr. En henvendelse til intendanten på Orlogsværftet hjalp ikke, hvorfor vi rettede en forespørgsel til marineministeriet, hvorfra der blev svaret, at der ikke i den nye lov stod noget om reserveløjtnanter, hvorfor vi ingen forhøjelse kunne få. Jeg var imidlertid forflyttet til at gøre tjeneste på vagtskibet *»Sjælland«*, og sammen med mine to kolleger, der også tjenstgjorde dér — reserveløjtnanterne *Kiersgaard* og *Hvidsten* — og bistået af intendanten på *»Sjælland«* meddelte jeg nu i en skrivelse til marineministeriet, at vi havde i sinde at anlægge sag for at få klarlagt spørgsmålet, da den gamle lov, som omhandlede sekond- og reserveløjtnanters indbyrdes gageforhold, stadig stod ved magt. Imidlertid gik tiden, og den 30. september, da vor tjeneste skulle ophøre, nærmede sig. Jeg havde i god tid indsendt en ansøgning til *Det Østasiatiske Kompagni* om ansættelse i dette rederi.

Nogle dage før vi skulle hjempermitteres, fik jeg meddelelse fra Ø. K., at min ansøgning var bevilget, og at jeg den 1. oktober 1906 skulle melde mig ombord i S/S *»Birma«*, hvor jeg skulle gøre tjeneste som trediestyrmand. Da der stadig ikke kom svar fra marineministeriet, opgav vi sagen — for os personligt forestod vigtigere ting, så vi ville skænke staten de penge, vi faktisk havde ret til. At vi havde denne ret, måtte ministeriet åbenbart selv have indset; thi det næste hold reserveløjtnanter blev fra første dag gageret med de 72 kr. månedlig hyre, vi havde gjort fordring på. Den danske stat er derfor endnu den dag i dag os reserveløjtnanter fra 1905 et par måneders hyreforhøjelse skyldig. I betragtning af, »at riget altid fattes penge«, har jeg forlængst afskrevet dette beløb.

Den 30. september 1906 blev de otte reserveløjtnanter, der havde gjort tjeneste i et år, hjempermitteret. Vi tre fra *»Sjælland«* blev en for en kaldt ind i chefens kahyt, hvor denne, kaptajn *J. Nyholm*, tog en hjertelig afsked med os. Der blev dog dryppet lidt malurt i mit afskedsbæger, idet chefen fortalte mig, at det af marineministeriet var blevet ham pålagt at meddele reserveløjtnant Røder, at ministeriet havde haft under overvejelse ikke at udbetale ham det beløb på 360 kr., som reserveløjtnanter almindeligvis fik udbetalt ved hjemsendelsen som belønning for »et års god tjeneste«. Da jeg imidlertid *også* havde *gode* anbefalinger fra flere af mine overordnede, havde ministeriet alligevel besluttet at udbetale mig beløbet. Jeg blev gal i hovedet og sagde: »Hr. kaptajn — De ved godt, det er løjtnant Boiesen, der igen er ude efter mig, men havde jeg ikke fået mine orlogspenge, havde jeg anlagt sag mod ministeriet.« Kaptajn Nyholm lo ad min ivrighed. »Ja, Røder (han glemte helt »løjtnant«), De er nu ivrig til at lægge sager an, men tag den med ro. De får Deres orlogspenge, og De har fået Deres ansættelse i Ø. K., så De kan jo blæse os krigsmænd en lang march. Jeg ønsker Dem held og lykke med Deres fremtid i Ø. K.«

Kaptajn Nyholm var en storartet mand og meget dygtig officer. Han var da også som sagkyndig tilforordnet den i så mange år arbejdende »forsvarskommission«. Nyholm blev kontreadmiral i 1915 og tog sin afsked fra marinen i

oktober 1920. Næstkommanderende i »*Sjælland*« var premierløjtnant (fra 10. august 1906 kaptajn) *Knud Maegaard*, som var en ligefrem elskelig mand, som vi yngre officerer så op til med hengivenhed. Trediekommanderende, premierløjtnant *Oscar Pade* var også en udmærket mand. I det hele taget, når jeg nu tænker tilbage på min tjeneste som reserveløjtnant, er jeg glad ved minderne derfra. Vi unge søfolk, som havde tilbragt en del af vor grønne ungdom i sejlskibslukafer, trængte til den afpolering, som vor tid i marinen gav os. Udover noget kendskab til våben og eksercits kan man vel ikke sige, vi lærte noget praktisk i marinen, men vi havde godt af at se andre forhold og lære nogen militær disciplin. Også »afpoleringen« kunne vi have godt af, selv om denne ikke altid fandt sted lige smertefrit. Min erfaring er, at mens alle de ældre søofficerer var fornuftige, bramfrie mænd, der så på os unge, civile navigatører med sympati og venlighed, så var der mange af de noget yngre årgange, som ikke havde megen brug for os, og som mødte os med en ungdommelig arrogance. Mange søofficerer dengang havde meget høje meninger om deres eget værd og var ikke bange for at vise deres meninger. Da jeg under sikringsstyrken i første verdenskrig var indkaldt til tjeneste, syntes jeg, dette forhold havde bedret sig en del. Måske kan det også være, at jeg var blevet ældre og så noget anderledes på tingene; og jeg har i alle tilfælde ladet mig fortælle, at der nu inden for søofficerskorpset hersker mere demokratiske anskuelser. I øvrigt er der jo også sket det, at reserveløjtnanter nu kan avancere, og derved bliver samarbejdet bedre med de faste officerer. Den gang var der mange af de yngre søofficerer, der slet ikke kunne se, hvad hele reserveofficersinstitutionen var godt for. De så for kortsynet på tingene, thi selvfølgelig kunne disse ekstra officerer undværes i fredstid, men det viste sig, da krigen kom i 1914, at det var livsnødvendigt for marinen at have denne officersreserve at tage af. Dette faktum er blevet endnu mere indlysende under den anden verdenskrig, hvor mange reserveofficerer måtte holdes inde i årevis, hvorfor det også blev nødvendigt at omordne hele institutionen på en sådan måde, at reserveofficererne fik mulighed for at avancere til højere grader.

Det kunne være interessant at kaste blikket tilbage gennem årene og se, hvorledes reserveofficersinstitutionen har udviklet sig. Der findes ikke meget skriftligt på bibliotekerne om dette emne, og de oplysninger, jeg her giver, er taget fra en lille pjece, som kun foreligger i maskinskrevet manuskript. Denne er i 1943 forfattet af fuldmægtig, søløjtnant (r) *Honnens de Lichtenberg* og findes på *Marinens Bibliotek*, hvis chef kommandørkaptajn *H. F. Kiær* jeg kan takke for at få lov at citere det. Niels Juel brugte »månedsløjtnanter« i sin eskadre. Disse var folk, som havde tjent sig op fra neden til højbådsmænd eller skippere. Dengang var det således, at de egentlige officerer i krigsskibene ikke var søfolk og navigatører — de var krigsmænd og havde så søfolk til at sejle skibene. Allerede i 1647 havde Christian den Fjerde genoprettet navigationsskolen i København. Denne skole uddannede styrmænd til handelsflåden og tillige »kongens skippere« til marinens skibe. I året 1700, ved udbruddet af krigen mod Carl den Tolvte af Sverige, var der så få medlemmer i det faste officerskorps,



Finneskibe ved »De seks søstre«.

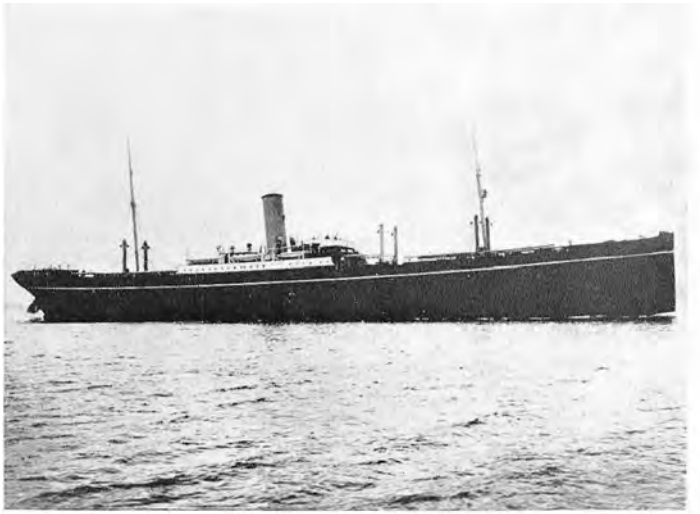


Københavns Rhed ud for Trekroner. (Efter maleri af Chr. Blacke).





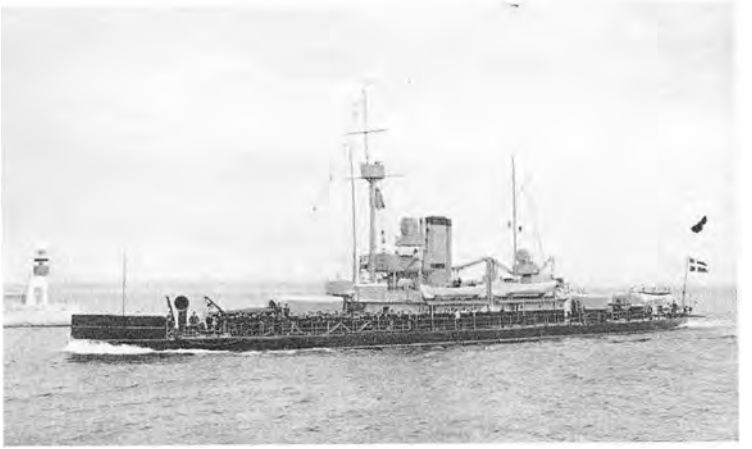
Øverst: Amerikadamperen »Norge«s forlis den 28. juni 1904. (Efter maleri af Chr. Mølsted). Til v.: Frk. Laura Petersen (senere gift Ipsen), heltinde fra »Norge«-katastrofen. For sin optræden under forliset valgt til æresmedlem af »Den alm. danske Skibsførerforening«.





Øverst: S/s »Prinsesse Marie« (Ø. K.). Sænket af russisk krydser »Terek« den 22. juni 1906. Øverst til h.: Kaptajn A. K. Ingemann, fører af »Prinsesse Marie«. Til h.: Vagtskibet, fregatten »Sjælland«.





Panserbatteriet »Skjold«.



Skibsreder Carl Frederik Stage og fru Thea Stage.



Skoleskibet »Georg Stage« (1). Sejlene beslås.

at der måtte antages 75 månedsløjtnanter fra handelsflåden, således at månedstjenesten i antal var lige så stor som »årstjenesten«. Det kan anføres, at mange af Tordenskjolds galejchefer var månedsofficerer. Under krigsberedskabet i 1762 blev en del månedsløjtnanter udnævnt til faste officerer i flåden.

De krigeriske tilstande i Europa omkring år 1800 vakte stor interesse for orlogsflåden, som blev flittigt anvendt til konvojering og beskyttelse af danske handelsskibe, og der var stor brug for månedsløjtnanter i orlogsskibene. I slaget på reden i 1801 var der efter sigende ansat ikke mindre end 118 månedsløjtnanter, og i den påfølgende guerillakrig mod englænderne fra 1807 til 1814 var et så stort antal kanonbåde og andre mindre fartøjer udrustet, at antallet af faste søofficerer langtfra slog til, og et meget stort antal styrmænd og skibsførere blev antaget til midlertidig tjeneste som månedsløjtnanter. Efter krigen tog Danmarks skibsfart atter til, og månedsløjtnants-institutionen som sådan faldt til sidst fuldstændig bort, idet de civile navigatører gik tilbage til handelsflåden, hvor der var god brug for dem. I treårskrigen 1848—50 blev der atter brug for en del månedsløjtnanter, som særligt udmærkede sig i kanonbådstjenesten. I februar 1861 påbegyndtes en skole til uddannelse af officerer til flådens reserve. Denne skole, som var planlagt til seks ugers varighed, var den første virkelige reserveofficersskole, og de på denne skole uddannede blev udnævnt til »reserveløjtnanter« — i stedet for den tidligere brugte benævnelse »månedsløjtnanter«. I krigen 1864 var der atter brug for et stort antal reserveløjtnanter — således gjorde en del tjeneste ombord i de tre skibe, der deltog i slaget ved Helgoland. Siden 1871 er reserveløjtnanterne en fast kategori inden for den danske orlogsmarine. Denne institution bestod sin prøve under de to store verdenskrige. Sikringsstyrken 1914—18 dokumenterede, at handelsflådens befalingsmænd som reserveofficerer på udmærket måde supplerede orlogsflådens linieofficerer. Ganske naturligt havde det flere gange været på tale at få oprettet en organisation til varetagelse af reserveofficerernes interesser, og da mange reserveløjtnanter under sikringsstyrken kom ud for en flerårig tjenestetid, slog tanken rod, og i november 1918 stiftedes *Foreningen af Marinens Reserveløjtnanter* med daværende reserveløjtnant — senere orlogskaptajn — *V. R. V. Andersen* som formand. Denne forening har under dens energiske og initiativrige formand gjort et stort arbejde for at højne og forbedre reserveofficersstanden. Ved søværnsordningen af 1922 blev der givet reserveløjtnanterne mulighed for avancement til kaptajnløjtnantsgraden. 1932 bragte en ny søværnsordning, hvorefter officererne kaldtes »søofficerer i reserven« med avancementsmuligheder til orlogskaptajn i reserven. Dette medførte bl. a., at reserveløjtnantsforeningen skiftede navn til *Foreningen af søofficerer i Reserven.* Under den anden verdenskrig var langt over 100 af handelsflådens navigatører indkaldt til tjeneste som reserveofficerer i søværnet. Mange af disse holdtes inde efter kapitulationen, hvilket for så vidt var til stor gene for handelsflåden, som har lidt af officersmangel lige siden krigen. Dog nødvendiggjorde personelmanglen inden for orlogsflåden ved dennes krævende genrejsningsarbejde og ved det store arbejde med minestrygning i de danske farvande i årene efter krigen, at marinen måtte støtte sig

til reserveofficererne. Det var imidlertid indlysende, at mange af de officerer, der var holdt fra deres civile liv i en lang række år, nu ikke så godt kunne træde tilbage uden stort økonomisk tab. Det blev da gennemført, at reserveofficerer, som havde tjent en bestemt tid og i øvrigt selv ønskede det, kunne indtræde som faste officerer, og den 1. april 1952 trådte på denne måde 36 officerer af reserven ind i linien. Noget tilsvarende var ikke sket siden 1762. Deres nummer i linien blev bestemt af deres hidtidige tjeneste såvel i orlogs- som i handelsmarinen. Det fortælles, at da alle disse forhold skulle ordnes i en nedsat kommission, i hvilken ingen reserveofficerer havde sæde, mødte foreningens formand, orlogskaptajn *R. Andersen,* i komitéværelset i ministeriet og gjorde opmærksom på, at det sikkert måtte bero på en fejltagelse, at en repræsentant fra reserveofficererne ikke var blevet tilkaldt, og derfor var han mødt op for at berigtige fejltagelsen. Komiteen tyggede lidt på dette, men tog forslaget med godt humør og gjorde Andersen til medlem. Orlogskaptajn R. Andersen trak sig i 1946 tilbage fra formandsstillingen i reserveofficersforeningen efter i 29 år at have gjort et mægtigt arbejde for sin stand. Han blev valgt til foreningens første æresmedlem.

Det er en vældig udvikling, der har fundet sted — også med reserveløjtnantsinstitutionen — siden jeg i 1905 var løjtnant. Dengang var månedsgagen 60 kr. foruden forskellige tillæg under udkommando. Desuden betaltes ved tiltrædelsen 300 kr. i munderingshjælp samt ved hjemsendelsen 30 kr. for hver måned i tjenesten. I begyndelsen af året 1960 er den faste månedsløn ca. 1200 kr. for løjtnanter, som nu kan avancere til højere charger med tilsvarende højere gager. Foruden den faste gage er der forskellige tillæg, som er særlig høje ved udkommando til Grønland og Færøerne. Munderingshjælp gives ikke mere, men der udleveres gratis og rigelig uniformsbeklædning.

Mens jeg gjorde tjeneste i marinen, skete der inden for dette værns maskinvæsen en meget stor forandring. Maskinpersonellet var fra 1880 blevet rekrutteret fra *Flådens Skole for Skibsbygning og Maskinvæsen.* Efter at have gennemgået denne skole blev eleverne udnævnt til maskinassistenter, hvis forskellige klasser rangerede med underofficerer. Assistenter, som egnede sig til det, avancerede så op i officersgraden og blev undermaskinmestre, maskinmestre o. s. v. I 1903 blev der så indstiftet en slags kadetskole for maskinvæsenet. Skolen, som først benævnedes *Maskinskolen,* og i 1909 fik navneforandring til *Ingeniørelevskolen,* var ment som et teknisk sidestykke til *Søofficersskolen.* Eleverne blev uniformerede som denne skoles kadetter — blot med en rød kant på ærmedistinktionen — og efter bestået eksamen blev eleverne ingeniørassistenter og havde officers rang. Skolen havde de bedste lærerkræfter og gav en udmærket og kostbar uddannelse. Der var blot den hage ved denne idé, at de unge mennesker, som dimitteredes fra denne skole, ikke så noget videre tillokkende i at bruge deres storartede uddannelse i marinens små skibe og med beskedne gager. De fleste af dem søgte efter skolens udløb og efter nogle få års tjeneste bort fra den utilfredsstillende stilling som maskinofficer i flåden og gik ud i det private erhverv. Dette var jo egentlig ikke videre heldigt for det offent-

lige, som havde betalt deres kostbare uddannelse, og i 1922 ophævedes atter Ingeniørelevskolen. Marinen får nu sine maskinmestre fra det civile liv. Mange af de på marinens ingeniørskole uddannede ingeniører har senere indtaget ledende stillinger i det danske erhvervsliv — således fhv. direktør i D. F. D. S., *J. Kørbing*, fhv. direktør for Nakskov Skibsværft, *O. Christiansen*, fhv. direktør for Frederikshavns Skibsværft, *Fr. Thomsen*, direktør for Helsingør Skibsværft, *H. P. Christensen*, og mange andre.

KAPITEL 8

Russiske soldatertransporter. S/S »Birma« til østen

Den 1. januar 1906 døde kong *Christian IX* i en alder af knap 88 år. Den næste dag blev den nye konge, *Frederik VIII*, udråbt fra balkonen på Amalienborg af konseilspræsident I. C. Christensen. I anledning af kongens død og den nye konges tiltrædelse var Orlogsværftet lukket, og jeg fik derfor lejlighed til at overvære højtideligheden på Amalienborg Plads, hvor en stor menneskemængde var til stede. Det var en lang og bevæget regeringstid, den gamle konge havde gennemlevet, og mange betydningsfulde begivenheder var sket i dette tidsrum. Det var ikke for intet, han blev kaldt »Europas Bedstefader«, thi mange af hans efterkommere beklædte europæiske troner. Hans ældste søn blev kong Frederik VIII af Danmark, hans næstældste søn kong Georg af Grækenland, hans sønnesøn kong Hakon af Norge. Af døtrene blev den ældste dronning Alexandra af England og en yngre datter kejserinde Dagmar af Rusland.

I begyndelsen af året 1906 havde D. F. D. S. i Holland købt en i Belfast i 1897 bygget passagerdamper til fart på New York. Skibet fik navnet *»C. F. Tietgen«*, var på 8173 brt. og løb 14 knob. Med de to i 1902 anskaffede skibe — *Oscar II«* og *»Hellig Olav«* — og det i 1903 byggede *»United States«* havde D. F. D. S. nu efter datidens forhold fire moderne skibe til at varetage Amerika-liniens tarv. Det var et mægtigt fremskridt i forhold til de gamle skibe *»Norge«*, *»Island«* o. a., men med de nye skibe kom også andre forhold. Mange gamle sømænd har som »øjenlæger« gjort rejsen til Amerika med disse bedagede fartøjer. Det var fortrinsvis mellemdækspassagerer, disse skibe medførte, og disse emigranter var stuvede ned på dækkene, hvor stativer med jernkøjer var placeret tæt mod hverandre. Emigranterne spiste ved store borde, og servicet var af emaille. Der var ikke råd til at have ret mange faste opvartere til betjening, og derfor var der ofte chance for en ung sømand, som ville prøve lykken i Amerika, for at få en gratis overrejse med disse skibe mod at gøre tjeneste som mellemdæksopvarter. Der var ikke dengang så meget besvær med immigrationsmyndighederne i Staterne, som der senere blev, så det var ret nemt at lande i New York, blot man havde sin søfartsbog. Der var heller ingen vanskeligheder i København med fagforeninger angående den hyre, rederierne ville give én. Emigranterne fortærede en enorm masse kartofler, og da disse blev

skrællet af mellemdæksopvarterne, fik disse mænd kælenavnet »øjenlæger«. De pillede »øjnene« ud af kartoflerne.

I marts 1906 overtog Svitzers Bjergnings-Entreprise det af entreprisen hos Burmeister & Wain byggede S/S *»Protector«*, som dengang var den største bjergningsdamper i verden. Skibet var naturligvis udstyret med de mest moderne hjælpemidler til navigation og bjergning og blev straks sendt til Østen, hvor det fik station i Hongkong. Dette skib har vist det danske flag adskillige steder i verden og udført mange vidunderlige bjergningsforetagender, som jeg senere skal komme tilbage til. Endnu i slutningen af 50'erne var den i fuld aktivitet. For resten var *»Protector«* et af de skibe, som blev årsag til, at direktør *Meldahl* måtte fratræde ledelsen af B. & W. Skibsværftet havde i flere tilfælde måttet betale erstatning til rederierne på grund af konstruktionsfejl ved de leverede nybygninger. Fejlen forårsagede, at skibene kom til at ligge for højt med agterenden, således at skruerne ikke kunne komme tilstrækkelig dybt i vandet. Konstruktionsfejlene var endnu mere fremtrædende ved Svitzers S/S *»Valkyrien«*, bygget i 1907, og ved Ø. K.s *»Bintang«* og *»Samui«*, bygget samme år. Jeg var på Ø. K.s kontor i Frihavnen en dag i oktober 1907, da jeg tilfældigt fik et brudstykke af en samtale mellem etatsråd *Andersen* og direktør *Meldahl* at høre. Jeg stod ved døren, som førte ind til direktørværelset. Jeg havde i inspektionen af en bekendt fået at vide, at Meldahl var kaldt til etatsråden for at stå skoleret. Døren åbnedes, og i døråbningen kom de to herrer til syne — Meldahl ivrigt talende og gestikulerende. Etatsråden hørte tålmodigt på ham, men slog til sidst ud med hånden og sagde på sit lollandske: »Hr. Meldahl, De gi'r mig kaffe, når jeg be'r om te. Det nytter ikke noget — De kender min mening. Farvel!« Og så lukkede etatsråden døren for næsen af direktør Meldahl. For resten var ingeniør Meldahl en dygtig mand og blev også senere direktør for et norsk skibsværft, som han ledede med anerkendt dygtighed i mange år.

I slutningen af 1905 havde *Det Østasiatiske Kompagni* købt endnu tre store rutebåde fra udlandet. Det var tre engelske passagerdampere, *»Arundel Castle«*, *»Lancashire«* og *»Yorkshire«*. Det første af disse skibe var bygget i Glasgow i 1894 og var på 4600 brt. De to næste var søsterskibe på 4300 brt. og byggede i Belfast i 1889. Disse skibe fik under dansk flag navnene *»Birma«*, *»Kina«* og *»Indien«*. Da freden mellem de krigende Rusland og Japan den 5. september 1905 var blevet sluttet i Portsmouth i U. S. A., var det store problem for Rusland at få de mange soldater transporteret tilbage til moderlandet. I næsten to år havde den ensporede Transsibiriske Jernbane været så godt som udelukkende beskæftiget med at føre tropper og krigsmateriel fra Rusland til Sibirien og Manchuriet. Som følge af overbelastning var denne bane nu ikke i videre god stand, og skulle tropperne føres tilbage ad den samme vej, de var kommet ud, ville det have haft meget lange udsigter, før den sidste russiske soldat var nået hjem. Det blev besluttet at føre tropperne hjem ad søvejen, og den russiske regering kom straks i markedet for passende tonnage til denne store transport. Resolut sikrede Ø. K.s ledelse sig kontrakterne med den russiske regering om troppernes hjemsendelse og indkøbte på stående fod de tre nævnte ruteskibe, som

sammen med det tidligere på året indkøbte S/S »*Sibirien*« straks gik i gang med transporterne. Foruden disse kompagniets egne skibe måtte Ø. K. chartre en del fremmed tonnage for at tilfredsstille behovet. Hen på sommeren 1906 var transporterne tilendebragt. Tropperne var blevet indskibet i Vladivostok i Sibirien og landsat i Odessa ved Sortehavet. De omfangsrige transporter fandt sted uden det mindste uheld, og den russiske regering var meget tilfreds med den hurtige og dygtige måde, hvorpå Ø. K. havde udført den meget krævende opgave.

Da troppetransporterne var fuldendt, stod Ø. K. nu med fire deciderede passagerskibe, som kompagniet egentlig ikke havde brug for i dets virksomhed, men også dette problem klarede ledelsen på en tilfredsstillende måde. Den store mængde af emigranter, som i de tider udvandrede fra Rusland og Randstaterne — som jo også dengang var besat af Rusland — var hidtil blevet transporteret over den russiske grænse og derefter videreført med engelske og tyske skibe. Krigens udfald havde tildels lammet *Det Russisk-Østasiatiske Kompagnis* Stillehavs-sejlads, så dette kompagniets virksomhed måtte lægges om, og bestræbelserne gik nu ud på at få del i den enorme emigranttransport fra Rusland. Til denne rutesejlads fandtes de af dansk Ø. K. til troppetransporter indkøbte passagerskibe fortrinligt egnede, hvorfor disse skibe efterhånden blev overdraget det russiske kompagni, som i flere år — til russerne fik bygget mere moderne skibe — gjorde god fyldest i farten mellem Libau og New York. Det tog tid og kostede kamp for både det danske og det russiske kompagni at få den nystiftede »*Russiske Amerika Linie*« anerkendt af de konkurrerende fremmede selskaber, og inden det nye selskab kunne komme i gang, skulle skibene beskæftiges. »*Indien*«, kaptajn Ingemann, blev i juli 1906 i Vladivostok overtaget af russerne i tidsbefragtning og sejlede derefter i ca. 18 måneder i post-, passager- og fragtfart på Østens havne — Vladivostok, Japan og Shanghai. Skibet overførtes derefter til russisk flag og registrering, hvorpå det under sit nye navn »*Liluania*« gik ind i emigrantfarten. »Kina« gjorde nogle rejser for Ø. K. til Østen, men blev så i 1907 overtaget af russerne og sat på Libau—New York ruten under navnet »*Estonia*«. »*Birma*« blev i sommeren 1906 tidsbefragtet af D. F. D. S. og gjorde en rejse med turister til Nordkap og de norske fjorde — »en rejse til midnatssolens land«. Derefter var »Birma« en rejse til Østen med etatsråd Andersen og flere andre prominente personer ombord. Da jeg var tredjestyrmand på »Birma« denne rejse, vil den få sin særlige omtale. Efter hjemkomsten fra denne inspektionstur gjorde »Birma« en rejse til Island og Færøerne med *kong Frederik VIII* og *dronning Louise* ombord. Skibet blev overtaget af marinen og ført af marineofficerer. Dog var kaptajn *Kruuse (Bornholmerkruse)* ombord som Ø. K.s repræsentant, og maskinbesætningen var alle Ø. K.s folk. »Birma« var ledsaget af S/S »*Atlanta*«, med medlemmer af rigsdagen ombord. »Atlanta« var købt af Ø. K. med tanken på denne rejse og blev kort efter hjemkomsten atter solgt. »Birma« blev senere overdraget til *Russisk Østasiatisk* og sejlede under navnet »*Mitau*« på Libau—New York ruten.

Den 1. oktober 1906 tiltrådte jeg tjeneste som tredjestyrmand i M/S »Birma«.

Skibet skulle, som nævnt, på en inspektionsrejse til det fjerne Østen med kompagniets administrerende direktør etatsråd *H. N. Andersen.* Etatsråden og skibets øvrige prominente passagerer på den lange rejse ville først støde til skibet i Neapel. »Birma« førtes af den bekendte kaptajn *Carl Jensen,* som også havde ført skibet under soldatertransporterne. Til den kommende inspektionsrejse blev skibet særlig udrustet. Nogle dage før afrejsen kom Hendes kongelige Højhed *prinsesse Marie* ombord. *Prins Valdemar* skulle være kompagniets gæst på rejsen, og prinsessen kom ombord for at hænge forskellige fotografier og andre billeder op på skodderne i prinsens kahyt. En særlig fremtrædende vægplads blev dækket med prinsessens tegning til *»Valkyrien«s* togt forestillende krydseren oversvævet af en brynjeklædt valkyrie til hest. Skibets tømmermand og jeg bistod prinsessen med ophængningen og kahyttens øvrige udsmykning. Vi havde en god besætning på »Birma«. Førstestyrmand var *Svend Prip,* en dygtig navigatør og et fint menneske. Prip sejlede i mange år som styrmand og fører i Ø. K. og i datterselskabet *»Orient«.* Var derefter nogle år lugebesigtigelsesmand i Frihavnen og endte som formand for *Københavns Skipperforening.* Andenstyrmand var *Kruuse* (»Bornholmerkruuse«), der endte som fører i Ø. K. Fjerdestyrmand *Crone* gik senere ud af Ø. K. og kom i statsbanernes færgefart, hvorfra han blev pensioneret som fører. Maskinchfen var *Steiness,* en meget dygtig maskinmester, som senere blev ansat i kompagniets maskininspektion. Som hovmester fungerede *Albert Jensen* — en ærkekøbenhavner, meget dygtig i sit fag. Han blev senere ansat som overhovmester i kompagniets proviant- og udrustningsafdeling. Mesterkok var *Poschmann,* en svigersøn af hotelejer Neiiendam på »Phønix«. Poschmann blev en meget kendt restauratør og havde bl. a. i mange år Skydebanens restaurant.

Den 4. oktober 1906 forlod »Birma« København. Det foreløbige mål var Dartmouth, en kendt kulforsyningshavn i Kanalen. Dertil ankom vi den 7. oktober og indtog et stort parti bunkerkul. Da bunkerkullene var indtaget, var vort hvide skib blevet forvandlet til et kulsort monstrum — der var ikke et sted fra fløjknap til vandlinie, som ikke var røget til med kulstøv. Der var ikke andet at gøre end at sæbevaske hele skibet, og dette var naturligvis et stort arbejde. Udenbords kunne vi kun vaske, mens vi lå i havn, men det øvrige måtte vi udføre på vej til Neapel, hvor vore fine passagerer skulle støde til skibet. Vi afgik fra Darthmouth den 11. oktober og ankom til Neapel den 20. samme måned. Det var igen lykkedes os at få »Birma« til at skinne med sin hvide maling, og det var en flot yacht, som stod ind til Neapel en smuk efterårsmorgen. Vore passagerer kom ombord samme dag, og den 22. oktober sejlede vi fra Neapel. Vi stoppede op ved Capris kyst for at vore gæster kunne få lejlighed til at bese den berømte »blå grotte«. Åbningen til denne grotte er så lille, at kun små både kan passere igennem, og med dårligt vejr kan det være umuligt at komme igennem. Er man først inde, bliver man betaget af de ejendommelige lysvirkninger, som lysets brydning forårsager. Det ser ud, som om alt er badet i blåt — hulens vægge skinner i forskellige blå nuancer, vandet er det lyseste blå, og drengene, som for at tjene skillinger fra turisterne boltrer sig i vandet, bliver som over-

skyllet af det fantastiske blå vand. Det er et mærkeligt og meget smukt syn. Grotten blev opdaget i 1826 og har siden været en yndet attraktion for alverdens turister. Den er 36 m lang og 30 m bred.

Vandet er dybt ved Capris nordkyst, og den lokale lods, vi havde ombord, sejlede skibet så tæt på landet, at vi kunne være sprunget i land. Omsider kvitterede vi lodsen, og nu sattes kursen mod Port Said og videre til Østens eventyrlande. Da vi havde vore passagerer ombord i 3½ måned, kom vi til at lære dem ret godt at kende, selv om vi yngre officerer ikke havde så meget direkte at gøre med dem. Den, vi havde mest at gøre med, og som vi kom meget nær på livet af, var etatsråd Andersen. Vi var intet øjeblik i tvivl om, at han var ombord, og det gjaldt om at holde ørerne stive, når han var i nærheden. Som tredjestyrmand havde jeg vagt på broen hver dag fra kl. 8,00 til 12,30 og igen fra kl. 19,00 til 24,00. Etatsråden kom på broen hver morgen ved 9-tiden. Jeg husker den første morgen. »God morgen, styrmand, hvad har distancen været til kl. 8?« (Dermed menes altid distancen udløbet på sidste 4 timers vagt). »54, hr. etatsråd.« Hvad har den løbet til kl. 12 i aftes?« »Nu skal jeg se i logbogen.« »Næh, De skal ikke se i logbogen — sådan noget skal De vide.« Jeg tænkte ved mig selv »hvorfor pokker skal du vide det?« — men naturligvis sagde jeg: »Javel, hr. etatsråd.« Han gjorde ofte de mest mærkværdige spørgsmål både om skibets navigering, dets indretning, lastningen etc. F. eks. »hvor gammel er månen, styrmand?« »Den er en tre-fire dage gammel. Nu skal jeg se det nøjagtigt.« »Næh, De skal ikke — det skal De vide.« Han havde en udpræget sydøaccent og hans d'r var ikke videre skarpt betonet. Et andet spørgsmål: »Hvad er strømmen?« Et sådant spørgsmål om formiddagen, hvor skibets observerede position ikke er bestemt endnu, viste, at etatsråden alligevel ikke var »rigtig« navigatør. For at kunne udtale sig om strømmens retning og styrke må man have både skibets position efter bestikket og efter observationer, men man lærte efterhånden kunsten at svare den store mand og vidste, det ville aldrig have gået at prøve at forklare ham denne navigatoriske sandhed, så man stak ham et eller andet mere eller mindre rigtigt svar ud. Enhver ombord fra de kongelige højheder, store bankdirektører og andre notabiliteter ned til den mest hårdkogte fyrbøder havde respekt for etatsråden. Etatsråden var ikke en mand, som indbød til hengivenhed eller fortrolighed. Han gjorde et koldt indtryk. Det blev sagt om ham ombord — og for resten i land også — at når etatsråden var i nærheden, faldt temperaturen flere grader. Han skånede aldrig sig selv, men forlangte også alt af sine medarbejdere. Han var skånselsløs og hård mod dem, der forsømte deres pligt, men forstod også at belønne. Det blev sagt om ham, at han aldrig glemte dem, der var imod ham, men heller aldrig dem, der havde gjort ham tjenester. Der var i Bangkok en gammel svensk lods Carl Aastrøm — »Svenske Charley« blev han kaldt — som i sin tid med lån havde hjulpet kaptajn Andersen, som han kaldtes den gang. Senere, da kaptajn Andersen var blevet etatsråd Andersen, og som chef for det store verdensfirma, han havde skabt, besøgte Bangkok, var hans første gang altid til »gamle Charley«, hvem det var gået skævt for. Etatsråden sørgede for, at Charley fik et hus og i øvrigt, at han resten af sit liv ikke behø-

vede at nære økonomiske bekymringer. En anden af Danmarks navnkundige sønner, der mærkeligt nok også hed Andersen — nemlig digteren H. C. Andersen — skriver i sin historie »Børnesnak« om en lille pige, som mener, man skal være »født« for at kunne blive til noget i denne verden, og når man har et navn, som ender på »sen«, er man ikke »født«. H. C. Andersen hentyder i sit eventyr til den berømte billedhugger Bertel Thorvaldsen, men historien passer lige så godt på H. N. Andersen. Han var nemlig ikke »født« i den forstand, som den lille hovmodige pige mente det, men blev alligevel til noget. Hans Niels Andersen kom til verden den 10. september 1852 i et fattigt arbejderhjem i Nakskov. Faderen *Iver Andersen* havde været sømand i sine unge år, men var kommet til skade og ernærede nu sig og sin familie som arbejdsmand. Moderen *Elisabeth Hansdatter* kom ligesom faderen fra almuefolk, og der syntes ikke på noget punkt i arbejdsmand Andersen og hustrus familieforhold at kunne spores det mindste tegn på, at Hans Niels kunne gøre krav på at være »født«. Men Danmarks historie har givet os mange eksempler på, at landets livsfrodige almue har fostret mænd, der ved egen kraft har hævet sig over massen, og blandt disse indtager vel nok »etatsråden« førerstillingen som absolut renlivet autodidakt. Hans moder blev enke, mens Hans Niels endnu ikke var begyndt sin skolegang i Nakskov byskole, hvor den lærdom, han erhvervede sig, nok var meget nødtørftig. Tidligt blev han sat i tømrerlære på Riddersborg's skibsværft i Nakskov, hvor han var en flittig og dygtig lærling, men i begyndelsen af 1871 — knapt 20 år gammel — gik han til søs som tømmermand med sit første skib briggen *»Mare«* af Nakskov. Efter at have sejlet på alle have — de senere år dog på Kinakysten, hvor han, som fortalt andet sted, i Singapore omsider havde fået sit navigatørcertifikat — kom han første gang til Siam i 1875. Der var den gang en del unge, danske søfolk, som sejlede på Kinakysten, og som i Siam fandt et godt virkefelt for deres eventyrtrang. Nogle af disse — f. eks. de Richelieu, Guldberg, Johan Thomsen, Gamst og andre — var rejst hjem til Danmark for at tage styrmandseksamen og var så vendt tilbage til Bangkok. Men dette havde Andersen ikke tid til. Han sejlede endnu et par år og kom så i 1877 tilbage til Siam, hvor han i Bangkok blev styrmand og senere fører af barkskibet *»Thoon Kramom«*, som tilhørte kongen af Siam. Med dette skib gjorde kaptajn Andersen en rejse til Liverpool i England med teaktræ, som var købt for kongens regning, og træet var personligt udsøgt af kaptajn Andersen. Andersen havde Guldberg ombord som styrmand, han blev senere hans svoger. De to mænd giftede sig med to søstre, døtre af den danske kaptajn *Benedictsen*, som i mange år havde ført skib i Østen. Det er blevet diskuteret, hvordan H. N. Andersen kunne føre et så stort skib på en rejse til Europa alene på sit »Singapore-certificate«. Det er blevet mig fortalt af søfolk, som var samtidige med Andersen og Guldberg i Siam, at Guldberg, der havde dansk næringsbevis som navigatør, på den nævnte rejse stod skrevet som fører af skibet. Der er dog ingen tvivl om, at det var Andersen, som havde den kommercielle ledelse af ekspeditionen, og det var også ham, der fik sin gode andel af den 100 pct. fortjeneste, som blev rejsens endelige resultat, da skibet efter 11 måneders forløb nåede tilbage til Bangkok

med en ladning kul til den siamesiske regering. »*Thoon Kramom*« blev efter rejsens afslutning overtaget af den siamesiske marine. Andersen besluttede, at nu kunne det være nok med sejladsen. Han boede på »Oriental Hotel«, som ejedes af to danske kaptajner, og da disse foreslog ham at købe det tillige med det til hotellet knyttede bageri og sodavandsfabrik, slog han til. Til denne virksomhed hørte også en temmelig stor grund og en flåde med husbåde med 50 mands besætning. Der er gennem tiderne blevet skumlet en del om karakteren af dette hotel, og allehånde mærkelige skrøner er blevet fortalt af folk, som ikke havde den fjerneste idé om, hvad de talte om. Det er blevet mig meddelt af danske kaptajner — og kaptajnsfruer — som var samtidig med H. N. Andersen i Bangkok, at der ikke kunne sættes den mindste plet på »Oriental Hotel«. Det var set med moderne øjne ikke noget luksushotel, og at bølgerne til tider gik højt, er rigtigt, men hvad kan man vente sig andet på et varmt sted som Bangkok, hvor de mange europæiske søfolk, når de var på landjorden, trængte til at slukke tørsten, og hvor man ikke tog det så nøje med, hvor mange glas der blev konsumeret. Dog blev det sagt, at Andersen forstod at holde orden i sit hotel, og hændte det for nogen af gæsterne, at de blev for urolige, kunne værten ganske sindigt og uden megen parlamentering sætte dem udenfor — og for at gøre virkningen større, blev urostifterne ikke sat ud gennem døren, men gennem de store, franske vinduer, neden for hvilke der stod en barbarisk tjørnehæk. Kaptajn Andersen var fysisk en meget stærk mand, og metoden gennem vinduet til tjørnehækken var en god kur for iltre gæster.

Den 1. april 1884 stiftede H. N. Andersen sammen med en kaptajn *P. Andersen* fra Flensburg handelsfirmaet Andersen & Co. I dette firma optoges senere brødrene Emanuel og Frederik Kinch og kaptajn Guldberg. I 1886 blev Andersen gift med Anna Marie Benedictsen, som var betydeligt yngre end han. Da en af hans nære venner (kaptajn Thomsen) før brylluppet engang gjorde bemærkning til Andersen om den store aldersforskel mellem de to forlovede, svarede han, at når to havde den rette fortrøstning til og tro på hinanden, var det bedst, at manden var meget ældre end konen, så han kunne forme hende og lede hende til det fælles bedste. Siams daværende udenrigsminister, Chow Phya Bhanuwongse, bedst kendt under navnet »Kromatah«, var en ven af europæerne og af den moderne udvikling. Han fattede interesse for den alvorlige, driftige dansker og bistod ham på mange måder.

Andersen & Co. udviklede sig på flere felter. Et nyt »Oriental Hotel« blev bygget og stillet under sagkyndig ledelse, et stormagasin blev åbnet, store partier teaktræ blev opkøbt og solgt til Europa. I 1894 fik firmaet sin første skovkoncession, og en savmølle blev bygget i Bangkok.

Andersen var flere gange af den siamesiske regering blevet sendt til Europa i regeringsanliggender, hvilket havde givet ham lejlighed til at knytte vigtige forbindelser — bl. a. med Den danske Landmandsbank, hvis leder, *Is. Glückstadt*, gennem årene viste Andersen & Co. stor tillid. Også rederi drev firmaet med jernbarken »*Orient*« og tre-mastet skonnerten »*Ragnhild*«. Senere erhvervedes S/S »*Mahathai*« på 400 tons.

Endelig kom det tidspunkt, da kaptajn Andersen mente, at nu kunne han få virkeliggjort sin drøm, nemlig at få dannet et stort, dansk kompagni på basis af det nu godt i gang værende siamesiske. I 1893 begyndte han sine drøftelser med de store, danske banker. Jeg har tidligere fortalt, at disse drøftelser til sidst førte til dannelsen af *Det Østasiatiske Kompagni* den 27. marts 1897. På Landmandsbankens forlangende overgik hele firmaet Andersen & Co. til det nye kompagni, og det gamle firmas indehavere indtrådte i Ø. K. som administrerende direktører. Som vederlag for afståelsen af deres firma skulle Ø. K. svare disse direktører et nærmere aftalt årligt tantieme de første 25 år. Dette tantieme blev dog senere afløst med en ydelse én gang for alle i form af en obligation på 800.000 kr. til fordeling mellem det gamle firmas indehavere. Denne sum blev afdraget og forrentet af driften, indtil den i sommeren 1915 var helt udbetalt. Kompagniet synes at have fået en god start, og som tidligere fortalt fandt der snart store udvidelser sted. De dårlige fragt- og handelsforhold ved århundredskiftet virkede dog også hemmende på Ø. K., og til trods for at kompagniets årlige generalforsamlinger syntes at vise udmærkede resultater, var der ingen tvivl om, at der var lidt alvorlige tab.

I 1904 blev direktør *Emanuel Kinch,* som sammen med kaptajn Guldberg, etatsrådens svoger, ledede Bangkok-filialen, kaldt til København for over for Ø. K.s bestyrelse at stå til regnskab for sine dispositioner som administrerende direktør for kompagniets Bangkok-filial. Emanuel Kinch havde ganske vist i Bangkok en meddirektør i kaptajn Guldberg, men denne skulle fortrinsvis tage sig af skovvirksomheden, og han opholdt sig derfor det meste af tiden fjernt fra Bangkok. Forhandlingerne endte med, at direktør Kinch trådte ud af kompagniet. Dog syntes han ikke, han var bleven fair behandlet af Ø. K., og han tog senere flere gange sagen op. Først i efteråret 1913 kom det til en overenskomst mellem parterne, og direktør Em. Kinch frafaldt videre krav på Ø. K.

Em. Kinch's broder, Frederik Kinch, der ligeledes som medejer af firmaet Andersen & Co. var gået ind i Ø. K. som direktør, var først beskæftiget på hovedkontoret i København, men blev senere forflyttet til Shanghaj, hvor kompagniet havde oprettet en filial. I begyndelsen af den japansk-russiske krig havde Ø. K. lidt store tab, og ganske særlig i Shanghai, hvis tab på kompagniets generalforsamling blev opgivet til 917.311,59 Kr. Dette resulterede i uoverensstemmelser mellem hovedkontoret og Fr. Kinch, som derpå i 1905 tog sin afsked. Der var således i Ø. K. nu af de oprindelige fire direktører kun to tilbage — etatsråd Andersen i København og svogeren kaptajn Guldberg i Bangkok.

Medens årene efter århundredskiftet — og særlig årene 1902 til 1904 — var ret vanskelige for Ø. K. , viste omslaget sig i 1905. Det, der gjorde udslaget, var den japansk-russiske krig. Det er en sørgelig sandhed, at skibsfart trives særlig godt i ufredstider — pestilens, naturkatastrofer og særligt krig giver skibsfarten næring.

Dog skal ikke hermed påstås, at god, sund skibsfart og handel ikke kan trives i normale, fredelige tider — det kan de selvfølgelig, og det bør naturligvis være målet at stræbe imod; men de store fortjenester — de store muligheder —

findes kun i ekstraordinære tider. Ø. K. var planlagt i stor stil, men det er vist nok meget usikkert, om planerne havde vist sig gennemførlige, hvis ikke de store fortjenester var opnået i 1905 og 1906 under russer-japaner krigen. Nu kan man så nemt sige: »Ja, Ø. K. og denne etatsråd Andersen — de var jo altid heldige.« Det er blevet sagt mangfoldige gange — og med lige lidt berettigelse. Som enhver kortspiller bør vide, er der intet menneske, der altid får gode kort og derfor vinder mere end de medspillende. En dygtig spillers tilsyneladende evindelige held består blot i hans evne til at få mere ud af kortene end andre. Vist har Ø. K. haft heldet med sig, men det, der i første instans har betinget kompagniets eventyrlige fremgang, er det faktum, at dets ledelse har været besjælet af fremsyn, vovemod og dygtighed. Kompagniet havde i sine første leveår sikret sig en kolossal »good-will« i internationale kredse, og da nu chancen kom til Ø. K. — bl. a. med de store troppetransporter efter krigens afslutning — høstede kompagniet godt af den tillid den russiske regering havde til Ø. K. og til dets leder. Jeg har sagt, at etatsråden ikke indbød til hengivenhed og fortrolighed — og det mener jeg stadig — men det er også sandt, at han indgød tillid. De mange internationale forretningsfolk, Ø. K. havde forbindelse med, troede på ham, og de meget betydende danske finansmænd og forretningsfolk, som var knyttet til Ø. K. herhjemme, havde en ubegrænset tillid til H. N. Andersen og fulgte ham uden tøven. Af kompagniets årsberetning for 1905 får man at vide, at kompagniet har haft et særdeles godt år, og at rederivirksomheden har givet det største overskud siden selskabets stiftelse. I marts måned 1905 var *Det Vestindiske Kompagni* endelig blevet helt sammensluttet med *Det Østasiatiske*, og i den anledning var Ø. K.s kapital udvidet med 3 millioner til 10 millioner kroner. Samtidig optoges et obligationslån på 5 millioner kr., hvoraf dog 3.325.000 kr. benyttedes til at indfri et tidligere lån.

Når man nu kaster blikket tilbage gennem årene og tænker på, at måske har en grufuld krig været årsag til, at Danmark beholdt dette *»Det Østasiatiske Kompagni«*, som nu er enhver danskers stolthed, kan dette naturligvis være en ret ubehagelig tanke — endskønt med senere tiders verdenskrige for øje var den russisk-japanske krig blot en episode, og Danmark har dog hverken kunnet gøre fra eller til med hensyn til denne krig. Hvorledes skulle nutidens danske kunne tænke sig Danmark uden et *Østasiatisk Kompagni?* Det er en fuldstændig umulig tanke.

I slutningen af året 1906 stod *Det Østasiatiske Kompagni* som et selskab, der havde overvundet sine børnesygdomme, og som nu havde de bedste betingelser for en rolig og solid konsolidering. S/S *»Birma«s* rejse til Østasien med de mange prominente personer ombord kom som en afslutning af den første heldige fase i kompagniets tilværelse.

Etatsråd H. N. Andersen stod nu som den øverste leder af kompagniet, og kompagniet var stærkt — men blev stærkere.

Så længe etatsråden levede, var han identisk med Ø. K., og det er derfor ganske naturligt, at jeg har ofret så mange sider på ham i min omtale af *»Birma«s* passagerer på inspektionsrejsen til Østen.

Jeg må vel så hellere fortsætte med »de kongelige Højheder«. Prins Valdemar har jeg tidligere omtalt. Som chef for *»Valkyrien«* på togtet til Østen i 1899—1900 var hans person kendt på de steder, *»Birma«* nu skulle besøge, og både prinsen og hans gemalinde Prinsesse Maries interesse for Ø. K. var velkendt. Prins Georg af Grækenland og Danmark var den gang som senere meget populær i Danmark. Han var dansk søofficer og inde i alle danske forhold. Vi danske har vel egentlig altid betragtet Prins Georg som dansk — han var jo også så dansk af ydre, og jeg tror personligt, han betragtede sig selv som mere dansk end noget andet. Han var ikke alene Prins Valdemars nevø, men hans bedste ven. Det var opløftende at se, hvor uadskillelige de var — og sådan blev det ved at være gennem årene til den ældre onkel døde, og enhver herhjemme ved jo, hvorledes den populære Prins Georg overførte sin kærlighed for Prins Valdemar til dennes børn og børnebørn. Prins Georg var en ren kæmpe med tilsvarende kræfter, som han i sin tid fik god brug for, da han på en rejse med daværende russsisk tronfølger Nikolaj i Japan med næverne afværgede en fanatisk japaners attentatforsøg mod den russiske fyrste. Efter den tyrkisk-græske krig i 1897 fik Rusland gennemført, at Prins Georg blev indsat som guvernør på Kreta, mens øen dog nominelt stadig skulle stå under Tyrkiet. Prins Georg arbejdede i sin guvernørtid ihærdigt på at få gennemført kretenserne og grækernes ønske om at få den tilsluttet Grækenland. I oktober 1906 opgav Prins Georg sin vanskelige post, og rejsen med *»Birma«* umiddelbart efter var for ham en meget tiltrængt rekreation.

Af de mere borgerlige passagerer er det vel høfligst at nævne de fremmede først, nemlig den svenske bankdirektør *Knut Wallenberg*, direktøren for Stockholms Enskilda Bank — faktisk den mest prominente person inden for datidens svenske finansverden. Wallenberg var ledsaget af sin hustru og steddatter. Han var en meget smuk mand — høj og kraftig og med et stort, hvidt skæg.

Af de danske passagerer kan jeg først nævne direktøren for *Landmandsbanken, Isak Glückstadt*, der havde den fine titel af gehejmeetatsråd. *Landmandsbanken* havde stået for oprettelsen både af *»Københavns Frihavnsselskab«* og *»Det Østasiatiske Kompagni«*, og det var naturligt, at banken var repræsenteret ved sin direktør på denne vigtige rejse. Glückstadt var en lille, gemytlig og jovial mand, som man ikke ved første øjekast ville antage for en så eminent dygtig bankleder, som han var. Geheimekonferentsråd *Deuntzer* var en anden prominent gæst, som repræsenterede Ø.K.s bestyrelse, for hvilken han var viceformand. Deuntzer var en af kompagniets medstiftere. Han var en berømt retslærd og var professor ved Københavns Universitet, da han i sommeren 1901 fik det hverv at danne det første venstreministerium, i hvilket han foruden at være konsejlpræsident tillige overtog posten som udenrigsminister. I januar 1905 blev Deuntzers ministerium afløst af ministeriet I. C. Christensen. »Geheimekonferentsråden« var en hyggelig mand. Han havde sort fuldskæg og sad altid og bakkede på en af de såkaldte »husmandspiber«. For resten kunne man godt tro, man sad og talte med en pæn husmand. Til trods for han var københavner, holdt han af at udtrykke sig landligt — jeg tror, det var bevidst-

heden om at være ombord i et skib, der fik ham til ligesom at prøve på at skabe sig selv om efter forholdene. Havnekaptajn Drechsel var også med på turen. Kommandør i marinen, *C. F. Drechsel*, var i 1896 blevet havnekaptajn i Københavns havn og virkede som sådan til 1914. På turen var han meget interesseret i de besøgte byers havneforhold. Prins Valdemar, som var kontreadmiral i den danske marine, havde sin adjudant med på rejsen, nemlig kaptajn *G. C. Amdrup*, som var en meget behagelig og fornøjelig gæst. Han var meget yndet af prinserne og var til sin død knyttet til Prins Valdemars hof. Han havde i sine yngre år været leder af grønlandsekspeditioner og var kendt som en fremragende søofficer, der da også endte som viceadmiral. Nærmest til selskab for prinserne, men måske også for at foretage visse optegnelser for etatsråden var forfatteren *Alexander Svedstrup* med som gæst. Svedstrup havde været deltager i krydserkorvetten *»Valkyrien«s* togt til Østen under Prins Valdemar i 1899-1900, hvilket togt han beskrev i en interessant bog *»De danskes Vej«*, som udkom i 1902.

Begge prinserne satte stor pris på den glade forfatter, der altid var oplagt til narrestreger, men jeg tror ikke, etatsråden altid var lige tilfreds med Svedstrups små eskapader. Der var f. eks. den dag, da han — som sædvanlig — kom halsende ind til middagen i salonen i sidste øjeblik — og med sine bukseseler hængende ned bag sig til stor fornøjelse for selskabet, undtagen for etatsråden, som meget stram i masken bemærkede: »Hr. Svedstrup har nok haft for travlt til at få fuldført sin påklædning.« Svedstrup så noget uforstående ud, men på Prins Georgs udbrud »dine seler«, fik han hurtigt knappet disse misdædere af, og uden at fortrække en mine, svingede han dem elegant hen mod tjeneren: »Andersen, vil De være venlig og lægge disse tilbage i mit kammer.« De unge piger var ved at forgå af morskab, men måtte beherske sig for etatsrådens misbilligende mine. Jo, der var også unge piger som gæster. Foruden direktør Wallenbergs smukke steddatter var etatsrådens datter Adda og dennes veninde frk. Bleckingberg med på rejsen. Der blev fortalt mange historier om Svedstrups til tider meget oplivende optræden. Til middag i salonen var gæsterne alle i smoking — i troperne i hvid smoking — og da Svedstrups laksko åbenbart har været et nummer for små, plejede han, så snart han havde sat sig, at smøge dem af sig og hvile de ømme fødder under måltidet. Dette benyttede prinserne sig af til at spille ham et puds, idet de en aften havde givet havnekaptajnen, som var Svedstrups nabo ved bordet, besked på med sine fødder at lempe skoene til sin sidemand, og denne fortsatte transporten af fodtøjet til de til sidst endte helt oppe ved prinserne. Da etatsråden, som sædvanligt, rejste sig ved måltidets slutning, blev Svedstrup siddende og fægtede fortvivlet med benene under bordet for at finde de forsvundne sko. »Hr. Svedstrup har måske ikke fået nok at spise?« spurgte etatsråden med et stramt smil. »Jeg kan ikke finde mine sko,« sagde den uheldige forfatter. »Der står et par brandspande heroppe hos mig. Hvis det er dine sko, kan du komme herop og hente dem,« sagde Prins Georg, og så måtte Svedstrup under almindelig munterhed gå på hosesokker op til Prins Georg for at få sit fodtøj.

Etatsråden havde til rejsen medbragt sin privatsekretær — en ung mand ved navn *Harald Nielsen.* Sekretær Nielsen indtog sine måltider i officersmessen. Som det altid har været skik i Ø. K.s skibe, spiste skibets kaptajn, førstestyrmand og førstemaskinmester i salonen sammen med passagererne. Sekretær Nielsen beboede ombord et kammer i skibets anden klasses passagerafdeling, som var beliggende helt agter ude. Her sad han helt alene og kukkelurede, og da vi hurtigt fandt ud af, at vi var fra den samme københavnske bydel og havde fælles bekendte og interesser, blev vi venner. Et af mine første arbejder ombord som trediestyrmand var at ordne og katalogisere skibets store beholdning af søkort og nautiske bøger, og da jeg havde fået dette arbejde gjort, tilbød Harald Nielsen at skrive kataloget på sin skrivemaskine. Det blev et smukt katalog, som jeg var meget glad for, og jeg viste det til kaptajn Jensen oppe i bestiklukafet, da etatsråden tilfældigt kom til stede. Da han fik at vide, at Nielsen havde skrevet heftet, blev Nielsen hentet op i bestiklukafet, og der fik både han og kaptajn Jensen sig en ordentlig overhaling, fordi dette arbejde var blevet gjort. Nielsen var ombord for at udføre etatsrådens arbejde og måtte ikke beskæftige sig med andet. Kaptajnens fremstammede undskyldning, at han ikke havde kendt noget til det hele, før arbejdet var gjort, hjalp ham ikke — » sådant noget skal De vide.« Det var en stærkt neddykket kaptajn og ditto sekretær, som omsider slap væk fra etatsråden. Nielsen sagde ikke noget, men jeg tror, han tænkte det samme, som jeg.

Harald Nielsen var en meget dygtig mand og et storartet menneske. Han blev under første verdenskrig sendt til Washington som regeringens repræsentant. Desværre blev Nielsen et af ofrene for den da grasserende spanske syge. Med sin store dygtighed ville han sikkert være nået vidt inden for *Det Østasiatiske Kompagni.*

Sammen med passagererne kom dr. *Erik Hauch* ombord i Neapel. Dr. Hauch skulle gøre tjeneste som skibslæge. Hans magre, ranglede skikkelse, de markerede ansigtstræk med de dybtliggende øjne, som funklede gennem blanke lorgnetglas, og hans måde at bevæge sig på var årsag til det øgenavn, besætningen gav ham — nemlig »Mefistofeles«. Han gjorde senere i livet en glimrende karriere inden for sit speciale — gynækologien — og endte som professor og overaccoucheur på Rigshospitalet.

Prins Valdemar havde sin hushovmester med på rejsen, og etatsråden havde sit faktotum — *Danielsen* — med. Denne Danielsen var etatsrådens trofaste tjener og årvågne kerub. Ville man etatsråden noget, kom man ikke uden om Danielsen. Danielsen boede også agter ude, og da jeg en formiddag spadserede på agterdækket i ivrig diskussion med Harald Nielsen, hørte vi pludselig etatsrådens råb: » Da-nielsen!« — Instinktivt drejede Nielsen sig hurtigt rundt, bukkede og sagde: »Goddag, hr. etatsråd!« Etatsråden stirrede strengt på den formastelige, som forsvandt i vild forvirring — efterladende mig i godt — om end undertrykt — humør.

KAPITEL 9

Suezkanalen. Krydseren »Valkyrien«. »Slaget ved Somalikysten«

Den 26. oktober 1906 ankom *»Birma«* til Port Said. Skibe, som ankommer til Port Said — eller i kanalens sydlige ende til Suez — må stoppe op for at klarere skibet gennem kanalen. Dette stop benyttes gerne til at få skibenes brændselsbeholdninger suppleret og til at indtage fornøden proviant. Skibene fortøjede i bøjer i Port Saids havn. I Suez blev der ankret op på reden, men her blev der sjældent indtaget brændsel. Kullene blev i Port Said ført ud til skibene i store lægtere og båret ombord af araberne ad lange slidsker under en infernalsk råben og skrigen. Fra selve havnen skyder der sig en meget lang bølgebryder ud i Middelhavet. På denne bølgebryder, men temmelig nær havnen, var der op til 1956 placeret en mægtig statue af kanalens bygmester Ferdinand de Lesseps, og det var god latin, at alle, som i skib passerede denne statue første gang, ærbødigt tog hatten af som respekt for kanalens skaber.

Kanalens historie strækker sig egentlig helt tilbage til oldtiden, idet faraonerne allerede i det 14. århundrede før Kristus byggede en kanal fra Nilen over Timsahsøen til Det Røde Hav. Denne kanal gik til grunde, men 700 år efter besluttede faraoen Neko at bygge en ny kanal, men opgav det efter at byggeriet havde kostet 120.000 mennesker livet. Senere er der gjort mange mislykkede forsøg, men først i 1854 lykkedes det franskmanden Lesseps at finde støtte hos khediven (vicekongen) Ismail-Pasha af Ægypten for sine planer. I januar 1856 fik han af sultanen af Tyrkiet (som var khedivens nominelle overherre) koncession på bygningen af kanalen og fik dannet et fransk aktieselskab til finansiering af planen. Det første spadestik gjordes 25. april 1859. Det tog mere end 10 år at bygge den 171 kilometer lange kanal, og arbejdet blev udført under uhyre besværligheder og med stort tab af menneskeliv. Bl. a. måtte der for at skaffe ferskvand bygges en hel ekstra kanal med vand fra Nilen. Også diplomatiske og finansielle vanskeligheder truede ofte med at stoppe foretagendet. Byggetiden blev næsten dobbelt så lang som anslået, og det samme var tilfældet med omkostningerne, som kom op på over 435 mill. guld francs. Under kanalens bygning var der til stadighed beskæftiget 25.000 arbejdere, der hovedsageligt bestod af folk fra Sydeuropa — kun et forsvindende antal ægyptere var ansat ved arbejdet. Desuden beskæftigedes 20.000 heste, 1800 kameler, 100 større og mindre skibe og 70 store muddermaskiner. Kanalen blev åbnet den 17. november 1869 under storslåede festligheder, som skal have kostet khediven over 20 mill. francs. Indvielsen blev overværet af den franske kejser Napoleon III og hans gemalinde Eugénie. Tillige var der troppet krigsskibe op fra alle verdens nationer. Danmark var repræsenteret ved fregatten *»Sjælland«*.

Det er bemærkelsesværdigt, at englænderne til at begynde med ikke var interesseret i bygningen af denne kanal, der dog skulle komme til at blive Englands livsnerve som vejen til Indien og de øvrige britiske besiddelser i det fjerne Østen. Det var den gamle konservative britiske ånd, der atter gjorde sig gældende — vejen til Indien var i generationer gået sønden om Afrika, og Stor-

britannien kunne ikke se nogen grund til at ændre dette forhold. Englands premierminister lord Palmerston var imod kanalbygningen af politiske grunde, og han blev støttet i sin modstand af en af datidens kendteste ingeniører, skotten Robert Stevenson — faderen til den senere så berømte engelske forfatter Robert Louis — der rent ud erklærede, at kanalbygningen ville vise sig at blive en fiasko. Ved aktietegningen til kanalselskabet viste det sig også, at halvdelen af kapitalen kom på franske hænder, fjerdedelen på ægyptiske, medens den sidste fjerdedel blev fordelt over flere lande, og kun ganske enkelte aktier kom på britiske hænder. Det skyldtes to engelske jøders forudseenhed og patriotisme, at Storbritannien ikke kom til at sidde som sorteper i dette spil om genvejen til Østen. Khediv Ismail Pasha var en mand, som intet nægtede sig af livets goder, og penge var for ham kun til for at blive brugt. Ved kanalkompagniets stiftelse havde han overtaget aktier til et beløb af 140 mill. francs. Til trods for sine enorme indtægter var han altid i gæld, og i 1875 tilbød han England at købe de 176.602 suezkanalaktier, han på dette tidspunkt havde rådighed over. Benjamin Disraeli (lord Beaconsfield), der da var premierminister i England, var stemt for købet, men kunne ikke få underhuset til at gå med til den store udbetaling. I underhuset sad som medlem jøden Lionel Nathan Rothschild. Han var sønnesøn af en af de fem sønner af den berømte jødiske finansmand Mayer Anselm fra Frankfurt a. M., som tog navnet »Rothschild«, fordi han boede i »Huset med det røde skilt«. Anselm havde tjent sig en mægtig formue og havde placeret sine 5 sønner som bankiers i Europas forskellige storbyer. Lionel Nathan hørte til den engelske gren af familien og var på grund af sin store godgørenhed i 1847 blevet valgt til medlem af underhuset. Som jøde kunne han imidlertid ikke underskrive den for medlemmer af parlamentet brugelige edsformular, så først i 1858, da denne formular blev ændret, kunne han indtage sit sæde. Lionel Rothschild indså nødvendigheden af, at England kunne komme i besiddelse af den af khediven udbudte aktiepost og stillede beløbet til Disraelis disposition. Khediven fik for sine aktier udbetalt kontant 600 mill. francs — lig 3.976.528 pund sterling. Den ægyptiske fyrste var ikke længe om at lade de mange penge få ben at gå på, og hans ødsle liv førte omsider til, at han i 1879 blev tvunget til at abdicere. Det engelske underhus godkendte senere aktiekøbet, og Rothschild fik sine udlagte penge igen, men skulle Disraeli have ventet, til underhuset havde fået taget sig sammen, havde Ismail-Pasha måske solgt aktierne til en anden nation, hvilket ville have været til ubodelig skade for Storbritannien; thi bortset fra, at disse aktier senere viste sig at være en guldgrube som anlægspapirer, betød besiddelsen af dem også, at Storbritannien fik en stadig voksende indflydelse på kanalens anliggender.

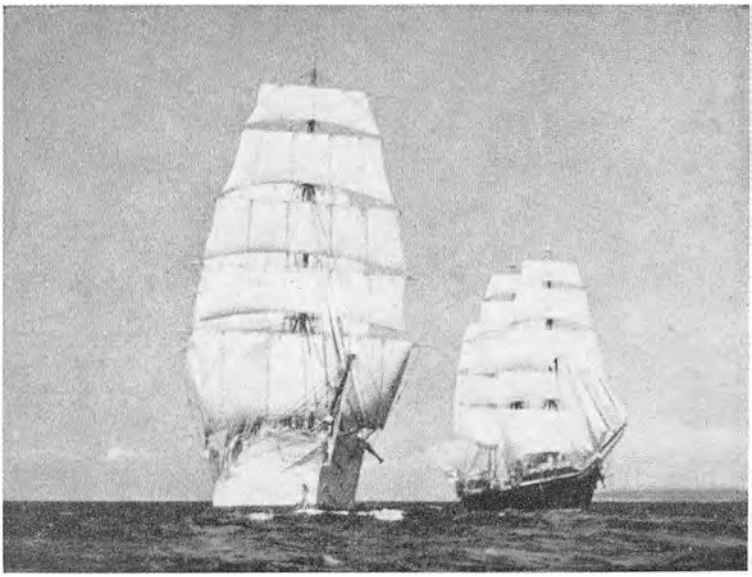
Som et bevis på kanalens voksende betydning gennem årene, kan det anføres, at den det første år efter åbningen blev passeret af 486 skibe — i 1955 var antallet vokset til 14.666. Det må erindres, at den gennemsnitlige størrelse på passerende skibe i dag kan regnes for mindst tre gange større. I dag kan man regne med, at ét dansk skib dagligt går gennem kanalen.

I 1955 var Storbritannien kanalens største kunde og betalte 39 % af samtlige

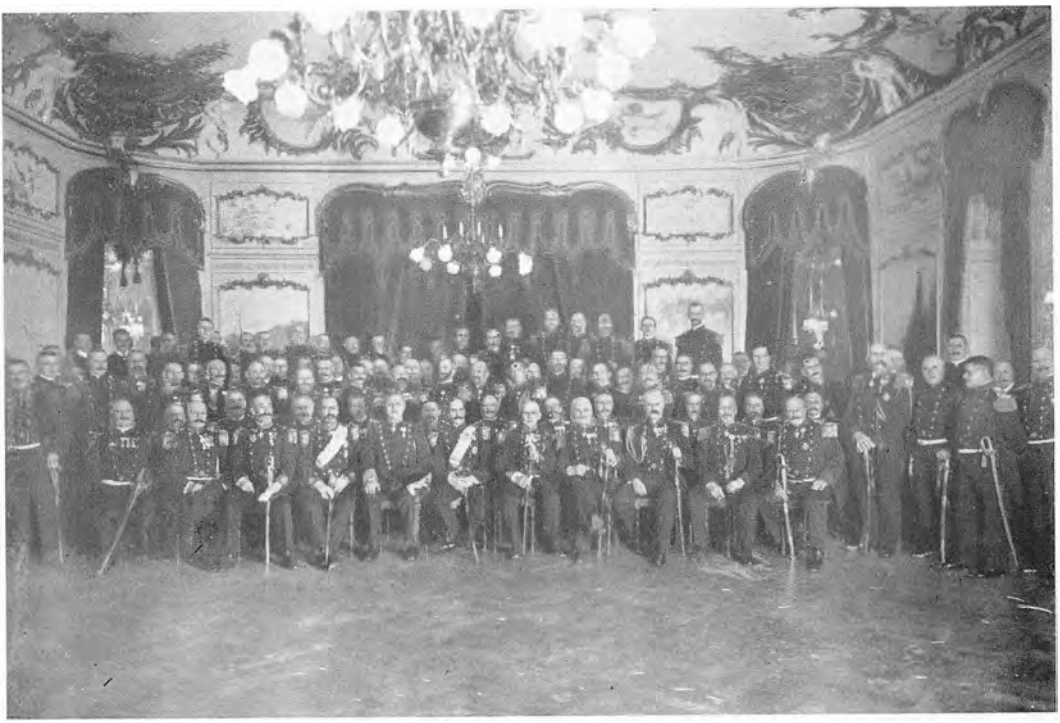
»Georg Stage«s forlis i Drogden den 22. juni 1905. (Efter maleri af Chr. Mølsted).



Skoleskibet »Georg Stage« (2).



Skoleskibene »Danmark« og »Georg Stage« (2).



Det danske søofficerskorps' afskedsmiddag ved prins Carl's valg til konge af Norge. I midten prins Carl med marineminister I. C. Christensen og kontreadmiral prins Valdemar på sin højre og viceadmiral Wandel på sin venstre side.





Øverst: Eskorteret af panserskibet »Olfert Fischer« og krydseren »Geyser« står kongeskibet »Dannebrog« den 23. november 1905 ud fra København med kong Hakon, dronning Maud og kronprins Olav om bord. Til v.: Statsminister Peter C. H. Michelsen byder på det norske krigsskib »Hejmdal«, opankret på Kristianiafjorden, kong Hakon »velkommen til Norge«.



S/s »Birma« (Ø. K.)



Russiske soldater rejser i 1906 hjem fra Vladivostok med et Ø. K.-skib.

afgifter. Derefter fulgte Frankrig med 12 %, USA med 11 %, Italien 8 %, Norge 6 %, Holland 5 % og Danmark og Sverige med hver 2 %. Norge ligger egentlig meget højere, men en meget stor del af de norske tankskibe er tidsbefragtede til amerikanske og britiske olieselskaber, og befragterne betaler afgifterne.

I det franske kanalselskabs bestyrelse sad 16 franskmænd, 10 briter, 4 ægyptere, 1 amerikaner og 1 hollænder. I 1952 ejede Storbritannien af kanalselskabets 471.348 »Capitale« (hoved)aktier de 211.426 og af 328.652 »Jouissante« (brugs) de 142.708.

Kanalen skulle ifølge den oprindelige koncession være overleveret til Ægypten til arv og eje den 16. november 1968; men den 25. juli 1956 annekterede og nationaliserede den ægyptiske regering anlægget med al dens ejendom i Ægypten. Protester fra de interesserede nationer var til ingen nytte, og magtanvendelse syntes der ikke at være stemning for. I august måned holdtes i London en konference med deltagelse af repræsentanter for 22 søfartsnationer, ved hvilken Danmark var repræsenteret af direktør *J. Chr. Aschengreen*, Ø. K., og skibsreder *A. P. Møller*. Der blev nedsat et udvalg, som skulle forhandle med den ægyptiske regering om den fremtidige ordning af kanalforholdene.

Under konflikten mellem Israel og Ægypten invaderede Israel i oktober-november 1956 Sinaihalvøen, og Ægypten spærrede derefter Suezkanalen ved at sænke en del skibe på forskellige punkter.

Efter mange og besværlige forhandlinger underskrev de to parter — kanalkompagniet *(Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez)* og Den Forenede Arabiske Republik den 29. april 1958 i Rom en foreløbig overenskomst, ifølge hvilken aktionærerne i kompagniet skulle beholde de 14,8 millioner dollars, som var betalt til dets kontorer i Paris og London, siden kanalen var blevet overtaget. Republiken skulle tillige betale 66 mill. dollars ialt i 6 årlige afdrag. Kompagniets ejendomme uden for Ægypten skulle tilfalde det. Disse ejendommes værdi var beregnet at være 200 mill. dollars, men af dette beløb skulle kompagniets gæld på 6 mill. dollars udredes.

Straks efter Israel-Ægypten konfiktens ophør begyndte rydningen af kanalen under ledelse af De Forenede Nationer. Den 29. marts 1957 erklæredes kanalen åben for al gennemsejling. Omkostningerne ved det store oprydningsarbejde beløb sig til 8,5 mill. dollars. Også Svitzers bjergnings-entreprise deltog i arbejdet.

Efter at have berettet disse træk af den berømte kanals historie, går jeg derefter tilbage til *»Birma«*s rejse. Morgenen efter ankomsten til Port Said forlod *»Birma«* atter havnen og stod ind i kanalen. Vi havde nu kanallods ombord. Disse lodser er skibsførere og tilhørte tidligere alle mulige nationer. I de senere år er der bleven ansat en del ægyptere som lodser. Ved kanalens nationalisering var der ansat 40 af denne nationalitet — nu er der kun få ikke-ægyptere tilbage, men i 1906 var det udelukkende fremmede. Der har altid været nogle få danske ansat, og vor lods med *»Birma«* var danskeren *Wulf*, som nogle år havde været styrmand i Ø. K., og hvis far var en kendt konservativ folketingsmand, som

på grund af sin rivende talefærdighed havde fået tilnavnet »Rigsdagsstenografernes skræk«. Lods Wulf slægtede sin far på. Han var en gemytlig mand, som satte stor pris på at komme ombord i danske skibe og blive beværtet med dansk mad, øl og snaps. Når han forlod skibet, havde han altid under armen og i lommerne et rugbrød, en spegepølse og et par flasker akvavit. Det tog den gang sædvanligvis 14 til 16 timer at passere kanalen. Man måtte ikke overskride en vis fart, og ofte måtte skibe fortøje, medens modgående skibe passerede. Kanalen er så smal, at den kun i de to søer tillader passage af to i fart værende skibe — det, som har strømmen imod, må som regel gøre fast, medens det andet passerer. Under lige forhold har post- og passagerskibe forret.

»Birma« havde en hurtig kanalpassage og stævnede snart sydpå gennem Rødehavet. Det var meget varmt i Rødehavet — særlig i den sydlige del, og vore fyrbødere havde et drøjt job med at holde dampen oppe. I Ø. K.s første dage var der en del diskussion om betimeligheden af at tage indfødte fyrbødere gennem troperne, men tanken blev opgivet. Men sandt er det, at fyrbøderarbejdet er et strengt arbejde — og i troperne ofte næsten uudholdeligt. Dette kender nutidens »fyrbødere« ikke til. De fleste skibe i den fart er nu motorskibe, og selv om damp endnu bliver brugt som fremdrivning — som oftest i turbineskibe — er brændslet nu olie, hvor »fyringen« består i at dreje på oliehaner.

Efter at have sejlet den ca. 1200 miles lange distance gennem Rødehavet, stod *»Birma«* endelig gennem strædet ved Bab-el-Mandeb ud i bugten ved Aden, og det føltes som at komme i fri luft fra et overhedet værelse. Bab-el-Mandeb strædet kaldes også af søfolk for » Helvedsporten«. *»Birma«* ankom til Bombay den 8. november og afsejlede derfra igen den 10. november. Under opholdet havde jeg ikke megen tid til at bese byen, men jeg er senere kommet dertil adskillige gange, og skal senere fortælle mere om denne nordindiske storby. Et selskab af skibets officerer tillige med skibslæge, dr. Hauch og etatsrådens sekretær var en aften samlet på Bombays største hotel — »Tai Mahal« — opkaldt efter verdens skønneste gravmæle opført i byen Agra i 1631 af stormogulen Shah Jahan over sin yndlingshustru. Nær ved os sad et større selskab af parsere — både damer og herrer. Parserne er efterkommere af persere, som efter at deres land i 641 var blevet erobret af de muhamedanske arabere flygtede ind i og bosatte sig i den nordvestlige del af Indien, hvor de stadig har holdt fast ved deres gamle tro som tilhængere af Zoroaster. Nutidens parsere er højt kultiverede folk, og en væsentlig del af Bombays handel er i deres hænder. De er gennemgående rige, og deres kvinder er meget smukke og pragtfuldt klædt i lyse, skylette gevandter. Mændene er som regel nu helt europæisk klædt, og mænd og kvinder taler udmærket engelsk, og mange af dem også flere andre sprog. Deres religion forbyder dem at begrave eller brænde deres døde. Ligene bliver sat op på høje tårne, hvor de bliver fortæret af gribbe og ravne. Jord og ild er for rene ifølge parsernes religion til at de må besmittes med lig. Som vi sad i restauranten og nød vore drinks blev der pludselig røre ved bordet med parserne. En af damerne var besvimet, og dr. Hauch tilbød sin tjeneste. Damen

kom hurtigt til sig selv, og nogle piller, dr. Hauch gav hende, synes at kvikke hende fuldstændigt op. Parserne inviterede hele vort selskab til at nyde en drink med dem, og denne drink blev til flere, og det var meget interessant at høre de højt oplyste parsere fortælle om Indien og dette mægtige lands problemer. En af de herrer tilbød næste dag at hente os med vogne og køre os ud til parsernes begravelsesplads og se »Tavshedens tårne«, på hvis toppe de parsiske lig bliver henlagt. Dette fandt så også sted den følgende dag. Tårnene kan ikke ses uden for haven, men vi fik lov til lige at komme inden for havemuren, hvor vi kunne se det øverste af tårnene. Lig kunne vi ikke se nogle af, men en masse gribbe fløj rundt om tårnenes toppe, og når de landede et øjeblik, gjorde vi os naturligvis alle mulige uhyggelige tanker.

Colombo på den vidunderligt skønne ø Ceylon var vort næste mål. Vi var også der blot to dage og fik ikke megen lejlighed til at bese øen. Også her har jeg dog været adskillige gange senere og skal vente med at fortælle om byen.

Vor næste havn var Penang, som vi blot anløb fra morgen til aften den 20. november. Pulo Penang (»Pulo« er malajeisk for ø) er en 278 kvadrat kilometer lang ø ved vestsiden af Malakkahalvøen i Bagindien. Den er meget frugtbar og veldyrket, og byen Georgetown på nordøstsiden af øen har en velbeskyttet red, hvor der altid ligger mange store skibe under losning og lastning. Vi sejlede fra Penang om aftenen og stod den 22. november om morgenen ind på Singapore red. Singapore øen ligger ved sydspidsen af halvøen Malacca og er kun ved et smalt stræde skilt fra denne. Da englænderne i 1819 tog øen i besiddelse, var den bevokset med skov, og var praktisk talt ubeboet. Da *»Birma«* var der i 1906 talte befolkningen på hele øen ca. 230.000 — mest kinesere. Skoven er nu næsten helt ryddet. Hovedstaden — Singapore — ligger på øens sydside og er nu en af verdens største havne og stabelpladser. Den har frihavn, store pakhuse, dokker og skibsværfter. Alle de store dampskibslinier, der farer mellem Østasien og Europa, anløber Singapore, og Bagindien og en del af Indonesien forsynes herfra med europæiske varer, ligesom skibene her indtager en del varer til Europa fra det mægtige opland. I året 1906, da jeg var der med Birma blev havnen anløbet af 10.000 skibe. Kort efter stiftelsen af *Det Østasiatiske Kompagni* blev der oprettet en filial i Singapore, og denne har med agenturerne i Penang og Kuala Lumpur betydet meget for kompagniets vækst.

Singapore kontoret havde fået ordre til at have alting klar til at losse *»Birma«s* ladning straks ved ankomsten. Manageren (bestyreren) af Singaporefilialen var den gang direktør *Gad*, men den der først og fremmest skulle sørge for, at lægtere og kulier var klar til at tage fat, var en mand ved navn *F. O. Rasmussen*. Rasmussen var ikke så lidt af en karakter. Han havde i nogle år været styrmand på Ø. K.s skibe og var avanceret til 2. styrmand. Han var imidlertid ikke en af dem, der sætter sit lys under en skæppe, og da han virkelig var i besiddelse af gode lederevner og talent til at få underordnede til at bestille noget, fik Rasmussen den bestilling, han nu havde i Singapore. Man kan vel nærmest sige, han var en slags stevedoreformand — almindeligvis blev han

kaldt »Coolidriver«, hvilket engelske ord er vanskeligt at oversætte til dansk, men meningen er, at kulierne skal »drives« eller tvinges frem til arbejdet, og det var lige noget, Rasmussen var god til. Han talte udmærket malayisk og var god til at organisere. Da *»Birma«s* fine, hvide skrog med alle flagene vajende majestætisk sejlede ind mod Singapore red, lå Rasmussen her med slæbebåde og en hel flotille af lægtere, og før *»Birma«s* anker var gået i bund, svingede lægtere langs begge sider af skibet. Etatsråden stod på kommandobroen, og da han så, hvad der skulle til at foregå, fægtede han med armene over til Rasmussen på slæbebåden: »Gå væk, gå væk — hvor tør De vove?« Rasmussen kunne intet høre — etatsråden var ikke dygtig til at praje — men fægtede tilbage igen med sine arme og råbte gennem sin megaphone (råber): »Javel, den er helt i orden« — idet han troede, at han havde gjort det særligt godt. Etatsråden var rasende, og jeg fik ordre til at jage hele flotillen væk, så jeg fik fat i skibets megaphone og råbte gennem den over til Rasmussen: »Skrub af med Dem med samt Deres beskidte cargobåde og rør ikke ved vort fine skib.« Rasmussen forstod nu, der var noget galt og fik hele sin eskadre slæbt væk fra vort admiralskib. Etatsråden ville ikke have sin fine indsejling på reden ødelagt. Vi skulle komme som den yacht, vi var, og imponere de modtagende autoriteter — først når dette ceremoniel var overstået måtte skibet vende tilbage til sin tilværelse som lastskib. Dette var naturligvis forståeligt. Blot skulle Rasmussen have fået ordre om dette — han troede, at han ved sin præcise nærværelse havde gjort det særligt godt. Han fik ordre til at ankre sine lægtere et godt stykke fra *»Birma«* og derefter komme ombord. Rasmussen kom ombord og gik straks hen og hilste på prins Valdemar. »Hallo, Rasmussen, hvordan har De det?« Rasmussen havde været med som befaren på *»Valkyrien«*-togtet og her gjort tjeneste som prinsens oppasser. Etatsråden brød ind i disse velkomsthilsener, og Rasmussen gik frimodigt hen til etatsråden med udstrakt hånd, men han blev hurtigt sat på plads. Etatsråden gav Rasmussen en af sine mest beske overhalinger. De, der har været udsat for etatsrådens vrede, kender genren. Der var ingen højrøstethed, men hvad der blev sagt, sved igennem. Jeg stod tæt ved, og det var tydeligt at se, at prins Valdemar følte sig pinligt berørt — det så virkelig ud, som om prinsen var oprigtig glad over at hilse på sin gamle raske oppasser. Det var en meget mindre »Coolidriver«, der gik fra borde, end den, der frejdigt kom ombord. »Tak, skæbne,« hviskede han til mig, da han gik i land, »jeg troede, jeg var rigtig smart, og så viser det sig, jeg er idiot.«

Rasmussen var ikke idiot. Han hed blandt sine bekendte aldrig andet end »Rasmus tusmørke«. Han var så fuld af fantastiske historier om egne oplevelser, at det blev sagt, han kunne kun fortælle dem i tusmørke, så man ikke kunne se ham rødme — hvis han altså havde været i stand til at gøre dette. Mange af hans krøniker var nu til at tage og føle på, men han fortalte dem med en sådan frejdighed, at man ikke vidste, hvad man skulle tro — og det værste var, at mange af dem bevislig var sande. Dog tror jeg ikke helt hans forklaring på, hvorfor han blev dannebrogsmand efter *»Valkyrien«* togtet. Ved *»Valkyrien«s* hjemkomst i 1900 faldt der en masse dekorationer af til de ombordværende, og

to af de menige fik sølvkorset. Da Rasmussen havde været prinsens oppasser og i øvrigt var en rask 100 pct. sømand, var det naturligt, at han blev en af de to. I et lystigt selskab af skibsofficerer mange år efter, hvor både Rasmussen og jeg var til stede, var der en af styrmændene, der spøgende sagde til »Tusmørke«: »Ja, du blev jo dannebrogsmand, fordi du var så dygtig til at rense chefens W. C.« Rasmussen rejste sig værdigt op. »Nu skal jeg sige både dig og jer alle sammen noget. Jeg ved godt, det bliver sagt, at jeg blev dannebrogsmand, fordi jeg var prinsens oppasser, men det er ikke rigtigt. Jeg blev dannebrogsmand, fordi jeg reddede »*Valkyrien*« fra antagelig totalt forlis og sikkert mange af dens besætning fra at omkomme i bølgerne.« »Hva' for noget?« »Ja, hva' for noget. Jeg stod til rors på »*Valkyrien*«, da vi sejlede i Kinasøen. Den vagthavende løjtnant gik frem og tilbage på broen. »Hr. løjtnant,« sagde jeg, »der er et rev ret forude.« »Pas Deres styring,« sagde han. »Ja, men der er et rev forude — kan De ikke se, søen brækker over det?« »Er De gal, mand, pas Deres styring og hold Deres mund, mand.« Men da var vi meget nær ved revet, jeg gav roret hårdt bagbord, skibet lagde sig helt om på siden ved det skarpe drej — og op kom prins Valdemar. »Hvad er her på færde?« »Det der,« sagde jeg og pegede på brækket over revet, som vi lige strøg forbi. Prinsen så strengt på den skrækslagne løjtnant og vendte sig derpå til næstkommanderende: »Vi har ingen observationer haft i dag og må være kommet ud af kurs. Lad tredjekommanderende gennemgå kurs og tidligere observationer. Find ud af, hvad det er for et rev. Overtag vagten et øjeblik — og De, løjtnant, kommer med mig ned og forklarer mig, hvad der er foregået.« Det var en meget lille løjtnant, der snart efter igen overtog vagten. Prins Valdemar så blot på mig og sagde: »Det skal jeg aldrig glemme Dem, Rasmussen.« Han har aldrig bedt mig holde kæft, men han er en klog mand og vidste, jeg var en gentleman.« Der blev lidt stille efter Rasmussens fortælling, men kort efter hørtes en af styrmændene: »Lad os slukke lamperne — vi trænger til lidt tusmørke.« Vi lo, og Rasmussen lo med, men jeg er i dag ikke helt klar over, om jeg skal tro på »Tusmørkes« fortælling eller ej — særlig efter, at jeg nogle år derefter af en af deltagerne i det berømmelige togt fik fortalt, »at der nok var en hel del om det.« Derimod er der en anden af hans fortællinger, som jeg fra anden side har fået bekræftet — »Slaget på Somalikysten«.

Rasmussen var anden styrmand på et af Ø. K.s skibe — vist nok »*Siam*«. Skibet var på vej fra Østen til hjemlandet, da det i Adenbugten fik maskinhavari. Skibet var nær kysten af Somaliland, og da strømmen førte det mod land, måtte det til sidst ankre — meget tæt på land, da vandet her er dybt ret ind til kysten. Befolkningen på denne kyst var den gang tyvagtige og røverisk, og alle søkort over disse strækninger var påtrykt advarsler mod at lande her. Straks efter ankringen var der en sværm både rundt om skibet, men ingen af de indfødte fik tilladelse til at komme ombord. Medens maskinisterne havde travlt med at udbedre skaden, betragtede den øvrige besætning gennem kikkerter de indfødte i land. Det syntes, som disse fyre havde meget travlt, og kaptajn og officerer havde deres formodninger. Af våben var der ombord blot

nogle gamle muskedonnere — vist nok uden ammunition. Kaptajnen var bekymret, for han var sikker på, de indfødte pønsede på et natligt overfald. Da fik Rasmussen sin gode idé. Det var nytårsaftens dag, og i officersmessen var der blevet talt noget om at lave lidt fyrværkeri ved midnat.

Det gav Rasmussen sin gode idé, som kaptajnen straks bifaldt. Alt, hvad skibet var i besiddelse af med hensyn til fyrværkerisager, blev anbragt rundt hele skibet. På snore spændt ud fra vant til vant ophængtes kanonslag, og raketter blev stillet til rette hele skibet rundt pegende ned mod vandet i forskellig afstand fra skibet. De såkaldte »Distress Signals« blev også anbragt, så de ville have retning mod eventuelle både, som nærmede sig skibet. Alt skibets flyttelige elektriske lysmateriel — de store sole til belysning af lastrum, og buelamperne til belysning af dækkene under lastarbejde — blev ligeledes fordelt rundt skibet således, at det kunne blive tændt på et givet signal. Skibet blev derefter mørkelagt — intet lys blev vist efter mørkets frembrud, men rundt på dækket lå besætningen og holdt spændt udkig med landet, og på broen var kaptajnen og officererne lutter kikkertbevæbnede øjne og åbne øren. Tiden faldt langsomt for de ventende søfolk, men omsider, henimod midnat blev der røre fra strandbredden, og det varede ikke længe, før det kunne høres, at en formidabel flåde af både nærmede sig skibet, og snart så man også skyggerne af disse fartøjer. Kaptajnen råbte dem an og befalede dem at stoppe, men i stedet opløftede de nogle skingrende hyl og satte fart på mod skibet. På kaptajnens signal tændtes nu pludseligt alt lys ombord, og da bådene stadig kom nærmere, kom så kaptajnens andet signal — og så blev der skudt nytår ind til gavns. Med deres tændte cigaretter satte søfolkene gang i fyrværkeriet — der blev en knalden og bragen af kanonslag og distressignaler og en hvislen af raketter. Det blev et infernalsk spektakel, og gnisterne fra raketter og bomber spruttede som et helt tivolifestfyrværkeri. Kokken og drengene havde forsynet sig med kasseroller og pander, som de ivrigt bearbejdede med grydeskeer og derved forøgede den skrækkelige støj. En bombe fra en af distressignalerne ramte en båd så heldigt, at den gik lige gennem begge sider på den, og indholdet af sorte marodører sprang overbord og svømmede i sanseløs frygt mod land. Angriberne holdt ikke stand et øjeblik — bådene blev vendt, og i vild panik blev de roet mod kysten, hvor piraterne sprang i land og snart var ude af syne. Det skal have været et grundkomisk syn, og da mange af besætningen havde været ikke så lidt betænkelige ved situationen før »slaget« begyndte, udløstes spændingen nu i hurraråb og latter. Det så ikke ud til, at de indfødte ville gentage angrebet, og nogle timer efter havde maskinisterne fået udbedret skaden, så ankeret kunne lettes og rejsen fortsættes. Og så kan det vel nok være, at nytår blev fejret. Som en af matroserne sagde: »Ellers plejer vi at æde og drikke, før vi skyder nytår ind — denne gang var det omvendt.«

Før jeg fortæller videre om *»Birma«s* sejlads, vil jeg lige gøre mig færdig med »Tusmørke«. Hans bestilling som stevedoreformand var egentlig ret underordnet, men det var nu ikke Rasmussens idé. Han slog sig svært op med sit raske væsen og sine glimrende talegaver — det varede ikke længe, før han kunne

skælde lige så godt ud på malayisk, som på engelsk eller dansk — og vist nok et par sprog til. Arbejdet ordnede han, som han ville, uden at tage smålige hensyn til kontorets ønsker, og medens afdelingens direktør brugte rickshav som sin befordring til og fra kontoret, så varede det ikke længe, før Rasmussen havde køretøj med kusk og to heste. De kinesiske købmænd og malayiske arbejdere troede til sidst, at selv om Rasmussen måske ikke helt ejede Ø. K., så måtte det dog være ham, der dirigerede foretagendet i Østen — og »Tusmørke« var ikke den mand, der ville modsige dem. Dette blev dog Ø. K.s virkelige direktør (»manager«) i Singapore lidt for broget, så en skønne dag fik Rasmussen besked om, han kunne pakke sin sæk og rejse hjem. Han kom fra Singapore som passager med et skib tilhørende »Den frivillige russiske flåde«, med hvilken organisation Ø. K. havde nær forbindelse. Skibet skulle gå til Odessa, hvorfra Rasmussen skulle rejse til København over land, og mange timer til søs var russerskibet ikke kommet, før de ombord var klar over, at det måtte være en af Ø. K.s direktører, de havde ombord, og Rasmussen blev behandlet derefter, hvorfor han også lovede kaptajnen at tænke på ham, når han kom hjem. Det fik han desværre ikke lejlighed til, thi han fik sin afsked »på gråt papir«. — Om det nu har været fordi, etatsråden havde haft så meget besvær med tidligere meddirektører, at han ikke ønskede at få andre, skal jeg lade være usagt.

Jeg traf så ikke »Rasmus Tusmørke« før i 1910. Han var kommet »på spanden« i København og søgte nu videre græsmarker, som han mente, han kunne finde i Østen. Da finanserne var sløje, gik han til Ø. K. for at prøve at få en gratis rejse. Ø. K. var nok bange for, Rasmussen ville konkurrere dem ud i Østen, så de sagde først NEJ; men Rasmussen havde sine forbindelser i orden, så det endte med, han fik en gratis rejse til Singapore, men det skulle være som passager på »anden klasse«. Da skibet, han skulle ud med — S/S *Samui*, kaptajn *de Fine Licht*, hvor jeg var anden styrmand — kun havde én klasse, blev det ordnet på den måde, at Rasmussen kom til at dele kammer med en af skibets maskinassistenter og skulle spise i officersmessen. Rasmussen var en rask fyr, og jeg kom til at synes godt om ham. Alligevel må jeg sige, jeg lyttede til mange af hans beretninger med nogen tvivl. Bl. a. fortalte han mig, han under sit ophold i København havde været inde i store forretninger. Han havde f. eks. også været i et konsortium, der havde købt og solgt hele Dagmarkomplekset. Han havde tjent og tabt mange penge og havde til sidst sat sine penge i en cigarfabrik. Denne gik storartet, påstod han, men det var ikke noget for ham at sidde stille og tjene penge ved at andre rullede cigarer for ham — han måtte selv ud at rulle, og nu ville han ud og gå i gang med plantagedrift på Sumatra eller Java. Han havde mange venner og bekendte fra tidligere tid og var meget optimistisk. Vi kom omsider til Singapore, og Rasmussen gik i land. Gennem årene hørte jeg af og til fra ham, og senere om ham.

Han var blevet ansat på en plantage på Malaccahalvøen, og det varede ikke længe, før han var bestyrer af den, og nogle år senere var han ejer af »Cedar Estate« i Negri Sembilam og var en holden mand. Japanernes hærgen på Malaccahalvøen under krigen, og senere de urolige forhold i hele Malaya efter krigen

slog ham ud. Han måtte klare ud og rejste til England, hvor han døde i 1950 — vistnok under meget moderate forhold. Medens han var ombord i »*Samui*«, lod han mig ofte læse i sine optegnelser, og det er en stor skam, at han ikke lod dem trykke. Om det alt var sandt eller blandet med fri fantasi — god, spændende læsning var det.

Nå, tilbage til »*Birma*« i Singapore. Da modtagelsen af skibet var overstået, fik vi Rasmussens lægtere langs siden, og losningen begyndte og fortsattes dag og nat til skibet om formiddagen den 26. november var klar til at sejle. Vi havde en fin rejse til Koh-si-chang, som er navnet på en øgruppe, der ligger ca. 6 kilometer fra Menam Flodens udmunding. Bangkokflodens fulde navn på siamesisk er »Menam Chow Phya«, hvilket betyder »Vandenes moder«. Floden har sit udspring nær ved den kinesiske grænse og er 1500 km lang. Bangkok ligger ca. 63 km fra flodmundingen. Selve floden har op til Bangkok tilstrækkelig dybde til ret store skibe, men over hele flodmundingen strækker sig en mudderbarre, hvis største vandstand er 14 fod ved højvande. Skibe, som har mere ladning, end hvad der svarer til dette dybgående, må derfor losse en del af ladningen, før de passerer barren. Denne losning foregår, sålænge sydvestmonsunen blæser, ved øgruppen Koh-si-chang. Dette siamesiske navn betyder »Elefantøerne«, og navnet har sin oprindelse fra øernes lighed med en elefant, når man fra det fjerne nærmer sig dem. Fra begyndelsen af maj til begyndelsen af oktober er den red, som dannes af Elefantøerne, fuld af skibe, hvoraf nogle losser en del af deres ladning fra Europa for at lette skibet, medens andre laster den ladning, det på grund af dybgåendet ikke har været muligt for dem at indtage i Bangkok. Denne lægtning foregår dels ved kinesiske sejldjunker bemandede med kinesere, og dels ved hjælp af stållægtere, som bliver slæbt til og fra Bangkok af slæbebåde. Disse lægtere er fortrinsvis bemandet med malayer, som er gode søfolk. I den øvrige del af året i nordøstmonsunens tid må skibene ofte ankre nær kysten øst for mundingen og foretage lægtningen her.

KAPITEL 10

Siam. Admiral de Richelieu. Danske i Siam. Kong Chulalongkorn

Med »*Birma*« havde vi ingen ladning at losse, så vi stoppede blot op ved Ko-si-chang en halv times tid for at få forskellige toldmænd, politi og andre havnefolk ombord, hvorefter vi fortsatte op til barren og ankrede uden for denne. Lodsen kom straks ombord, og vi måtte nu til at lænse vore ballasttanke for at lette skibet tilstrækkeligt. »*Birma*« havde ikke dobbelte bundtanke, hvormed menes tanke, som strækker sig over hele skibets bredde. I mere moderne skibe er bundtankene delte ved et centerskod gennem skibets længderetning. Dette har den store fordel, at man ved at regulere tilførslen eller udpumpningen af ballastvandet fra den ene eller den anden side kan holde

skibet på ret køl. Det var derfor meget ubehageligt, da vi pumpede vore ballasttanke ud, thi *»Birma«* var et meget rankt skib, og så snart man begyndte at pumpe vandet ud af en tank, ville det tilbageværende vand naturligvis finde vej over i den side, hvortil skibet hældede, og dermed forøge slagsiden. Vi havde til sidst en slagside på en snes grader, hvilket var meget besværligt. Men til sidst, da alt vandet var pumpet ud, rettede skibet sig igen. Som sagt var *»Birma«* meget rankt, og det var næsten umuligt at få det til at ligge helt på lige køl, hvilket var skyld i, at skibets førstemester bestandig var i unåde hos etatsråden, til trods for, at maskinmestrene havde lavet et helt system af pumper og slanger, der kunne suge vandet fra styrbord maskinrendesten og pumpe det ud i bagbords — og omvendt. Så lidt skulle der til — både til at rette skibet op og til, at etatsråden kom i harnisk, når skibet ikke kunne holde sig ret. Trods alle besværligheder ved Bangkok barren, fik vi omsider skibet lettet tilstrækkeligt til, at vi den følgende morgen kunne stå over barren og sejle op ad floden.

Ved middagstid den 1. december 1906 ankom vi til Bangkok og blev modtaget med fuld honnør. Skibet blev med ankre både for og agter fortøjet lige ud for Ø. K.s imponerende kontorbygning. Næppe var skibet fortøjet, før den ene større og flottere dampchalup efter den anden kom langs skibssiden og udladede en masse fine, uniformerede og ordensbehængte personer, som skulle ombord og byde velkommen til de kongelige højheder og etatsråden. Den første mand ombord var Bangkokfilialens daværende chef, kaptajn *Guldberg* og fru Guldberg, som jo var søster til etatsrådinde Andersen. Kaptajn Guldberg var en noget korpulent, jovial skippertype. I Siams krigsperiode med Frankrig i 1893 havde Guldberg som chef på en kanonbåd udmærket sig ved mod og beslutsomhed. Guldberg var en dygtig sømand og navigatør, men som forretningsmand og kontormand havde han sin begrænsning. Han var etatsråd Andersens meddirektør i Ø. K., men dette blev vist nok ikke fra nogen side taget alvorligt. Som H. N. Andersen var den fuldkomne autodidakte, var han også den mest renlivede autokrat, som ikke tålte nogen på siden af sig. Dette passede vist nok Guldberg helt godt. Han var tilfreds med at leve i skyggen af sin store svoger, men jeg kunne tænke mig, at det til tider må have irriteret den initiativrige og raske fru Guldberg, hvis lyst det tidligere havde været sammen med manden at foretage rejser i de udstrakte skove, hvor kompagniet havde sine teaktræskoncessioner. Efter at direktør *Em. Kinch* i 1904 måtte udtræde af kompagniet, var Guldberg nu enedirektør for Bangkokfilialen. Kaptajn Guldberg døde i en forholdsvis ung alder.

Fra kongen af Siam og fra den siamesiske regering var der også udsendinge for at modtage *»Birma«*, og prinserne blev under deres ophold i Bangkok inviteret til at bo i det pragtfulde kongepalads i Ducit Park. Det var forbavsende at se, hvor mange danske der havde fremtrædende stillinger i hæren, flåden og administrationen i Siam. Admiral *de Richelieu* var på dette tidspunkt ikke mere i Siam. Han var rejst hjem i 1902, men jeg har senere truffet ham i Bangkok under hans sidste besøg her i 1925 — og jeg har talt en del med ham. Hans navn nød stadig stor anseelse i Bangkok, og for Danmark har

hans virke først i Siam og senere i hans fædreland, været af stor betydning. Andreas du Plessis de Richelieu var født i Løjt ved Aabenraa den 24. februar 1852 og var præstesøn. 15 år gammel gik han til søs med tremastet skonnert »*Odense*«, der skulle gå i fart på Østasien og Australien. Han kom til sidst til Siam, hvor han mente, der måtte ligge en fremtid for en driftig, ung mand. Imidlertid besluttede han at tage hjem for at uddanne sig, og i 1871 kom han tilbage til Danmark. Her bestod han begge navigatøreksaminer med udmærkelse, hvorefter han meldte sig til marinen, hvor han efter at have gennemgået reservekadetskolen blev udnævnt til reserveløjtnant. I denne egenskab gjorde han tjeneste i et år, hvorefter han fortsatte som styrmand i danske handelsskibe. Det er blevet mig fortalt, at han også en tid var ansat som anden styrmand i D. F. D. S., men at de ikke ret længe havde brug for ham her. Det er fra temmelig pålidelig kilde, jeg har denne oplysning, men jeg har ikke været i stand til at få den dokumenteret; men i betragtning af, at Richelieu i 1905 trådte til som administrerende direktør af dette selskab og faktisk da reddede det ud af en meget vanskelig periode, ville det være interessant, om det virkelig har været tilfældet, at Richelieu ikke var ønsket som anden styrmand — men i højeste grad viste sig at være uundværlig som direktør for selskabet. Det er i et hvert tilfælde givet, at Richelieu ikke følte sig tilfreds med forholdene hjemme, og i 1874 rejste han til Siam — forsynet med anbefalelsesskrivelser fra formående danske mænd — det påstås endog, at selve kong Christian IX havde medgivet den unge styrmand en egenhændig introduktion til kongen af Siam — og det lykkedes ham kort efter ankomsten til Bangkok at få foretræde hos kong Chulalongkorn, der ligesom Richelieu var en ganske ung mand. Kongen udnævnte Richelieu til kaptajn i den siamesiske marine og gav ham kommandoen over en lille kanonbåd. Richelieu foretog med denne og andre skibe mangfoldige rejser rundt Siams udstrakte kyster, som han kortlagde og beskrev. Kongen fattede venskab for sin jævnaldrende danske søofficer og udnævnte ham til sin jagtkaptajn, og som sådan deltog Richelieu i 20 år i alle kongens mange rejser både i Siam og i udlandet. 31 år gammel blev Richelieu kommandør, og i 1899 havde han nået toppen af sin karriere som Siams marineminister og admiral for den siamesiske flåde. Han var faktisk den mægtigste mand i landet efter kongen. Richelieus siamesiske navn blev Phya Chanlajut Joten, som betyder »Vandenes fader«. Selvfølgelig bar han Siams højeste ordener. Richelieu var interesseret i alle moderne foreteelser, som fandt stor støtte hos landets fremskridtsvenlige monark. Bangkoks elektriske kraftværk og elektriske sporvogne, som var i gang allerede i 1893, blev skabt og organiseret af den danske ingeniør *Aage Westenholz* med bistand af Richelieu, uden hvis hjælp foretagendet næppe kunne være gennemført. Flere engelske og amerikanske syndikater havde således forløftet sig på opgaven. Også ved anlæg af jernbaner i Siam var Richelieu behjælpelig — f. eks. ved den af den danske ingeniør *P. B. C. Kinch* (broder til Em. Kinch og Fr. Kinch) anlagte bane til Paknam. Naturligvis var Richelieu også i forgrunden ved stiftelsen af *Det Østasiatiske Kompagni*, i hvis bestyrelse han fik sæde. Efter 26 års virke i Siam drog denne

driftige mand i 1902 tilbage til Danmark og bosatte sig her. Hans virketrang bragte ham snart frem i det offentlige liv. Som tidligere fortalt var Richelieu direktør for *Det Forenede Dampskibsselskab* fra 1905—08 og ydede her en betydelig indsats. Allerede i 1903 blev Richelieu medlem af *Burmester & Wains* bestyrelse, hvor han i øvrigt var formand fra 1909 til 1918. 1909 var et ret kritisk år for B. & W., og at dette for Danmark så betydningsfulde foretagende kom heldigt igennem krisen, skyldes for en stor del Richelieus fremragende dygtighed. Richelieu var i mange år medlem af og formand for Landmandsbankens bankråd. Også i politik var Richelieu virksom. Han var konservativt medlem af landstinget fra 1915—18 og igen 1919—20.

Richelieus og H. N. Andersens livsskæbner står for det danske folk som eventyr. De lagde begge grunden til deres strålende fremtid i Siam, og de blev begge mænd, som kom til at yde en bemærkelsesværdig indsats for deres fædreland. Det kunne være fristende at forsøge en sammenligning mellem de to mænd, som begge stilede højt og nåede vidt, men alligevel var så forskellige. Det milieu, de hver for sig kom fra, havde intet tilfælles. Andersen stammede fra det danske samfunds allerbredeste lag og havde kun kunnet tilegne sig den mest nødtørftig skoleundervisning. Richelieu derimod kom fra en gammel embedsmandsfamilie og havde i sin barndom gået i gode skoler. De var begge i besiddelse af utrolig arbejdsevne, ærgerrighed og energi. De var begge målbevidste — de vidste, hvad de ville og forfulgte deres mål hensynsløst. De var forskellige bl. a. i dette, at Richelieu som ganske ung var klar over, at for at nå frem på sin løbebane måtte han også dygtiggøre sig teoretisk, hvorfor han tog til Danmark for at tilegne sig de kundskaber, som kom ham til så stor nytte i hans fremtidige virke. H. N. Andersen havde ikke tid til at tage hjem for at tilegne sig boglig viden — den måtte han lade komme så godt, den kunne, efterhånden som han i det praktiske liv erhvervede sig erfaring. De var begge hensynsløse, når det gjaldt at nå et mål. Man bliver ikke en stor handelsfyrste eller en betydende finansmand ved at tage om problemerne med fløjelshandsker. Forfatteren Alex. Svedstrup siger om Richelieu: »Man ser straks på ham, at han ikke skriver lyriske digte; han er en herskertype; hans blik tæmmer.« Dog har jeg fra nogle af hans samtidige hørt, at han både kunne være munter og fornøjelig elskværdig, og de to gange, jeg personlig har talt med ham, har dette været tilfældet. Det var under Richelieus sidste besøg i Bangkok i 1925, at jeg var med til en middag, som det Danske Samfund i Siam gav til ære for ham. Ved kaffen kom jeg til at sidde ved siden af ham, og da han hørte, jeg var skibsfører, spurgte han mig ud om forskellige aktuelle skibsfartsspørgsmål. Næste dag mødte jeg ham ved Ø. K.'s havneanlæg neden for Bangkok — Vat Phya Craig — og han kom straks hen til mig og hilste på mig, hvorefter han gav mig en lang beskrivelse af, hvorledes forholdene havde været på Bangkokfloden i hans tid.

Selv om H. N. Andersen i sine to bøger »Tilbageblik« og »Udvikling« svinger sig en del ud i det følsomme, kan man dog vist ikke sige, at han var af den

slags, som i sine samtaler fik en til at tro, at han skrev lyriske digte. Han var i højeste grad en »matter of fact« mand, og han var en mand, som ikke mange kom nær på livet af. En væsentlig forskel på de to stormænds karakterer ser man også i det faktum, at mens Richelieu spredte sig, havde sine interesser delt over mange felter både commercielt og politisk, havde etatsråd Andersen kun én interesse — kun ét livsmål: *Det Østasiatiske Kompagni.* Han siger selv, da han i »Udvikling« omtaler sit ophold i København under kompagniets dannelse: »Jeg rejste bort fra Danmark politisk upåvirket med den beslutning aldrig at give mig af med partipolitik.« H. N. Andersen har heller ikke villet lytte til de mangfoldige opfordringer, der har været rettet til ham, om at gå ind i bestyrelsen for andre store, danske selskaber. Ø. K. var hans livsværk, og kun dette — og naturligvis de mangfoldige med moderselskabet beslægtede foretagender — havde hans interesse. Hvad etatsråden under den første verdenskrig og efter denne virkede til gavn for Danmark i kraft af sine udstrakte internationale forbindelser, vil først ad åre, når hans optegnelser om denne periode af hans liv engang offentliggøres, blive virkelig kendt. Etatsråd Andersen og admiral Richelieu var begge store mænd, men etatsråden var efter min opfattelse den, hvis livsværk og navn vil vare længst.

Jeg har tit tænkt på, hvor uheldig forfatteren og søofficeren *Walter Christmas* har været i sin karakteristik af de to stormænd, som han beskriver i sin bog »Et år i Siam«. Han mødte kaptajn H. N. Andersen i København i 1892 og kaldte ham »en skikkelig dansk mand med lollandsk accent«. Ankommet til Bangkok i 1893 kritiserer han Richelieu, som han synes har fået meget lidt ud af sit arbejde med den siamesiske marine. Resultatet, mener Christmas, er ikke smigrende for Richelieu, som det har skortet på solide kundskaber. Han undskylder ham med den mangelfulde uddannelse, som danske reserveløjtnanter får. Christmas har været lidt for hurtig i sin dom, som vel også er præget af, at det er en dansk søofficer, som udtaler den. Datidens danske søofficerer fik en grundig uddannelse, men bevidstheden herom gjorde dem ofte lidt for selvbevidste og noget arrogante. Tiden har vist, at den »skikkelige« lollænder og den mangelfuldt uddannede reserveløjtnant blev store mænd, der gjorde sig fortjente både i Siam og i Danmark, mens Christmas blev en middelmådig drengebogsforfatter.

Hele den første dag, »*Birma*« lå i Bangkok, strømmede det til med honoratiores, som ville hilse prinserne og etatsråden velkommen. Også mange af de fremragende danske i Siam — således generalmajor *Gustav Schau*, som var chef for det siamesiske grænsegendarmeri og i 30 år gjorde en stor indsats i sit nye land, og gennem hvis indflydelse mange danske officerer blev kaldt til Siam for at indtage betydende poster i landets hær. Ingeniør *Westenholz* var en af de fremragende danske i Siam, som også bød »*Birma*« velkommen. Westenholz' indsats i Siam ved dannelsen af *Siam Electricity Co.* og oprettelse af elektrisk sporvejsdrift i Bangkok er velkendt. I den siamesiske marine var ansat et stort antal danske officerer, af hvilke jeg kendte mange fra min reserveløjtnantstid. Kommandør *Knud Schøning* var jagtkaptajn hos kongen af Siam fra 1903 til

1912, og flådeinspektørerne *Aage Jonsen* og *Tørsleff* var danske maskinmestre, som havde gjort karriere i Siam. Med glæde genså jeg også maskinmester *Genckel* med den store næse og det lystige sind, mine gamle venner løjtnanterne *Kiersgaard, Hvidsteen, Haslund* og *A. F. Nielsen,* førerne i Ø. K.s kystskibe i Siam *Anker Svarre, Madsen* og mangfoldige andre. At komme en aften op i den internationale klub for at spise og derefter spille kegler var som at komme på en dansk restaurant — i hvert tilfælde hvad sprog og tildels også hvad mad og drikke angik.

Det var lystige dage i Bangkok under *»Birma«s* ophold. Prinserne var flyttet op på kongeslottet, og de fleste af vore prominente passagerer var med etatsråden flyttet til boliger i land. En dag fik vi så besked om, at kong *Chulalongkorn* ville aflægge *»Birma«* et besøg. Kongen var meget interesseret i alt, hvad der var dansk, og var, som sagt, en meget fremskridtvenlig monark. 15 år gammel var han kommet på tronen efter sin fader, kong *Mongkut,* der havde forsøgt moderne reformer, men som ikke var kommet ret vidt. Chulalongkorn havde fået en udmærket opdragelse, men han var en del hæmmet af de vedtagne orientalske skikke. Hans fader havde haft 400 koner, og også Chulalongkorn fik et stort harem. Han havde efter sigende 80 hustruer og 63 børn. Kun én af hustruerne var dog dronning, og kongen havde i alt haft tre, der alle var hans halvsøstre, da majestæten kun kunne gifte sig med en kvinde af kongelig blod, og der var bortset fra hans egne halvsøstre ikke andre prinsesser, som var fine nok til at være dronning.

Siam lå indeklemt mellem de britiske besiddelser vest for landet og de franske øst for det. Fra begge sider trængte de mægtige naboer mod de siamesiske grænser, og tid efter anden måtte der foretages »grænsereguleringer«, hvilket uvægerligt medførte, at Siam efter hver regulering var blevet meget mindre i udstrækning. Chulalongkorn ønskede reformer indført i sit land og var klar over, at han måtte have fremmede til at hjælpe sig. At bede Storbritannien eller Frankrig at sende sig eksperter, var han bange for ville være det samme som at lukke ulve ind i fårestien, og han valgte så at lade folk fra det lille og for alle annektionsambitioner frie Danmark hjælpe sig. Det var måske tilfældet, som førte den unge Richelieu i hans tjeneste i 1874, men han følte straks en sådan tillid og fortrolighed til den unge dansker, at dette gav stødet til, at endnu flere danske kom i siamesisk statstjeneste — først og fremmest gennem Richelieus indflydelse.

Da kong Chulalongkorn i 1897 med sit skib *»Maha Chakri«* var på rejse i Europa, var hans besøg ved det danske hof i juli måned en af hans største oplevelser, og han holdt sig efter den tid stadig i forbindelse med den danske kongefamilie. Kong Chulalongkorn ville gerne bese *»Birma«*, som han muligvis ville benytte til en forestående Europa-rejse, og skibet blev nu pudset fra øverst til nederst for at gøre indtryk på den forvænte monark. For at skabe en særlig smuk ramme om saloner og passagerkamre havde etatsråden bedt bankdirektør Wallenbergs frue sammen med forfatteren Svedstrup, dr. Hauch og skibets hovmester danne en komité for at gøre det fornødne, og etatsråden havde sam-

tidig ladet falde nogle ord om, at de fra Ø. K.'s stores kunne rekvirere nogle palmer til at dekorere trappenedgangene med. Dette havde komiteen misforstået og troet, hele promenadedækket skulle dækkes med palmer, og fra storen kom nu to lægtere ud fyldt med mægtige palmer i store træbaljer. Disse havde storens chef, hr. *Ullerick*, i øvrigt lånt fra kongens botaniske have. Hele besætningen havde et mægtigt mas med at få denne skov hevet ombord og placeret på begge sider af promenadedækket og langs med gelænderne på trappenedgangene. Det så mægtig flot ud, men havde ikke meget med skib at gøre. Dog, arrangørerne var glade over deres og vore anstrengelser, som først var færdige sent om aftenen før den dag, kongen skulle komme ombord ved middagstid. Hele besætningen havde på den store dag fået ordre til at klæde sig i hvidt tropetøj og stod opstillet til parade, da etatsråden et par timer før kongens forventede ankomst kom ombord. Jeg havde vagt ved falderebet, da etatsråden kom ombord, og straks da han satte sine ben på promenadedækket og dermed praktisk talt stod i en kunstig skov, blev han som lamslået. »Hvad er dette her for noget? — Kald på kaptajn Jensen.« Da kaptajnen kom hen til etatsråden, brød uvejret løs. »Hvad er dette her for noget? Er dette et skib eller en palmehave?« Kaptajnen prøvede at undskylde sig med komiteen. »De burde have forbudt dette her — få alle de palmer væk med det samme.« Fru Wallenberg kom til — vistnok med tanke om at blive komplimenteret. Det var alt det, at etatsråden beherskede sig. Vi fik travlt med at signalere til kontoret om at sende lægtere ud efter træerne. Der kom ingen lægtere. Derimod kom etatsråden på dækket igen. »Har De ikke fået de træer væk endnu? Væk med dem før kongen kommer.« »Vi venter på lægterne.« »De venter — væk med træerne — smid dem i floden.« Vi kiggede på kaptajnen. »Hører De ikke? Smid dem i floden. Få alle folkene ud — også fyrbøderne — og få dækket raseret.« Sikken en redelighed — alle de kostbare planter — overbord med dem. Nogle af dem — de mindre størrelser — forsvandt i folkelukafet. Etatsråden farende hen til kaptajnen. »Hvorfor hjælper officererne ikke til — få planterne overbord.« Jeg kiggede ned ad min fine, hvide uniform, og så gik vi alle i gang med at slæbe på de tunge, beskidte blomsterbaljer. Sikke et sjov, hvis majestæten var kommet i det samme. Vi fik alle træerne hevet ud i floden og fik snavs og grus tørret op fra dækket. Gud, hvor vi så ud. Hurtigt ned og få det værste skidt spulet af og en ren, hvid uniform på. Vi nåede lige at komme i paradestilling, da en mægtig flot dampbarkasse kom svingende ind til vort faldreb — »Dér er kongen.« Det var altså ikke kongen — det var nogle hertuger eller andre dignitarer. Først da flere af disse var kommet ombord fra diverse flotte fartøjer, kom endelig kongen i en meget pragtfuldt udstyret dampchalup med tilsyneladende en admiral til rors. Kongen var en lille, pæn mand iført en strålende uniform. Han var adræt og spændstig og talte udmærket engelsk. Hele *»Birma«s* besætning var opstillet på agterdækket med officererne på fløjen, og kongen spadserede »fronten af« og sagde nogle ord til enkelte af officererne, og et par stykker af os — jeg var en af dem — gav han ganske umotiveret hånden, så vi var nødt til at bukke dybt og ærbødigt. Snart

var visitten forbi — den kongelige kortege sejlede af, og vi kunne atter trække vejret.

Da jeg nogle år derefter på en rejse til Bangkok som førstestyrmand med et af kompagniets skibe havde hr. Ullerick og hans siamesiske hustru som passagerer, fortalte Ullerick mig, om hvilket besvær han havde haft med den kongelige gartner på grund af de palmer, som Ø. K. havde lånt, men ikke leveret tilbage. Ullerick havde naturligvis tilbudt at betale en hvilken som helst erstatning, men gartneren havde sagt, at kongen af Siam drev ikke blomsterforretning, men ventede at få udlånte planter tilbage igen, og hele historien var lige ved at skabe internationale forviklinger. »*Birma*«*s* folkelukafer mindede i lang tid derefter om elegante palmehaver.

En dag, prinserne var ombord, og jeg havde vagt ved falderebet, kom en mærkeligt udseende siameser på besøg. Han kom ombord i en af havnevæsenets barkasser, og da han steg op ad falderebstrappen, undrede jeg mig over hans påklædning, som fra bæltestedet opefter var europæisk, men nedefter decideret siamesisk. Min forundring blev ikke mindre, da han nåede op til platformen, hvor jeg stod, og han på det mest uforfalskede københavnsk sagde: »Goddag, styrmand, er prinserne ombord?« På mit bejaende svar fortsatte manden: »Så vær flink og sig til dem, at prins Pheen vil tale med dem. Vi er gamle kammerater fra den danske marine — jeg har været bortrejst, men glæder mig til at møde de gamle svende.« Da jeg var kommet mig lidt af denne københavnerjargon fra en siameser, førte jeg prins Pheen op på promenadedækket, hvor prinserne sad om et bord, og etatsråden spadserede frem og tilbage. Det kan nok være, der blev gensynsglæde. Snart var der whiskysjusser bestilt, og der blev livligt omkring bordet, hvor prins Georg og Pheen prøvede at overdøve hinanden med deres ungdomserindringer, mens prins Valdemar deltog i latteren. Det var et kraftigt sprog, den græske og den siamesiske prins førte, og etatsråden, som med et lidt frossent smil stod nærved og lyttede til, bemærkede: »Man kan høre, hvor de herrer har lært deres dansk« — dermed mente han den danske marine, hvor ganske rigtigt Pheen og en broder Klang — begge nevøer af kongen af Siam — havde fået deres uddannelse. Prins Pheen var nu havnemester i Bangkok. En af hans sønner kom senere som dreng ud at sejle med Ø. K.'s skibe. (I »Pangan« kaldte vi ham Christian). Jeg har senere gennem årene mange gange i Bangkok været sammen med Pheen, som var en udmærket mand med en oprigtig kærlighed til Danmark og alt dansk. Han talte altid om den dejlige tid, han havde haft her i sin ungdom.

Dagen før, »*Birma*« skulle afgå, var der stor afskedsfest ombord. Alt, hvad der i Bangkok havde med Ø. K. og Danmark at gøre — ja, i Siam — var inviteret. Det danske element var naturligvis det overvejende, og danske fra fjerne siamesiske provinser var mødt for at deltage i festen. Også alle skibets officerer var inviteret, og for mandskabet var der dækket store borde på fordækket. Hele skibet var pyntet med flag, og ekstra belysning var rigget op til brug om aftenen. Marinens musikkorps var lånt til at levere musikken. Det var et musikkorps på ca. 25 mand, og de spillede ganske godt. De sad på deres haler

på storlugen og holdt deres noder mellem tænerne — naturligvis var de barbenede. Da gæsterne kom om eftermiddagen, blev der serveret drinks og småkager, og da middagen begyndte kl. 19,00, var der allerede god stemning. Fra land havde skibets køkken og tjenerpersonale fået rigelig forstærkning, og det blev en storslået fest. Varmt var det — og moskitoerne summede, så det var intet under, at gæsterne nød de kolde drinks, af hvilke der var oceaner. De fine gæster spiste i salonen, og her blev der efter sigende holdt en del betydende taler. Det rørte ikke os mindre fine en bajer, men når vi hørte hurraråbene derinde fra efter skåltalerne, så deltog vi pligtskyldigt i råbene — og med at drikke skålerne. Der var også en del damer blandt gæsterne, og efter kaffen og likørerne blev det besluttet, at der skulle danses, så promenadedækket blev ryddet. Stemningen var høj — men blev højere. Som jeg tidligere har fortalt, var *»Birma«* et meget rankt skib, som havde vanskeligt ved at ligge lige. I løbet af aftenen fik *»Birma«* nogen slagside, og denne tendens, skibet havde, plejede maskinisterne at modarbejde ved det sindrige system af pumper og slanger til maskinrendestenene, som jeg allerede har fortalt om. Festaftenen må skibets maskinister imidlertid have været betaget af den almindelige stemning om bord og gav pokker i slagside. Dansen var i fuld gang, men skibet hældede mere og mere til bagbord, og dette resulterede i den mest fortvivlende rutschen ned i læ af dansende par, hvilket imidlertid blot forøgede morskaben. Jeg fik fat i skibets andenmester »Fajansen« — kaldet således på grund af sit navn F. A. Jensen (en broder til den i sin tid kendte solodanser Rikard Jensen) — men han gav pokker i etatsråd og slagside og i øvrigt alt andet — han skulle danse. Førstemester Steiness måtte til sidst smide festdragten og selv gå ned og prøve at få skibet til at lade være med at opføre sig så kælent, men da var gæsterne begyndt at bryde op under stor morskab — særligt på grund af det hældende dæk. Der gik i mange år sagn om den storartede fest på *»Birma«* — det var den mest vellykkede fest, som nogen sinde havde været afholdt i Bangkok, påstod alle.

KAPITEL 11

Østen sejlads. Skoleskib »Viking«. Maskinhavari

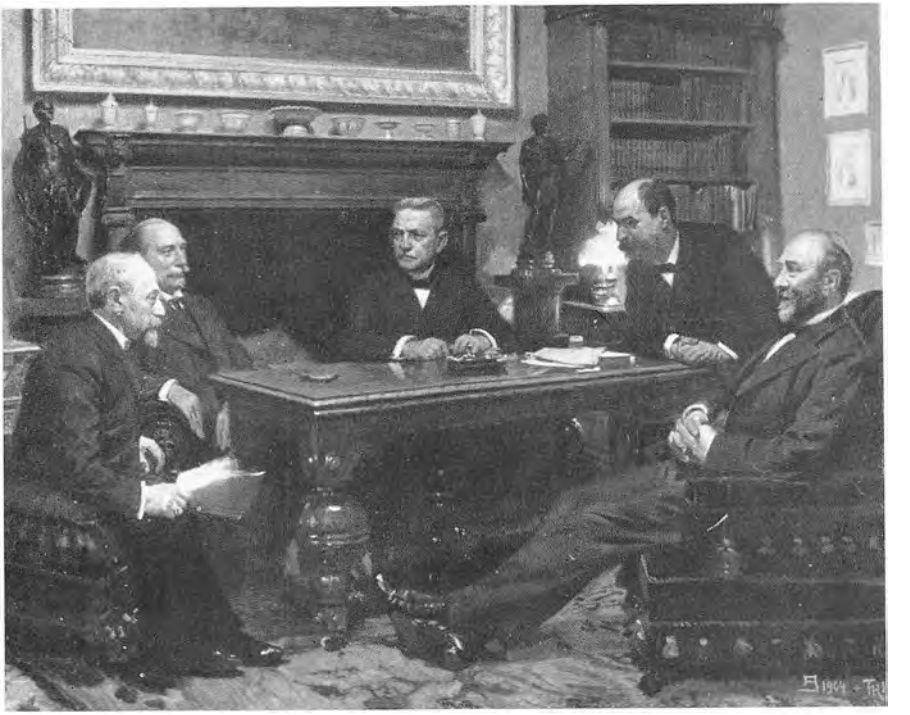
Den 17. december 1906 forlod *»Birma«* Bangkok og stod sydpå til Batavia (nu Djakarta), hvortil vi ankom den 20. december. Batavia ligger på nordkysten af den skønne ø Java og var residensstaden for hele det tidligere Hollandsk Ostindien. Mere end en tredjedel af befolkningen i Batavia var kinesere, og hele udenrigshandelen var på kinesiske hænder. Etatsråden og prinserne var på officielt besøg hos generalguvernøren, men havde i øvrigt modtaget en invitation fra Javas rigeste og mest indflydelsesrige kineserkøbmand om at overnatte i hans pragtfulde bolig. Dette skal, efter hvad der blev sagt, have forvoldt nogen misstemning hos de hollandske honoratiores.



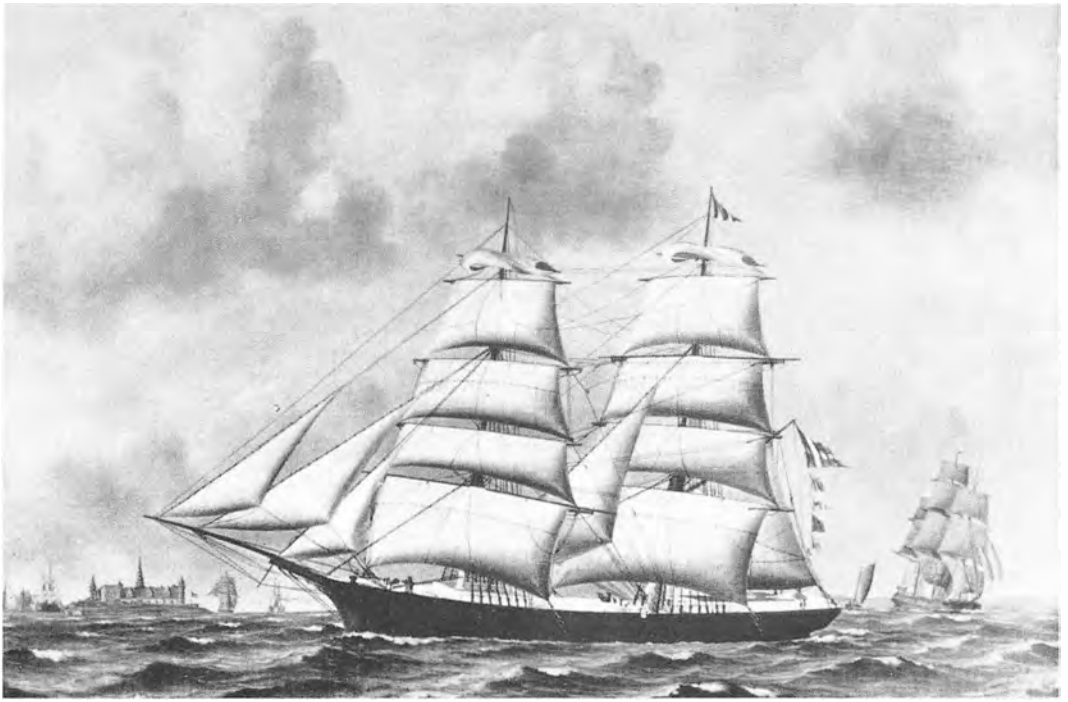
Etatsråd H. N. Andersen.



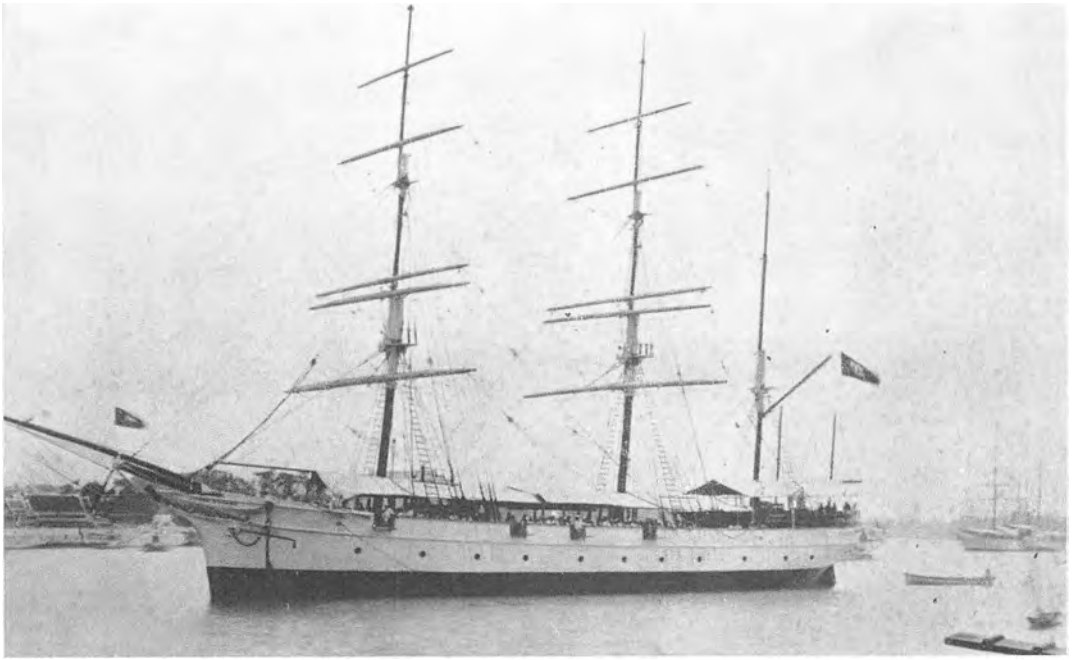
Admiral (Siam) Andreas du Plessis de Richelieu.



Fra Ø. K.'s barndom. Bestyrelsesmøde. Fra venstre Landmandsbankdirektør Isak Glückstadt, Ø. K.-direktør, Etatsråd H. N. Andersen, admiral de Richelieu, Privatbankdirektør Axel Heide og professor J. H. Deuntzer.



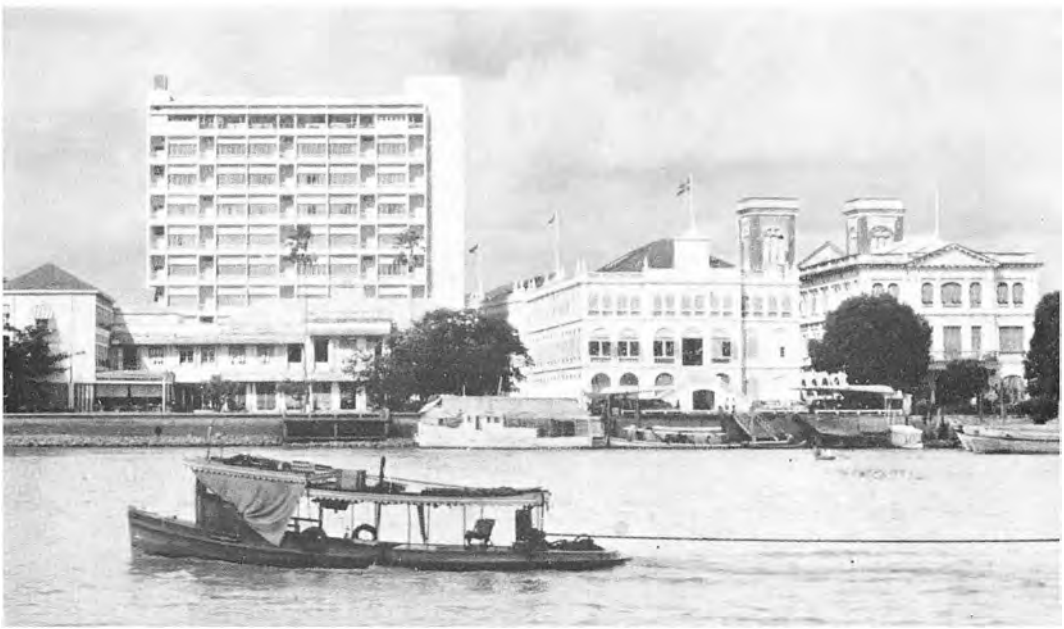
Brig »Mars« af Nakskov.



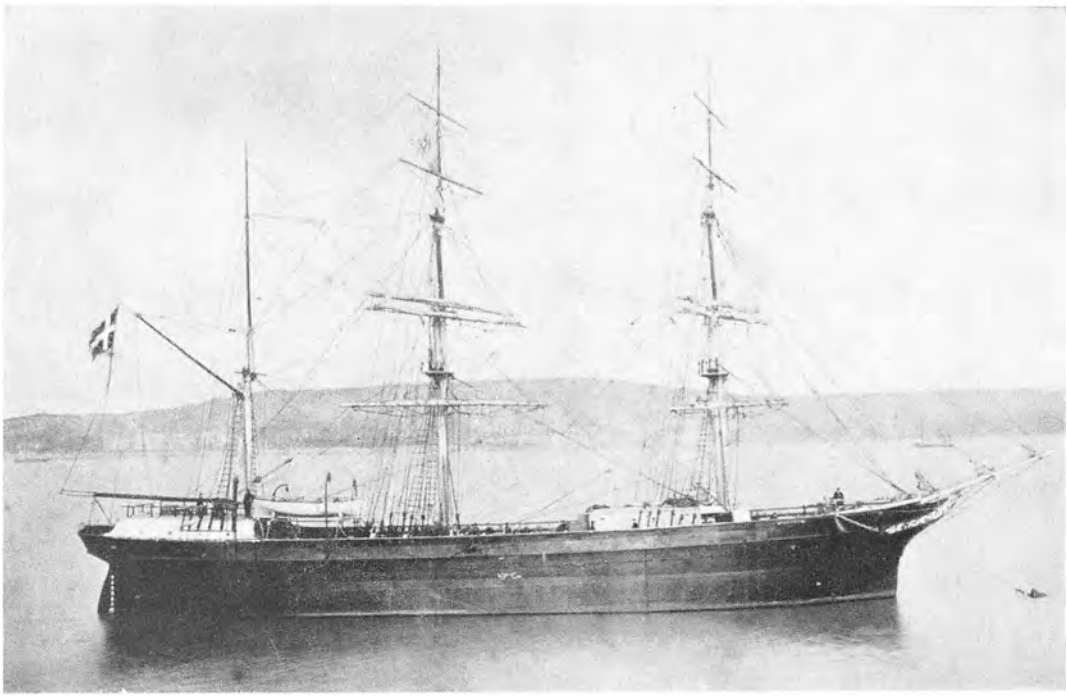
Bark »Thoon Kramom« af Bangkok.



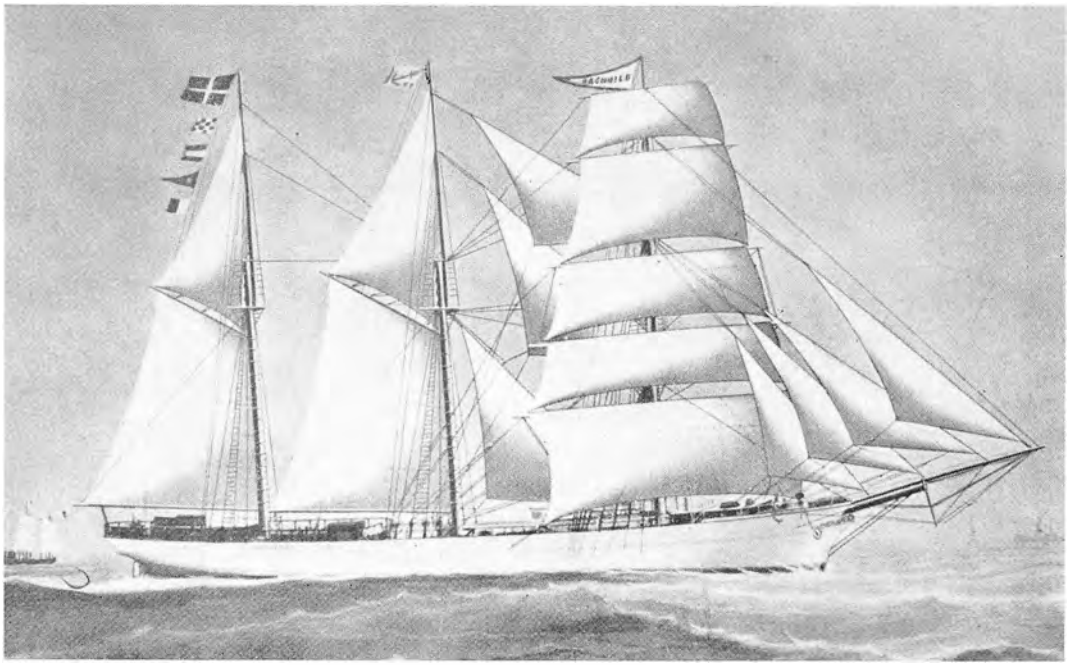
Ø. K.'s kontorbygning i Bangkok med det gamle »Oriental Hotel« til venstre.



Det nye »Oriental Hotel«. »Ø. K.«'s bygning til højre.



Jernbark »Orient« af København.



Barkentine »Ragnhild« af København.

Allerede den følgende dag afgik vi fra Batavia, og den 23. december stod vi ind til Hongkong. Hongkong er en ø, som kun måler 69 kv. kilometer. I 1906 havde øen 325.000 indbyggere — langt den overvejende del kinesere. Da England i 1841 under krigen med Kina (»Opiumskrigen«) overtog Hongkong og gjorde den til en »kronkoloni«, stod der på øen kun nogle fattige fiskehytter. Englænderne gjorde Hongkong til frihavn, og snart var den stabelplads for hele østen. På nordkysten af øen ligger byen Victoria med udmærkede kajer og dokker. Til Hongkong hører også den lige over for liggende 900 kv. kilometer store halvø Kaulun. Hongkong red er en af de bedste i verden. I 1906, da *»Birma«* var der, havde havnen besøg af 36.000 skibe. Der er dog noget, som ofte er en trussel for havnen, og dette »noget« er de ofte i disse farvande forekommende taifuner. »Taifun« er det kinesiske ord for »stærk vind«, og det er en tropisk hvirvelvind af en ganske overordentlig styrke. Nogle få måneder før *»Birma«* ankom til Hongkong, var øen blevet hærget af en af disse frygtelige storme, hvorved i tusindvis af mennesker omkom, og der blev anrettet materiel skade for mange millioner kroner. Mange skibe var drevet på land, og da vi var der, var der endnu fuldt af vrag rundt på kysten, og en del pakhuse lå i ruiner. Det er et pragtfuldt syn fra reden at betragte øens skråninger, der er som beplantede med kostbare villaer og pragtbygninger helt op til toppen. En svævebane fører fra byen næsten helt op til det højeste punkt på øen, Victoria Peak, hvorfra man har en vidunderlig udsigt over øen og det omliggende fastland. Det sidste stykke af vejen bliver man båret op på bærestole — »Sedanchairs« — på skuldrene af to kraftige kinesere. Ved svævebanens endestation ligger det berømte »Victoria Hotel«. Middagen her kostede 2 Hongkong dollars, hvilket den gang var ca. 4 kr., men for denne pris kunne man — *hvis* man altså kunne — spise alle menuens 66 retter. Menuen begynder med forskellige supper og ender med alle mulige desserter. Det blev fortalt, at en af *»Birma«s* besætning, som ikke var bevandret i det engelske sprog og ikke vidste, hvorledes han skulle stille en middag sammen efter menuen, besluttede at begynde med begyndelsen og så gå rækken ned så langt som muligt. Efter den 7. gang suppe holdt han dog op og besluttede at begynde fra neden. Han fik kaffe, tandstikkere, frugt, forskellige desserter — og gav så op, før han var kommet til kød- og fiskeretterne.

I Hongkong holdt vi juleaften, og det blev en både højtidelig og festlig oplevelse. Over hele skibet var der pyntet med flag, blomster og gran, som skibet havde med hjemmefra. Den menige besætning spiste i 2. klasses spisesalon. Der var det sædvanlige danske julebord med risengrød og gåsesteg og dertil fine vine. Som mandelgaver var der kostbare sølvting, som en komité af passagererne havde indkøbt i Hongkong dagen i forvejen. Til hver af officererne var der desuden smukke sølv cigar- og cigaretetuier og sølvtobaksæsker. Fra prinsesse Marie var der kort til hver ombordværende og tillige et lille sølvbæger med inskriptionen »Glædelig jul — *Marie«*. Der var god og hyggelig stemning, da passagererne samledes med hele besætningen i 2. klasses spisesalon og afsang julesalmer, og prins Valdemar sagde nogle få, men følte ord om Danmark og julens betydning særligt for de søfarende. Mange tanker gik den aften hjem til Danmark

og prinsesse Marie, fra hvem der også var telegram med julehilsner til alle om bord. Da julefesten ved midnat var forbi, var det med opladt sind, at vi hver for sig i vore kamre kunne lade vore mest private følelser og tanker vandre til vore kære derhjemme, som på grund af tidsforskellen nu først skulle til at fejre deres juleaften. Vi ønskede alle, at de måtte få en lige så fornøjelig fest, som vi havde haft, selv om adskillelsen nok sved lidt i vore hjerter.

Den 26. december forlod vi Hongkongs havn og stævnede ud gennem det snævre østlige indløb, fra hvis begge sider utallige kanonmundinger peger ned over farvandet. Det svære artilleri kan dog ikke helt ødelægge det skønne indtryk, indsejlingen frembyder. Under den sidste verdenskrig, da japanerne besatte Hongkong, blev der ikke megen brug for indløbets frygtindgydende artilleri, idet japanerne var formastelige nok til at angribe byen fra landsiden.

Nogle få timers sejlads fra Hongkong passerer man på vej til Shanghai den berygtede Bias Bay, som helt op til vore dage har været et tilholdssted for kinesiske sørøvere. Lige til for nogle få år siden var alle de kinesiske kystdampere, som sejlede med kineserpassagerer, så vidt gørligt beskyttet med stærke stålgitre mod farer fra disse sørøvere. Disse kom nemlig ofte ombord i skibene forklædte som fredelige købmænd, som under rejsen overfaldt officererne på broen — som oftest englændere — og holdt dem i skak, mens deres medhjælpere udplyndrede passagererne. Derfor var der også sat gitre mellem den del af skibet, hvor kommandobroen og officerernes opholdssteder var beliggende og den øvrige del. Svært bevæbnede vagtposter overvågede altid de tillåsede døre i gitret. I almindelige handelsdampere sneg forklædte sørøvere sig også ofte om bord. Når skibet kom i rum sø, overmandede sørøverne besætningen — som regel i ledtog med armerede kineserjunker, som handelsskibet passerede — og skibet blev ført til Bias Bay. Her blev det fuldstændigt afklædt, hvorefter røverne forsvandt.

Den 30. december 1906 ankom *»Birma«* til Shanghai. Fra Woosung, indløbet til selve Shanghaifloden fra Yang-tse-Kiang floden, til Shanghai havde vi dansk lods. I det hele taget var det meget morsomt at se det store kontingent af danske forretningsfolk og søfolk, som var bosat i Shanghai. *Det Store Nordiske Telegrafselskab* havde sit hovedsæde her og havde stadig et par kabeldampere liggende på floden. Flere danske firmaer havde slået rod i Shanghai, og *Det Østasiatiske Kompagni* havde igen fået sit eget kontor, efter at det havde været nedlagt under russer-japanerkrigen. De danske i Shanghai gjorde megen stads af *»Birma«*, dets passagerer og besætning. Vi officerer fra *»Birma«* kom særlig sammen med officererne fra kabeldamperne, dels ombord på skibene, dels i officerernes hjem. Disse var så godt som alle gift og havde hyggelige danske hjem. Senere i mit sømandsliv og sejlads på Østen er jeg kommet mange gange til Shanghai og vil, som min beretning skrider frem, fortælle mere derfra. Vi holdt nytår i Shanghai og havde de sædvanlige festligheder i den anledning. Det var ret hektiske dage, som nu nærmest står for mig i en hel tåge — jeg kan blot sige så meget, at danske i Østen, særlig ved nytårstid, er meget gæstfrie.

Jeg var lige ved at blive alvorligt uvenner med etatsråden under skibets op-

hold i Shanghai. Foruden skibets dampbarkasse var der fra land blevet lejet en ekstra båd. Meningen var, at der altid skulle være et fartøj ved skibet og et i land, således at passagererne altid var sikre på forbindelse med skibet. Jeg havde vagt ved faldrebet en eftermiddag, og jeg antager, det var den megen selskabelighed, der havde omtåget mine sanser — i alt fald lå begge fartøjer ved *»Birma«s* faldreb, uden at jeg havde lagt mærke til det, da den vagthavende kvartermester melder mig: »Etatsråden kommer ombord i en sampan.« »Tak, skæbne, nu kan du da lige så godt springe overbord,« sagde jeg til mig selv, da jeg så sampanen — og begge dampfartøjerne langs skibssiden. Jeg bukkede dybt — og skyldbetynget — da den store mand tren ind på dækket. »Vil De kalde på kaptajnen.« Jeg op efter kaptajn Jensen. »Kaptajn, jeg er kommet ombord i en sampan.« Den stakkels kaptajn tilkastede mig et knusende blik. »Vil De kalde alle officererne sammen på promenadedækket og selv komme med, kaptajn.« Vi stillede op på stribe — kaptajn og fire styrmænd. Etatsråden gav os et langt foredrag om udgifterne til to både, og hvorfor kompagniet havde denne udgift. »Og så står den vagthavende officer og forsømmer sin pligt, og jeg må komme ud i en sampan. Husk på, at prinserne er søofficerer — hvad må de tænke om os? Jeg skammer mig.« »Jeg skammer mig også,« sagde kaptajnen brødebetynget. Vi andre mumlede noget, som kunne tages for det samme. »De herrer styrmænd har forsømt deres pligt, og det vil ikke oftere blive tolereret.« Jeg trådte frem. »Hr. etatsråd, det er mig, der har forsømt min pligt — det er ene og alene min skyld. Hverken kaptajnen eller mine kolleger kan bebrejdes noget. Jeg er meget ked af det, men har faktisk ingen undskyldning.« Etatsråden så på mig. »Jeg er glad over, De ikke kommer med undskyldninger, men husk nu på ikke at lade sligt gentage sig.«

Den 2. januar 1907 afsejlede *»Birma«* fra Shanghai, og mens skibet stævner mod Japan, vil vi se, hvad der er sket herhjemme i 1906, som jeg ikke tidligere har omtalt.

I september 1905 var der med støtte af alt, hvad der havde betydning inden for dansk skibsfart, blevet stiftet et aktieselskab med det formål at få bygget *»Den danske Handelsflådes Skoleskib for Befalingsmænd«* og at få det sat i drift. I bestyrelsesrådet kom vore mest betydende skibsredere til at sidde, formændene for skibsfartens organisationer, assurandører, navigationsdirektøren og andre. Admiral de Richelieu var bestyrelsesrådets formand, og aktiekapitalen blev sat til 700.000 kr.

Den 1. december 1906 blev det nye skoleskib søsat fra Burmeister & Wains skibsværft i overværelse af en meget repræsentativ forsamling. Skibet blev døbt af kronprinsesse Alexandrine og fik navnet *»Viking«*. *»Viking«* blev rigget som firmastet stålbark. Hoveddimensionerne var: Længde 288', bredde 45' 9" og dybde fra køl til øverste dæksbjælke 26' 5". Dødvægtbæreevnen 3500 tons. Skibet havde dobbeltbund fra for til agter og havde desuden en midtskibs dybtank, som skulle gøre det muligt at sejle uden ekstra-ballast. Mange vandtætte skodder skulle gøre sikkerheden større end almindeligt ved sejlskibe af tilsvarende størrelse. Skibet fik donkeykedel, dampvarme, dampankerspil, damp-

lossespil m. m. Efter planen skulle det kunne give plads til 100 elever foruden lærere og besætning.

Efter russer-japanerkrigen var forholdene for dansk skibsfart og skibsbygning gradvis blevet bedre. 1905 måtte betegnes som et nogenlunde godt år, og 1906 som endnu bedre. I løbet af 1906 udvidedes aktiekapitalen i D. F. D. S. fra 18 til 25 millioner kr. *Burmeister & Wain,* som den 20. juli 1906 havde fejret sit 60 års jubilæum, fordoblede i september måned sin aktiekapital fra 5 til 10 millioner kroner. Det vil måske være opportunt her at fortælle lidt om dette betydningsfulde skibsværfts historie.

Maskinbygger *Hans Heinrich Baumgarten,* der havde et maskinværksted i den indre by, og som beskæftigede ca. 30 mand, indgik den 20. juli 1846 i kompagniskab med polyteknikeren *Carl Christian Burmeister.* I 1851 flyttedes virksomheden til Christianshavn til en af firmaet *Jacob Holm & Sønner* lejet grund, som kaldtes »Engelskmandens Plads«, og lå ud til havnen og Christianshavns Kanal. Tre byggebeddinger blev opført, og det første skib, som her søsattes, var trædampskibet *»Hermod«,* der i 1854 afleveredes til posteetaten. Samme år afleveredes også firmaets første jernskib — et troppetransportskib til marinen. I 1861 trak Baumgarten sig ud af firmaet. Dette havde haft betydelig fremgang, og dets virksomhed spændte nu over et areal på en tønde land og beskæftigede 450 mand. I 1865 optoges i firmaet engelskmanden *William Wain,* der var en betydelig dygtighed, og som efter en velfortjent 20 års karriere her i landet var avanceret til stillingen som underdirektør ved Orlogsværftet. Efter Wains tiltrædelse fik firmaet sit nu over hele verden kendte navn *Burmeister & Wain.* I 1871 havde firmaet 25 års jubilæum og beskæftigede da mellem 6—700 mand. Den 1. januar 1872 blev firmaet ved *Tietgens* medvirkning omdannet til aktieselskab. Aktieselskabet overtog alle det gamle firmas ejendele for en købesum af 900.000 rigsdaler. Tietgen blev formand for bestyrelsen, og de herrer Burmeister og Wain antoges som administrerende direktører. Af havnevæsenet købte selskabet 15.000 kvadratalen land på Refshaleøen med tilhørende vandbassiner, og her anlagdes et tidssvarende værft. De første skibe søsattes herfra i 1874. Wain døde i 1882, og i 1890 trak Burmeister sig ud af direktionen.

Begyndelsen af halvfemserne var trange år for B. &W. I 1895 overtoges ledelsen af den hidtidige direktør for Orlogsværftet, *K. C. Nielsen,* som fik cand. polyt. *Ivar Knudsen* og marineløjtnant *Georg William Hovgaard* til assistenter. Begge disse assistenter fik en strålende karriere. I 1897 blev forretningsmanden *Martin Dessau* merkantil direktør, og Knudsen udnævntes til maskindirektør. Som sådan var han senere sammen med ingeniør *Oluf Jørgensen* den egentlige skaber af skibsdieselmotoren. Ivar Knudsen døde i 1920 som offer for en forgiftningssygdom under en rejse til Indien. William Hovgaard forlod B. &W. i 1897. Han kom senere til U. S. A., hvor han blev professor i krigsskibsbygning for Amerikas marineofficerer. Han trak sig tilbage fra dette hverv i 1934. Hans mangfoldige lærebøger og værker om skibsbygning er verdenskendte, og han regnedes for at være en af de største eksperter i ver-

den i bygning af krigsskibe. Han døde som amerikansk borger i januar 1950 — 93 år gammel. Jeg har truffet ham mange gange både under og efter krigen, hvorunder han sin høje alder til trods gjorde et stort arbejde som konsulent for den amerikanske marine. Han var til sin død meget dansk interesseret og var en flittig gæst ved danske møder. At jeg personlig kom til at føre flere samtaler med ham var begrundet i hans store medleven i alt, hvad der havde med søen at gøre.

I august 1906 beskæftigede B. & W. 3200 mennesker.

»*Birma*« sejlede i det nye år østpå mod »den opgående sol«s land Japan — eller Nipon. For at gøre vejen kortere og også for at passagererne skulle nyde den smukke sejlads, skulle vi gå gennem »Indlandssøen«. Dette farvand, som snor sig mellem de japanske øer, er meget malerisk. Japan består af de store øer Kiuschiu, Schikoku, Honschiu og den helt nordlige Hokkaido. De tre førstnævnte indeslutter Indlandssøen. Ved Indlandssøens vestlige indløb ligger byerne Moji og Shimonisiki ved Tsushima-Strædet (Japanske Hav). I lighed med de fleste andre skibe, som skulle gennem Indlandssøen, stoppede »*Birma*« op ved Moji for at fylde bunkerkul. Skibene lå til ankers, og kullene kom ud i store lægtere, hvorfra de blev båret eller »langet« ombord fra hånd til hånd over lange løbebroer lagt op til skibet fra lægteren. Alt kularbejdet blev udført af kvinder, hvoraf flere havde et barn fastgjort på ryggen. Under moderens svingen frem og tilbage under arbejdet rullede barnets hoved fra side til side, og man undredes over, at børnene ikke forvred halshvirvlerne. At man aldrig hørte en lyd fra børnene, kom antagelig af, at de blev vugget i søvn. Efter endt kulning stod »*Birma*« ind i søen med lods ombord. Det er nødvendigt at have lokalkendte folk til at lodse skibene gennem søen, da denne på steder er meget smal og opfyldt af utallige øer. Foruden de store øer består Japan af over 3800 småøer, og det ser ud, som om en stor del af disse bliver passeret under den ca. 400 kilometer lange sejlads til Kobe, der ligger i den østlige ende af Indlandssøen, som i virkeligheden ikke er en »sø« i dette ords rette betydning. Japan er frugtbart og veldyrket. Hver plet på de små øer er opdyrket, og det er morsomt at se, hvorledes rismarkerne snor sig op ad skrænterne på de utallige små øer på en sådan måde, at kunstig irrigation kan blive fuldt udnyttet i tilfælde af tørke. Det vrimler af fiskerbåde i hele søens længde, og både land og sø giver ved sin folkerigdom tydelig vidnesbyrd om Japans overbefolkning. Efter at være kommet igennem søen stoppede vi op en dag i Kobe, hvor jeg jo havde været i juli 1902 som matros med den tyske firmastede bark »*Oceana*«. Det var straks påfaldende hvilken mægtig forandring, der var sket med japansk mentalitet i de knapt fem år, der var forløbne siden. Den over stormagten Rusland vundne krig havde givet hver enkelt japaner en personlig følelse af overlegenhed. Det var denne følelse, der førte Japan ud i de militære, højtflyvende drømme om japansk hegemoni, der endte så katastrofalt ved den anden store verdenskrig. Den 6. januar forlod »*Birma*« Kobe og ankom den følgende dag til Yokohama, Tokios havnestad. Med klart vejr ser man fra Yokohama Japans 3800 meter høje, hellige bjerg, Fujiyama, der fortoner sig

som en regelmæssig kegle, og som til tider kan ses i en afstand af 100 miles. Det var for danske opløftende ved indløbet til Yokohamas havn på højdedraget syd for havnen at se dannebrog vaje fra en hvid bygning. Her ligger »Bluff Hotel«, som i mange år har været drevet af danske. Hotellet ejedes i 1906 og mange år derefter af en dansk mand, *C. B. Clausen*, som oprindelig var kommet til Yokohama som tømmermand på et skib og havde slået rod dér. Til at begynde med ernærede han sig som tømrer og bygmester og byggede i sin fritid kapsejlere, som han solgte med stor fortjeneste. Hans hustru og svigerinde indrettede et hotel på Yokohamas hovedgade, men flyttede senere virksomheden op på det såkaldte »Bluff«, hvorfra hotellet fik sit navn. »Bluff Hotel«s skæbne skal vi senere komme tilbage til.

I den korte tid, *»Birma«* var i Japan, fik jeg kun et meget overfladisk kendskab til landet og husker heller ikke nogen af de få dér bosiddende danskere, som jeg hilste på. Senere — og særlig efter at jeg som fører adskillige gange kom til landet — lærte jeg både Japan og mange af de dér fastgroede danske at kende, men det skal jeg til sin tid nærmere berette om.

Den 9. januar 1907 begyndte så *»Birma«* sin hjemrejse med anløb af omtrent de samme havnestæder, som besøgtes på udrejsen — blot i omvendt orden. Den 7. februar afgik vi fra Colombo, og vi havde herfra det længste stræk til Suez. Ombord gik alt sin rutinemæssige gang, og styrmændene konfererede daglig om hvilke spørgsmål, man den dag kunne vente fra etatsråden, og hvorledes de skulle besvares. Det var ikke altid lige let at besvare etatsrådens spørgsmål, men vi måtte jo sørge for, at vore svar ikke kolliderede, for han havde en fænomenal hukommelse, og han huskede svarene. En dag kom hovmester *Albert Jensen* meget imponeret og sagde til mig: »Den stilladsråd er værre end en af blåler — han ser og husker alting. I dag skældte han mig krukken fuld og sagde, der ikke var nok af koteletter på lunchbordet. Jeg forsøgte at fortælle ham, der var sat så og så mange koteletter på bordet, og det skulle være rigeligt, men det gik ikke. »Næh, næh,« sagde han, »for prins Valdemar spiste en halv, prins Georg spiste en hel, hr. Glückstad spiste . . .« og så remsede han op, hvad hver enkelt af gæsterne havde spist — og det blev så mange — »altså er det forkert, det De siger.« — »Hvem kan hamle op med en sådan mand?« Jeg gav den brave hovmester det gode råd at holde sig på sandhedens vej, når det gjaldt frikadeller til etatsråden. Mange af etatsråd Andersens »bevingede ord« går stadig igen i Ø. K.

Der er særlig et ord, etatsråden i sine skrifter meget ofte benytter, og hvis betydning vel også kan stå som en ledetråd i hele kompagniets verdensomspændende virksomhed — ordet er »vekselvirkning«. Jeg tror, jeg har forstået etatsrådens mening med dette begreb, når jeg tyder det som en »dobbelt vekselvirkning« — nemlig et gensidigt samarbejde med udenlandske handels- og skibsfartsforbindelser på fremmede steder, og en intim sammenknytning mellem Ø. K.'s mange forskelligartede datterselskaber og virksomheder. Med andre ord — en »ydre« og en »indre« vekselvirkning. Når man som dansker betragter denne handels-, industri-, agerbrugs-, skovdrift- og rederikoncern og prøver at fore-

stille sig alle disse bedrifter slynget ind i hinanden med et skibsværft byggende kompagniets egne skibe, som for en stor del sejler med varer frembragt af kompagniet og forhandlet gennem dette, må man vel sige, at her er etatsrådens »vekselvirkning« ført ud i sine yderste konsekvenser. Men dette er ikke nok, hvis kompagniet ikke havde skabt den fornødne »ydre vekselvirkning« med store udenlandske firmaer og interesser og gjort det på en sådan måde, at alle de deltagende har fordel af samarbejdet. Her kommer igen et af etatsrådens udtryk til sin ret, nemlig at det »ikke kan betale sig at køre med tom vogn.« Der må sørges for, at skibene har ladning ikke alene hjemefter, men også ud. Det var jo før således — og er det for resten den dag i dag — at mange danske skibe måtte foretage lange, kostbare ballastrejser både til Sydamerika og Australien for at få en ladning korn hjem til Europa. Etatsrådens replik, at vi ikke her i Danmark »kan leve af at barbere hinanden,« er hans opfattelse af, at vi må producere til eksport, og at vore skibe må tjene deres fragter ikke mindst i fremmede ruter. At »Ø. K. skal skumme fløden — og lade de andre få mælken« er også en af denne stormands ideer. Når ærkekøbenhavneren, hovmester Jensen, nærmest fandt det latterligt, at den store etatsråd havde fulgt konsumeringen af frikadeller i skibets salon så nøje, så er det, fordi han ikke fatter den koncentration, den hukommelse og den hensyntagen til detailler, som etatsråden kunne udøve til trods for de mange store planer, hans hjerne altid arbejdede med.

Den 25. februar 1907 ankom *»Birma«* til Marseille, og samme dag forlod de mange prominente gæster skibet og rejste over land tilbage til Danmark. *»Birma«* fortsatte rejsen til Dartmouth, hvor vore kulbunkers blev fyldt op. Den 15. marts 1907 ankom *»Birma«* til København.

Det havde været en anstrengende, men meget interessant rejse. Før etatsråden forlod skibet i Marseille, samlede han alle skibets officerer på promenadedækket og tog afsked med os og sagde samtidig, at han havde været tilfreds med vor tjeneste, som kompagniet ikke ville glemme. Efter dette mente vi allesammen, at vi nok ville avancere, når vi kom hjem, selv om vi måske ikke alle omgående ville blive kaptajner og første maskinmestre.

»Birma« blev foreløbig lagt op. Senere på året gennemgik skibet en ret stor omkalfatring, idet det blev lejet af den danske regering for at føre kongen med følge til Island og Færøerne. *»Birma«* fik til dækstjenesten fuldstændig besætning fra søværnet, mens maskinbesætningen af praktiske og tekniske grunde var skibets sædvanlige maskinmandskab. *»Birma«* blev ledsaget af S/S *»Atlanta«* med medlemmer af den danske rigsdag ombord. *»Atlanta«*, som var et skib på 6100 brt., blev købt af *British India Steam Navigation Co.* netop med denne rejse for øje. Islandsturen forløb vellykket og varede fra 20. juli til 21. august 1907. Efter hjemkomsten gik *»Birma«* ind i Ø. K.'s rutefart på Østasien, men blev senere overflyttet til *Russisk Østasiatisk Kompagni's* Amerikalinie, hvor den sejlede under navnet *»Mitau«*. *»Atlanta«* blev lagt op, og da den ikke fandtes egnet til Ø. K.'s ruter, blev den i 1908 solgt til et Londonrederi.

Den 16. april 1907 sejlede jeg igen ud fra København som trediestyrmand i Ø. K.'s S/S »*Cathay*« (det kinesiske navn for Kina). »*Cathay*« var bygget til Ø. K. i 1898, men sejlede fra året 1900 til 1907 under *Russisk Østasiatisk Co.* under navnet »*Kitai*«. Det blev nu taget tilbage under dansk flag og med sit oprindelige navn. Vi havde et ganske artigt arbejde med at muge ud efter russerne — det var læs fulde af skarn og affald, som vi rensede ud fra lukafer og oplagsrum, og det varede noget, før vi fik rigtig grund i skibet igen. Skibet skulle føres af kaptajn *C. Jensen*, »*Birma*«*s* gamle kaptajn. Kaptajn Jensen var en af Ø. K.'s ældste førere, som etatsråd Andersen satte stor pris på, og han blev gerne sat til at føre de skibe, etatsråden foretog sine inspektionsrejser med. Kaptajn Jensen afsluttede sin gerning i Ø. K. som ladningsinspektør under hovedkontoret i København. Førstestyrmand hed *Joakim Johansen.* Johansen blev flere år efter ansat som forvalter ved kompagniets pakhuse i Bangkok. Efter den første verdenskrig blev han sendt til New York som inspektør for Libau—New York Linien, som var blevet etableret ved hjælp af de fra den russiske Amerikalinie efter revolutionen i Rusland overtagne skibe. Johansen var ansat her i nogle år, hvorefter han tog sin afsked for i New York at gå i kompagni med en fætter, som havde en markisefabrik. Johansen var en dygtig styrmand med et godt humør og et ikke ringe musikalsk talent. Andenstyrmand på »*Cathay*« var Laurits Vind, som jeg havde været kammerat med på reserveløjtnantsskolen i marinen. »Onkel Laurits« var et udmærket menneske, der senere kom til at føre skibe i Ø. K.'s datterselskab i Siam. Efter den første verdenskrig kom han ud at sejle som styrmand med belgiske skibe i Kongofarten. Han blev senere assuranceekspert i København og døde den 7. november 1952. Førstemester *Thomsen* var en kendt maskinmester, som på et senere tidspunkt var ansat ved Ø. K.'s kontor i Ilbau. Anden maskinmester *Feldthusen* gik senere over i statsbanernes færgefart. Trediemester *C. P. Hansen* havde et hurtigt avancement inden for kompagniet og var avanceret til førstemester i løbet af få år. Da dampskibsselskabet »*Orient*« blev skilt ud fra Ø. K., gik Hansen med over i dette selskab som førstemester på selskabets første motorskib »*Indien*«. Efter den anden verdenskrig blev Hansen pensioneret og henlever sit otium sammen med sin skotskfødte hustru i Canada. Parrets eneste barn — en søn, som er født i Glasgow, og som har gået i skole i Danmark, Belgien og Skotland — meldte sig under den anden verdenskrig som frivillig i Royal Air Force og foretog som bomberpilot 46 angreb over fjendtligt territorium.

»*Cathay*« lastede i Gøteborg og Antwerpen til Singapore, Tientsin og Japan. Gik derefter til Saigon for at indtage en ladning ris til Marseille. Vi ankom til Saigon den 8. august og afsejlede igen den 18. august 1907. Saigon er nu hovedstad i den urolige republik Vietnam. Det er en stor, smuk by, som i 1907 havde 180.000 indbyggere, hvoraf ca. 7000 franskmænd og ca. 28.000 kinesere. Byen ligger ca. 45 kilometer fra floden Mekongs udløb i Det sydkinesiske Hav. Mekong betyder »Vandenes Moder«, og det er i højeste grad forvirrende at sejle på denne flod, idet den bugter sig i de utroligste slyngninger. Da landet langs floden er meget fladt, kan man se skibene langt væk over markerne, og

når man ser andre skibe, er det umuligt at afgøre, om disse går op eller ned ad floden på grund af dens krumninger. Byen Saigon er blevet benævnt »Østens Paris«, og man bliver behageligt overrasket ved at finde en virkelig henrivende, smuk by, der i mangt og meget kan minde om Frankrigs hovedstad. Der findes nogle enestående pragtbygninger — f. eks. general-guvernørens palads, der siges at have kostet 12 millioner guldfrancs at opføre. Også operaen med triumfbue, posthuset og en del flotte stormagasiner, hvor ekspedtricer i alle nuancer hudfarve betjener kunderne med fransk vivacitet og charme. Der findes vidtstrakte parker og smukke, brede alleer med solsejlsskyggede fortovsrestauranter fulde af snakkende og gestikulerende gæster. Man føler sig virkelig henført til Paris, og at der i gadens vrimmel af spadserende findes et flertal af mørke, orientalsk klædte personer af begge køn, fremhæver kun det pikante ved livet i Saigon. Vi havde i Saigon en meget fornøjelig tid — der foregik hele tiden noget, og befolkningen — såvel franskmændene som de indfødte — var elskværdig og altid i godt humør og indstillet på at få det morsomste ud af livet. Alting har en ende. Til sidst var skibet lastet, og vi stod til søs — »homeward bound«. Alt gik normalt — indtil vi kom ind i bugten af Aden. Dér fik vi maskinhavari. Krumtappinden i højtrykscylinderens stempelstang knækkede. Vi måtte stoppe for at reparere skaden. Det tog os otte dage, hvor vi blot lå og drev for vind og vejr, men heldigvis havde vi fint vejr. Vi kom efter en dags forløb i signalforbindelse med et vestgående skib, som vi bad om over Perim signalstation at ville telegrafere til København om vort uheld, således at man hjemme ikke behøvede at blive urolig over vor forsinkelse — dengang havde man jo ikke radiotelegrafi. Efter at reparationen var fuldført, fortsatte vi rejsen uden yderligere uheld til Marseille, hvortil vi ankom den 10. oktober. Efter at have losset en del af ladningen i Marseille og resten i Le Havre ankom vi til København den 7. november 1907.

KAPITEL 12

»Viking« kæntrer. »Viking«s historie. Dansk Sørestaurations Forening

Efter at *»Cathay«* var blevet dokket i København, fik jeg ordre til at skifte skib. Jeg skulle være andenstyrmand på det nye S/S *»Bintang«*, som efter endt bygning hos Burmeister & Wain var klar til at gå ud på prøvetur i sundet den 18. november. Vi sejlede fra København den 20. november bestemt for Bangkok. Fører af det nye skib var kaptajn *J. F. Gabe*. Kaptajn Gabe var en meget dygtig omend lidt for rigoristisk skibsfører. Han blev i 1912 fører af verdens første oceangående motorskib, *»Selandia«*. Han endte som en højt anset assuranceekspert i A/S Grøn & Witzke. Førstestyrmand var *Harald Jacobsen*, som i 1914 blev udnævnt til skibsfører i *»Orient«* og førte flere af dette rederis skibe, til han i 1934 gik i land for at drive et gartneri. Julen 1907 fejrede vi i Rødehavet, og den 20. januar 1908 ankom vi til Bangkok.

Som tidligere fortalt var den danske handelsflådes skoleskib for befalingsmænd *»Viking«* blevet søsat den 1. december 1906. Mens skibet lå ved en af B. & W.'s kajer for oprigning og udrustning, skete der et alvorligt uheld, idet det den 16. marts under en heftig stormbyge kæntrede helt over og blev liggende på siden med master og ræer ind over land. Skibet løb delvis fuld af vand. Intet menneske kom ved uheldet noget til. Grunden til uheldet måtte først tilskrives den omstændighed, at værftets ledelse ikke straks ved skibets søsætning havde fyldt dets bundtanke, idet man meget letsindigt havde overvurderet skibets stabilitet — dette til trods for, at den til fører udnævnte kaptajn Clausen — en kendt og erfaren Fanø sejlskibsfører — gentagne gange havde advaret mod at lade skibet ligge uden fyldte tanke. Da skibet under de stærke byger begyndte at krænge over, var værftets ledelse blevet ængstelig og havde påbegyndt tankfyldningen, hvilket var det værste, der kunne gøres, idet vandet naturligvis vil søge over til den hældende side og dermed forøge slagsiden, indtil stabiliteten bliver negativ, og skibet kæntrer. Værftet måtte tage ansvaret for kæntringen og betale de hermed forårsagede omkostninger, hvilket formentlig har været medvirkende til, at værftets direktør, *Meldahl*, måtte tage sin afsked. Det lykkedes *Svitzer* allerede den 28. marts at få *»Viking«* bragt på ret køl. Der var taget meget nøje forholdsregler mod, at skibet skulle rejse sig for voldsomt, og ved hensigtsmæssig vægtfordeling skete opretningen let og sikkert.

Som det var at vente, gjorde *»Viking«s* kæntring et føleligt indtryk særligt på de mennesker, som havde ansøgt om at få drenge med på det forestående første togt, og adskillige trak deres ansøgninger tilbage. De sagkyndige påviste, at der trods uheldet ikke var fare for, at noget lignende skulle hænde skibet, når det kom i fart. Folk lod sig også berolige, og da *»Viking«* i august 1907 gik ud på sin første rejse havde den fuld belægning af 80 elever ombord. Skibets første rejse var fra Hamborg med 2550 tons koks til Callao i Peru. Fra Peru gik det til Chiles vestkyst og lastede salpeter til Hamborg, hvortil det ankom i i begyndelsen af september 1908. I den senere del af *»Viking«s* togt var der kommet forskellige dårlige nyheder hjem fra skibet. Til lærer for eleverne var en fhv. marinekaptajn, *Thorvald Olsen*, blevet antaget, og det synes, som om denne officer har misforstået sin stilling ombord, hvilket forårsagede konflikter mellem ham på den ene og kaptajn Clausen og skibets officerer på den anden side. Da skoleskibet kom til Hamborg lå der et brev til kaptajn Clausen fra skibets bestyrelse. I denne skrivelse takkes kaptajnen for den sømandsdygtighed, hvormed han har udfyldt sit ansvarsfulde hverv som skibets fører, for hvilken indsats han ydes fuld påskønnelse, men bestyrelsen mener, at de personlige og disciplinære forhold ikke har været tilfredsstillende, hvorfor kaptajnen afskediges. Denne afskedigelse, hvorimod kaptajn Clausen kraftigt protesterer, bliver fulgt med opsigelse fra skibets 1., 2. og 4. styrmand såvel som fra læreren og skibslægen. Alle giver som opsigelsesgrund det forestående førerskifte. Da tilmed rygtet går, at pladsen som fører af skoleskibet tænkes besat med en søofficer, sender alle officersorganisationerne en samlet protest til indenrigsmini-

steriet. Vi er nu igen inde i en af disse kedelige uoverensstemmelser mellem orlogs- og handelsmarinens officerer, og i fagpressen — og i dagbladene også — vrimler det med indsendelser for og imod. Imidlertid — de nautiske foreninger var ikke stærke nok til at forhindre en søofficers tiltrædelse som fører af handelsflådens skoleskib — og kaptajn i marinen E. E. Andersen gik den 1. november 1908 ud som fører af *»Viking«*. Foreningerne havde heller ikke været stærke nok til at forhindre, at skoleskibet fik civile styrmænd og øvrige officerer. Da slaget var endt, enedes dog alle om at ønske skibet og alle ombord en god rejse.

»Viking«s anden rejse var i ballast til Australien for at laste hvede til Europa. Skibet var tilbage i Hamborg 1909. Østasiatisk Kompagni overtog derefter skibet i charter for en rejse til Vladivostok, Sibiriens østkyst, med salt. Efter endt udlosning skulle *»Viking«* laste soyabønner til Europa. Mens rejsen til Australien og retur havde været meget vellykket, var der noget uheld med denne sidste rejse. En af ankerne mod kaptajn Clausen på skibets første rejse var, at han ved skibets lastning i Chile ikke havde fulgt bestyrelsens ordre vedrørende indlastning af salpeter. Bestyrelsens direktiver var baseret på udregninger foretaget af eksperter i stabilitet på Orlogsværftet. Kaptajn Clausen fulgte ikke de givne ordrer, da han med sine erfaringer fra tidligere skibe mente, skibet ville blive for stift og derfor uroligt, hvorfor han placerede betydelig mere ladning på mellemdækket, end han var beordret til at gøre. På skibets tredje rejse, hvor det i Hamborg var blevet lastet med salt, og hvor ladningen var placeret efter de direktiver, som var givet af eksperterne på Orlogsværftet, viste det sig, at skibet virkelig var for stift og i dårligt vejr truede med at slingre rigningen ud af skibet, hvorfor besætningen måtte skifte en stor del af ladningen fra underlasten op på mellemdækket. Skibet havde en meget lang rejse — 170 dage fra Hamborg til Vladivostok. Eksperimentet med at transportere soyabønner med sejlskib til Europa viste sig også at være uheldigt. Skibet havde også en usædvanlig lang rejse fra Vladivostok til Hull — nemlig 208 dage. Denne lange rejse kunne soyabønnerne ikke stå for — de var i sækkene brændt sammen i store kager, og Ø.K. led et alvorligt tab ved dette. I øvrigt var rejsen foregået uden uheld, og skibets mission som skoleskib syntes også at være opfyldt. Da kaptajn Andersen kun havde haft permission fra marinen i to år, måtte han nu fratræde som fører af *»Viking«*, og skibets 1. styrmand, Poulsen, overtog stillingen.

»Viking« fortsatte sin indsats som skoleskib endnu nogle år, men da forventet støtte fra det offentlige ikke kunne fås, og da driften stadig gav stort underskud, besluttedes det i 1915 at likvidere selskabet. I maj 1915 fandt likvidationen sted, og et tilbud fra *Det forenede Dampskibs Selskab* om at købe skibet for 320.000 kr. blev modtaget. Handelsbanken, som havde et betydeligt lån stående i skibet, slettede den del af sit tilgodehavende, der oversteg købesummen. D.F.D.S. besluttede at benytte *»Viking«* som almindeligt fragtskib, og de gode fragtkonjunkturer, der rådede, syntes at varsle godt for denne beslutning. D.F.D.S. benyttede skibet i flere år som kombineret fragt- og skoleskib, men det gav større og større tab for selskabet. I foråret 1928 tilbød selskabet at

forære *Dansk Dampskibsrederiforening* skibet. Rederiforeningen henvendte sig derefter til handelsministeriet med forespørgsel, om man kunne forvente støtte til drift af dette skib som skoleskib for rederiforeningens regning. Planen lod sig imidlertid ikke realisere, og foreningen meddelte i sommeren 1928, at man ikke kunne overtage skibet, som derefter i juni 1929 blev solgt til den kendte sejlskibsreder *Gustaf Ericsson* i Mariehamn. Købesummen var 110.000 kr. *»Viking«* blev i 1949 solgt til Gøteborg, hvor det nu bliver benyttet som stationært sømandsskoleskib og desuden virker som et monument for sejlskibenes storhedstid.

Det var trist, at Danmark måtte sige farvel til det smukke skib, og mange danske skibsførere har siden da tænkt med glæde og vemod på de tider, da de i dette skib lærte begyndelsesgrundene til en senere karriere på »danskens vej til ros og magt«.

Den 12. oktober stiftedes *»Dansk Sø-Restaurations Forening«*. I den nyere tids skibe var restaurationspersonalet blevet en meget vigtig faktor — skonroggernes tid var ved at være forbi. Der stilledes store krav til hovmestres og kokkes dygtighed, og der måtte lægges nye regler for gager og arbejdstid.

Den 14. november 1907 indviedes *»Skoleskibet for Skibskokke«*. Denne institution blev oprettet af *Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart* med støtte af *Dansk Dampskibsrederiforening*. Skolen blev installeret i den 100-årige brig *»Constance«*, som for 2000 kr. købtes af den Kgl. grønlandske Handel. Skolen i denne form bestod til op omkring 1920. Skibet var fortøjet ved Holmens bro lige over for Holmens kirke og var tillige indrettet som restaurant, der blev ret flittigt besøgt af folk, som værdsatte god, borgerlig mad til en rimelig pris og serveret uden al for lang ventetid. Uddannelsen af skibskokke foregår nu på »Restaurationsindustriens lærlingeskole« på »Teknologisk institut«.

KAPITEL 13

Styrmandsstilling. Danske i Siam. Grundstødning

S/S *»Bintang«*, hvormed jeg den 20. januar 1908 var ankommet til Bangkok, skulle ikke længe forblive mit hjem. I Bangkok lå på samme tidspunkt Ø.K.s S/S *»Anamba«*. Dette skibs førstestyrmand *N. Pihlkjær Christensen* ønskede at afmønstre for at gå ind i det Ø. K. tilknyttede rederi *Siam Steam Navigation Co.* som fører, og da dette passede Ø. K. meget godt, blev jeg forflyttet til *»Anamba«* som 1. styrmand. Dette »avancement« betød nu ikke så meget. *»Anamba«* var et mindre skib på ca. 3000 tons dødvægt. Der var kun 2 styrmænd på dette Skib, og 1. styrmand her rangerede med 2. styrmand på de større skibe, så »avancementet« bestod i, at jeg for den samme gage, som jeg havde som 2. styrmand i *»Bintang«*, måtte gøre dobbelt så meget arbejde. Pihlkjær Christensen var en af mine reserveløjtnantskammerater, som for resten bestod eksamen som nr. 1. Han sejlede som fører på Siamkysten lige til 1922. Han gik

derefter over som styrmand i *Store Nordiske Telegrafselskab*, men blev i 1923 ansat som 1. skibsinspektør ved Statens skibstilsyn, hvor han virkede, indtil han i 1949 blev pensioneret. Han var i en længere årrække om vinteren fører af statens isbrydere. S/S »*Anamba*« var bygget i 1903 på *Hellerup Skibsværft* — et af den bekendte kulgrosserer og skibsreder *Alfred Christensens* foretagender, som ikke gik så godt. »*Anamba*« var byggenummer 3. Der byggedes i alt 5 skibe, før værftet måtte lukke. — Den var lige bred i begge ender og så ud, som om der var lavet en længde skib — og så skåret et bestilt stykke af. Føreren var kaptajn *E. Juel-Hansen*, en søn af den i sin tid kendte forfatterinde Erna Juel-Hansen, som var en søster til Holger Drachmann. En broder til kaptajn Juel-Hansen var den kendte mangeårige sporvejsdirektør af samme navn. Kaptajn Juel-Hansen sejlede som fører i Ø. K. og i Orient til 1927. Han blev derefter ansat ved *Navigatørernes Bibliothek*, og da dette i 1939 blev slået sammen med de under andre søfartsorganisationer hørende biblioteker under navnet *Søfartens Bibliotek*, blev kaptajn Juel-Hansen leder af dette og har gennem de mange år, til han i 1951 trak sig tilbage, gjort et meget stort arbejde både ved indretningen og ved videreførelsen af denne for sømændene vigtige institution. Kaptajn Juel-Hansen er i besiddelse af et åbenbart nedarvet talent som skribent og har skrevet flere noveller med motiver fra sølivet.

Som andenstyrmand i »*Anamba*« tjenestegjorde *Knud Haure-Petersen*, søn af en kendt bornholmsk sagfører. Knud Haure-Petersen var en udmærket styrmand og et fint menneske. Han forlod Ø.K., og efter at have været styrmand i Bornholmerselskabet og fører i andre rederier, ansattes han omkring 1918 som fører i rederiet *Dansk-Fransk A/S* og virkede her i mange år, til han i 1949 blev pensioneret. Han døde i 1951. Han var det eneste menneske i Danmark, der var dekoreret både med »Medaljen for ædel Dåd« og »Medaljen for druknendes Redning«. Tillige havde han Carnegie fondets medalje. »*Anamba*« lastede i Bangkok en fuld ladning teaktræ og afgik derfra den 4. februar. Efter at have losset vor ladning i flere havne i Storbritannien, ankom vi den 19. april 1908 til København. Den 22. april 1903 blev jeg gift på Rådhuset med min kæreste, *Emma Andersen*, som jeg havde kendt fra barndommen.

Den 12. maj 1908 sejlede jeg atter ud med »*Anamba*«, men denne gang mønstret som 2. styrmand.

Rejsen gik denne gang til St. Petersborg (senere Leningrad), hvortil vi ankom den 15. maj. Vi lastede her en fuld ladning pitprops til Rotterdam. Pitprops er små og større træstammer, som bruges til at forstøtte gangene i kulminerne med. Efter udlosningen gik skibet til England og fik en ladning kul til Malmø, hvortil vi ankom den 13. juni. Jeg anmodede kontoret i København om tilladelse til at have min kone boende ombord, mens skibet var i Malmø, men dette blev afslået med den begrundelse, at skibet skulle ligge 3 uger i København, så der ville blive rigelig tid til at være sammen. I betragtning af, at der den gang ikke var noget, der hed ferie, og at tjenesten i København skulle passes af de to styrmænd, var der selv under et tre ugers ophold ikke så ret megen chance for familieliv. Da jeg imidlertid med 110 kr. månedlig gage ikke havde råd til at

have min kone på hotel, måtte jeg nøjes med at leve i forventningen om de få timer, jeg i København kunne være sammen med hende under det tre ugers lange ophold. Den 18. juni tidligt om morgenen afgik vi fra Malmø og i løbet af et par timer stod vi ind i Københavns Frihavn. Der stod kompagniets nye skibsinspektør kaptajn *Bærentzen* og vinkede. »Røder — se at komme op på mønstringskontoret og mønstre af fra *»Anamba«* og over på *»Timsah«*, som ligger lige agten for Dem — De skal sejle kl. 9.« »Hvad for noget — sejle?« — jeg var som himmelfalden. »Ja, skynd Dem.« »Ja, men tøj?« »De behøver kun en bylt — De kommer tilbage om tre uger«. Det viste sig, at *»Timsah«* var et så lille skib, at det i indskrænket fart, hvori det almindeligt benyttedes, kunne sejle med fører og en styrmand, men nu skulle skibet til Norrköping i Sverige, og så skulle der ifølge loven være to styrmænd. Jeg ringede til min kone og bad hende om straks at komme ned i Frihavnen, så jeg da i alle tilfælde kunne se hende, men det tager nogen tid at komme fra Frederiksberg til Frihavnen pr. sporvogn, så da hun kom, var jeg sejlet. *»Timsah«* var et lille tankskib på 390 tons dødvægt. Det havde to maskiner og løb 6 miles fart, »når alle maskinerne var i gang,« som vor faste, norske matros udtrykte sig. Kaptajnen hed *Gamst* og var en af etatsråd Andersens samtidige fra Bangkok. Vi kom omsider til Norrköping og efter en del besvær fik vi losset vor olie, hvorefter vi gik til Stettin, og endelig den 3. juli ankom vi til København om eftermiddagen — tidligt nok til at jeg kunne komme på mønstringskontoret og mønstre om fra *»Timsah«* tilbage til *»Anamba«*, som sejlede den følgende morgen til Østen. Min kone var dybt fortvivlet over denne måde at få besøg af sin mand på, og jeg må sige, at jeg efter den skuffelse, det var at få fri en nat i stedet for at være i havn i de lovede tre uger herefter, når jeg ankom til København, med nogen uro så efter, om *»Timsah«* skulle ligge i Frihavnen. Jeg tror nu ikke, jeg var hoppet på den en gang til, men med kone og snart barn og møbler på afbetaling har man ikke meget at skulle have sagt, når ordren lyder. Den gang var der jo masser af styrmænd, der stod klar til at tage ens job, hvis man havde sagt fra.

Kaptajnen på den tilstundende rejse med *»Anamba«* var kaptajn *Rambusch* — en gæv sønderjyde med mange mærkelige meninger. I øvrigt var han en udmærket skibsfører, der senere førte mange af Ø.K.s skibe. 1. styrmand var *Svend Kjær*, som var en af mine kammerater fra styrmandsskolen. Svend var en dygtig styrmand og blev senere en lige så dygtig skibsfører, men han var lidt af den hårdkogte type, hvilket til tider bragte ham i konflikt både med besætningen og senere med rederiet. Da dampskibsselskabet *Orient* blev oprettet, gik han med over i dette rederi og førte flere af dets skibe. Hans noget bramfri måde at udtale sig på var ikke altid velset i rederiet, og han tog til sidst sin afsked og købte en vognmandsforretning i Roskilde. Denne drev han som et skib — chaufførerne var hans styrmænd, men de tog hans måde at være på med godt humør. Svend Kjær døde i februar 1933.

Da *»Anamba«* efter endt rejse til Bangkok kom til Le Havre den 11. november 1908, lå der ordre fra Ø. K. om, at kaptajn Rambusch skulle rejse hjem for

at overtage et større skib. Førstestyrmand Kjær skulle føre skibet hjem, og jeg skulle være førstestyrmand. Vor næste lossehavn var London, og der kom vi ud for et ejendommeligt tilfælde. En del af vor ladning bestod i meget svære teaktræstammer lastet i vor agterste underlast. En af disse stammer, som var stuvet i bunden af lasten, kunne vi ikke få ud. Den var for lang. Vi baksede næsten en hel dag med den. Vi rev skibets bundgarnering op, vi bøjede spanter, vi gjorde kort sagt alt, der kunne gøres uden at få skibet skilt helt ad. Til sidst opgav vi det og savede en fod af stammen — så lykkedes det.

Vi ankom til København den 30. november, og dagen efter blev jeg kaldt op til kaptajn *Schmiegelow,* som skældte mig bælgen fuld, fordi denne teakstamme var blevet skåret over, hvilket havde forringet dens værdi, hvorved kompagniet havde lidt et tab, som jeg, mente Schmiegelow, var ansvarlig for. Det var noget sludder, sagde inspektøren på sin sædvanlige måde, at stammen ikke kunne komme ud, da den faktisk var kommet ind, »og De vil vel ikke påstå, at den har ligget og vokset i lasten?« »Næh, det vil jeg ikke påstå, men det var en meget krum stamme, og den er kommet til at ligge i lasten med den krumme side opefter med en svær vægt af overliggende stammer hvilende på den krumme stamme. Under rejsen har denne vægt rettet stammen ud og derved gjort den længere.« Det var i virkeligheden det, der var sket, men det ville den ophidsede skibsinspektør ikke høre tale om. Han truede mig med al landsens ulykker, men da dette hverken var første eller sidste gang, han gjorde det, tog jeg det ikke så højtideligt. Han var nu ikke så slem, som han yndede at give det udseende af — »his bark was worse than his bite.«

For resten blev kaptajn Chr. Schmiegelow i 1909 udnævnt til direktør i kompagniet, og kaptajn N. P. A. Bærentzen blev skibsinspektør. Tidligere førstemaskinmester i kompagniet Wittrup var maskininspektør.

I 1908 havde det danske Ø. K. været medvirkende ved dannelsen af *Svenska Ostasiatiska Kompagniet.* Dette nye svenske rederi var antageligt resultatet af overvejelser på *»Birma«*-rejsen mellem etatsråd Andersen, bankdirektør Glückstadt og den svenske bankmand Knut Wallenberg. *Svenska Ostasiatiska Kompagniet* begyndte straks sin virksomhed med S/S *»Nikrobar«,* som det havde overtaget fra det danske Ø. K. Det danske selskab fik aldrig noget med ledelsen af det svenske at gøre, og de pekuniære interesser blev også hurtigt afviklet, men gennem årene har der været et nært samarbejde mellem de to kompagnier.

»Anamba« gik den 2. december til Helsingør for at dokke. Kaptajn Juel-Hansen var nu igen tilbage som fører, og jeg var stadig førstestyrmand. Efter endt dokning og reparation afgik vi den 14. december til England for at indtage en ladning kul til Libau. Vi kom til Libau den 28. december efter meget besvær, da Østersøen var islagt. Det viste sig, at vi ikke kunne få lov at losse vore kul i Libau. Disse kul var nemlig bestemt til at være bunkerkul for skibe tilhørende *Russisk Østasiatisk Kompagni's* Amerika-linie, i hvilket det danske selskab havde store interesser. Kloge folk i København havde regnet ud, at ved selv at føre disse kul til Libau og få dem losset over til de russiske skibe, kunne

indførselstolden, som androg et stort beløb, blive sparet. Det viste sig, at de kloge folk havde forregnet sig. Kullene skulle indføres på sædvanlig måde — med betaling af told etc. — og kunne først derefter indtages af de russiske skibe. Dette ville dog forårsage alt for store omkostninger, så »*Anamba*« fik ordre til at bringe kullene til København. »*Anamba*« ankom til København den 2. januar 1909. Told- og andre indklareringsautoriteter havde aldrig før været ude for et skib, som kom med kul fra Libau. Kullene blev losset til Schack Steenbergs Plads på Refshaleøen, og det var skibets kaptajn og førstestyrmand, som fra morgen til aften måtte sidde på stilladset og veje kul. Det ville være utænkeligt i dag.

Den 14. januar 1909 stod S/S »*Bandon*« ud fra Københavns Frihavn bestemt til Bangkok — og jeg var et par dage før afrejsen blevet skiftet ombord i dette skib, hvor jeg skulle være andenstyrmand. Den morgen, »*Bandon*« afsejlede fra København, måtte jeg meget tidligt op, da min kone var blevet overfaldet af fødselsveer. Jeg var ikke meget værd, da jeg den morgen sejlede ud af Frihavnen. Sømandens lod er ikke altid lige morsom — særlig hvis han som andre mennesker har stiftet familie. Først under skibets ophold for lastning i Antwerpen fik jeg telegram om, at jeg den 18. januar var blevet fader til et velskabt pigebarn.

S/S »*Bandon*« var en af Ø. K.'s nybygninger bestemt for Bangkok-linien. Skibet var bygget i Glasgow og målte ca. 5800 tons dødvægt. Samtidig med »*Bandon*« byggedes to søsterskibe ved samme værft og på samme tid. Disse to skibe — »*Pangan*« og »*Chumpon*« — sejlede til at begynde med under siamesisk flag, dog med dansk besætning. I 1914 — før krigsudbruddet — blev alle tre skibe ombygget i Glasgow. Dampmaskinerne blev taget ud, og dieselmotorer installeret i stedet. Dette eksperiment — hvad det vel må kaldes for — blev indført for at vise skibsfarten, at dampskibe på en ret nem måde kunne forvandles til dieselmotorskibe. Jeg tror dog ikke, at eksperimentet er blevet efterfulgt af nogen skibsreder. De tre dampmaskiner, som blev taget ud af de tre skibe, blev brugt i tre skibe, som i 1914 blev bygget i Newcastle o. Tyne for Ø. K. »*Bandon*«, »*Chumpon*« og »*Pangan*« blev i 1916 solgt til den norske stat.

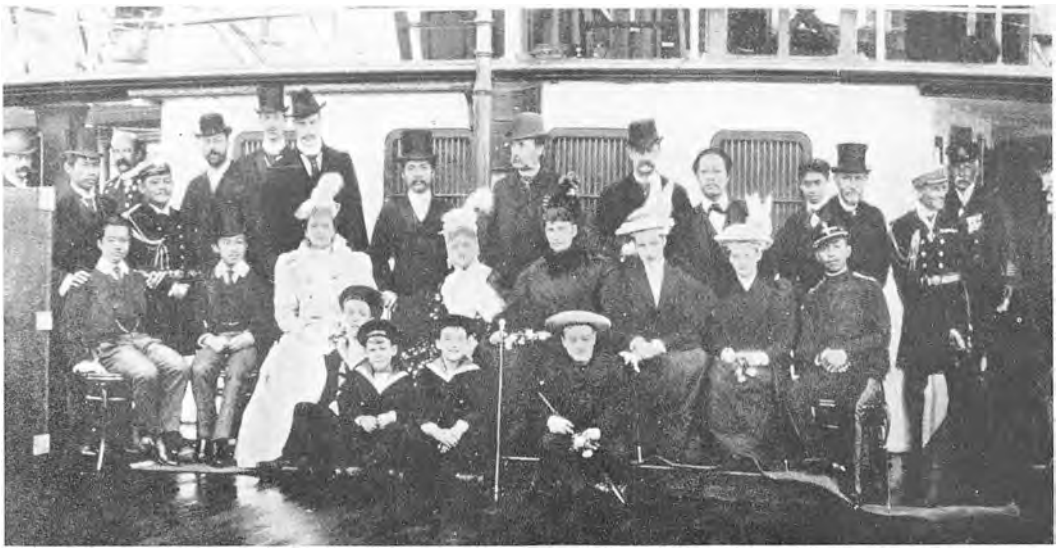
Føreren af S/S »*Bandon*« var kaptajn *Johan Thomsen*. Kaptajn Thomsen var en meget erfaren skibsfører af den gamle skole. Han havde i sine yngre år sejlet på Kinakysten og havde også i en årrække opholdt sig i Bangkok, hvor han gennem længere tid havde ført en floddamper og senere var blevet lods. Han havde giftet sig med en meget yngre kvinde, hvis fader var svensk og moder kinesisk. Fru Thomsen var en ualmindelig kvinde med en udmærket uddannelse, og ægteparret Thomsen var i Bangkok kommet meget sammen med ægteparret kaptajn H. N. Andersen (»Etatsråden«). Jeg skal senere i min beretning komme tilbage til fru Thomsen, som jeg kom til at kende meget nøje, og fra hvis beretninger om livet i Bangkok en del af mit kendskab til etatsråd Andersen stammer. Kaptajn Thomsen var med sine sparepenge kommet til Danmark med sin hustru og deres 11-årige datter og havde sat sine penge i en fiskeeksportforretning i sin fødeby Lemvig. Desværre gik denne forretning fal-



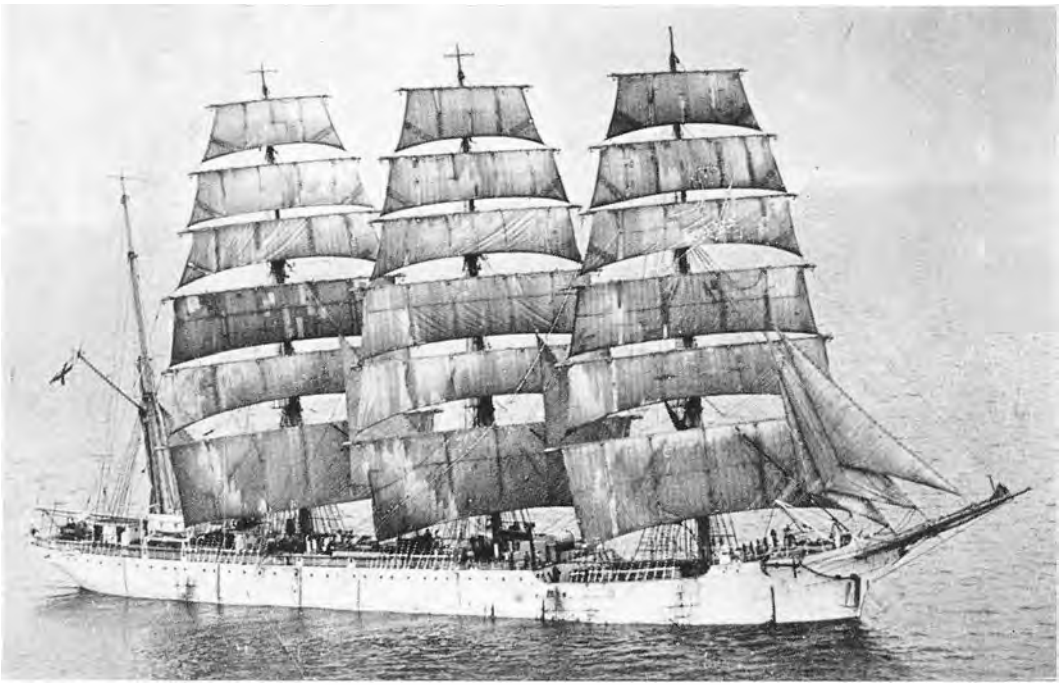
Kong Chulalongkorn af Siam.



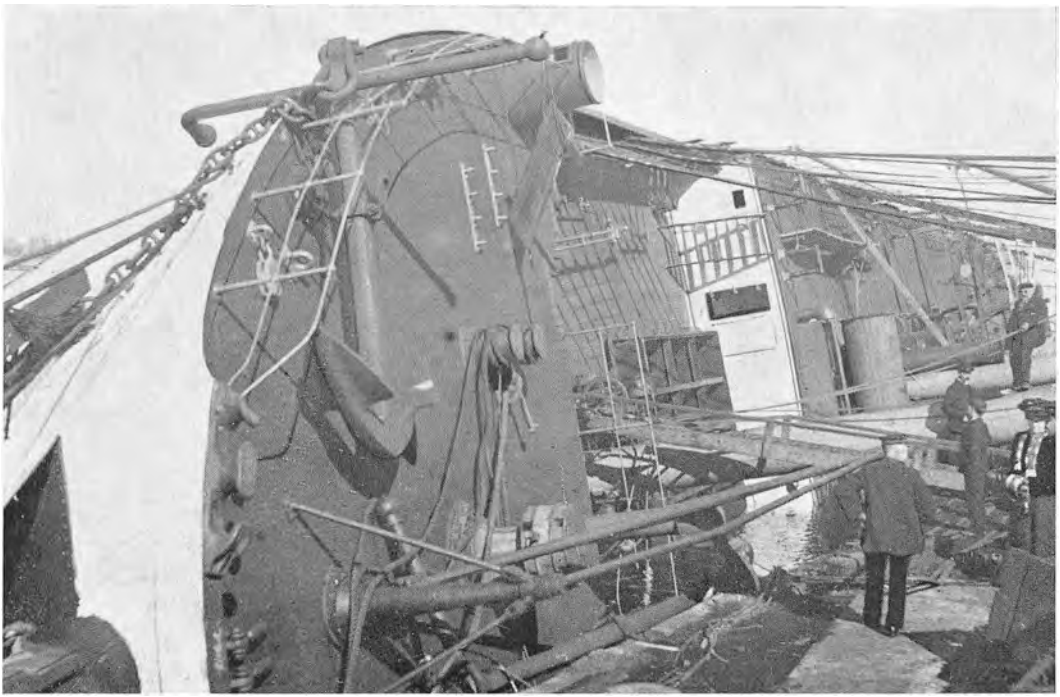
Modtagelse af kong Chulalongkorn i København i juli 1897. Gæsten ledsages af Christian IX.



Besøg på siamesisk kongeskib »Maha Chakri«. Stående i midten Christian IX. På kongens højre side kong Chulalongkorn, prins Christian (Christian X) og prins Valdemar. På venstre side kronprins Frederik (Frederik VIII). Siddende fra venstre prinsesse Marie, dronning Louise, kronprinsesse Louise, prinsesserne Thyra og Dagmar samt den siamesiske kronprins. Børnene er prinserne Axel, Erik og Aage og til h. prinsesse Margrethe.



Skoleskibet, 4-mastet bark »Viking«.



»Viking« kæntret ved Burmeister & Wain's udrustningskaj.



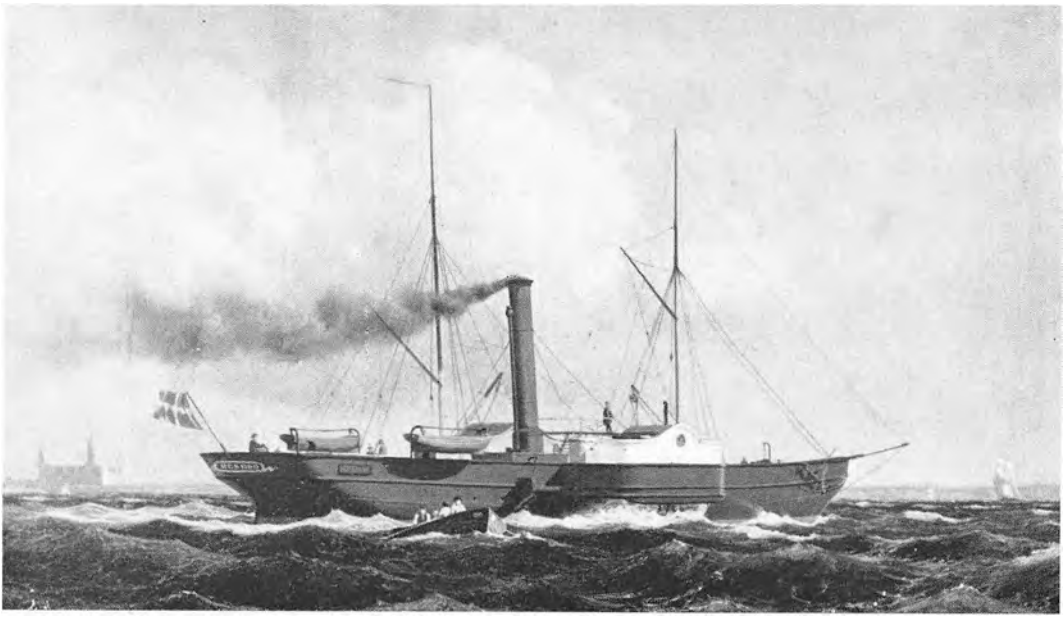
Cand. polyt. Carl Chr. Burmeister.



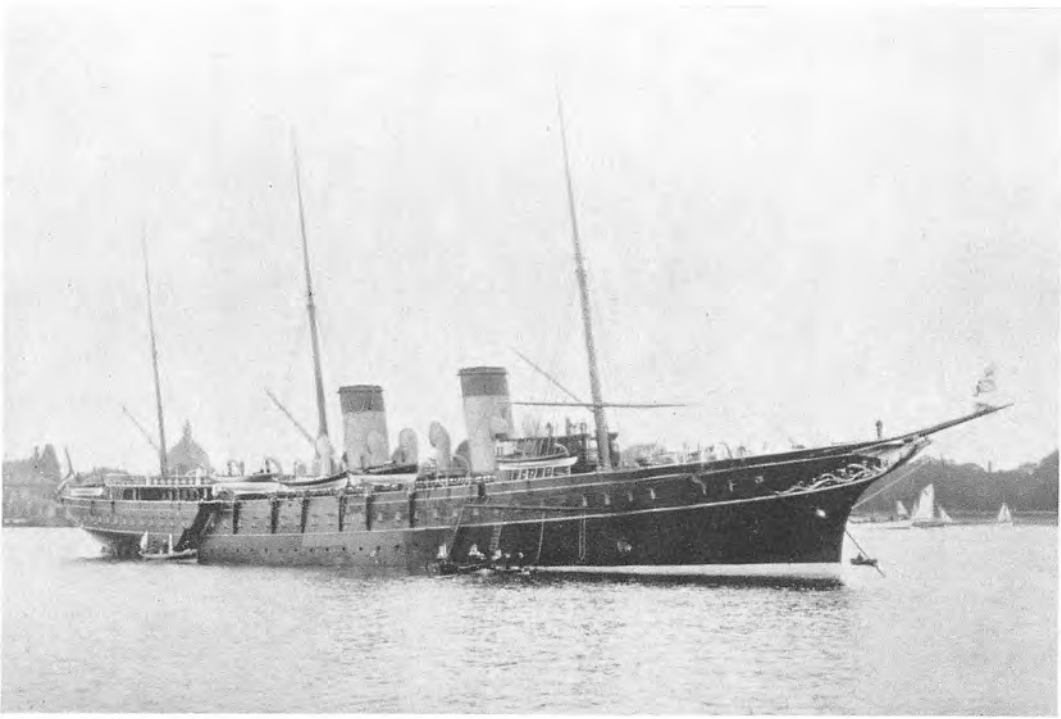
Skibsbygger William Wain.



S/s »Christian IX« søsættes i 1874 som a/s »Burmeister & Wain«s første nybygning. Skibet var på 1.236 brt. og byggedes til D. F. D. S.



Trædampskibet »Hermod«, det første skib bygget af Baumgarten & Burmeister i 1854 på firmaets værft på »Engelskmandens plads« ved Christianshavns kanal.



Russisk kejserskib »Standard« bygget af B. & W. i 1896 for zar Alexander III.

lit, og efter at kaptajn Thomsen som den gennemærlige mand, han var, havde betalt hver sit, stod han praktisk talt på bar bund og måtte sande det gamle ord, som med nogen omskrivning til det maritime kan lyde: »Skipper, bliv ved din last.« Imidlertid — etatsråd Andersen glemte aldrig gamle venner, og kaptajn Thomsen kom snart ud at sejle som fører i Ø. K. Som førstestyrmand på *»Bandon«* havde vi *Nic. Wilton,* hvis broder, operasanger Einar Wilton, var gift med den kendte operasangerinde Ebba Wilton. Nic. Wilton var en dygtig styrmand, men af den helt moderne type, og dette var vel grunden til, at han ikke kunne samarbejde med kaptajn Thomsen. Wilton blev senere fører i Ø. K., men gik i land allerede i 1918. Han døde i 1929.

»Bandon« gjorde en rejse til Bangkok og returnerede til København den 7. maj 1909. Afsejlede igen fra København den 8. juni atter bestemt til Bangkok. Vi havde en del passagerer med til Singapore. Bl. a. havde vi højesteretssagfører *Frits Bülow* og frue. Frits Bülow, der havde tilknytning til Ø. K., blev senere justitsminister i ministeriet Berntsen fra 1910—13. Han var en yderst behagelig mand, som blev meget populær ombord. Desuden havde vi en ung mand, *H. T. Karsten,* som skulle ud til Ø. K.'s Singapore-filial. Karsten blev leder af denne filial i 1923. I 1930 blev han direktør for *East Asiatic Co.* i London, for *United Baltic Corp.* og flere andre tilknyttede firmaer. Under sidste verdenskrig gjorde såvel han som hans hustru et stort arbejde for den allierede sag, og jeg var under mine ophold i London ofte sammen med ham dér. Tillige havde vi kaptajn i den siamesiske hær, *Palle Warming,* med ud. Kaptajn Warming var kommet til Siam som løjtnant i 1903 og blev i 1920 generalmajor. Han indtog til sidst en meget høj stilling inden for den siamesiske hær og administration. Han tog sin afsked i 1932 og var senere fra 1932—43 generalkonsul for Siam.

»Bandon« afgik fra Suez den 13. september 1909. Vi skulle i Rødehavet anløbe Port Suakin, som ligger i Nubien (Sudan). Vi skulle her losse 400 tons bromateriel, men da Suakin er ret vanskelig at anløbe, havde kaptajnen fået ordre til at tage lods ved Port Sudan, der er en ny og godt tilgængelig havn beliggende ca. 50 km nord for Suakin. Vi ankom uden for Port Sudan tidligt en september morgen, men ingen lods kom ud på vore signaler. Kaptajn Thomsen mente så, at han som gammel Bangkok-lods vel nok kunne føre sit skib til Suakin uden lodshjælp, så han satte kursen med *fuld kraft* sydpå gennem det med rev opfyldte farvand. Det skulle han ikke have forsøgt på. Med fuld fart rendte vi skibet lige på Towartit Reef, som ligger ud for kysten midtvejs mellem de to havne. Det gav et ordentligt chok, da skibet stødte. Redningsbådene blev straks svinget ud — nærmest for at berolige de opskræmte passagerer, for skibet stod urokkelig fast på revet, det var løbet op på med 12 miles fart. Ved boven havde vi en fod vand — ved agterenden 50 favne. Vejret var stille, og søen som et spejl. Vi prøvede på at bakke skibet af, men det lykkedes ikke, hvorfor vi signalerede til land efter hjælp fra Port Sudan. I løbet af dagen kom en stor regeringsslæbebåd og forsøgte at slæbe os af, men det lykkedes ikke. Vi fik sendt telegram til København om uheldet, og Ø. K. fik gennem Svitzer dennes bjergningsdamper *»Protector«* sendt ned til os fra Port Said. Mens vi

ventede på skibet, skiftede vi ladning — bestående af kasser med hollandsk genever — fra forreste mellemdæk til agterdækket, og vi fik igen regeringsdamperen spændt for. Tillige havde vi med vore redningsbåde ført vore ankre agter efter. Ved at hive i ankerkæderne samtidig med at damperen slæbte, håbede vi på et godt resultat. Efter at have fået spændt en 1½ tomme (diameter) tyk ny stålwire for gik bjergningsdamperen frem med *fuld kraft*, men dette kunne selv denne svære stålwire ikke stå for. Den sprængtes, som om det var en sytråd, og den del af wiren, som var fast ombord på »*Bandon*«, blev som en elastik slynget tilbage mod skibet — og ned i skibets skrue, som arbejdede fuld kraft bak, og før skruen kunne blive stoppet, havde wiren viklet sig en masse omdrejninger rundt om den. Det var omtrent det værste, der kunne ske. Vi måtte have dykker ned, og han fik da også det meste af wiren pillet af skruen. Imidlertid var »*Protector*« ankommet, men før hans tjeneste blev antaget, ville kaptajn Thomsen prøve endnu en gang med slæbebåden, og det lykkedes også at få »*Bandon*« af revet og slæbt ind til Port Sudan. En dykker rapporterede her store lækager i bunden under nr. 1 lastrum. Vi gik i gang med at losse al ladningen fra forlasten. Ladningen var en mærkelig blanding af alt muligt. Bl. a. var der en masse kasser med kinesiske spillekort. Disse kort, som fabrikeredes i fantastiske mængder i Tyskland, var lavet af meget tarveligt, tyndt pap, og kortene var hver for sig omtrent så store som den smalle side af en tændstikæske. Kineserne er store spillefugle, og da disse kort kun bruges nogle få gange, var der et mægtigt forbrug af dem, og alle skibe til Kina havde også spillekort som partladning. Al ladningen i forlasten svømmede naturligvis i vand. Kortene bulede ud og sprængte kasserne, så vi lossede den pulp, kortene var blevet forvandlede til, med store grabskovle. Vi havde også en del syre i forlasten. Beholderne var slået i stykker, og syren flød ud. Det var Sudannegre, som lossede ladningen, og arbejderne lå og svømmede rundt i lasten i det syreblandede vand, og de var næsten blevet helt hvide, da ladningen til sidst var udlosset. Dykkere arbejdede udenbords med at tætne lækagerne. Der var to dykkere stationerede i Port Sudan, men for at få så meget som muligt gjort blev to af skibets mandskab også uddannet til dykkere, således at der stadig kunne arbejdes med to skift à to mand udenbords. Da så meget af lækagen endelig var tætnet, at vi kunne pumpe vandet ud af lastrummet og holde dette lens, fik vi hurtigt skibet så nogenlunde tæt. Derefter gik vi i gang med den reparation, det var nødvendigt at foretage, for at skibet skulle kunne sejle til Singapore, hvor det i tørdok kunne få den endelige reparation. Af jernskinner fastboltede på skibets spanter og bundstokke dannedes et skelet, hvor til tykke plānker fastgjordes, og de derved dannede kasser blev fyldt op med cement. Disse mægtige cementkasser dækkede de store lækager i forskibet og holdt skibet tæt.

Den 27. november afgik vi fra Port Sudan og ankom til Singapore den 20. december. Efter endt udlosning gik skibet i dok og fik indsat 21 nye plader i bunden. Desuden måtte en del spanter skæres over og nye dele laskes på. Arbejdet blev gjort på 21 dage, og i betragtning af at alt var håndarbejde — ikke

det mindste spor af mekanisk værktøj, og ingen svejsning blev anvendt — må det siges at være hurtigt, og det var tilmed et meget solidt udført arbejde.

Mens *»Bandon«* lå i Port Sudan, blev denne havn passeret af Ø. K.'s S/S *»St. Croix«*, kaptajn *Jensen*. *»St. Croix«* skulle på en inspektionstur til Østen, og etatsråd Andersen havde som gæster ombord *prins Valdemar* med sine tre sønner. *Axel, Aage* og *Erik*. For de fire prinser blev denne rejse afbrudt på en tragisk måde. Den 4. december ankom *»St. Croix«* til Colombo, og samme dag indløb til skibet den sørgelige telegrafiske meddelelse, at prins Valdemars gemalinde og de unge prinsers moder, *prinsesse Marie*, var død i København. Prinserne afbrød straks deres rejse og tog hjem.

I den folkekære prinsesse Marie mistede *Østasiatisk Kompagni* en interesseret støtte. Prinsesse Marie havde straks, da hun kom til Danmark, vundet den danske befolknings hjerte ved sin ligefremme og naturlige opførsel og ved straks at interessere sig for sit nye fædrelands foreteelser — særlig alt, hvad der havde med hjælp og støtte til gamle og børn at gøre. Som sømandshustru havde hun ladet et anker tatovere på sin overarm, og da vort raske brandvæsen havde gjort sig særligt bemærket ved nogle store brande, lod hun sig fotografere i brandmandsuniform. Københavnerne elskede den raske prinsesse og følte dybt med prins Valdemar og børnene i deres store sorg. For Ø. K. havde, som jeg tidligere har berettet, prinsessen været til uvurderlig nytte. Hendes klare hjerne så straks igennem den da ukendte kaptajn Andersen og følte, at her var noget beslægtet med hendes egne tanker — tankerne om eventyret, som skulle blive til strålende virkelighed, og hun var overbevist om, at H. N. Andersen var manden, som kunne føre planerne igennem, og som det derfor var værd at støtte. Det danske folk satte deres populære prinsesse et minde med den kendte buste af hende på Langelinie.

»Bandon« ankom til Bangkok den 21. januar 1910, og mens den nu ligger her for losning og lastning, vil jeg foretage et lille tilbageblik over skibsfartens udvikling de senest foregående år.

I 1906 havde der været nogen friktion mellem *Det Østasiatiske Kompagni* og det tyske *Hamburg-Amerika-Linjen* i anledning af rutefarten til Vestindien. I 1907 afsluttedes en venskabelig overenskomst mellem de to selskaber, ifølge hvilken Ø. K. overdrog hele den vestindiske linie med tre skibe til *Hamburg-Amerika-Linjen*. De tre skibe *»St. Croix«*, *»St. Jan«* og *»St. Thomas«* fik af tyskerne nye navne: *»Sacksenwald«*, *»Odenwald«* og *»Viederwald«* og sejlede i mange år i den rute, som oprindeligt var planlagt af det gamle *Vestindiske Kompagni*, og hvor også mexikanske havne var blevet anløbet. Samtidig oprettede *Det Østasiatiske Kompagni* en ny vestindisk rute med tre skibe bygget hos *Burmeister & Wain*. Efterhånden som disse skibe i 1907 blev overtaget fra værftet, blev de gamle skibe overdraget til det tyske rederi. De nye skibe fik de samme navne som de gamle, men var af betydelig mindre tonnage, nemlig ca. 3500 tons dødvægt i stedet for de gamle skibes ca. 5300 tons. Deres rute blev også anderledes end den gamle linies, idet skibene ikke anløb Mexiko, men efter anløb af de danske øer fortsatte sydpå, hvor de anløb britiske og franske

øer og endte på det sydamerikanske fastland i havnene i fransk, britisk og hollandsk Guayana. Denne rute blev bibeholdt til 1913, da »*St. Jan*« og »*St. Thomas*« solgtes til hollandske redere. »*St. Croix*« gik med de øvrige af Ø. K.'s dampere i 1915 over til det nyoprettede selskab *Orient* og solgtes af dette til Norge i 1916.

KAPITEL 14

Sojabønner. Trådløs telegrafi. Lastelinier. Sejlskibssejlads

Ligesom man ikke kan komme uden om Ø. K., når dansk skibsfart skal behandles, kan man ikke skrive om Ø. K. uden tillige at måtte tænke på *sojabønner*. Hvad indkøb, transport og fabrikation af sojabønner har betydet for det store danske verdensselskab, lader sig slet ikke overskue. Hvem der egentlig først har givet kompagniet ideen om at gå ind for sojabønnen, lader sig vel nu vanskeligt konstatere. Den japanske sojabønne, hvis latinske navn er »glycine«, har i århundreder været benyttet af kineserne — særlig som gødning til sukkermarkerne. Japanerne presser en saft ud af bønnen, og ved en gæringsproces tilberedes den bekendte brune sauce »soj« eller »soja«. Det må dog bemærkes, at det, der under navn af »soja« her i landet bruges i husholdningen, som oftest er en opløsning af brændt sukker, som intet har med japansk soja at gøre. Sojabønnen bruges også i Japan og Kina som almindeligt næringsmiddel af betydelig værdi.

Da jeg i årene 1925—29 sejlede mellem Nordamerikas vestkyst og Japan, blev jeg meget gode venner med den danske konsul *Plaun* i Seattle, Wash. Plaun fortalte mig, at han i årene fra 1904 til 1916 havde været ansat i Sibirien og i forretnings medfør berejste Sibirien og Manchuriet. Han havde fået øje for, at sojabønnen, som dyrkedes i så stor udstrækning på de manchuriske og sibiriske sletter, måtte kunne udnyttes som kreaturfoder, og havde i 1906 tilskrevet *Det Østasiatiske Kompagni* i København og foreslået, at kompagniet skulle tage tanken op og havde i øvrigt tilbudt at ville stille sin erfaring og sit kendskab til spørgsmålet til firmaets rådighed. Han fik imidlertid det svar, at Ø. K. var ikke interesseret, så han blev naturligvis ikke så lidt forbavset, da han et par års tid derefter fik at vide, at Ø. K. var gået ind for sojabønner i stor stil. Jeg skal ikke komme nærmere ind på denne konsul Plaun's påstand. Plaun sad i god forretning i Seattle. Han døde i 1937.

Etatsråd Andersen skriver i sin bog »*Udvikling*« i 1929, at han første gang kom i forbindelse med sojabønnen, da han som ung sømand med sit skib i Chefoo i Nordkina lastede nogle mærkelige, skøre genstande af form som tynde slibestene. Han fik opklaret, at disse genstande var kager af sojabønner, som størstedelen af olien var presset ud af, og at disse kager skulle bruges som gødning til sukkermarker.

I 1908 begyndte importen af sojabønner til Europa — særlig til England, og Ø. K. tog straks tanken op, enten den nu var næret af konsul Plaun's forslag eller ej. Sojakagerne blev først indført i den form, etatsråden havde set det i

Kina, men snart blev bønnerne alene indført, og processen med at uddrage olien foretaget i Europa — først i England, men efter 1909, da Ø. K. havde bygget *Dansk Sojakagefabrik* også i København. Ø. K. forsøgte at tage bønnerne hjem »in bulk« (løs vægt), men det gik ikke. Bønnerne brændte sammen, idet de under rejsen udløser en mængde varme. Selv under transporten i sække må der udvises stor forsigtighed ved indladningen, idet der ved hjælp af trækanaler må tilføres ladningen ventilation under rejsen. Under processen med presning af bønnerne til oliekager uddrages først en meget fin olie, der kan benyttes som den mest udsøgte olivenolie. Af bønnen fremstilles ligeledes glycerin, sæbe og malerolie. Denne sidste kan fuldt ud erstatte linolie som fernis. Sojakagerne og sojamelet bruges som kreaturfoder og indeholder op til 45 pct. kvælstofholdige stoffer (æggehvidestoffer) og 10 pct. fedt. Sojabønnen har været en meget væsentlig faktor til Ø. K.'s mål: masseomsætning og fragt til skibene, og har også været et led i etatsråd Andersens planer om »vekselvirkning«, idet Ø. K. — foruden den danske fabrik — også interesserede sig for bygning af fabrikker både i England og i Tyskland.

Til at indkøbe og organisere udførslen af sojabønner fra Manchuriet og Sibirien oprettede Ø. K. i Vladivostok et russisk datterfirma under navn af *Wassard & Co.* Under dette navn arbejdede firmaet i mange år — også efter at den oprindelige leder, direktør *L. Wassard,* var fratrådt for at tiltræde andre betydende poster inden for Ø. K. Indkøbene lededes stort set fra et i Harbin oprettet kontor, mens afskibningen foregik fra Vladivostok i Sibirien og Dairen i Manchuriet.

I 1909 flyttede Ø. K. sine kontorer i København ind i den nyopførte smukke bygning på Gammelholm. Bygningen i Frihavnen bibeholdtes som sæde for kompagniets skibs- og maskininspektion samt for proviant- og udrustningsafdelingen.

Den 14. december 1909 fik den danske orlogsmarine sin første u-båd, *»Dykkeren«*. Søfolk så på dette krigsskib som på en slags kuriositet. De skulle dog i løbet af nogle få år få lært at betragte dette nye våben med både frygt og had.

Den 23. januar 1909 befandt britisk S/S *»Republic«,* 15.400 brt., seks år gammel, sig 26 sømil sønden for Nantucket (200 sømil fra New York) på rejse fra New York til Middelhavet med 463 passagerer og 298 besætningsmedlemmer ombord. Det var tåge, og skibet gik med mindsket fart. Kl. seks morgen kolliderede skibet med italiensk S/S *»Florida«,* som var på vej til New York med ca. 2000 passagerer ombord. *»Florida«* borede sig med så vældig magt ind i *»Republic«* agten for dennes kommandobro, at hele siden blev gennemskåret, så at det fremmede skibs bov til sidst stod inde i midten af maskinrummet på *»Republic«*. Da *»Florida«* bakkede ud, vældede vandet ind i *»Republic«,* men da de vandtætte skodder holdt, var der ingen øjeblikkelig fare for forlis. *»Republic«s* telegrafist, *Binss,* ilede til sine apparater, som han fandt ubeskadigede til trods for, at *»Florida«s* bov havde skåret hele den ene væg bort fra telegrafrummet. Dynamomaskinen var naturligvis gået i stå, men ved

hjælp af sine akkumulatorer gav Binss nødsignaler, som blev hørt dels af stationen på Nantucket, som straks lod det gå videre, dels af den store, engelske S/S *»Baltic«*, som befandt sig i nærheden, og som ilede til ulykkesstedet. Passagererne fra *»Republic«* var imidlertid blevet overført til *»Florida«*, som, til trods for, at det var svært beskadiget, mente at kunne holde sig flydende. *»Baltic«* ankom henimod aften og tog først *»Republic«s* mandskab ombord og derefter i løbet af natten uden uheld alle *»Florida«s* 2000 passagerer, hvorefter den satte kursen mod New York. Kaptajn *Sealby* prøvede ved hjælp af frivillige blandt sit mandskab og ved tilkaldte slæbebåde at få *»Republic«* slæbt ind på grundt vand, men det mislykkedes. Kaptajnen sendte mandskabet fra borde, da skibet så ud til at ville synke. Sammen med andenstyrmand *Williams* blev han selv ombord i håb om bedring af situationen, men skibet sank, og de to officerer blev i sidste øjeblik trukket op af vandet — kaptajnen bevidstløs. *»Florida«* kom i havn eskorteret af tililende skibe. To passagerer fra *»Republic«* og tre matroser fra *»Florida«* dræbtes ved kollisionen, og nogle få passagerer såredes, men ud over dette blev alle reddede fra de to skibe. Dette var det første tilfælde, hvor den trådløse telegraf viste sin uvurderlige nytte ved et stort skibsforlis. Derfor nævner jeg det her. Den amerikanske kongres vedtog straks en lov, der påbød, at alle passagerskibe, som sejlede fra amerikansk havn, skulle være forsynet med trådløs telegrafi. Senere fulgte de andre nationer efter, og ved international lov er det nu forlangt, at alle skibe skal have radiostation installeret.

Den 27. januar 1909 blev der af ministeriet for handel og søfart nedsat en kommission for at udarbejde lovudkast om lastelinie. Kommissionens medlemmer bestod af skibsbyggere, redere, repræsentanter for søfartens forskellige mandskabsorganisationer og fra klassificeringsselskaberne samt en repræsentant for ministeriet. Kommissionens formand blev ingeniør *H. Burmeister*. Resultatet af kommissionens arbejde blev *»Forslag til midlertidig lov om skibes dybgående og lastelinie«*, som i løbet af sommeren blev vedtaget af rigsdagen, og som trådte i kraft den 1. oktober 1909. Denne lov var i første instans nødvendiggjort af et i England i 1906 givet tillæg til *»The merchant shipping act«* af 1894. Dette tillæg fastsætter, at de engelske bestemmelser angående afmærkning af lastelinie fra den 1. oktober 1909 vil finde anvendelse på alle udenlandske skibe, så længe de er i britiske havne. Et udenlandsk skib, der efter den nævnte dato befinder sig i britisk havn uden at være forsynet med et af den britiske regering anerkendt lasteliniemærke, vil udsætte sig for strafansvar, blive anset for usikkert og antagelig blive stoppet. Grunden til, at den vedtagne lov var »midlertidig«, var netop, at den skulle træde i kraft, inden de britiske regler den 1. oktober kom i anvendelse, og en permanent lov om det samme emne ville ikke kunne blive færdig til denne tid, da mange konferencer med andre lande, indviklede beregninger og meget andet skulle foretages.

Hele lasteliniespørgsmålet havde i mange år været løst i England, hvor der var givet meget strenge regler for, hvor meget et skib kunne tillades at blive lastet med. Spørgsmålet var oprindelig rejst af den engelske filantrop *Samuel*

Plimsoll, der varmt havde interesseret sig for nogle mislige forhold i den engelske handelsmarine, og som i 1873 havde udgivet en bog, »*Our Seamen*«, der vakte stor opsigt. Han påviste, hvorledes britiske skibsredere samvittighedsløst lod notorisk usødygtige skibe sejle ud, efter at de først var højt forsikrede. Som medlem af det engelske Underhus fra 1871—80 optrådte han vedholdende og med stor fasthed for at beskytte søfolkene. Han mødte til at begynde med stor modstand, og hans taler i Underhuset blev ofte overdøvet af hånende tilråb og afbrydelser, men Plimsoll blev ufortrødent ved og bilagde sine påstande med beviser. Snart vendte folkestemningen sig, og Plimsoll fik vedtaget flere gode love, der stoppede de dårlige rederes trafik med usødygtige skibe og utilbørlig overlastning. Plimsoll fik til sidst også støtte fra de store rederier. Samuel Plimsoll døde i 1898, men havde da oplevet at se sin kongstanke bragt til virkelighed ved »The merchant shipping act« af 1894, der bl. a. giver regler for, hvor dybt skibe må laste ned. Når man nu om stunder betegner en tilsyneladende gammel, rådden skude som en »plimsoller«, er dette for så vidt en uretfærdighed mod denne hjertevarme filantrops minde, da det faktisk var sådanne skibe, han bekæmpede.

England kunne af konkurrencehensyn — om ikke af andre grunde — ikke finde sig i, at andre nationers skibe fik lov at føre mere ladning med sig end de engelske, og tillægget til »Shipping Act« af 1906 var et af midlerne til at tvinge udenlandsk skibsfart til at følge trop. I sandhedens interesse må det erkendes, at det også for danske skibe var nødvendigt, at der blev sat en bom for mange rederes — og skibsføreres — hang til at laste skibene mere end godt var. I min styrmandstid i Østasiatisk Kompagni fra 1906 til 1917 har jeg ikke en eneste gang næret den ringeste betænkelighed ved at gå til søs med et af kompagniets skibe, men det var ene og alene, fordi jeg vidste, der var ingen »plimsollere« mellem dem. Det var altid forholdsvis nye, ualmindelig godt og stærkt byggede og veludrustede skibe, men jeg tør dog påstå, at jeg heller ikke en eneste gang har forladt Antwerpen med et af disse skibe, uden at der har været betydelig overlastet. Selv efter at loven om lastelinier var vedtaget i Danmark, gjaldt der dengang ingen lov om begrænsning af lastindtagning i Belgien, og når jeg nu tænker tilbage på de tider, synes jeg, at det var uforsvarligt, som skibene blev sendt ud efter endt lastning i Antwerpen. Det var ikke det, at skibene var en fod eller mere overlastet, men så snart det sidste slæng ladning var gået ombord, måtte skibene som regel af sted — med åbne luger, svingende lossebomme, usurret dæksladning (ofte bestående af store jernbanevogne eller andet svært gods). Vel sandt, skibet havde nogle timers sejlads ned ad floden, før det kom i åbent vand, men ofte var det midt om natten med trætte styrmænd og mandskab. En del af mandskabet havde vagtposter, styrmændene udarbejdede lasteplaner, som skulle i land med lodsen, så det var mildest talt umenneskelige tilstande; men tiderne har Gud ske lov også i den henseende forandret sig til det bedre. »Tid er penge« er stadig et stort og rigtigt ordsprog til søs, men der er mening i sagerne nu. Med hensyn til overlastning da er dette nu en saga blott. Lasteliniereglerne er internationale, og enhver mand ombord

kan forlange skibet stoppet, hvis det er overlastet, og hvad andre forhold angår, er der ikke mere nogen dansk reder, der forlanger, at sikkerhed skal ofres for tidsbesparelse. Også skal nu officerer og mandskab betales ret dyrt for udført overtid — officererne blev den gang slet ikke betalt for overarbejde. Moderne redere har også en anden indstilling end fortidens, og i vore dage kommer tidsbesparelsen ind på andre måder.

I maj 1909 blev det første gyrokompas forevist i Kiel af opfinderen, dr. *Anschutz-Kaemfe*. Dette kompas har sin væsentlige fordel i dets uafhængighed af både jordens magnetisme og den magnetisme, som findes i skibes jern. Det, der ligger til grund for gyroskopets anvendelighed som kompas, er det faktum, at et gyroskop (en snurretop), der er ophængt på en sådan måde, at ingen fremmede kræfter påvirker det, vil, når det bliver sat i hurtig bevægelse, stille sig parallelt med jordaksens retning — altså i nord-syd. Gyroskop-kompasset er siden dets fremkomst blevet perfekt. Det findes nu i alle krigs- og passagerskibe og får mere og mere indpas også i almindelige fragtskibe.

Som et lille memento om sejlskibenes besværligheder blev det i juli 1909 bekendtgjort i søfartsblade, at det engelske barkskib *»Denbight Castle«* var ankommet til Freemantle i Vestaustralien efter 253 dages rejse fra Cardiff, efter at alt håb var opgivet. Skibet skulle med kul til vestkysten af Sydamerika, men var ved Kap Horn gang på gang drevet tilbage af svære storme, hvorfor kaptajnen til sidst havde sat kursen for Kap det gode Håb og over det Indiske Hav til Australien, hvorfra den altså nu skulle fortsætte til sit bestemmelsessted i Sydamerika.

Efter at *»Bandon«* i Bangkok havde losset sin restladning og igen indtaget partladning, stod den den 2. februar 1910 ned ad Menamfloden. Efter et kort ophold i Singapore for at indtage bunkerkul, gik rejsen derefter til vestkysten af Indien — den såkaldte Malabarkyst — hvor vi i kystpladserne Calicut, Cochin og Malabar skulle laste kaffe. Calicut er hovedbyen i Malabardistriktet, og det sted i Indien, hvor europæerne først landede, nemlig Vasco da Gama i 1498. På denne kyststrækning er de indfødte kristne. Der er meget frugtbart, men de indfødte lever i stor fattigdom, og tropesygdomme er hyppige. Særlig så man mange tilfælde af elefantiasis, der viser sig ved en umådelig opsvulmen af benene, der, som sygdommens navn antyder, bliver så tykke som elefantben. Efter at have fyldt skibet op med kaffe — selv de tomme passagerkamre og badeværelser m. m. blev fyldt med kaffesække — fortsattes rejsen til London, hvortil vi ankom den 28. marts.

Der lå telegram til mig i London om straks at komme hjem, da min kone var alvorligt syg. Det var lungebetændelse, der havde udviklet sig til lungehindebetændelse. Kaptajnen var meget deltagende og mønstrede mig straks af, hvorefter jeg rejste hjem over Esbjerg.

Da jeg kom hjem, var min hustru tilsyneladende bedre, men det var kun tilsyneladende. Hun døde den 3. maj 1910.

Da jeg efter min hjemkomst henvendte mig på Ø. K.'s kontor, beklagede skibsinspektøren min sorg men sagde desuden, at det var jo ikke så godt, jeg havde

forladt mit skib, for når nu min kone var blevet rask igen, var det ikke sikkert, de havde et skib til mig. Da jeg efter dødsfaldet igen var på kontoret, var skibsinspektøren meget deltagende, men med hensyn til igen at få stilling i kompagniet kunne han intet love mig. Dagen efter blev jeg dog kaldt ned på kontoret. Andenstyrmand *Arnefeldt* på *»Samui«*, som lå i Norge, var blevet syg og skulle i land. Jeg kunne få hans stilling, hvis jeg kunne rejse søndag aften. Min kone skulle begraves søndag eftermiddag, så det syntes jo lidt hårdt, men på den anden side var jeg så sjæleligt nedbrudt og legemligt træt, at det sikkert ville være godt for mig at komme væk fra det hele, så jeg sagde ja. Finansielt var jeg også langt nede — sygdom koster penge, ingen hyre havde jeg haft, siden jeg forlod skibet, hjemrejsen havde været dyr, mine møbler var taget på afbetaling — det var altsammen ikke så godt. Dog, min kære, ældste broder og min søde svigerinde tog min lille pige til sig, og min gamle fader klarede alt det andet for mig. Nogle af mine møbler blev overtaget af min familie, og resten tog snedkeren tilbage på rimelige vilkår. Søndag den 8. maj 1910 blev min hustru begravet om eftermiddagen, og om aftenen rejste jeg fra København til Frederiksstad i Norge og blev straks påmønstret S/S *»Samui«*, som lå under lastning dér. Fører af *»Samui«* var *Ejnar de Fine Licht*, som var en meget behagelig overordnet. Førstestyrmand var min gamle ven Svend Kjær, som det var helt rart at skulle sejle sammen med igen. Han var en del af en bussemand, men jeg kendte ham — og også hans mange gode sider.

Den 11. maj 1910 afgik vi fra Frederiksstad og anløbende de sædvanlige havne kom vi til Bangkok den 3. juli. Jeg må også hellere nævne trediestyrmand på *»Samui«*, da han blev min gode ven gennem livet, *Axel Broner*, som var fra Svendborg. Han havde sejlet i sin pure ungdom med skotske fiskere og var i det hele taget en sejlskibsmand af den rigtige slags. *»Samui«* sejlede stadig på Bangkokruten, og vi, der var ombord i dette skib, havde nogle meget fornøjelige år. Samlivet ombord var udmærket, og under vore ret lange ophold i Bangkok fik vi mange gode venner dér. Vi var alle unge mennesker, der, det tør jeg nok sige, udførte vor anstrengende tjeneste til vort rederis tilfredshed, men vi nød også livet i vor korte fritid. I Bangkok havde jeg en mængde gode venner fra min styrmandsskole- og reserveløjtnantstid. I den siamesiske marine var flere af dem ansat, og i kystbådene tilhørende Ø. K.'s datterselskab *The Siam Steam Navigation Co.* var også flere af mine kammerater både som førere og førstestyrmænd. I disse skibe var der kun tre danske — føreren, førstestyrmand og førstemaskinmester. Den øvrige besætning var dels malajer på dækket og kinesere i maskinen. Også restaurationsbesætningen var kinesere. Både i disse skibe og hos de danske officerer i orlogsflåden var vi fra de store hjemmeskibe altid velkomne til et godt måltid mad og diverse drinks, og omvendt havde vi ofte besøg af »siameserne« i vore skibe. Også blandt de danske »landkrabber« fik vi gode venner, og det var ligemeget hvor, man kom i Bangkok — så traf man danske. Der var selvfølgelig mange danske i Ø. K.'s foretagender — selve hovedkontoret, »Storen«, savmøllen, de store lagerbygninger og pakhuse ved havneanlægget. »Storen« og hovedkontoret lå i den samme store bygning oppe

i selve Bangkok, mens de øvrige foretagender lå et godt stykke længere nede ad floden og strakte sig over et meget stort areal, som blev benævnet »*Wat Phya Craig*«, hvilket naturligvis i de danskes daglige tale blev til »Valby Krat«. Arealet fik sit navn fra to gamle Buddha-templer, der var beliggende på grunden. »Wat« er nemlig det siamesiske ord for »tempel«. Ved den ene ende af kajanlægget var der et lille indhug, der dannede station for Ø. K.'s største slæbebåd — bygget i København, transporteret ud i dele med et Ø. K.-skib og samlet på skibsværftet — »Dokken« — i Bangkok. Slæbebåden var blevet døbt med det gamle navn for Bangkok, nemlig »*Krunthep*«, og blev naturligvis derfor mellem de danske aldrig kaldt for andet end »Krumtap«, og dets lille anlægsplads for »Krumtaplejet«. Kaptajnen på »*Krunthep*« var nordmand og hed *Kaas* — et storartet menneske, der altid var i godt humør og altid klar til en drink og lidt »skøj«. Han var oprindelig norsk søofficer, som i nogen tid havde været ansat i den siamesiske marine og nu havnet i Ø. K.'s tjeneste. Han var lidt for hidsig med de våde varer, og det tog til sidst på hans helbred. En morgen kom han ombord til mig med humøret langt nede i kælderen, og efter at have fået sin obligate morgenbitter fortalte han mig, at han den foregående dag havde været hos lægen, som havde givet ham »tre måneders notice«, hvis han ikke holdt op med at drikke whisky — så nu var Kaas meget ulykkelig. Op ad dagen traf jeg ham igen, men nu i et overstadigt godt humør — han sagde på sit morsomme dansk-norske mål, at han havde fundet ud af, at cognac smagte lige så godt som whisky, og det havde lægen ikke forbudt ham. Kaas var altid blandt de forreste i de unge danskes eskapader og følte sig vistnok til sidst helt som dansk. Ved udbruddet af første verdenskrig rejste han til Norge og blev ansat hos sin broder, som var en fremstående norsk fiskeeksportør. Det er mange år siden, jeg sidst hørte fra »den gale Kaas«, og da var han bleven gift og bedsteborger — han er således en af dem, der bliver særlig glæde i himlen over. Foruden de danske, som var ansat i Ø.K.s kontorer og skibe, var der også mange danske i andre foretagender i Bangkok — f. eks. på »Lyset«, som det kaldtes, nemlig den elektriske kraftstation, der var på danske hænder, og hvis kontorpersonale og ingeniører var danske. I havnevæsenet og i lodsvæsenet var der danske i ledende stillinger, i hæren mange danske officerer, i jernbane- og postvæsenet — ja, selv kongens livlæge var en dansker, dr. *Due-Petersen* fra Svendborg, hvis ene broder var direktør for Fricks-fabrikkerne i Aarhus, og hvis anden broder var fabrikant og forretningsmand i Svendborg. Direktøren for Paknam jernbanen var altid den glade *H. C. Andersen*. I kystskibene havde vi *Anker Svarrer* — en anden af mine marinekammerater. Han kom senere til at føre store skibe i Ø.K., men gik i land i 1926 og indtrådte som kompagnon i firmaet Iver C. Weilbach & Co. og døde i 1950. Også kaptajn *Frederik Christiansen* — af en eller anden grund kaldet for »Hønsehuset«, bør nævnes. Han var en sveden Vejle-jyde, der sejlede først som styrmand og fra 1910 til 1931 som fører i *Siam Steam Navigation*. Hans siamesiske hustru var en meget dygtig og energisk kvinde, som foruden at drive en vognmandsforretning tillige leverede fjerkræ — særlig slagtegæs — til alle Bangkoks førende hoteller og

restauranter. Hans sønner studerede på engelske og danske skoler. Han bosatte sig med sin familie i Danmark i 1931 og blev en ret fremstående Vejle-borger. Han døde for en snes år siden.

De fleste af de danske officerer på de siamesiske kystbåde talte efterhånden helt godt både malajisk og siamesisk. »Serangen« — den malajiske bådsmand — den kinesiske anden mester, og de kinesiske boy'er (tjenere) talte »pidgin English«, hvilket er et sprog, som er meget brugt af de indfødte i Østen, og som består af de mest velkendte engelske ord tilsat en del gloser, som de indfødte tror er engelske, og som efterhånden er bleven kendt af alle europæere i Østen. De to vigtigste ord i dette sprog er »belong« — som jo i virkeligheden er det engelske ord for »tilhøre« — og »piece«, det engelske for »stykke«. Kinesere kan ikke udtale bogstavet »R«, men erstatter det med »L«, og dette kan afstedkomme nogen forvirring. Pidgin bruger også udtrykkene »have got« (har), »can do« (»godt« — eller »det er vel«). Da jeg en hverdag mødte andenmesteren fra et af skibene iført landgangstøj, fik jeg følgende svar på mit spørgsmål om, hvorfor han ikke var på arbejde: »No, today belong holiday — Jesu go topside day«. Ordret oversat er dette: »Nej, i dag tilhører helligdag — Jesu gå oven på dag.« En anden dag, da jeg med en af kaptajnerne kom ombord på dennes skib, spurgte kaptajnen den kinesiske hovmester, om nogen havde været ombord og spurgt efter ham. »Yes, one piece gentleman — very big belly — no got grass topside savybox.« Det er oversat: »Ja, et stykke herre — meget stor mave — ingen græs ovenpå forstandskisten«, hvormed naturligvis mentes, at den besøgende havde været skaldet. Da jeg spurgte vor kinesiske stevedoreformand, hvornår vi kunne vente vor risladning, fik jeg til svar: »Tomollow — suppose no come lain, come plenty lice.« Det var jo ikke så godt, da »lice« som bekendt er det engelske ord for lus.

Ladningen, som vi havde med fra Europa, blev losset af siamesiske arbejdere, som også stuvede det teaktræ, vi lastede, mens risladning blev taget ombord og stuvet af kinesere. Disse »ricecoolies« er fra det nordlige Kina og meget kraftige og udholdende folk, der ofte løb en meget lang distance fra pakhuset til skibet med to tunge rissække på nakken.

Der var nogle gæve danske i Bangkok den gang. Mange af dem lever endnu, men de fleste er borte. Bangkok i tiden før den første verdenskrig står for os gamle Bangkok-farere i eventyrets skær. Min generation havde ikke oplevet den »helt gamle« tid i Bangkok — da jordbunden i Siam blev beredt for dansk foretagsomhed af mænd som Richelieu, H. N. Andersen, Westenholtz, general Schau og andre. Mine samtidige kom til, takket være disse pionerer, for at arbejde videre på deres grundlag, men eventyret var endnu ikke forbi. Endnu var siameserne primitive, og de styrende i Siam måtte støtte sig til europæerne. Bangkok var stadig en eksotisk by, og en hvid mand mødte respekt hos de indfødte. Da jeg efter krigen i begyndelsen af tyverne igen begyndte at sejle på Bangkok, havde forholdene forandret sig meget, og nu efter den anden verdenskrig er Siam helt forandret. Det er jo ikke engang Siam længere — det er Thailand. Der er nu ikke megen respekt for den hvide mand, hvilket sikkert

er hans egen skyld. Selv det smukke dekorative røde flag med den hvide elefant er forsvundet og erstattet med et intetsigende stribeflag, som de fleste nationer har det. Og i teaktræsskovene, hvor jeg aldrig selv har været, men om hvilke jeg så ofte har hørt fortælle om fra danske forstmænd, som har opholdt sig der i årevis — også der er romantikken ved at forsvinde. Endnu i 1938 havde Ø. K. foruden ca. 1000 indfødte arbejdere 265 elefanter, som arbejdede fuldstændigt selvstændigt ved transporterne af de store, op til 45 meter lange teakstammer ned til floden. Det tog ca. 8 år at oplære en elefant, men først udlært, var den også i over 30 år en god arbejder. Nu er de begyndt at bruge traktorer i Siams skove, og elefanternes dage som skovarbejdere er sikkert talte.

Vi unge danske i Bangkok den gang tænkte imidlertid ikke så langt. Vi arbejdede hårdt og slog frihjulet fra i vor fritid. Når vi efter en middag ombord eller i clubben og et parti kegler samme sted fandt på at gå ud og se på byen, kunne det gå hårdt til. Der var på hovedgaden en restaurant, som vi kaldte »Tingel-Tanglen«. Navnet kom fra det tyske »Damekapelle«, som altid musicerede der. En aften, da vi sad et selskab her, kom en af de unge løjtnanter fra marinen ridende lige ind i lokalet på en hest, som han havde »organiseret« et eller andet sted. Borde blev væltet og glas knust — men hvad? Vi betalte. Da vi holdt nytår engang, var det en senere herhjemme kendt kaptajn, der da var ansat i Bangkok, som smed et af de store fyrværkerikanonslag fra skibene ind gennem vinduet i en villa beboet af en fhv. tysk skibsfører, som han ikke kunne lide. Huset blev næsten lagt i ruiner. Det blev den krudtgale skipper en dyr spøg. Ved en storstilet og meget livlig julefest i Ø. K.'s messe var to af messemedlemmerne, som var dødelige uvenner, og som ikke havde vekslet et ord med hinanden i et par år, placeret ved hver sin ende af bordet. Julestemningen havde fået kollegerne til at bearbejde de to for at få en forsoning i stand, og da dette også var lykkedes, rejste den ene sig, og med glasset i hånd trådte han op på sin stol og fra stolen op på bordet, og knusende glas, porcelæn og alt andet under sine fødder vandrede han hele bordets længde igennem til sin gamle fjende, som han derefter hilste som genvundet ven.

Af managers (bestyrere) i tiden før krigen husker jeg særlig den joviale *Emil Jørgensen*, som havde en sød og livlig hustru. I 1911 blev *Wilhelm Weimann* manager. Han fik i 1913 udnævnelse til direktør i Ø. K., men stadig med bopæl i Bangkok. I 1914 måtte han tage hjem på grund af tropesygdom og gik i 1915 helt ud af kompagniet. Samtidig med at være ansat i Ø. K. var Weimann kommet ind i Store Nordiske Telegrafselskab, hvor han blev formand for bestyrelsen i 1916. Weimann var en fremragende forretningsmand. Han havde selskabelige talenter, en stor formue og var egentlig en meget behagelig mand — men kunne være meget arrogant. Han havde været søfarts- og handelsminister i Zahles ministerium fra 28. oktober 1909 til 5. juli 1910. Weimann var en god bekendt af en af mine tanter, og engang, jeg var i Bangkok, havde jeg hilsener med til ham fra tante Julie. Velsagtens derfor blev jeg inviteret til en ret stor middag hos ham. Som regel kom jo styrmændene ikke med til den slags hos manageren, men tante Julie må åbenbart have haft en plads i den store mands

hjerte; thi efter middagen skulle jeg absolut sidde ved hans side ved kaffen og fortælle ham, hvad jeg vidste om hende. Da jeg var lens for stof, begyndte Weimann at tale, mens hele selskabet lyttede til hans visdomsord. Bl. a. fortalte han, at han fra det danske handelsministerium havde fået brev med anmodning om at ville give tilladelse til, at hans billede blev ophængt i ministeriet; men han påstod, at han havde sagt nej — »for så kommer jeg til at hænge mellem en klovn og en idiot, og det vil jeg ikke,« sagde han. Det synes, som om Weimann har fortrudt sit afslag senere. Jeg har forvisset mig om, at hans billede nu findes ophængt i ministeriet.

Jeg gjorde tre rejser på Bangkok med *»Samui«*, mens kaptajn de Fine Licht var fører. Den 19. juni 1911 ankom vi til København for sidste gang med de Fine Licht som kaptajn. Han blev forflyttet til S/S *»Tranquebar«* og fik Svend Kjær med sig som førstestyrmand. *»Samui«* fik kaptajn *Svend Prip* til fører, og jeg blev udnævnt til førstestyrmand. Det var kaptajn Prips første skib som fører, men vi havde jo sejlet sammen før i *»Birma«* på den berømmelige etatsrådsrejse. Broner avancerede til andenstyrmand, så det var avancement over hele linien. *»Samui«* var også under den stilfærdige, noble kaptajn Prip et udmærket »familieskib«, hvor det var godt at være. Mens vi i København forbereder os på vor næste Bangkokrejse, vil jeg udrede, hvad der er sket inden for skibsfarten.

KAPITEL 15

»Cambodia«s forlis. Danske dampskibsrederier

1909 havde været et elendigt år for dansk skibsfart, men 1910 begyndte med lysere forhåbninger og ganske gode fragter.

Dog — den 16. februar skete en søulykke, der i lange tider derefter kastede en sort skygge over dansk søfart. Ø. K.'s S/S *»Cambodia«* strandede på den norske kyst i nærheden af Arendal. Det var hårdt vejr, skibet brækkede i to stykker og 16 mand af den 29 mand store besætning omkom. Alle maskinmestrene druknede, mens styrmændene blev reddet. De omkomne var på agterskibet, hvor de forsøgte at sætte en båd ud, da skibet brækkede over. Kaptajnen havde givet ordre til hele besætningen om at samles på broen, men de 16 omkomne havde ikke efterkommet denne ordre. De tretten reddede var fra broen kravlet hen på bakken, hvorfra de blev reddede af to mænd i en båd fra den norske S/S *»Activ«*. Kaptajn A. N. C. — kaldet »Congo«, fordi han havde været i Kongostatens tjeneste i mange år — blev den 11. juni 1910 for uforsvarlig navigering idømt en bøde på 300 kr. Han blev afskediget fra Ø. K.'s tjeneste og emigrerede senere til Amerika, hvor jeg har hørt, han med held i mange år førte skib.

Til trods for, at 1910 blev et lyst år for dansk skibsfart, kom denne lysning dog for sent for et stort dansk rederi. Det var de såkaldte *Fiskerske Selskaber*, der måtte give op og i oktober 1910 melde sig konkurs. Disse selskaber havde

blandt navigatører og maskinmestre et godt navn, da der var gode forhold i skibene, og gagerne altid lå lidt over andre rederiers. Begyndelsen til disse selskaber blev gjort allerede i 1871, da dampskibsselskabet *Kjøbenhavn* blev stiftet med grosserer *F. W. Kjørboe* som korresponderende reder og med en aktiekapital på 1/2 million rigsdaler (1 mill. kr.), der, efter at kronemønten var indført i maj 1873, blev forhøjet til 1,9 mill. kr. I 1882 blev firmaet *Hecksher og Søn* korresponderende reder for rederiet. Dette firma var stiftet i 1797 af statsmægler *Sigfried Hecksher* og lededes, da *Kjøbenhavn* blev overtaget, af stifterens sønnesøns søn *Carl Hecksher*, der havde fået sin merkantile uddannelse dels herhjemme under vort store finansgeni C. F. Tietgen, dels i udlandet — bl. a. på nogle af Englands største rederikontorer. I 1883 havde *Kjøbenhavn* fem skibe på i alt 6763 brt., og bestyrelsens formand var *Landmandsbankens* direktør *Is. Glückstadt*. Rederiet kom ud for modvind i et faldende fragtmarked og havde i 1886 konstateret et driftsunderskud på 920.000 kr. —I marts 1887 blev rederiet saneret ved at nedskrive aktierne til 40 pct. af den oprigtige værdi, hvorefter aktiekapitalen var 760.000 kr. Denne åreladning hjalp, og da fragterne igen steg, kunne rederiet for 1888 betale 5 pct. udbytte af de nedskrevne aktier. Samtidig udvidedes kapitalen med 840.000 kr. til 1.600.000 kr. For året 1889 betaltes en dividende på 17 pct., og da tiderne stadig holdt sig gode for skibsfarten, blev kapitalen i 1898 yderligere udvidet til 3 millioner kr.

I 1889 stiftede Carl Hecksher D/S *Østersøen* med en aktiekapital på 600.000 kr. Den 26. december 1891 døde Carl Hecksher pludseligt. Firmaet blev ført videre af to af dets mest betroede mænd — *Peter L. Fisker*, der tog sig af rederivirksomheden, og *Heinric Sieh*, der som examineret mægler tog sig af firmaets mægler- og agenturforretninger. Denne sidstnævnte del af firmaet blev skilt ud af virksomheden og eksisterer den dag i dag under det gamle firmanavn Hecksher & Søn. Carl Heckshers enke, Marie, var til sin død passiv kompagnon i firmaet.

Drivkraften i rederiet var dog konsul Peter L. Fisker, hvis dygtighed og fremsyn drev rederiet op. I 1894 stiftede Fisker D/S *Inga* med en kapital på 45.000 kr., der i 1898 udvidedes til 645.000 kr. og i 1900 til 800.000 kr. Næsten samtidig stiftede han også D/S *Union* med en kapital på 35.000 kr., der efter gentagne udvidelser i 1908 var vokset til 1,5 mill. kr. D/S *Dan* stiftedes i maj 1905 med en aktiekapital på 325.000 kr., der i september udvidedes til 1.225.000 kr. samtidig med, at der optoges et 5 pct. obligationslån på 880.000 kr. I 1901 var ledelsen blevet skiftet fra firmaet Hecksher og Søn til konsul Peter L. Fisker personligt som forretningsfører for alle rederierne, som derefter altid blev kaldt de *Fiskerske Selskaber*. En del af skibene blev sat i fart mellem Europa og Philadelphia — den såkaldte *»Cosmopolitan Linie«* — en rute, hvortil der blev knyttet store forventninger, som desværre ikke blev indfriet.

Det viste sig, at konsul Fisker havde været for optimistisk med sine planer. Et stort rederi var blevet skabt — men for lånte penge, og med de dårlige år

efter århundredskiftet kunne skibene ikke indsejle de store renter, der skulle svares af lånene. I 1908 blev der af de implicerede banker — Landmandsbanken og Handelsbanken — dannet et syndikat, der skulle prøve at få rederierne på ret køl, men det hjalp ikke — rederierne måtte erklæres konkurs, hvilken skæbne også ramte firmaet Hecksher & Co. samt konsul Fiskers eget firma. Et held var det, at skibene ved bankernes og de store rederiers medvirkning blev sparet for landet. Særlig for de mange besætningsmedlemmer var dette en lykke. Selskaberne *Kjøbenhavn* og *Union* havde med lån i Landmandsbanken 13 skibe, som det blev overdraget D. F. D. S. at administrere. Som det vil fremgå af min videre udredning, endte det med, at selskabet købte to af skibene, nemlig *Euxinia* og *Dania*. De øvrige rederier, i hvilke Handelsbanken var interesseret, var *Dan*, *Østersøen*, *Inga*, og *Ocean*. Af disse selskabers 18 skibe gik de 13 til *C. K. Hansen* og de fem til D/S *Torm*. De overtagne skibe gik ikke ind i de overtagne rederiers flåder, men blev administreret særskilt ved nydannede selskaber. Skibene, som administreredes af D. F. D. S., kom under et selskab kaldet *Hafnia*, selskabet under *C. K. Hansen* fik navnet *Atlantic* og selskabet under *Torm* fik navnet *Botnia*.

Mens jeg nu er ved rederier, vil det måske være på sin plads at fortælle lidt om de større danske rederivirksomheder, der eksisterede før den første verdenskrig, og som stadig gør sig gældende i vore dages skibsfart.

Det er værd at lægge mærke til, at vore store dampskibsrederier ikke er direkte fortsættelser af Danmarks store sejlskibsrederier. Disse sidste var skabt af storkøbmændene, der lod bygge de sejlskibe, de havde brug for til at føre varer hjem til deres forretninger. Derved kom de ind i rederinæringen, og på grund af deres udstrakte udenlandske forbindelser hændte det ofte, at skibet ikke kom hjem til købmandens by, men blev befragtet fra den ene udenlandske havn til den anden. Da overgangen fra sejl til damp kom, synes de gamle købmænd og sejlskibsredere at have siddet for godt gemt herhjemme og ikke givet nøje agt på, hvad der skete ude i verden. Derfor blev de danske dampskibsrederier stiftet hovedsagelig af skibsførere, der i det fremmede havde fået øjnene op for, hvor udviklingen bar hen, og som måske også ofte som sejlskibsførere havde set den nye tids skibe sejle sig forbi og derved på første hånd fået vished for, at her lå chancen for driftige mænd. Det var dog ikke alene skibsførerne, som blev foregangsmænd. Om end i en noget mindre grad vil man se, at også en vis gruppe »landkrabber« var vakse — nemlig mæglerne, disse mænd, hvis opgave det var at skaffe fragter til rederne og ladninger til skibene. Det var folk, som havde forbindelser over hele verden, men ikke alene det, de optrådte herhjemme som agenter for fremmede rederier og besørgede forretningerne for fremmede dampskibe, som anløb danske havne, og fik derved indblik i disse skibes virksomhed. Vi ser da nu, at de fleste af vore danske dampskibsrederier er skabt af dristige skibsførere, der havde opsparet nogen kapital, i mindre grad af forudseende mæglere — eller ved et kompagniskab mellem skibsførere og mæglere. Man ser da, at mæglerkompagnonen sidder hjemme og passer kontoret spejdende efter chancerne, mens skipperkompagnonen fører rede-

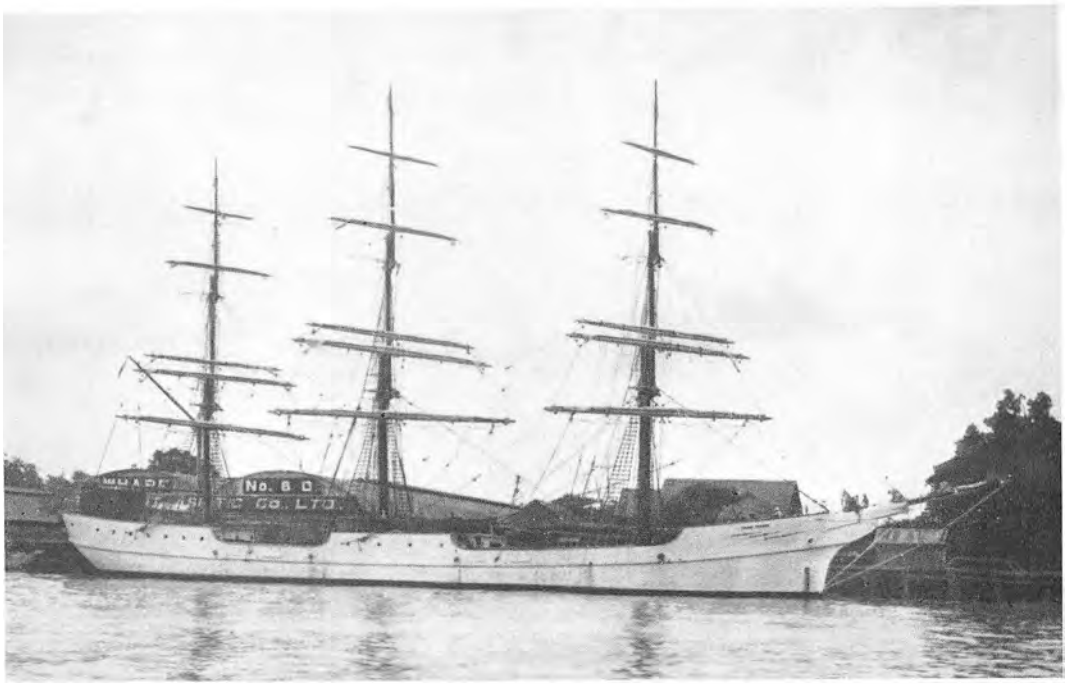
riets første skib og holder sin makker underrettet om tidens rørelser i udlandet. Senere blev det desværre ofte således, at geskæftige forretningsmænd dannede rederi på den måde, at de fik et gammelt skib på hånden og fik samlet købesummen sammen, ved at føreren og officererne måtte indskyde ret store summer i foretagendet for at få deres stillinger. Metoden var den, at »ofrene« måtte tage aktier til parikurs i selskabet. Gik foretagendet så fallit, mistede de narrede mennesker deres penge — som de ikke sjældent havde lånt til svære renter. Det hændte også, at skibshandlere satte penge i sådanne »rederier«, mod at de fik leverancen til skibet, og da de aktier i skibet, skibshandleren fik for sine penge, ikke var noget »guldrandet« papir, gjaldt det for vedkommende om på anden måde at få sine penge ind, og det skete som regel ved, at skibshandleren som storaktionær forlangte, at kaptajnen ved hver hjemkomst rekvirerede nye trosser og andet kostbart inventar. Nå, ja — så måtte kaptajnen sælge de gamle — han kunne ikke fylde skibet op med tovværk. Derved fik han lidt af sine penge ind.

Disse vildskud på rederierhvervet florerede lige op til første verdenskrig. For resten er det ikke mere end nogle få år siden, at en skibsfører, en styrmand og en maskinmester mistede mange penge ved at have købt aktier i et nydannet rederi, som ubeset havde købt et amerikansk vrag beliggende i en sydamerikansk havn. Skibet sank under fødderne på besætningen med en fuld kornladning ombord. Selskabet gik fallit, de tre officerer mistede deres indskudte penge og havde et stort mas med at få deres fortjente hyrer. Dette er dog et isoleret tilfælde, som sikkert ikke gentager sig.

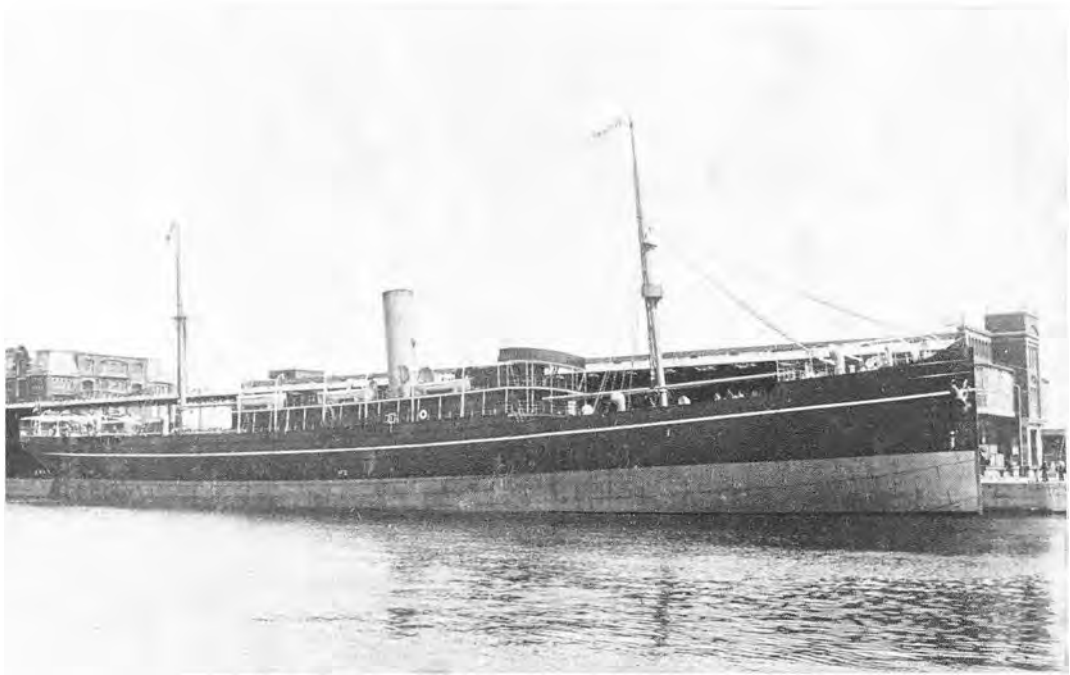
Jeg har tidligere fortalt om *Det Østasiatiske Kompagnis* oprettelse og udvikling men vil tilføje, at kompagniet i 1903 havde været medvirkende ved oprettelsen af *The South African Trading Co. Ltd.* som et fælles dansk-svensk selskab. I 1915 overgik alle de dampskibe, som var bestemt til Sydafrikafarten, til det nystiftede *Dampskibsselskab Orient* — også de to S/S *»Magdala«* og S/S *»Delagoa«*, der havde sejlet under svensk flag. Jeg kommer i øvrigt tilbage til Ø. K. under senere omtale af den for dansk skibsbygning og skibsfart så ærefulde begyndelse af motorskibenes æra.

Når vi i vore dage hører navnet *A. P. Møller* nævne, føler man næsten en trang til at tage hatten af. Dette nu så store verdensfirma med de mange efter vore forhold mægtig store skibe er et af vore yngre rederier, som fra en ringe begyndelse ved dets skabers enestående virketrang og sammenbidte energi har udviklet sig til at blive et firma med en vældig flåde af fuldt moderne skibe, som viser dannebrog i jordens fjerneste egne — skibe, som for størstepartens vedkommende er byggede på rederiets eget værft, *Odense Stålskibsværft,* hvorfra der også er afleveret mange skibe til udenlandske redere. End ikke disse store virksomheder er nok til at tilfredsstille A. P. Møllers ubetvingelige skabertrang. Både hjemme og ude har hans firma store og forskelligartede interesser, som giver brødet til tusinder af familier.

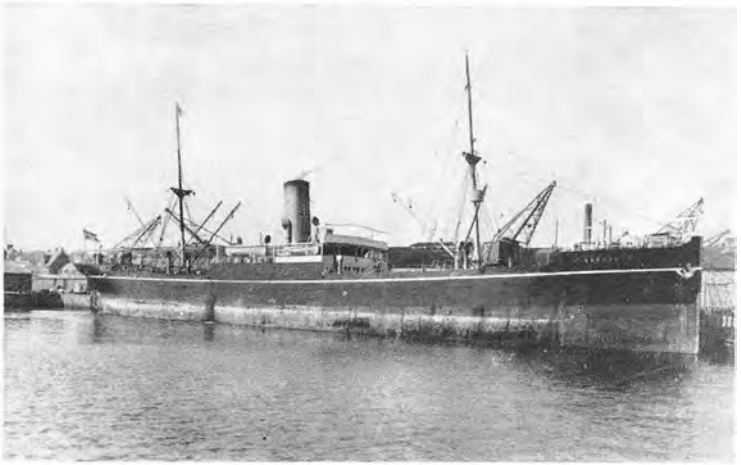
Skibsreder Arnold Peter Møller tilhører en gammel skibsførerslægt, Mærsk Møller fra Rømø — en af disse små Vesterhavsøer, som har fostret så mange af



Fuldskib »Thoon Kramon« (Ø. K.) bygget af teak i Bangkok 1921. Ophugget efter stranding i 1923.



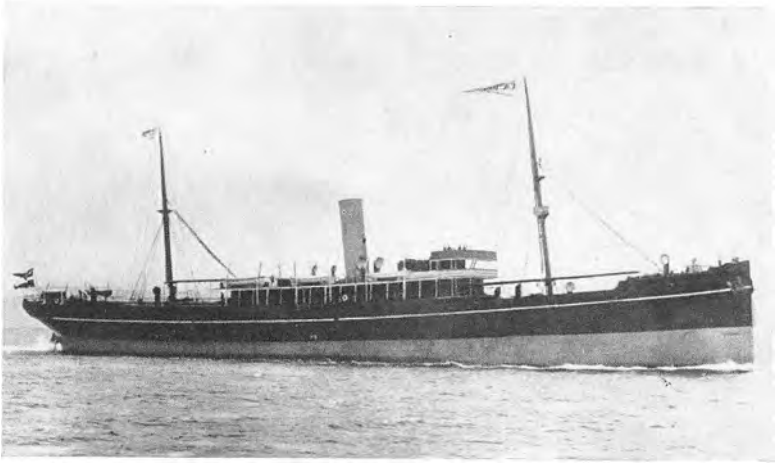
S/s »Cathay« (Ø. K.) 4.112 brt. Bygget 1898. Krigsforlist 5. maj 1915.



S/s »Bandon« (Ø. K.) søsterskib til »Pangan« og Chumpon«.



S/s »Samui« (Ø. K.) 2.859 brt. Bygget 1907 af Burmeister & Wain. Søsterskib til »Bintang«.

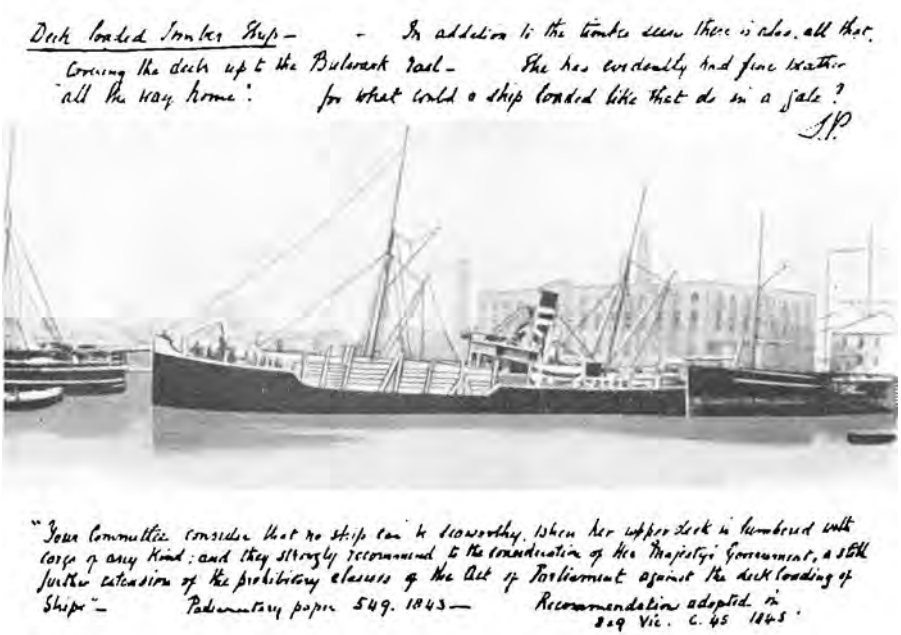


S/s »Cambodia« (Ø. K.) forlist 16. februar 1910, 16 omkomne.

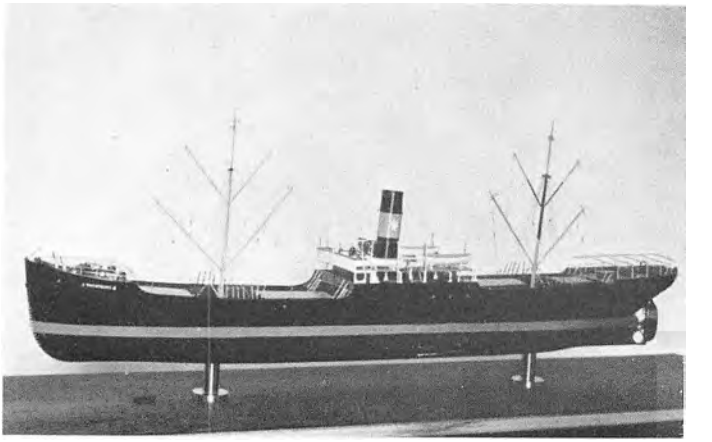




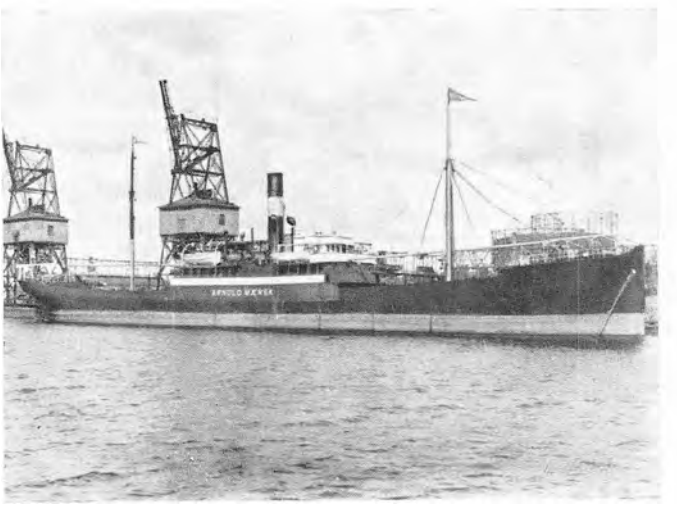
James Hall, som oprindelig planlagde og fremsatte tanken om reform af britiske skibsfartsforhold og indførelse af lastelinie for skibe, og Samuel Plimsoll, »sømandens ven«, som videreførte James Hall's ideer og som ved en stædig kamp fik gennemført loven om sikkerhed til søs, bl. a. det kendte lasteliniemærke »Plimsollmærket«, som med lige så stor ret kunne kaldes »Hallmærket«.



Kommentarer til foto af overlastet skib, skrevet af Samuel Plimsoll.



S/s »Svendborg«, A. P. Møller-koncernens første skib. 1.457 brt. Bygget 1902.







Herover til h.: Skibsreder A. P. Møller (som yngre). Herover: S/s »Arnold Mærsk«. Til h.: S/s »Agnete Mærsk« (begge A. P. Møller). »Agnete Mærsk« krigsforlist marts 1941. 21 danske søfolk omkommet.

vore fortrinlige søfolk. Faderen var den i sin tid meget kendte skibsfører *P. Mærsk Møller,* som havde bosat sig på Amager. Den 2. oktober 1876 fødtes A. P. Møller i Store Magleby. En ældre broder, *Hans N. J. Møller,* fulgte i faderens fodspor og gik til søs som 16 års dreng. Han blev fører allerede i 1898 kun 25 år gammel og kom senere over i broderens rederi som fører, men gik i land allerede i 1928. A. P. Møller besluttede at gå forretningsvejen. Han kom i lære hos en købmand *I. N. Bonnesen* i Sorø og drog derefter til udlandet, hvor han var ansat på forskellige kontorer i England, Tyskland og Rusland. Han havde særlig interesseret sig for »shipping«, og da han kom tilbage til Danmark, blev han ansat som befragter i det store firma *C. K. Hansen.* Mens han endnu var ansat her, stiftede han sammen med sin fader i 1904 Dampskibsselskabet *Svendborg* med en aktiekapital på 150.000 kr. Det nye selskab blev startet med støtte fra svendborgere og fra A. P.'s gamle sorøprincipal. Rederiets første skib var S/S *»Svendborg«* på 2200 tons dødvægt. Rederiet havde domicil i Svendborg, hvor kaptajn P. M. Møller var korresponderende reder, mens A. P. Møller samtidig med at være forretningsfører for det unge rederi var befragter hos C. K. Hansen. Rederiet gik stadig fremad, kapitalen øgedes, og flåden blev udvidet. Dette førte til, at A. P. Møller i slutningen af 1912 trådte ud af firmaet C. K. Hansen og herefter kun beskæftigede sig med sine egne rederi- og mæglerforretninger. Ved de senere anskaffelser af skibe til flåden blev herefter familienavnet *Mærsk* altid brugt i forbindelse med et fornavn, som blev hentet fra den store familiekreds.

Dampskibsselskabet *Svendborg* havde en heldig start, og A. P. Møllers skabertrang fik ham i 1912 til at stifte endnu et rederi, som han under navnet *Dampskibsselskabet af 1912* førtes ud i livet med en aktiekapital på 50.000 kr. Selskabets første to skibe — de gamle *»Dannebrog«*-både S/S *»Fredensborg«* og S/S *»Rosenborg«* — som var købt billigt, fik de gamle familienavne *»Lexa Mærsk«* og *»Hulda Mærsk«* og havde i løbet af et halvt år indtjent deres købesum. I 1913 øgedes aktiekapitalen til 400.000 kr., og flåden udvidedes, således at den ved krigens begyndelse talte seks skibe på i alt 17.000 tons dødvægt. A. P. Møllers selskaber mistede under den første verdenskrig kun to skibe, og firmaet kunne ikke undgå at indsejle store summer, særlig efter at man i løbet af det første krigsår havde forøget flåden med yderligere fire store skibe. Jeg skal nu foreløbig forlade dette driftige rederi.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har jeg allerede fortalt en del om, men vil nu berette om dette gamle selskabs tilblivelse. D. F. D. S. står vel nok for alle danske som et slags nationalt foretagende, hvilket er begrundet i, at så godt som hele landets søgående indenrigstrafik er i dette selskabs hænder.

Det er vort store finansgeni *C. F. Tietgen,* som har æren af »selskabet«s stiftelse. Grosserer *C. P. A. Koch* dannede i 1856 *Det almindelige danske Dampskibsselskab,* der fortrinsvis var baseret på indenrigsfarten. Koch kom senere i økonomiske vanskeligheder ved oprettelsen af *The Anglo-Danish Steam Navigation Co.* Koch havde bestilt fire nye skibe til Englands-ruten, men kunne ikke klare sine forpligtelser. Da trådte Tietgen til, og ved at sam-

menslutte landets tre største dampskibsselskaber: *Koch & Henderson, H. P. Prior* og *Det alm. danske Dampskibsselskab*, kunne indkøbet af de fire nye skibe klares. Den 1. januar 1867 var D. F. D. S. en kendsgerning. Selskabet opsugede efterhånden flere mindre rederier og voksede sig større og større. Allerede fra begyndelsen havde selskabet en del skibe på fremmede ruter, og denne gren af virksomheden udvidedes med årene til at omfatte ikke alene Nord- og Østersøen, men også Middel- og Sortehavet og senere Sydamerika. I de første år gik det ikke så godt, da fragtmarkedet lå meget lavt, og der var rigelig plads til kontorpersonalet i Priors ejendom i Bredgade 33. Den fransk-tyske krig bragte imidlertid en guldstrøm med sig — også for dansk skibsfart. D. F. D. S. betalte i krigsåret sine aktionærer en dividende på 70 pct. — noget sådant var ikke set siden den florissante handelsperiodes tid. Nogle gode år fulgte efter, hvilket bl. a. satte selskabet i stand til at købe Kvæsthusgadens Kaserne og her indrettedes passende kontorlokaler. Det er stadig i Kvæsthusgade, D. F. D. S. har til huse, selv om der er udvidet og bygget til med årene. Ved 25 års jubilæet i 1891 ejede D. F. D. S. en flåde på i alt ca. 65.000 brt. Den første direktør for D. F. D. S. var grosserer *C. P. A. Kock*, der senere blev afløst af kommandør *Normann*. Det var dog stadig Tietgen selv, der var selskabets egentlige leder og uindskrænkede hersker, indtil han, som allerede nævnt, i foråret 1896 måtte trække sig tilbage som en syg mand, fra hvilket tidspunkt han også forlod *Privatbanken*. Han døde i København den 19. oktober 1901. Ved det skifte, der samtidig fandt sted, blev *Jacob Brandt* administrerende direktør i selskabet. Som tidligere omtalt overtog D. F. D. S. i september 1898 hele *Thingvallaselskabet* og kom derved ind i passagertrafikken på Nordamerika.

I 1905 trak Jacob Brandt sig tilbage fra ledelsen og blev afløst af admiral *Richelieu*. Konsul Brandt efterlod selskabet i en mindre god økonomisk forfatning, som Richelieu i al stilfærdighed fik forbedret — vel nok hjulpet af de bedre konjunkturer. Direktør *Cold* trådte til i 1908. Ved 50 års jubilæet den 1. januar 1917 bestod flåden af 125 skibe på i alt ca. 175.000 brutto tons foruden et stort antal lægtere og pramme.

I begyndelsen af 1914 fik D. F. D. S. et nyt skib indsat på New York-ruten, nemlig det 11.850 brt. store S/S *»Frederik den Ottende«*, som var bygget i Stettin. Det nye skib afløste den daværende Amerika-båd *»C. F. Tietgen«*, der oprindelig var bygget til *Lolland-Amerika Linien* i 1897, og som havde sejlet for dette rederi under navnet *»Rotterdam«* indtil 1906. *»C. F. Tietgen«* var et meget smukt skib, som D. F. D. S. solgte til *Russisk Østasiatisk Kompagni* for en købesum af 72.000 pund sterling. Omdøbt til navnet *»Dwinsk«* blev det under russisk flag torpederet og sænket i 1918.

Som tidligere fortalt overtog i 1910 D. F. D. S. 13 af de fallerede *Fiskerske Selskabers* skibe til administration, idet et selskab *Hafnia* blev dannet. I februar 1913 trådte dette selskab i likvidation, og skibene blev mod betaling af vurderingssmummen 3.520.000 kr. overtaget af et nystiftet selskab, der også fik navnet *Hafnia* og skulle administreres af firmaet *P. Brown jr. & Co.*

Aktiekapitalen i det nye rederi var på 1.800.000 kr., der blev tilbudt de fallerede selskabers aktionærer for 1.350.000 kr. Ville disse ikke benytte deres tegningsret, kunne de få udbetalt en kontant betaling af 10 pct. af deres gamle aktiers pålydende.

Blandt vore tramprederier har *Dannebrog* under firmaet *C. K. Hansen* altid indtaget en førende plads. Selskabets skibe er alle opkaldt efter danske slotte, og er derfor bedst kendt under navnet »Borgbådene«. Firmaet C. K. Hansens grundlægger var *Christian Kjellerup Hansen,* som tjente sine første penge i datidens kendte kulforretning J. P. Suhr. Her gjorde han de engelske bekendtskaber, der senere skulle komme til at danne en væsentlig base for hans fremtidige virksomhed. I 1856 begyndte C. K. Hansen sin egen forretning, som i mange år var en af de største skibsmæglerforretninger i Danmark. I 1857 fik forretningen et stort plus ved, at grundlæggerens søn, generalkonsul *Johan Hansen sen.,* blev optaget i firmaet. I året 1883 stiftede firmaet rederiet *Dannebrog,* som begyndte med tre skibe. Fra denne ringe begyndelse voksede firmaet op, stadig ledet af repræsentanter fra det gamle Hansen'ske skibsrederdynasti. I årene før første verdenskrig var generalkonsul *Johan Hansen jun.* — som blev Danmarks første søfartsminister — seniorchef. I 1912 blev *C. Harhoff,* som var indgiftet i dynastiet, prokurist sammen med generalkonsulens ældste søn, *Willie C. K. Hansen.* Selskabet *Atlantics* ni skibe, som det efter de »Fiskerske Selskaber«s sammenbrud blev overdraget *Dannebrog* at administrere for Handelsbanken, blev i marts 1912 overtaget af dette rederi for en samlet sum af 3.700.000 kr., og selskabets aktiekapital blev af denne grund forøget med 2 millioner kr.

Dampskibsselskabet *Torm* blev startet på en ikke helt sædvanlig måde. Det var den unge styrmand *Christian Schmiegelow,* som syntes, det varede for længe for ham at få et skib at føre, og så besluttede han sig til at gå i land for at skaffe sig et selv. Det var nu ikke så ligetil at skaffe penge til et sådant foretagende. Han gik i kompagni med den da ret kendte skibsfører *D. E. Torm,* og et helt år arbejdede de ihærdigt, før det, hovedsagelig ved hjælp af storkøbmanden *Moses Melchior* og dennes forbindelser, lykkedes at få den fornødne kapital skrabet sammen. Selskabet blev startet i 1889, og dets første skib var en 1350 tons dødvægt damper *»Alice«,* som Schmiegelow førte, mens Torm blev i land og passede kontorforretningerne. Det er jo ikke helt almindeligt, at en styrmand for at få skib at føre må danne sit eget rederi. Aktiekapitalen var ved rederiets start 212.000 kr. Selskabet voksede i størrelse — og de enkelte skibes størrelse voksede også. Schmiegelow blev ved at føre skib i sit eget rederi til året 1898. Dette år fulgte han en anmodning fra *Ø. K.'s* direktør H. N. Andersen, om at indtræde i dette firma som skibsinspektør. Schmiegelow var i familie med etatsråd Andersen, idet hans to hustruer — efter at være blevet enkemand i 1905 giftede han sig anden gang i 1911 med sin afdøde hustrus søster — var kusiner til etatsrådinde Andersen. Chr. Schmiegelow blev stadig i ledelsen af *Torm* som formand for selskabets bestyrelse. Kaptajn Torm førte selskabet videre som korresponderende reder. Han var en mand, som for-

stod at indgive tillid og hengivenhed, og det er værd at lægge mærke til, at det var to sømænd, der stiftede dette rederi og bragte det frelst gennem de dårlige år for skibsfarten ved århundredets begyndelse, således at det stod godt rustet til at drage fordel af de gode tider efter 1910. Under verdenskrigen kunne rederiet trods mange krigsforlis indtjene så store beløb, at man ud over de fantastiske dividender i 1916 kunne give friaktier til aktionærerne. Denne periode oplevede kaptajn Torm ikke. Han døde i slutningen af 1907, og blev som korresponderende reder afløst af direktør *C. Kramer,* som havde fået sin uddannelse i Ø. K. Fra 1. januar 1912 havde *Torm* overtaget fem skibe fra det i 1910 fallerede »Fiskerske Selskaber«, hvilke skibe rederiet hidtil havde administreret for Handelsbanken. Købesummen for samtlige skibe var 1.82.835 kr., og i anledning af købet blev *Torms* aktiekapital udvidet fra 750.000 kr. til 1.100.000 kr. *Torm* gav for året 1912 et udbytte på 14 pct. Foruden store afskrivninger og henlæggelser overførtes til næste år 622.800 kr. Ved krigens udbrud stod *Torm* således usædvanlig fint rustet med en flåde på 12 godt nedskrevne dampere på ca. 23.000 dødvægt tons.

Skaberen af Dampskibsselskabet *Norden, Mads C. Holm,* var oprindeligt skibstømrer — en sømand af den gamle skole. Han var født i Nykøbing, Mors, den 20. oktober 1827 som søn af en ugift syerske, der med usvigelig kærlighed og under store opofrelser gav ham en god opdragelse. Da Holm døde i 1892, havde han i sit testamente bestemt, at han skulle begraves i samme grav på Nykøbing kirkegård, hvor han i sin tid havde lagt den elskede moder til hvile.

Mads Holm gik, efter at have sejlet til søs i et par år, i land i Californien, hvor han under den bevægede guldgravertid oprettede og med held drev et skibsværft. Efter at have erhvervet sig en lille formue drog han tilbage til Danmark, og i begyndelsen af halvfjerdserne oprettede han *Helsingør Skibsværft.* Han kom herved i modsætningsforhold til vor store finansmand Tietgen, som ikke ønskede nogen konkurrent til Burmeister & Wain, der som aktieselskab var blevet til ved hans foranstaltning. Det er ganske morsomt at se, hvorledes tiden kan vende op og ned på så mange forhold; thi vore dages *Helsingør Skibsværft* ejes jo nu faktisk af et andet af C. F. Tietgens foretagender, nemlig D. F. D. S., der gennem årene har fået så mange af dets bedste skibe bygget her.

Trods sejlskibsmand var Mads Holm klar over, at dampen var fremtidens løsen, og midt under højkonjunkturen, skabt af den fransk-tyske krig, havde M. C. Holm, som han nu kaldtes, den 11. februar 1871 startet Dampskibsselskabet *Norden* med en aktiekapital på 160.000 rigsdaler og en damper på 1400 tons dødvægt. Da Holm døde i 1892, var aktiekapitalen vokset til 1.011.000 kr., og selskabet ejede fem skibe på 7063 tons brutto. Den nye reder for *Norden* blev chefen for det gamle befragtningsfirma P. Brown jun. & Co., *Peter de Nully Brown,* der straks gik kraftigt i gang med at forny materiellet. De ældre både solgtes efterhånden, og større og mere moderne skibe anskaffedes. *Nordens* skibe så man ikke ofte i hjemlandets havne — de var trampskibenes langvejsfarere, og i mange år var en stor del af flåden beskæftiget i

fart mellem Cuba og det amerikanske fastland — den såkaldte »sukkerfart« — i tidsbefragtning for de store amerikanske sukkerselskaber.

Det gamle Dampskibsselskab *Danmark*, hvis korresponderende reder var mæglerfirmaet *Ths. Sonne & Co.*, var efterhånden trykket af de dårlige tider kommet til at gå slemt for pumperne, og i året 1911 besluttede rederen, grosserer Sonne, at han ville trække sig tilbage. Han var en gammel mand, og han var blevet træt. Bestyrelsen for *Danmark* bevilgede den gamle, veltjente reder en livsvarig pension på 4000 kr. årlig, og til at administrere rederiet som forretningsfører valgtes Peter de Nully Brown, efter at han først havde fået tilladelse fra *Nordens* bestyrelse til også at overtage dette hverv. Det var den 1. april 1911, at *Danmark* med dets fem skibe på ca. 8500 brutto tons gik ind under Nully Browns kyndige ledelse, og hjulpet af de stigende konjunkturer kom *Danmark* snart igen helt på fode. Hele *Danmarks* flåde, som da bestod af fire skibe, blev i 1917 overtaget af *Norden* for en pris af 10.500.000 kr., og *Norden* fordoblede derfor sin aktiekapital, som imidlertid var steget til 3.800.000 kr., således at kapitalen nu udgjorde 7.600.000 kr. Som bevis på skibsprisernes store fald efter krigen kan jeg berette, at da *Norden* i 1921 overtog Dampskibsselskabet *Hafnias* fem dampere, var prisen kun 2.910.000 kr. Det vil erindres, at *Hafnia* var den del af de fallerede »Fiskerske Selskaber«, som efter at have været administreret af D. F. D. S. blev likvideret og overtaget af et nyt selskab med samme navn, som blev ledet af firmaet P. Brown jun. & Co. *Norden* gik ind i den første verdenskrig med en flåde på 10 skibe på ca. 28.000 brutto tons.

Dampskibsselskabet *Myren* er stiftet i året 1891 af skibsmæglerfirmaet *Holm & Wonsild* (stiftet 1878 af *Ulrik Holm* og *V. L. Wonsild).* Aktiekapitalen 115.000 kr. blev indsamlet blandt venner og bekendte, ligesom førerne af skibene måtte tegne aktier for at få deres stillinger. Skibsmægler *Chr. Sass* blev medarbejder i firmaet i 1882. To nye rederier *Progress* og *Gefion* startedes i 1904 og 1905, og samtidig blev *Holm & Wonsild* forretningsfører for D/S *»Atalanta«*, der ejede skibet *»H. V. Fisker«*. 1904 fratrådte skibsmægler Holm, og *M. H. Nielsen* indtrådte i ledelsen. Med Chr. Sass og Marius H. Nielsen som ledere havde rederiet stor fremgang i de følgende 10 år og stod ved krigens udbrud i 1914 med en flåde på 19 dampere på ca. 40.000 brutto tons.

D/S *Progress* blev, som fortalt, allerede stiftet i 1904 af firmaet Holm & Wonsild. Det var som medindehaver af firmaet, at skibsreder M. H. Nielsen tog initiativet til dette selskab, som begyndte med 4 nybygninger på tilsammen 7500 brutto tons. Aktiekapitalen var 700.000 kr. Efter 23 års virke i Holm & Wonsild udtrådte M. N. Nielsen i 1916 af firmaet for at lede de velkendte Marius Nielsen'ske rederier *Progress* og *Skagerak*. På dette tidspunkt ejede *Progress* fire skibe på ca. 10.000 tons dødvægt. Samtidig overtog M. N. Nielsen D/S *»Skjalm Hvide«* med to skibe på ca. 5000 tons dødvægt.

Om dette sidste selskab er der det ret interessante at bemærke, at kapitalen til dets første skib S/S *»Skjalm Hvide«* var tegnet af en del grundtvigianske præster og andre kirkeligtsindede mænd. Den dengang meget kendte kaptajn

Hagedorn var fader til den tanke, at rederiet skulle stå i kirkens tegn og derved være med til at højne sømandsstanden. Ombord i »*Skjalm Hvide*« fandtes et orgel, og der blev holdt regelmæssig gudstjeneste ombord. Kirkens mænd kunne imidlertid ikke skaffe tilstrækkelig kapital til rederiets udvidelse, og andre forbindelser måtte søges. »*Skjalm Hvide*« forliste allerede i 1906; rederiets anden damper »*Asger Ryd*« krigsforliste i 1916, hvorefter dets tredje og sidste skib »*Absalon*« solgtes til *Progress* for 1.400.000 kr. Selskabet trådte derefter i likvidation med en aktionærdividende af 602,8 %, så de af kirkens mænd, der af ideelle grunde har risikeret deres sparepenge, er bleven materielt rigt belønnet for deres gode hensigt. Jeg skal nu imidlertid forlade de Marius Nielsen'ske rederier.

Dampskibsselskabet *Vesterhavet* (J. Lauritzen) er startet af konsul *D. Lauritzen*, som var født i Ribe, hvor faderen *Jørgen Lauritzen* var tømmerhandler. Da Ditlev Lauritzen i 1884 etablerede sig i Esbjerg var han kun 23 år gammel og brugte derfor faderens navn som sit firmanavn. D. Lauritzen begyndte som kulimportør, men allerede fem år efter havde han sparet så mange penge sammen, at han for 55.000 kr. kunne købe en damper »*Uganda*« på 450 tons dødvægt. Forretningen gik godt, og i 1890 og 1892 lod Lauritzen to små dampere bygge til sig. I 1895 købte Lauritzen sammen med direktør *Clausen* i Ringkøbing en 950 tons damper i England, og på basis af disse tre skibe dannedes nu dampskibsselskabet *Vesterhavet* med en aktiekapital på 440.000 kr., hvoraf de 400.000 tegnedes af Lauritzen selv. Foruden rederi drev Lauritzen handel i alle mulige brancher og havde en halv snes fiskekuttere og to damptrawlere på Islands-fiskeri. I 1900 tog reder Lauritzen sammen med skibsreder *Andresen* initiativet til at stifte D/S *Dania*, der ligesom *Vesterhavet* blev hjemmehørende i Esbjerg. I 1914 flyttede dog begge virksomheder til København. Ved krigens udbrud havde *Vesterhavet* en flåde på 28 skibe på ca. 23.000 brutto tons.

Dampskibsselskabet *Dania*, der, som ovenfor bemærket, var stiftet i 1900 på initiativ af skibsreder Andresen med bistand af konsul D. Lauritzen, havde til startkapital 200.000 kr. Rederiet arbejdede støt og sikkert, og i 1906 forhøjedes aktiekapitalen til 300.000 kr. De første år efter hundredårsskiftet var svære at komme igennem, og i årene 1908, 1909 og 1910 gav selskabet ingen udbytte. Nu kom dog de bedre tider; i 1913 var rederiets gæld til Handelsbanken afviklet, og ved krigens udbrud stod *Dania* godt rustet med 7 skibe på ca. 8700 brutto tons.

Firmaet *Svendsen & Christensen*, som var reder for dampskibsselskabet *Vendila*, var en af disse heldige forbindelser mellem den praktiske søens mand, kaptajn *J. T. Svendsen*, og den dygtige »shipping man« befragter *Hans Christensen*. De gode fragter og de fordelagtige priser på skibe, som rådede i 1897, gav de to forudseende mænd ideen til at begynde et rederi, og med en aktiekapital på 700.000 kr. startedes et dampskibsselskab, som fik navnet *Cimbria*, og tre skibe på tilsammen 6500 tons dødsvægt blev bestilt på et skotsk værft. Senere på året startedes endnu et rederi, som fik navnet *Vendila*. Dette

rederis aktiekapital blev 200.000 kr., og et skib på 2100 tons blev bestilt ligeledes i Skotland. Ved århundredskiftet kom Boerkrigen, der bragte et par meget gode år for dansk skibsfart, og også disse nye rederier nød godt af de herskende fine konjunkturer. Kaptajn Svendsen gik ud af firmaet allerede i 1902, hvorefter Hans Christensen var eneleder. Under den efter de gode år indtrådte nedgangsperiode var skibsreder Christensen ikke mere ked af det, end at han ikke alene ved at benytte sig af de rådende lave skibspriser forøgede flåden, men han stiftede endnu et rederi *Fiona* med en aktiekapital på 600.000 kr. og fire brugte både, som han for en slik havde købt i England. Det karakteristiske ved skibene under firmaet Svendsen & Christensen er, at de alle bærer navne efter store mænd i Danmarks historie. I april 1914 blev *Cimbrias* flåde købt af *Vendila*. De fire skibe betaltes med 1 million kroner, og aktionærerne i *Cimbria* fik 160% for deres aktier. Hvilke fantastiske summer danske skibe indtjente under første verdenskrig får man et godt begreb om ved dampskibsselskabet *Fionas* likvidation i 1917. Dette selskabs aktier kunne omkring året 1912 købes til en kurs af 10. Selv i det gode år 1913 nåede kursen kun op i 65. Under krigen steg aktierne til 800, og da selskabet i 1917 blev likvideret, efter at det ved krigsforlis var blevet reduceret til kun et skib, indkasserede de heldige aktionærer ved udlodningen 1075 %.

Aktiekapitalen i *Vendila* var ved krigsudbrudet 1½ mill. kroner. I 1916 fordobledes den til 3 millioner, og ved udstedelse af friaktier blev kapitalen i 1918 igen fordoblet til 6 mill. kroner.

Navnet *Dansk-Fransk Dampskibsselskab* synes at tyde på franske interesser, og da selskabet blev startet den 19. december 1902, var aktiekapitalen på 222.000 francs også fortrinsvis placeret i Frankrig, hvorfra rederiet de første år blev ledet af dets forretningsfører, den da meget kendte konsul *Albert Ivers* i Rouen. Hovedkontoret var dog ved starten blevet oprettet i København, men det blev snart efter flyttet til Esbjerg, hvor den korresponderende reder kaptajn *N. W. Schmidt* havde sin bopæl. Selskabet begyndte med to små skibe *»Normandiet«* og *»Slesvig«*. — Rederiets skibe har altid haft navne efter lande eller landsdele. De første 10 år gav rederiet ingen udbytte og skiftede bestandig ledelse. I begyndelsen af året 1909 afgik både rederen og forretningsføreren ved døden, og indtil videre overtog konsul *Andresen* (rederen af *Dania),* som var medlem af bestyrelsen, ledelsen af selskabet. Firmaet kunne på dette tidspunkt, da skibsfarten var nede i en bølgedal, fås på meget rimelige vilkår, og en af *Torms* skibsførere, kaptajn *A. N. Petersen,* overtog selskabet som korresponderende reder fra 1. januar 1910 og flyttede samtidig rederiets kontor til København.

Kaptajn A. N. Petersen var af meget gammel sømandsslægt og viste sig også at være en dygtig forretningsmand. At han også havde vovemod viste han straks ved overtagelsen, da de franske obligationsejere truede med at sælge skibene, hvis de ikke fik deres renter og afdrag. Aktiekapitalen var på 160.000 kr. Likvide midler var der ingen af, og en driftskapital på 40.000 kr. var nødvendig dels for at bringe skibene i ordentlig stand, dels for at tilfredsstille fransk-

mændene. Kaptajn Petersen løb en meget stor risiko ved at sætte frugten af et helt livs arbejde — sin opsparede kapital på 40.000 kr. — ind i den plimsoller, som rederiet i virkeligheden var blevet til. Sømanden tog sin chance og gik på med krum hals, og han fik sin belønning. Fragterne bedrede sig, renter og afdrag på lånene blev betalt, og i 1912 fik aktionærerne for første gang udbytte på deres aktier — endda 10 %. Samme år købtes en nybygning fra Norge, og aktiekapitalen forøgedes med 150.000 kr., som tegnedes af slægt og venner. Disse år krævede et meget hårdt arbejde for at få det hele til at løbe rundt — for at spare førte rederens hustru kassebøger og korrespondance.

Da den første verdenskrig begyndte, havde rederiet kun tre skibe, men nok til at det kunne få sin del af de store krigsfortjenester. I 1916 udvidedes aktiekapitalen med 1.400.000 kr. og var nu på 2 mill. kroner. Dette skete, for at rederiet kunne overtage D/S *Skandia* (Schack Steenberg & Co.) fire skibe — »Faxe« bådene — for en kontant pris af 4.000.000 kr. — Og så forlader jeg foreløbig »Dansk-Fransk«.

Dampskibsselskabet *Hejmdal* er endnu et af de danske rederier, som skylder en driftig sømand sin tilblivelse. Familien *Carl* er af gammel Rømø slægt med stolte sømandstraditioner. Rederdynastiets grundlægger *Linnahard Hansen Carl* var født på Rømø (eller »Røm« som det egentlige navn er — beboerne hedder »rømitter«) den 10. juli 1813. Han var kun 9½ år gammel, da han gik til søs som kahytsdreng på et hvalfangerskib. »L. H.«s fader havde været »kommandør« — hvalfangerkaptajn — og det var rimeligt, at sønnen skulle gå i faderens fodspor. Det var et rigt og bevæget liv den lille skibsdreng skulle komme til at gennemleve, til han som højt anset skibsreder og etatsråd døde på sin 80-årige fødselsdag den 10. juli 1893. Han voksede op og blev en dristig sejlskibskaptajn, men han gik snart over i dampskibsfarten og førte i en længere årrække det første af skibsreder C. *P. A. Kocks* dampskibe *»L. N. Hvidt«*. Dette skib hørte under *Det almindelige danske dampskibsselskab*, som faktisk var Danmarks første dampskibsrederi, og ved hvis stiftelse den 11. april 1856 L. H. Carl havde været medvirkende. Carl førte *»L. N. Hvidt«* til den 1. januar, den dag *Det almindelige danske dampskibsselskab* gik ind i det af Tietgen stiftede *Det forenede Dampskibs Selskab*. Carl ville ikke følge med — han ville selv være reder, og med gode venners hjælp og sin egen sam mensparede kapital stiftede han den 26. marts 1867 partrederiet *Danmark*, hvis første skib *»Danmark«* han selv førte. Han trak sig ud af rederiet *Danmark* i december 1870, men i de følgende år startede han en hel række rederier, der i 1869 og halvfjerdserne efter den fransk-tyske krig tjente store penge. I 1875 startede han så D/S *Carl* med tre skibe. Han optog sin ældste søn Adolf i firmaet. Carls energi fik ikke udløb nok i arbejdet med sine skibe. Det var ham, som tog iniativet til oprettelsen af *Dansk Dampskibsrederiforening*. Ved denne forenings endelige stiftelse den 17. januar 1884 var det »L. H.«s søn og medarbejder *Adolf Carl*, som repræsenterede de carlske rederier, der da bestod af 6 selskaber med i alt ti skibe. Adolf Carl var næstformand i redernes sammenslutning fra dens stiftelse til 21. marts 1894 og derefter formand til 29.

februar 1908. I 1905 stiftede Adolf Carl sammen med generalkonsul *Johan Hansen* (C. K. Hansen) og andre *The Baltic and White Sea Conference*. Jeg skal senere komme tilbage til disse forskellige rederorganisationer.

»L. M.«s yngre søn *Martin Carl* havde fulgt slægtens gamle traditioner og var gået til søs. Efter at have ført flere af firmaets skibe, gik han i 1892 i land og overtog stillingen som skibsinspektør. I 1893 stiftede Martin Carl sammen med en forretningsven Poul Mørch i St. Petersborg *Dansk-russisk Dampskibsselskab*, og i 1895 ved familiens og venners hjælp dampskibsselskabet *Hejmdal*. Martin Carl oprettede sit eget firma *Martin Carl*. Hvorledes det er gået de carlske selskaber (under firmaet L. H. Carl) skal jeg senere komme tilbage til. Jeg skal blot nu notere, at da Adolf Carl døde i januar 1908, blev hans søn Poul, som i 1904 var optaget i firmaet, chef. *Poul Carl* havde i 1904 sammen med A. O. Andersen, som i mange år havde været ansat i L. H. Carl, og som i 1908 fik prokura i firmaet, stiftet D/S *Viking*. I 1909 kom D/S *Steam*, som blev administreret af firmaet *Johnsen & Jespersen*, i vanskeligheder. *Steam* var et af de selskaber, der som spekulationsobjekt var startet af folk, som ingen tilknytning eller kendskab havde til skibsfart. Administrationen blev af banken frataget det pågældende firma og overgivet til firmaet *W. Schaldemose*, som i nogle år dirigerede skibene, hvis rederi fik navneforandring til *Codan*. 1912 blev *Codan* lagt under firmaet L. H. Carls administration, og i 1913 blev skibene alle indlemmede i de carlske rederier.

Dampskibsselskabet *Hejmdal* begyndte med en aktiekapital på 120.000 kr. og en lille damper *»Anine«* på 1900 tons dødvægt. Lige før første verdenskrig var selskabet vokset til at have en flåde på 13 skibe på ca. 27.000 tons, og aktiekapitalen var nu på 2 mill. kroner. I oktober 1913 indtrådte Martin Carls søn *Hans P. Carl* som medindehaver af faderens firma. Efter Martin Carls død den 27. april 1921 optog Hans P. sin broder *Axel* i firmaet. Hans P. Carl døde den 20. maj 1948. Hans søn *Jørgen Carl*, som i 1937 var blevet optaget i firmaet, er nu chef for dette.

Dampskibsselskabet *Orion* er stiftet af generalkonsul *C. P. Jensen* i 1912. C. P. Jensen begyndte sin løbebane i de puggaardske sejlskibe og blev senere dampskibsfører i Alfred Christensens rederi. Da skibsreder Jensen i 1912 startede sit eget rederi, var det med vist nok den mindste aktiekapital, noget rederi er startet med, nemlig 30.000 kr. Skibsfarten befandt sig i opgangstider, og Jensen begyndte med et par små skibe. Rederiet voksede både hvad angår kapital og skibe, men flåden blev dog aldrig særlig stor. *Orions* aktier var under og lige efter første verdenskrig genstand for megen børsspekulation, således at rederiet mellem spekulanter blev kaldt »Vekselerrederiet«.

Før og under første verdenskrig var der en mængde danske småre derier, som nu enten er ophørt eller er gået op i de større rederier.

Jeg vil kortfattet omtale *Em. Ż. Svitzers Bjergnings-entreprise*, som er det ældste og et of de største og bedst kendte bjergningsselskaber i verden med veludrustede specialskibe, der er stationeret i nogle af de mest trafikerede havne både i de hjemlige farvande og i udlandet.

Emil Zeuthen Svitzer var født den 9. juni 1805 som søn af sognepræsten i Reslev ved Rudsvedby. Han fik grossererborgerskab i København kun 24 år gammel og begyndte straks efter at interessere sig for bjergning, efter at hans eget tømmerfirma havde været udsat for nogle skibsforlis. Han var klar over, at han selv manglede det rent praktiske maritime kendskab for at kunne indlade sig på bjergeforetagender, hvorfor han gik i kompagni med styrmand *H. C. Larsen*, der ligesom han selv boede på Christianshavn. Interessentkontrakten mellem de to mænd er dateret 3. marts 1833, og samarbejdet varede til begges tilfredshed til 1847, da Larsen blev løst af som maritim parthaver af den kun 29 år gamle skibsfører *Julius Andersen*, der virkede som bjergeleder til 1865, da han blev afløst af premierløjtnant i flåden *Giøde Giødesen*. Efter sin afgang fra bjergeselskabet havde kaptajn Andersen flere offentlige tillidshverv og døde den 25. juni 1888.

Svitzer og Larsen var begyndt deres bjergeoperationer ved hjælp af nogle småfartøjer indkøbt fra marinen. Med station i Kastrup havde firmaet nok at gøre med at bjerge skibe i Drogden. I et af de større fartøjer »*Gammelholm*«, som firmaet havde betalt med 3000 rigsdalere, installeredes en kraftig bom med spil, og i 1842 anskaffede Svitzer firmaets første dykkerdragt med udstyr. Dette var blot fem år efter, at man i England var begyndt med dette helt nye middel til brug for arbejde under vandet. Allerede i 1839 havde entreprisen købt kutteren »*Camilli*« for 8000 rigsdaler. Materialet blev med årene forbedret, men det var dog i lange tider sejl og håndkraft, som blev benyttet. Rigtig gang i sagerne kom der, da Svitzer i 1860 bjergede den svenske S/S»*F. H. af Chapman*«, som var sunket i Vänern på fem favne vand. Med syv fartøjer og to store pontoner bjergede Julius Andersen havaristen, hvilket med datidens hjælpemidler var en virkelig dåd. Svitzer købte på auktion havaristen for 7000 rigsdaler og byggede den om til redningsdamper. Som sådan gjorde den tjeneste i mange år under sit nye navn »*Skandinavien*«. Af staten købtes bugserbåden »*Bertha*«, og derefter var det slut med sejl og »brøddamp«.

Den kendte kaptajn *Frederik Stage* var i 1850 indtrådt som medinteressent og var en overgang fører af et af bjergningsskibene. Kaptajn Stages navn blev særligt kendt, da han skænkede skoleskibet »*Georg Stage*« til nationen, således som berettet andet sted i bogen. Han blev senere direktør i *Det kgl. oktr. søassurance compagni* og fik mange andre offentlige hverv. Han døde den 29. juni 1892.

Svitzers virksomhed var efterhånden udvidet til at omfatte alle de danske farvande og Østersøen, og flere dampskibe blev bygget for at kunne overkomme den stadig større efterspørgsel efter firmaets tjeneste.

C. F. Tietgen fik øje på det fremadstræbende firma og så, at for at skabe det helt rigtige måtte der mere kapital til. For at muliggøre dette, blev interessentskabet omdannet til aktieselskab med en kapital på 400.000 rigsdaler. Dette selskab så lyset den 1. januar 1872. Svitzer blev leder af driften og Tietgen formand for bestyrelsen. Efter pengeombytningen blev kapitalen i 1879 ansat til 900.000 kr., som i 1889 udvidedes til 1,2 mill., i 1905 til 1,8 mill. og under 1.

verdenskrig i februar 1917 til 3 mill. kr. ved udstedelse af for 1,2 mill. kr. friaktier. I 1924 udvides yderligere til 4 mill. kr. Tietgen beholdt til sin død i 1886 en særlig forkærlighed for dette nye foretagende på skibsfartens område.

Efter Svitzers død har selskabet haft en del ledere, som alle havde været med i praktisk bjergningsarbejde. Kaptajn *H. O. C. Hecksher,* som havde deltaget i bjergningsarbejde siden 1881, var i 1889, den første, der med en af selskabets dampere drog til Middelhavet. Siden da har man ude i verden kunnet møde Svitzers let kendelige skibe i Gibraltar, Marseille, Suez, Messina og Hongkong, ligesom naturligvis i de større danske havnebyer. Systemet for bjergeløn er »no cure, no pay«, hvormed menes, at lykkes bjergningen ikke, skal havaristen intet betale. Lykkes bjergningen, må lønnen derfor ofte være betydelig, thi selskabet løber en stor risiko og må have store summer bundet i kostbart materiel. Bjergelønnens størrelse bliver så godt som altid afgjort ad rettens vej. Ingen skibsfører er ifølge international ret bundet ved den kontrakt, han har indgået med et bjergeselskab, da man forudsætter, at føreren har været i en nødssituation, som det ikke ville være fair at udnytte.

De danske rederiers historie vil blive fortsat senere i værket. Begivenheder under og efter første verdenskrig griber ind i hinanden således, at jeg mener det bedst for overskuelighedens skyld at notere de forskellige tildragelser efterhånden, som de finder sted.

KAPITEL 16

Overenskomster. Søfolks valgret. Italiensk-tyrkisk krig

Den 13. juni 1910 døde gehejmeråd *Is. Glückstadt,* direktør for Landmandsbanken og medskaber af bl. a. Det østasiatiske Kompagni og Frihavnen i København.

Den 17. juli fløj *Robert Svendsen* over Øresund. Louis Blériot var allerede den 25. juli 1909 fløjet over Kanalen. Fra den dag, den 17. december 1903, da brødrene Wilbur og Orville Wright ved Kitty Hawk på North Carolinas kyst i USA for første gang i historien virkelig fløj med en maskine, som var tungere end luften, er flyvningen gået frem støt og sikkert, men det var først og fremmest verdenskrigene, der skulle udvikle dette produkt af menneskeligt snilde til at blive det uhyggelige mordvåben, som flyvemaskinen har vist sig at være. Bombeflyvemaskiner fra skyerne, u-både fra dybet og overfladekrigsskibe fra siderne — forenet med elementernes rasen. Hvad mere kunne djævelen have fundet på til tilintetgørelse af fredelige søfolk?

I september 1910 udvidede *Ø. K.* sin aktiekapital fra 15 til 25 mill. kr. 1½ mill. kr. af de nye aktier blev tilbudt de gamle aktionærer til en kurs af 125, mens de resterende 8½ mill. kr. blev fast overtaget af et fransk konsortium.

I 1912 udvidede *D. F. D. S.* sin aktiekapital fra 25 til 30 mill. kr. til parikurs for ved denne emmission at kunne finansiere bygningen af det tidligere nævnte dampskib *»Frederik VIII«.* Det var tydeligt, at de store danske rederier ven-

tede, at lysningen for skibsfarten, som var begyndt i 1910 og fortsat i 1911, ville holde sig, og de gjorde sig rede til at tage mod de bedre tider, som også kom. Således må året 1912 betragtes som et mærkeår, der overtraf alle forventninger.

Med hensyn til arbejdsforholdene blev der den 10. maj 1911 efter langvarige forhandlinger afsluttet overenskomst mellem rederne på den ene side og *Sømændenes Forbund* samt *Søfyrbødernes Forbund* på den anden side. Overenskomsten trådte i kraft den 1. juni 1911 og skulle gælde for otte år. Månedshyren for matroser og fyrbødere skulle være 62,50 kr. (tidligere 60.00 kr.), men denne hyre skulle fra 1. juni 1914 forhøjes til 65,00 kr. Denne forhøjelse lod rederne dog træde i kraft allerede fra 1. oktober 1912. De øvrige grader fik forholdsvise forhøjelser, ligesom der også skete en forbedring af forskellige andre forhold. Både sømænd og fyrbødere var utilfredse med de nye overenskomster, og dette resulterede i, at begge forbund udmeldte sig af *De samvirkende Fagforbund.*

Den 13. maj 1911 blev loven om søfolks valgret vedtaget. Loven trådte i kraft den 29. august 1911. Søfolk fik ved denne lov lejlighed til ved deres stemme at være medvirkende ved landets styrelse. Stemmeafgivningen foregår ombord, og kaptajnen sørger for, at sømændenes stemmesedler ad hurtigste vej bliver sendt hjem — eventuelt gennem konsulatet. Efter at flyvning er blevet almindelig over hele verden, kan søfolk ret nemt få afgivet stemme i tide. Det kneb det ofte med i de første år, hvor valg meget ofte blev udskrevet med så kort varsel, at søfolk i oversøisk fart ikke kunne få deres stemmeseddel sendt hjem i behørig tid.

Den 25. juni 1911 afsejlede S/S *»Samui«* igen fra København efter kun seks dages ophold. Det gik hurtigt i Bangkok-farten. Vi sejlede til de sædvanlige pladser: Nørresundby (for at laste cement), Middlesbrough (for jernbanemateriel), Antwerpen (for næsten alt muligt) og så ud til Østens havne: Colombo, Penang, Singapore og Bangkok. Somme tider anløb vi også for udgående Frederiksstad, hvor vi lastede kassebrædder til en lille havn på østkysten af Sumatra. Ved denne havn, som hed Soe-soe, var der store oliekilder og olieraffinaderier. Olien udførtes i blikdunke, og af de brædder, vi havde med ud — tilskåret og klar til at slå sammen — blev der lavet kasser, hvori dunkene forsendtes — to i hver kasse. Vi havde gerne otte passagerer med både ud og hjem, som oftest nogle af kompagniets egne folk eller landsmænd ansat i de store danske foretagender i Bangkok. Nogle af disse passagerer fra Bangkok, som skulle hjem på ferie, havde deres siamesiske hustruer og halvsiamesiske børn med, og det var ganske mærkeligt at observere, at børnene, når de kom ombord i Bangkok, kun kunne tale engelsk og siamesisk, og når de efter måneders forløb var med os ud igen til Bangkok, kunne de kun tale dansk. Vor første rejse under kaptajn Prip gik rutinemæssigt, og vi var tilbage i København på min fødselsdag den 5. november 1911.

Vi skulle igen afsejle fra København den 13. november 1911. Tidligt om morgenen kom kaptajn Prip ombord — han så elendig ud. »Hvad er der dog i

vejen med Dem, kaptajn Prip?« spurgte jeg deltagende. »Oh, det er rent, rent galt. Vi skal sejle i dag, den trettende, og jeg har opdaget, det er skibets trettende rejse — og ikke nok med det — det er fredag, og i morges, da jeg barberede mig, slog jeg mit spejl i stykker.« »Ja, hvad så? De har vel råd til at købe et nyt.« »Ja, men kan De da ikke forstå, mand, det bliver en ganske forfærdelig rejse.« Det gik op for mig, at manden mente, hvad han sagde. »Men, kaptajn Prip — De som akademiker (kaptajn Prip havde den gamle »4. klasses hovedeksamen«) er da ikke overtroisk?« »Overtroisk mig her og dér — det er da klart, det ser ikke godt ud.« Jeg forlod hovedrystende min kaptajn med de bange anelser. Jeg maa her indskyde, at kaptajn Prip var en rolig og koldblodig kaptajn, som der skulle meget til at få bragt fra koncepterne. Vi havde, som altid når et Ø. K.-skib skulle sejle, vanvittig travlt. Ladningen blev hevet ombord og stuvet på bedste måde, stores og proviant blev slængt ombord, og de sidste reparationer (vi lå under reparation på Refshaleøen) blev mere eller særlig mindre godt tilendebragt. Kl. 10 blev jeg kaldt hen ved nr. 3 lugen. En elektriker, som arbejdede på mellemdækket, var snublet over en lugekarm og var faldet ned i underlasten. Han var havnet på tunneltoppen — et fald på ca. 12 fod og var derfra gledet ned i bunden af lasten. Til trods for, at dette jo ikke var noget højt fald, havde manden dog brækket nakken og var død. Da manden blev båret i land, så Prip på mig med en meget sigende mine og bakkede tavs, men nervøst på sin forfærdelige, gamle pibe. Vi kom af sted sent på eftermiddagen — i det sædvanlige roderi. Værftsfolkene var naturligvis ikke blevet færdig, så vore maskinfolk måtte skrue de sidste rør sammen, og vi stod Sundet ud, mens luger blev lagt over. Vi forstøttede bomme og surrede gods på dækket i bælgmørke. I tankerne sang vi den gamle, engelske sang »Why did I ever go to sea?« Folkene havde tykke hoveder efter afskedsgilder, og alle var trætte og forvågede. Nå, dette havde nu ikke noget at gøre med, at denne rejse skulle blive mere uheldig end andre, thi således gik vist alle skibe altid ud fra København. Vi kom op til Hals Barre, hvor vi blev forsinket, og kom endelig til Aalborg tidligt næste aften. Vi måtte ankre, da pladsen ved Nørresundby Cementfabrik, hvor vi skulle fortøje, var optaget. Det var begyndt at blæse op, og vejret så truende ud. Jeg gav godt med kæde på ankeret, og for en sikkerheds skyld lod vi også det andet anker gå i bund. Både kaptajn Prip og førstemester Jacobsen havde deres koner ombord. Kaptajn Prip havde ikke fået meget søvn i øjnene, siden vi gik fra København, så han trak sig hurtigt tilbage og gik til ro. Jeg gik til mester. »Jeg kan ikke lide dette her — du kommer til at have maskinen klar med kort varsel.« Trediestyrmand havde vagt på dækket, og jeg lagde mig på min sofa med tøjet på, men kunne ikke sove. Hen mod midnat var jeg dog faldet hen, men vågnede ved, at jeg syntes, skibet bevægede sig så underligt. Når et skib driver for sine ankre, falder det gerne tværs i vind og sø, og selv om der ikke i Limfjorden kan rejse sig megen sø, kan det være nok til, at et næsten helt tomt skib, som *»Samui«* var, kan bevæge sig. Jeg fo'r ud på dækket, hvor jeg blev mødt af trediestyrmand. »Jeg tror, skibet driver,« sagde han, »jeg har slået *»klar«* på maskintelegrafen.« »Kald kaptaj-

nen og send folk forud — jeg går til ankerspillet.« Ja, vist drev skibet. Jeg stak ud på kæderne, men det er vanskeligt at stoppe et skib, som driver for sine ankre. Når først ankerfligene har mistet deres greb i bunden, er det ikke let for dem at få tag igen. Det blæste nu nogle heftige byger, og skibet drev hurtigt op mod broen. Jeg så os i tankerne smadre mod Aalborg—Nørresundby pontonbroen og bandede i det stille kaptajnens barberspejl og 13-tal teori. Samtidig bad jeg til himlen om, at Jacob måtte få sin maskine klar i tide. Lovet var mester Jacob — jeg hørte maskintelegrafen ringe, og snart efter gik skibet frem. Vi hev ind på kæden. Trediestyrmand kom på bakken med besked fra kaptajnen — kaptajn Prip havde ikke nogen særlig rungende kommandostemme, og på grund af storm og kæderaslen kunne jeg ikke høre ham. Jeg overlod kædeindhivningen til trediestyrmand og gik agterud. Jeg måtte trække vejret dybt nogle gange, da jeg så, hvor nær vi havde været broen, og jeg opsendte en stille tak til Vorherre. Vi fik ankrene hevet ind og sejlede skibet et godt stykke ned ad fjorden, hvor vi så ankrede igen med begge ankre. Det var flovet lidt af, og der skete ikke mere den nat. Kaptajn Prip sagde ikke noget, men rystede meget sigende på hovedet. »Kaptajn Prip — der er jo ikke sket noget.« »Næh, men alligevel —« »Det er jo ikke andet, end hvad der kan ske til enhver tid. Vi har haft lidt uheld — så må man bide tænderne sammen og imødegå det.« »Jeg har bidt min gamle pibe helt i stykker,« sagde Prip. Det var det værste, der kunne ske. Prip elskede denne gamle, sammenlappede pibe, som hans hustru havde prøvet at bestikke mig til at lade forsvinde — den var ikke køn, og den lugtede frygteligt, sagde fruen. Piben og så engang imellem en cigar, som han aldrig røg, men brugte som skråtobak. Han var en dejlig mand — denne fine, elskelige og dygtige skibsfører.

Næste morgen gik vi langs kajen. Det blæste temmelig friskt, og vi havde et lille uheld, idet en stålwire sprængtes, og dette forårsagede, at vi kom ret hårdt an mod stenkajen og fik en bule i siden. Vi fik lastet vore cementtønder på den sædvanlige måde stablet højt op i enderne af skibet, således at vi i Middlesbrough og Antwerpen kunne få bundplads til alt det jern og jernbanemateriel, vi skulle laste i disse to pladser. At laste cementtønder op i højden i skibets bov er ikke så godt. Skibets form er jo således, at lastrummet går ud i en spids forude. Når man så stuver de cylindriske tønder op i boven, bliver de agterste ender af tønderne ikke forstøttet til siderne og må stives af med træ, og dette er godt nok, når vejret blot holder sig, indtil vi er kommet til de andre lastepladser og har fået lastrummet fyldt op. Der er ikke langt mellem de europæiske lastepladser, og vi havde som regel godt vejr på de korte rejser. Det fik vi ikke denne gang. Straks vi kom uden for Skagen, blæste det op, og det let lastede skib slingrede slemt. Det kunne vor tøndestuvning ikke stå for. Stuvetræet, som forstuvede tønderne, rystede ud, og snart skred hele den store stak af cementtønder agterefter og ned i bunden af lastrummet. Masser af tønder gik i stykker, og det tørre cement, der er næsten så levende som vand, spredte sig over det hele. Sikken redelighed — og sikke et arbejde med at rydde op. Mens vi i Middlesbrough lastede i de andre lastrum, måtte hele skibets dæks-

mandskab samt ekstra folk fra land i gang med at gøre i orden, reparere tønder og fylde cement i dem. Hvor så vi allesammen ud efter dette arbejde. Cement har en forfærdelig evne til at trænge ind alle vegne, og kommer der fugtighed til, størkner det, så vi var snart sådan, at vi hverken kunne gø eller gabe, og vort tøj var naturligvis ødelagt. Vi fik dog til sidst det hele så nogenlunde i orden, men naturligvis kunne det ikke undgås, at kompagniet kom til at lide et tab på dette parti. Det betalte assurancen naturligvis, men da vi kom hjem til København igen, måtte både kaptajn Prip og jeg op til direktør Schmiegelow og have en prøve på hans kraftfulde sprog. Efter at have lastet i Antwerpen gik vi til Genua, hvor vi almindeligvis lastede en del let gods som skotøj, hatte og andre beklædningsgenstande. Til tider lastede vi også vindruer, som blev transporteret i små tønder. I Genua fik vi som passagerer hr. og fru *Ullerick*. Hr. Ullerick var bestyrer af Ø. K.'s »Store« i Bangkok, og efter endt ferie skulle han med sin siamesiskfødte hustru tilbage til sit hverv. Fru Ullerick var en meget sød og veluddannet kvinde, der talte udmærket engelsk og også ganske godt dansk. For resten talte hr. Ullerick glimrende siamesisk, sagde hans hustru. Ullerick var en af de »gamle« i Bangkok, skønt han vel ikke kunne være ældre end omkring 50 år, men han kendte indgående forholdene i Siam og kunne fortælle interessant om sine oplevelser dér. Også jeg fik af ham mange ting at vide om Ø. K. og om de mænd, der havde skabt firmaet. Vi holdt en fornøjelig »jul til søs«, men efter at vi derefter var afgået fra Colombo, følte Ullerick sig utilpas. Nogle få dage før vi kom til Singapore, blev han næsten lam i lemmerne, og vi måtte straks have ham i land, da vi ankom til Singapore. Jeg tænker, han har fået en hjerneblødning. Han døde nogle få dage efter, at han var blevet indlagt på hospitalet. Jeg har efter den første verdenskrig besøgt hans enke i Bangkok — det var i 1923 — og det var mærkeligt at se, hvordan hun var gået tilbage til sin egen race igen. Det danske sprog havde hun helt glemt, og det var meget dårligt engelsk, hun nu talte. Det blev sagt, hun kom ikke meget sammen med europæerne i Bangkok mere. Der var ingen børn i ægteskabet.

Det var jo ellers således i Siam i »gamle dage«, at de unge europæere ofte tog siamesiske kvinder til sig uden at gifte sig lovformeligt med dem, og når der af disse forbindelser kom børn, var dette et problem. De kvinder, europæerne tog til sig på denne måde, var som regel fra provinsen Laos, nær grænsen af Fransk Indochina. Disse kvinder bar i modsætning til andre siameserkvinder langt hår. Det må erindres, at dette var i de tider, da kort hår ikke var mode blandt hvide kvinder. Desuden var Laos-kvinderne ikke som siameserne forfaldne til beteltykning. Betelnødden er frugten af arekapalmen. Den revne nød blandes med noget kalk, og blandingen lægges i et stykke palmeblad, som så puttes i munden og tygges som skråtobak. Det har en meget krydret, næsten brændende smag og afsondrer en masse spyt, og da dette bliver ildrødt, ser der ikke godt ud, hvor en beteltygger har været og spyttet ud. Beteltygningen gør efterhånden tænderne helt sorte og læberne røde. Det er ikke appetitligt at se en sådan sort mund, så det er forståeligt, at europæerne foretrak Laos-pigerne.

Når europæerne af en eller anden grund måtte forlade Siam, var det ofte en tragedie for den efterladte kvinde — eventuelt med børn — selv om vedkommende »rømningsmand« økonomisk kunne støtte den efterladte kvinde. Denne sædvane, som var så almindelig i de tider, er nu retfærdigvis helt bortfaldet. Selv i de tider var der dog mange danske, der giftede sig med siamesiske kvinder af den bedre klasse, og her i Danmark har vi ikke så få efterkommere af disse ægteskaber.

Jeg ved ikke, om kaptajn Prip har ment, at også hr. Ullericks sørgelige dødsfald, som gjorde et dybt indtryk på alle os, der på rejsen havde lært at sætte stor pris på ham, kunne tilskrives afrejsedagens uheldige omen. I alle tilfælde syntes de vrede guder nu tilfredsstillet. Der skete på hjemrejsen ikke flere nævneværdige uheld.

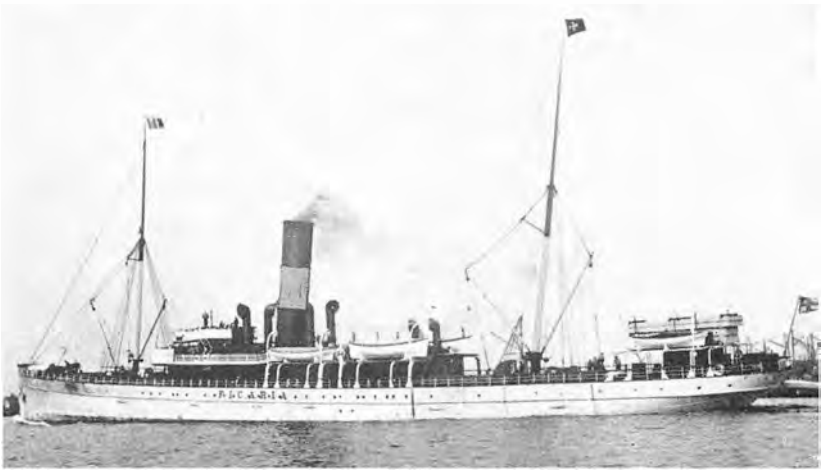
Efter endt losning og senere indladning sejlede »*Samui*« fra Bangkok for hjemgående den 27. januar 1912. Som passagerer til Danmark havde vi min gamle ven og skibskammerat, kaptajn *Laurits Vind*, som var af mit hold på reserveløjtnantsskolen, og som havde været andenstyrmand på »*Cathay*«, da jeg var trediestyrmand dér. Tillige havde vi forvalter *Tonnesen* med hjem. Tonnesen havde i sin tid været forvalter i Ø. K.'s proviant- og udrustningsafdeling i Frihavnen, men havde nu i ca. tre år været i Bangkok, hvor han ved Ø. K.'s havneanlæg havde ledelsen af losning og lastning af skibene, forvaring af den udlossede ladning og dennes udlevering til ladningsmodtageren. Dette var et stort og ansvarsfuldt arbejde og meget krævende. Han havde en stor, indfødt arbejderstab under sig. Tonnesen, som var en ren kæmpe af statur, var meget populær både i Bangkok og blandt skibenes officerer. Da han skulle hjem, blev der holdt et mægtigt afskedsgilde for ham, om hvilket der i lange tider derefter stod ry. Gildet holdtes i Tonnesens hus ved *Watt Phya Craig*. Marinens orkester var lejet til at musicere under middagen, og der var i dagens anledning indstuderet flere danske sange. Særlig lykke gjorde deres gentagne gengivelse af »Dengang jeg drog af sted«. Den blev spillet i galoptakt og med alle mulige triller og musikalske forsiringer.

På hjemrejsen kom vi ikke ud for andre ubehageligheder end dem, hele skibsfarten var genstand for på grund af krigen mellem Italien og Tyrkiet, som var begyndt allerede den 29. september 1911 og var årsag til slukkede fyr i Rødehavet og Middelhavet og langt ophold i vor italienske anløbshavn Genua. Denne krig, som varede et års tid, var fremkaldt af spændingen mellem de to krigsførende i anledning af magtforholdet i de arabiske kyststater i Middelhavet, som nominelt stod under Tyrkiets overhøjhed, men havde et så stort italiensk befolkningstal, at Italien følte sine interesser truet af det halvasiatiske Tyrkiet. Tyrkiet blev knapt færdig med denne krig, før det igen måtte til det — denne gang mod de forenede balkanstater Bulgarien, Grækenland, Montenegro og Serbien. Denne krig varede kun fra 8. oktober til 3. december 1912. Krigen mellem Italien og Tyrkiet endte med, at Italien annekterede den store afrikanske provins Tripolis, hvilket blev godkendt af stormagterne den 18. oktober 1912.

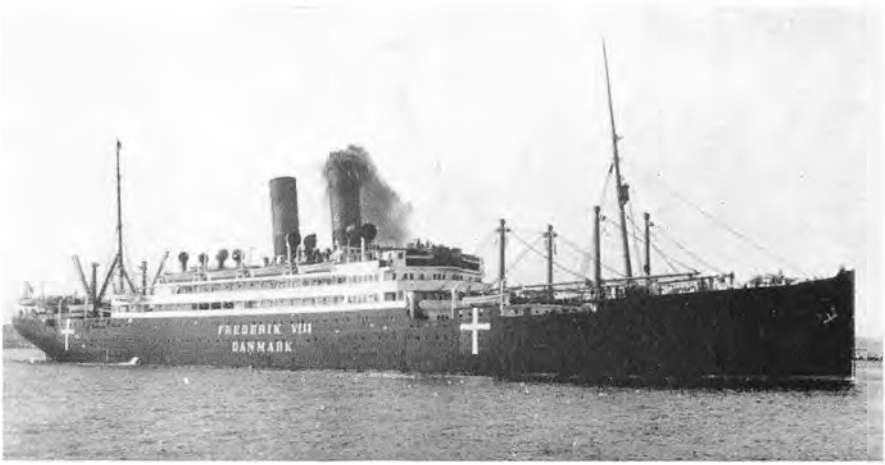
Som tidligere bemærket trives skibsfarten bedst i krigstider, og selv om også



S/s »Alexandra« (D.F.D.S.), 2.587 brt., bygget 1895.



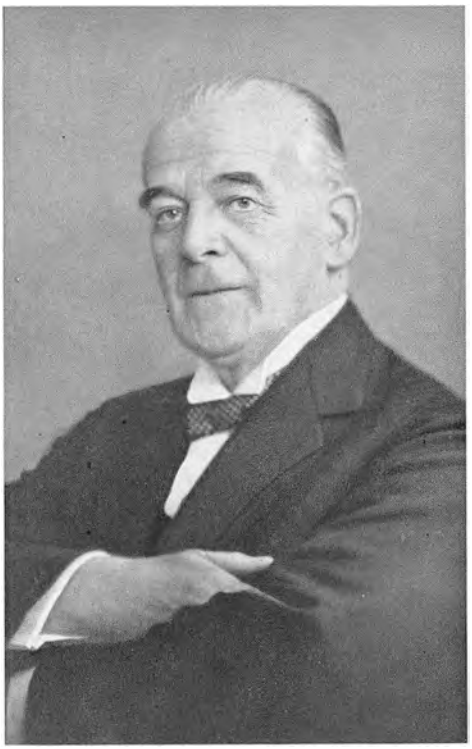
S/s »Ficaria« (D.F.D.S.), 1.530 brt., bygget 1896.



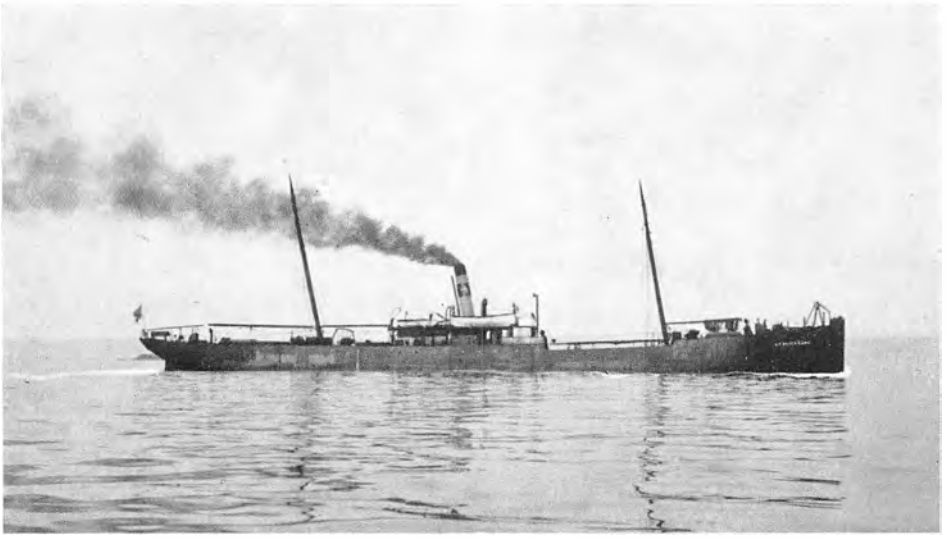
S/s »Frederik VIII« (D.F.D.S.), 11.850 brt. Bygget 1913.



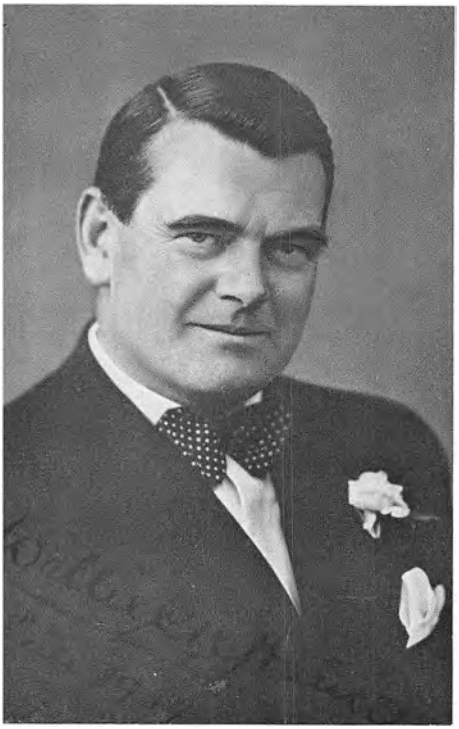
Christian Kjellerup Hansen, stifter af firmaet C. K. Hansen (21. februar 1856).



Generalkonsul Johan Hansen jun. Danmarks første handels- og søfartsminister (oktober 1908).



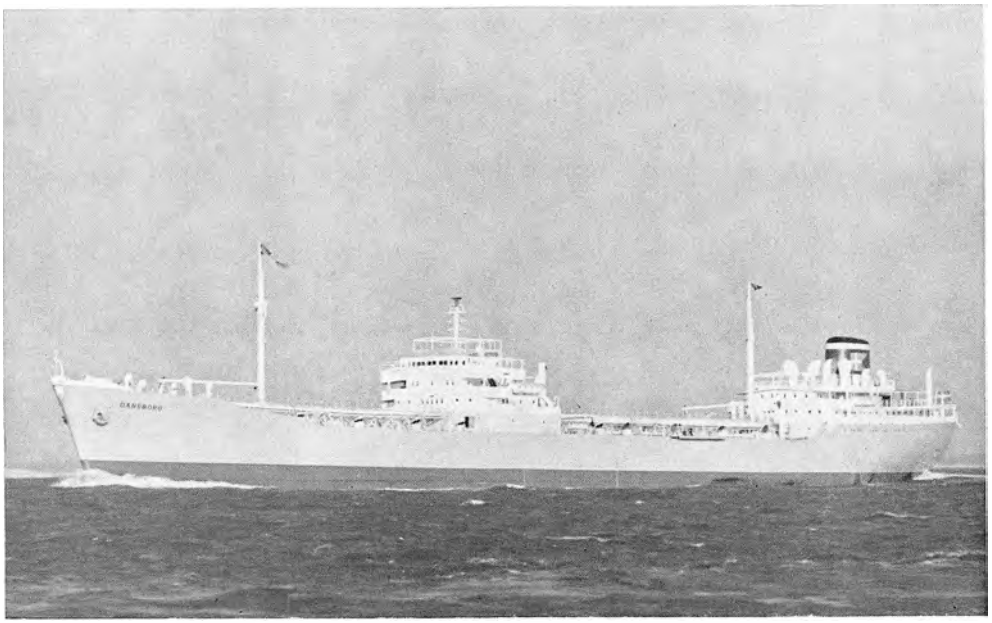
S/s »Amalienborg« (Dannebrog), bygget af Burmeister & Wain i 1884, 1.416 brt. Et af rederiets første tre skibe.



Skibsreder Willie C. K. Hansen.



Skibsreder Chr. Harhoff.



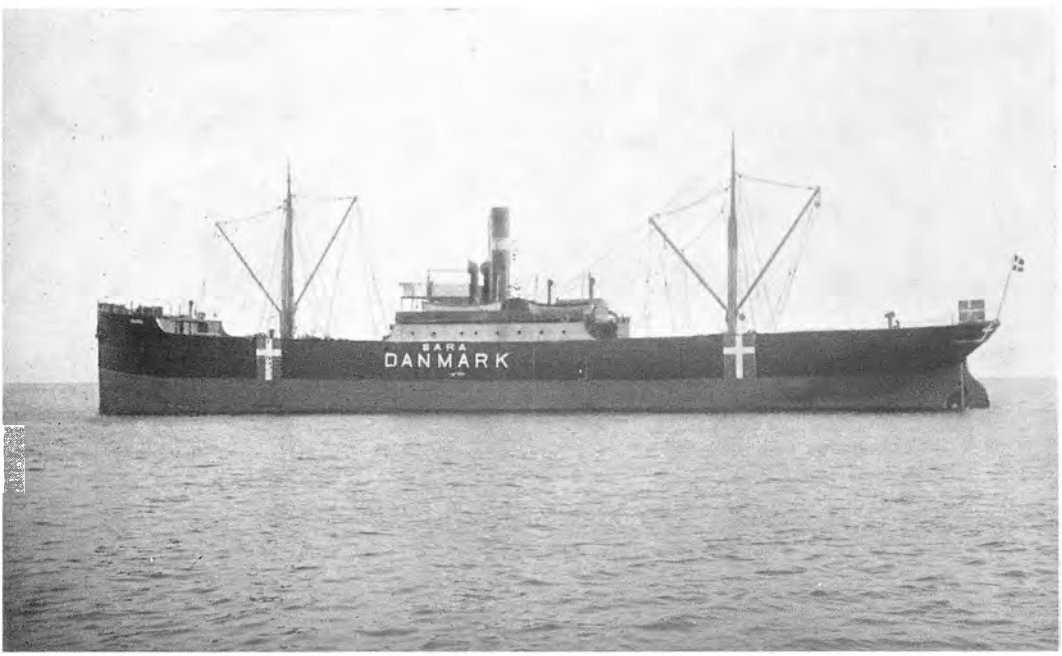
M/t »Dansborg« (Dannebrog), 12.500 brt. Bygget 1955.



Direktør Christian Schmiegelow.



Kaptajn, skibsreder D. E. Torm.



S/s »Sara«, 1.573 brt. Bygget til d/s »Torm« i 1904.

disse krige blev lokaliseret, øvede de dog deres virkning og var vel nok medvirkende til, at 1912 blev et rekordår for dansk skibsfart.

På en af meget få medlemmer besøgt generalforsamling i begyndelsen af 1912 besluttedes det at opløse den hendøende *Dansk Navigatørforening*, som siden stiftelsen af *Dansk Styrmandsforening* i 1907 ingen eksistensberettigelse havde. Generalforsamlingen besluttede, at foreningens formue skulle anvendes på den måde, at dens stifter og som viceformand egentlige leder gennem de mange år — formanden var nemlig altid en farende — translatør *Baltharzar Pedersen* fik tildelt en hædersgave på 500 kr. som tak for hans trofaste arbejde for navigatørstanden. Baltharzar Pedersen var oprindelig selv navigatør. Han døde den 3. august 1914 — 73 år gammel. For den resterende del af formuen stiftedes et legat til fordel for enker efter skibsførere eller styrmænd. Legatets formue er nu (1960) på ca. 7600 kr. og bestyres af *Danmarks Skibsførerforening*.

Med *Dansk Styrmandsforening* var det gået stadig fremad, og det kan vel siges, at ved udgangen af 1909 var så godt som alle styrmænd medlemmer af denne forening. På foreningens hyppige henvendelser til rederne gennem de første år med anmodning om forhandling for at kunne få en kollektiv overenskomst i stand blev der stadig svaret med et prompte afslag — Rederiforeningen kunne ikke forpligte sine medlemmer. Dog — denne holdning fra redernes side kunne ikke vedvare, og i foråret 1911 blev *Dansk Styrmandsforening* anerkendt af så godt som alle redere, og som basis for fremtidige styrmandslønninger vedtoges en minimumsskala. Det var faktisk den anerkendelse af foreningens forhandlingsret, som styrmændene havde kæmpet for siden foreningens stiftelse. Dette lovede godt for fremtiden.

KAPITEL 17

De første dieselmotorskibe. Kong Frederik VIII dør

Den 4. november 1911 løb verdens første store søgående dieselmotorskib af stablen hos Burmeister & Wain. Skibet fik ved afløbningen navnet »*Selandia*«, det latiniserede navn for *Sjælland*.

Dieselmotoren er opfundet af den tyske ingeniør Rudolph Diesel og havde længe været i brug på landjorden som stationær maskine. Blandt andet havde Burmeister & Wain allerede i mange år som licensindehaver bygget adskillige dieselmotoranlæg til danske foretagender — bl. a. til københavnske vandværker. For skibsbyggere lå det nær at forsøge at realisere tanken om denne driftsbesparende motors anvendelse i skibe. Burmeister & Wain havde i lighed med andre europæiske værfter sat meget ind på at løse spørgsmålet. Den største vanskelighed lå i at kunne få motoren til øjeblikkelig at kunne slå bak — reversere — når det ønskedes. Direktør *Ivar Knudsen* assisteret af ingeniør *Oluf Jørgensen* hos B. & W. mente at have fundet en løsning, og Ø. K. opmuntrede skibsværftet til at gøre forsøg. Etatsråd Andersen fortæller i sin bog »Tilbage-

blik« meget morsomt om, hvorledes kompagniet først havde forhandlet med værftet om at bygge en båd på 400 tons. Det kunne B. & W. sagtens gøre — men efter otte dages forløb spurgte Ø. K.: »Når princippet tillader 400 tons, hvorfor så ikke også 1000 tons?« — »Nej, selvfølgelig.« — »Men når det tillader 1000 tons, hvorfor så ikke 3000 tons?« — Der var straks nogen betænkelighed, men så var B. &W. igen sikker. Et par dage gik, men så var Ø. K. der igen: »Hvorfor ikke 6000 tons med samme fremdrivningsfart?« Atter betænkelighed, men igen sikkerhed, og efter nogen forhandling bestilte Ø. K. tre skibe hver på 7000 tons, der var den for skibenes bestemte rute mest tjenlige størrelse.

Når Ø. K. nu havde sagt »a«, ville det også sige »b« — og belave sig på at gå fuldt ud ind for motordrift. Det er rigtigt, at det var B. & W., der ved dette eksperiment, som det faktisk var, løb den største risiko. Ø. K. havde i byggekontrakten på mange måder sikret sig, hvis eksperimentet skulle mislykkes, men dette fratager ikke kompagniet æren for det initiativ, det ved sin dristige bestilling af de tre skibe udviste. Skulle det gå galt, ville kompagniet ved at mangle de kontraherede skibe være meget uheldigt stillet. Det ville tage tid at få andre skibe bygget — eller at få motorerne omskiftet med stempelmaskiner — og til trods for alle mulige sikkerhedsventiler i byggekontrakterne, ville Ø. K., dersom forsøget blev en fiasko, komme ud for store udgifter. De ledende inden for kompagniet var klar over, at der ved overgangen til motordrift i oceangående skibe ville blive begyndervanskeligheder, men efter nøje at have studeret hele spørgsmålet med B. & W.'s ingeniører var de overbevist om, at princippet var rigtigt, og eftertiden har til fulde bevist, at den med sund erfaring og solidt kendskab underbyggede optimisme, som vistes af Ø. K. som reder og køber og B. & W. som skibsbygger og sælger, ikke blev gjort til skamme. Nu bygges der store motorskibe hele verden over — af talrige skibsværfter og efter mange forskellige systemer — men Burmeister & Wain var de første, og det er lykkedes denne pioner at bevare sin førerstilling på dieselmotorbygningens område.

Jeg skrev, at Ø. K. ville gå fuldt ud ind for motordrift, og det ville ikke ligne Ø. K.'s ledelse at glemme noget ved en sådan beslutning. Før byggekontrakterne var underskrevet, havde Ø. K. sikret sig meget fordelagtige oliekontrakter over hele verden for en længere årrække — der blev sagt for 30 år. Blev motordrift først almindelig, ville oliepriserne stige, så Ø. K. var, som sædvanligt, tidligt oppe. At verdenskrigen i 1914 kancellerede disse kontrakter, er en anden sag — det gør ikke Ø. K.'s forudseenhed mindre.

Tirsdag den 30. januar 1912 foretog *»Selandia«* en syv timer lang prøvetur i Sundet, hvorunder motorerne blev gennemprøvet under alle forhold og med alle mulige manøvrer. De ombordværende eksperter var alle enige om, at skibet havde bestået prøven med glans. Motorerne funktionerede fortrinligt, og manøvre- og drejeevne var udmærket. *»Selandia«* var et skib på 7400 tons dødvægt, længde 370', bredde 53' og dybde til øverste dæk 30'. Maskinkraften var to dieselmotorer hver på 1250 i.h.k. samt to 250 i.h.k. hjælpemotorer. Far-

ten med fuld ladning 12 knob. Igangsætning og omstyring skete ved komprimeret luft. Alle spil og styremaskiner var elektrisk drevne.

Den 14. februar foretoges i Sundet den officielle prøvetur med 150 meget prominente indbudte ombord. Skibets fører var kaptajn *Gabe*, som havde været min kaptajn på S/S *»Bintang«*. Førstemaskinmester var *Holm* — den såkaldte »pæne Holm«, som havde været førstemester i S/S *»Samui«*, da jeg var styrmand dér. Den samme Holm var det mest ordentlige og metodiske menneske, jeg nogen sinde har truffet på. Kaptajn Prip på *»Samui«* plejede på sin morgentur på agterdækket at gå ind til mester Holm og få en tændstik til sin pibe. Tændstikæsken lå hos mester Holm på en bestemt måde i hjørnet af en særlig skuffe. Det morede Prip at lægge æsken tilbage således, at »Tordenskjold« kom til at stå på hovedet, hvilket fremkaldte smertetrækninger i mesters ansigt, når han straks vendte æsken om. Når maskineriet blev skilt ad, blev der bredt sejldug ud på maskindørken, hver maskindel blev omhyggeligt tørret af, så snart den var skruet af maskinen, og lagt på sin bestemte plads på sejldugen. Når Holm fik en ny andenmaskinmester, var der til at begynde med altid vrøvl, da den nye mand syntes, al denne »jomfrunalskhed« var tidsspilde, men førstemester var ubøjelig i sin ordenssans, og det varede sjældent længe, før den nye mand så, at Holms metode var det helt rigtige. Intet under at Holm blev en fremragende motormaskinmester.

»Selandia«s prøvetur var meget vellykket. De følgende dage foretog *»Selandia«* endnu nogle ture i Sundet for at give medlemmer af regering og rigsdag, Københavns magistrat, kommunalbestyrelse og mange andre fremtrædende personer fra ind- og udland lejlighed til at se dette smukke skib, som skulle komme til at indlede en ny epoke i spørgsmålet om skibes mest økonomiske fremdrivning. Den 22. februar 1912 stod M/S *»Selandia«* fra Københavns frihavn ud på sin jomfrurejse til Østen. Kronprinsen (senere kong Christian X) fulgte med skibet til Helsingør, og prins Valdemar fulgte med helt til Aalborg. På sin første rejse vakte skibet beundring og begejstring i alle havne, det anløb. Da det stod op ad Themsen på vej til London, stod lægteskipperne på deres fartøjer og beklagede den stakkels skipper, der havde været ude i hårdt vejr og mistet sin skorsten. De første motorskibe havde ingen skorstene. Moderne motorskibe har som regel skorsten, der dog ikke har samme formål som skorstenen i et dampskib. I London var skibet genstand for stor opmærksomhed, og Englands ledende mænd inden for skibsfart og skibsbygning var med marineminister *Winston Churchill* i spidsen ombord og underkastede maskineriet en nøje undersøgelse. Efter en vellykket rejse til Bangkok kom *»Selandia«* i juni måned 1912 tilbage til København. Da var det næste motorskib M/S *»Fionia«* klar til at gå ud på sin jomfrurejse.

Når vi nu tænker tilbage på *»Selandia«s* glorværdige historie, mener uindviede sikkert, at det egentlig er fænomenalt, at dette skib, hvis fremdrivningsmåde var noget helt nyt, i den grad var så fuldkomment fra starten, at man faktisk aldrig har hørt, der har været nogen besværligheder med dets maskineri. Disse uindviede behøver imidlertid blot at spørge de maskinmestre, der gjorde

tjeneste i de første motorskibe, om hvorledes det egentlig forholder sig. Det var ikke nogen sinecure at være maskinist i disse pionerskibe. Så vist som vi har danske ingeniører og teknikere at takke for dielselmotorskibenes fremkomst, så vist er også motorværfterne — og for resten vi alle i det danske samfund — den danske maskinmesterstand tak skyldig for dens indsats i forbindelse med driften og vedligeholdelsen af de første motormaskinerier. Det var et slid fra morgen til aften — ofte i en olieos, som virkede bedøvende, og som lagde sig overalt i maskinrummet. Mange maskinmestre kom til at lide af olieeksem, som det var vanskeligt at komme af med igen. I troperne var maskinrummene ulideligt varme, og bestandig måtte en eller anden af de mange cylindre åbnes og ventilerne fornyes. Disse ventiler arbejdede i så høje varmegrader og under så enormt et tryk, at de da kendte metallegeringer ikke kunne stå for det. Ø.K. og B. & W. havde forudset børnesygdomme — og de kom. Det tjener teknikerne hos B. & W. og de danske maskinmestre i skibene til stor ære, at disse begyndervanskeligheder blev overvundne uden tilsyneladende at have nogen hindrende indvirkning på skibenes drift. Dog er det sikkert blevet sagt med rette, at da Ø.K. omsider solgte *»Selandia«*, var der ikke meget tilbage i skibet af det oprindelige i 1912 installerede maskineri. Skibet blev den 8. november 1936 solgt til skibsreder *Godager* i Oslo, som forandrede navnet til *»Norseman«* og lod det hjemskrive i Panama. I marts 1941 solgtes *»Norseman«* til den finske sydamerikalinie og omdøbtes til *»Tornator«*. I august samme år blev skibet tidsbefragtet til Japan og sattes i fart på Stillehavet. I begyndelsen af 1942 grundstødte det på den japanske kyst og blev totalt vrag. Denne motorskibenes pioner blev altså 30 år gammel.

Burmeister & Wain var for så vidt ikke det første værft i verden, som havde tanken henvendt på bygning af motorskibe. Allerede i sommeren 1910 bestilte *Hamburg-Amerika* linien hos *Blohm & Voss* i Hamburg to motorskibe, hvert på 9000 dødvægtstons. Skibene skulle hver udstyres med to dieselmotorer på tilsammen 3000 I.H.K. bygget af maskinfabrikken *Augsburg-Nürnberg* i Bayern. Disse skibe blev dog aldrig til realitet som motorskibe, og i stedet blev det bestemt at bygge to skibe på kun 6500 tons. Heller ikke disse blev nogen succes som motorskibe, og i maj 1911 bestilte samme rederi et motorskib på 6500 tons hos firmaet *Weser*. Dette skib skulle have dieselmotorer efter en tysk professor Junckers system. Også dette eksperiment slog fejl, og det store, tyske rederifirmas første motorskib blev derfor det danskbyggede M/S *»Fionia«*, som jeg skal berette om.

M/S *»Selandia«* var imidlertid ikke det første søgående motorskib i verden. Det hollandske M/S *»Neptunus«* og det engelske M/S *»Toiler«* havde allerede gjort deres første rejser i 1910, men disse skibe var dog med deres henholdsvis 1000 tons og 2700 tons dødvægt forholdsvis mindre skibe, så Danmark har ret til at tage æren som den første nation, der præsterede et fuldt tilfredsstillende oceangående motorskib. Senere kom andre nationer med — men Danmark var først.

Den 15. maj 1912 døde Danmarks konge *Frederik VIII*, og kl. 15 samme

dag proklamerede konseilpræsident *Klaus Berntsen* fra balkonen på Amalienborg den nye konge *Christian X*, der i så mange år og gennem så bevægede tider skulle komme til at stå i spidsen for det danske folk.

Den 20. juni 1912 afholdtes prøvetur i Sundet med et søsterskib til *»Selandia«*. Dette skib havde ved stabelafløbningen den 12. marts fået navnet *»Fionia«* til ære for vor næststørste ø Fyn. Blandt de ca. 200 gæster, som var indbudt til at deltage i prøveturen, var også en amerikansk kommission, hvis opgave det var i Europa at vække interesse for en verdensudstilling i San Francisco i 1915, samt redegøre for Panamakanalens forestående åbning. *»Fionia«s* første fører var kaptajn *Hansen Ravn.* Maskinchef var den kendte maskinmester *N. C. Schiern.*

Efter endt vellykket prøvetur blev *»Fionia«* dirigeret til Kiel, hvortil det ankom den 25. juni. Med etatsråd *H. N. Andersen* i spidsen var de ledende inden for de to danske firmaer, som havde samarbejdet ved disse skibes skabelse, ombord. I Kiel blev skibet forevist betydende personer inden for både tysk og britisk skibsfart og skibsbygning. Generaldirektør *Ballin* fra Hamburg-Amerika linien anmodede efter den foretagne prøvetur etatsråd H. N. Andersen om at ville overdrage skibet til det tyske rederi. Af hensyn til den store betydning en sådan transaktion ville være for dansk skibsbygningsindustri gik Det østasiatiske Kompagni ind på det ærefulde tilbud. Ved overdragelsen af skibet forandrede det tyske rederi dets navn til *»Christian X«*. Kejser *Wilhelm den Anden,* der på grund af sejlsportsugen »Kieler regattaen« befandt sig i Kiel, beså med interesse *»Fionia«*, og skal da have spurgt de tilstedeværende tyske ingeniører: »Hvorfor har De ikke bygget et sådant fartøj, mine herrer?« Direktor Ballin kunne have svaret den høje herre, at de ihærdigt havde forsøgt, men at hvad der var lykkedes for det lille Danmark, var mislykkedes for det store Tyskland.

Hamburg-Amerika linien satte *»Christian X«* ind i farten på Sydamerika. Under den første verdenskrig blev det opbragt af Italien, som gav det navnet *»Fratelli Bandiera«*, men da Italien ikke havde kompetente motorskibsmaskinister, lå skibet oplagt i italiensk havn under hele krigen. Efter krigen sejlede det i mange år under italiensk flag, men under forskellige rederier og vekslende navne. I slutningen af 1929 solgtes det til Haugesund, Norge, og i 1939 endte det sine dage ved Stavanger Skibsophugnings Kompagni.

Allerede i begyndelsen af 1911 havde Burmeister & Wain indgået kontrakt med det kendte skotske skibsværft *Barclay, Curle & Co.* om retten til at udnytte B. & W. patenter og erfaringer om dieselmotorer, og Ø.K. havde derefter i forståelse med B. & W. hos værftet bestilt et motorskib, som løb af stablen på Clyde den 11. november 1911, og som i dåben fik navnet *»Jutlandia«* efter det danske »hovedland«. Søsætningen var altså sket omtrent samtidig med *»Selandia«*, men det skotske værft fik mangen en »hovedpine«, før afleveringen kunne finde sted. *»Jutlandia«* havde de samme dimensioner som de to danske søsterskibe, men havde noget større lasteevne, nemlig 7600 tons. Det var ellers af samme udseende med tre master og uden skorsten, men mens de danske skibe

havde 4-bladede skruer, havde »*Jutlandia*« 3-bladede. Kaptajnen på »*Jutlandia*« blev min gamle kaptajn fra »*Bandon*«, *Johan Thomsen*. Første maskinmester hed *Falster*.

Mens det fra »*Selandia*«*s* søsætning ikke havde taget Burmeister & Wain mere end 3½ måned at få skibet ud på sin første rejse, så skulle det ikke gå det skotsk byggede skib så godt. Det kneb for skotterne at få motorerne til at arbejde. Skibet var færdigt omtrent samtidig med »*Selandia*«, og dansk besætning var sendt over for at overtage skibet. De danske sømænd blev sendt hjem igen, da det syntes at have lange udsigter med at få skibet afleveret. En dansk maskinmester, som var i Glasgow, mens motorerne blev bygget, fortalte mig, at en af de skotske mestre sagde til ham, da han forundrede sig over den store forsinkelse: »Ved du hvad — herovre er vi skibs- og maskinbyggere, vi er ikke urmagere.« Sagen var vel nok den, at de britiske maskinbyggere den gang ikke kendte mindre mål end »a sixteenth of an inch« (1/16 tomme), og i motorbygning bruger man brøkdele af millimetre. Omsider syntes det, som om det var lykkedes skotterne at få motorerne til at makke ret, og skibet skulle på prøvetur. »*Jutlandia*« gled stolt for begge sine motorer ned ad Clyde, fyldt af prominente britiske skibsfartsmænd og journalister, der skulle beundre dette nye fremdrivningsmiddel. På vej ned ad floden blev der ved lange borde på mellemdækket serveret lunch for gæsterne, og smukke taler blev holdt af ledende folk inden for britisk »shipping«, som i begejstrede ord berømmede dette nye udslag af britisk initiativ på skibsbygningens område. Den danske indsats i dette foretagende blev blot strejfet lige i periferien. Om det er denne undladelse af at nævne danskernes ret betydelige del i det nye fremstød, der har fortørnet motorerne, ved jeg ikke, men det varede ikke længe, før først den ene og kort tid efter også den anden hovedmotor »nægtede skibsarbejde« og gik i stå, og hvor meget så skotterne baksede med maskineriet og tømte den ene luftbeholder efter den anden ind i startmekanismen — motorerne ville ikke i gang. Det var jo ikke så godt, og miseren skulle gerne skjules, så mens gæsterne festede på mellemdækket, fik »*Jutlandia*« en slæbebåd for boven, og i maskinrummet blev alt hjælpemaskineriet sat i gang, så støjen og rystelserne fra disse skulle få de ukyndige gæster til at tro, at hovedmaskinerne arbejdede normalt. Slæbebåden blev til nysgerrige forespørgere forklaret at være nødvendig for en sikkerheds skyld i det snævre farvand. »*Jutlandia*« blev slæbt til kaj — og så kunne skotterne igen gå i gang med »urmagerarbejdet«, men det blev faktisk ikke godt, før B. & W. sendte en flok danske maskinarbejdere til Glasgow for at tage hånd i hanke med arbejdet. Det var hårdt for de gode skotter at se på, men de manglede erfaring i den slags arbejde. Den erhvervede de sig naturligvis efterhånden, og nu bygger de så gode skibsmotorer i Storbritannien, som de gør nogen steder i verden.

Som følge af alle disse uheld kom »*Jutlandia*« først til at gå ud på sin første rejse fra København i begyndelsen af august 1912, da »*Selandia*«, som var søsat samtidig, allerede havde gjort 1½ rejse til Bangkok og retur, og »*Fionia*« havde sejlet for tyskerne i to måneder. Der var de første år stadig kludder med »*Jut-*

landia«s maskineri, men det blev dog i Ø.K.s tjeneste til 1934, da det solgtes til norske redere.

Til udnyttelse af B. & W. motorskibspatenter stiftedes der i England af B. & W., Ø. K. og store britiske skibsværfter et selskab under navnet *The Burmeister & Wain (Diesel system) Oil Engine Company limited.* Aktiekapitalen blev på 200.000 pund sterling, og to store maskinfabrikker ved Glasgow indkøbtes. Til administrerende direktør for den nye fabrik valgtes overingeniør Oluf Jørgensen fra B. & W., der sammen med direktør Ivar Knudsen var den danske skibsmotors egentlige opfindere. Det nye selskab kom til at stå i nær forbindelse med vistnok verdens største skibsværft *»Harland & Wolff«.*

Den 1. april 1912 blev metersystemet indført i Danmark ifølge lov af 4. maj 1907. Så længe Storbritannien ikke også går ind for dette system, er vi i dansk skibsfart nødsaget til også at bruge engelsk mål og vægt i international skibsfart og skibsbygning.

KAPITEL 18

S/S »Titannic«s forlis. Strejke i britiske kulminer

Den 15. april 1912 opskræmtes verden ved nyheden om en forfærdelig skibskatastrofe, der havde fundet sted den foregående aften i Nordatlanterhavet sønden for New Foundland. Den engelske kæmpedamper *»Titanic«*, som var på sin første rejse til New York med ca. 2300 mennesker ombord, var kl. 10,20 den foregående aften med 24 knobs fart løbet ind i et mægtigt isbjerg. Skibet sank kl. 2,20 den følgende morgen, hvorved 1631 personer mistede livet. Reddet blev kun 704 personer — mest kvinder og børn. Mange verdenskendte personer, som var passagerer med skibet på dets jomfrurejse, omkom. Deriblandt begge direktørerne for skibets rederi, *White Star Line*, lord *Ismay* og mr. *Andrew.* Ved den efterfølgende undersøgelse dels ved det amerikanske senat, dels ved admiralitetsretten i London blev det godtgjort, at skibet havde løbet med for stærk fart i usigtbart vejr. Også forskellige uregelmæssigheder ved redningsudstyret blev påpeget. Der havde været disciplin til det sidste. Kun få af mandskabet blev reddet, kaptajn *Smith* gik ned med skibet, og mens skibet sank under fødderne på dem, spillede skibsorkestret salmen »Nearer my God to Thee«. *»Titanic«* var et skib på 45.000 brutto tons med en maskinkraft af 30.000 I.H.K. Det var 883 fod langt og 92' bredt. Det havde 10 dæk og 15 vandtætte tværskodder. Forliset må regnes at være den største skibskatastrofe i fredstid, som historien kender, og det gav stødet til en mængde lovforanstaltninger med henblik på bedre sikkerhed til søs.

Da mit skib S/S *»Samui«* den 30. marts 1912 kom tilbage til København, havde der i flere måneder hersket en udstrakt strejke i de engelske kulminer, og i Danmark var der begyndt at blive mangel på kul. Vi skulle i København indtage 100 tons bunkerkul, som skulle være rigeligt til i sikkerhed at tage skibet til Antwerpen, hvor vi så skulle fylde kulbriketter nok til at tage skibet til

Singapore. Det gjaldt jo om at tage så mange bunkers som muligt på de steder, kul var billigst, og disse briketter havde bl. a. den fordel, at de var nemme at stuve på dækket, hvorfra de så under rejsen blev lempet ned i skibets kulkasser. På grund af kulmanglen fik vi imidlertid kun 50 tons kul, som også skulle være tilstrækkeligt, hvis vi fik godt vejr. Det fik vi imidlertid ikke. Vi fik meget dårligt vejr i Nordsøen og avancerede næsten slet ikke, så vi måtte begynde at samle stuvetræ, gamle luger og hvad ellers, vi havde af brændbart, sammen og fire det ned på fyrpladsen, hvor fyrbøderne så måtte se at brænde det sammen med de sparsomme kul. Hele besætningen sled dag og nat med at samle træ sammen, kaptajnen gik frem og tilbage på dækket, førstemester fra dæk til fyrplads og maskinrum. Det var meget spændende, om vi også skulle til at brænde vore teaktræsdøre og måske vore træredningsbåde. Det kom dog ikke så vidt. Vinden løjede af, og vi fik lidt mere fart på skibet, men da vi kom op til Antwerpen, var der kun et par skovlfulde kul igen på fyrpladsen, og alt vort stuvetræ var brændt. Jeg havde også været bekymret for en stor lægter, vi havde med som dækslast. Den var skilt ad i tre dele og stillet op på bukke for at komme op over lugekarmene. Den var derefter surret med wire. Skibet var næsten i ballast, og når det tog en af disse vældige overhalinger, ventede jeg at se mine lægterdele ryge overbord. Jeg gik uafbrudt og strammede på surringerne og kælede for kiler og afsporinger. Der blev ikke søvn i mine øjne de næsten to dage, denne spænding varede. En jernskærstok i en af lægterdelene røg overbord i en overhaling, og da vi efter endt rejse kom tilbage til København, var direktør Schmigelow meget opbragt over det. Jeg mente, vi alle burde være taknemmelige for, at intet værre var sket.

Vi havde en normal rejse ud til Bangkok. Vi var afgået fra København den 5. april 1912, havde anløbet vore sædvanlige havne: Nørresundby (var ikke hverken i Frederiksstad eller Middlesbrough på denne rejse), Antwerpen, Genua, Port Said, Colombo, Penang, Singapore og Bangkok, hvortil vi ankom den 8. juni. Kaptajn *J. Johansen*, som i sin tid havde været 1. styrmand med *»Bandon«*, da jeg var der, havde nu fået Tonnesens plads som forvalter på *Watt Phya Craig*. Dog var hans titel blevet inspektør — han var jo dog kaptajn. Den 19. juni afgik vi igen fra Bangkok. Vi havde på denne hjemrejse kun to passagerer, nemlig fru *Thomsen*, gift med min gamle kaptajn fra *»Bandon«*, *Johan Thomsen*, og deres yndige unge datter Hetty. Kaptajn Thomsen havde haft sin familie med til Bangkok en foregående rejse, og det var meningen, de skulle blive en rejse over i Bangkok hos gode venner, mens kaptajn Thomsen med *»Bandon«* gjorde en rejse til København. Imidlertid bestemte Ø.K., at Thomsen skulle føre et af de nye motorskibe, hvorfor han blev taget i land i København, og nu skulle vi altså have familien med hjem. Fru Thomsen var en meget interessant dame, og jeg lyttede ivrigt til hendes historier om sit liv og om sit ophold i Siam med sin mand i de »gamle« dage, da »etatsråden« endnu var forretningsmand i Bangkok, og da der endnu ikke var tænkt på verdensfirmaet Det østasiatiske Kompagni — i al fald kun i en fremadstræbende mands drømmeverden.

Fru Thomsens livshistorie kunne give stof til en romanforfatter. Hendes fader var en svensk skibskaptajn, som kaldte sig Carlos. Hans rigtige navn har antageligt været Karlsson. Som så mange andre hvide mænd, der boede i Østen eller sejlede på Kina-kysten, havde han taget en kinesisk kvinde til sig, og med hende havde han fået et pigebarn — nemlig den senere fru Thomsen. Carlos var rejst på ferie til Sverige, og da han kom tilbage, medbragte han en svensk hustru. Her var nu en af de tragedier, som disse forhold ofte gav anledning til. Kineserkvinden fik udbetalt en sum penge, og så mente Carlos åbenbart, at nu havde han gjort, hvad han kunne, men den stakkels kineserkvinde døde kort tid efter — fru Thomsen mente af sorg, og det lyder troligt. Den lille pige blev af Carlos anbragt i et katolsk konvent. Her tilbragte fru Thomsen sine første barneår og fik den første skolegang i selskab med en del andre halv-siamesere og halv-kinesere — alle piger og alle frugter af hvide mænds forbindelser med indfødte kvinder. De små piger havde det ikke godt i dette konvent. De blev vistnok hverken pint eller sultet, men de blev meget strengt opdraget, og virkelig kærlighed og forståelse kendte børnene ikke til — de var »syndens frugter«, hvis sjæle skulle bevares rene, og disse nonner i konventet havde deres egne snævre ideer om, hvorledes dette skulle praktiseres. Den lille Carlos var dybt ulykkelig — og en skønne dag flygtede hun. Konventet lå i nærheden af Shanghai, og der kendte den lille pige en dansk skibshandlerfamilie, som havde interesseret sig for hende og hendes kinesiske moders skæbne. Til dem flygtede den lille Carlos, og de optog hende i deres familie. Da Carlos kom tilbage fra en rejse, forlangte han, at den danske familie skulle udlevere datteren til ham, og da de nægtede det, indstævnede han skibshandleren for den internationale domstol i Shanghai. Dommeren, der havde sat sig nøje ind i sagen, dømte, at det var bedre for den lille pige at blive hos sine velgørere end at blive sendt tilbage til konventet, hvad Carlos agtede at gøre, og tilkendte derfor den danske familie barnet. Efter dommen betroede dommeren skibshandleren, at det var farligt at lade barnet blive i Shanghai; thi antagelig ville Carlos prøve at få pigen i sin magt igen, og så kunne dommeren intet gøre for at få hende tilbage, hvorfor han rådede danskeren til at sende barnet bort. Skibshandleren havde en broder i Melbourne i Australien, og denne lange vej blev den lille Carlos nu sendt, og her voksede hun op i et kærligt hjem og fik en udmærket opdragelse og skolegang, og som voksen pige kom hun da tilbage til Shanghai. Blandt de skibsofficerer, der kom i den danske skibshandlers hjem, var en engelsk kaptajn, som forelskede sig i den smukke pige, friede og fik ja, skønt hun faktisk ikke rigtig vidste, hvad det hele drejede sig om — englænderen var ung og ganske pæn, og den lille Carlos mente, det kunne være rart at blive gift og få sit eget hjem. Englænderen rejste til Bangkok, hvor hans skib havde station, og nogen tid efter rejste hans forlovede også dertil for at fejre sit bryllup. Brudgommen var ikke i Bangkok, og bruden kom til at bo hos venner til den danske skibshandler. Disse Bangkokvenner kendte englænderen — kun alt for godt — og de rådede den unge pige til at vente og ikke kaste sig ind i et ubesindigt ægteskab. Miss Carlos fulgte dette råd og blev snart klar over, at denne englænder skulle hun

ikke giftes med, og hun gav ham sin ring tilbage. Hos Bangkok-vennerne kom ret ofte en dansk kaptajn Johan Thomsen, som den unge pige følte sig tiltrukket af. Kaptajn Thomsen var en del ældre end Miss Carlos, og hans væremåde var måske noget gammeldags, men netop denne ridderligt tilbageholdne opførsel tiltrak miss Carlos. Hun har fortalt mig, at lige fra den første dag havde hun tillid og fortrolighed til den danske kaptajn, og da han omsider friede til hende, var det med glæde og i kærlighed, hun sagde *ja*. At kaptajn Thomsen blev forelsket i den unge miss Carlos, kan man let forstå, når man hørte hendes gamle venner i Bangkok fortælle om, hvordan hun så ud, og hvordan hun var som ung pige. Efter hvad gamle dr. Deuntzer og andre danske fra den »rigtige« tid sagde, var den unge miss Carlos noget af det skønneste og fineste, man kunne se, og som hendes udseende var, var hendes indre. Vielsen fandt sted i Bangkok, og et års tid efter blev der i ægteskabet født en pige, som i dåben fik navnet Hester Suzette — aldrig kaldet andet end Hetty. Kaptajn Thomsen førte i nogle år en lille floddamper — en såkaldet »sternwheeler«, fordi den blev drevet frem af et skovlhjul placeret i agterenden af båden. På denne levede fru Thomsen med sin mand, og her tilbragte den lille Hetty sine første leveår. Senere blev kaptajn Thomsen lods i Bangkok, men i 1904 drog han til Danmark og satte sine sparepenge i en fiskeeksportforretning i sin fødeby Lemvig. Som jeg tidligere har fortalt, mistede han sine penge ved denne forretning, og i slutningen af 1905 kom han derefter ind som fører i Det østasiatiske Kompagni. Da fru Thomsen i 1912 var med »*Samui*« hjem som passager, var hun ud over den første ungdom. Hun var ikke længere nogen skønhed, men hun var en ualmindelig fin og varmhjertet kvinde, meget intelligent og med en god uddannelse. Hun talte godt dansk, og jeg var meget interesseret i hendes fortællinger fra hendes mangeårige ophold i Siam. Parret Thomsen kom en del sammen med familien H. N. Andersen. »Kaptajn« Andersen var en tilsyneladende streng mand, som hun nærmest var bange for, mens fru Marie Andersen var meget livlig og altid oplagt til lidt lystighed. Hun havde stor respekt for sin strenge ægtemand, hvilket kom frem ved flere lejligheder. Til selskab en gang hos Andersens havde fru Andersen i husets store forhal, hvor gæsternes tøj var opbevaret, moret sig med at skifte om på huer, hatte, frakker og andre beklædningsgenstande, så gæsterne ved afskeden rendte rundt i en forvirring for at finde deres tøj. Det var da en uskyldig spilopstreg af den meget unge og ungdommelige fru Andersen, men kaptajn Andersen blev meget vred over det og ville have at vide, hvem ophavsmanden var. Rystende over hele kroppen bønfaldt fru Andersen veninden fru Thomsen om at tage skylden på sig, hvilket fru Thomsen gjorde — og kom derved i nogen tid i unåde hos den strenge herre. Jeg skal ikke trætte læseren med flere lignende episoder, som fru Thomsen har fortalt mig. Disse ville naturligvis være ligegyldigheder fortalt om enhver anden person, men om etatsråd Andersen giver de dog sammenlagt med så meget andet i denne mands eventyrlige livsbane stof til bedømmelse af ham. Da Hetty kom til Danmark i 11 års alderen, kunne hun ikke et ord dansk — kun engelsk og siamesisk. Dansk lærte hun dog snart til fuldkommenhed. Hun blev i novem-

ber 1916 gift med den bekendte skuespiller og instruktør Svend Methling. Deres sønner er Svend og Finn Methling, som har skabt sig navne som henholdsvis filmsinstruktør og forfatter.

KAPITEL 19

Vestindienfarten. Øerne. Bangkokruten. Det fjerne Østen

Den 11. august 1912 ankom »*Samui*« til Le Havre. Her forlod fru og frøken Thomsen skibet for at rejse hjem over land. »*Samui*« gik fra Le Havre til London, hvortil vi ankom den 16. august. Der lå i London ordre fra rederiet til mig om at mønstre af fra »*Samui*« og gå ombord som 1. styrmand i S/S »*St. Thomas*«, som lå under lastning i London. Den 20. august 1912 forlod jeg så mit gode skib »*Samui*« og begyndte ombord i »*St. Thomas*«. Føreren af dette skib var *N. P. Kruuse*, som i sin tid var 2. styrmand i »*Birma*«, da jeg var 3. styrmand der. Han var bornholmer og var i en noget sen alder kommet ind i Ø.K. På »*Birma*«*s* tur til Island med kongen ombord havde orlogsmarinen jo overtaget officerstjenesten på dækket — altså ledelsen og navigeringen af skibet, men Kruuse var med som »kendt mand«, og som rederiets repræsentant. Han var en betroet og samvittighedsfuld mand, som senere førte flere af Ø.K.s skibe. Han døde i 30'erne. 2. styrmand var *H. K. Christensen*, som senere i flere år var fører af Ø.K.s emigrantskibe. Da han i sin tid i to år havde været styrmand på skoleskibet »*Viking*«, blev han i 1925 fører af Ø.K.s skoleskib, 5 mst. bark »*København*«, som han førte i tre år. Efter dette skibs sørgelige forsvinden, blev Christensen af Ø.K. udnævnt til leder af en ekspedition, som med M/S »*Mexico*« blev sendt til det sydlige Indiske Hav for om muligt at finde spor af det forsvundne skib. I 1934 forlod Christensen Ø.K.s tjeneste og i 1937 blev »H. K.« havarieksper hos Grøn & Witzke. Han har til sit fyldte 70. år været medlem af Sø- og handelsretten og anden viceformand i skibsførerforeningen. 3. styrmand var *Charles Poulsen*, som i sine unge dage havde sejlet meget på Grønland og som matros havde deltaget i »Danmarksekspeditionen« 1906—08, hvorunder lederen Mylius-Ericcsen, løjtnant Høeg Hagen og grønlænderen Brøndlund mistede livet. Poulsen var fra denne ekspedition dekoreret med fortjenstmedaillen i sølv. Charles Poulsen var en udmærket mand og førte mange år efter nogle af Ø.K.s største skibe, indtil en øjensygdom for flere år siden nødvenddiggjorde hans pensionering. Han døde i september 1952. Jeg fandt snart ud af, at den forcerede fart på Vestindien, var meget anstrengende. Skibene lastede i København, Nørresundby, Rotterdam og London. I Vestindien var der op til en snes lossehavne, og Gud ved hvor mange transithavne. Ladningen bestod af alle mulige sager, så det var et studium at få varerne placeret på en sådan måde, at man kunne få dem ud igen i den rigtige rækkefølge og også således, at den ene vare ikke ødelagde den anden. Egentlig burde skibe i sådan fart være bygget med skuffer og skabe til ladningens anbringelse. Last-

ning og losning af sådant et skib var rent korporligt et strengt arbejde for styrmændene, der gerne skulle være alle vegne på en gang, dels for at få ladningen rigtigt placeret, dels for så vidt muligt at gardere denne mod tyverier, for en meget stor del af de indtagne varer var præserverede fødemidler, vin og spirituosa, som var lette at stjæle. Dette arbejde var dog ikke det mest enerverende. Inden skibet kom til Vestindien skulle der udfærdiges lasteplaner, manifester, talliebøger til alle lossehavnene, og da ladningen jo var af så vidt forskellig art, var dette et enormt arbejde. Jeg havde dog heldigvis et par ualmindelig gode medarbejdere i de to understyrmænd. I begyndelsen af 1913 blev Charles Poulsen skiftet over på et andet skib, og jeg fik en ny 3. styrmand. Han var ny i bogstavelig forstand, idet han kom lige fra styrmandsskolen, men *Gotfred Jensen* viste sig at være en god medhjælp. Han forblev ikke mange år i rederiet, men gik i land og blev skibsreder i Aarhus. Død 1960. 1. maskinmester hed *Peter Nielsen.* Foruden at være en meget erfaren maskinmester, var han kendt i Vestindien som en uovervindelig bridge- og l'hombre ekspert. 2. maskinmester *Anders Jensen* var en lystig københavner, som fik en ret omstrejfende livsskæbne. Efter at have sejlet i Ø.K nogle år blev han ansat på Burmeister & Wains fabrik i Glasgow, hvor der var god brug for den dygtige motormaskinist.

I 1916 brændte det britiske M/S *»Kangaroo«* i Singapore. For at slukke ilden, blev skibet sænket, og under den påfølgende reparation skulle motorerne naturligvis fuldstændig skilles ad og igen samles. Til at lede dette arbejde sendte Glasgow fabrikken Anders Jensen til Singapore. Da arbejdet var fuldført var Jensen imidlertid kommet i forbindelse med en hollandsk maskiningeniør, og sammen med ham oprettede han et værksted i Singapore for reparation af skibe og skibsmotorer. Agenturet for *»Kangaroo«* var det store britiske Borneo Company. De havde fået interesse for den danske dieselmotorekspert og tilbød ham at blive leder af deres tekniske afdeling i Bangkok. Da samarbejdet med hollænderen ikke var så godt, slog Jensen til, og han indtog i mange år en meget stor stilling i det britiske firma. I 1928 kom der imidlertid forviklinger, Jensen tog sin afsked og rejste hjem. Her blev han ansat af det bekendte britiske brobygningsfirma Dorman, Long, der var medkontrahent til Lillebæltsbroen. Jensen havde senere forskellige inspektørstillinger, men døde af en hjertesygdom i 1938.

»St. Thomas« afgik fra London den 22. august 1912. Næste dag anløb vi Portland for at tage post og passagerer ombord og derefter sattes kursen mod St. Thomas i Dansk-Vestindien, som det hed dengang. Til trods for den anstrengende fart var disse tre små Vestindien-både fornøjelige skibe at sejle med. Der var altid fuldt passagerantal — ca. 30 første klasses — og det var morsomme havne, skibene anløb. Vi ankom til St. Thomas havn den 7. september 1912. Jeg havde aldrig før været i »Charlotte Amalie«, som byen og havnen på St. Thomas hedder, og var lidt forbavset over kaptajnens ordre, at den store faldrebstrappe skulle rigges til for at tage lodsen ombord. Lodsen tages sædvanligvis ombord fra sin båd ved en rebstige — den såkaldte »lodslejder«. Den gik

ikke her — når de danske skibe kom, var det selve havnekaptajn *Kruse,* som kom ombord og lodsede skibet ind, og denne var en meget stor og fin mand, om hvem der fortaltes mange historier. Ved indløbet til havnen kom havnekaptajnen ud i en flot, hvidmalet båd med 8 uniformerede negre som jolleroere. Kaptajnen selv var i ulastelig hvid uniform. Han var en lille, adræt mand med snehvidt hår og fipskæg. Man ville knapt tro, at han ikke var langt fra at være 80 år gammel, men det var dog tilfældet. Og en »tøjjon«. Det fortaltes, at når han sejlede til Danmark på ferie med de danske skibe, skiftede han tropetøj 3 gange om dagen. Han var en meget dygtig havnekaptajn og en myndig lods. Han var højt anset af alle — både hvide og farvede.

St. Thomas, St. Croix og St. Jan kaldes for »Jomfruøerne«, hvilket navn øgruppen fik af selve Columbus, som besøgte dem i 1493 og opkaldte dem efter den hellige Ursula og hendes 11.000 jomfruer. Øerne ligger på ca. 18 graders nordbredde, men på grund af den stadig blæsende nordøstpassat er tropevarmen ikke trykkende, og om aftenen efter solnedgang føles temperaturen ligefrem kølig. Øerne er udsat for de voldsomme tropiske cyklonstorme, som ofte har forårsaget store ødelæggelser. Øerne har skiftevis været i hænderne på snart sagt alle europæiske nationer, indtil dannebrog den 30. marts 1666 første gang hejstes på St. Thomas. De første åringer var det dog ikke meget bevendt med besættelsen af St. Thomas, da dels sørøvere hærgede øen, dels alle mulige fremmede eventyrere huserede. I 1684 blev St. Jan besat af danskerne, og i 1733 købtes St. Croix af Frankrig for 750.000 francs. De tre øer har også under dansk styre ført en omtumlet tilværelse. St. Thomas med den fortrinlige havn har været brugt som omladningshavn og har til tider været pakket med skibe førende alle søfarende nationers flag. Det store frugtbare sletteland på St. Croix var fortrinligt egnet til sukkerdyrkning, og denne ø har til tider givet vældigt overskud. I slutningen af det syttende århundrede indførtes negerslaver til øerne. En særlig god salgsartikel har den fine St. Croix rom altid været. Da St. Croix rom på verdensmarkedet regnedes for noget særlig fint, og der ikke på selve øen kunne produceres nok af dette fluidum, indrettede man sig på den måde, at der fra Demerara i Britisk Guiana indførtes rom i store fade. Denne rom blev i St. Croix tømt over på fade, der var mærkede »St. Croix«, og hvori der var en lille brøkdel af den originale væske, hvorpå de fyldte fade derefter blev eksporteret som indeholdende ægte »St. Croix Rom«. Med de danske vestindienbåde havde vi på rejsen fra Demerara til St. Croix altid hele dækket stuvet fuldt af romtønder.

Sproget på øerne forandrede sig gennem tiderne. I mange år var sproget rent hollandsk, men udviklede sig blandt negrene til at blive en sammenblanding af mange sprog, hvor hollandske og engelske gloser dog dominerede. Engelsk indflydelse på øerne blev mere og mere mærkbar, og særlig efter slaveriets ophævelse i 1847 gik sproget over til at blive engelsk både blandt hvide og farvede. Dansk er kun blevet talt i de danske familier og af disse familiers negertyende — dog tillige af de farvede, der havde gjort sig skyldige i grove forbrydelser. Tugthusstraf skulle nemlig afsones i Danmark, og når en sådan forbryder efter

at have tilbragt flere år i Horsens tugthus kom tilbage til Vestindien, talte han gerne perfekt dansk og kunne imponere sine landsmænd — dels ved sine sprogkundskaber, dels ved sin klædedragt, som han havde kunnet anskaffe sig ved sine i fængslet sammensparede arbejdspenge.

Da Ø.K.s skibe var beskæftiget i Vestindien-farten, svirrede salgsrygterne til stadighed. Det var gået tilbage for øerne — tørke havde gang på gang ødelagt St. Croixs sukkerhøst, og priserne på verdensmarkedet var desuden faldet. Plantageejerne, hvoraf kun en brøkdel var danske, mente at se deres fordel i at komme under en stor nation som U. S. A., hvor der ville være større salgsmuligheder, og hvor de som amerikanere kunne forvente toldlettelser. Negrene var vel nærmest ligeglade, men lod sig nemt påvirke i hvilken som helst retning. I 1867 var der faktisk afsluttet en salgskontrakt, hvorefter U. S. A. skulle købe øerne St. Thomas og St. Jan for en betaling af 7½ mill. dollars. Der var flertal for salget både i Danmark og på øerne, men da det kom til stykket, ville det amerikanske senat alligevel ikke. I 1901 havde amerikanerne så igen skiftet sind og tilbød 6 mill. dollars for alle tre øer, men sagen faldt i Danmark. Folketinget vedtog salget, men i landstinget faldt forslaget med en stemmes majoritet — den 80årige landstingsmand Tygesen, som blev hentet ind i vogn af sine konservative meningsfæller og derved afgjorde sagen. Som bekendt blev øerne omsider solgt i 1916, og den 31. marts 1917 sænkedes dannebrog for sidste gang på regeringsbygningen i St. Thomas. Der var før salget blevet stemt om det både i den danske rigsdag og på øerne. Folkeafstemningen i Danmark gav også stort flertal for salget — nemlig 283.694 for og 157.596 imod. Det var første gang, at kvinderne i Danmark udøvede politisk stemmeret — jeg stemte for salget og min kone imod. Prisen for øerne var 25 millioner dollars. Plantageejerne på St. Croix fik kort tid efter en mægtig skuffelse. Deres håb om som amerikanere at komme til at eksportere store mængder rom næsten toldfrit til Staterne blev slået ned, da U. S. A. ved en tilføjelse til Staternes grundlov den 18. december 1917 indførte alkoholforbudet.

Når man erindrer, at U. S. A. i 1803 af Napoleon købte hele den store, rige stat Louisiana for 11.250.000 dollars og igen i 1867 fra Rusland halvøen Alaska for 7.200.000 dollars, må det siges, at den pris, Danmark fik for vore vestindiske øer, var meget hæderlig. Det var Staternes udenrigsminister, *Wm. H. Seward*, som var ansvarlig for købet af Alaska, hvorfra købesummen alene i opgravet guld er indvundet mange gange, hvortil kommer territoriets naturlige rigdomme af tømmer, pelsskind, fisk og mange slags mineraler. Købet af denne rige provins blev af datiden betegnet som »Seward's dårskab«. Til sammenligning tjener, at præsident *Hoover* efter et besøg på »Virgin Islands«, som amerikanerne benævner de forhenværende danske øer, ca. 14 år efter salget kaldte dem for »Amerikas fattiggård«.

Det var for mig meget interessant første gang at besøge byen Charlotte Amalie med de gamle bygninger og minder. Straks man kommer sejlende ind i havnen sydfra, ser man byen ligge på en ret stejl skråning, på hvis grønne højder de med mange forskellige farver malede huse afspejler sig som farverne på en

palet. De røde tage og grønne vinduesskodder dominerer, og overalt slynger sig en yppig tropisk blomsterfylde — alt overstrålet af blå himmel og blåt hav. Til højre for havneindløbet ligger nu de udstrakte kajanlæg med pakhuse med mægtige kraner og bjerge af kulbeholdninger. *West Indian Co.*, som ejer disse anlæg, er et af Ø. K.'s datterselskaber. På Ø. K.'s initiativ blev der i 1912 dannet et selskab, som fra staten fik koncession på udnyttelsen af St. Thomas havn med henblik på den betydning, man mente, havnen ville få efter den forestående åbning af Panama-Kanalen. Aktiekapitalen blev sat til 20 millioner kr. med de enkelte aktiers pålydende til kun 20 kr., idet det var tanken at gøre foretagendet til et nationalt værk, hvor alle kunne være med. Der viste sig imidlertid ikke tilstrækkelig almen interesse for sagen, og da kun 5 millioner kr. aktier blev tegnet, blev hele planen lagt om, koncessionen blev tilbagegivet staten, og der stiftedes et almindeligt aktieselskab med 3 millioner kr. som aktiekapital — hvortil kom et obligationslån på 3 millioner kr. — og med Ø. K. som leder. Ø. K.'s filial på St. Thomas indgik i det nye selskab. Lederen af filialen var, da jeg i 1912—13 var i Vestindien som styrmand i S/S »*St. Thomas*«, *Hassager*, men i slutningen af 1915 blev han afløst af kaptajn *H. P. Berg*, der i København havde været medvirkende ved planlæggelsen og udførelsen af de nye havneanlæg, som blev udført af firmaerne *N. C. Monberg* og *J. Saabye & O. Lerche* i forening. Den tidligere bestyrer af Ø. K.'s St. Thomas filial, Hassager, blev i København ansat som leder af sojakagefabrikken på Islands Brygge. Kaptajn Berg var direktør i St. Thomas til 1919, da han blev hjemkaldt for at overtage ledelsen af Ø. K.'s skibsinspektion. Som »næstkommanderende« på Ø. K.'s kontor i St. Thomas var *F. E. Egge* ansat i årene fra 1910 til 1918. Det var ham, vi ombord i skibene særlig havde forbindelse med. Da jeg senere i min beretning vil komme til at omtale Egge, nævner jeg ham allerede nu.

Det er meget morsomt for en dansker at spadsere en tur i St. Thomas' smalle gader. Til tider synes man at befinde sig i en dansk provinsby, og de danske gadenavne, man læser på gadehjørnerne, bidrager til denne illusion: Peters Gang, Vimmelskaftsgade, Kongensgade, Østergade o. lign. Naturligvis — klimaet er ikke det danske, og der er et myldrende folkeliv af råbende og gestikulerende negre af begge køn — særlig af en utrolig mængde børn i alle størrelser — og alle råbende »landsmand« efter én, hvis de tror, det er en sømand, de har for sig. Fra hovedgaden fører stejle gyder op i højderne — mange af dem anlagt som trapper. En af dem hedder »Ninetynine Steps« (»nioghalvfems trin«), men har efter sigende over hundrede trin. Mange af de gamle patricierhuse er meget smukke med kunstfærdigt smedede porte og vinduer. Den engelske kirke har stor indflydelse på øerne, og en engelsk biskop er bosat dér og foretager hyppige rejser til de omliggende øer. På min første rejse til Vestindien havde vi netop denne prælat med ned til de sydligere øer. Som alle højere engelske gejstlige optrådte han til daglig i sort dragt med knæbukser. Da han kom ombord, havde han irriteret mig en del ved bestandig at rende efter mig og kræve både det ene og det andet til sin personlige bekvemmelighed, og jeg havde noget kort for hovedet henvist ham til hovmesteren. Ved frokostbordet et par dage efter

gjorde han sig noget lystig over, at danskerne på øerne var slemme til at »bøje armen«. Han sagde, han havde været 20 år på de danske øer, og det eneste danske ord, han kendte, var *skål*. Jeg hævdede derefter, at man måtte være ganske ualmindelig indskrænket, hvis man i løbet af 20 års virke blandt et fremmed folk kun havde lært ét ord af det fremmede sprog. De engelske damepassagerer var ved at falde ned af stolene, og efter frokosten blev jeg overfaldet med bebrejdelser af hele flokken. »Sådan kunne man ikke tale til »Hans Nåde« —.« Jeg bad dem være forvisset om, at »Hans Nåde« var en stor torsk. Det viste han sig også at være, men ellers en meget skikkelig mand, der holdt meget af den danske mad — og heller ikke spyttede i bægeret. En af hans landsmænd fortalte mig med et lunt blink i øjet, at »Hans Nåde« var en stor ånd — »blandt negrene«.

Fra St. Thomas gik S/S *»St. Thomas«* videre til Frederikssted på den sydligere liggende ø St. Croix. Disse vestindienskibe var altid mere end fuldt optaget på rejsen mellem de to øer, idet de lokale honoratiores foretog den korte rejse som en slags fornøjelsestur, hvor de spiste og drak godt. På øerne var der garnison med danske soldater. Dette var hvervede folk, som ikke allesammen var havnet derude for deres dyders skyld. Nogle af dem giftede sig med farvede kvinder. Som jeg før har fortalt, havde førstemester Nielsen i *»St. Thomas«* ry som en dreven kortspiller, og hver gang dette skib kom til St. Thomas, mødte et udvalg af øens bedste kortspillere for at tage med til St. Croix for på overrejsen at få overtaget over vor maskin- og kortmester. Mig bekendt lykkedes det aldrig. Organisatoren af disse spilleekspeditioner var administrator *Schmiegelow* (broder til Ø. K.-direktøren), som bestyrede de plantager på St. Croix, der ejedes af et konsortium bestående af direktør *G. A. Hagemann,* ingeniør *Karl Lachmann,* direktør *Chr. Schmiegelow* og nogle andre, der i 1894 og senere gennem *Det Vestindiske Plantageselskab* havde købt en del plantager på øen, og som bl. a. ved bygning af et kostbart vandingsanlæg havde prøvet at ophjælpe sukkerdyrkningen.

Fra St. Croix gik rejsen videre sydpå med anløb af de britiske øer St. Kitts, Antigua, Dominica, St. Lucia (med havnen Castris), St. Vincent, Barbados (Bridgetown), Trinidad (Port of Spain og San Fernando). Til tider anløb vi også de franske øer Martinique og Guadeloupe. Der er med undtagelse af St. Lucia og Port of Spain ingen rigtige havne på disse øer, som alle hører ind under de såkaldte »Små Antiller«. Man ankrer ud for øen — meget nær ved land og som oftest på meget dybt vand. Fra Barbados gik rejsen videre til det sydamerikanske fastland, hvor vi besøgte Cayenne i Fransk, Paramaribo i Hollandsk og Georgetown (Demerara) i Britisk Guyana. Derefter gik det nordpå igen anløbende de samme pladser i omvendt rækkefølge.

Sejladsen mellem øerne var naturligvis meget anstrengende, men også meget interessant. Man traf en masse morsomme og gæstfrie mennesker både på øerne og som passagerer ombord. Mellem øerne havde vi dækket fuldt af både levende og død ladning. Negrene rejste som dækspassagerer mellem øerne, og det var et livligt folkefærd. Somme tider hele familier med høns og andre husdyr og



Skibsreder Chr. Sass (Myren).



Skibsreder Peter de Nully Brown (Norden).



Skibsreder H. A. Hansen (Myren).



Skibsreder C. Kramer (Torm).



Skibsreder Marius Nielsen (Progress).



Skibsreder Hans Christensen (Vendila).



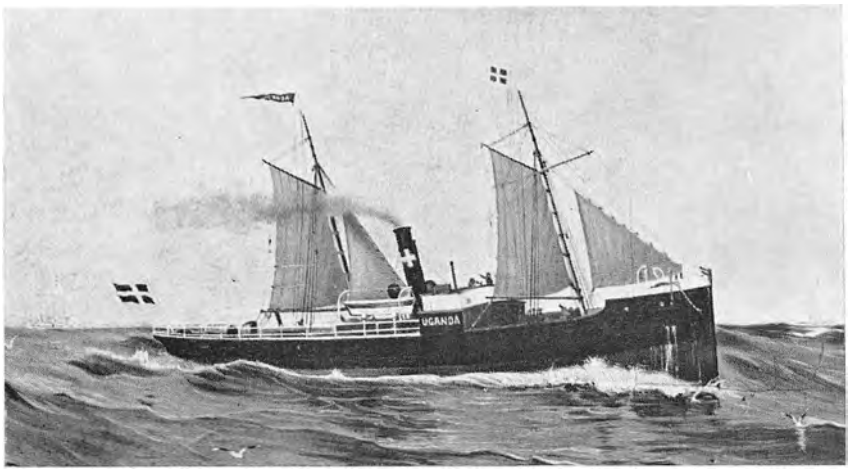
Herover: S/s »Wilh. Colding« (Progress). Til h.: S/s »N. G. Petersen«. (Vendila).



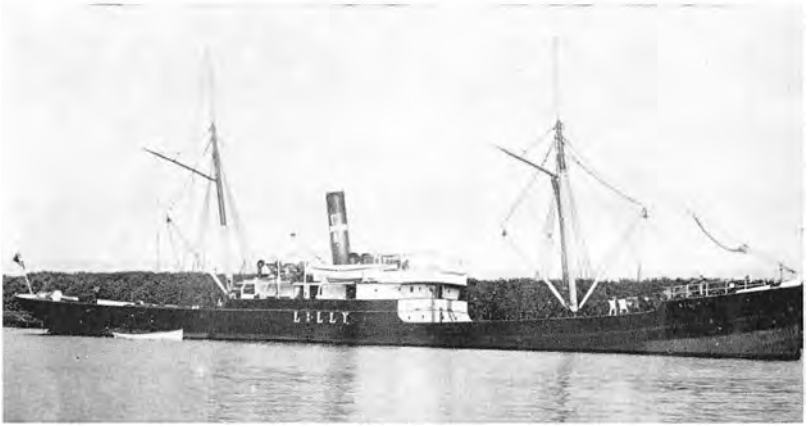




Til v.: Skibsreder, konsul D. Lauritzen, (Vesterhavet), til h.: Skibsreder Chr. Andresen (Dania).



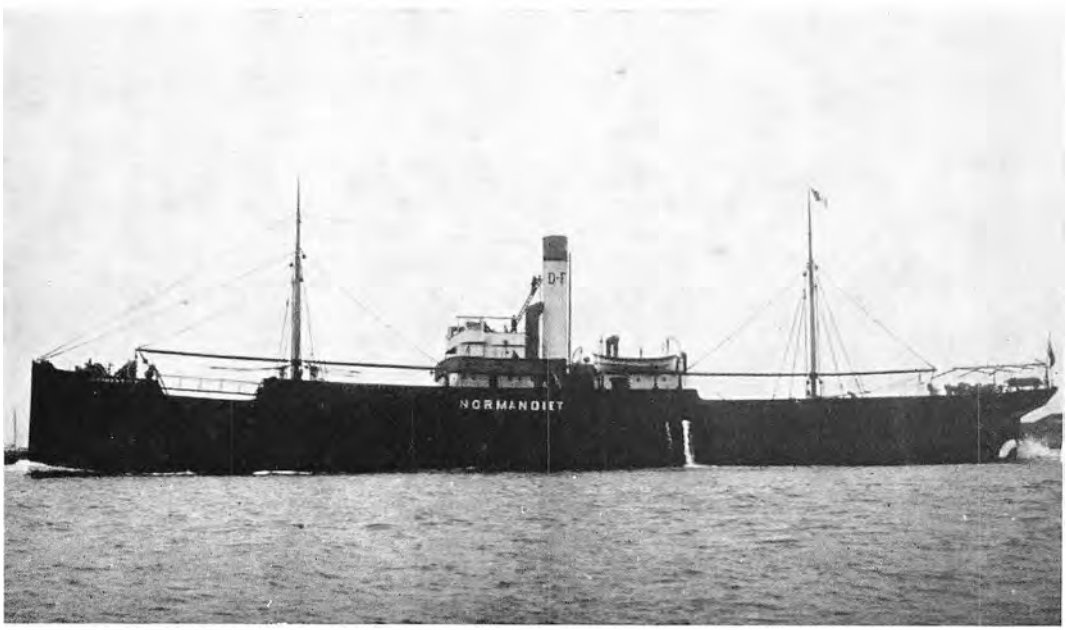
S/s »Uganda«, 298 brt. Bygget 1876. Forlist 1889, d/s Vesterhavet's første skib.



S/s »Lilly«, 1.150 brt. Bygget 1894. (Dania).



Kaptajn, skibsreder A. N. Petersen (Dansk-Fransk).



S/s »Normandiet«, 1.195 brt. Bygget 1877, d/s Dansk-Fransk's første skib.

alt deres gods. De var som regel klædt på med stor opfindsomhed i valg af moder og farver, og de var altid i godt humør og flinke og venlige. Til tider var det vanskeligt at komme over dækket uden at træde på en »farvet herre eller dame«, men det blev alt taget med et smil. Kunne man en sjælden gang få tid og lejlighed til et kortvarigt smut i land, blev man betaget af øernes tropiske vegetation, som næsten alle vegne ytrede sig på en primitiv og dog storslået måde. På flere af øerne syntes det farvede element at være det toneangivende — således på St. Lucia, hvor alle embedsmænd, læger og sagførere var farvede.

Ved Port of Spain, Trinidad, findes den berømte asfaltsø. Asfalten bliver ved at boble op. I mangfoldige år har der været gravet asfalt her, men det synes ikke at svinde i søen. Vi havde altid et stort parti asfalt med som ladning til Europa. Det forsendes i gamle cementtønder. I San Fernando på Trinidad lastede vi sukker. Vi havde arbejdere med fra Port of Spain, og de levede ombord i skibet de dage, det tog at indlade vort parti. Om aftenen efter fyraften var det en nydelse at høre negrene i flerstemmigt kor synge de gamle negersange (»spirituals«).

Cayenne var en fransk straffekoloni, og alt arbejde besørgedes af straffefanger, som var meget skikkelige og syntes ganske godt tilfreds med deres skæbne. De værste forbrydere kom dog ikke i nærheden af byen og skibene — de beskæftigedes under streng bevogtning i de usunde skove. Vi gik op ad nogle af floderne nær Cayenne for at laste pokkenholt (Lignum vitae), der er en meget hård og tung træsort, der bruges bl. a. til blokskiver, foringer i aksellejer etc. Det er så tungt, at det ikke kan flyde i vand. Paramaribo er en hyggelig, lille by, og var det ikke for beboernes mørke hudfarve, kunne man tro, man var i Holland. Kvinderne gik klædt i de gamle, hollandske dragter, og alle talte hollandsk. I Demerara lastede vi sukker og rom. Både her og på øerne lastede vi ofte melasse i store fade. Så snart fadene var stuvet på plads i lastrummet, blev spunsene taget ud, således at melassen frit kunne gære. Dette kunne på en rejse nær have forvoldt en ulykke. Vi havde den pågældende rejse næsten hele mellemdækket fuldt af fade med melasse. I St. Thomas fik vi en forbryder ombord som passager — en morder, som skulle til Danmark for at afsone sin livsstraf i Horsens Tugthus. For denne slags passagerer havde vi på agterkant af mellemdækket bygget en celle af svære planker. Nogle dage ud fra St. Thomas fik vi en heftig storm, og vi havde hele dagen ikke været nede at se til forbryderen. Der var altid en vogter med — som regel en soldat, der skulle hjem på ferie. Hen på eftermiddagen lukkede vi op til lastrummet for at komme ned og se til fangen, som slet ikke havde været i luften hele dagen. I godt vejr tilbragte han den meste tid på dækket tilbørlig lænket. Det var vel nok et skønt syn, som mødte os, da lastrummet blev åbnet. Disse vestindienskibe var ret små fartøjer, som løb over 15 knobs fart, og i dårligt vejr med vinden tværs kunne de slingre ganske forfærdeligt. Det var netop sådan et vejr, vi havde haft, og under skibets voldsomme bevægelser havde melassefadene arbejdet sig rundt og lå nu med de åbne spunshuller nedad — og al melassen var strømmet ud i lastrummet. Hele mellemdækket flød fodhøjt med massen, og da vi åbnede cellen, sad

den stakkels forbryder ankeldybt i melasse og rystede over hele kroppen af angst for, at det ville stige højere og drukne ham i det søde stof. Han blev taget op og fik et bad, hvorefter han på resten af rejsen blev installeret i et førsteklasses passagerkammer. Da vi kom til London, hvor melassen skulle losses, var det vinter og koldt. Den løse masse var størknet, og vi kunne ikke få den ud. Den var for tyk til at kunne pumpes ud. Der blev foreslået at sætte en annonce i aviserne, at Londons skoledrenge kunne hente gratis melasse, så mente man, at vi hurtigt kunne få det slikket op, men dette råd var ikke praktisabelt. Vi lod melassen være, til skibet kom til København. Dér måtte vi pumpe vand ind over det tykke, klæbrige stof og lade en større arbejdsstyrke piske det med stænger og koste for at få det så meget tyndet ud, at det kunne tages med pumperne. At jeg efter dette havde et af de sædvanlige, noget svovlede interviews med direktør Schmiegelow, nævner jeg kun for fuldstændighedens skyld.

Efter min første vestindienrejse med »*St. Thomas*« ankom jeg med skibet til København den 21. oktober 1912. Efter få dage i København gik det igen til Vestindien. Jeg gjorde i alt fire rejser på Vestindien med »*St. Thomas*«. På den fjerde rejse fik vi i Vestindien at vide, at skibet var solgt til hollandske redere, og at det efter endt udlosning i Europa skulle afleveres til køberne i Rotterdam. Jeg besluttede, at vi ville aflevere et fint skib. Vi havde fint vejr hele hjemrejsen, og vi sled alle i det med maling og pudsning, så skibet virkelig så ud som en yacht, da vi afleverede det i Rotterdam. Til modsætning kan jeg berette, at da vort søsterskib »*St. Jan*« i Vestindien noget før vi fik at vide, at det skulle afleveres til de samme købere, var dette skibs kaptajn og førstestyrmand gået til den anden yderlighed og havde besluttet ikke at gøre mere ved skibets vedligeholdelse, da det jo nu var solgt og ikke kom os ved mere. Resultatet blev naturligvis, at skibet så farligt ud, da det kom til Rotterdam. Jeg nævner dette, fordi det var en af de få gange, jeg har set Chr. Schmiegelow smile til mig, da jeg efter nogle måneders forløb kom tilbage til København, hvor jeg blev kaldt op til ham for at blive komplimenteret for »*St. Thomas*«' udseende ved dets aflevering. Han sagde, han havde lige fået brev fra de hollandske købere, hvori de havde berømmet »*St. Thomas*« i modsætning til »*St. Jan*«. Jeg gad nok vide, hvad Schmiegelow har sagt til »*St. Jan*«*s* styrmand.

På »*St. Thomas*«*s* sidste rejse kom jeg ikke til København. Der lå ordre til mig i Rotterdam om at rejse til Antwerpen for som førstestyrmand at gå ombord i S/S »*Pangan*«. Jeg sagde farvel til mine kolleger i Rotterdam den 20. juni 1913 og rejste til Antwerpen, hvortil mit nye skib ventedes. Det ankom, og jeg gik ombord den 23. juni. »*Pangan*« var søsterskib til »*Bandon*«, som jeg havde sejlet med som andenstyrmand i 1909—10. Føreren af »*Pangan*« var kaptajn *Chr. Schmith*, en forhenværende søofficer. Kaptajn Schmith havde taget sin afsked som premierløjtnant i marinen i 1908 og var derefter blevet ansat som fører i Ø. K.'s datterselskab *Siam Steam Navigation Co.* i Bangkok. Efter tre års sejlads i disse skibe blev han fører i Ø. K.'s store skibe. Han var en jovial mand og udmærket navigatør. Han havde naturligvis ikke meget kendskab til de praktiske problemer, som en koffardiskipper gerne skulle være

helt fortrolig med, f. eks. skibets tillastning og udlosning, skibets vedligeholdelse etc., men han var fornuftig nok til selv at erkende dette, og vi havde i det hele taget et udmærket samarbejde. Som førstemaskinmester genfandt jeg her min gamle ven *C. P. Hansen*, som havde været fjerdemester med *»Birma«* og trediemester med *»Cathay«*, da jeg sejlede som trediestyrmand med disse to skibe.

»Pangan« afsejlede fra Antwerpen den 28. juni 1913. Vi var beskæftiget i Bangkok-farten, og efter at have anløbet de sædvanlige pladser ankom vi til Bangkok den 15. august. Med *»Pangan«* gjorde jeg kun to rejser på Bangkok. Julen 1913 holdt vi i Bangkok — selve juleaften holdtes ombord, men de øvrige juledage var der festligheder — både hos direktør Weimann og andre steder såvel i land som på andre danske skibe. Kaptajn Christian Schmith var fra marinen kammerat med nogle ret kendte danske søofficerer, som nu var ansat i den siamesiske marine. Kommandør *Knud Schønning*, som var en af de to søofficerer, der førte de første Ø. K.-skibe, havde fra 1903 til 1912 været ansat i den siamesiske marine og gjort tjeneste som kongens jagtkaptajn. Han var blevet afløst af kaptajn *Frits Thomsen*, der i sin tid var kendt som en flot og feteret søofficer. Han var da gift med den for sin skønhed og talent bekendte kongelige skuespillerinde Emma Thomsen, født Lange. Frits Thomsen tog sin afsked fra marinen i 1904, og efter i en årrække at have været redaktør af *»Nationaltidende«s* søfartsrubrik kom han i 1912 til Siam, hvor han gjorde en god karriere og blev admiral i 1922. Han tog sin afsked i Siam i 1927. Han var blevet gift anden gang og havde en steddatter, som i Bangkok blev gift med *Erik Thune*, der da var ansat på *The Siam Cement Co.s fabrik*, et af *F. L. Smidth & Co.s* datterselskaber. Thune var kommet til Bangkok i 1914 og forlod Siam i 1935. Han havde da i mange år været administrerende direktør for det siamesiske cementfirma. Thune blev forflyttet til Amerika, hvor han i 1942 blev præsident for F. L. Smidth's amerikanske selskab. Efter chefen for dette verdensfirma Poul Larsens død blev Thune i 1946 meddirektør i firmaet. Af andre danske søofficerer, der var ansat i den siamesiske marine — og som jeg kendte fra min marinetid — var der bl. a. kaptajn *Franz Rischel* og kaptajn *Magnus Bojesen*. De blev begge senere kommandører i Siams flåde.

Som sædvanlig havde vi fornøjelige dage under vort ophold i Bangkok, skønt vi også havde strengt arbejde, da losning og lastning foregik dag og nat, helligsåvel som søgnedage. I det hele taget var Bangkok-ruten en morsom og interessant fart at være deltager i. Nu til dags med de store, flotte motorskibe med mange passagerer i luksuskahytter er det hele naturligvis i et meget højere plan, men de gammeldags skibe med en halv snes passagerer havde deres hygge og charme, og passagerer og officerer havde det som én stor familie, hvis venskab ikke blev afbrudt sammen med rejsen, men hvor vi ved senere besøg af skibet i Bangkok, Singapore, eller hvor vi nu havde landsat vore gæster, stadig fik besøg af dem — og de af os.

Den 13. februar 1914 ankom *»Pangan«* til London, hvor restladningen fra Østen udlossedes. Skibet skulle ikke til København. Som jeg tidligere har for-

talt, havde kloge mænd i Danmark fundet på at lave et eksperiment med de tre Bangkok-skibe, som var bygget i Skotland: »*Bandon*«, »*Chumpon*« og »*Pangan*«. Verdensskibsfarten skulle overbevises om, at det ville være ret nemt, og at det kunne betale sig at forvandle dampskibe til motorskibe, og disse tre skibe skulle altså være prøveklude. Dette har jeg tidligere fortalt — også at eksperimentet aldrig blev fulgt af andre rederier.

Mens kaptajn Schmith og førstemaskinmester Hansen sejlede med skibet til Glasgow, hvor ombygningen skulle finde sted, og hvor disse to skulle overvåge arbejdet, rejste jeg til København den 21. februar, efter at »*Pangan*« var blevet udlosset. I København gik jeg den 24. februar ombord i S/S »*Kina*« for at tiltræde tjenesten som førstestyrmand i dette skib.

KAPITEL 20

Fragtmarkedet stiger. Strejker. Krigsrygter

Den opgang, der i 1910 var begyndt for skibsfarten, holdt sig gennem de følgende år således, at 1912 betegnes som et »mærkeår«, der bærer rekord for lange tider — og for året 1913 er beretningerne helt lyriske, og man må helt op i så smukt et begreb som »et gyldent år« for at udtrykke redernes tilfredshed. Dog viste slutningen af 1913 tegn på, at den »gyldne« tid var forbi i denne omgang, og 1914 begyndte med en fortsættelse af den nedgang i fragterne, som var indtrådt lige før årsskiftet. Nedgangen fortsattes til juli måned, da de vigtigste markeder igen begyndte at anlægge højere fragtrater, men bedringen varede kun kort — i august brød krigen ud, og i de første måneder derefter var dansk skibsfart fuldstændig lammet.

I betragtning af, hvad der senere skete, kan det være interessant at betragte, hvorledes børsen vurderede danske rederiaktier lige før krigens udbrud. Den 22. juli 1914 stod D. F. D. S.'s aktier i 106, og næsten alle rederiaktierne stod omkring pari — de fleste selskaber dog lidt over. En undtagelse herfra dannede *Ø. K.*, som stod i 131, og på den anden side *Norden*, som noteredes til 86, og *Dansk-Russisk*, som var så langt nede som 64.

Med hensyn til arbejdsforholdene i skibene skete der det, at styrmænd og maskinmestre i løbet af de sidste år havde fået forbedret deres forhold en del — ikke alene med hensyn til hyren, men også med hensyn til årlig ferie og visse andre forhold. *Dansk Styrmandsforening* var, som berettet, i foråret 1911 blevet endelig anerkendt af rederne og havde fået sin første overenskomst med Dampskibsrederiforeningen. De gode konjunkturer for rederne i 1912 og 1913 satte spor for styrmændene i form af ganske betydelige lønforbedringer, ligesom ferieretten var blevet knæsat.

Hvad maskinmestrene angår, havde deres forening ikke tidligere haft en generel overenskomst med rederforeningen, men med hvert enkelt rederi, hvilket på mange måder var uheldigt, og forholdet havde heller ikke været til

rederiernes tilfredshed. Den 29. juli 1910 sendte derfor *Dansk Dampskibsrederiforening* ved sin formand *Chr. Kroman* en skrivelse til *Maskinmestrenes Forening*, hvori man opsagde alle bestående kontrakter med de enkelte rederier til ophør den 1. februar 1911. Samtidig anmodedes maskinmestrene om at vælge medlemmer til et udvalg, som sammen med redernes repræsentanter kunne forhandle om nye, enslydende overenskomster. Resultatet af det nedsatte udvalgs overvejelser tilfredsstillede ikke maskinmesterforeningens bestyrelse, som en tid overvejede at afbryde forhandlingerne, men alligevel bestemte sig til at forelægge overenskomstforslaget til medlemmernes afgørelse. Forslaget fremkaldte stærkt røre mellem mestrene, hvoraf mange forlangte kamp for bedre vilkår, og forslaget blev forkastet med stort flertal. Maskinmestrene sendte rederiforeningen meddelelse om udfaldet og samtidig et nyt forslag med anmodning om en forhandling på grundlag af dette. Efter i længere tid at have ventet på svar fra rederne modtog maskinmesterforeningen omsider den 21. august 1911 et sådant med meddelelse om, at maskinmestrenes forslag ikke kunne antages, men man var villig til forhandling. Maskinmesterforeningens svar var at stoppe mønstringer for dens medlemmer. Snart lå der i de danske havne flere skibe, som ikke kunne sejle på grund af mestrenes aktion. Statens forligsmand lod sig sætte ind i situationen, og den 23. august meddeler maskinmestrene, at de er villige til forhandling, hvilket rederne besvarer den 24. med, at også de vil gerne fortsætte de afbrudte forhandlinger, men at de forudsætter, at den af maskinmesterforeningen påbudte standsning af udmønstringer ophører. Tillige foreslår rederne, at forhandlingerne ledes af højesteretssagfører *C. B. Henriques*. Redernes skrivelse er undertegnet af direktør *Cold*, som nu er formand for rederforeningen. Maskinmestrene svarer øjeblikkeligt, at de er rede til forhandling straks, men foreslår som leder af forhandlingerne statens forligsmand, direktør *M. Koefoed*. Spørgsmålet om standsning af forhyringer henvises til behandling på første udvalgsmøde. Forhandling kom i gang. Der syntes at være store divergenser, men de bliver glattet ud, og klokken to om natten den 26. august 1911 er overenskomsten en kendsgerning. Maskinmestrene havde ikke fået gennemført alle deres krav, men den generelle overenskomst var faktisk en sejr for dem. Overenskomsten trådte straks i kraft og skulle være gældende til 1. januar 1915.

De menige besætningsmedlemmer havde i 1911 fået en otte års overenskomst med rederne. Sømændene var utilfredse med den nye overenskomst og kom med stadige krav om forbedring. Foruden udmeldelsen af *Sømændenes Forbund* fra *De samvirkende Forbund* blev det også til et større opgør inden for Sømændenes Forbund med injuriesag mellem de ledende. Rederne havde nogle gange givet efter for sømændenes krav. I 1913 var hyren for matroser blevet forhøjet med 2,50 kr. månedlig og var således 67,50 kr. — de andre kategorier var blevet tilsvarende forhøjet. I kulbådene og i Grønlandske Handel var hyren noget højere.

Den 23. december 1913 brød en langvarig strejke ud blandt Frihavnens arbejdere. Søfartsorganisationerne deltog ikke direkte i strejken, men kom på så

mange måder i kontakt med den. Frihavnsarbejderne tabte strejken, og dette syntes at dæmpe lidt på sømændenes kampmod. Den 24. april 1914 retter søfyrbøderne en henvendelse til rederne med anmodning om hyreforhøjelse. Fyrbøderne henviser til de gode skibsfartskonjunkturer og højere priser på livsfornødenheder. Redernes svar blev modtaget tre måneder efter med en forhøjelse af månedshyren til 70,00 kr. regnet fra 1. august 1914. Sømændene varslede strejke over for kulrederne, som ikke var medlemmer af Dampskibsrederiforeningen. Strejken skulle træde i kraft den 24. juni, men kulrederne meldte sig ind i rederforeningen, som protesterede mod strejkevarslet som værende i strid med septemberforliget. Sagen blev indanket for den faste voldgiftsret, som den 30. juni 1914 kendte, at strejken ville være i strid med septemberforliget, hvorfor strejken »ej kan anses for lovlig varslet.« På den anden side kan kulrederne ikke påberåbe sig overenskomsten af 1911 mellem Rederforeningen og Sømændenes Forbund. Denne kendelse var jo fortrinsvis i sømændenes favør, og efter at de tilbørlige varsler var givet, udbrød strejken i kulbådene den 21. juni 1914. Der var nu igen den situation, at sømændene strejkede, men fyrbøderne ikke. Statens forligsmand indkaldte parterne til møde, som fandt sted den 24. juli. Rederiforeningens forslag om at hæve månedshyren til 70 kr. fra 1. august ikke alene for kulrederne, men også for alle andre skibe med et tillæg for kulskibe på 2,50 kr. månedlig, blev ivrigt drøftet, men sømændene ønskede at ordne sig med kulrederne særskilt, og forslaget blev den 26. juli forkastet af sømændene, hvorpå strejken fortsatte. Forslaget blev behandlet endnu en gang på en ny generalforsamling den 1. august, og her blev det atter forkastet, men endnu inden generalforsamlingen var endt, var verdenskrigen brudt ud, og hele situationen var nu en helt anden.

I december 1913 overtog D. F. D. S. en ny Atlanterhavs-damper bygget i Stettin. Det var den 18.000 deplacement tons store S/S *»Frederik VIII«*. Skibet var 542' langt og 62' bredt. Farten var 17 knob og passagerantallet 1261 fordelt på tre klasser. Dette skib var D. F. D. S.'s sidste indsats for at bevare den gamle Amerika-linie. Konkurrencen skulle imidlertid vise sig at blive for stor. Også de to andre skandinaviske lande kom med i kapløbet. I juli 1913 var *Den Norske Amerikalinie* begyndt med sit første skib, S/S *»Kristianiafjord«*, som snart blev efterfulgt af et til, og i Sverige var der dannet et stort selskab med drift af Amerika-både for øje.

Den 29. maj 1914 blev verden igen opskræmt af en frygtelig søulykke. Om morgenen klokken to var det norske S/S *»Storstad«* løbet ind i S/S *»Empress of Ireland«* tilhørende Canadian Pacific Jernbaneselskab. Ulykken foregik i tæt tåge på St. Lawrencefloden kun nogle få mil fra land. Hele styrbordside blev revet op på det canadiske skib, som sank i løbet af få minutter, og af de ca. 1400 ombordværende omkom ca. 1000 mennesker. Ved den efterfølgende retslige undersøgelse blev førstestyrmand på *»Storstad«* kendt skyldig i ulykken, idet han i den stærke tåge uden grund havde forandret sit skibs kurs.

Jeg havde den 24. februar 1914 tiltrådt tjeneste som førstestyrmand i S/S *»Kina«*. *»Kina«* var et skib på 9500 tons dødvægt bygget i Newcastle on Tyne

sammen med søsterskibet »*Arabien*« i 1911. Kaptajnen var *J. Cortsen*, som havde været i Ø. K.'s tjeneste i mange år. Desværre arbejdede vi to ikke godt sammen. Hvad grunden var, er det ørkesløst at komme ind på, men fejl har der vel nok været på begge sider. Jeg skal blot bemærke, at Cortsen var den eneste af de kaptajner, jeg i Ø. K. har sejlet under, som jeg ikke »kunne med«. Jeg var der blot én rejse. Havde ikke krigen taget mig i land, ville jeg have anmodet Ø. K. om at blive forflyttet. Cortsen forlod Ø. K. i 1922 og købte en sodavandsfabrik, som han drev til sin død i 1944. »*Kina*« afgik fra København den 6. marts 1914 og lastede derefter i Kristiania og Antwerpen til Det fjerne Østen. En meget stor del af den udgående ladning bestod af jernbaneskinner og andet jernbanemateriel, som skulle losses i Keelung, der er en havn på nordkysten af Formosa. Formosa er en ret stor ø i Kinasøen. Før den japansk-kinesiske krig tilhørte øen Kina, men blev derefter annekteret af japanerne, som forandrede dens navn til Taiwan. Den vestlige del af øen er meget frugtbar, og der dyrkes især meget te. Efter den anden verdenskrig blev Formosa igen givet tilbage til Kina. I december 1950 flygtede generalissimo Chiang-Kai-shek med sin nationalistiske regering og hær til Formosa, der siden da af amerikanerne er blevet »neutraliseret«.

Da »*Kina*« var på Formosa, var der ikke tale om nogen verdenskrige, og hele øen var i rivende fremgang på alle områder.

»*Kina*« fortsatte rejsen til Shanghai, Kobe og Vladivostok, hvor vi lastede partladning af sojabønner. På hjemrejsen anløb vi Shanghai og Hongkong for komplettering af ladningen og Sabang på Pulo Weh for kul. Da vi efter at have passeret Suez-Kanalen anløb Algier for kul, hørte vi her alle mulige rygter om verdenssituationen, hvilket vi naturligvis ikke tog det mindste hensyn til. Krig — rent bortset fra de hyppige Balkan-skærmydsler, som ingen regnede med — var der selvfølgelig ikke noget fornuftigt menneske, som anså for mulig. En sådan tanke var blot noget, som bladene i den varme tid fyldte deres spalter med for dog at have noget at skrive om, men virkelig krig — verdenskrig? Aldrig!

Vi skulle snart blive klogere.

Den 31. juli 1914 ankom »*Kina*« til Århus.

KAPITEL 21

Krigen bryder ud. Forfatteren indkaldes. København ved krigsudbruddet

Det må erindres, at skibene på den tid endnu ikke var forsynet med trådløs telegraf. Der var ikke noget med »radioavis« eller andre måder, hvorved nutidens søfolk kan holde sig underrettet om begivenheder i land. Det var derfor for os overraskende nyheder, vi blev mødt med, da vi kom til Århus. Terningerne var kastede. Den 28. juni 1914 havde der i Sarajevo i Bosnien lydt det skud som, affyret af en ung gymnasiast Gavrillo Prinzip, satte en verden i

brand. Skuddet dræbte den østrigske tronfølger *Franz Ferdinand* og dennes gemalinde, og efter indviklede, men med meget spænding fulgte forhandlinger mellem de implicerede nationer erklærede Østrig krig mod Serbien den 28. juli — og derefter fulgte den ene krigserklæring efter den anden: Tyskland mod Rusland den 1. august og mod Frankrig den 3. august. Den tyske hær gik derefter ind i Belgien, hvilket fremkaldte krigserklæring fra Storbritannien. Efterhånden kom endnu flere nationer ind i konflikten — og myrderiet var i fuld gang.

Den 2. august fik jeg i min egenskab af reserveløjtnant telegram fra marineministeriet om ufortøvet at møde til tjeneste i marinen. Danmark havde straks erklæret sig neutralt og havde samtidig indkaldt sikringsstyrken. Fra alle egne af Danmark strømmede de indkaldte til København. Jeg blev straks afmønstret, pakkede mit tøj, og om aftenen den 2. august rejste jeg med Århus-båden til København. Den følgende morgen meldte jeg mig i marineministeriet og blev henvist til *prins Axel*, af hvem jeg fik at vide, at jeg skulle overtage kommandoen af *»P. 16«*, en meget lille patruljebåd, med hvilken jeg skulle afpatruljere området uden for minespærringen, som var blevet lagt omkring Københavns Havn. Jeg blev indlogeret på marinens kaserne på Holmen, men havde på visse tider patruljetjeneste med min båd. Der var mange både i denne tjeneste, og vi afløste hinanden regelmæssigt. *»P. 16«* havde for mange år siden begyndt sin løbebane som torpedobåd i panserskibet *»Tordenskjold«*, der havde to små torpedobåde som en del af sin udrustning. Vi var en halv snes mands besætning, og så længe det var fint vejr, var tjenesten ret behagelig. Vor opgave var at sejle frem og tilbage på et angivet stykke uden for minespærringen og sørge for, at skibe passerende København ikke kom ind i spærringen. Tyskland havde, straks efter at krigen var begyndt, forlangt, at Danmark skulle udlægge miner både uden for København, i Køge Bugt og i Store Bælt og havde tilbudt at hjælpe den danske marine med at etablere spærringerne. Tilbudet var dog med tak blevet afslået samtidig med, at tyske skibe blev advaret mod at komme for nær — da spærringerne allerede var lagt ud. De danske minespærringer var i fortrinlig orden, og da ordren om at etablere dem kom samtidig med indkaldelsen af sikringsstyrken, var minerne lagt ud i rekordtid. Minerne var alle elektriske miner, som ikke sprængtes med mindre der var sat strøm til nettet. Dette gjordes fra land og fra forterne. En gang om dagen prøvedes strømmen, og så var det naturligvis farligt at komme nær minefeltet. Ellers var minerne ikke farlige, men naturligvis skulle skibene holdes borte fra feltet for ikke at ødelægge kabler etc. *»P. 16«* havde ikke været i vandet i 16 år. Den havde stået på land i denne lange tid i et af de store skure. Resultatet var, at alle maskinpakninger var tørret ind, så til at begynde med fik vi hvert øjeblik maskinhavari og lå stoppet. Det hændte ofte, at båden drev ind over minefeltet, og fra land blev der så signaleret ret kraftigt, at vi skulle holde os væk fra feltet, men vi kunne jo ikke hjælpe os selv. Hen på efteråret blev vejret for hårdt for de små både, og i november blev de lagt op på Orlogsværftet, og tjenesten overtaget af større fartøjer. Jeg blev sat til »tjeneste ved Orlogsværftet« med bopæl

på kasernen. Denne kaserne var blevet bygget og taget i brug i 1910, og indlogeringen af marinens værnepligtige i denne moderne bygning var naturligvis et stort fremskridt for de uhygiejniske forhold på de gamle logi- og kaserneskibe *»Sjælland«* og *»Fyen«*. Chefen for søværnets kaserne ved krigens begyndelse var kommandør *H. G. C. Amundsen*, som var en fremragende søofficer og en flink chef. Vi var tre reserveløjtnanter, der tørnede om tjenesten, som bestod i hyppige inspiceringer overalt på værftets område såvel dag som nat. Vor tjeneste var således tilrettelagt, at vi hvert tredie døgn havde helt fri. Derefter havde vi et døgn med dagtjeneste fra kl. 6 til 18 og et med nattjeneste fra kl. 18 til 6. Når der ikke var noget usædvanligt på færde som manøvrer, parader eller lignende, havde vi megen frihed, og jeg må tilstå, jeg benyttede min fritid fuldt ud. Jeg havde intet hjem og var min egen herre. Jeg havde nu i mange år bestandig været til søs med kun ganske kortvarige ophold i København, under hvilke jeg dog altid havde haft min tjeneste i skibene at passe. Dengang var der ikke noget, som hed »ferie«, »fridage for helligdage i søen« eller andre af de mange fritidsgoder, vor tids søfolk kender. Jeg trængte virkelig til at være mig selv i nogen tid, og min tjeneste som »krigsmand« gav mig god lejlighed til dette. Med hensyn til finanserne var jeg også ganske godt beslået. Ø. K. var flot mod dem af dets folk, som var indkaldt til sikringsstyrken, og under hele krigsperioden betalte kompagniet til disse fædrelandsforsvarere fuld gage til de gifte og halv gage til de ugifte. Da jeg var enkemand med barn, fik jeg fuld gage. Desuden havde jeg min løjtnantsgage, som ikke var så stor, men der var udrustningsgodtgørelse og orlogspenge og andre tillæg, så jeg var slet ikke så dårlig aflagt. Ud over dette havde jeg nogle sparepenge, og jeg vandt yderligere 1250 kroner i lotteriet. Jeg besluttede at ville leve fuldt ud. Jeg lejede en møbleret lejlighed på Østerbro, og jeg begyndte at dyrke gamle venner og fik også snart nogle nye. Min ældste broders svoger var den den gang ret velkendte revyforfatter *Valdemar Hansen.* Jeg har altid haft en vis færdighed i at kunne rime, og jeg hjalp Valdemar med at skrive sange til hans revyer, som gik på de små teatre på Frederiksberg. En af dem gik hele vinteren på *»Sommerlyst«* i Frederiksberg Allé. Gennem Valdemar kom jeg ind i en kreds af revyforfattere — Arctander, Allan og flere andre mindre lys, som jeg ikke mere husker navnene på — og revyskuespillere. Jeg kom en del på et pensionat i Rigensgade, hvor en kusine af mig boede, og dér lærte jeg flere af de unge pensionærer, som nu er ret kendte personer, at kende. For de flestes vedkommende var det dog et ret flygtigt bekendtskab, som vel ikke mere erindres af vedkommende.

Jørgen Bast, som nu skriver det meste af »Berlingske Aftenavis«, kom meget i pensionatet sammen med søsteren Else, som senere blev gift med skuespilleren Olaf Fønss. Ja, Jørgen Bast kan sikkert ikke huske den — i denne kreds — ret tilbageholdende marineløjtnant og styrmand. Jeg er jo heller ikke blevet hverken shah af Persien, konge af Ægypten, storpolitiker, international finansmand eller noget andet i nærheden af de verdensberømte navne, blandt hvilke Jørgen Bast siden da har færdedes som bon camarade hele verden over. Dog må jeg

sige, at jeg ofte, når jeg læser Stilk & Co.'s små anekdoter, smiler genkendende til mange af dem og undres på, om ikke Bast oprindelig har hørt dem fra mig i sin tid? Jeg havde dengang et stort lager af disse småhistorier — dog uden kendte navne heftet på.

Forfatteren *Aage Heinberg* — »Svend Ebbesen« i Sverige under krigen — er den eneste af dem fra pensionatet, jeg har fået kontakt med senere i livet. Han var dengang en ikke videre flittig student, som kun interesserede sig for skribentvirksomhed, hvilket også blev hans fremtid. Jeg var medvirkende til, at hans første bog »Vrag« blev udgivet på et lille, privat forlag, som anonymt havde udgivet en digtsamling for mig. Det kostede mig 200 kroner at få udgivet disse rimerier, som vi egentlig var to om. Jeg blev meget forbavset, da bogen blev solgt, og jeg fik mine 200 stærke tilbage igen.

Imens jeg »forsvarede« fædrelandet og samtidig soldede mine penge op, gik krigen sin blodige gang.

KAPITEL 22

Skibsfarten lammet. Krigsulykker. Krigsforanstaltninger

Ved krigens udbrud var og blev dansk skibsfart fuldstændig lammet. Dels var en del skibe oplagt på grund af strejken mod kulrederierne, som var begyndt den 21. juli, dels nægtede besætningerne i en del af eksportskibene at sejle, medmindre de fik et krigstillæg samt en ordning med ulykkesforsikring. Ved forligsmandens mellemkomst blev alle hindringer efterhånden overvundet, og i begyndelsen af august var skibsfarten i gang igen. Til alle lønninger var lagt et krigstillæg på 70 kr. månedligt for den menige besætning, mens krigstillægget for officerernes vedkommende varierede fra 75 kr. til 160 kr., alt efter hyrens størrelse. For hvert besætningsmedlem blev der fastsat en ulykkesforsikring på 4000 kr.

Sejladsen skulle desværre ikke vare ret længe. Den 21. og 22. august blev det danske samfund opskrækmt ved nyheden om minesprængning og sænkning af D. F. D. S.'s to dampere *»Maryland«* og *»Chr. Broberg«* i den sydlige del af Nordsøen i et af tyskerne udlagt, men ikke bekendtgjort minefelt. Ved *»Chr. Broberg«s* forlis blev andenmaskinmester *L. M. A. Jensen* dræbt, og han blev således den første af den lange række af danske krigsofre i den første verdenskrig. Da nyheden om de to danske skibes krigsforlis blev kendt, stoppede straks al dansk udenrigs skibsfart. Søfolkene nægtede at sejle på skibe, som anløb krigsførende magters havne, og rederne veg tilbage for den store økonomiske risiko ved at sende skibene ud. Dog — det er nødvendigt at sejle. Skibsfarten måtte og skulle i gang igen. Den unge kontorist i firmaet *L. H. Carl, A. O. Andersen,* som i 1904 var blevet ansat som sekretær i Rederiforeningen, var nu direktør i sit firma og var i 1912 blevet valgt til næstformand i foreningen. På hans initiativ rettede rederne den 28. august en henvendelse til handelsministeriet om oprettelse af en gensidig krigsassurance for danske skibe. Regeringen

fulgte henstillingen, en kommission blev nedsat, og allerede den 10. september var loven om »krigsforsikringen for danske skibe« en kendsgerning. Denne institution blev til under støtte fra staten og under medvirken af de store danske forsikringsselskaber. Til at dække den ekstra ulykkesforsikring for skibsbesætningerne oprettede *Dansk Dampskibsrederiforening* den 26. august 1914 »Danske dampskibsrederes gensidige forsikring af søfolk mod krigsfare.«

Den 8. august havde regeringen nedsat den såkaldte »Overordentlige kommission«, som bl. a. skulle sørge for landets forsyning med nødvendige forbrugsartikler. Denne kommission ønskede en konference med rederne for at få fastsat maksimalfragter, navnlig for korn og andre varer, for hvilke kommissionen havde fastsat maksimalpriser. Rederiforeningen nedsatte et udvalg til at forhandle om sagen, men efter at spørgsmålet den 10. februar 1915 var blevet behandlet på en skandinavisk rederkonference i Gøteborg, besluttede rederne at modsætte sig indførelsen af maksimalfragter. Da i øvrigt de fornødne forsyninger af korn og foderstoffer på dette tidspunkt var fremkommet, og da fragtstigningen som følge deraf var ophørt, syntes den »Overordentlige kommission« ikke at ville insistere på sit krav. Hen på efteråret 1915 blev det imidlertid igen vanskeligt at fremskaffe tonnage til at bestride importen, og regeringen begyndte at nære planer om båndlæggelse af hele den danske handelsflåde til brug for landets import. Under 6. oktober 1915 udstedte indenrigsministeriet forbud mod salg af danske skibe til udlandet, medmindre salgssummen blev båndlagt til anskaffelse af ny tonnage. Derefter begyndtes lange forhandlinger mellem regeringen, »Den overordentlige kommission« og »Dansk Dampskibsrederiforening«. Disse forhandlinger gik ud på ved at stille tonnage til disposition at få skibsfarten til at yde bidrag til landets nødvendige tilførsler — dels ved kontante ydelser, dels ved en fragtregulering. Rederne var meget imod regeringens dispositioner og protesterede imod dem i en af direktør *A. O. Andersen* og direktør *N. Høst* på rederiforeningens vegne til »Den overordentlige Kommission« indsendt meget lang og detailleret redegørelse dat. 22. november 1915. Forbudet mod salg af skibe til udlandet synes for en uhildet betragter at være en for Danmark og landets skibsfart god foranstaltning, men rederierne mente, det var et indgreb i deres handlefrihed, idet de hævdede, at de burde have lov til under den herskende højkonjunktur at skille sig af med deres gamle tonnage for senere at anskaffe nye og mere moderne skibe. Redernes protest om dette spørgsmål nyttede imidlertid ikke noget — forbudet stod ved magt under hele krigen. Redernes protest mod regeringens krav om bidrag fra redererhvervet til landets tilførsler synes at have virket forsinkende på regeringens planer, som dog ikke helt blev opgivet. I løbet af foråret 1916 begyndte England at stille krav om pligtrejser for neutrale skibe, der kom til England for at få bunkerkul. Disse pligtrejser blev udført til en af England fastsat maksimalfragt og var til at begynde med enkelte kulrejser til Frankrig eller til et andet allieret land; men efterhånden forlangte England, at disse rejsers antal forøgedes, og rejserne blev længere. Herved blev spørgsmålet om dansk skibsfarts bidrag til landets tilførsler ikke længere alene et økonomisk anliggende, men også et spørgsmål

om overhovedet at kunne sikre tilførslerne, og man blev snart klar over, det var nødvendigt at etablere et frivilligt og velvilligt samarbejde mellem regeringen og rederierhvervet for ad denne vej at løse fragtskat-spørgsmålet. På initiativ af Ø. K.'s administrerende direktør, etatsråd *H. N. Andersen*, blev forhandlingerne nu ledet ind i et spor, der endte med loven af 12. maj 1916, hvoraf det såkaldte »fragtnævn« blev etableret. Loven fastsatte, at fragtnævnet skulle yde regeringen bistand til på bedste og billigste måde at fremskaffe tonnage til landets tilførsler og i det hele føre tilsyn med fragtforhold og skibsfart. I bidrag til landets tilførsler skulle skibsfarten i 1916 yde et beløb på 11.040.000 kr., der skulle betales med 1/12 hver måned begyndende med januar 1916. Fragtnævnet kom til at bestå af en af kongen udnævnt formand og 7 medlemmer valgt af indenrigsministeren efter indstilling af *Dansk Dampskibsrederiforening*. Til formand udnævnte kongen rederiforeningens formand, direktør *C. M. T. Cold*. Nævnets øvrige medlemmer blev direktør *A. O. Andersen*, direktør *P. de Nully Brown*, generalkonsul *Johan Hansen*, direktør *Niels Johan Høst*, konsul *D. Lauritzen*, direktør *K. Reinhard* og direktør *Chr. Schmiegelow*. Som sekretær ansattes daværende assistent i Det statistiske Departement, cand. jur. *E. Maegaard*. Loven om »Fragtnævnet« virkede under hele krigen som en grundlov for dansk skibsfart. Nævnet havde i zenith af sin beståen til huse i Foreningen til søfartens fremmes ejendom, St. Annæplads nr. 19 og beskæftigede 25 mennesker. Lovens gyldighed blev forlænget ind i 1917, men da Tysklands note i februar 1917 om den uindskrænkede u-bådskrig for en tid helt standsede den danske skibsfart, udstedtes loven af 1. marts 1917, hvorved skibsfartens kontante bidrag bortfaldt, og det blev herefter blot fragtnævnets opgave at tilvejebringe bedst og billigst tonnage til landets tilførsler og i det hele føre tilsyn med skibs- og fragtforhold. Nævnet blev efter dette suppleret med en embedsmand fra handelsministeriet, chefen for søfartskontoret, kontorchef Emil Krogh.

Under 11. juni 1915 havde *Dansk Dampskibsrederiforening* på anmodning fra skibsofficerernes organisationer dannet »Danske skibsofficerers gensidige krigsforsikring af løsøre«, hvori officererne kunne forsikre deres ejendele ombord på danske dampskibe for en månedlig præmie af 1/2 % af forsikringssummen, der ikke måtte overstige 1000 kr. Rederiforeningen påtog sig administrationen uden vederlag og dækkede tillige forsikringens underskud ved likvidationen efter krigens ophør.

Tysklands note om den uindskrænkede u-bådskrig standsede al dansk skibsfart. Rederne turde ikke lade deres skibe sejle, krigsforsikringen ophørte at tegne forsikring, og søfolkene nægtede at sejle. Landet var stedt i våde — landbrugets og industriens produkter kunne ikke udføres, og landets nødvendige tilførsler kunne ikke bringes hjem. England gjorde situationen endnu værre for os. Inden den endnu var trådt i kraft, annullerede England en skibsfartsoverenskomst, der under store vanskeligheder i januar 1917 var blevet afsluttet mellem England og Danmark repræsenteret af en delegation bestående af etatsråd *H. N. Andersen*, etatsråd *Emil Glückstadt*, direktør *C. M. T. Cold*, direktør *A. O. Andersen* og direktør *K. Reinhard*. Overenskomsten gik bl. a. ud på en

indskrænkning af de strenge pligtrejser. Dernæst bestemte England ved en »Order in Council« af 16. februar 1917, at alle skibe fra og til neutral havn, hvorfra der var adgang til fjendeland, skulle opbringes som fjendtligt skib, hvis det ikke søgte allieret havn til visitation. Tyskerne havde i en note af 31. januar givet Danmark en chance for oversøiske tilførsler ved uden om afspærringsområdet at lade et farvand nord om Færøerne og ned langs Norges vestkyst være åbent, men denne sejlrute var naturligvis illusorisk, hvis England fastholdt sit krav om, at skibene under alle omstændigheder skulle gå til visitation i Kirkwall på Orkneyøerne. Neutrale skibe befandt sig nu »between the devil and the deep sea«. England opbragte alle neutrale skibe, der ikke gik til visitation, og Tyskland sænkede de skibe, der gjorde det. Det lykkedes ret hurtigt at få England til at gå med til at lade skibene visitere i Halifax eller på Bermuda mod, at hver del af skibets ladning var dækket af et »Letter of Assurance«, som var en af de britiske myndigheder på lastepladsen udstedt tilladelse til transit til Danmark. Ved betydelig udvidelse af krigstillæg og ulykkesforsikring til besætningerne fik man også søfolkene til at sejle. Med hensyn til skibenes krigsforsikring havde det på grund af de stigende skibspriser i slutningen af 1916 vist sig, at en maksimumforsikringssum på 750.000 kr. ikke var tilstrækkelig, og under 15. december 1916 stiftedes derfor »Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe«, der mod en præmie fastsat til det dobbelte af præmien i den almindelige krigsforsikring dækkede interessetabet ud over krigsforsikringens maksimumbeløb — dog således, at disse ekstra forsikringssummer fastsattes til et minimum- og maksimumsbeløb på henholdsvis 150.000 kr. og 250.000 kr. pr. skib. Den 30. marts 1917 blev foreningen opløst med et tab på 1½ mill. kr., som blev forholdsvis fordelt på dens medlemmer. Allerede den 10. april 1917 oprettedes en tilsvarende forening »Nye gensidige Krigsforsikring for Dampskibe«, hvor summerne blev forhøjede til henholdsvis 375.000 kr. og 500.000 kr., mens præmien blev den samme som den, der var gældende for den oprindelige krigsforsikring. Efter tyskernes forkyndelse af den uindskrænkede u-bådskrig blev skibenes krigsforsikring ordnet ved at stifte »Excedentforsikringen«, hvilket var en ny statsforsikring i tilknytning til de allerede eksisterende to forsikringer, og da skibenes forsikringssummer herved kunne forhøjes til 1½ mill. kr. pr. skib, kom skibsfarten så småt i gang igen.

Imidlertid skærpede England betydeligt fordringerne til den neutrale skibsfart, bl. a. bestemmelserne om pligtrejser, som skibene måtte udføre for at få bunkerkul. Da England også begyndte at rekvirere skibe i britiske havne med ladning til Danmark, måtte etatsråd H. N. Andersen i spidsen for en større dansk erhvervsdelegation i juni 1917 rejse til London for at få skabt en stabil ordning for dansk skibsfart og for vore tilførsler. Ved overenskomst af 20. juni 1917 mellem den britiske regering og det danske fragtnævn blev der tilsagt Danmark en hurtig ekspedition af skibene i visitationshavnene, forudsat at de kun medførte approberet ladning. Danmark fik ikke alene ret, men også pligt til fra United Kingdom at aftage 100.000 tons kul månedlig uden at skulle gøre pligtrejser. Til gengæld måtte Danmark stille 200.000 tons dødvægt (¼ af

handelsflåden) til Storbritanniens disposition mod en månedsfragt af 45/pr ton dødvægt. Den øvrige del af den danske handelsflåde skulle være fri — dog at den — næst efter transporter til Danmark — fortrinsvis skulle anvendes i allieret interesse uden for farezonen. Ved en ordning af 13. juli 1917 blev det vedtaget, at fragtnævnet fik dispositionsret over alle danske rederiers skibe og derved bestemte hvilke skibe, der skulle udføre tvangsrejser. Det eventuelle underskud ved disse rejser skulle fordeles forholdsmæssigt på alle rederierne. Denne ordning blev med få ændringer fornyet 21. september 1917 og forblev i kraft til 1. oktober 1920.

Den 5. april 1917 trådte U. S. A. ind i krigen på de allieredes side. Den 9. juli kom der en række amerikanske udførselsforbud, og Amerika stillede så mange strenge betingelser for de danske skibes sejlads, at disse umuligt kunne gå ind på dem, og rundt i de amerikanske havne lå danske skibe i lang tid uvirksomme hen. Den 4. oktober 1917 suspenderedes handelsoverenskomsten med danskerne, og en delegation, i hvilken fragtnævnets formand var medlem, rejste til Washington for at få en ordning tilsvarende ordningen med England. Imidlertid kom tyskerne nu med en ny priseordning, ifølge hvilken ethvert neutralt skib ville blive opbragt, hvis dets hjemstavnsstat havde sluttet aftale med en allieret stat om ydelse af skibsrum — skibet selv kunne altså være kontrabande. Forhandlinger med Tyskland blev begyndt i marts 1918 og blev først afsluttet i maj. Resultatet blev, at skibene for at undgå opbringelse skulle medføre et lejdebrev (»Geleitschein«) fra de tyske myndigheder. Forudsætningen for denne ordning var, at Danmark fik en overenskomst med Amerika om den dér bundne danske tonnage, og at vi fik 350.000 tdw. til egen disposition af de til rådighed værende 810.000 tdw. Administrationen gik helt over på fragtnævnet, der måtte garantere for, at alle klausuler blev overholdt.

Efter lange og besværlige diskussioner fik Danmark endelig den 18. september 1918 en overenskomst med U. S. A. Overenskomstens tre led drejede sig om aflevering af tonnage, om varetilførsler og om begrænsning af Danmarks udførsel til Tyskland. Danmark måtte til disposition for U. S. A. stille 265.000 tdw. — foruden de 200.000 tdw., som tidligere var stillet til disposition for Storbritannien. Af Amerikas 265.000 t. skulle 80.000 t. anvendes i fart for »Belgian Relief«, 92.500 t. anvendes i og 92.500 t. uden for den tyske farezone. For farezonesejlads betaltes i månedsfragt $ 10.75 og uden for farezonen $ 8.50 pr. tdw. Desuden skulle U. S. A. holde skibene forsikret for fra $ 140 til $ 190 pr. tdw., alt efter skibenes alder. Som man ser, var størsteparten af den danske handelsflåde lige så vel rekvireret i den første verdenskrig, som den var det i den anden — blot med den forskel, at i den første krig kunne skibene sejle under eget flag. Da Danmark var blevet helt udtømt for varer og råsoffer, fik fragtnævnet med samtlige rederiers bifald hals- og håndsret over den del af handelsflåden, som ikke var til de allieredes disposition, og i samråd med regeringen og »Den overordentlige Kommission« udstedtes under 24. oktober 1918 en maksimalfragttarif. Til at besørge fragtnævnets forretninger i Amerika oprettedes et filialkontor i New York under ledelse af direktør *A. Rei-*

mann, der oprindelig havde været ansat hos *A. O. Andersen*. (Reimann startede senere rederiet *Motortramp)*.

Krigen ophørte med våbenstilstanden den 11. november 1918. Efterhånden trak også forholdene for skibsfarten sig i lave, og fragtnævnets virksomhed var ikke påkrævet, hvorfor det ophævedes ved lov af 22. december 1920. Samtidig udløb loven af 12. marts 1918 om salg og bortfragtning af skibe. Den 12. juni 1922 forsvandt endelig den sidste krigsforanstaltning ved ophævelse af loven af 18. maj 1917 om båndlægning af forliste skibes forsikringssummer. Tillige trådte de forskellige krigsforsikringsinstitutioner for skibe og mandskaber i likvidation.

»Krigsforsikringen for danske Skibe« sluttede med et overskud af ca. 54½ mill. kr. Efter vedtægterne skulle dette overskud fordeles med 15 % til assurandørerne og 85 % til rederne. I erkendelse af statens til tider store risiko blev overskuddet imidlertid fordelt med 15 % til assurandørerne, 35 % til staten og 50 % til rederne. »Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe« havde et overskud på ca. 18 mill. kr., som blev udbetalt medlemmerne. »Danske Rederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare« sluttede med et overskud på ca. 4½ mill. kr., der skulle være gået til rederne, som alene havde betalt præmierne, men beløbet blev brugt til velgørende og sociale foranstaltninger. »Danske Skibsofficerers gensidige Krigsforsikring for Løsøre« havde et underskud på 270.000 kr., der blev betalt af *Dansk Dampskibsrederiforening*. Dette underskud skulle faktisk have været fordelt på de forsikrede.

Dansk Dampskibsrederiforening udarbejdede gennem fragtnævnet en oversigt over skibsfartens (redernes) samlede økonomiske indsats under verdenskrig ét og kom til det store beløb af 320.000.000 kr. Desuden mener rederne, at der til dette bør lægges de store udgifter, som det danske samfund på forskellig måde havde sparet ved skibsfartens dispositioner, f. eks. ved at sejle for maksimalrater betydeligt under verdensfragterne og andre lignende forhold. Dette er vel for så vidt nok rigtigt, og det er også sandt, at skibsfarten i dårlige tider må hytte sig selv, mens staten nok skal være ude efter den, hvis den i krigstider eller under andre ekstraordinære forhold tjener mere end ud over dagen og vejen. Imidlertid er der ingen grund til helt at falde i trance over de mange penge, som skibsrederne tilsyneladende har skænket det danske samfund. Under krigsforhold må alle et lands ressourcer tages i brug til det fælles bedste, og når man tænker rigtigt over det, ville det rent ideelle vel have været, om staten under de daværende forhold helt havde overtaget skibene og sejlet dem udelukkende til fordel for statens borgere uden de store krigsfortjenester til en forholdsvis ringe del redere, aktionærer og børsspekulanter. Jeg siger, dette ville vel have været det ideelle, men jeg siger ikke, det ville have været det bedste. Statsdrift — og ganske særlig af skibsfart — har desværre gang på gang vist sig at være ruinerende for et erhverv, og når vi kaster blikket tilbage over den første verdenskrigs hektiske år, må man erkende, at den danske skibsfart var sin stilling voksen, og at fragtnævnet fortjente den tak, det fra alle sider mod-

tog ved dets ophævelse. Det millionbeløb, dampskibsrederiforeningen nævner som redernes økonomiske indsats, behøver vi dog ikke at betragte som en ligefrem gave til det danske folk. Det var kun ret og rimeligt, at den danske stat og dermed folket tjente eller sparede disse penge. Vi må så allesammen — også rederne — trøste os med, at redernæringen til trods for dens store offervillighed tjente ganske godt på krigen. At *Dansk Dampskibsrederiforening* efter krigen ved henlæggelse af millionbeløb til hjælp og støtte for søkrigens ofre viste redernes vilje til økonomisk at lindre savn og nød for de under krigen lemlæstede eller for de omkomne søfolks efterladte, må erkendes med taknemmelighed, men alligevel kan en uhildet betragter ikke bare sig for at føle, at under selve krigen blev den farende sømand — ham der »tog skraldet« og risikoen — ikke betalt efter fortjeneste. Selv under den allerværste periode, efter at tyskerne fra 5. februar 1917 havde erklæret »den uindskrænkede u-bådskrig«, beløb risikotillægget for en matros sig kun til 12,50 kr. pr. dag, og dette tillæg betaltes kun i fart på de af tyskerne etablerede »farezoner« — sejlads uden for disse betaltes kun med en trediedel af dette beløb. Man må vel retfærdigvis indrømme, at med den store fare, skib og mandskab var udsat for, var dette beløb en meget ringe pris for et menneskeliv. Krigstillægget for officerer var noget større.

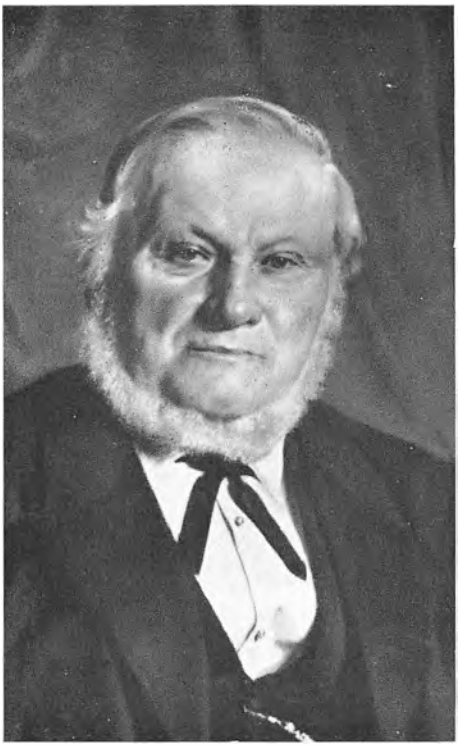
Ulykkesforsikringssummerne for død eller invaliditet forhøjedes fra 1. april 1917 til 8000 kr. for det menige mandskabs vedkommende, mens de for officererne blev fastsat til 20.000 kr. og for restauratører, hovmestre og kokke til 16.000 kr.

KAPITEL 23

Panamakanalen. Krigsforlis. Forfatteren til søs

Efter at have berettet om den politiske og forretningsmæssige side af krigstilstanden vil jeg gå tilbage til begyndelsen af året 1915, og mens jeg fortæller om mit personlige virke samtidig forsøge i kronologisk orden at berette om, hvad der ellers skete ude og hjemme af begivenheder af betydning for skibsfarten i de hektiske krigsår.

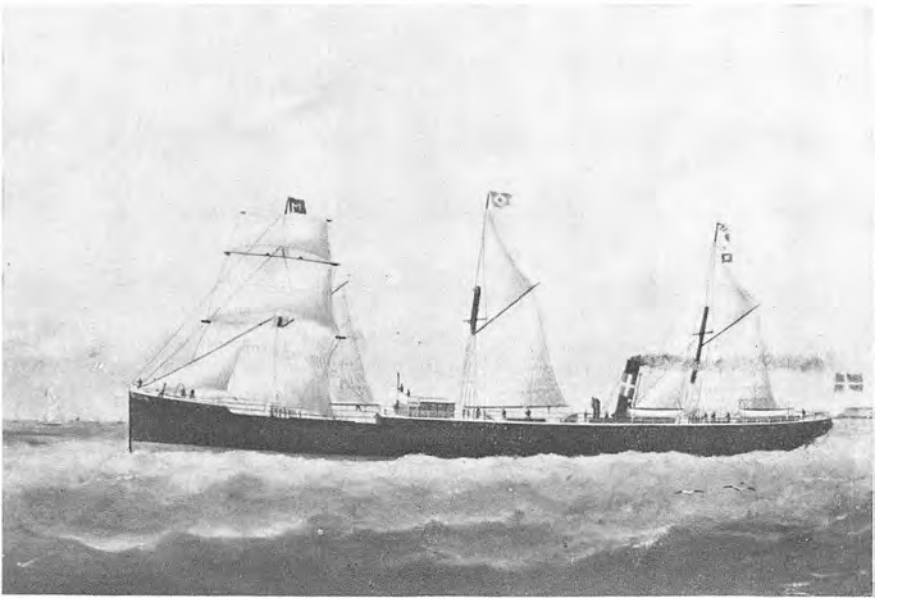
Foruden krigsbegivenhederne skete der i 1914 en begivenhed af stor betydning for international skibsfart. Den 8. januar 1914 havde fransk S/S *»Alexander Lavalley«* fuldført passagen gennem Panamakanalen fra Atlanterhav til Stillehav. Skibet havde dog været ca. en måned om passagen, idet det under rejsen havde været beskæftiget med rydning og bortfjernelse af forskelligt bygningsmateriale. Kanalen blev åbnet for passage den 15. august 1914, og den 19. august gik to skibe — hvert på 11.000 tons — gennem kanalen fra Atlanterhav til Stillehav. Det første års tid skete der ofte jordskred i kanalen, hvilket forårsagede hyppige standsninger af passagen. Det første danske skib gennem kanalen gik igennem fra Stillehav til Atlanterhav den 1. september 1914. Det var Ø. K.'s S/S *»Transvaal«*, kaptajn *Kall*. Selve passagen varede i alt 10½ time, men skibet var opankret for natten ved Gatunsluserne. Det havde oprindelig



Skibsreder Lindahard Hansen Carl, stifter af »Carl«-selskaberne.



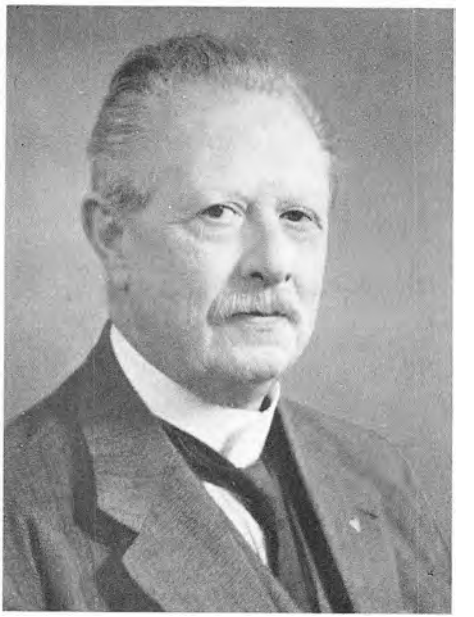
Skibsreder Adolf Carl.



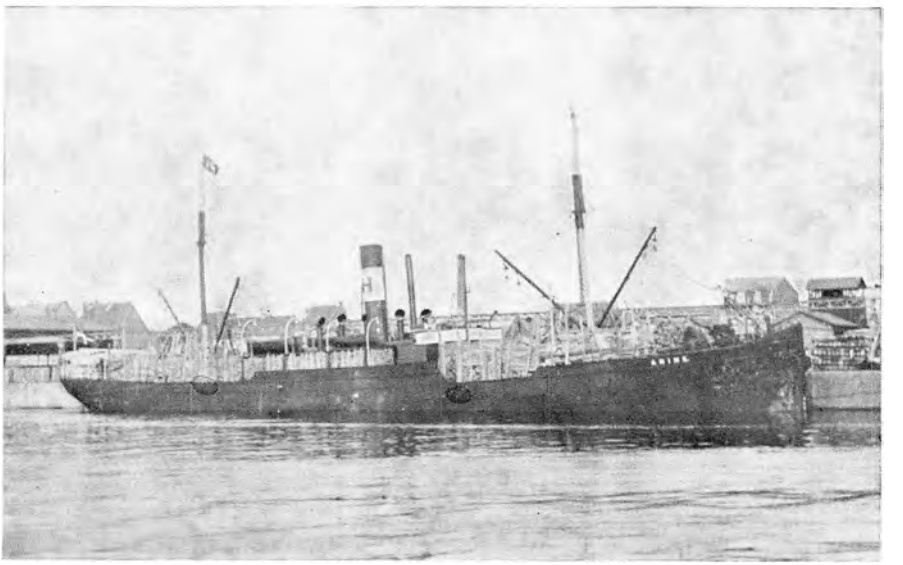
S/s »Gorm«, (Gorm). 1.184 brt. Bygget 1871.



Skibsreder, kaptajn Martin Carl (Hejmdal).



Skibsreder Hans P. Carl (Hejmdal).



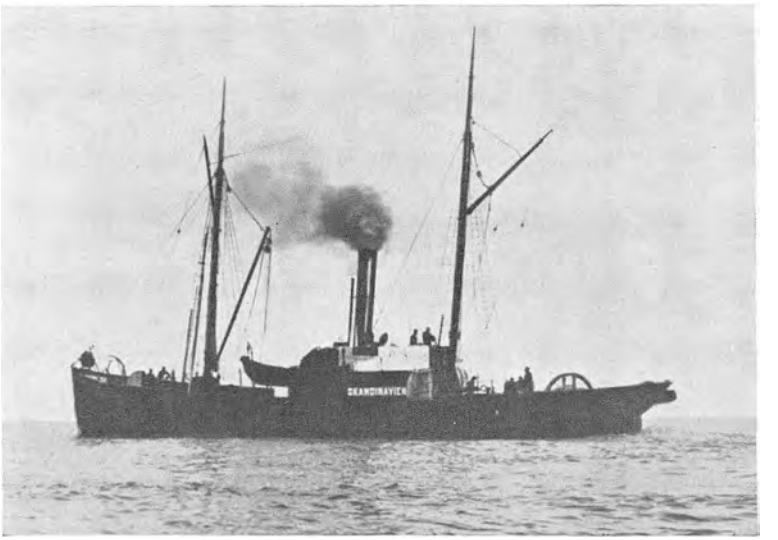
S/s »Anine«, 1.408 brt. Hejmdal's første skib, bygget 1884.



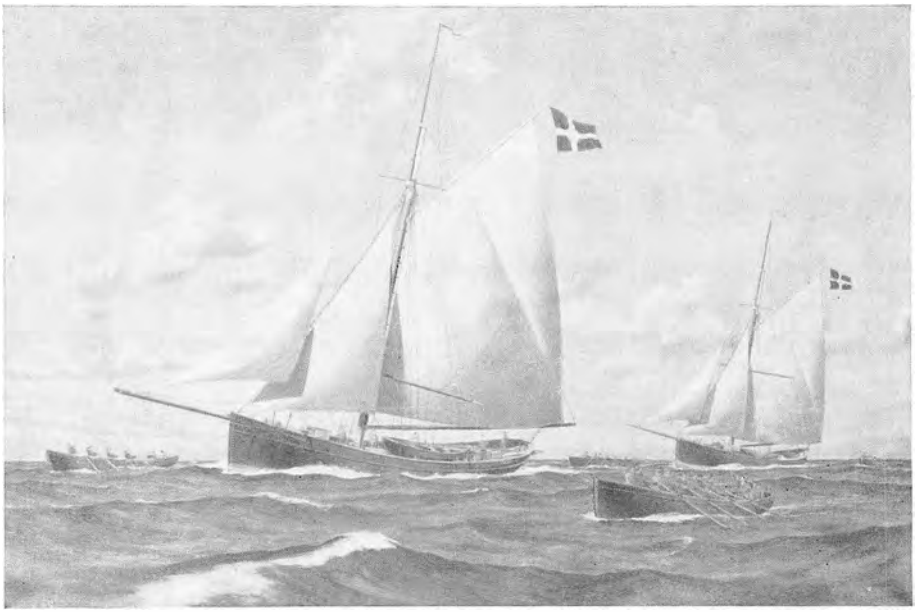
Emil Z. Svitzer, entreprisens stifter.



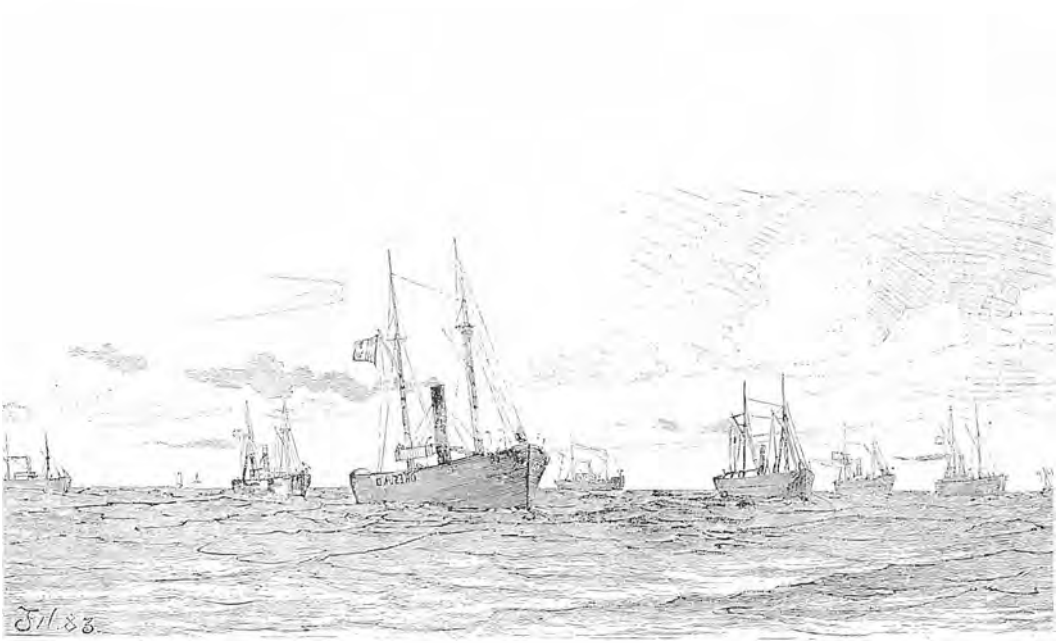
Kaptajn Otto Hecksher (Svitzer).



Svitzer's første bjergningsdamper »Skandinavien«, 136 brt. Bygget 1858.



Svitzer's flåde i 1850. Slup »Ida«, kutter »Camilla« og fire åbne både.



Svitzer's flåde i 1883.

været meningen, at kanalen skulle have været åbnet under store festligheder med officiel deltagelse fra alle verdens søfartsnationer, men dette måtte aflyses på grund af krigssituationen i Europa.

Den 22. august 1914 var, som nævnt, D. F. D. S.'s to dampskibe *»Maryland«* og *»Chr. Broberg«* blevet minesprængt og sænket. De skulle snart efterfølges af flere. Inden året var rundet til ende, var otte danske skibe blevet sænket ved miner, hvorved 50 danske sømænd var omkommet. I det nye år syntes der i begyndelsen at være nogen stilstand i sænkningerne, og det var først den 5. maj, at Ø. K.'s S/S *»Cathay«* løb på en mine i Nordsøen og sank, dog uden tab af menneskeliv. Derefter gik det hurtigt med minesprængninger og torpederinger. Den 15. maj blev S/S *»Martha«* sænket i Nordsøen. Kaptajnen mente, at skibet var blevet torpederet, men dette blev ikke fastslået. Det første danske skib, om hvilket det med sikkerhed kan siges, at det var sænket ved torpedering, var S/S *»Betty«*, som den 26. maj 1915 blev sænket i Nordsøen — naturligvis uden varsel. Der var ingen omkomne. Alene i året 1915 sænkedes 25 skibe med et tab af 39 søfolk. De senere år skulle dog blive endnu frygteligere.

Jeg havde for første gang i mange år fejret jul sammen med min familie. Jeg var stadig til tjeneste på Orlogsværftet og forsøgte stedse i min fritid at slå gækken løs og gøre has på mine kontanter. Jeg var imidlertid ved at blive træt af begge dele. Tjenesten forekom mig formålsløs, og mit flagrende bohèmeliv gav mig ofte en flov smag i munden, når jeg tænkte på, at derude, hvor mit rette element dog var, lå mine kammerater nu og risikerede liv og lemmer. Der skete mig også noget menneskeligt. Til trods for, at jeg stadig havde lovet mig selv aldrig at ville gifte mig igen, var jeg dog gået hen og blevet forelsket. Jeg var blevet medlem af en selskabelig klub med det noget prangende navn *»Astor Clubben«*. Jeg var i bestyrelsen og blev gode venner med et andet bestyrelsesmedlem. Dennes søster, *Asta Vinter*, som var sygeplejerske, lærte jeg at kende. Vi kom en del ud sammen både på teaterbesøg og til baller, hvorved jeg tabte en del af interessen for klubben, hvoraf den unge dame ikke var medlem. Jeg havde på daværende tidspunkt fået nys om, at jeg snart kunne vente at blive fritaget for min tjeneste i marinen. Jeg var meget gode venner med adjutanten hos chefen for Orlogsværftet, og denne havde spurgt mig, om jeg var interesseret i at komme ud af marinens tjeneste, da rederne åbenbart var ivrige efter at få deres styrmænd tilbage til skibene, og chefen for Orlogsværftet var blevet anmodet om at tilkendegive, hvorfra man bedst kunne undvære tjenstgørende reserveløjtnanter. Jeg bad adjutanten gøre, hvad han kunne for at få mig ud, og det mente han ikke ville blive vanskeligt, da de fleste af reserveofficererne gerne ville blive inde nogen tid endnu — særlig de, der fik hyre fra deres rederi under deres orlogstjeneste. Uden at have fået officiel vished for det var jeg temmelig klar over, at jeg fra 1. marts ville være tilbage i min Ø. K.-tjeneste som førstestyrmand på en nybygning, der ville være sejlklar omkring denne tid. Jeg havde besluttet ikke at ville erklære mig over for den elskede, før jeg rejste, således at både hun og jeg kunne få en Østen-rejses tid til at betænke os i, men det kom til at gå noget anderledes. Vi havde en aften

sammen med vore venner været til bal, og hen på de tidlige morgentimer kørte jeg hende ud til Frederiksberg Hospital, hvor hun var ansat. Da vi havde ladet taxaen køre, fortalte hun mig, at hun var nødt til at vente et par timers tid med at gå ind på hospitalet. Sagen var den, at det var ikke velset, at sygeplejeeleverne, hvilket den unge dame endnu var, kom hjem efter midnat, og for at undgå at blive rapporteret af portneren, ville hun vente til kl. 5,30, da en lille låge blev åbnet for bager og mælkemand, idet hun ad denne vej kunne slippe over på sin afdeling uden at blive set. Ja, så var der naturligvis for mig ikke andet at gøre end at blive og holde »forbryderen« med selskab, så vi spadserede utallige gange Frederiksberg Hospital rundt og diskuterede litteratur og teater og Gud ved hvad. Til sidst kunne jeg ikke finde flere emner — og så var der for mig ikke andet at gøre end at fri. Min udvalgte har senere prøvet at fastholde, at den eneste grund, hvorfor hun gav mig sit ja, var den, at hun var bange for, at jeg i modsat fald ville have forladt hende alene uden for hospitalet. Og det turde hun ikke risikere. Denne påstand skal vel nok tages med forbehold, men i alle tilfælde behøvede vi nu ikke at lede efter emner for konversation, og tiden til lågen åbnedes gik alt for hurtigt.

Den 28. februar 1915 var jeg færdig med min tjeneste i marinen, og straks den følgende dag var jeg tilbage i Ø. K., hvor jeg som sagt var udset til at være førstestyrmand ombord i M/S *»Panama«*, som gik på prøvetur i Sundet den 6. marts. *»Panama«* var et dejligt skib på 9060 tdw. Fører af skibet var kaptajn *Asger Knud Ingemann*, som til trods sine kun 42 år alligevel var én af Ø. K.'s ældste førere. Kaptajn Ingemann var blevet fører i Ø. K. allerede i 1903 og var kaptajn på S/S *»Prinsesse Marie«*, da dette skib i juni 1905 sænkedes af en russisk krydser, således som jeg i et tidligere afsnit har berettet.

Kaptajn Ingemanns bedstefader var broder til den berømte præst og digter Bernhard Severin, om hvem han dog hverken i udseende eller indre mindede det allerfjerneste. »Aften- og morgensangene«s blide digter var en modsætning til den meget »matter of fact« kaptajn Ingemann. Der gik i Ø. K. mange historier om Ingemann og hans meget nonchalante måde at tage livet til søs og dets foreteelser på. Selv direktør Schmiegelow lod sig til tider dupere af Ingemann's frimodighed, der ofte betegnedes som rentud frækhed.

Min hustru har ofte sagt, at kaptajn Ingemann til tider mindede hende om en lang, impertinent skoledreng. Dog må man af denne betragtning ikke tro, at kaptajnen ikke var »voksen« nok. Han var i høj grad voksen og ikke nem at komme til luvart af. Han forlangte meget af sine styrmænd, men når han fik det, han forlangte, var vedkommende styrmand også sikker på, at han havde sin kaptajn bag sig, hvis noget — eller nogen — faldt kontrær. Jeg sejlede under kaptajn Ingemann i næsten to år, og vi havde et udmærket samarbejde og gik også uden for det daglige pligtarbejde godt i spænd sammen. Han døde den 14. maj 1956 — 83 år gammel.

Efter *»Panama«s* vellykkede prøvetur gik skibet ind i Frihavnen for at gøre klar til den forestående rejse. Bl. a. indtog vi 1200 tons sandballast, da vi skulle gå i ballast til Port Arthur i Texas for dér at tage en fuld ladning petroleum

til Kina. Den 14. marts 1915 forlod »*Panama*« København, efter at jeg først havde taget en rørende afsked med min forlovede, med hvem jeg havde aftalt, at hun under min bortrejse skulle få de nødvendige papirer i orden, så at vi ved min hjemkomst ca. seks måneder senere kunne blive splejset sammen. Det var den første af de mange gange, hun senere i livet skulle komme til at tage afsked på længere sigt med sin søfarende mand.

Bortset fra afskeden med min tilkommende følte jeg en stor lettelse ved atter at komme ud at sejle. Det var ligegodt ude på havet, jeg hørte hjemme. En tysk torpedobåd fulgte os lige fra København til Helsingør, og vor garantimester var ikke så glad ved denne følgesvend. En »garantimester« er en maskinmester, som skibsværftet sender med skibet på den første rejse for at kontrollere fejl og mangler, der muligvis skulle komme for dagen på skib eller maskine inden for de seks måneder efter skibets aflevering, som garantien for skibet er i kraft. Garantimesteren, vi havde ombord, var fra Flensborg og således tysk undersåt, og da han ikke havde meldt sig til det tyske konsulat ved krigens udbrud, var han bange for, at hans nærværelse ombord skulle blive kendt af tyskerne, og at han måske skulle blive hentet fra borde til søs som desertør. Under vore visitationsbesøg i britiske havne rystede han også for, at briterne skulle opdage, at han var tysker, og som fjendtlig undersåt tage ham i land til internering.

Vi ankom omsider til Port Arthur og lastede vor petroleum dér. Som jeg tidligere har fortalt, var det ikke første gang, jeg havde været ude for en sådan ladning, idet vi med den tyske 4-mastet bark »*Oceana*« i 1901 havde lastet en fuld ladning »caseoil« (petroleum i dunke og kasser) i Philadelphia. Selve indladningen gik naturligvis hurtigere for sig i vort mekaniserede skib, men først skulle vi have losset vor ballast, og derefter kunne vi ikke laste hele vor ladning i havnen på grund af skibets store dybgående. Vi måtte tage den sidste del af ladningen ind uden for floden, og vi havde noget vrøvl med lægtermangel og andet, så det tog os fra 9. april til 2. maj at blive tillastet og komme til søs igen. Vi havde en lang rejse for os, da den første del af vor ladning skulle losses i Whampoa, som er en ø beliggende ved mundingen af Perlefloden i bugten ved Canton og er stabelplads for de europæiske skibe med ladning til denne by. Vi skulle anløbe Hongkong for at få lods.

Vi var alle meget forventningsfulde over at skulle gennem den forholdsvis nye Panama kanal, om hvis mægtige sluser og andre mekaniske vidundere vi havde hørt og læst så meget. Vore forventninger blev ikke skuffet. Det var virkelig en oplevelse at sejle gennem denne kanal, hvor man, som man for spøg siger, »må sejle øst for at komme vest«. Dette lyder som et paradoks, men er det ikke. Et blik på kortet over den landtange, som forbinder kontinenterne Nord- og Sydamerika, vil overtyde iagttageren om, at denne tange snor sig på en sådan måde, at kanalens udløb i Panamabugten, som står i forbindelse med Stillehavet, ligger østen for dens indløb på Atlanterhavssiden. Kommende fra Atlanterhavssiden er kursen gennem kanalen nærmest sydøst. Egentlig er ordet »kanal« et forkert udtryk for denne passage. Ved en kunstig kanal forstår man

vel egentlig en gravet eller uddybet vandvej som f. eks. Suez kanalen, men det er Panama kanalen ikke. Den er egentlig en mægtig »vandbro« — den første i verdenshistorien. På en almindelig bro går eller kører man over — på en »vandbro« sejler man over. Dette sker ved, at vandspejlet i Gatunsøen er blevet hævet 80 fod, og til denne sø bliver skibene løftet og atter sænket ved hjælp af mægtige sluser i kanalens ender. For at konstruere denne »vandbro« og sikre sig, at dens vandstand altid er i nogenlunde samme højde, var det nødvendigt at skære igennem en bjergkæde ved Stillehavssiden og bygge en anden »bjergkæde« ved Atlanterhavssiden. Det første af disse steder er kendt som »Culebra Cut« (»Culebra skåret«). Det er faktisk et lille bjerg, som er fjernet ved hjælp af dynamit, dampskovle og jernbanevogne og flyttet 30 miles til det sted, som nu er kendt under navnet »Gatun Dam« (»Gatun dæmningen«). Her blev så dannet denne mægtige dæmning, der er 1½ mile lang målt på dens top og ½ mile lang ved søens bund. Ved søens vandoverflade er dæmningen 400 fod bred. Dæmningen løber skråt op til en højde af 105 fod over søens vandspejl, hvor den er 100 fod bred. Der er i virkeligheden skabt en kunstig bjergås, der forbinder de store højder ved den nedre ende af Chagres dalen, så at denne del bliver forvandlet til et mægtigt reservoir, der ved at optage vandmasserne fra den vandrige Chagres flod bliver til søen, som danner vor »vandbro«. Hele dæmningen indeholder 21 milliarder kubikmeter jord og sten. Det er den mægtige Chagres River, som tilfører søen vand. Også andre floder strømmer ud i søen, men de er dog af mindre betydning. Ved ind- og udslusning af skibe løber der selvfølgelig en masse vand ud af søen, men der er altid et overskud af vand i floden. For at lede det overflødige vand væk er der konstrueret et mægtigt »spillway« — et system til at aflede »spildevandet«. Vandet i søen kan på det dybeste sted højst blive 87 fod dybt, hvorefter det flyder over. Ved »spillway«'en er bygget en imponerende elektrisk kraftstation, hvis turbiner arbejder med vand fra Gatunsøen og leverer kraft ikke alene til hele kanalens slusesystem, til alle værksteder, losnings- og lastningsmaskineri, til tørdok og lys til kanalbyerne, men også til Panama Railroad, som over land forbinder de to sider af landtangen. Ved Culebra Cut har man virkelig måttet sprænge og grave en kanal, og denne, der er 9 miles lang, er den eneste egentlige kanal i ordets almindelige mening. Ved Stillehavsenden afsluttes Gatunsøen ved en dæmning og et sluseanlæg ved Pedro Miguel.

Når man fra Atlanterhavet nærmer sig kanalens indløb, ser man først to meget lange moler, som skyder sig ud fra hver side af landet og danner beskyttelse for en red, hvor ankomne skibe må ankre for inspektion af havne-, told- og kanalvæsen. Hvis man ikke skal lægge til ved Christobal for losning, lastning eller bunkring, kan man efter inspektionens afslutning stå ind i kanalen under vejledning af en af kanalens lodser. Gennem en gravet kanal når man efter nogle få miles sejlads ind i Gatun sluserne, som er delt i tre slusekamre. Disse kamre er hver 1000 fod lange og 110 fod brede. Så snart man er inde i sluserne, må skibets maskineri ikke røres. Skibets bevægelser fra det ene slusekammer til det andet sker ved hjælp af elektriske lokomotiver, som med stærke

stålwirer slæber skibet gennem sluserne. Efter skibenes størrelse bliver der brugt fra fire til otte lokomotiver. To af lokomotiverne er placeret agter og virker som styr og bremse. Så snart skibet er på plads i første kammer, bliver sluseportene lukket bag skibet, og fra store ventiler i kammerets bund strømmer vandet nu ind fra det andet kammer, og på denne måde løftes skibet 30 fod. Derefter åbnes de næste porte, skibet bliver slæbt ind i det andet kammer, og her bliver skibet atter løftet 30 fod. Det sidste kammer løfter skibet 25 fod, og skibet befinder sig nu 85 fod tilvejrs i Gatun søen og fortsætter sin sejlads på denne »vandbro«.

De store sluseporte fortjener et kapitel for sig selv. Af disse porte er der i alt i kanalen 92 halvstykker — portene er tofløjede, og hver fløj er så høj som et seksetages hus, 20 meter bred, 2 meter tyk og vejer ca. 730 tons. Til bygning af disse sluseporte er der medgået ca. 60.000 tons stål, hvilket er 8 gange så meget som til Eiffeltårnet. Portene åbnes og lukkes ved hjælp af en storslået, men i sin konstruktion meget simpel mekanisme. Kort fortalt består mekanismen af et 19 fod diameter stort vandretliggende kamhjul, som kan drejes 197 grader om en svær aksel i dokmuren. I hjulets periferi er anbragt den ene ende af en svær stålforbindelsesstang, hvis anden ende er fastgjort til sluseporten. Når kamhjulet drejes ved, at en mand bevæger et almindeligt håndtag, åbner eller lukker forbindelsesstangen den mægtige portfløj, og hele denne manøvre varer kun to minutter. Foran for hver sluseport er udstrakt en meget svær kæde som beskyttelse for porten, hvis noget skulle gå galt under bugseringen, og skibet ikke på anden måde kan stoppes. Denne kæde vejer ca. 12 tons og siges at være den stærkeste kæde, som nogen sinde er blevet smedet. Den siges at være i stand til at kunne stoppe et 10.000 tons skib, som løber 4 knobs fart, på en distance af 72 fod, hvilket er mindre end distancen fra kæden til porten. Kæden bliver bevæget ved vandkraft og giver automatisk efter under kraftpåvirkning, så den på en måde »fjedrer«. Når alt er vel, bliver kæden firet ned i en fure i slusens bund. Hvis alle porte, kæder og andre sikringsforanstaltninger skulle svigte, er der på land ved hver sluse anbragt en »nødhjælpsdæmning«, der på 2 minutter kan svinges ind over slusen og sænkes og derved hindre katastrofe.

Så snart skibet er i Gatunsøen, kan det gå fuld fart mod Pacificsiden. Det var ganske morsomt de første rejser gennem Panama-kanalen at sejle ligesom gennem en skov af bladkroner. Hvor skibene sejler, har der før været en stor skov. I selve sejlrenden er træerne naturligvis blevet fjernet, men på siderne havde man til at begynde med alle de grønne trætoppe. Når jeg tid efter anden senere har passeret kanalen, har jeg set, hvorledes disse trætoppe er falmede, visnede og til sidst helt gået ud, og nu er der hist og her kun nøgne træstammer stikkende op som vidnesbyrd om tidligere tropevegetation.

Efter ca. 33 miles sejlads, hvoraf de sidste 9 miles er gennem Culebra Cut, hvor farten må sættes ned, da kanalen her kun har en bundbredde af 300 fod, går skibet ind i en enkel sluse ved Pedro Miguel. Her bliver skibet sænket 30 fod, fortsætter gennem en mindre sø ca. 1½ miles og bliver gennem to sluser ved Miraflores sænket yderligere 55 fod, hvorefter man gennem en gravet kanal

på ca. 8 miles længde passerer ud i bugten ved Panama og derefter ud i Stillehavet. Panamakanalens fulde længde fra dybt vand i Atlanterhavet til dybt vand i Stillehavet er ca. 50 miles, hvoraf de ca. 34 miles er den del, jeg har benævnt verdens første »vandbro«.

Det er fristende at fordybe sig lidt i den historiske baggrund for Panamakanalen. Columbus var på sin fjerde og sidste rejse i 1502 ved mundingen af Chagres floden — uden at ane at kun en smal landtange skilte de to store verdensoceaner fra hinanden. Det var den berømte og berygtede spanske eventyrer Vasco Nunez de Balboa, som var den første hvide mand, der så Stillehavet. Dette skete den 5. oktober 1513 (ny kalender) fra en bjergtop beliggende efter al sandsynlighed ca. 125 miles øst for kanalen. Tanken om at forbinde de to oceaner ved en »vandvej« har allerede været fremme i begyndelsen af det 16. århundrede, men blev gang på gang opgivet både af tekniske og politiske grunde. Den store tyske naturforsker, Friedr. von Humboldt, som i årene 1799—1804 berejste Sydamerika og Mexico, nærede ingen tvivl om, at en kanal var mulig at bygge. v. Humboldts hypotheser har senere vist sig at være helt fejlagtige, men diskussionen om dem gav stødet til, at Spanien i april 1814 udstedte en lov om konstruktion af en kanal stor nok til passage af de største skibe. Intet blev dog gjort, og nogle få år efter fik Spanien nok at gøre med at forsvare sig mod sine egne amerikanske kolonier, som havde fået nok af at blive misregeret fra Spanien. I 1823 havde Spanien mistet herredømmet over alle de nuværende syd- og mellemamerikanske republikker — og dermed var Spanien ude af billedet som eventuel kanalbygger. Det vil være ørkesløst her at berette om de mange forskellige projekter, der fra flere sider har været fremme om en ocean-til-ocean-kanal, men det kan nævnes, at også tanken om en kanal gennem Nicaragua har været levende.

Mens amerikanerne ikke kunne blive enige om, hvad de egentlig ville, var Suezkanalen i 1869 blevet åbnet, og dens succes havde bragt verdensberømmelse til dens bygmester de Lesseps. I Frankrig havde spørgsmålet om en kanal ved Panama vakt stor interesse, og en ungarsk general i den italienske hær, Etienne Türr, som var en stor beundrer af Lesseps, havde gennem mellemhandlere fra regeringen i republikken Columbia, af hvilken stat Panama den gang var en provins, erhvervet koncession på bygning af en kanal. En af koncessionens betingelser var, at den eventuelle kanals rute skulle bestemmes af en international kommission. Ved Ferdinand de Lessep's initiativ mødtes en sådan kommission i Paris 15. maj 1879. Kommissionen bestod af 135 medlemmer, hvoraf de 74 franske var Lesseps venligt sindet. Efter 14 dages diskussion vedtoges det med 78 stemmer mod 8 nej og 12 stemmer-ikke, at kanalen skulle bygges som en niveau kanal. Omkostningerne ansloges til $ 214.000.000 og tiden for kanalens fuldendelse til 12 år. Et aktieselskab blev stiftet med en aktiekapital på $ 80.000.000, hvoraf dog i første omgang kun 6 millioner blev tegnet. Det vil blive for omstændeligt at fortælle hele den tragedie, som det franske kanalprojekt udviklede sig til at blive, men i korte træk er historien denne: Efter at Lesseps havde fået udarbejdet — og selv pyntet på — forskellige rapporter

om projektet, så alt meget lyst ud. Omkostningerne var blevet reduceret og tiden formindsket. I Amerika lykkedes det ikke Lesseps trods stor personlig reklame at få afsat nogle aktier, men i Frankrig blev de 80 millioner dollars overtegnet to gange. Arbejdet med kanalen skred under stort besvær meget langsomt frem. I 1885 var det klart, at kompagniet var i vanskeligheder. Alligevel lykkedes det Lesseps gang på gang at charmere det franske folk, som blev ved at fylde penge i det bundløse gab. I 1886 udstedte kanalkompagniet 70 millioner dollars i obligationer, og dette lån blev overtegnet med det samme. Det nyttede alt sammen ikke noget. Planerne for kanalens bygning blev forandret gang på gang. Den berømte konstruktør af Eiffeltårnet i Paris Alexandre Eiffel fik i 1888 kontrakt på at udføre en slusekonstruktion og arbejdede endnu på denne opgave uden synligt resultat, da krak'et endelig kom den 14. december 1889. Lesseps måtte give op. Ved det derefter følgende opgør udartede hele affæren sig til at blive en af århundredets helt store skandaler. Det viste sig, at masser af deputerede — medlemmer af den franske rigsdag — og endog flere kabinetministre havde modtaget store bestikkelser af kanalkompagniet. I alt 266 millioner dollars var betalt af franske aktionærer og obligationsejere, og praktisk talt alle disse penge var tabt. Aktierne lød på meget små beløb, og masser af franske småkårsfolk, der havde sat deres sparepenge i denne glimrende sæbeboble, som projektet viste sig at være, mistede alt, hvad de ejede, og harmen og fortvivlelsen var stor mellem disse bedragne mennesker. Mange af de høje herrer, som havde ladet sig bestikke, fik lange fængselsstraffe, som nogle dog undgik ved at begå selvmord, ligesom en ligefrem selvmordsepidemi også fandt sted blandt de ruinerede aktionærer. Lesseps selv blev den 10. januar 1893 idømt en stor bøde og fem års fængsel, som han dog aldrig kom til at afsone, da han på det tidspunkt var 88 år gammel og både åndeligt og fysisk et komplet vrag. Han døde i december 1894. Både Lesseps og hans søn og medhjælper Charles blev af den offentlige mening i Frankrig ikke helt betragtet som de ansvarlige ledere og ophavsmænd til katastrofen, men snarere som ofre for uærlige agenter og medarbejdere.

Et nyt selskab blev dannet, men det er ørkesløst at følge dette i dets dødskamp til det endelig måtte give helt op den 4. maj 1904. Mod en kontant sum på 40 millioner dollars overgav det alle sine rettigheder og ejendele i kanalzonen til De forenede Staters regering. Hermed endte denne sørgelige historie om fransk kanalbygning i Panama.

Det var imidlertid ikke alene et økonomisk opgør, som kom for dagens lys ved kanalkompagniets fallit. Sundhedsforholdene på Panamatangen har altid været nogle af de dårligste i verden, og det er blevet hævdet, at selv om franskmændene havde kunnet overkomme de tekniske vanskeligheder, ville projektet med den store dødelighed blandt arbejderne dog ikke være lykkedes. Det var særlig malaria og gul feber, som folk døde af, og en vistnok meget moderat opgørelse sætter dødsfaldene under de 13 års (fra 1881 til 1904) franske arbejde til over 18.000, mens vel endnu flere fik helbredet ødelagt.

I De forenede Stater var der efterhånden oparbejdet en stemning for, at

denne nation skulle bygge en oceankanal, og til at begynde med var tanken henvendt på en kanal gennem Nicaragua. Imidlertid slog stemningen om til fordel for Panama, og til republikken Columbia, hvorunder landtangen hørte, skete der henvendelse for at få tilstået en koncession på kanalbygningen, efter at de franske rettigheder var overtaget. United States tilbød Columbia som kompensation for koncessionen en sum på 10 millioner dollars kontant samt en årlig betaling af 1/4 million dollars. Columbia fremsatte fordring på betydeligt højere beløb, men U.S.A. nægtede at lade sig »holde op«. Imidlertid begyndte politikere fra provinsen Panama at røre på sig og fordre, at provinsen skulle frigøres fra sit afhængighedsforhold til Columbia og danne sin egen statsenhed. Man tager næppe fejl, hvis man gætter på, at nordamerikanske agenter med uindskrænkede pengemidler stod bag denne bevægelse. Den columbianske regering sendte tropper til Panama, men amerikanske flådeenheder og tropper var der for »at sikre amerikansk liv og ejendom og bevare kanalzonens neutralitet.« Den påfølgende revolution må nærmest henføres til operette genren, og den 4. november 1903 blev republikken Panama officielt deklareret. Det eneste blodoffer for revolutionen var en kineser, som blev dræbt af et kanonskud affyret af en columbiansk kanonbåd, før den stak af fra »valpladsen«.

Den 6. november 1905 anerkendte U.S.A. den nye republik. Da der i den internationale presse — også i blade i U. S. A. — fremkom insinuationer om De forenede Staters part i den ublodige revolution, udsendte den amerikanske udenrigsminister Hay et kategorisk dementi, hvori han benægtede, at Amerika havde nogen som helst part eller andel i det skete. Dette dementi var aldeles unødvendigt — ingen hverken i eller uden for De forenede Stater skænkede det nogen opmærksomhed.

Den 26. februar 1904 proklameredes overenskomsten mellem U. S. A. og Panama om kanalzonen. Republikken Panama giver til U. S. A. for al evighed en strimmel land i Panama på 10 miles bredde strækkende sig ved hver endestation tre miles til søs for på dette territorium at bygge en kanal over landtangen. U. S. A. får fuld nationalitetsret over denne zone. De to byer Colon ved Atlanterhavssiden og Panama ved Stillehavssiden er ikke inkluderede i dette territorium, men U. S. A. skal påtage sig fuld kontrol med sundshedsforholdene i de to byer. I kanalzonen byggede U. S. A. derefter de to havne Christobal ved Atlanterhavet og Balboa ved Stillehavet. For de overtagne rettigheder betalte U. S. A. Panama kontant ti millioner dollars ved overenskomstens ratificering og derefter 1/4 million dollars hvert år — denne betaling skulle dog først begynde ni år efter ratificeringen.

Vejen var nu åben for U. S. A. til at begynde på kanalbygningen, og de amerikanske myndigheder var klar over, at de først måtte i gang med de sanitære forhold. Jeg skal ikke her komme nærmere ind på de mange og kostbare forholdsregler, der blev bragt i anvendelse — blot notere, at landtangen, som tidligere ansås for et af de mest usunde steder i hele verden — den blev beskrevet som et »sandt pesthul« — nu bliver omtalt som »et land af sundhed og behagelighed.« Det er den berømte amerikanske ingeniør, oberst *Georg Washington*

Goethals, der som chefingeniør for byggeriet har fået den største ære for kanalens lykkelige fuldendelse. Men denne ære må han dog dele med oberst i U.S.A.s lægekorps *W. C. Gorgas* som leder af de sanitære foranstaltninger, samt med de mænd, som med livsfare udsatte sig for eksperimenter, der påviste moskitoerne som smittebærere for den dødelige malaria, og derved gav lægerne midler i hænde til at bekæmpe denne farlige pest.

Arbejderne ved selve kanalbygningen var straks sat i gang, så snart overenskomsten med Panama var sikret, men enighed om, hvorledes kanalen skulle konstrueres, var endnu ikke opnået. Flere kommissioner havde været nedsat, men det fundamentale spørgsmål, om kanalen skulle bygges som niveau kanal — således som franskmændene havde tænkt sig det i lighed med Suezkanalen — eller som slusekanal, var endnu på vægtskålen. For at komme til en beslutning indbød præsident Th. Roosevelt den 24. juni 1905 de mest kendte civilingeniører i U. S. A. og Europa til at blive medlemmer af en komité af rådgivende ingeniører, som efter at have studeret hele problemet skulle forelægge præsidenten deres forslag. Komiteen kom til at bestå af otte amerikanere og fem europæere. Medlemmerne besøgte under deres undersøgelser både Panamatangen og forskellige store vandvejsprojekter i Amerika. Den 18. november 1905 havde komiteen endt sine overvejelser og ved den da stedfundne afstemning viste det sig, at otte medlemmer (tre amerikanere, to franskmænd, en hollænder, en englænder og en tysker) havde stemt for en niveau kanal, mens fem amerikanere var gået ind for en sluse kanal. Den da siddende kanal-kommission anbefalede imidlertid mindretallets forslag, og efter en levende diskussion vedtog det amerikanske parlaments begge afdelinger loven af 29. juni 1906, hvori det bestemtes, at kanalen skulle bygges med sluser, og denne beslutning havde også præsident Roosevelts fulde bifald. Erfaringen har senere bevist, at en niveau kanal ville have være umulig at fuldføre. Det er i dag alle eksperter enige om.

Ved kanalens to endestationer er, som sagt, anlagt to byer, hvor skibe kan lægge ind, og her er opført mægtige pakhuse, så gods kan omlades bl. a. til hele Mellemamerika. Her findes også store oplag af kul, og disse kullagre er placeret på en slags flydende øer, der i tilfælde af ildebrand kan sænkes, så ilden slukkes. Mægtige olieanlæg sikrer olieskibenes forsyninger, og der er sørget for, at alt, hvad et skib skal bruge af proviant og udrustning, kan fås af første klasses kvalitet til rimelige priser. Når man i Christobal går over jernbanelinien, befinder man sig uden for U.S.A.s jurisdiktion i den panamaiensk by Colon. På Pacificsiden hedder den by, der tilsvarer Colon, Panama. Den ligger i lidt længere afstand fra kanalzonen end Colon, men for begge byers vedkommende gælder det, at her er det kun Panamas love, som gælder, og særligt om natten udvikler livet sig meget frit. Dette kom særligt til syne under forbudstiden i Amerika, hvor de amerikanske byer var absolut tørlagt, mens spiritussen flød i strømme i Colon og Panama. Livet i disse byer bliver dog holdt noget i skak af de amerikanske autoriteter, som ifølge overenskomsten med Panama har en vis ret og pligt til at sørge for opretholdelse af orden og ro her.

KAPITEL 24

Kina. Vladivostok. Panamakanalen spærret. Nytårsfest i Kobe

»*Panama*« ankom til Colon om aftenen den 7. maj, og den følgende dag gik vi igennem kanalen. Vi var alle ombord meget imponeret over kanalen og især af den lethed, hvormed skibene bliver taget igennem de mægtige sluser. Vi stoppede ikke op ved Balboa, men fortsatte vor rejse gennem Panamabugten og ud i Stillehavet. Storcirkelkursen tager os meget nær vestkysten af Amerika, og vi havde håbet på at få ordre til at anløbe San Francisco. »*Panama*« var et af de første af Ø.K.s skibe, som havde fået radiotelegraf installeret. Der kom imidlertid ingen ordre, og vi fortsatte rejsen til Hongkong, hvortil vi ankom den 17. juni 1915. Her fik vi lods, som tog skibet til Whampoo, hvor vi fortøjede samme dag. Vi lossede kun halvdelen af ladningen her, men losningen foregik til lægtere og gik meget langsomt for sig. Selve Whampoo by var der ikke meget spændende ved, men jeg havde et par gange lejlighed til at tage op til den meget interessante store by Canton, som ligger ca. 50 kilometer op ad floden. Canton havde på daværende tidspunkt over 1 million indbyggere i selve byen, som er omgivet af en 8 meter høj og 10 kilometer lang mur. Uden for muren findes en del forstæder, hvor de fremmede handelshuse og konsulater er beliggende. En af de mærkeligste foreteelser er bådebyen, der består udelukkende af større og mindre både fortøjede til pæle nedrammet i floden. Man regnede den gang med, at i bådebyen samt i de utallige både, der stadigt bevægede sig op og ned ad floden, levede permanent ca. 150.000 mennesker. Mange pragtfulde templer og gamle paladser findes omkring i byen. Mønten, som byggedes i 1889, sagdes at have flere møntprægemaskiner end nogen anden tilsvarende institution i hele verden.

»*Panama*« afgik fra Whampoo den 29. juni og ankom den 1. juli 1915 til Amoy, som ligger i provinsen Fukian ved Formosastrædet. Den har en fortrinlig havn med dybde nok til de største skibe, og der er som følge heraf en betydelig transithandel. Amoy var en af de første kinesiske havne, der i 1842 blev åbnet for europæerne. Der var i 1915 ca. 130.000 indbyggere. *Det Store nordiske Telegrafselskab* havde en af sine vigtigste stationer her, og vi havde fra »*Panama*« meget selskabeligt samkvem med de danske, der var ansat her.

Den 12. juli afgik »*Panama*« fra Amoy og ankom den 17. juli til Vladivostok, den bekendte russiske by i Østsibirien ved det Japanske hav. Vladivostok er endepunktet for den manshuriske jernbane og har en fortrinlig havn, som dog i de tre vintermåneder er meget vanskelig — somme tider umulig — tilgængelig på grund af is. For dansk skibsfart har Vladivostok i mange år haft stor betydning som afskibningssted for sojabønner, og Ø. K. har op til de seneste år opretholdt et vigtigt kontor her. Dette kontor arbejdede den gang under firmanavnet *Wassard & Co.*, som var et russisk registreret firma, men chefen for kontoret var i 1915 en af Ø. K.s forholdsvis yngre mænd, bestyrer *Skov*, hvis familie jeg kendte noget til fra København. Jeg blev derfor forbavset, da jeg hørte, at alle kaldte Ø. K.-manden for *Lund*, men fik snart forklaringen. Det

store nordiske Telegrafselskab havde en meget stor station i Vladivostok, og blandt de mange danske, som virkede her, var der en af de ledende, som også hed Skov, og da denne var en ret stor og svær mand, mens Ø.K.-Skov var en lille, sirlig person, blev sidstnævnte for at undgå forveksling almindeligvis kaldt for »Lund«. Kaptajn Ingemann var fra sin tidligere sejlads med *»Indien«* i russisk tidsbefragtning godt kendt i byen, og vi havde en del selskabelig komsammen med de der bosiddende danske. Vladivostok var på mange måder en livlig by. Den civile befolkning, som bestod af en blanding af russere, kinesere, koreanere og mange andre, havde ikke meget at skulle have sagt. Også de menige russiske soldater, som det vrimlede med, var underkuede af deres brovtende officerer, som om natten dominerede livet på de store, flotte kafeer. Jeg blev en dag vidne til, hvorledes en russisk officer behandlede en menig midt på gaden ved højlys dag. Det syntes, som om soldaten ikke havde hilst sin overordnede ydmygt nok, hvorfor han blev kaldt hen til officeren, som først gav ham en ordentlig en på sinkadusen og derefter et eftertrykkeligt spark bagi, hvorefter soldaten krøb ynkeligt bort. Den indfødte befolkning levede under jammerlige forhold. Om vinteren blev alle fiskerbåde trukket på land, hvor de vinteren over lå med kølen i vejret. Når bådene om foråret skulle sættes i vandet igen, blev der altid fundet stivfrosne lig under dem — hjemløse mennesker som var døde af sult og kulde i vinterens løb. Folk, der har kendt zartidens Rusland, var klar over, at Rusland var modent for en revolution. Hvorvidt forholdene i dette udstrakte land er blevet bedre efter revolutionen, ligger uden for denne forfatters opgave at besvare. Jeg ved blot, at da jeg mange år efter revolutionen igen besøgte Vladivostok, var forholdene her ikke blevet bedre — blot var det andre magthavere. I én henseende havde dog forholdene forandret sig — nemlig ved fremmede skibes modtagelse. Et skib, der tidligere ankom til Vladivostok, skulle, før forbindelse med land kunne finde sted, modtages af havne-, sundheds- og immigrationsmyndighederne. Før disse notabiliteter kom ombord, var der i skibets salon blevet dækket bord med alle mulige lækkerier og diverse stærke drikkevarer. Det var gerne en hel invasion, når myndighederne arriverede — der var som regel fra 10 til 20 personer, og mens nogle af standspersonerne gik i gang med skibets papirer, og nogle underordnede mønstrede skibets mandskab, foretog resten et indledende frontangreb på bordets herligheder. Når disse så havde fået den værste sult og tørst tilfredsstillet, løste de de »arbejdende« af, og når alle formaliteter var i orden, forenedes de alle i et sidste ødelæggende angreb, der gerne endte med, at mange af de tapre angribere faldt under bordet og måtte bæres i land af de underordnede betjente, mens de mest hårdføre vaklede i land støttende sig til hinanden. Sådanne scener gjorde revolutionen en ende på — ikke så meget som en cigaret ville Sovjets officerer eller soldater modtage fra skibet.

Den 23. juli 1915 afgik *»Panama«* fra Vladivostok med en fuld ladning sojabønner til København. På hjemvejen anløb vi den 6. august på østkysten af Borneo en lille plads, Tarakan, hvor der findes udstrakte oliekilder og raffinaderier. Der fyldte vi vore bundtanke op med dieselolie. Den 5. september gik

vi gennem Suezkanalen, og den 25. september 1915 om morgenen ankom *»Panama«* til København efter at have fuldført en jordomsejling fra øst til vest.

Jeg blev gift om aftenen. Jeg havde betinget mig et meget stilfærdigt bryllup og var derfor ubehagelig overrasket, da jeg så kirken fuld af tilskuere — hovedparten læger og sygeplejersker fra Frederiksberg Hospital, der skulle se, hvad det var for en vild sømand, den søde frk. Vinter skulle splejses sammen med. Vi havde ikke nogen festlighed af nogen art, men kaptajn Ingemann havde sørget for, at jeg havde fri den følgende dag. Da de nygifte på denne dag spadserede gennem byen, prøvede jeg at få min brud til at indse, hvilken betydende personlighed hendes husbond måtte være, siden hele byen var flagsmykket til vor ære. Desværre kom hun hurtigt i tanker om, at den 26. september var kong Christians fødselsdag.

Det varede ikke længe, før der kom kurre på tråden mellem de unge elskende. *»Panama«* lossede sin ladning ved Islands brygge. Der blev losset fra kl. 6 morgen til 11 aften. Kl. 11 aften halede *»Panama«* ud fra kajen for at give plads til nogle småskibe, som om natten skulle laste oliekager til provinshavne fra sojakagefabrikken. Den næste morgen kl. 5 halede disse skibe væk igen, og *»Panama«* gik tilbage til kajpladsen. Styrmandstjenesten under ophold i København af Ø. K.s skibe var dengang således, at førstestyrmand var ombord hele dagen og havde fri om natten, mens anden og tredje styrmand skiftedes til at have 24 timers tjeneste med efterfølgende 24 timer fri. Skulle skibet forhales, eller der skulle foretages andre vigtige arbejder, måtte alle tre styrmænd deltage. Der var den gang naturligvis ikke tale om overtidsbetaling for styrmænd. Med alt det forhaleri, vi nu var ude for hver nat, ville det med andre ord sige, at jeg var bundet til skibet hele døgnet rundt, og da dette havde varet et par dage, sagde min kone stop. Hun sagde, at hun var klar over, at når hun giftede sig med en styrmand i Ø.K., så måtte hun i månedsvis undvære sin mand, når han var ude at sejle, men at hun også skulle undvære ham, når hans skib lå i København, ville hun ikke finde sig i. Enten måtte jeg få det lavet om — eller hun flyttede hjem til sin mor. Den følgende morgen lavede jeg et komplot med mine understyrmænd, og da kaptajn Bærentzen kom ombord, kunne jeg fortælle ham, at ingen af styrmændene ville møde til forhaling om aftenen. »Er De gal — De må da kunne forstå, at skibet skal forhales, og så må styrmændene da gøre det.« »Jeg kan godt forstå, at skibet skal forhales, men De kan sikkert få andre til at gøre det end skibets styrmænd. Det er kun et spørgsmål om penge, og vi nægter i alle tilfælde at lege med mere. For mig personlig gælder det, om jeg vil risikere mit job eller miste min kone.« Den tyggede inspektøren lidt på. Vi kunne nu godt se, at vi havde hans sympati, men da han gik, mumlede han noget om, at direktør Schmiegelow nok ikke ville se sagen fra vort synspunkt. Dog, da kaptajn Bærentzen om eftermiddagen kom tilbage, var sagen i orden — og jeg beholdt min nyerhvervede kone.

Den 9. oktober 1915 gik *»Panama«* atter ud på en lang rejse. Det var meningen, at skibet skulle gå til vestkysten af Nordamerika gennem Panamakanalen, og vi havde bl. a. lastet hele dækket fuldt af gamle klude presset sammen i bal-

ler. Dette stads skulle losses i San Francisco, hvilket det også til sidst blev, men inden da skulle det med på en hel jordomsejling. Der skete nemlig det, at efter at skibet havde indtaget ladning i København, kom der meddelelse om, at Panama kanalen var blevet lukket på ubestemt tid på grund af nogle store jordskred, som havde stoppet passagen gennem Culebra Cut. Dette var femte gang siden kanalens åbning, at Culebra Cut havde gjort knuder. I virkeligheden var det ikke så meget et »skred«, der var grunden til miseren, idet der tæt ud til bredden ved Culebra Cut lå et ret højt bjerg, og dettes vægt pressede de underliggende jordmasser ud til siderne, således at bunden i gennemsejlingen hævede sig. Det var ligegyldigt, hvor meget der blev gravet i kanalen. Sålænge trykket varede, ville bunden stadig hæve sig og spærre sejladsen. Der var ikke andet at gøre end at fjerne trykket, og dette kunne kun gøres ved at fjerne bjerget. Dette syntes for de fleste mennesker at være en umulighed, men ikke for amerikanerne. De gik trøstigt i gang med det store arbejde, og det er også lykkedes dem at få fjernet så meget af bjerget, at dets tryk nu ikke mere volder besvær.

Ø.K. bestemte sig så til at sende *»Panama«* på jordomsejling fra vest til øst i stedet for den første bestemmelse, og *»Panama«* gik til Gøteborg og Kristiania for at laste til Østen, men kludene til Frisco, som vi havde indtaget i København, blev liggende ombord. Vi kom på rejsen ud for en masse hårdt vejr, og kludetrevlerne fløj os bestandig om ørene og satte sig fast på de mest utrolige steder i skibet fra flagknap til vandspejl. Da vi endelig blev af med det i San Francisco var i realiteten en stor del af kludene fløjet over bord, men på grund af det meget saltvand resten havde indsuget, udlossede vi en større vægt, end vi havde indtaget.

Den 22. oktober 1915 afsejlede *»Panama«* fra Kristiania. Vi anløb Stornoway på Hebriderne for engelsk inspektion, passerede Suezkanalen den 12. november og anløb derefter Colombo og Singapore, og ankom den 20. december til Yokohama. Her holdt vi jul og afgik til Kobe den 26. december. Vi holdt nytårsfest i Kobe, hvorfra vi skulle afgå nytårsdags morgen. Vi havde i salonen haft den sædvanlige nytårsfest med god mad og drikke, og kl. 12 havde vi både drukket og skudt det nye år ind, så jeg skyndte mig til køjs for at få lidt hvile, da vi tidligt næste morgen skulle af sted. Der blev nu ikke megen hvile den nat, thi folkene havde nok fået taget en del spiritus med fra land, og da dette var konsumeret, kom de i procession kl. 2 om natten, vækkede mig, ønskede mig glædeligt nytår, og — ja, så ville de gerne have lov til at købe nogle flasker brændevin hos hovmesteren. Jeg bad dem om at rende og hoppe, men en af matroserne blev meget påtrængende, så jeg måtte true ham med at lukke ham inde. Kammeraterne fik ham dog til at gå med sig agterud, men han var meget vred og truede mig med klø. Jeg var klar over, at der blev nok mere spektakel, så jeg tog noget tøj på og et sæt håndjern i lommen. Det varede heller ikke længe, så kom den vrede sømand igen sammen med et par kammerater, han ville gerne vide, om de så måtte få en flaske eller ej. Jeg bad hans kammerater om at tage den vrede mand agterud, før det gik galt med ham, men derover blev han helt ustyr-

lig og fo'r på mig. Så måtte jeg tage mig af ham, og jeg lænkede ham med håndjernene med det ene jern rundt hans håndled og det andet til en ringbolt i dækket, hvor han så lå og talte stygge ord til mig. Det var begyndt at småregne, og de to kammerater spurgte, om det var meningen, at manden skulle ligge og få lungebetændelse?

»Han bliver løsladt, hvis han lover at være artig.« De to fyre gik, men kom straks efter tilbage med svære stokke og et koben, hvormed de ville befri den fængslede. Jeg gik hen og tog kobenet fra dem, og da de begyndte at blive truende, gav jeg dem to minutter til at komme væk i, før jeg betragtede deres opførsel som mytteri. Nu kom imidlertid bådsmanden og flere af de besindige folk til, og de skældte de tre oprørere bælgen fuld, og på bådsmandens ord, at han ville tage ansvaret for, at rebellen ville forholde sig rolig, løslod jeg ham, og trak mig så tilbage for at få et par timers hvil. Det blev det ikke til. En af skibets styrmænd havde været i land sammen med nogle af de unge maskinmestre, og da han kom ombord, kom han i tanker om, at skibets telegrafist havde fornærmet ham, så nu skulle han have klø. Han fo'r ind i Gnistens kammer og kaldte ham ud på dækket til afstraffelse, men ofret kom til mig for at søge beskyttelse. Da jeg ikke kunne tale den gale styrmand til fornuft, tog jeg ham til sidst under mine arme og smed ham ind på sofaen i hans kammer og låsede døren efter ham. Han buldrede og sparkede på døren et stykke tid, men faldt snart til ro. Imidlertid var kaptajn Ingemann blevet vækket af larmen og kom ud for at spørge, hvad det var for nogle nytårsfestligheder, vi var gået i gang med? Jeg gav ham et kort referat, og da det nu var blevet morgen, besluttede vi at få kokken til at give os kaffe, og vi sad så og sludrede sammen, til lodsen kom ombord, og vi kunne komme til søs.

Det var en meget mat og ikke fuldtallig besætning, der mødte til afgang den morgen. Senere på dagen mødte en meget spagfærdig styrmand op og gav en undskyldning og fik samtidig en belæring om, hvorledes man forventer, at en styrmand i Ø.K. opfører sig. Han var for resten i øvrigt en udmærket mand, der også blev fører i kompagniet, inden han døde i en forholdsvis ung alder. Senere på dagen kom bådsmanden til mig og sagde, at matros N. N. — den »vilde mand« — var meget spagfærdig og spurgte, om han skulle »logges« — skrives i logbogen og straffes — men jeg sagde, vi ville ikke føre det gamle års dårskaber ind i det nye år. Vi ville alle prøve at tage ved lære af episoden, men i øvrigt glemme det hele.

Mens *»Panama«* nu med fuld last ombord stævner østpå mod San Francisco, vil jeg forsøge at berette lidt om forholdene i Danmark og andre steder i det andet krigsår.

KAPITEL 25

Danmark neutralt. »Klausulædere«. Gullaschbaroner«. »Lusitania« sænkes. Overfaldet på »E. 13«. Børsjobberi

Fra de danske myndigheders side var der gjort alt for at sikre og vedligeholde Danmarks ubetingede neutralitet. Bl. a. var der forbud mod udførsel til de krigsførende lande af krigsvigtige artikler. Der var i alle salgskontrakter og skibscertepartier indført klausuler indeholdende de forskellige forbud. Der var imidlertid store penge at tjene ved at omgå eller overtræde disse forbud, og dette fristede mange svage sjæle til at blive »klausulædere«, som denne forbrydelse populært kom til at hedde. Ofte gik det dog galt, og forbryderne fik hårde straffe. En af de første affærer af denne slags skete i februar 1915, da politiet kom på spor af et forsøg på udsmugling til Tyskland af et større parti kobber, som var blevet indladet på galeasen »*Carmen*«. De to brødre, som var førere af galeasen, fik hver 3 års forbedringshus og mistede retten til at føre skib, mens en kendt københavnsk direktør, som var impliceret, fik 60 dages fængsel. Fødevarer var der ikke udførselsforbud mod, og da der i Tyskland var hårdt brug for alle slags levnedsmidler til hæren, kom der snart en mægtig udførsel fra Danmark til Tyskland i gang. Fødevarerne blev udført i form af »gullasch«, der blev kogt, og som konserves eksporteret i dåser. Flere og flere fødevarefabrikker blev startet hele landet over, og i hver kælder blev der lavet gullasch — der blev sagt, at der var snart ikke en hest eller en gråspurv at opdrive i hele Danmark — alt kunne der laves gullasch af. Ikke alt dette sammensurium var af bedste kvalitet, da der navnlig ikke i den første tid blev foretaget nogen effektiv kontrol med frembringelserne. I Tyskland blev maden til soldaterne bragt ud i store jernbeholdere monteret på vogne, og et sådant køretøj kaldtes en »gullaschkanon«. Det blev en tid påstået, at disse »gullaschkanoner« dræbte flere tyske soldater, end de tyske feltkanoner dræbte allierede soldater. Folkevittigheden i Danmark sagde også, at denne gullasch var Danmarks hævn for nederlaget i 1864. De, der beskæftigede sig med gullaschexport, kunne ikke undgå at tjene store penge, og man så snart, at folk, der tidligere i en sidegade havde haft en lille viktualie- eller slagterforretning, nu blev ejer af flot bil og villa på Strandvejen. Dette gav efterhånden stødet til, at enhver, som havde tjent penge på krigsforretning — ikke med gullasch alene — fik navnet »gullascbaron« heftet på sig.

Mens danske skibe torpederedes og minesprængtes, og søfolk dræbtes, var dansen omkring guldkalven begyndt på Københavns børs. Skibene tjente penge, og kursen på rederiaktier steg. Allerede ved rederiernes generalforsamlinger i februar 1915 kunne det ses, at skibene var ude for de helt store fortjenester. Udbytterne deklarerede for 1914 var dog ret beskedne og lå for de fleste selskabers vedkommende omkring 10 %. Mens alle selskabernes aktier i begyndelsen af året noteredes på børsen til kurser kun lidt over pari, steg de ret hurtigt, og var i maj måned fra 140 til 180 for i slutningen af året at være mellem 222 (D.F.D.S.) og 290 (Dannebrog, Hejmdal og Gorm). Folk, som ellers ikke havde

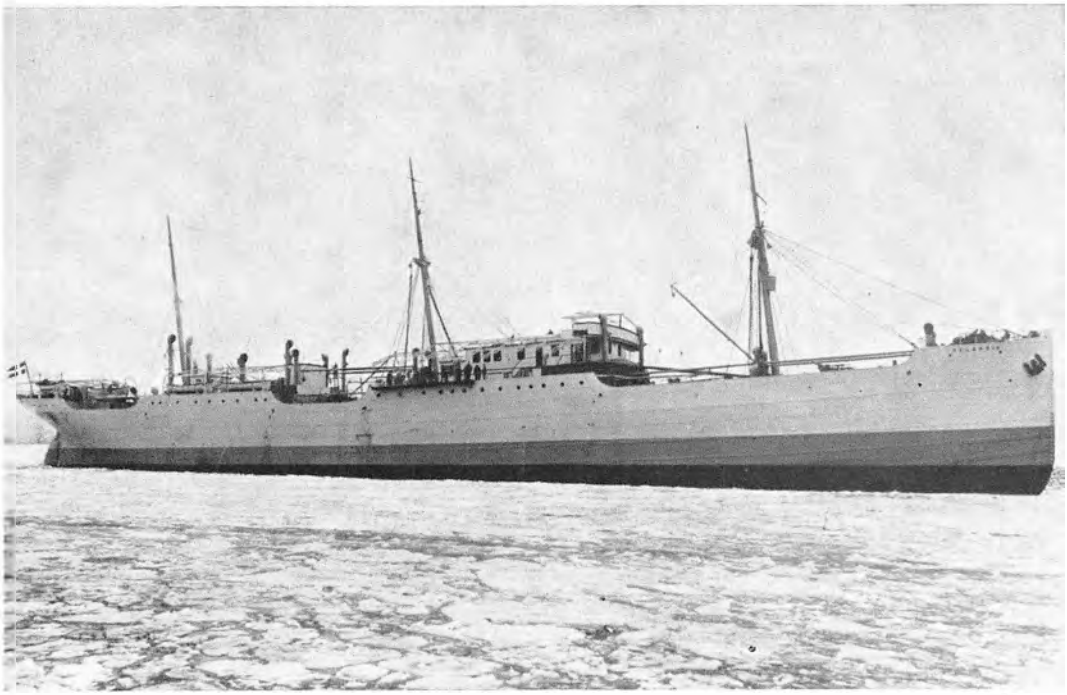
nogen forstand på, hvad der foregik på børsen, fik hurtigt færten af, at her kunne der på en nem måde tjenes store penge. Metoden var simpel. — Man købte en større eller mindre aktiepost, ligesom man havde penge til, eller som man i kompagni med andre kunne skrabe sammen, og så, når kursen var steget tilstrækkeligt, solgte man aktierne og opgjorde fortjenesten. Der var endnu ikke — som senere — særlige restriktioner, og man købte almindeligvis på »margin«. Det vil sige, at man ikke behøvede at udbetale mere end f. eks. 10 % af det aktiebeløb, man ønskede at købe. Børsen var nu ikke længere hjemstedet for højhattede grossererer, men for småhandlende, mælkekuske og drenge — ja, alle, der kunne skaffe et par hundrede kroner til veje, prøvede ad denne snart ikke længere usædvanlige vej at blive millionær. Havde man 1000 kroner, kunne man snart komme i forbindelse med 3 andre, der også havde 1000 kroner hver, og med disse 4000 kr., som er det beløb, aktieposter sædvanligvis sælges i, kunne man købe for 40.000 kr. aktier, som naturligvis forblev i vekselererens besiddelse som dækning for lånet på de 36.000 kr., der måtte forrentes med ca. 9%. Gik kursen ned, og man ikke kunne præstere mere dækning, tvangssolgte vekselereren aktierne i god tid. Men som forholdene var i 1915 og 1916, gik aktierne stadig op, og i løbet af få måneder kunne aktierne være steget 50%, hvilket betød en særdeles artig gevinst for ihændehaveren.

Skibene var alle blevet forsynet med neutralitetsmærker — danske flag, navn og hjemland påmålet skibssiderne — men dette syntes ikke at være noget særligt værn. Fra 18. februar var farvandene omkring Storbritannien og Irland af tyskerne erklæret for krigszone, hvor alle allierede skibe ville blive nedskudt, og tyskerne tog det ikke så nøje med nationaliteten, selv om denne vistes ganske tydeligt af danske skibe. I alt blev i 1915 25 danske skibe på 25.497 brt. sænket ved miner eller torpedoer, og 39 danske sømænd omkom.

Den 7. maj 1915 rystedes verden ved meddelelsen om, at den britiske kæmpedamper *»Lusitania«*, der med over 2000 passagerer — heriblandt mange amerikanere — var på vej til Amerika, uden varsel var blevet sænket af en tysk undervandsbåd, hvorved 1198 personer mistede livet, heraf 124 amerikanske borgere. Mens den øvrige verden med gru læste om dette myrderi på civile mennesker, var der stor feststemning i Tyskland, og et af de største tyske dagblade skrev: »Vi betragter denne bedrift med stolt glæde, og det vil ikke blive den sidste.«

Det blev det heller ikke — tysk »helteånd« var ikke død endnu.

Den 19. august skete det modbydeligt feje overfald på den britiske undervandsbåd *»E. 13«*, der var strandet på sydøstsiden af Saltholm. Båden stod urokkelig fast, og besætningen opholdt sig dels på dækket af undervandsbåden, dels nede på stranden, hvorfra de med pibe i munden og med korslagte arme så to tyske torpedobåde nærme sig. På nært hold begyndte tyskerne at beskyde havaristen, og i løbet af nogle få øjeblikke havde tyskerne gennemhullet den britiske båd som et sold og dræbt 15 af dens intetanende besætning. De danske torpedobåde *»Søulven«* og *»Støren«* ilede til mordstedet, hvorefter tyskerne forsvandt. De overlevende fra *»E. 13«*, hvoriblandt bådens chef, lieutenant,



M/s »Selandia«, 4.950 brt. Bygget 1912. Verdens første søgående dieselmotorskib.



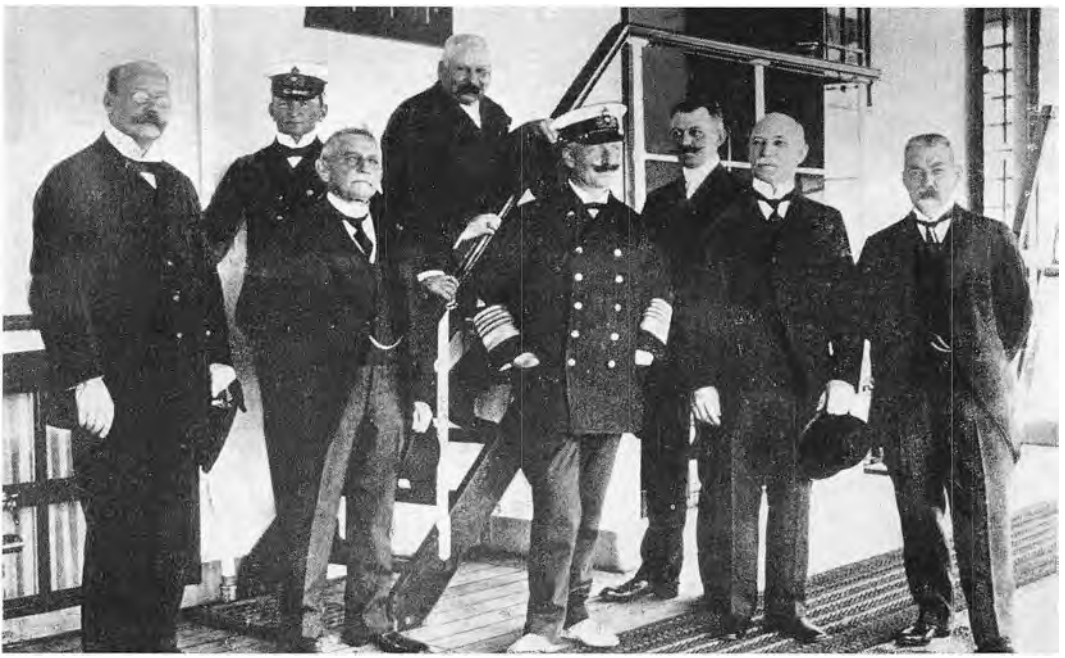
Direktør, cand. polyt. Ivar Knudsen.



»Selandia«s maskinchef Knud Frederik Holm.



»Selandia« i London. Marineminister Winston Churchill, direktør Ivar Knudsen, etatsråd H. N. Andersen og »Selandia«s kaptajn J. F. Gabe.



»Fionia« i Kiel. I midten kejser Wilhelm II. På kejserens højre side admiral de Richelieu. På hans venstre side etatsråd H. N. Andersen og direktør Ivar Knudsen.

commander *P. H. Layton*, blev af de danske både bragt i land, hvor de blev interneret. De sårede kom dog først under behandling på hospitalet.

Skibsfartens store fortjenester fristede mange driftige skibsfartsmænd til at forsøge sig med selvstændig rederivirksomhed, og skønt priserne på tonnage var steget i samme forhold som skibsaktierne på børsen, var der dog flere rederier, som så dagens lys i 1915. I slutningen af marts dannedes dampskibsselskabet *Absalon* med skibsreder *Holger Rødgaard* som direktør. Selskabet havde fra *Dansk-Fransk Dampskibsselskab* indkøbt en i 1877 bygget damper *»Normandiet«* på 1195 brt. som fik navneforandring til *»Alfa«*. Meningen var, at de næste skibe skulle kaldes *Beta, Gamma* o. s. v. Selskabet nåede aldrig at få mere end det ene skib.

Den 15. september 1915 blev dampskibsselskabet *Orient* dannet. *Det Østasiatiske Kompagni* havde nu fået opbygget en flåde af større og mere formålstjenlige motorskibe til deres forskellige oversøiske ruter, og det besluttedes derefter at overdrage alle kompagniets dampskibe til et nyt selskab, som overtog flåden på meget moderate betingelser. De 10 dampskibe, hvoraf to nybygninger *(»Magdala«* og *»Delagoa«)* havde en lasteevne på i alt 75.000 tons. De havde en gennemsnitsalder af ca. fire år og blev overdraget det nye rederi til en pris af ca. 185 kr. pr. ton. Aktiekapitalen blev sat til 10 mill. kr., hvoraf 5 mill. kr. blev overtaget af Ø.K. De resterende 5 mill. kr. blev tilbudt Ø.K.s aktionærer til pari, således at hver 5000 kr. aktier i Ø.K. gav ret til tegning af 1000 kr. aktier i *Orient*. Disse nye aktier handledes nogle dage efter på børsen til en kurs af 170, men gik derefter noget ned og var ved årets udgang 152. Til at lede det nye rederi ansatte Ø. K.'s bestyrelse lederen af Ø. K.'s assuranceafdeling, *Henrik Gether*, der også havde haft en del med rederivirksomhed at gøre og bl. a. ofte været stedfortræder for direktør *Schmiegelow* — lederen af Ø. K.'s rederiafdeling — når denne havde været på rejse. H. Gether fik titel af »forretningsfører« og skulle ved sin side have en bestyrelsesdelegation bestående af direktør Schmiegelow og endnu et bestyrelsesmedlem — hvem ville senere blive bekendtgjort. Det blev dog aldrig gjort, da Schmiegelow åbenbart har ment, at det job kunne han klare alene.

I oktober 1915 stiftedes rederiet *Pacific*, hvis korresponderende reder blev kaptajn *L. R. Schmidt*, som tidligere havde været fører af S/S *»Cyrus«* tilhørende *Kampmann & Herskind*. Selskabet startede med en aktiekapital på 400.000 kr., der senere forhøjedes til 600.000 kr. Virksomheden begyndte med et fra Grækenland indkøbt skib S/S *»Acme«* på 3450 tdw., der fik navneforandring til *»Kjøbenhavn«*. Det var bygget i Hartlepool i 1890. Senere overtoges endnu et skib, S/S *»London«* på 2350 tdw., bygget i Sunderland i 1890 og ombygget i 1899. *»Kjøbenhavn«* indsejlede i det år, det var under rederiets flag, 490.000 kr. i driftsoverskud — næsten sin egen købesum, og da det blev solgt til D/S *Primula*, var det med en fortjeneste til rederiet på 1¾ mill. kr. *Pacific* betalte både for årene 1916 og 1917 en dividende på 30 %.

I begyndelsen af 1915 stiftedes *Dampskibsselskabet af 1915* med *Suenson & Jespersen* som redere og en aktiekapital på 225.000 kr., der senere forhøje-

des til 500.000 kr. Rederiet gav 10 % udbytte for året 1915 af en bruttoindtægt på 443.803 kr.

På initiativ af D. F. D. S.'s speditør i Rødby Havn, mægler *A. Andersen*, stiftedes i juli måned 1915 rederiet *Rødby Havn*, som begyndte sin virksomhed med en 1200 tdw. S/S *»Anna«* købt fra *Myren*. *»Anna«* var bygget i 1882. *Rødby Havn* gav det første år 30 % i udbytte, og i maj 1916 udvidedes aktiekapitalen fra 300.000 kr. til 2 mill. kr.

Også på initiativ af mægler A. Andersen og — som primus motor — en kendt sjællandsk godsejer, *C. Moesgaard-Kjeldsen*, stiftedes jernskibsværftet »Rødby Havn« med en aktiekapital på 250.000 kr., som kort tid efter forhøjedes til ½ mill. kr.

Chefen for *»Dansk-Russisk Dampskibsselskab«s* russiske søsterrederi i Riga, *»Northerns Steamship Co.«*, *O. G. Eskildsen*, havde taget sin afsked og var kommet til Danmark for her at frugtbargøre sine erfaringer og sin lille kapital. I et middagsselskab traf han direktøren for det store firma *»Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik«*, *Siegumfeldt*, og Eskildsen, som var godt skåret for tungebåndet, fik direktøren interesseret i sine planer om stiftelsen af et stort dampskibsselskab for dermed at udnytte de for hånden værende gode konjunkturer. Også andre fik Eskildsen interesseret i foretagendet, og den 15. august 1915 stiftedes dampskibsselskabet *Atlanterhavet* med Eskildsen som reder og direktør Siegumfeldt som bestyrelsens formand. Aktiekapitalen blev sat til 3 mill. kr., som i oktober samme år udvidedes til 6 mill. kr., af hvilket beløb svovlsyrefabrikken ejede de 3 mill. kr. Selskabet begyndte med fire skibe på tilsammen godt 20.000 tons dødvægt, for hvilke der var betalt 3.561.000 kr. Skibspriserne steg meget kraftigt, hvorfor det blev fundet fordelagtigt at sælge disse gamle skibe for senere at indkøbe mere driftbillig tonnage. Et femte skib S/S *»Etna«*, som blev købt, sejlede for rederiet i 12 måneder, hvorefter også det solgtes. Et sjette skib, S/S *»Island«*, var næsten hele året tilbageholdt i England, og den påfølgende reparation gjorde, at det ikke kom i fart før i december. På sin første rejse til England i ballast blev *»Island«* opbragt af tyskerne. Efter at have solgt sine skibe havde selskabet bundet en del kapital i norske skibe, hvilket gav godt udbytte. For såvel året 1916 som 1917 udbetaltes 20 % i dividende.

Der blev sidst i 1915 stiftet flere mindre dampskibsrederier, ligesom flere af de bestående selskaber udvidede deres kapitaler. A. P. Møllers selskab *»1912«* udvidede i maj fra 600.000 kr. til 800.000 kr. Emissionen skete til kurs 150.

Selskabernes udbytte for 1914, som blev deklareret i foråret 1915, lå næsten alle omkring 10 %. Denne dividende gav også Ø. K. af et nettooverskud på 6¾ mill. kr. »Torm« gav dog 12 % og A. P. Møllers selskaber »1912« og »Svendborg« gav henholdsvis 25 og 30 % i udbytte.

Til trods for alle mulige restriktioner fra de krigsførende magters side — eller måske netop på grund af disse, som medførte store fragtstigninger — tjente rederierne store summer i 1915, og i slutningen af året var der flere selskaber, der begyndte at betale aktionærerne à conto udbytter, der androg 10 til 15 %,

men som for *Torms* vedkommende dog var helt oppe på 40 %. I første halvdel af 1915 havde dette selskab indtjent 1.300.000 kr., hvilket var 200.000 kr. mere end dets aktiekapital.

Priserne på gamle skibe steg, og skibene skiftede ofte ejere fra dag til dag. Det samme var tilfældet med nybygningskontrakter, som også handledes livligt. Mange af de skibe, som handledes, før kølen var lagt til dem, kom aldrig i søen.

Der var dog også selskaber, som likviderede. Et af Alfred Christensens gamle selskaber, *Urania*, benyttede de gode konjunkturer til at klare ud med »skindet på næsen.« Urania var stiftet i 1893 med en aktiekapital på 1 mill. kr. For året 1900 gav det 8 % i udbytte. Aktiekapitalen var imidlertid kommet op på 3 mill. kr., og i 1901 overtog Urania *»Hellerup Skibsværft«*, som var et andet af Alfred Christensens uheldige foretagender, for en pris af 1.215.000 kr. Tre år efter måtte *Urania* skille sig af med dette værft til en pris af 1.075.000 kr. I 1904 blev aktierne skåret ned med 50 %. Aktierne gav intet udbytte fra året 1901 lige op til krigen, og deres børsnotering var i 1910 så langt ned som 2 (to). I august 1914 noteredes de til 14, og da de så i 1915 steg ret kraftigt, besluttedes det at opløse selskabet, som ved likvidationen gav 85 % til aktionærerne.

I juli 1915 blev en del under dansk flag sejlende skibe solgt til et firma i De forenede Stater. Som reder for disse skibe stod den ret kendte direktør for Københavns Kul- & Kokskompagni, *Albert Jensen*. Skibene havde været samlet i flere mindre aktieselskaber, der på et givet tidspunkt ejede 15—16 skibe på i alt ca. 75.000 tons dødvægt. Albert Jensen var identisk med den »kendte direktør«, som var impliceret i »Carmen«-smuglingen, og som herfor blev idømt straf på 60 dages fængsel. Efter denne affære fik den smarte reder »kolde fødder« og solgte de fleste af sine skibe til Amerika. Albert Jensen (P. A. Jensen) tilhørte den familie af Jensen'er, som blev kaldet »Russer-Jensen«, fordi de i Rusland havde siddet i store forretninger med skibsfart som speciale. Albert Jensen var en meget dygtig, men vel »smart« mand og var i øvrigt svigersøn til den meget kendte tyske storkapitalist, reder og mineejer *Hugo Stinnes* fra Mühlheim. Hugo Stinnes havde også store finansielle interesser i De forenede Stater, og da det i 1915 kom for dagen, at Albert Jensen havde erhvervet de fleste af sine skibe ved hjælp af kapital overladt ham af svigerfaderen, blev flåden solgt til et firma i New York. Der er ingen tvivl om, at var skibene gået i fart i Europa, ville de være blevet opbragt, stillet for en britisk priseret og komdemneret som »fjendtlig ejendom«.

En nydannelse af stor betydning for dansk skibsfart fik det den 30. oktober 1915 stiftede *Assurance-Compagniet Baltica, Aktieselskab*, som blev stiftet på initiativ af Ø. K. og D. F. D. S. med tilslutning af mange andre store skibsfarts- og handelsforetagender. Aktiekapitalen blev fastsat til 15 mill. kr. og var fast overtaget af stifterne. Til direktør for selskabet blev valgt kontorchef i forsikringsselskabet »National«, *Max Nielsen*, en anerkendt kapacitet på sit område. Stifternes mening med dannelse af dette store foretagende var ønsket

om at drage den store søforsikring bort fra udlandet og hjem til Danmark. Det har vist sig gennem de forløbne år, at *Baltica* i samarbejde med det andet store selskab *Skandinavia* (Grøn & Witzke) har været opgaven voksen, selv om der endnu går megen genforsikring til udlandet.

1. august 1915 blev *Handels- og Søfartsmuseet* indviet på Kronborg, hvor det har fået en storartet indramning. Dette museum er gennem årene vokset og har udviklet sig til at blive en virkelig seværdighed for alle og en storslået ramme om den historiske og nationale forskning, der har relation til dansk skibsfart, til forrige tiders kolonivirksomhed og handel på fremmede lande.

I oktober 1915 solgte rederiet *Skandia* to af sine skibe til norske redere. Skibene var i 1908—09 bygget for en pris af 710.000 kr., men var gennem årene blevet betydeligt nedskrevet. Salgssummen var nu 1.550.000 kr. Imidlertid trådte regeringens forbud mod salg af skibe til udlandet i kraft, og salget blev ikke effektueret. Redernes organisation var meget imod dette forbud, og et rederi, *Thore,* anlagde støttet af rederiforeningen sag mod handelsministeriet for at få forbudet omstødt, men dommen gik rederiet imod. Også rederiet »Skandia« følte sig brøstholdent over ikke at kunne indkassere den store fortjeneste, men fik dog senere grund til at glæde sig over det mislykkede salg, idet skibene, da de senere blev solgt til et dansk rederi, afhændedes for ganske anderledes store summer.

På børsen florerede jobberiet, og aktiekurserne gik stadig opad. De officielle børsnoteringer var blevet standset straks efter krigens udbrud i 1914, men uofficielt fortsattes noteringerne som sædvanlig — blot var der forbud mod baisse forretningerne; men med de forhåndenværende konjunkturer var der sikkert heller ingen, der drømte om, at kurserne kunne gå ned — nej, det var op, op og stadig op. Ved årets udgang viste det sig, at alle dampskibsaktier var gået mægtigt i vejret. Fra december 1914 til december 1915 var opgangen for kurserne på dampskibsaktier fra 113 % (D. F. D. S.) til 305 % (Torm). En undtagelse dannede Dansk-Russisk, som »kun« var steget 74 %, men dette selskab havde også et meget stort underskud at skrive af på fra før-krigsperioden og desuden en 10 mill. kr. stor aktiekapital. A. P. Møllers selskabers aktier blev ikke offentligt handlet, men det mentes, at aktierne i disse selskaber ville være oppe i kurser omkring de 500 ved årets slutning.

KAPITEL 26

Brand ombord. Skibet opbringes. Episode i Leith

Min unge kone havde ikke megen interesse i al denne børshandel. Hun følte sig forladt og ene og udklækkede en tanke, som hun fandt både fornuftig og tiltalende. Hendes fader var død lige ved krigens begyndelse, og hun havde arvet nogle penge. Nu fandt hun så på at rejse til San Francisco, hvor hun vidste, mit skib *»Panama«* skulle anløbe på hjemturen, og hun ville så gå hjem

som passager med dette skib og ikke mere være nogen forladt sømandshustru. Hun var dog klar over, at hun måtte have rederiets tilladelse, så en skønne dag gjorde hun sig så skøn og tiltalende som muligt og begav sig ind på Ø. K.'s kontor, hvor hun til portneren forklarede, at hun gerne ville tale med etatsråd Andersen. Portneren så forbløffet på hende. Jo, hun så da ud til at være en ualmindelig sød, ung pige, men der måtte vel nok alligevel være noget i vejen med hendes mentale tilstand. Som bekendt kan enhver i Danmark komme til at tale med Hans Majestæt Kongen uden nogen videre hurlumhej — men etatsråd Andersen? Portneren søgte at forklare den unge dame, at det lå sådan, at det ikke kunne lade sig gøre. Det kunne den unge dame ikke forstå — hendes far havde også været en ret anset forretningsmand, som ofte havde haft bankdirektører og andre store erhvervsfolk som gæster i sit hus. Det endte imidlertid med, at »fruen« blev vist op til etatsrådens sekretær, der mente, at dette måtte være en sag for direktør Schmiegelow, som hun blev ført op til. Direktør Schmiegelow var meget forstående og i høj grad elskværdig — »han var noget af det sødeste,« skrev min kone til mig, »og han fulgte mig helt ud til trappen, da jeg gik.« Jeg kunne fortælle hende, at det havde han også gjort mig ved mit sidste interview med ham — det var for praktisk taget at smide mig ned ad den. Direktøren havde imidlertid forklaret min kone, at hendes plan var umulig. Hvis han ville give hende lov at sejle hjem med samme skib, hvori hendes mand var styrmand, ville alle styrmandskoner komme og bede om samme favør. Når man betænker, at en førstestyrmand i Ø. K. på daværende tidspunkt havde en månedsløn af 240 kroner, havde denne risiko vist nok ikke været stor. At lade sin kone rejse til San Francisco og så derfra på dyr passagerbillet sejle med skib hjem, var der vist nok ikke mange styrmænd, som havde råd til.

Nå, en sygeplejerske lader sig så lidt som en sømand afskrække af vanskeligheder. Hun pakkede sin kuffert og rejste fra København straks efter jul, tilbragte en stormende nytårsaften i Nordsøen og kom over Hull til Liverpool, hvorfra hun sejlede til New York med den engelske S/S »*Tuscania*«. Hun gjorde kun én dags ophold i New York og fortsatte med toget til San Francisco. Ankommet til San Francisco ringede hun fra San Francis Hotel til Ø. K.'s kontor og spurgte om nyt fra »*Panama*«. »Den er i færd med at gå ind til dok nr. 44.« Den raske pige tog en taxi, og idet hun ankom til dokken, var vi lige ved at fire landgangen ned, så uden at forsinkes et sekund kunne hun gå ombord. Jeg kalder det fin navigation — komme fra hver sin ende af verden og så mødes på denne heldige måde.

»*Panama*« skulle efter bestemmelsen have været en uges tid i San Francisco, men forskellige omstændigheder gjorde, at vi blev forsinket og tilbragte en hel måned, dels i selve San Francisco, dels i Port Costa, som er en lille havneby og jernbaneknudepunkt ved Sacramentoflodens udløb i San Franciscobugten.

Vi havde en dejlig tid i San Francisco med udflugter til den smukke omegn. Vi havde under opholdet et uheld, der kunne have fået, men heldigvis ikke fik, alvorlige følger. Da min kone og jeg en aften gik ombord efter at have været

i teatret, hørte vi i afstand brandvæsenet rasle gennem gaderne. Min hustru bemærkede, at det måtte være morsomt at se det amerikanske brandvæsen i funktion, for det var sikkert hurtigt i vendingen. Der er dertil at bemærke, at i alt fald i San Francisco var brandvæsenet endnu ikke fuldt mekaniseret. De fleste af sprøjterne blev endnu kørt til brandstedet ved hjælp af heste. Vi kom ombord ved 11-tiden og gik straks til køjs. Lidt efter, at vi var tørnet ind, vækker min kone mig: »Det lugter brændt — der må være ild et eller andet sted.« »Det er noget sludder,« sagde jeg søvndrukken. »Nej, det lugter brændt — du må se efter.« Jeg tørnede ud og gik for at berolige konen rundt på dækket og snusede — jeg kunne ikke mærke noget — og gik til køjs igen. Det varede ikke længe, så var kvinden der igen. »Der er ild et eller andet sted — kan du da slet ikke lugte det?« Jo, nu syntes jeg også, der var noget om det, så jeg gik ud på dækket. Lige uden for mit kammer ragede et af de store lastluftrør op, og da jeg syntes, lugten kom derfra, kravlede jeg op og stak hovedet ind i den store tragt — det kan nok være, den var gal. Det brændte og knitrede nede på mellemdækket, så det var en lyst. Jeg fo'r som en raket ind til kaptajnen. »Det brænder nede på nr. 3 mellemdæk.« Kaptajnen røg ud af køjen. »Få mandskabet ud og gør klar til at slukke — jeg arlarmerer brandvæsenet.« Og i pyjamas og tøfler fo'r han i land, og fra dokportnerens kontor alarmerede han brandvæsenet. Jeg fik folkene op, slanger lagt ud og pumper sat i gang, men vi turde ikke åbne lugerne, før brandvæsenet kom, da den indstrømmende luft straks ville få luerne til at blusse op, og det kunne blive farligt, da vort slukningsmateriel alligevel ikke er så godt, som vi mente, brandvæsenets ville være. Det varede en ulidelig tid, før brandvæsenet arriverede, og jeg var lige ved at skulle tage sagen i min egen hånd, da »væsenet« omsider kom kørende. Da alt var parat, åbnedes lugerne, og da ilden fik næring, slog flammerne os omkring ørene. Ved forenede anstrengelser fra brandvæsenets og skibets side fik vi dog i løbet af en halv times tid bugt med ilden og kunne gå i gang med et større oprydningsarbejde. Der var dog ikke sket større skade, da al ladning fra mellemdækket var blevet udlosset, og det var meget lidt vand, som var trængt ned i underlasten og havde beskadiget ladningen her. Ilden var opstået på mellemdækket. Her havde vi i Japan indlastet et større parti sojaolie i store blikdunke. Det havde i Kobe været meningen, at vi skulle have haft et større parti sækkeladning, som vi ville have placeret oven på mellemdækslugerne, således at denne ladning havde støttet oliedunkene. I sidste øjeblik fik vi ordre til at sejle uden at tage sækkeladningen med os, og vi måtte nu lave en slags plankeværk til at stuve dunkene af med. På rejsen over Stillehavet havde vi meget stormfuldt vejr, og det tungtlastede skib havde reageret så voldsomt, at plankeværket var faldet ned med det resultat, at dunkene var væltet ud på mellemdækket, en del af dem var slået i stykker, og hele mellemdækket svømmede i olie. Efter at have udlosset mellemdækket og fjernet så meget af olien, vi kunne, måtte vi nu se at få det sidste olie væk. Dette gøres almindeligvis ved hjælp af savsmuld, som gentagne gange drysses over hele dækket, og ved at feje dette med tætte koste får man til sidst dækket rent. Savsmuld blandet med olie er

brandfarligt, og jeg havde da også straks gennem vort kontor bestilt en lægter, som vi kunne få det oliegennemtrængte savsmuld transporteret væk i. Lægteren kom blot ikke, men både kaptajnen og jeg mente, at der ikke skulle være nogen risiko ved at lade savsmuldet ligge natten over. Men det var der altså. Denne ene halve nat var nok til, at der skete en selvantændelse i savsmuldet. Havde ilden fået mere magt, var det sikkert gået helt galt. Der var brændt noget træværk og nogle elektriske ledninger, men det var ubetydelig skade, og ved det påfølgende søforhør mente dommeren ikke, det kunne bebrejdes skibet, at vi havde ladet savsmuldet ligge på mellemdækket natten over, men mig gav det dog en god lære om dette stofs brandfarlighed.

Chefen for Ø. K.'s kontor var på det daværende tidspunkt *Otto Jelstrup,* som i sin tid havde begyndt sin udenlandske løbebane i Singapore, hvor han på en vis måde havde afløst *»Rasmus Tusmørke«,* som jeg har fortalt om før. Jelstrups stilling var dog en noget anden end Rasmussens, idet denne nærmest havde været en slags leder af de indfødte havnearbejdere, havde haft kontrol med lægtere og været inspektør ved losning og lastning etc. Jelstrup var kommet til Singapore omkring 1903, men havde, så længe Rasmussen var ansat dér, kun haft med kontorarbejdet at gøre. Efter at Rasmussen var rejst hjem, måtte Jelstrup nu også overtage hans arbejde. Jelstrup var dygtig og energisk, men noget fremfusende. Han havde i alt fald evne til at sætte sving i arbejdet og få noget gjort, og dette skaffede ham hurtigt avancement. I 1909 blev Jelstrup forflyttet til København og nogen tid derefter sendt til Rusland. Efter at have været her nogen tid løb han uklar af nogle russiske embedsmænd, og da han som udlænding faktisk ikke havde lov at være prokurist i et russisk firma (et Ø. K. datterselskab), hvori han var ansat, benyttede embedsmændene dette til at udvirke, at Jelstrup måtte rejse tilbage til Danmark. I 1912 blev Jelstrup sendt til San Francisco som leder af Ø. K.'s kontor dér. I 1913 blev dette kontor indregistreret under navnet *Otto Jelstrup & Co.* Jelstrup var leder af kontoret under hele krigen og den hektiske tid derefter. Det var på mange måder en anstrengende, men også interessant tid, hvor han kom ud for mange problemer og mange overraskelser. Det er ikke kedeligt at høre direktør Jelstrup fortælle om denne tid — til tider spekulerer man lidt på, om han mon ikke i sin tid har taget en del i arv efter sin gamle kollega i Singapore, »Rasmus Tusmørke«? Dog, der skete mange mærkværdige ting også i San Francisco under krigen, og, som man siger på engelsk, mange gange er »facts stronger than fiction«. Jelstrup blev i 1919 kaldt hjem, og efter i et par år at have gjort tjeneste på Ø. K.'s kontor i New York tog han i 1924 sin afsked fra kompagniets tjeneste. Hvorledes han derefter i 1926 kom ind i og blev reder for dampskibsselskabet *Orion,* vil jeg senere berette om.

Min hustru og jeg besøgte ofte sammen med kaptajn Ingemann direktør Jelstrup og hans elskværdige hustru og søde børn i deres hjem i Alameda på den anden side af San Franciscobugten.

En skønne dag var vor dejlige tid i San Francisco forbi. Skibet havde lastet et meget stort parti hvede i Port Costa og skulle sejle. Jeg fulgte min kone til

San Francisco, hvorfra hun tog »The Sunshine Route« til New York — den jernbanelinie, som går sydpå gennem Californien, New Mexico, Arizona, Texas og derpå nordefter gennem Carolinerne, Virginia og op til New York — en meget interessant og behagelig tur med fint vejr hele vejen. Fra New York rejste min kone så til København med den danske S/S *»Frederik VIII«* via Kirkwall og Kristiania. På rejsen havde de det eventyr, at de engelske emigrationsofficerer i Kirkwall opdagede en stowaway, som viste sig at være en tysk spion, der i New York var blevet smuglet ombord i en kuffert.

»Panama« afsejlede fra San Francisco den 20. februar 1916 og ankom til Acajutla i den mellemamerikanske republik San Salvador den 4. marts. Efter at have indtaget et parti kaffe, afsejlede vi igen dagen efter — denne gang på en meget lang rejse. Panamakanalen var nemlig stadig lukket for al trafik, så kursen måtte sættes gennem Magellanstrædet. Vi løb dog på vejen ind til en lille havneby ved navn Payta i det nordlige Peru for at fylde op med dieselolie. I Paytas omegn findes righoldige oliekilder, men havnen er meget dårlig og ubeskyttet, og der var i alt fald den gang endnu ikke bygget kajer, så det kostede os megen besvær at blive fortøjet til en slags pontoner. Det tog ikke lang tid at få olien, og vi var glade ved at slippe ud fra det farlige sted.

Det er en meget interessant og smuk sejlads gennem Magellanstrædet og for skibe med maskinkraft ganske ufarlig. Strædet blev opdaget af den portugisiske søfarende i spansk tjeneste Fernando de Magalhaes — kaldet Magellan — som af kejser Karl den Femte havde fået til opgave at finde en søvej mod vest til Ostindien, og som efter en meget lang rejse fra Spanien den 21. oktober 1520 nåede et forbjerg, som han kaldte »De las Virgenes« (Jomfruerne), og som ligger ved indsejlingen til det stræde, der skiller Amerikas sydspids fra Ildlandet. Dette stræde har senere fået navn efter sin opdager. Det tog Magellan mere end en måned at sejle gennem strædet, og først den 28. november så han og hans fæller det vidtstrakte hav, som han på grund af den rolige vandflade kaldte »Stillehavet«. Det må erindres, at den 28. november er det højsommer på den sydlige halvkugle — at Stillehavet ikke altid er »stille«, ved enhver langfartssømand. Magellan fortsatte sin rejse vestefter, men blev i kamp med de indfødte på en af Marianeøerne dræbt den 27. april 1521. Blot et af hans skibe med kun 18 mand ombord kom den 6. september 1522 tilbage til Spanien efter at have fuldført den første virkelige jordomsejling.

Når skibe kommer vestfra for at anløbe strædet, får man først kending af Cape Pillar, som ligger på en pynt, der springer frem fra Ildlandet. Magellanstrædet er ca. 560 km langt fra Cape Virgin til Cape Pillar og fra fire til 33 km bredt. Der er meget dybt vand helt ind til klipperne på begge sider, så det er faktisk umuligt at ankre. Dette kan gøre sejladsen ret farlig på vinterdage, hvor det ofte er snetykt. Sejlskibe går altid sønden om Cape Horn (uden om strædet). Vi havde fint vejr, og det var imponerende at se de stejle, is- og sneklædte bjerge hæve sig lodret i vejret på hver side af skibet. Nogle steder skød vældige gletschere ned mod strædet, og når solen skinnede på sneen og isen, frembragte den de skønneste farvenuancer. I den østlige del af Magellanstrædet

ligger på den nordlige side byen Punta Arenas, som, efter at der er opdaget stenkulslejer i dens omegn, har fået en vis betydning.

Efter at være kommet gennem Magellanstrædet fortsattes rejsen uden videre foreteelser og uden det mindste stop til den 27. april — dagen før vi skulle ankomme til Kirkwall på Orkneyøerne, som vi skulle anløbe for britisk inspektion. Førstemester kom denne dag til kaptajnen og anmodede om at få lov at stoppe motorerne og manøvrere lidt med dem. Motorerne havde været i gang uafbrudt i nogle og fyrretyve dage, og mester ville gerne forvisse sig om, at de også kunne stoppe og manøvrere uden uheld. Da dieselmotorer i 1916 jo kun havde været kendt til skibsbrug i ca. fire år, var det et godt bevis på deres brugbarhed, at de så længe kunne være i gang uden den mindste mislyd. Vi havde på det tidspunkt haft usigtbart vejr og nærmede os forsigtigt Orkneyøerne. Vi blev prajet af en britisk torpedojager, der gav os ordre til at følge sig, hvilket vi naturligvis gjorde. Om natten blev det brandtykt, så vi ikke kunne se krigsskibet. Dette gav os over radioen ordre til at sejle en bestemt kurs og distance, og derefter så og hørte vi ikke mere til ham. Vi sejlede videre, men da vi var meget usikker med hensyn til vor position, gik vi kun frem med meget langsom fart, af og til stoppende for at lytte. Ganske vist havde torpedojageren givet os kurs og distance, men vidste han selv, hvor han var? Det ville kaptajn Ingemann, som det viste sig meget fornuftigt, ikke stole på, og vi havde da heller ikke sejlet ret langt, før vi hørte brusen, som om vi var nær brænding. Så ankrede vi — Gud ske lov. Havde vi adlydt torpedojageren, havde vi sat skibet ind i klipperne. Da tågen hen imod morgen lettede, så vi kunne se, lå vi omringet af rev og klipper på alle sider, og det varede ikke længe, før flere både med fiskere kom ud for at bistå med bjergning — de var sikre på, at skibet måtte stå fast. Det gjorde vi heldigvis ikke, og vi fandt også en åbning i revene, hvorigennem vi kunne liste ud i frit farvand, og uden yderligere uheld kom vi den 28. april 1916 til Kirkwall. Da kaptajn Ingemann i Kirkwall fortalte den kommanderende admiral vort eventyr, lovede denne føreren på torpedojageren al landsens ulykker for at have ledet os i denne fælde. Selv om føreren naturligvis ikke havde gjort det forsætligt, kan man nok sige, det er uforsvarligt at give direktiver til et andet skib, når man ikke kender sin egen position. Det var faktisk kun kaptajn Ingemanns forsigtighed — eller lad os kalde det mistænksomhed — som reddede »*Panama*« fra antageligt totalt forlis.

I Kirkwall fik »*Panama*« ordre til at gå til Leith i Skotland for at losse noget af sin ladning. Vi ankom til Leith den 2. maj. Efter den lange sejlads glædede besætningen sig til at komme i land og til at strække benene lidt, men der var landgangsforbud — kun kaptajnen og hovmesteren måtte gå i land i skibets anliggender. Andenmester ombord, som havde et britisk navn, var søn af en engelsk gartner, der som ung mand var kommet til Danmark, hvor han var blevet gift med en dansk pige og havde boet her til sin død. Da denne gartner havde beholdt sit britiske borgerskab, mente maskinmesteren, at så måtte han også være engelsk — ham kunne ingen myndigheder forbyde at gå i land i Storbritannien. Mester gik trøstigt hen til den ledende immigrations-

officer og forlangte et landgangspas, idet han forklarede, at han mente, at han var engelsk undersåt. Englænderen nikkede forstående til mester. »Ja, det kan der være noget i, så du kan godt gå og pakke alt dit tøj, så tager vi dig med os, når vi går.« »Hvad for noget — pakke tøj?« »Ja, når du er engelsk undersåt, så skal du være soldat i den engelske hær, så pak blot dit kluns.« Så fik piben nok en anden lyd — så var mester ikke spor af engelsk mere — næh, han var en god, dansk mand. Det tog nogen tid at overbevise den engelske officer om mandens nationalitet, og den uheldige smed blev godt til grin ombord.

Den skotske toldmand kom til mit kammer for at tage liste over folkenes tobak etc. Han læste mit navn. »Roder? Det er et tysk navn?« »Yes, sir.« »Så er du altså tysker?« »Ja, lige så tysk som Hans Majestæt kongen af England.« Toldmanden, som åbenbart i løbet af dagen havde smagt lidt for meget af »den skotske drue«, fløj — med lidt besvær — i vejret. »Hvad — siger du, min konge er tysker?« »Nej, men han er lige så tysk, som jeg er. Det er 250 år siden mine tyske forfædre kom til Danmark, men det er ikke mere end hundrede og halvtreds år, siden kong Georg den Tredie af England ikke kunne tale engelsk — han var tysker.« Den gæve skotte blev så gal i hovedet, at han gik ned hos hovmesteren og drak sig så fuld, at han, da han gik i land, mistede fodslaget over landgangen og styrtede med hovedet forrest ned mellem skibet og stenbolværket og blev dér kilet så fast med hovedet kun nogle få tommer fra vandfladen, at vi måtte sætte en taille på hans ben og på den måde få ham hevet sikkert i land.

Englænderne var, som krigen gik, blevet meget nøjeregnende med inspektionen af skibene, og der har åbenbart været nogen uklarhed med *»Panama«s* ladningspapirer, så vi måtte vente, til dette blev klaret, og først den 16. maj fik vi lov til at sejle og ankom til Kristiania den 18. maj. Vi havde den største del af vor ladning til denne by, så vi lå dér lige til den 29. maj. Det gjorde ikke mig noget. Min kone var i Kristiania for at tage imod mig, og vi havde nogle fredelige dage sammen dér.

KAPITEL 27

Jordomsejling. Børsspekulation. Afsked fra Ø. K. Ud som fører i D/S »Orient«

»Panama« ankom til København den 31. maj 1916. Mens jeg havde været på jordomsejling, var to førstestyrmænd i kompagniet, som var yngre end jeg i anciennitet, blevet udnævnt til førere, så jeg var lidt sur over denne forbigåelse og spurgte skibsinspektør Bærentzen om grunden. »Der er såmænd ingen grund, men vi skulle bruge førere, og så må vi tage dem, vi kan få fat i.« »Ja, men det er da ikke så morsomt for dem, der bliver forbigået.« »Næh, men tag De den blot med ro — Deres tid kommer også nok.« »Jo, men kommer den ikke snart, må jeg vel hellere søge et andet sted hen. Nå, nu tager jeg en rejse til,

så får vi se, hvordan forholdene er, når jeg kommer hjem.« Mange af mine gode venner var begyndt at gøre deres større og især mindre kapitaler frugtbringende ved at spekulere på Børsen og fortalte mig om de mange penge, de tjente. Ja, det var måske ikke nogen dårlig idé at vove sig lidt ud, så jeg købte — på margin — for 28.000 kr. dampskibsaktier og gav vekselereren ordre på at sælge, når de var steget 50%. Var aktiekursen faldet, havde vekselereren vel nok fundet ud af, hvad han skulle gøre, men det skænkede jeg ikke en tanke.

»*Panama*« skulle igen ud på en jordomsejling, men denne gang fra øst mod vest. Panamakanalen var nemlig i april måned atter blevet åbnet for almindelig trafik, og vi havde igen en mærkelig dæksladning til San Francisco. Den foregående rejse havde det været gamle klude i baller — denne gang var det ganske almindelige rullesten i sække. Disse sten bliver samlet flere steder på de danske kyster — særlig ved Stevns og på Møen, og de bliver i Californien brugt i minedriften. Der siges, at sten med tilsvarende hårdhed ikke findes på de amerikanske kyster, og mange af Ø. K.'s skibe har gennem årene med sådanne laster transporteret dele af Danmark til Californien.

En del ladning, vi skulle have haft ned i bunden af skibet, blev udskudt, og en eftermiddag begyndte så indladningen af sten på dækket. Da jeg fik at vide, at indladningen skulle fortsættes hele natten, gik jeg til skibsinspektøren og spurgte, om det ikke var meningen, vi skulle tage vor brændselsolie ind i bundtankene først for at give skibet stabilitet? Nej, det behøvedes ikke. Vi ville blive færdig med indladning af stenene næste morgen. Så skulle skibet forhale over til oliehavnen og indtage olie i løbet af dagen og så sejle om aftenen. »Ja, men kan skibet stå med al den vægt på dækket og underlaster og bundtanke tomme?« »Tag De den bare med ro — det er altsammen regnet ud.« Jeg var ikke glad for denne ordning. Om aftenen havde jeg et lille afskedsselskab i mit hjem, men da gæsterne ved midnatstid forlod os, gik jeg ikke i min gode seng, men ned ombord og gik til ro påklædt på min sofa. Indladningen var i fuld sving, og alt syntes at gå godt — men henad fem-tiden om morgenen skete det. Skibet væltede udefter og fik en 15—20° slagside. »*Panama*« var fortøjet med svære stålwirer. De holdt alle, men én af Frihavnens svære granitfortøjningspæle knækkede, da skibet væltede over. Mærkeligt nok gik ingen af sækkene overbord — de var kun blevet stuvet op i højde med overkant af skibets lønning. Indladningen stoppede selvfølgelig, og jeg gav ordre til at begynde at tage stenene i land fra bagbords side, som var den side, skibet hældede over mod, og jeg telefonerede derefter til skibsinspektør Bærentzen og kaptajn Ingemanns hjem og rapporterede uheldet. Begge de herrer kom i biler omtrent samtidig, og skibsinspektøren begyndte at skælde mig ud for dette havari, som ville komme til at koste Ø. K. en del penge foruden risikoen for ikke at få skibet af sted til den fastsatte tid, men kaptajn Ingemann stoppede den vrede skibsinspektør: »Næh, hold op med den, kaptajn Bærentzen, min styrmand skal De ikke give skylden for noget. Han har gjort, hvad han kunne, for at ikke dette skulle finde sted. Hvis fejlen er, kommer ikke mig ved, men min styrmand har De at holde fingrene fra i dette tilfælde.« Kaptajn Bærentzen var en rettæn-

kende mand og vidste godt, at jeg var skyldfri, så han brummede blot noget om den knækkede pæl, som kostede mange penge, og trosserne, som styrmanden burde have set efter — noget helt hen i vejret, og inspektøren forlod snart efter valpladsen. Der blev nu rekvireret olielægtere til at komme langs siden af skibet, så vi kunne få vore tanke fyldt, skibet rettet op og resten af dæksladningen ombord. Vi nåede at få det hele i orden, så skibet kunne afsejle om aftenen. Jeg hørte aldrig senere noget om vort uheld. Kaptajn Bærentzen har nok holdt mig uden skyld i sin rapport til direktør Schmiegelow.

Det var den 10. juni, at *»Panama«* afsejlede fra København, og jeg havde min kone med til Gøteborg. På rejsen gennem Panamakanalen til San Francisco anløb vi St. Thomas i Dansk Vestindien. Øerne var endnu danske, og direktør for *Vestindisk Kompagni* og leder af Ø. K.'s kontor i St. Thomas var nu kaptajn *H. P. Berg*, hvis familie vi havde med som passagerer tillige med familiens møbler. Som passager havde vi også en ung mand fra Odense, som havde vundet Rundskuedagens — eller var det Børnehjælpsdagens? — hovedpræmie »En rejse med en Ø. K. båd til San Francisco og retur over New York«, og som nu skulle gøre udrejsen med *»Panama«*. Han var en flink, ung mand, som stadig fortalte os, at hvad han glædede sig mest til på rejsen, var turen gennem Panamakanalen. Vi ankom til Colon den 13. juli og fortøjede for i løbet af natten at losse en del ladning. Hr. N. gik i land for at se på den fremmede by og fik streng ordre om at passe at være ombord før næste morgen kl. seks, da skibet skulle afsejle. Han kom kørende ned i bil, lige som skibet skulle afgå, men han var i så salig en tilstand, at han måtte bringes til køjs, hvor han straks faldt i dødlignende søvn og først vågnede op, da *»Panama«* befandt sig et godt stykke ude i Stillehavet — så Panamakanalen er stadig terra incognita for ham.

»Panama« ankom til til San Francisco den 27. juli 1916. Der lå et telegram til mig, men det var imidlertid blevet makuleret, så der hverken var hoved eller hale på det, men det sagde noget om en pige og 14.000 — og ligeledes otte pund. Skibets anden styrmand, som vidste, at min kone var højgravid, da vi gik fra København, og også vidste noget om min pengeanbringelse, satte telegrammet sammen, så det kom til at lyde, at jeg havde fået en datter på 14.000 pund og tjent otte kroner — og denne mærkelige nyhed gik snart skibet rundt. Det rettede telegram, som jeg kort efter fik fra telegrafkontoret, lød imidlertid på, at jeg havde fået en datter på otte pund, og at mine aktier var solgt med 14.000 kroners fortjeneste. Dette gav naturligvis straks anledning til nogen festlighed.

Fra San Francisco gik *»Panama«* til Japan og Shanghai, hvor det sidste af vor i Europa og i San Francisco indtagne ladning blev udlosset. Den 13. september ankom vi til Vladivostok og afsejlede derfra igen den 20. september med fuld ladning sojabønner til København, hvortil vi ankom den 4. december 1916.

Da de første dages travlhed med losning, afmønstring af mandskab, etc. var overstået, udbad jeg mig en samtale med skibsinspektør, kaptajn Bærentzen. Jeg havde nemlig bragt i erfaring, at endnu to af mine kolleger var blevet forfrem-

met til førere, mens jeg havde været på denne jordomsejling. Jeg spurgte kaptajn Bærentzen, om der var nogen grund til min forbigåelse? Ikke anden end den, jeg ikke havde været hjemme, da avancementet forelå. »Ja, men så foreslår jeg, jeg bliver i land på egen regning og risiko, til der igen bliver en chance.« Det ville inspektøren ikke gå med til, hvorefter jeg gav ham min opsigelse. Det blev han lidt betuttet over og sagde, at han ville tale med direktør Schmiegelow. Om eftermiddagen kom han igen. Ø.K. havde fået en nybygning S/S *»St. Croix«* på 1113 brt. Den skulle sejle i fart mellem de vestindiske øer og Mexicogulfen. Den kunne jeg få at føre, hvis jeg ville binde mig i denne fart i tre år. »Hvordan bliver gagen? Bliver den således, at min familie kan bo i Vestindien?« Nej, det mente inspektøren ikke, den blev. Min familie måtte jeg lade blive her hjemme. Ja, så havde det skib ingen interesse for mig. Senere har jeg indset, det var ufornuftigt af mig at afslå dette job, men jeg kunne ikke vide, at *»St. Croix«* på grund af øernes salg aldrig kom til Vestindien. Nå, min afsked stod ved magt, og den 10. december gik jeg i land fra *»Panama«* og ud af Det østasiatiske Kompagni. Jeg gjorde det med tungt hjerte, men trøstede mig med, at jeg, som tiderne var, nok kunne få ansættelse i et andet rederi — men Ø.K. var nu Ø.K., og det rederi, jeg var opdraget i som styrmand.

Kaptajn Ingemann var også taget i land fra *»Panama«*. Han skulle have et nyt skib. Nogle dage efter at min afsked var blevet definitiv, kom kaptajn Ingemann til mig. »Vil De ikke gerne ind i Ø.K. igen — som kaptajn?« »Jo, det kan De tro, jeg gerne vil, men det spørgsmål er afgjort.« »Hvorfor det? Skriv til etatsråden. Han kan sikkert huske Dem, fra den gang De var tredje styrmand i *»Birma«*, hvor han var ombord, og når De forklarer sagen, som den er, tror jeg, han giver Dem et skib. Det er da et forsøg værd.« Jeg tyggede lidt på det — og så skrev jeg til etatsråden.

Jeg skal ikke nu så mange år efter komme ind på de mærkelige forhandlinger, dette brev førte med sig, og som til sidst syntes at gå helt i hårdknude. Denne blev imidlertid løst ret pludseligt på en for alle parter heldig måde — ja, vel nok ikke for min gode gamle ven og skibskammerat kaptajn Svend Kjær. Han lå nemlig med sit skib S/S *»Tranquebar«* i det daværende Kristiania og blev her angrebet af en alvorlig lungebetændelse, som nødvendiggjorde hans hospitalsindlæggelse, og da han ville være utjenstdygtig i flere måneder, stod Ø. K. pludselig og skulle bruge en kaptajn. Jeg havde på dette tidspunkt allerede belavet mig på at måtte gå ind i et andet rederi — og det kom jeg på en måde også. S/S *»Tranquebar«* tilhørte nemlig nu dampskibsselskabet *Orient*, som skønt det var startet, finansieret og kontrolleret af Ø. K., så var det i alt fald i teorien, et frit og uafhængigt rederi, noget, som jeg i øvrigt fik meget nøje indprentet af det nye foretagendes nominelle leder, forretningsfører *Henrik Gether*.

Jeg indvilligede i Ø. K.s tilbud om at blive fører på *»Tranquebar«* og rejste ret hovedkulds til Kristiania og overtog her skibet. — Dermed havde jeg nået det mål, jeg havde stræbt efter i mange år, nemlig at blive kaptajn på et godt dansk handelsskib.

KAPITEL 28

Danmarks stilling i 1917. Rederier og skibsværfter stiftes. Store Fragtindtjeninger. Fantastiske børsscener

Danmarks stilling ved begyndelsen af det tredje krigsår 1916 var for så vidt fordelagtig, som at det var lykkedes at holde landet uden for krigen, og som neutral havde landet i sin helhed tjent store penge, hvorved bl. a. Danmarks statsgæld var blevet betydelig nedsat. Nationalbankens guldbeholdning var den 1. marts 1916 på 120 mill. kroner, hvilket beløb var dobbelt så stort, som det havde været ved krigens udbrud. De rigelige pengemidler, som tilflød landet ved dets agerbrug, industri og ganske særlig ved dets søfart, skulle finde afløb, og året 1916 kendetegner sig også ved de mange emissioner, der fandt sted. Det var naturligvis navnlig skibsfartserhvervet, hvor rederiernes store udbytter fristede til at danne nye selskaber, for at så mange spekulanter som muligt kunne få del i den guldstrøm, som tilsyneladende uden stop flød ind over landet gennem de stadig stigende skibsfragter. At skibene, som skulle danne basis for de nye rederier, steg til fantastiske priser, og at udgifterne ved at holde skibene i gang også var stadig stigende, var der ingen, der ofrede en tanke. Naturligvis — de, der gav sig stunder til at tænke tanken til ende, måtte forstå, at der måtte komme en dag, da bunden måtte ramle ud af det kunstigt opstillede marked, men det var der ingen, der tænkte på — det varer nok vor tid ud — og efter os? Vel, der kommer syndfloden. Det var kun meget få beskåret at holde inde, før de blev opslugt af den syndflod, der uvægerlig kom; men i begyndelsen af året 1916 syntes denne mulighed så langt væk, og mottoet var: «Høst kornet, mens solen skinner«.

Den 1. januar 1916 overgik det gamle firma *P. Ph. Stuhrs maskin- og skibsbyggeri* i Aalborg til et aktieselskab, som fik det gamle firmas navn, og hvis aktiekapital på 800.000 kr. var fast overtaget og indbetalt ved stiftelsen. Fabrikant *Stuhr* og ingeniør *Moyell* blev det nye aktieselskabs direktører.

Den 14. januar kom det første rederiregnskab for året 1915. Det var rederiet *Vesterhavet*, og dets deklaration af kun 20% udbytte vakte megen opmærksomhed og blev stærkt kommenteret. Rederiet havde dog i 1915 haft en mægtig fortjeneste, men foretog store henlæggelser til de mange nybygninger, som efter planen i løbet af få år ville bringe flåden op på 42 skibe. »Vesterhavet«s skibe var alle mellem 1200—1400 tons dødvægt. Selskabets aktier lå på meget få hænder og kom ikke ofte frem på børsen. Den sidste notering, der var kendt, var 367 køber mod 456 sælger.

En nybygning på Helsingør skibsværft, hvis kontraktpris var 400.000 kr., blev i begyndelsen af året købt af *Dansk-Fransk D/S* for 450.000 kr. Hen på sommeren solgte »Dansk-Fransk« nybygningen til et norsk rederi for 900.000 kr., og da skibet omsider i august måned gik på prøvetur under navnet *»Vinæs«*, var det købt af et svensk rederi, som havde givet 1.200.000 kr. for det.

I løbet af foråret offentliggjorde så de forskellige rederier deres regnskaber for året 1915. Disse viste enorme fortjenester, som resulterede i store henlæg-

gelser til imødegåelse af eventuelle sløje tider samt aktionærdividender af en størrelsesorden, som aldrig før var set. Af rederiernes regnskaber fremgår det, at i procenter af hvert selskabs aktiekapital er der i 1915 tjent fra 72 % (i »Norden«) til 273 % (i »Torm«). De fleste selskaber betaler 50 % i udbytte, dog betaler Ø. K. kun 30 % og D. F. D. S. 25 %. *A. P. Møllers* selskaber giver 65 % og »Torm« oven i købet 100 %. Af de gamle selskaber betaler *Det Helsingørske D/S* og *Dansk-Russisk* kun 10 % i udbytte, men disse rederier var også før krigen så langt nede, at det førstes aktier f. eks. noteredes til kurs 20, og det sidste havde fra 1907 en tabssaldo på 938.580 kr. at afskrive. At det nu foruden at henlægge en million kroner til reservefond kunne udbetale 10 % i udbytte med en aktiekapital på 10 millioner kroner, giver en god idé om den store indtjening, rederiet havde haft i 1915. Også skibsværfterne havde tjent gode penge i 1915, så de fik lejlighed til store afskrivninger og henlæggelser og kunne endda give dividende. *Burmeister & Wain* gav 10 %. *Københavns Flydedok og Maskinværft* ligeledes 10 %.

Den 27 februar stiftedes danmskibsselskabet *Dana* (Suenson & Jespersen) — ikke at forveksle med det gamle »Dania« (Chr. Andresen) i Esbjerg. »Dana«s aktiekapital på tre millioner kroner, som emitteredes til kurs 108, blev flere gange overtegnet. Selskabet havde erhvervet tre dampere på 7000 tons dødvægt. Nogle få dage efter noteredes dets aktier på børsen til 120.

Den 23. februar 1916 blev lovene om navigationsundervisningen og sønæringen vedtaget af rigsdagen. Den til lovens forberedelse nedsatte kommission havde været over 12 år om arbejdet. Loven betød en væsentlig forbedring af de hidtidige love uden dog helt at tilfredsstille erhvervets krav.

I begyndelsen af året solgte Ø.K. sine tre enkeltskruede motorskibe *»Bandon«*, *»Chumpon«* og *»Pangan«* til den norske regering for en totalsum af 7.650.000 kr. eller ca. 520 kr. pr. tdw. Skibene, som tilsammen var på 14.700 tons lasteevne, var bygget i Glasgow i 1909, men var i 1914 blevet ombygget til motorskibe. De havde tilsammen kostet ca. 2¼ million kroner ved anskaffelsen.

De stadig stigende kurser på dampskibsaktier og de svirrende rygter om skibenes fortjenester forårsagede, at *Dansk Dampskibsrederriforening* den 16. juni gennem Ritzaus Bureau lod offentliggøre en advarsel mod at fæste lid til de verserende rygter om skibsfartens store indsejlinger og gjorde opmærksom på de store udgifter, som rederierne også var ude for og rederierne fralægger sig ethvert ansvar, hvis de store udbytteforventninger ikke kan opfyldes.

Rederiforeningens formaninger syntes ikke at have virket ret meget. Mens U-bådskampagnen skærpedes, og fragterne som følge heraf steg, skærpedes også appetitten hos børsspekulanterne til at tjene endnu flere penge. Dette gav entreprenante folk den tanke, at der faktisk ikke var aktiemateriale nok på børsen til at jobbe med, og fra denne tanke til handling var der ikke langt — der skulle stiftes flere rederier. Fremgangsmåden var den samme — en kreds af mænd med nogen tilknytning til dansk skibsfart sluttede sig sammen, fik en eller flere gamle dampere på hånden til en bestemt pris (skibets alder og tilstand var uden betydning) og dannede så et aktieselskab, hvis aktier den dividendehungrende

børs var hurtig til at snappe op. I året 1916 stiftedes der i Danmark over 60 nye rederier med en samlet aktiekapital på 60 millioner kroner. Også sejlskibene fik nu deres renaissance, og det var de mest mærkværdige skuder, der kom ud fra havnene. I slutningen af april gik således to af havets veteraner atter til søs efter i mange år at være gemt bort i en dansk provinshavn. Det var galeaserne *»Marie«*, bygget i 1776, og *»De tvende Brødre«*, bygget i 1786 — altså 140 og 135 år gamle.

I juni 1916 stiftede direktør *Siegumfeldt* og skibsreder *Eskildsen* — begge fra »Atlanterhavet« — sejlskibsrederiet *Hippalos*. Aktiekapitalen var på tre millioner kroner, hvoraf de 2,6 millioner var overtaget af stifterne. De udbudte 400.000 kr. blev overtegnet 75 gange (med 30 millioner kroner). »Hippalos« har i juli 1916 seks sejlskibe, men køber og sælger — med fortjeneste — så ofte, at det er vanskeligt at følge med i foretagendet.

I maj måned købte de danske svovlsyrefabrikker Fanøs sidste store sejlskib, jernbarken *»Havila«* på ca. 1800 reg. tons. Skibet var 23 år gammelt, og prisen var 1/2 million kroner, hvilket var lige dobbelt så meget, som skibet var anslået at være værd to måneder i forvejen.

På børsen i København opførtes der nu mange på dette før så ærværdige sted hidtil ukendte scener. Den 24. marts klappede alle de tilstedeværende som til en teaterpremiere, da vekselerer John Levin i en post købte 1 1/4 million kroner nominel værdi aktier D.F.D.S. for 3 1/2 million kroner.

Ikke alle var optimister — der var også dem, der til deres sorg havde ment, at aktierne var for højt oppe, og havde forsøgt at baisse (spekulere i nedgående kurser). En af disse var »outside« vekselerer *P. Svenzen*, der den 30. marts måtte lade sig erklære konkurs med et underskud på 300.000 kroner. Han havde spekulerer i baissen mod sine kunder og havde alene ved stigningen i »Norden«s aktier tabt 175.000 kr. Han skulle ikke blive den sidste.

Heller ikke alle emissioner spændte heldigt af. Det stort anlagte dampskibsrederi *Odin*, som skulle startes med en aktiekapital på fem millioner kroner til kurs 108, gik i sin mor igen med et stort tab til stifterne. Det var meningen, at »Odin« skulle overtage fire dampere fra D/S *»Skandia«* (Schach Steenberg & Co.), men den fornødne sikkerhed kunne ikke stilles, og damperne blev i stedet for solgt til »Dansk-Fransk« for en sum af 4,4 millioner kroner, hvilket var syv gange skibenes bogførte værdi (640.000 kr.). Det var skibene *»Gulfaxe«*, *»Rimfaxe«*, *»Rødfaxe«* og *»Skinfaxe«*. To af disse skibe skulle i oktober 1915 være solgt til udlandet for 1.550.000 kr., men dette salg blev forhindret på grund af loven om forbud mod salg af brugte skibe til udlandet. Herved tjente rederiet faktisk en million kroner foruden skibenes indtjening i den forløbne tid.

Da der hen på efteråret ikke syntes at være flere dampskibsvrag at lave rederier på, kastede grunderspekulanterne sig over et andet felt — nemlig havfiskeri. Der gik sære rygter om de enorme summer, fiskerne tjente, og vittighedsbladene var fulde af billeder, der viste fiskerne køre i pragtfulde biler til byen for at købe klaverer og andre kostbare sager til fiskerrønnerne. Nu skulle der slås mønt af denne havets fiskerigdom, som ifølge de udsendte prospekter var



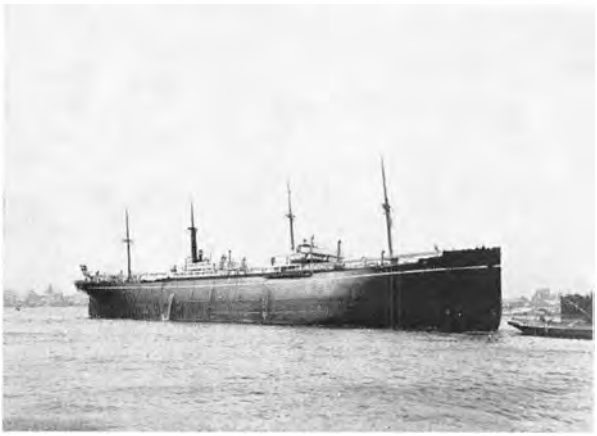
S/s »St. Thomas« (2), 2.487 brt. Bygget 1907 af Burmeister & Wain.



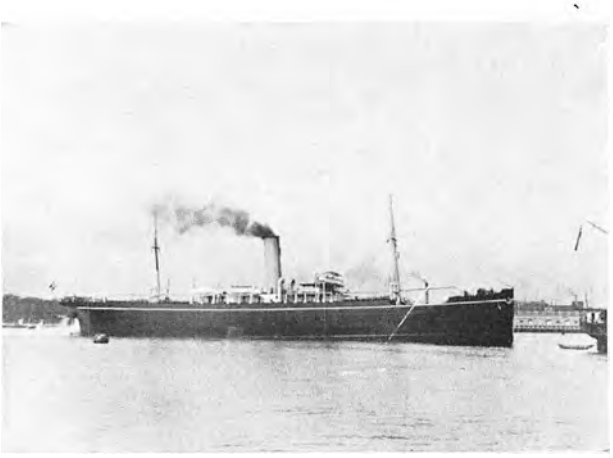
Charlotte Amalie, St. Thomas, set fra fæstningen. »Denmark Hill« til højre i baggrunden.



S/s »Kina« (Ø. K.), 4.750 brt. Bygget 1911.



M/s »Panama« (Ø. K.). 6.650 brt. Bygget 1915 af Burmeister & Wain. Forlist 11. april 1945. 45 omkomne.



S/s »Tranquebar« (Orient), 3.453 brt. Bygget 1906 af Burmeister & Wain.

uudtømmelige og sikker på at skaffe guld i lommen på de heldige aktionærer. At de erhvervede gamle fiskekuttere blev købt til vanvittige overpriser, var der ingen, der ofrede en tanke. I sidste halvår af 1916 stiftedes der i Danmark ca. 50 sejlskibsrederier og havfiskeriselskaber. Det skulle jo gå galt — og gik også galt til sidst.

I april måned drøfter Københavns kommune i fuldt alvor at købe nogle dampere for dermed at besørge kommunens kultilførsler. Besindige folk fik dog dette forpurret.

I juni 1916 udvider »*Dansk-Fransk*« sin aktiekapital fra 600.000 til en million til kurs 150. I anledning af købet af »*Skandia*«s fire dampere udvider »Dansk-Fransk« igen i august fra en mill. til to mill. Emissionen sker til kurs 300.

I april måned likviderede »*Aalborg Dampskibsselskab*«, efter at alle dets skibe var blevet solgt. Aktierne betaltes med 600 % foruden 65 % udbytte for årene 1915 og 1916.

Skibsreder *M. H. Nielsen*, som oprindelig var medindehaver af skibsmæglerfirmaet *Holm & Wonsild* og samtidig siden 1904 korresponderende reder for D/S *Progress*, trådte i 1916 ud af sit gamle firma Holm & Wonsild for helt at hellige sig *Progress*. Samtidig overtog han også D/S *Skjalm Hvide*, hvilket dog som tidligere anført, straks efter blev likvideret.

Opfordret dertil af et af de store danske handelsselskaber stiftede skibsreder H. M. Nielsen i juli 1916 dampskibsselskabet *Skagerak*, hvis aktiekapital på 1.750.000 kr. ved starten blev overtegnet 37 gange. Selskabet indkøbte to dampere på tilsammen 3900 tons dødvægt. Samtidigt købtes to sejlere, men disse forliste kort tid efter overtagelsen. Begge var fuldt forsikrede. I september 1916 indkøbtes fra »*Vesterhavet*« seks dampere for en pris af 5.200.000 kr. Disse dampere var ved salget bogført i »Vesterhavet« for 545.000 kr. I anledning af købet udvidede »Skagerak« sin aktiekapital med 3½ mill. kr. til 5¼ mill. kr.

I maj likviderede *D/S »Svend«* efter at have solgt sit eneste skib for 300.000 kr. Skibet var bogført for 120.000 og havde i 10 måneder indtjent et nettooverskud på 126.000 kr. Aktionærerne fik udbetalt 270 %, i hvilket var inkluderet 70 % udbytte for året 1915.

S/S »*Norman*« på 1148 netto tons, bygget i 1907, blev i 1912 købt af skibsreder *J. A. Christensen, D/S »Oceana«* i Aarhus for ½ million kroner. I 1915 indtjente skibet et nettooverskud af ½ million kroner. I juni 1916 solgtes det til C. K. Hansen for to millioner, hvilket altså var den reelle nettofortjeneste.

Den 8. september 1916 stiftedes *Det dansk-norske Dampskibsselskab* med en aktiekapital på 4.250.000 kr., hvoraf de 3.250.000 var fast tegnet. Da den resterende million blev udbudt til kurs 108, skete der noget, som tilfulde viste den pengerigdom og tillige den profithunger, spekulanterne var i besiddelse af. Det udbudte beløb blev nemlig overtegnet 500 gange. Til korresponderende reder valgtes den bekendte skibsreder *R. A. Robbert*, og driften begyndtes med to 27-årige gamle dampere på tilsammen 4040 tons dødvægt, som blev indkøbt for 2.410.000 kr. — Selskabet havde dog betydelige interesser i fremmede — særlig norske foretagender. Deraf navnet.

I juni 1916 dannedes ved sammenslutning af flere mindre rederier sejlskibsrederiet *Kalundborg*, hvis bestyrende reder blev ingeniør V. Henckel. Af aktiekapitalens tre mill. kr. er halvdelen tegnet af indbyderne, mens resten udbydes til pari kurs. Rederiet ejer 12 store sejlskibe — det største på 3400 tons — på tilsammen 18.975 tons. Det nye rederi bekendtgør, at det har i sinde at lade bygge seks dampere, hver på 2000 tons. Disse skal bygges på det nye Kalundborg jernskibsværft. Hverken værft eller dampere blev nogen sinde til reel virkelighed.

I august 1916 stiftedes på ingeniør Henckels initiativ *Kalundborg Jernskibsværft* med en kapital på 1 million kroner, hvoraf den halve million er fast overtaget. Den halve million, som blev offentlig udbudt, blev overtegnet 224 gange (112 mill. kr.). I anledning af det nye værfts planlæggelse optog Kalundborg byråd et lån på 550.000 kr. Til opfyldningsarbejder og andre havnearbejder i forbindelse med det nye værft accepterede byrådet et tilbud fra entreprenørfirmaet Monberg i København på 533.000 kr., og firmaet gik straks i gang med arbejdet. Dette mærkelige værft samt andre af ingeniør Henckels krigsforetagender blev Kalundborg by — og andre — en dyr spøg, men derom senere.

En nydannelse, som uden direkte at have med rederivirksomhed at gøre, og som skulle få stor betydning for dansk skibsfart, var stiftelsen af aktieselskabet *Det transatlantiske Kompagni*, for hvilket direktøren for Landmandsbanken, *Emil Glückstadt*, og den kendte grosserer *Harald Plum* stod faddere. Aktiekapitalen var på fire millioner kroner, og selskabet blev lige fra starten slået meget stort op. Der var dog også kyndige folk, som med skepsis så på det nye foretagende, og blandt dem var særlig etatsråd H. N. Andersen, der i det nye selskab så en konkurrent til Ø.K.s handelsafdeling. Etatsråden skal have sagt, at »Glückstadt (Landmandsbanken, som også var Ø.K.s bank) kan ikke gå med Ø.K. under den ene arm og Plum under den anden.« Jeg vil senere komme til at beskæftige mig mere med dette firma, hvis virksomhed kom til at skade Danmark så meget og nær var kommet til fuldstændig at bringe Landmandsbanken på skærene.

Foruden de mange nydannelser inden for dansk skibsfart og skibsbyggeri, som skete i 1916, udvidede mange gamle firmaer deres kapitaler. »Gylfe« udvidede fra 600.000 til 1.800.000 til kurs 110. »Progress« fra 700.000 til 2.100.000 til kurs 250. »Forenede bugser« fra 1 til 3 mill. til kurs 110. »Gylfe« udvider senere igen fra 1.8 mill. til 2.4 mill. til kurs 125. »Kalundborg Dampskibsselskab« fra 3 til 4 mill. til kurs 120. »Rødby havn Skibsværft« fra 1/4 til 1/2 mill. »Svendborg« (A. P. Møller) fra 460.000 til 920.000. Emissionskursen meddeles ikke, da aktierne ligger på få hænder, men sidste kendte noteringskurs for aktierne er 1000. »Myren« fra 1.042.000 til1.563.000 til kurs 200. »Orion« udsteder en halv friaktie, og derved bliver kapitalen forhøjet fra 400.000 til 600.000 kroner.

I august måned udsteder »Torm« en hel friaktie. Kursen på børsen for Torm aktier har været oppe på 1250. Den falder efter udstedelsen en del, men er

ultimo september igen oppe på 1000. »*Vendila*« fordoblede i 1916 sin kapital fra 1½ mill. til 3 mill. Emissionskursen var 300. Aktierne, som før emissionen havde været noteret til 1100, faldt efter udvidelsen til 640. »*Københavns Flydedok & Skibsværft*« udvidede kapitalen fra 2 til 4 mill. kr.

I september 1916 tog Det Østasiatiske Kompagni initiativet til oprettelsen af *Nakskov Skibsværft*, der blev stiftet som interessentskab, men senere gik over til aktieselskabsformen. Selskabets kapital var på 8 mill. kr., hvoraf Ø.K. ejede majoriteten. Der blev oprettet en overenskomst mellem Burmeister & Wain og andre danske skibsværfter, ifølge hvilke B. & W. fortrinsvis skulle levere motorerne til de skibe, der blev bygget på de participerende værfter.

Ø.K. udvidede ikke sin kapital i 1916, men fik likvide midler på anden måde, idet det i december 1916 stiftede aktieselskabet »*Det Østasiatiske Industri og Plantageselskab*« med en aktiekapital på 20 mill. kr., som det nye selskab betalte Ø. K. for dets aktiver bestående af kokos- og gummiplantager, Dansk Sojakagefabrik og andre virksomheder. Af det nye selskabs aktier udbydes 5 mill. til Ø. K.s aktionærer til pari kurs.

Den 13. juli 1916 holdt det kendte rederifirma *C. K. Hansen* 60 års forretningsjubilæum. Ved jubilæet lededes det gamle firma af stifterens direkte efterkommer, generalkonsul *Johan Hansen, jun.*, som samme år havde optaget sønnen *Willie C. K. Hansen* og afdøde grosserer Robert Hansens (Johan Hansens broder) svigersøn *Christian Harhoff* i firmaet.

Den 11. december 1916 havde *Det forenede Dampskibs-Selskab* bestået i 50 år. I anledning af dagen stiftede D.F.D.S. et jubilæumsfond på 1.200.000 kr., hvis renter skulle komme daværende og forhenværende trængende funktionærer og deres efterladte til gode. Ved jubilæet blev selskabet ledet af fhv. kaptajn i Ø.K. og guvernør i Vestindien C. M. T. Cold som administrerende direktør og af N. J. Høst som teknisk direktør.

I september 1916 sælger D/S »Dania« en af sine dampere for 1 mill. kr. Damperen var hos »Dania« bogført til 100.000 kr.

Fra Norge fortælles, at en mand har købt en til ophugning bestemt gammel skonnert for 500 kr. Da han hører om den store mangel på props (minetræ) i England, beslutter han at fylde skonnerten op med props, bugsere den til England og sælge ladningen der. Før han får begyndt sit foretagende, får han et bud på sit vrag på 65.000 kr. Han sælger og stikker 64.500 kroners fortjeneste i lommen.

Også fra andre neutrale lande uden for Skandinavien hørte man historier om store skibsfortjenester, hvilket naturligvis animerede spekulanter herhjemme til at forsøge at gøre noget lignende. En dansk-amerikaner, der havde været ansat i rederivirksomhed, fik at vide, at der uden for en flod i Liberia, Vestafrika, lå en amerikansk stålbark sunket i mudder. Han drog til Liberia, og efter at have undersøgt vraget købte han det for 1000 pund sterling. Han hentede dykkere fra Gibraltar, tætnede skroget og fik det bragt flot. Efter en meget overfladisk reparation lastede han skibet med mangalmalm, så meget det kunne bære, lejede en slæbebåd og slæbte skib med ladning til Baltimore. Her blev den

kostbare ladning solgt, og efter at den heldige spekulant havde betalt alle udgifter, havde han en ren nettofortjeneste på 8000 pund sterling. Ikke nok med det — han lod skibet overhale på amerikansk værft, hvilket kostede ham over 100.000 kr., men resultatet var også en flot 4-mastet bark, som han uden besvær fik solgt for ½ mill. kr. En måned efter blev dette skib videresolgt for 1 mill. kr.

KAPITEL 29

Handel med skibe. Børspanik. Aktiekurserne stiger. Rædsler til søs. Organisationsstridigheder. Forlystelseslivet

Handelen med skibe florerede. Mange af de nystiftede dampskibsselskaber købte og solgte både damp- og sejlskibe, som om det var varer solgt over en disk. Også i nybygningskontrakter var der en rivende trafik til stadig stigende priser. En af mine bekendte, der døde for nogle år siden som en meget velhavende mand — en af de få kloge eller heldige, som kom helskindet gennem syndfloden — var ansat i et dansk rederifirma i New York og lagde grunden til sin formue ved at handle med kontrakter. Ved en enkelt lejlighed tjente han på nogle få dage 600.000 kr. ved at købe og sælge en nybygningskontrakt på et skib, som, så vidt han vidste, aldrig blev bygget.

En anden af mine bekendte, som nu er en kendt skibsreder, var i sine unge dage — omkring året 1900 — ansat i Ø.K. Han havde været i Østen og der sparet nogle få tusinde kroner sammen. For at hjælpe lidt på den løn, han fik i København, tog han et lille ekstraarbejde på sig ved et par aftentimer om ugen at revidere bøgerne i et rederi, hvis korresponderende reder var en god bekendt af ham. Lønnen for revisionsarbejdet var 400 kr. årligt, hvilket den gang var ikke så lidt, men betingelsen for, at han fik dette job, var også, at min bekendt skulle overtage en aktiepost i rederiet til pari kurs. Det var den gang meget almindeligt, at man for at få en stilling i et rederi måtte tage aktier i foretagendet, der kun gav nogle få procenter i dividende — ofte slet intet. Efter et par års forløb blev min bekendt af sit firma sendt til Rusland, og hans ekstraarbejde og aktiepost blev overtaget af en sekretær i et af ministerierne. I 1915 gav aktierne pludseligt 10 % dividende for det foregående år og i 1916 endda 50 %. Da kursen på aktierne nåede 450, solgte den unge mand ud og fik derved 18.000 kr. for sine oprindelige 4000 kr.

I august 1916 blev S/S *»Dannevang«* tilhørende *D/S af 1915*, 2100 dødvægtstons, sænket i Nordsøen. Rederiet havde købt *»Dannevang«* for 400.000 kr. i 1915 og fik nu i assurance udbetalt 1.100.000 kr.

De to gamle rederier *»Mercur«* og *»Vulcan«*, der begge blev administreret af skibsreder, kaptajn *N. P. Nielsen*, sammensluttedes i marts 1916 på den måde, at »Vulcan« solgte sine to skibe — S/S *»Bryssel«* (1321 brt., bygget 1904) og S/S *»Paris«* (1192 brt., bygget 1894) til »Mercur« for en købesum af 1 mill. kr., hvorefter »Vulcan« likviderede og udbetalte sine aktionærer en divi-

dende på 390 %. I august samme år videresolgte »Mercur« disse to skibe til det i 1914 stiftede *D/S »Trafic«* (»De fiskerske Selskaber«) for i alt 1.850.000 kr. »Mercur«s to andre skibe blev solgt fordelagtigt til skibsreder *Torben Nielsen*, hvorefter rederiet likviderede med en dividende på 1179,5 % til aktionærerne. Kaptajn N. P. Nielsen gik derefter med stor ihærdighed ind for stiftelsen af det store skibsværft *»Baltica«* i Sydhavnen — et foretagende, der, som vi vil få at se, endte med stort tab for alle implicerede.

Skibsreder Torben Nielsen havde i juni 1916 stiftet D/S *»Patria«* ved køb af en gammel statsbanedamper. De to skibe, han havde købt af »Mercur«, solgte han straks videre til sit eget selskab med en god fortjeneste. Alene for S/S *»Berlin«* fik han 1.977.718 kr. »Patria« var et decideret krigsrederi, som måtte likvidere i august 1925. *»Berlin«* solgtes da for 170.000 kr.

Den 30. september 1916 stiftedes *»Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri«* ved køb af *Ring Andersens* værft og af *A/S Carl Axelsens jernstøberi*. Af aktiekapitalen på 1½ mill. kr. var de 600.000 kr. fast overtaget. De udbudte 900.000 kr. blev overtegnet 20 gange.

I snart sagt hver lille dansk provinsby stiftedes skibsværfter — som regel ved overtagelse af et mindre bådebyggeri eller et kutterværksted. Mange af dem fik aldrig bygget et skib. Jeg skal lige nævne *Madsnedsunds værf*, hvor det var meningen, der skulle bygges betonskibe efter nordmanden ingeniør *Fougners* patent. Disse skibe fik ikke nogen fremtid for sig.

Den gamle Fanøbark *»Prins Valdemar«*, som var bygget af stål i Helsingør og var på 1361 brt., blev i oktober 1916 solgt til Kristiana for 525.000 kr. Dette gamle sejlskib har ført en omtumlet tilværelse. Bygget i 1892 for en byggesum af 240.000 kr. til det gamle Fanørederi *P. N. Winther* i Nordby, gjorde det mange heldige rejser gennem årene, indtil det i april 1911 blev solgt til Norge for 55.000 kr. Efter at være drevet i land ved Mazatlan (Mexicos Stillehavskyst) i en pludselig opstået orkan solgtes det den 20. oktober 1911 til et i San Francisco hjemmehørende rederi, som omriggede det til 4-mastet barkentine. Efter krigens udbrud sendtes skibet, som stadig førte sit danske navn, til Kalmar med en ladning fedt. Skibet kom aldrig til Kalmar, og det var nok i forvejen arrangeret, at det ikke skulle. Det blev lige inden for Skagen opbragt af et tysk orlogsskib og slæbt til Stettin, hvor tyskerne beslaglagde ladningen, men frigav skibet. *»Prins Valdemar«* lastede derefter en ladning briketter til København. Her henlå det ved Islands Brygge en lang tid efter udlosningen. De amerikanske redere havde nok ikke rigtigt mod på at sende det oversøisk, da briterne sikkert var kendt med den mystiske fedtladning. I oktober 1916 lykkedes det at få skibet solgt til redere i Kristiania. Der er nogen usikkerhed om, hvad der videre skete med skibet, men der ymtedes om, at salget til Norge havde været en slags proforma affære. I hvert fald dukkede skibet atter op i Amerika efter krigen og blev i november 1925 indrettet til flydende hotel og lagt forsvarligt til ankers uden for tre mile grænsen ved Miami i Florida. Betegnelsen »flydende« skal forstås på to måder, idet spiritusforbudet på den tid var i fuldt sving i U. S. A., men da *»Prins Valdemar«*

var forankret på internationalt område, kunne man ombord få al den spiritus, man ønskede sig og kunne betale for, og det sagdes, at planen med det »flydende« hotel var en god forretning for dens ophavsmænd. Det blev imidlertid påsejlet og sank. Efter nogen tids forløb blev det hævet og taget ind til Miami, men da spiritusforbudet i staterne ophævedes i december 1933, ophørte »*Prins Valdemar*«*s* tilværelse som »flydende« i nogen som helst forstand, idet skroget blev støbt ned i cement og indrettet til akvarium — og sådan endte denne gamle »Windjammer«.

På Københavns børs udspilledes der året igennem de mest utrolige scener, og de optrædende var for hovedpartens vedkommende stadig folk, som aldrig før havde tænkt sig, de nogen sinde skulle have sat deres ben i disse lokaler. Aktiekurserne steg dag for dag, men der var dog nogle gange, at der skete et bagslag. Efter rederiforeningens erklæring den 16. juni 1916 var købelysten for nogle få dage slappet lidt af, men det varede ikke længe — så gik det godt igen. Et mere virkningsfuldt indtryk gjorde det imidlertid, at direktør *Cold* fra D.F.D.S. i juli måned erklærede, at hans rederis aktier stod i alt for høj kurs og på unaturlig måde var blevet lokkemad for ukyndige spekulanter. Man gik ud fra, at rederiets direktør måtte vide besked, og erklæringen frembragte panik. Den 12. juli var børsens lokaler som et sydende hav af ophidsede børsspekulanter. Kurserne på dampskibsaktier raslede ned, så det sang. D.F.D.S. gik det værst ud over — de gik ned med 55 %. Dannebrog faldt 23 %, Norden 32 %, Ø.K. 27 %, og de øvrige rederier fulgte trop om end knapt så stærkt. Børsens haussister forbandede direktør Cold og foreslog at hænge ham i børsrampens højeste træ. En kendt spekulant (tjener af profession) foreslog at gå i procession til direktørens bopæl og prygle ham. Nedslaget varede dog ikke længe — i september var det tabte indhentet og passeret, og på dette tidspunkt var aktiemarkedet så højt, som det i det hele taget kom i 1916. Ved udgangen af året slækkede det lidt af og var ved årsskiftet som følger: (Tallene i parentes er kursen for et år siden: D.F.D.S. 395 (223); Norden 546 (242); Carl 551 (274); Danmark 518 (250); Skjold 525 (254); D/S af 1896 526 (266); Gorm 717 (292); Dannebrog 550 (295); Hejmdal 660 (293); Neptun 558 (266); Progress 470 (269); Dansk-Russisk 358 (144); Ø.K. 640 (267); Helsingør D/S 301 (—); Vendila 522 (287); Hafnia 720 (275); Torm 1018 (—); Orient 685 (152); Myren 623)236); B. & W. 250; Kalundborg værft 95; Transatlantisk kompagni 190. Om selskaberne med de helt store kurser hører man ikke så meget, da aktierne ligger fast og kun sjældent bliver omsat. Dania har dog været ud for 2000 som køberkurs, men sælger vil have 2600, og A. P. Møllers selskaber »1912« og »Svendborg« ligger også omkring 2000. Vesterhavet har været oppe over 1600.

Organisationsmæssigt set var der gennem hele året 1916 sket stadige henvendelser fra officers- og mandskabsorganisationerne til dampskibsrederiforeningen for at få forhøjet krigs- og dyrtidstillæggene. Da risikoen ved sejladsen faktisk blev større og større, og leveomkostningerne højere, syntes det at være klart, at de mænd, som med fare for liv og helbred sejlede guldstrømmene ind til rederne,

også fik del i disses store fortjenester. I det store og hele indså rederne også dette, men mente stadig, at man skulle bremse lidt op for fordringerne, som, var de bange for, ville vokse ud over alle grænser. Når man nu ser tilbage til denne tid, må en uhildet betragter forundres over, at ikke de søfarende fik mere del i de store indtjeninger. Redernes indvendinger var, at man måtte sætte en kant for udgifterne, at man måtte »se på det heles vel«, at vel tjente rederne og aktionærerne penge, men der måtte foretages store henlæggelser, og at aktionærer, der havde betalt store overpriser for deres aktier, også måtte kunne forvente en tilsvarende forrentning af deres kapital — det, at mange aktionærer tjente mere end rimelig rente, var en slags risikopræmie, uden hvilken man ikke kunne få kapitalister til at investere deres midler i rederidrift. Alt dette lød jo meget pænt, men i praksis var det dog sådan, at mange af de rederier, som blev dannet på gamle vrag, kun havde til formål hurtigst muligt at gøre stifterne til rige mænd, og de spekulanter, som på børsen deltog i den vilde kehraus, tænkte ikke et øjeblik på andres vel end netop deres eget. De dygtige og ansvarsfulde mænd, der stod i spidsen for vore gamle rederier, var fuldstændig klare over dette og så med bekymring på forholdenes udvikling. At de som redere og arbejdsgivere instinktivt prøvede at holde igen på besætningernes krav, er der måske ikke noget at sige til, men når man ser på, hvad besætningerne opnåede, må man undres over, at disses ledere i situationer, hvor de faktisk med held kunne have sat rederne kniven på struben og fået ganske andre resultater, udviste et mådehold, som burde have været bedre påskønnet. *Dansk Dampskibsrederiforening* har, både under krigen og særligt efter ved store økonomiske ofre i form af millionfonds til hjælp for sømænd eller disses efterladte, som på grund af krigen var kommet i nød, øvet en stor indsats, men alligevel...

I løbet af januar 1916 havde følgende store rederier meldt sig ind i rederiforeningen: *Holm & Wonsild*, *Orient* og *A. P. Møller*, mens Ø. K. stadig holdt sig uden for.

Under hele krigsperioden var *Dansk Dampskibsrederiforening* ledet af direktør *C. M. T. Cold* som formand og direktør *A. O. Andersen* som næstformand. I *»Den alm. danske Skibsførerforening«* var kaptajn *A. P. Palsbo* formand fra 1913 til 21. februar 1916, da han blev afløst af kaptajn *Alfred Ørum*, som fungerede hele krigstiden ud. I *»Dansk styrmandsforening«* var *P. Thrane* formand fra 1913—1916 og *N. O. Petersen* resten af krigsperioden ud, mens *Chr. Christensen* var den, der som forretningsfører havde det daglige arbejde under hele krigen. Maskinmester i frihavnen *Oscar Mortensen* var formand for *»Maskinmestrenes forening«*. *»Sømændenes forbund«* havde som formand *Carl Hansen* til 31. oktober 1915, da han blev afløst af *Poul Hansen*, som fungerede til 23. juni 1918, da han blev afløst af *Chr. Borgland*. Formand i *»Søfyrbødernes forbund«* var under hele krigen den energiske fagforeningsveteran *Chr. Jæpelt*.

I maj 1916 overraktes til regeringen en henvendelse, som var underskrevet af samtlige officers-, sørestaurations- og mandskabsorganisationer med anmodning om, at der af den nyligt vedtagne fragtskat måtte blive henlagt et beløb til et fond til fordel for de under krigen omkomnes efterladte. Fragtskattens ind-

tægter var tænkt anvendte til støtte for industri og landbrug, og i henvendelsen blev det gjort gældende, at det måtte findes naturligt, at skatten i første instans anvendtes til fordel for efterladte af de mænd, der var skyld i, at skatten i det hele taget kom til at støtte. Der kom aldrig noge direkte svar på denne henvendelse.

Til trods for de mange henvendelser og derpå følgende forhandlinger fra og med organisationerne til Dampskibsrederiforeningen skete der i 1916 ingen ophold i sejladsen. Konflikterne blev altid ordnede uden åbent brud — dette skulle først komme i 1917.

Fra søen indløb der stadig underretninger om torpedering og minesprængning af danske skibe. I de fleste tilfælde af torpedering blev der dog endnu dengang givet mandskaberne tid til at gå i bådene, hvorfor tallet på omkomne ikke var stort for de forlis, vi kender. Der var dog et stort antal skibe — særlig sejlskibe — som sporløst forsvandt. Sejlskibene blev meget ofte sænket ved kanonskud eller ved brand, og dette skete tit på de store have. Selv om det måske i mange tilfælde er lykkedes folkene at komme i bådene, er disse dog senere forulykket, antagelig under dårligt vejr, og disse stakkels skibbrudne har sikkert været udsat for utrolige lidelser. Det samlede antal krigsforliste skibe i 1916 var i alt 76 skibe på 64.359 brt., og de omkomnes antal var 158. Af skibene var 36 sejrskibe på 7828 brt., og tallet på de omkomne ikke mindre end 117. Af de 41 omkomne på damp- og motorskibe er de 30 forsvundet, uden at oplysning haves om forliset.

Jeg havde holdt jul og nytår med min familie i København, og nytårsaften havde min kone og jeg tilbragt på en af de store restaurationer. Folk, der tjente penge, tjente mange penge, og det mærkedes på restaurations- og forlystelseslivet. Champagnen flød i strømme, og alle teatre, danse- og andre forlystelsessteder var fulde af folk, som åbenbart ikke havde tanke for, hvad der skete uden for døren — særligt på søen, hvor u-bådskampagnen var i færd med at skærpes. Dog, det var ikke alle, som festede i Danmark. Mange var ramt af arbejdsløshed og dyrtid, boligmanglen var blevet så følelig, at fængsler og skoler måtte stilles til disposition for de hjemløse, og manglen på visse levnedsmidler gjorde det indlysende, at en rationering måtte finde sted. Den kom også i januar 1917, men foreløbig dog kun på sukker.

Min henvendelse til etatsråd Andersen havde fundet sted lige efter nytår, og den 12. januar 1917 afrejste jeg til Kristiania sammen med min kone og nogle af mine venner, der på børsen havde haft et mægtigt held og nu ville fejre det ved at tage på en familieudflugt til Kristiania, hvor jeg skulle overtage S/S *»Tranquebar«* fra kaptajn Kjær, som endnu var ombord, men sengeliggende. Han havde lungebetændelse og temmelig høj feber, men i løbet af dagen fik vi ham i land og bragt på hospital. Jeg vil blot tilføje, at kaptajn Kjær kom sig helt og levede mange år efter denne sin sygdom.

Der var i Kristiania 22 graders frost, og alt ombord var frosset — vandrør — både ferskvandsrør og sanitetsrør. Rørene til dampvarmning var sprængt, så der var koldt overalt. Rørene blev dog hurtigt bragt i orden igen, så vi kunne

få varme i skibet; men de øvrige rørledninger kom ikke i funktion, før skibet kom ud at sejle, og da havde vi et farligt mas med dem, da mange af dem var frostsprængte og måtte fornyes.

Vi fortsatte sejladsen med *»Tranquebar«* til Stornoway på Hebriderne, hvor vi anløb for engelsk inspektion, og hvor vi måtte ligge to dage og vente. Min Førstestyrmand i *»Tranquebar«* var *Aage Larsen* — også kaldet »Smukke Larsen«. Jeg ved ikke, om han passede særligt til dette navn, men han var en styrmand med sund humoristisk sans og lidt af en tusindkunstner til alle mulige arbejder inden for en masse håndværksfag. Han var også selvstuderet radiotelegrafist. Jeg vil komme til at omtale ham adskillige gange i min beretning. Han var senere mange år fører i *Orient*, i *Det færøske Dampskibsselskab* og i Ø.K., fra hvilket sidste han blev pensioneret på grund af en øjenskade. Som Anden styrmand havde jeg *Harald Barfoed*, der også senere sejlede som fører i *»Orient«* i mange år. Han blev pensioneret i 1951 og var en årrække bl. a. søfartskyndig dommer i Sø- og handelsretten.

KAPITEL 30

Orkan på St. Thomas. U-bådskrigen. Oceankonvoj

Vi ankom til St. Thomas den 16. februar og afsejlede igen den følgende dag. Her mødtes jeg igen med kaptajn *Berg* og min gamle ven *Egge*. Fra kaptajn Berg fik jeg beretningen om den orkan, der den 9. og 10. oktober 1916 hærgede de vestindiske øer med centrum over St. Thomas. Efter orkanen var øen, som om den blevet hærget af en brand — alt grønt var svedet af, træer revet op og huse væltede. Vestindisk kompagnis to store kulkraner var væltede og lå endnu på jorden med de forvredne ståldele. Negrene på St. Thomas, som ikke kunne lide disse kraner, da de før deres anskaffelse havde haft arbejdet med at bære kul ombord i skibene, sagde nu: »Gud er en god mand. Han vil ikke ha', at arbejdet tages fra den fattige neger.« Kompagniet lod kun den ene kran opføre senere, og det nærmest for at losse kulskibene, mens de igen lod negrene få arbejdet med at bære kul ombord i de skibe, som kom ind for bunkers. Under orkanen havde krydseren *»Valkyrien«* ligget i havnen. Den havde redet stormen af for sine ankre ved at lade maskinen gå for halv kraft med stævnen op mod vinden, og da stormcentret var passeret, havde man lettet ankrene og var sejlet over til den anden side af havnen, hvor ankrene igen var blevet sat, så da stormen kom igen, denne gang fra den modsatte retning, var man klar til igen at bruge maskinkraft for at lette trykket på ankerkæderne. Alle andre skibe og både i havnen var drevet på land.

Fra St. Thomas fortsattes rejsen gennem Panamakanalen til Callao, som er havnestaden til Perus hovedstad Lima. Peru er egentlig et frugtbart land, selv om kyststrækningen ser bar og sandet ud. Der er en stor rigdom på metaller, hvilket dog først i de senere år er blevet rigtig udnyttet. I den nordlige del

findes nu store kobberminer, der bliver drevet med stort held af amerikanske selskaber. Mens vi lå i Callao, var jeg nogle gange i Lima, som er en meget smuk by med en masse gamle pragtbygninger og store torve. Der siges at være 67 kirker og kapeller, hvoraf særlig den pompøse katedral gør sig bemærket. Den ligger på Plaza Mayor (store torvet) og er genopført i renæssancestil efter jordskælvet i 1746. I katedralen findes sarkofagen med det balsamerede lig af Perus opdager og erobrer, spanieren Francisco Pizarro. Gennem en rude i den øverste ende af sarkofagen kan man se det indtørrede ansigt af erobreren. Det var i november 1532, at Pizarro med kun 280 mand overvandt den store hær af forvildede peruanere og anrettede et forfærdeligt blodbad på dem — dræbende titusinder af mænd, kvinder og børn. Den regerende inka (kejser) Athahualpa havde ladet sin broder drukne, og dette benyttede Pizarro som påskud. Pizarro dømte Atahualpa til døden på bålet, men da han indvilligede i at lade sig kristne, blev dødsmåden forandret til carrottering (kvælning — en i tidligere tid meget benyttet henrettelsesmetode i Spanien).

Peru har været misregeret i mange år — først af spanierne og derefter af politiske eventyrere. Man regner med, at kun ca. 12 % af befolkningen er hvide, 62 % indianere og resten blandingsfolk. Der findes også en mængde indvandrede kinesere og japanere i landet. I 1917 var der ca. 100.000 indbyggere i Lima. Der syntes da at være ordnede forhold i landet, men al storhandel og industri lå stort set på fremmede hænder.

Fra Callao sejlede vi til Arica, som nu hører til Chile, men som op til juni 1880, da den blev erobret af Chile, var Perus vigtigste handelsby med 30.000 indbyggere. Nu var der ikke meget tilbage af byen.

Vore næste lossepladser var Iquique og Antofagasta, som ligger på vestkysten af Chile. Begge er erobrede i krig af Chile — Iquique fra Peru i 1883 og Antofagasta fra Bolivia i 1884. Begge er endnu vigtige udførselshavne for salpeter, som bruges både til krudtfabrikation og til kunstgødning. De senere års opfindelser, som muliggør salpeters udvinding af luft, særlig på steder, hvor vandkraft er nær for hånden (således som i Norge), har forårsaget, at udførslen af chilesalpeter har mistet en del af sin betydning.

Begge disse havnebyer — i det hele taget den nordlige del af kyststrækningen på vestkysten af Chile — er noget af det mest gudsforladte, man kan tænke sig. På denne strækning ligger Andesbjergene, som strækker sig gennem hele kontinentet fra syd til nord, meget nær kysten. De fremtrædende østlige vinde, der blæser på disse bredegrader, bliver af bjergene tvunget til vejrs, bliver afkølede og falder ned som regn på bjergenes østside, mens det på bjergenes vestside aldrig regner. Hele kyststrækningen er tør og trøstesløs — man ser ingen vegetation, vandet må for en stor del indføres eller bringes til veje ved destillation af havvand. I byerne ser man vandvogne køre rundt og sælge vand, således som vi herhjemme i min barndom i København kunne købe mælk fra vogne. I de noget større byer er der ofte et lille blomsteranlæg på byens største torv, og dette bliver med stor bekostning vandet ved offentlig foranstaltning. Der er tropisk varmt, og gaderne sprøjtes hyppigt over med vand for at give køling,

men da der hertil benyttes havvand, er brobelægningen gerne dækket af et lag salt, som fører tanken hen på islagte gader i norden — en indbildning, som solens brændende stråler dog snart får til at forsvinde.

Vor næste havn var den meget vigtige havnestad Valparaiso (Paradisdalen) — vistnok efter San Francisco og Los Angeles den vigtigste havnestad på Amerikas vestkyst. Den havde i 1917 ca. 200.000 indbyggere (1958: 262.000) og en udmærket havn mod nord beskyttet af en stor mole. Valparaiso er havnestaden for Santiago (de Chile), som er Chiles hovedstad. Santiago er en meget smuk by beliggende ved foden af Andesbjergene i en frugtbar og veldyrket egn. Der var i 1917 ca. ½ mill. indbyggere (1958: 1.630.000), og denne by såvel som Valparaiso var i stadig fremdrift og udvikling. En jernbane forbinder de to byer. Santiago har en meget stor udstrækning, da husene på grund af de hyppige jordskælv for det meste kun har en etage. Der findes en mængde fremmede i Valparaiso — også en ikke helt lille dansk koloni.

Vore næste pladser var byerne Talcahuano og Valdivia, som ligger i det sydlige Chile i et meget frugtbart område og med et sundt klima. I Valdivia er der en stor tysk koloni, som nedstammer fra hertil indvandrede tyske herrnhuter, som stadig har en stor brødremenighed i byen. Valdivias havneby hedder Corral. Fra det sydlige Chile udføres der særlig hvede og tømmer. Også vin dyrkes i det milde klima.

Efter endt udlosning gik vi til Coronel for at fylde op med kul til skibets kedler. Coronel var dengang en by med ca. 6000 indbyggere. Det var hovedafskibningsstedet for de vigtige kulgruber, som fandtes i omegnen.

Efter endt kulfyldning gik vi tilbage til Valparaiso, hvor vi lastede en fuld ladning hø i baller. I salpetergruberne på Chiles vestkyst bruges en masse muldyr som trækkraft. Da der, som sagt, ikke findes spor af vegetation i disse egne, må høet indføres, og »*Tranquebar*« var nu blevet chartret til at bringe en ladning op til Antofagasta og Iquique. Det var en nem ladning at indtage og atter udlosse. Fragten var ikke stor, men da der var fri stevedoring (lastning og losning), og da skibet alligevel skulle op på disse pladser for at laste, var fragten næsten ren fortjeneste. Høet er — selv om det er presset i baller — meget let, og foruden at have lastrummene fulde, havde vi en 18 fod høj dækslast.

På salpeterpladserne fik vi meget hurtigt losset høet og gik i gang med at laste salpeter, som vi skulle bringe til San Francisco. Vor første lasteplads var Antofagasta.

Salpeter bliver indladet i sække. Det er meget tungt, hvorfor skibet ikke bliver fyldt af det, og en del af ladningen må tages på mellemdækket, da skibet ellers bliver for uroligt under sejlads. Det er en blandt »landkrabber« ret udbredt idé, at jo tungere ladning et skib får i bunden, jo mere roligt og fri for slingring bliver skibet. Dette er en stor fejltagelse. Kommer skibet ud i søgang, kan intet forhindre det i at »slingre« — at komme ud af sin ligevægtsstilling. Er skibet nu tungt lastet — altså har stor stabilitet — vil det hurtigst muligt søge at komme tilbage i ligevægt og vil have så megen fart på, at det vil slingre rask over til den anden side. Dette vil forårsage voldsomme bevægelser, som kan

blive farlige for skibet — også fordi det vil komme ligesom ud af »fodslag« med søen, bølgerne vil bryde over det og lave havari. Et sådan skib kaldes »stift«. Er et skib derimod »rankt« — det vil sige, at det har en del vægt oppe i skibet, vil det i søgang få rolige, blide bevægelser og vil hæve og sænke sig med bølgerne, som vil ligesom gå under skibet i stedet for at »brække« over det. Naturligvis må skibet ikke blive så rankt, at det mister sin stabilitet og måske kæntrer. Det er kaptajnens og styrmandens opgave ved beregning og ved hjælp af erfaring at finde den gyldne middelvej, så at skibet bliver lastet med den rette stabilitet — eller, som det hedder, får den rette »metacenterhøjde«.

Vor første lasteplads var Antofagasta, og fra denne plads skulle vi gå til Caleta Buena, som kun ligger 10 sømil fra Antofagasta. Disse vestkysthavne er ikke havne i den forstand, man almindeligvis forstår ved havne — det er åbne rede uden nogen beskyttelse. Da vi en tidlig morgen lettede fra Antofagasta for at gå til Caleta Buena, kunne vi ikke løfte vort anker. Vi var straks klar over, at ankeret havde fisket noget, og vi vidste også, at havbunden ved disse salpeterhavne er fyldt med ankre fra skibe, som gennem de mange år her har været nødt til at stikke ankrene fra sig under dårligt vejr, eller hvis kæder er knækket. Vi måtte sætte stålwirer på vor ankerkæde, og ved samtidig at bruge vore andre dampspil fik vi til sidst vort anker hjem, og på fligene hang ganske rigtigt et stort og velbevaret anker og en del kæde. Det var tilsyneladende et anker, som havde tilhørt et sejlskib på ca. 4000 tons. I 1917 var der hele verden over en katastrofal mangel på ankre og kæder, og styrmanden og jeg så i ånden den store andel, vi ville få i bjergelønnen for vor fangst. Vi fik havnelods ombord ved Caleta Buena, og han gav os ordre til at fortøje med begge ankre. Ja, det kunne vi altså ikke. »Hvorfor ikke?« Vi måtte fortælle, vi havde fangst på krogen. Så ankrede vi med et anker, og lodsen gik i land. Kort tid efter kom havnevæsenets båd ud med et brev til mig, hvori jeg i højtidelige vendinger fik ordre til ufortøvet at bringe det bjergede anker og kæde til havnevæsenets plads. Jeg bad budet rende og hoppe — det lød noget anderledes på mit barbariske spansk. Så kom havnemesteren selv ud — en fin mand i marineuniform. Han havde en underofficer med sig, som slæbte på en stor bog. Det viste sig at være havnereglementet for Chiles kysthavne, og ifølge en paragraf, der handlede om opfiskede ankre og kæder, skulle sådanne overleveres til havnemesteren i vedkommende havn. Denne skulle så avertere det, og hvis ejermanden ikke meldte sig efter år og dags forløb, skulle ankeret sælges. Efter at udgifterne var trukket fra, fik finderen så udbetalt 1/3 af restbeløbet, mens det overskydende tilfaldt hospitalerne i findehavnen. Altså ville jeg være så venlig at aflevere ankeret? Jeg var ikke spor venlig. »Vil I have ankeret, kan I selv komme og pille det af, men jeg holder havnevæsenet ansvarligt, hvis skibet får nogen skade ved det.« Om eftermiddagen kom vor lods ud med en stor lægter med svært håndspil, og det lykkedes ham ret hurtigt at få ankeret fri og ned på lægteren — et dejligt, stort anker og 45 favne fejlfri kæde. Jeg forlangte og fik kvittering for anker og kæde, og havnevæsenet fik adresserne på mit rederis kontor i København og vore agenter i Valparaiso og San Francisco.

Unødigt at spørge, om jeg nogen sinde fik bjergeløn tilsendt. Nogle år efter var jeg igen i Caleta Buena. Der var en ny havnemester. Jeg fik opsporet, at den forrige en kort tid efter vor afsejlning havde solgt anker og kæde til et af de store tyske sejlskibe, som lå ankret ved Antofagasta. Under krigen lå der masser af tyske sejlskibe ankret op ved salpeterpladserne ventende på, at krigen skulle høre op. De blev alle overtaget af de allierede efter krigens ophør. Hospitalerne i Antofagasta eller Caleta Buena havde ikke fået en rød centavos af det store beløb, som vort hittegods må have indbragt.

Vor stevedore i Iquique var en gammel skotte ved navn *Campbell.* Han var ked af, at han nu var så gammel, så han ikke mere kunne gå ombord i skibene, og spurgte mig, om jeg ikke kendte en yngre kaptajn, som ville gå i kompagni med ham? Jeg erkyndigede mig om forretningen flere steder og tog en opgørelse over aktiverne. Der var flere store lægtere og andet gods. Jeg spurgte Campbell, hvad han ville have for en halvpart i foretagendet. »Mellem 2000 og 3000 pund.« »Skal vi sige 2500 pund sterling?« »Ja, jeg slår til, hvis det er en ung, rask mand med lyst og forstand på dette arbejde.« »Manden er mig selv, men jeg kan ikke binde mig, før jeg kommer til San Francisco, da jeg må skrive hjem og få at vide, om jeg kan rejse pengene.« Min kone havde sin fædrenearv, og min svigermoder, som var ret velhavende, havde ofte slået på, at hun kunne hjælpe mig, hvis jeg kunne få en stilling i land. Hun syntes ikke om, at jeg aldrig var hjemme. Jeg skrev til min kone om forslaget, som jeg syntes var godt, selv om Iquique ikke var noget morsomt sted at være, men der var jo ikke så langt til Valparaiso. Efter at have lastet vort salpeter sejlede vi til San Francisco, og sagen var så vidt klappet og klar mellem Campbell og mig — jeg skulle blot fra San Francisco telegrafere mit svar, tage skibet til Danmark og så rejse til Chile og begynde kompagniskabet.

Mens vi var på vej fra Iquique til San Francisco, gik De forenede Stater ind i krigen, og da jeg kom til San Francisco, lå der telegram til mig fra Campbell, at han nu ikke kunne reflektere på mit kompagniskab. Der var sket det, fik jeg senere at vide, at U. S. A. havde købt enorme partier salpeter i Chile, og Campbell havde erhvervet kontrakter for stevedoring og lægtering for en meget stor del af det af Amerika købte salpeter, hvilket betød en enorm fortjeneste for hans firma. Da jeg nogle år senere kom til Iquique, var Campbell ikke dér mere. Han var draget til Skotland med en meget stor formue. Jeg kom altså til at sidde som sorteper.

Vi lossede vort salpeter i San Francisco og i Port Costa og sejlede derefter i ballast til Seattle, hvor vi skulle indtage en fuld ladning hvede til United Kingdom.

Den uindskrænkede u-bådskrig var i februar blevet erklæret af tyskerne — ethvert skib af hvilken som helst nationalitet, der nærmede sig de britiske kyster, ville blive torpederet uden varsel. Da skibet var næsten tillastet, kom en dag hele officersbesætningen — med undtagelse af førstestyrmand og førstemaskinmester — og spurgte mig, hvad garantier de ville have for at blive retfærdigt belønnet for at gå med skibet til England? Det kunne jeg ikke svare andet på,

end at officersorganisationerne antagelig havde fået en overenskomst med rederne, og at denne overenskomst også ville gælde for »*Tranquebar*«*s* officerer. Da vi ikke kunne blive enige, forlangte de alle afmønstring ifølge sølovens paragraffer om sejlads i krigstid. Vi enedes om at gå til den danske konsul, som var storkøbmanden *Lehmann*, en udmærket dansk-amerikaner og en god patriot både over for sit nye som over for sit gamle fædreland. Den menige besætning var der ingen besvær med — de havde fået deres ordrer fra deres forbund i København. Det kostede konsulen og mig megen overtalelse for at få officererne til at indse, at de måtte lyde deres fagforenings parole. Der er det at bemærke, at for en gift mand — og for resten også for en ugift — er der vel ikke noget at sige til, at han eventuelt nøler med ligefrem at gå ind til det risikable foretagende, som sejlads i farezonerne virkelig var, såfremt han ikke var sikker på at få retfærdig kompensation for sin risiko eller sikkerhed for sine eventuelle efterladte. Officererne besluttede imidlertid foreløbig at ville følge skibet til østkysten, hvor skibet skulle anløbe havn for hjemgående.

I midten af juni måned 1917 afgik »*Tranquebar*« fra Seattle med en fuld ladning hvede. Tre af mine danske søfolk var rømt i Seattle, og i stedet for havde jeg fået to svenskere og en englænder. De viste sig alle tre at være mindre fint papir, den ene svensker var således en desperado, som snart var en hel skræk for de andre folk i matroslukafet. Jeg kunne kun give ham bødestraffe gang på gang og ellers tilråde kammeraterne at give ham en omgang strambuks, men det var der åbenbart ingen af dem, der havde mod på. De forlangte alle tre afmønstring i Panamakanalen, og jeg lovede dem, de med glæde skulle få det, hvis myndighederne tillod det. Det gjorde myndighederne imidlertid ikke — de måtte følge med skibet til Hampton Roads, Virginia, hvortil skibet blev beordret for inspektion og for at slutte sig til en oceankonvoj. Efter kanalpassagen kom vi sent en aften til Colon Red, hvor vi ankrede, da vi ikke kunne få vore papirer før følgende morgen. Om morgenen blev det meddelt mig, at de tre fyre var forsvundet. Der var på rejsen forsvundet ure og andet fra besætningens ejendele, og de tre var mistænkte for tyveriet. Det har sikkert været dem, og nu ville de ved flugt unddrage sig følgerne. Skibet lå meget langt fra land, og der løb en ret stærk strøm, så det tilkaldte politi havde sine tvivl om, hvorvidt det kunne være lykkedes de tre at svømme til land, den eneste måde hvorpå de kunne være undsluppet. Deres forsvinden blev ikke opklaret, inden skibet sejlede, men da jeg næste gang anløb Colon, fik jeg at vide, at den ene svenskers lig var blevet fundet på kysten ved Colon. De andre to fik man aldrig opklaret noget om.

Ankommet til Hampton Roads fyldte vi først kul til vore bunkers i Norfolk og gjorde derefter klar til at gå med konvojen. Det var den tredie oceankonvoj i denne krig, og »*Tranquebar*« var det første neutrale skib, som deltog i konvojsejlads. Jeg blev som neutral — og måske derfor mistænkelig — holdt uden for nogle af konferencerne, som blev afholdt før afsejlingen, og jeg fik heller ikke telegrafkoderne og de andre hemmelige papirer, som de allierede kaptajner blev forsynet med. En del af skibene var lastet med heste, og til

trods for, at en af de skriftlige ordrer, vi fik, indeholdt forbud mod at kaste noget overbord, hvorved eventuelle fjendtlige krigsskibe kunne komme på spor af konvojen, sejlede vi det meste af formiddagen som gennem en mødding af gødning, gammelt strøelse og andet affald, som blev smidt overbord, når de flydende hestestalde om morgenen blev gjort rene. Konvojens eneste beskyttelse var et såkaldt »Q-ship«. Det lignede et almindeligt koffardiskib med en høj dækslast af træ. Hvis et fjendtligt kaperskib — af hvilke flere var i virksomhed — nærmede sig, forsvandt den kunstige trælast, og skibet blev forvandlet til et svært bevæbnet krigsskib.

Der havde lige fra rejsens begyndelse været nogen skriftlig misstemning mellem rederiet og mig, og da min svigermor også havde presset noget på for at få mig til at gå i land, besluttede jeg, at nu skulle det være. Jeg havde nu været kaptajn og havde ret til at kalde mig det, og skulle jeg søge mig en landplads, skulle det være før, jeg blev for gammel, så jeg skrev hjem fra Seattle og gav min opsigelse til fratrædelse, når skibet kom til England.

Der skete intet på vejen over Atlanterhavet. Da vi nærmede os den irske kyst, kom nogle amerikanske torpedobåde ud for at ledsage skibene til de forskellige havne, og vi fik ordre til at gå til Cork ledsaget af et af disse krigsskibe. Da vi kom nær land, hejste amerikaneren signalet »Følg mig«, hvorefter han med en anslået fart af 40 knob stak af og snart var ude af syne, som vi luntede af med vore 9 knob. Det var nær aften, og jeg antager, amerikanerne var syge efter at komme ind tids nok til at få landlov — så kunne vi klare os selv. Det værste var, at jeg ikke havde specialkort over denne del af kysten, da jeg i Norfolk havde fået min destination opgivet at være Limerick. Jeg fortsatte ind mod kysten, og da det blev mørkt, så jeg nogle lysbøjer, som jeg styrede lige imellem. Inden vi kom til bøjerne, gav jeg andenstyrmand ordre til at tænde et blålys som signal efter lods. Ved en fejltagelse tændte han et rødlys, og i løbet af nogle få øjeblikke kom et par torpedojagere farende for at få at vide, hvad der var i vejen. Jeg kunne berolige dem med, at jeg blot ønskede en lods — så forsvandt jagerne igen, men til trods for hyppig afbrænding af blålys kom der ingen lods. Jeg var imidlertid kommet langt ind på en slags fjord, mens jeg stedse holdt håndloddet gående; men til sidst turde jeg ikke gå længere og ankrede. Der kom en stor dampbarkasse langs siden af os, og en fint uniformeret mand kom ombord. Det var havnemesteren. »Nå, det var da godt, vi fik en mand ombord til at vise os vej ind.« »Vej ind?« spurgte den fine mand, »du er inde, hvor du skal være — lige midt i Queenstown Havn.« Da jeg næste morgen klarerede ind og også aflagde besøg hos den kommanderende admiral, blev denne gamle hugaf fnysende gal i hovedet, da jeg fortalte ham om den amerikanske torpedojager. »Det er dog for galt, sådan som disse fyre opfører sig. Jeg må sige, at til trods for mange af disse amerikanere — både officerer og menige — ikke er søfolk i vor forstand, så er de nu gode nok, når det gælder at slås til søs, men ved land er de ikke til at have med at gøre. Vi har en masse af dem her i Cork og Queenstown, de drikker al vor spiritus og forfører vore piger med deres mange penge, og når de bliver fulde, laver de

store slagsmål i gaderne.« Den gamle gubbe rystede betænkeligt på sit ærværdige, hvide hoved.

Den følgende dag sejlede vi op ad den smalle flod Lee til Cork — ca. 18 kilometer. Vi begyndte straks udlosningen.

Cork er en meget interessant by og var dengang arnestedet for den feniske propaganda. Den feniske bevægelse var en hemmelig forening med medlemmer ikke alene i Irland, men også i England og ganske særlig i Nordamerika, hvorfra bevægelsen finansieredes. Formålet var at løsrive Irland fra England og danne en irsk republik. Cork havde i 1917 ca. 80.000 indbyggere. Den nyere del af byen har brede gader og smukke bygninger. Byen ligger på begge sider af floden Lee og på en ø i samme, og over floden sker forbindelsen ved hjælp af ni broer.

Efter udlosningen sejlede skibet til Cardiff, hvor det skulle indtage kulbunkers. Dagen efter ankomsten til Cardiff den 6. august 1917 blev jeg afløst af kaptajn Carl Knudsen, og jeg rejste over Grimsby og Esbjerg til København.

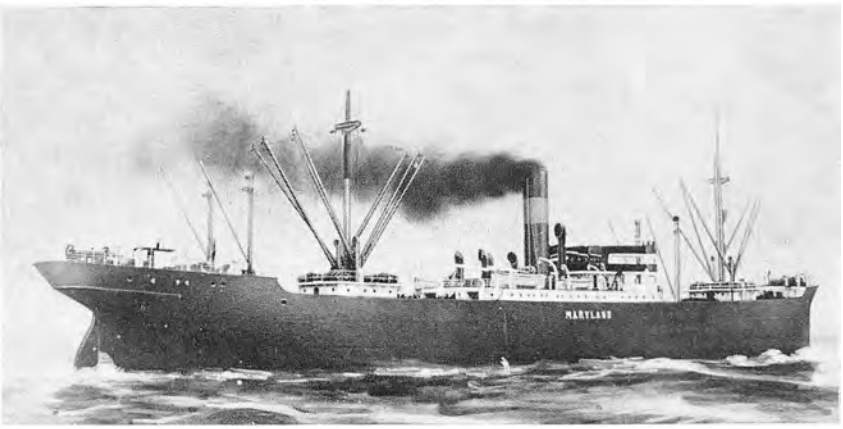
Det tog mig nogle dage i København at få afviklet mit forhold til rederiet, fra hvilket jeg skiltes i bedste forståelse. Da direktør *Gether* ved afskeden trykkede min hånd og sagde: »Vi ser Dem såmænd nok snart igen heroppe, når De er blevet ked af landlivet,« turde jeg ikke benægte muligheden af dette. Der skulle dog gå mange måneder, før dette fandt sted.

KAPITEL 31

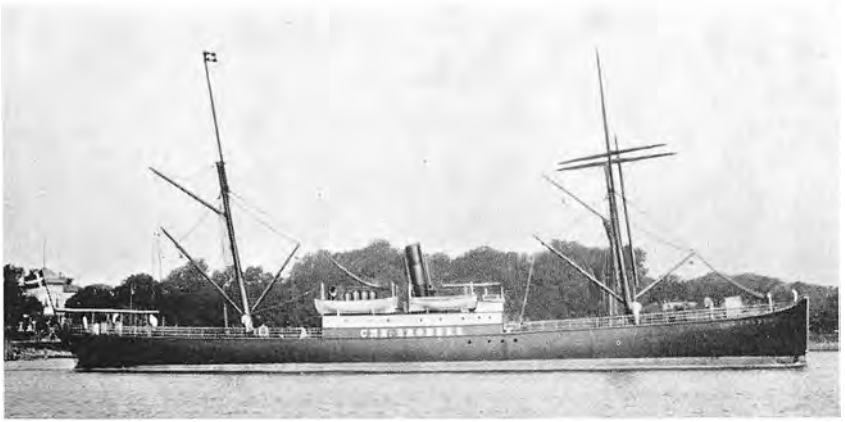
Børsspekulation. Dyrtid og boligmangel. U. S. A. træder ind i krigen. Fragtnævnet. Kaotiske forhold på Børsen

Efter i nogle dage at have hvilet ud i familiens skød så jeg mig om efter noget at bestille. For dog at have noget at tænke på, satte jeg nogle få tusinde kroner i køb — på margin — af nogle dampskibsaktier, som på dette tidspunkt syntes at være kommet i bevægelse igen efter at have ligget forholdsvis roligt hen efter derouten i februar. Det synes at være en ret sikker pengeanbringelse, og da pengene faktisk lå og ynglede, gik jeg noget mere ind i denne tilsyneladende indbringende forretning. Min svoger var allerede dybt inde i spekulationen, som han med sin fædrene arv var begyndt på allerede i 1915. Han havde, da nedgangen fandt sted i februar 1917, tjent så mange penge, at han med sindsro kunne afvente opgangen, som også virkelig kom. Hans mål var at tjene så meget, så han havde en million kroner — så ville han holde op. Han fik aldrig millionen, men han var ikke langt fra den, da det i 1918 gik ham helt galt, og han til sidst måtte emigrere til Sydamerika uden én øre i lommen.

Nå, det tænkte vi ikke på i 1917, og jeg for mit vedkommende gik kun nølende og med en noget dårlig samvittighed ind i spekulationen, som jeg som sømand i særlig grad burde se ned på; men jeg var kun et menneske. Jeg ville hellere have anbragt de midler, jeg havde eller kunne få rådighed over, i en



S/s »Maryland« (D.F.D.S.) 5.136 brt.

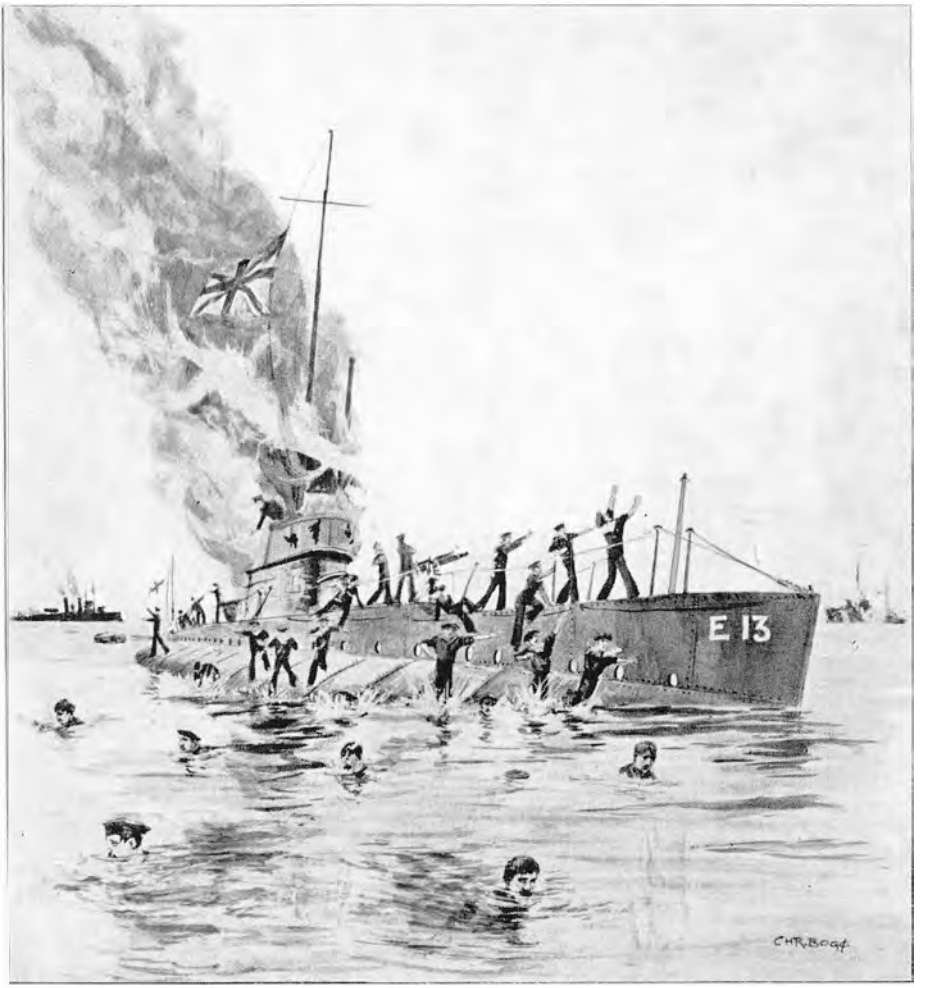


S/s »Chr. Broberg (D.F.D.S.) »Maryland« og »Chr. Broberg« var de første danske skibe, der krigsforliste i første verdenskrig.





»Reserveløjtnant«. Til h.: Ingeniør Valdemar Henckel.



Den engelsk undervandsbåd »E-13« strandet på Saltholm, hvor den overfaldes af en tysk torpedojager. 14 mand blev dræbt. En dansk torpedobåd tvang tyskerne væk. Tegning af Chr. Bogø.

god forretning, men indtil jeg fik den chance, trøstede jeg mig med, at pengene kunne få lov at arbejde for mig. Jeg tror, at alle, som blot havde nogle penge, de kunne lægge hånd på, spekulerede. Det er ingen undskyldning for mig, hvis en sådan behøves, men jeg begyndte i alt fald meget beskedent i 1917.

Danmarks stilling ved begyndelsen af året 1917 var økonomisk set meget god. Året 1916 havde tilført landet betydelige indtægter — særlig gennem den oversøiske skibsfart, som man regner med i løbet af året havde indtjent 380 mill. kr. i bruttofragt. Når vi nu i vor tid får at vide, at den danske handelsflåde i året 1957 har indtjent 1780 mill. kr., så synes de 380 mill. kr. ikke at være noget stort beløb, men man må erindre, at flåden er større i dag og således har bedre direkte indtjeningsmuligheder, men desuden var pengene betydelig mere værd, end de er i dag. Pristallet var i slutningen af 1916 136, mens det i slutningen af 1957 var 437, således at de 380 mill. kr. dengang ville svare til ca. 1661 mill. kr. i 1957. 1. januar 1917 havde Danmark en handelsflåde på i alt 871.776 brt. — mens flåden den 1. januar 1957 var på i alt 1.811.240 brt. Banker og sparekasser i Danmark fortæller ved årsskiftet 1916—17 om den voksende velstand. Statsgælden er bragt betydeligt ned, og det menes, at landets status siden krigens begyndelse er forbedret med ca. 1 milliard kr.

Overfladen synes lys og smilende — spekulanterne boltrer sig på Børsen — skibsværfter og industrien tjener penge — bønderne tjener penge som aldrig før på deres produkter, som bliver solgt til store penge både til England og Tyskland. Forlystelseslivet er i fuldt sving — penge, som kommer let, går let. Børsspekulanterne køber godser — bønderne sælger deres gårde til svimlende priser og køber biler og andre luksusgenstande. Dog der er ikke bare velstand og fornøjelse overalt. Der meldes om dyrtid, boligmangel og fra mange hold om direkte nød. Rationeringen bliver snart almindelig for alle de vigtigste næringsmidler, og det bliver vanskeligt at fremskaffe råstoffer til at holde industrien i gang. Produktionsapparatet viser tegn på slid. De mennesker, som har købt gårde til høje priser, har vanskelighed med at forrente den indestående kapital, og det viser sig at være galt, at heste og kreaturer er bortsolgt fra gårdene. Og nu begynder rædslerne til søs rigtigt for alvor at melde sig, efter at Tyskland fra den 1. februar 1917 har indledet blokaden af England — den uindskrænkede u-bådskrig.

I januar var en dansk handelsdelegation rejst til England for at søge at opnå bedre betingelser for dansk søfart og industri. Delegationens chef var etatsråd *H. N. Andersen*, der tidligere havde — og endnu flere gange senere skulle krydse den blodige Nordsø for gennem sine forbindelser og med sit navn som indsats at gøre Danmark store tjenester. De øvrige delegationsmedlemmer var *Landmandsbankens* direktør *Emil Glückstadt*, direktør *Cold* fra D. F. D. S., direktør *A. O. Andersen* fra *Carl*-Selskaberne, direktør *Reinhard* fra *Kulbureauet*, kaptajn *Aarestrup* og kaptajn *Svensson*. Det lykkedes delegationen at opnå et tilfredsstillende resultat — men så kom tyskernes blokadedeklaration og ødelagde det hele.

Tyskernes mening med blokaden var at afskære England fra alle tilførsler. At blokaden ikke kunne blive effektiv og derfor var ulovlig efter international ret, rørte ikke tyskerne — ethvert skib, som befandt sig inden for de af Tyskland etablerede farezoner, hvilket var alle farvande omkring Storbritannien, Frankrig, Italien og østlige del af Middelhavet, risikerede at blive torpederet uden varsel og uden hensyn til nationalitet.

Den 3. januar 1917 blev der på et fællesmøde mellem styrmænd, maskinmestre, matroser, fyrbødere og restaurationspersonale vedtaget en resolution, hvori gjordes opmærksom på, at krigsforsikringen, i hvilken både redere og regering var repræsenteret, oprindelig ikke ville dække skibe lastet med krigskontrabande. Herpå, påstodes det, var overenskomsterne mellem rederne og besætningerne baserede. Da krigsforsikringen imidlertid uden videre formularer tegnede forsikringer for alle ladninger uden hensyn til disses art — altså også krigskontrabande — betragtede organisationerne alle aftaler som ophævede og stillede deres medlemmer frit, om de ville sejle med skibe helt eller delvis lastet med krigskontrabande. Mod denne resolution protesterede rederne. Ganske vist måtte det indrømmes, at skibe med kontrabande var blevet godkendt af krigsforsikringen, men dette var der regnet med ved overenskomsternes affattelse. En del skriveri mellem organisationerne, som egentlig ikke bragte sagen nærmere en løsning, blev pludselig afbrudt ved Tysklands erklæring af 31. januar 1917, der meddelte, at tyske stridskræfter ville sænke alle skibe, som efter 5. februar 1917 befandt sig inden for de af Tyskland bestemte farezoner.

Tysklands erklæring kom som et bombeslag, der på en gang stoppede al dansk skibsfart. Rederne turde ikke lade skibene forlade havnene, krigsforsikringen vægrede sig ved at dække skibe og ladninger, og søfolkene nægtede at sejle. England gjorde sagen helt fortvivlet for den neutrale skibsfart. Den overenskomst, som den danske delegation med etatsråd Andersen i spidsen efter mange vanskeligheder havde fået afsluttet i London, blev annulleret, forinden den endnu var trådt i kraft. Som omtalt kap. 22 stod dansk skibsfart over for et næsten uløseligt dilemma.

Med den berygtede »uindskrænkede undervandsbådskrig« oprandt en tid, der for dem, som sejlede under den første verdenskrig, står som dens uhyggeligste minde. De søfarende var blevet gjort fredløse på havene, og snart indløb beretningerne om de talløse torpederinger uden varsel og andre rædselsgerninger.

For skibene, som lå i havnene, var der foreløbig sat et nødvendigt *stop*, men der er et gammelt ord, der siger, »det er nødvendigt at sejle — det er ikke nødvendigt at leve.« Der *skulle* sejles. Danmark *måtte* have sine tilførsler — sejladsen *måtte* atter i gang.

Den 13. februar blev det på et fællesmøde af officers- og mandskabsorganisationerne besluttet at tilstille *Dansk Dampskibsrederiforening* en skrivelse, hvori der anmodes om optagelsen af forhandlinger om de vilkår, under hvilke påmønstring af besætningerne til skibene kan finde sted, »idet vi forventer, at den ærede forening vil indrømme os, at sejladsen ikke vil kunne genoptages på de samme vilkår som før skibenes oplægning.«

Mødet kom i stand den følgende dag, men endte resultatløst. Rederne ville forhøje assurancesummerne, men afviste alle andre krav. Efter megen forhandling gik sagen til sidst til forligsmanden, og den 7. marts 1917 om morgenen stillede denne et mæglingsforslag, på hvilket der skulle gives svar inden samme dag kl. 18. Dette forslag blev vedtaget af alle organisationerne undtagen af *Dansk Styrmandsforening*. Yderligere forhandlinger fandt sted mellem rederiforeningen og styrmændene, og efter at have opnået en del mindre fordele vedtog også styrmændene mæglingsforslaget den 14. marts 1917.

Efter den nye overenskomst ville officererne få udbetalt et krigstillæg for fart i Østersøen, Nordsøen, Middelhavet og visse dele af Atlanterhavet på 75 kr. pr. måned for gager til og med 75 kr. pr. måned. Derefter stiger tillægget efter visse satser til 160 kr. for gager på 320 kr. For gager over dette beløb betaltes 50 % krigstillæg. Disse krigstillæg betales fra påmønstring til afmønstring — altså også når skibet er i havn. For fart i de af centralmagterne etablerede farezoner betales yderligere fra havn til havn inden for farezonegrænserne 10 kr. pr. dag for alle officersgrader. Ulykkesforsikringen forhøjes for officererne fra 10.000 kr. til 20.000 kr. og for hovmestre og kokke fra 8000 kr. til 16.000 kr.

For matroser og fyrbødere vil krigstillægget være 70 kr. pr. måned og farezonetillægget det samme som for officererne. Ulykkesforsikringen forhøjes fra 4000 kr. til 8000 kr.

Fra 1. april 1917 forhøjes dyrtidstillægget for alle ombord til 50 % af den faste gage.

Skibene kom lidt efter lidt i fart igen. Fragterne steg, rederne tjente store penge, og på Børsen begyndte snart igen den vilde spekulation. Straks den 1. februar var Børsen blevet lukket for alt salg af aktier — antagelig fordi man frygtede et for stort nedslag i kurserne. Der handles dog underhånden en hel del under børsrampen.

Skibsfartens standsning og uvisheden om, når den igen kunne komme i gang, fik naturligvis kurserne på dampskibsaktier til at rasle ned — dog ikke så slemt, som det var befrygtet. Børsen var som sagt lukket, men det varede kun nogle dage, før en livlig uofficiel efterbørs var i gang. Kursnoteringsudvalget holdt en slags kontrol med denne børs og konstaterede den 28. februar 1917 følgende kurser på dampskibsaktier (i parentes er anført kurserne den 31. januar): *D. F. D. S.* 316 (374) — *Danmark* k. 400, s. 480 (510) — *Norden* 439 (512) — *Carl* 470, 500 (550) — *Dannebrog* 437 (505) — *Skjold* 388 (480) — *D/S 1896* 450 (477) — *Hejmdal* 570, 620 (610) — *Gorm* 562 (635) — *Neptun* 471 (530) — *Dansk-Russisk* 277 (330).

Faldene var ikke katastrofale, og efterhånden som rederierne deklarede deres udbytter for året 1916, og skibene så småt kom i fart igen, steg kurserne atter.

Rederiernes regnskaber for det forløbne år viste kolossale indtjeninger. Foruden store henlæggelser udbetaltes følgende dividender: *Svitzer* 25 % (kapitalen udvides desuden fra 1.800.000 kr. til 3 mill. kr. ved udstedelse af friaktier således, at hver ejer af tre gamle aktier får tildelt to nye) — *Forenede*

Bugser 24 % — *Vendila* 70 % — *D/S 1915* 45 % (da begge dette selskabs skibe er torpederede, udbetales der desuden af det beløb, som skibenes assurancesum overstiger deres bogførte værdi, en bonus af 140 %) — *Vesterhavet* 50 % — *Dania* 50 % (for begge disse selskaber, som er nær knyttet til hinanden, henlægges fortjenesten på solgte og forliste skibe til fornyelsesfond. *Dania* har i december 1916 fordoblet sin kapital til 6 mill. kr. ved at udstede friaktier, som giver fuldt udbytte for 1916, således at dividenden i virkeligheden er 100 %) — *Dansk-Fransk* 60 % — *Orion* 75 % — *Hamlet* 15 % (stiftet 1916) — *Ø. K.* 45 % — *D. F. D. S.* 35 % — *Danmark* 60 % — *Norden* 70 % — *Progress* 50 % — *Skagerak* 6 % (stiftet 1916) — *Dannebrog* 60 % — *Neptun* 75 % — *D/S 1896* 60 % (disse tre sidste selskaber ledes af C. K. Hansen) — *Fiona* 100 % — *Torm* 100 % — *Dansk-Russisk* 40 % — *Carl* 100 % — *Skjold* 85 % — *Gorm* 100 % — *Skandia* 50 % — *Myren* 70 % — *Dana* 20 % (stiftet 1916) — *Oceana* 20 % (stiftet 1916) — *Hafnia* 100 % — *Nord-Østersø* 60 % — *Senta* 5 % — *Rødby Havn* 48 % — *Hippalos* 5 % — *Atlanterhavet* 20 % — *Gefion* 70 % — *Ajax* 60 % — *Hejmdal* 100 % — *Helsingør D/S* 40 % — *Valkyrien* 100 % — *Vikingen* 100 % (disse to sidste selskaber ledes af firmaet A. O. Andersen, som også disponerer rederierne Carl, Skjold og Gorm). — Af firmaer, som er tilknyttet skibsfarten, betales der følgende dividender for året 1916: *Burmeister & Wain* 25 % — *Flydedok* 20 % — *Aalborg Værft* (Stuhr) 23 % — *Frederikshavn Værft* 20 % — *Det kgl. octr. Søassurance Co.* 40 % — Assurancekompagniet *Baltica* 15 %.

Den 23. februar 1917 forhøjede D. F. D. S fragterne på gods for indenrigs skibe med 100 %. På trods af de siden krigens udbrud i 1914 stærkt voksende udgifter på alle felter havde selskabet ikke forhøjet fragterne før, idet det på sine udenrigske både havde tjent så meget, at overskuddet fra disse kom indenrigsfarten til gode. Det var nu kun rimeligt, at de indenrigske fragter måtte følge med i den almindelige opgang.

Den 6. marts forbydes det ved lov offentligt i tale eller skrift at omtale danske skibes bevægelser, positioner, ankomst og afgang fra havne etc., og positionslisterne forsvinder fra bladene.

Den 6. januar 1917 blev det ved bekendtgørelse fra indenrigsministeriet forbudt danske skibe at blive bortfragtet på tid (timecharter) uden særlig tilladelse for hvert enkelt tilfælde. Meningen var naturligvis, at danske skibe skulle reserveres danske tilførsler, og at alle befragtninger skulle udfærdiges i forståelse med det ved loven af 12. maj 1916 oprettede *Fragtnævn*, således at der ikke blev indrømmet udlandet at disponere over dansk tonnage i større udstrækning, end den forholdene nødvendigvis måtte føre med sig. Forbudet mod tidsbefragtning var vel egentlig et værn for at holde sammen på den danske handelsflåde og kom som en tilknytning til skibssalgsforbudet af 6. oktober 1915.

Den 2. februar 1917 afbrød De forenede Stater den diplomatiske forbindelse med Tyskland. Det var tydeligt at se, at tidspunktet for Amerikas deltagelse i krigen nærmede sig. Den 12. marts begyndte U. S. A. at armere sine handels-

skibe, og den 5. april 1917 erklærede U. S. A. endelig krig mod centralmagterne, som beskyldtes for ved gentagne krigshandlinger mod De forenede Stater, regering og folk at have provokeret krigen. Denne krigserklæring blev straks efterfulgt af krigserklæring fra republikken Cuba, og efterhånden kom der erklæringer fra næsten alle de mellem- og sydamerikanske republikker.

Det er meget mærkelige tider i Danmark. De kendetegnes bedst ved: vareknaphed og pengerigelighed. Skibsværfter og fabrikker gør alt muligt for at skaffe råmaterialer, og alle kontrakter har klausul om fritagelse, hvis materialer ikke kan fremskaffes. Fra 4. januar er sukkerrationeringen indført — fire pund sukker månedlig pr. hoved. Fra 1. april indføres brødkort — 8 kg rugbrød og 4 kg hvedebrød pr. mand pr. måned. I løbet af 1918 indføres rationeringskort på næsten alle madvarer. Priserne stiger, men det dæmmer ikke op for købelysten. Der er kommet en helt ny klasse velhavere i vejret, og det er folk, som bruger pengene, mens de har dem. Prokurist Bang hos Illum siger, at skønt priserne er blevet fordoblede, er omsætningen gået samme vej. Grosserer Lund hos Fonnesbech er ulykkelig over, at de en dag på grund af overvættes tilstrømning måtte lukke forretningen fire gange. Prokurist Eistrup i Silkehuset siger, at der aldrig før er solgt tilnærmelsesvis så meget silke, og grosserer Hector meddeler, at de nye velhavere køber kostbare sko og støvler i dusinvis. På restauranterne drikkes der champagne som aldrig før. Det fuldtallige publikum er ikke — som en kendt hotelejer udtrykte sig — »alle grever og baroner.«

Der findes dog også en bagside af den gyldne medalje. Arbejdslønningerne kan ikke helt holde trit med de stigende priser, og materialemangelen skaber arbejdsløshed. Den 1. marts udsteder indenrigsministeren et midlertidigt spiritusforbud. Årsagen er, at beholdningerne af majs, korn og kul er knappe. Efter at beholdningerne af spiritus og af råvarerne til spiritusfabrikationen er optalt, bliver spiritusforbudet atter ophævet den 26. marts, men nu er der maksimalpriser på de vigtigste sorter, og priserne er steget til over det dobbelte. Heraf udgør spiritusafgiften 50 %. Datidens aviser er bestyrtede over de nye, »mægtige« maksimalpriser på spiritus, men vor tids forbrugere bliver misundelige, når vi læser, at taffelakvavit koster 2,40 kr., whisky 9,00 kr., cognac 12,00 kr. og caloric 6,00 kr.

Bolignøden er katastrofal. Kommuneskoler og det tomme kvindefængsel på Christianshavn bliver taget i brug til husvilde.

Børsen i København er stadig stedet, »hvor det foregår,« og der foregår mærkelige ting. Spekulanterne har fundet en ny måde at tjene penge på, nemlig ved at opkøbe aktier i et bestemt rederi og så ved en overrumpling på en hastigt indkaldt generalforsamling at likvidere selskabet ved at sælge skibene til de rådende fantastiske priser. For at sikre de gamle, gode rederier mod dette »slagteri« får de besindige ledere af selskaberne indført nye paragraffer i vedtægterne.

Det er dog ikke alene ved legal børsspekulation, der tjenes penge. Der kan — og bliver — tjent store penge ved at bryde eller omgå de mange forbud, som er nødvendiggjort ved Danmarks stilling som neutral. Fristelserne her synes

at være så store, at selv meget kendte forretningsfolk tager risikoen — og bliver hængt ud, når det går galt, og spillet bliver opdaget. Der er i 1916 blevet oprettet en særlig domstol til behandling af disse sager. Formanden for denne domstol var dommer *Thorup,* der af de mange »klausulædere« var hadet og frygtet som ingen anden. Fra domstolens oprettelse til 30. januar 1917 havde Thorup dømt 70 kendte handlende og ca. 500 ukendte mennesker til bøder på i alt 640.000 kr. — foruden adskillige års fængselsstraf. Blandt de mere celebre fik en kendt københavnsk grosserer tre års fængsel, og en »assistent« måtte alene betale 350.000 kr. i bøde.

For den ældre generation, der lærte at betragte Børsen som et slags handelstempel, der kun blev besøgt af højhattede, diplomatfrakkeklædte handelsfyrster, redermagnater og andre finansmatadorer, frembød krigens børs et mærkeligt syn. Selve den officielle kursnotering foregik i et mindre lokale — altid for lille til den store tilstrømning og med en mangel på ventilation, der på de store dage virkede besvimende. Her tronede børsnoteringsudvalget, om hvis formand vekselerer *Chr. Reimann* det blev sagt, at ved en aftale med ham var papir og pen overflødig — bare hans ord var nok. Når de officielle børsforretninger til trods for det mærkelige klientel, Børsen efterhånden fik, og de lidenskaber, som pengebegærligheden opelskede, alligevel så godt som altid forløb med et vist dekorum, skyldtes det i første række vekselerer Reimanns faste ledelse, og den respekt — ja, man kan næsten sige ærefrygt — der stod om hans navn.

Når Børsen var overstået, og kurserne fastsat for dagen, begyndte efterbørsen i den store vestibule — og så var der ofte sjov i gaden. Børsen former sig jo nærmest som en auktion, hvor de, der har noget at sælge, gennem deres vekselerer råber sælgerprisen op. Købernes vekselerere råber den pris, de vil købe til, og efter nogen købslåen bliver der som regel handel. Ved efterbørsen er der i Børsens vestibule ved hjælp af støtter og reb indhegnet en plads — i meget mindende om en bokserarena — hvorfra vekselererne fremsætter deres tilbud, som altid lyder på partier af 4000 kr. nominel værdi. På Børsens store dage synes det hele at være et virvar af råben, skrigen og gestikuleren, og under krigen kunne psykologer her finde en rig arbejdsplads. Mange af Børsens faste kunder var kendt under deres »kælenavne«. Der var således »Negerbøllen« — en fhv. pengeudlåner og nu ivrig baissist. Så var der »Ajax« også kendt under navnet »Det rullende Fortov« på grund af sin mærkelige gang. Han sås ofte i selskab med »Tandtrækkeren«, en tandlæge, som også på grund af sin hårfarve kaldtes »Den røde Jøde«. »Sporskifteren«, der oprindeligt var jernbaneassistent, og »Gyngehøvdingen«, som var en 24-årig kontorist, var begge »outside-vekselerere« og gjorde rivende forretninger for naive spekulanter. Begge de herrer endte deres børskarriere i tugthuset for bedragerier mod deres klienter. »Gyngehøvdingen« havde et underskud på over 3 mill. kr. Han havde fået sit tilnavn, fordi han altid sad og »gyngede« på et af de reb, som i børsvestibulen var spændt uden om noteringspladsen.

KAPITEL 32

Rederiregnskaber. De henckelske selskaber. A. P. Møller bygger skibsværft. Børsspil. Krigsforlisene tiltager

Det vækker i slutningen af februar en del opmærksomhed, at *Frederikshavn Skibsværft* af sit nettooverskud på 378.000 kr. giver 70.000 kr. som tantieme til direktion og bestyrelse og kun 44.000 kr. til aktionærerne. Tre bestyrelsesmedlemmer får lige så meget som alle aktionærerne. Dette forhold kommer igen i andre selskaber og er en følge af, at de store fortjenester, firmaerne indkasserer på grund af krigen, ikke er forudset, da lovparagrafferne angående eventuel overskudsfordeling er blevet til.

I maj 1917 stiftedes *Skibsførerforeningen af 1917*. Denne forening var oprettet af og for skibsførere fra Svendborg og Marstal tolddistrikter. Det var udelukkende sejlskibsførere, som mente, at en lokal forening bestående af mænd med samme interesse, bedre end den mere vidtfavnende *Den alm. danske Skibsførerforening af 1874* kunne varetage deres specielle interesser. Foreningen fik ikke nogen større betydning, og i februar 1921 blev den sammensmeltet med den gamle forening. Foreningen af 1917 havde da ca. 300 medlemmer, som alle gik over i Skibsførerforeningen af 1874. De var dog ikke her ret længe — i løbet af de første par år havde de så godt som alle meldt sig ud. De var sejlskibsfolk, og efterhånden som deres skibe gik ud af sagaen, gik også de fleste af dem. De tog stillinger i land, nogle af de yngre gik ud som dampskibsstyrmænd, og andre købte sig et mindre motorsejlskib og blev derved selvejere.

I maj måned er der opstandelse over *D/S af 1915*. Dette rederi stiftedes i marts 1915 med en aktiekapital på 225.000 kr., som senere forhøjedes til en halv million. Rederiet administreredes af det kendte firma *Suenson & Jespersen*. I august 1916 krigsforliste rederiets ene skib S/S »*Dannevang*« på 1248 brt. Skibets bogførte værdi var 360.000 kr. — den udbetalte assurancesum 1.100.000 kr. Den 15. januar 1917 torpederedes rederiets andet og sidste skib S/S »*Dannevirke*«. Den udbetalte assurancesum for dette skib var 1.750.000 kr. »1915« havde for året 1916 betalt et udbytte af 45 % plus 140 % bonus for overskuddet af de forliste skibe. Rederiet besad endnu ret store aktiver, og en enkelt storspekulant forsøgte nu at »torpedolikvidere« selskabet, hvorved han påregnede sig stor fortjeneste. Likvideringen ville være lykkedes, dersom der ikke var kommet en lov, som pålagde rederne at båndlægge assurancerne for krigsforliste skibe til senere indkøb af ny tonnage. Planen om likvidation blev således kuldkastet, men i januar 1918 blev den virkeliggjort på anden måde, idet Dampskibsselskabet *Oceana* overtog hele *D/S af 1915*. I den anledning udvider »Oceana« sin kapital fra 1 til 1½ mill. kr. Aktionærerne i »1915« får aktie for aktie i »Oceana« og desuden en dividende af 175 % kontant.

I juni 1917 sælger *D/S* »*Senta*« alle sine interesser i fremmede selskaber (norske) for 7 mill. kr. Selskabets eneste skib, S/S »*Svend*«, bliver opbragt af tyskerne. Den udbetalte assurance 738.000 kr. skal imidlertid båndlægges, og

selskabet kan derfor ikke likvidere. Da det er umuligt at få tonnage til rimelige priser, besluttes det at nedskrive aktiekapitalen til 10 % af dens daværende størrelse ved at udbetale 90 % til aktionærerne. Endvidere får aktionærerne 10 % af den gamle kapital i bonus. Rederiets aktiekapital vil efter dette være 570.000 kr. I kontanter vil firmaet råde over 2 mill. kr. inkl. »*Svend*«*s* assurancesum, men heraf skal der dog udredes skatter for 1916 og 1917.

Den 24. maj afholder *D/S af 1912* (A. P. Møller) generalforsamling. Rederiet har ni dampere på ca. 22.000 tons dødvægt og bogført til en værdi af 2.315.000 kr. Aktiekapitalen er 800.000 kr. I 1916 er indtjent et overskud på 5.349.649 kr. Rederiets reservekapital er nu på 4.453.313 kr. Det besluttes at afsætte en sum på 50.000 kr. til understøttelse af krigsomkomnes efterladte.

Den 24. maj 1917 opretter Dampskibsrederiforeningen ved bidrag fra rederierne et hjælpefond for krigsramte søfolk og deres efterladte på 1 mill. kr.

Kursen for aktier i *D/S af 1912* noteres i juni måned køber 1150, sælger 1600. Af andre rederier, hvis aktier sjældent handles, da de ligger på få, faste hænder, noteres *Vesterhavet* 1000 — *Atalanta* køber 800, sælger 970 — *Fiona* køber 400 — *Torm* køber 870.

Den 16. juni 1917 blev det ved bekendtgørelse fra indenrigsministeriet forbudt at sælge nybygninger og nybygningskontrakter til udlandet. Det forbydes også uden tilladelse at føre skibe bygget til udlandet ud af landet.

Det var ikke alle de nystiftede rederier, det gik lige rosenrødt for. Det var meget ofte ukyndige folk, som stod i spidsen for disse foretagender. Således mødte rederiet *Alfa* op på sin generalforsamling med et underskud på 147.864 kr. Regnskabet nægtedes decharge, og bestyrelsen nedlagde sine mandater, men blev dog siddende, til en ny generalforsamling kunne finde sted, hvilket dog ikke blev før i 1918.

Dampskibsselskabet *Thore* forhøjer i juni sin aktiekapital 3½ gange ved at give indehaverne af rederiets præferenceaktier 10 ordinære aktier for hver tre præference-aktier. Aktiekapitalen er derefter 1 mill. kr.

Den 19. juni 1917 udvider *Rødby Havn Skibsværft* sin aktiekapital fra ½ til 2 mill. kr. — skønne spildte penge.

Den 1. august 1917 ansættes kaptajn i flåden *Jacob Borg* som havnedirektør i Københavns Havn.

I august 1917 sælger D/S *Svendborg* til Norge S/S »*Laura Mærks*«, 1765 brutto tons og bygget i 1898, for 4,1 mill. kr.

Det første skib bygget i Danmark af jernbeton sættes i vandet i Næstved den 14. august. Det er en lægter på 22 tons. To lægtere hver på 115 tons er under bygning samme sted, men denne byggemåde fik aldrig nogen praktisk betydning.

Den 24. juni 1917 kom en delegation bestående af fremtrædende danske forretningsfolk, skibsredere, bankmænd, landbrugere og industrifolk med etatsråd *H. N. Andersen* i spidsen hjem fra en rejse til de krigsførende lande, hvor der med de pågældende myndigheder var forhandlet om spørgsmål af vigtighed for danske erhvervsfolk. Der opnåedes flere for Danmark heldige resultater.

Etatsråd H. N. Andersen krydsede flere gange i årene 1917 og 1918 Nordsøen, når et eller andet spørgsmål nødvendigvis måtte klares ved personlig kontakt. Som etatsråden skriver i sin *»Udvikling«:* »Lang tid var der ikke til at tale, der skulle handles.« Hvorledes der blev handlet, vil først rigtig blive kendt, når etatsrådens optegnelser fra den tid bliver tilgængelige, men at der blev handlet, kender vi fra resultaterne, og disse resultater ved vi, var af sådan en art og af sådan et omfang, at Danmarks stilling sikkert var blevet en helt anden og ikke nær så favorabel, hvis disse rejser over den mine- og torpedoinficerede Nordsø ikke var blevet foretaget af denne mand, til hvis røst der blev lyttet af den kreds, som under krigen virkelig betød noget hos de allierede.

I september 1917 udvider D/S *Orion* sin kapital fra 800.000 kr. til 1,2 mill. kr. De nye aktier udstedes til kurs 130.

Om det nye skibsværft i Kalundborg er der en del røre. »Norges Handels- og Sjøfartstidende« har gjort nogle bemærkninger om værftets nybygningskontrakter, hvilket foranlediger formanden for aktieselskabet, ingeniør *Henckel,* til offentlig at erklære, at værftet er beregnet til at kunne bygge 25.000 tons dødvægt om året, og for de første fire års byggevirksomhed er der afsluttet kontrakter for ca. halvdelen af årsproduktionen. Værftet er blevet seks måneder forsinket, men er villig til at hæve indgåede kontrakter. Denne erklæring er givet i slutningen af september 1917, men i slutningen af december samme år tager dagbladet »Børsen« alle de Henckel'ske selskaber op til behandling. Selskaberne under Henckels kontrol er D/S *»Frode«,* M/S *»Marienborg«,* D/S *»Kalundborg«, »Refnæs Teglværk« og »Kalundborg Skibsværft«.* »Børsen« påstår, at Henckel laver »kædehandel« med nybygningskontrakter. Da *»Frode«* stiftedes i september 1916 med en kapital på 2¼ mill. kr., blev 500.000 kr. udbudt offentligt til kurs 108. Det påstodes dengang, at dette beløb var blevet overtegnet 54 gange. »Børsen« spørger, hvordan »Frode« nu kan have store aktieposter til rådighed til køb af nybygninger fra Henckel? Også D/S *»Quarto«* er impliceret i Henckels affærer, påstår »Børsen«.

I september 1917 overtager D/S *»Myren«* (Holm & Wonsild) D/S *»Gefion«,* som også administreredes af Holm & Wonsild. »Myren« får »Gefion«s to skibe og overtager i øvrigt alle aktiver og passiver. »Myren« betaler ved overdragelsen »Gefion« 8.050.000 kr., hvorefter »Gefion« likviderer og betaler aktionærerne 700 %. »Gefion«s aktier var en månedstid forinden noteret i kurs 425. »Myren« udvider sin aktiekapital fra 1.563.000 kr. til 2 mill. kr. De nye aktier udbydes til kurs 325. I 1918 fordoblede »Myren« sin aktiekapital. De 2 mill. kr. nye aktier blev emitteret til kurs 125.

I september 1917 viser det fra D/S »Orient« udsendte regnskab, at rederiet i 1916 har haft en nettofortjeneste på 14.857.000 kr. Der udbetales 65 % i dividende. Selskabets ni skibe på tilsammen 36.814 brt. er bogført til 109 kr. pr. tdw. Deres gennemsnitsalder er seks år.

I efteråret 1917 finder der sammenslutninger sted inden for nogle af de store dampskibsrederier. Et svensk konsortium har opkøbt aktiemajoriteten i D/S *»Danmark«* og afhændet samme til kurs 830. En enkelt Malmø storspekulant

har på forretningen tjent 1.300.000 kr. Køberen af aktierne er skibsreder *A. P. Møller,* der igen afhænder dem til *»Danmark«*. Aktiernes pålydende er 920.000 kr. »Danmark« sælger derefter sine fire skibe til D/S *»Norden«* for en sum af 10½ mill. kr. og går derefter i likvidation. *»Norden«* fordobler sin aktiekapital. »Norden«s aktionærer får de nye aktier til pari kurs. »Norden«s aktiekapital er derefter 7,6 mill. kr.

I november 1917 sammensluttedes de C. K. Hansen'ske selskaber, idet *»Dannebrog«* optog *D/S af 1896* og D/S *»Neptun«* i sig. »Dannebrog«s aktiekapital blev udvidet fra 6 til 10 mill. kr., hvoraf ½ mill. kr. tilbydes de nuværende aktionærer i »Dannebrog« til pari kurs, mens 3½ mill. kr. anvendes til ombytning af aktierne i »Neptun« og D/S af 1896. Efter sammenslutningen fik alle aktionærerne derefter en halv friaktie, således at aktiekapitalen derefter blev 15 mill. kr.

På en den 24. oktober 1917 afholdt overordentlig generalforsamling i de såkaldte *»Carl«ske* Selskaber vedtages en sammenslutning på den måde, at D/S *»Gorm«* overtager D/S *»Carl«s* og D/S *»Skjold«s* skibe, nybygningskontrakter og samtlige aktiver og passiver. I den anledning udvides »Gorm«s aktiekapital fra 1½ til 10 mill. kr. på den måde, at »Gorm«s aktionærer får en friaktie og desuden får både gamle og friaktier ⅕ ny aktie. »Carl«s aktionærer får for hver af deres aktier to aktier i »Gorm« samt desuden ⅛ ny aktie. »Skjold«s aktionærer får for hver af deres aktier i »Skjold« to aktier i »Gorm«. Der bliver herved til rest i den nye aktiekapital 25.000 kr., som henlægges som aktier i »Gorm«s reservefond til senere realisation.

Den 27. oktober køber *Nakskov Skibsværft* 15 tønder land på Rodnæs ved Nakskov og begynder her opførelsen af arbejder- og funktionærboliger.

D/S *»Hamlet«* sælger i oktober sit sidste skib S/S *»Amleth«* til *»Orion«* for 2,3 mill. kr. Selskabet likvideres derefter. Aktionærerne får i dividende 300 %.

Den 30. oktober udvider *»Hafnia«* sin aktiekapital fra 1,8 til 3,6 mill. kr. ved udstedelse af friaktier. Rederiet har seks skibe.

Det bliver i november meddelt, at skibsreder A. P. Møller har taget initiativet til bygningen af et stort skibsværft ved Odense kanal. Værftet vil bygge store dampere og vil beskæftige mange hundrede mennesker.

Den danske stat ønsker tilbud fra de store værfter på bygning af 10 skibe, hvert på 2500 tdw. Dette blev heldigvis aldrig til andet end tilbudene.

Kalundborg skibsværft udvider sin aktiekapital fra 1 til 2 mill. kr.

I august måned herskede der et hektisk liv på børsen. Der er praktisk taget ingen købere, så baissisterne har let spil. Dette giver stor rentefortjeneste til vekselererne. Børsen er afventende.

For dem af mine læsere, som måske ikke er fortrolige med børs og spekulationsteknik, må jeg lige her indskyde en kort forklaring. At spekulere i hausse (opgående priser) er jo ret ligetil: Man køber gennem sin bank eller vekselerer et parti aktier — på Københavns børs handles »stykkerne« i partier på 4000 kr. pålydende værdi. Man kan selvfølgelig betale prisen for aktierne fuldt ud, men er købet sket i spekulationshensigt, køber man som regel »på margin« — det vil

sige, man betaler kun en del af købesummen, f. eks. 10 eller 20 %. Resten af summen forstrækker vekselereren køberen med og beregner sig herfor en rente, som er fastsat af børsmyndighederne. Går kursen nu op på de købte aktier, kan man sælge og indkassere fortjenesten. Går kursen ned, vil vekselereren forlange mere »margin«. Vil eller kan man ikke præstere dette, bliver aktierne solgt, og man må bære tabet. At spekulere i baisse'n (i nedgående priser) er straks lidt mere indviklet. Man går til sin vekselerer, meddeler sin hensigt og stiller det depositum, som bliver forlangt for det antal aktier, spekulationen drejer sig om. Vekselereren har så godt som altid aktier(ihændehaverpapirer) liggende tilhørende andre af hans klienter, og har han det ikke, kan han låne hos en kollega. Vekselereren låner så mange aktier af det selskab, som spekulationen drejer sig om, og sælger dem bedst muligt på Børsen. Er spekulanten heldig, og kursen på disse aktier går ned, kan han købe til den billigere pris og levere aktierne tilbage til den, han har lånt dem fra. Han har så tjent forskellen på priserne ved de to handler. Går priserne derimod op, forlanger vekselereren mere sikkerhed, og kan spekulanten ikke præstere dette, må vekselereren »tvangskøbe« aktierne, og spekulanten har tabt forskellen på salgs- og indkøbspris. Det er farligt at »fikse« (det tekniske udtryk for baissespekulationer) i små selskaber, hvor aktierne sidder på få hænder, da der herved kan skabes en »corner« — det vil sige, at baissespekulanten ikke kan købe de aktier, som han nødvendigvis må have til tilbagelevering. Aktieejerne holder fast, og kursen kan gå til urimelige højder, og dette vil ofte have spekulantens fallit til følge. Dette skal vi senere se eksempel på. Baissespekulationer kan være meget indbringende for vekselereren, idet de summer, han indkasserer ved salget, af ham stilles på hans bankkonto, og han kan herved indtjene ret anselige beløb foruden sin kurtage (provision).

Efter stilstanden på børsen i august 1917 begyndte dampskibskurserne i september at stige. Der gik panik i baissen, som måtte dække ind til stadig stigende kurser. Det bliver sagt, at kursen på tramprederierne i virkeligheden bestemmes af svenske storspekulanter, som arbejder med mægtige beløb. I den sidste uge af september måned steg »*Gorm*« f. eks. 375 % — deraf 200 % på én dag. Der menes ligefrem at være gået »corner« i papiret. Det er svenskerne, som er i haussen, og de danske fiksere lider store tab. Kursen på »Gorm« er nu oppe i 1200. Spekulationen ender ved sammenslutningen af de tre »Carl«'ske selskaber.

I offentligheden er der stor forargelse over det spil, som foregår på børsen. Det synes, som om ledelsen i de store aktieselskaber betragter sig selv som bankører og aktionærerne som roulettespillere. Forhåndsviden før regnskabsaflæggelse benyttes til spekulation i hausse eller i baisse af lederne selv. Man sammenligner i pressen det spil, som altid vindes af bankerne og storspekulanterne, mens de medløbende, men altid for sent kommende masser får kløene, med det spil, hvori »Rasmus Sæveøje« spiller med mærkede kort i kælderbeværtningerne og afbanker »Niels Pedersen fra Snoldelev«.

I det store og hele synes kurserne på dampskibsaktier at have holdt sig i det forløbne år. Når jeg nu til slut vil meddele kurserne ved årets slutning, må det erindres, at mange af disse kurser naturligt er blevet lavere på grund af kapital-

udvidelser — enten dette så er sket ved emission eller ved udstedelse af friaktier — eller ved sammenslutninger af selskaber. Erfaringsmæssigt går også kurserne ned ved årsskiftet, da mange af skattetekniske hensyn ønsker at få tab eller gevinst konstateret. Den 31. december 1917 var de uofficielle kurser på Københavns børs som følger (kurserne for året forud er anført i parentes): D.F.D.S. 367 (395); Norden 450 (546); Carl 808 (551); Skjold 750 (525); Gorm 825 (717); Dannebrog 422 (550); Hejmdal 680 (660); Dansk-Russisk 346 (358); Ø.K. 580 (640); Helsingør D/S 201 (301); Torm 950 (1018); Progress 510 (470); Skandia 950 ; Vendila 508 (522); Hafnia 470 (720); Myren 516 (623); Dansk-Fransk 512 (420); For. bugser 111; Atlanterhavet 286 (336); D/S af 1915 390; Dana 254 (247); Dansk-Norsk 111 (113); Gylfe 206 (175); Hamlet 281 (291); Hippalos 191 (163); Oceana 245; Orient 552 (685); Orion 493 (520); Pacific 550; Rødby havn D/S 310 (385); Senta 235 (140); Skagerak 123 (131); Fiona 910; Svitzer 447; Ø.K. plantage 340; B. & W. 228 (250); Kbhvns flydedok 230 (225); Stuhr 227; Kalundborg værft 95 (87); Transatlantic co. 126 (190); Atalanta 1200; Vesterhavet 1230.

Kurserne havde været meget højt oppe i september, men i oktober faldt de atter — den 21. oktober var der kursfald for nogle papirers vedkommende på op til 50—100 %, og de svenske spekulanter led store tab.

Mens talen er om spekulanter, kan det meddeles, at *Det transatlantiske Kompagni* den 17. december 1917 købte Kong Georgs palæ i Bredgade og her indrettede luksuøse kontorlokaler med guldgalonerede tjenere og al anden pomp og forloren pragt.

Mens den vildeste spekulation fejrede orgier på børsen, og storspekulanter og »gullaschbaroner« lod pengene strømme på restaurationer og andre forlystelsessteder, gik krigen til søs sin blodige, ubønhørlige gang. I januar 1917 sænkedes i alt 2 sejlskibe og 12 dampere — dog uden tab af menneskeliv. Med undtagelse af et enkelt skib var besætningerne i hvert enkelt tilfælde blevet varslet og havde fået tid til at forlade skibet, før sænkningen fandt sted. Denne menneskelige fremgangsmåde hørte op fra den 1. februar, da »den uindskrænkede u-bådskrig« blev iværksat.

KAPITEL 33

Tragiske krigsforlis. Krigsassurance. S/S »Igotz Mendi«

I begyndelsen af februar måned 1917 blev den danske befolkning opskræmt ved nyheden om det første offer for tyskernes nye blodige og hensynsløse krigsførelse mod fredelige, neutrale handelsskibe. Den D/S *»Vendila«* tilhørende S/S *»Lars Kruse«* var den 4. februar kl. 0.10 uden varsel blevet torpederet i den engelske kanal, hvorved kun en mand af den 18 mand store besætning var blevet reddet. Den reddede var skibets førstemester *Barthold Erbo Axel Møller.* Skibet var på rejse fra Buenos Aires med levnedsmidler til Belgien, hvor civilbefolkningen var på hungersnødens rand, hvorfor det efter overenskomst med

tyskerne var besluttet, at skibe for »Belgian relief« skulle have frit lejde til belgiske havne. Skibet var foruden de danske neutralitetsmærker tillige på begge sider mærket med betegnelsen »Belgian relief«. Den tyske marine nægtede, at skibet var blevet torpederet, men de ved søforhøret i København fremkomne oplysninger syntes at tyde på, at dette alligevel var tilfældet. Når man betænker, at *»Lars Kruse«* i barmhjertighedens tjeneste var beskæftiget med at bringe lindring til den lidende belgiske civilbefolkning, kan almindelige mennesker ikke forstå, at nogen nok så desperat tysk undervandsbådskaptajn kunne bringe sig selv til at udføre en hensynsløs forbrydelse, som denne torpedering af det hjælpeløse danske skib må synes at være. Der er vist desværre ingen tvivl om, at skibet blev torpederet, og de tyske u-bådes senere handlinger godtgør, at det var efter ordre, disse forbrydelser fandt sted — forbrydelser som for alle tider har plettet den tyske orlogsmarines ære. »Spurloss versenkt« blev en kendsgerning for mange neutrale skibe under den resterende del af krigen.

Eksplosionen på *»Lars Kruse«* var så voldsom, at skibet sank i løbet af 3—4 minutter. Maskinmester Møller havde ligget påklædt på sin sofa, da eksplosionen fandt sted, og han ilede straks til den bb. redningsbåd. Skibssiden om styrbord var fuldstændig revet op på et længere stykke, og den styrbords båd havareret. Bagbord båd kom i vandet og hele besætningen i den, men det viste sig nu, at fanglinen ikke kunne gøres los, og inden en kniv kunne skaffes til veje, sank skibet, og en david på det synkende skib kæntrede båden. Det lykkedes Møller og seks mand at komme op på bunden af den kæntrede båd, hvis fanglinen imidlertid var kommet los. Skrigene fra de i vandet værende søfolk forstummede snart. Det var umuligt for de overlevende at få båden drejet på ret køl igen, og tre af dem fik placeret sig over kølen, mens de andre måtte blive i vandet og holde sig fast i båden — to i hver ende. Vejret var stille, men meget koldt, og i løbet af natten døde den ene efter den anden af anstrengelse og kulde. Den sidste, der gav op, var tredjemester *Otto Strand,* der kl. otte om morgenen blev vanvittig og lod gå sit hold. Omtrent kl. 14 blev Møller taget ombord i en tysk undervandsbåd. Efter alt at dømme var det denne u-båd, som havde torpederet skibet. U-båden havde sænket en anden damper, og Møller blev sat over i en redningsbåd fra denne. Sammen med disse skibbrudne blev han kl. 18 optaget af en fransk torpedojager, som kl. 19 landede dem alle i Brest. Jeg har senere sejlet sammen med maskinmester Møller, der var af den mening, at grunden til, at han kunne udholde det iskolde vand så meget længere end de andre, var den, at han var meget korpulent, og at fedtlaget havde beskyttet ham mod kulden. Han fortalte også, at lægerne på hospitalet i Brest, hvor han straks var blevet indlagt for svære forfrysninger, havde ment, at det ville være nødvendigt at amputere begge hans fødder, men Møller ville ikke give sit minde. Han sagde, at han hellere ville være en død mand med sine fødder i behold end levende uden. Det viste sig også, at Møller kom godt over sine lidelser, og han levede mange år derefter uden tilsyneladende at have fået mén af oplevelsen.

»Lars Kruse« var det eneste skib, som blev sænket i februar, og i marts sæn-

kedes kun to dampere og en skonnert. Grunden til disse få forlis var naturligvis den, at skibene efter den tyske erklæring blev holdt i havnene. Det var imidlertid for Danmarks tilførslers skyld nødvendigt, at sejladsen atter kom i gang. Så snart dette skete, begyndte også rædslerne til søs. I april måned sænkedes ikke færre end 15 dampere og 18 sejlskibe. For de fleste skibes vedkommende var sænkningen sket ved bomber eller ved kanonskydning. 3-mastet skonnert »*H. B. Linnemann*« blev beskudt, mens besætningen endnu var ombord. Føreren og bådsmanden blev dræbt af kuglerne, og to hårdtsårede af besætningen døde senere. Da skibet var lastet med træ, kunne u-båden ikke få det sænket, og det blev senere indslæbt til Galway i Irland. Også andre af besætningen blev alvorligt såret ved beskydningen. På 3-mastet skonnert »*Bris*«, som blev skudt i sænk i Atlanterhavet den 5. april, dræbtes (myrdedes er det rette udtryk) to mand ved kanonskydning.

Barkskib »*Areola*« af Korsør blev minesprængt i Nordsøen den 25. april. Af den 14 mand store besætning reddedes kun andenstyrmand *Steensen* og matros *Janvey*. Skibet var blevet minesprængt onsdag formiddag, og redningsbåden var kæntret, da skibet under bådens udsætning sank. Det var lykkedes første- og andenstyrmand samt matros Janvey at komme op på bådens køl, hvor de havde surret sig fast med fanglinen. Torsdag havde det været dårligt vejr, og søen skyllede stadig over de skibbrudne. Fredag morgen blev førstestyrmand vanvittig, gav sig til at synge engelske sange og le ustandseligt. Til sidst havde han råbt: »Nu kommer jeg,« og havde ladet sig glide i vandet. Først lørdag formiddag blev de to overlevende bemærket og taget ombord i hollandsk S/S »*Folmina*«, som landsatte dem søndag aften i Hook van Holland.

Den 17. juni blev S/S »*Gunhild*« tilhørende D/S »Torm« torpederet i Nordsøen. Styrbord redningsbåd forsvandt totalt ved eksplosionen, og da skibet straks faldt over med ca. 45 graders slagside, var det umuligt at få bagbord båd i vandet. Skibet kæntrede og sank på mindre end et minut, og den 16 mands besætning plus to passagerer dels sprang og dels skylledes overbord. Mange af dem var såret. En halv time efter kom en engelsk torpedojager og tog de overlevende op. Disse var kommet op på en redningsflåde. Fem mand var druknet, og en var blevet dræbt af skruen, da det havde været umuligt at få maskinen stoppet. Af de reddede havde andenmester fået begge benene brækket af den hvirvlende skrue.

Den 23. oktober kl. 17,30 blev S/S »*Ulfborg*« tilhørende *D/S af 1896* (C. K. Hansen) torpederet eller minesprængt i Biscayabugten, hvorved 17 mennesker omkom. Skibet sejlede i konvoj og sank i løbet af nogle få sekunder. Søen brød som en lavine over skibet, hvis fører to gange blev suget under vandet, men omsider kom op mellem noget vraggods og efter ca. fem minutters svømning aldeles udmattet blev trukket op på en redningsflåde, hvorpå fyrbøder *Ørsted* befandt sig ganske alene. Senere kom matros *Stephensen* også op på flåden, mens fyrbøder Møller, som forsøgte at svømme henimod den, sank ca. 20 favne fra den. 15 minutter efter blev de tre overlevende taget op af en patruljebåd og landsat i La-Pallice.

S/S »*Hekla*« tilhørende D/S *Standard* blev den 25. december torpederet i Middelhavet, hvorved 13 mennesker omkom. Skibet var i konvoj og brækkede ved eksplosionen praktisk taget i to stykker og sank på mindre end et minut. Skibets størrelse var 1300 tdw. (937) brt.). De reddede — førstestyrmand, to matroser og en fyrbøder — svømmede omkring til de blev optaget af fiskerbåde.

Det samlede antal krigsforliste skibe var i 1917 i alt 150 på 141.176 brt. og de omkomnes antal 259. Heraf var der 68 sejlskibe på 24.600 brt. med 96 omkomne. Desuden var i 1917 et dampskib på 1277 brt. blevet krigshavareret, hvorved fire mand mistede livet.

Det var med bange anelser, men dog med noget lysere håb, at befolkningen i Danmark gik ind i året 1918. Det mægtige Amerikas indtræden i konflikten på de allieredes side vakte håb, men endnu så alting dog ret trøstesløst ud. Danmark havde i 1917 haft den dårligste høst i mands minde, og de bønder, som under opgangsperioden havde købt deres gårde til høje priser, måtte nu bøde for deres letsindighed. Den tyske blokade stoppede i lang tid fuldstændigt for alle tilførsler udefra. Trods den tilsyneladende velstand kendetegnet ved et hektisk liv på steder, hvor man morer sig, sker der dog i den store befolkning mange tragedier skabt af dyrtid og arbejdsløshed.

For dansk skibsfart havde året 1917 været som en boblende heksekedel. Rederierne havde tjent store penge, men skibstabene havde været alvorlige og betød en svækkelse for landet, hvilket særligt frygtedes at ville gøre sig gældende efter fredsslutningen, når den nødvendige genopbygning af industrien og agerbruget ville stille stærkt øgede krav til handelsflåden.

Den officielle krigsforsikring var blevet suspenderet straks ved blokadeerklæringens fremkomst, og præmierne i de private selskaber røg i vejret — en rundrejse Danmark-England-Danmark måtte betale 24 % i præmie for krigsforlis. Da sejladsen omsider kom i gang igen, kunne assurancepræmiens størrelse være afgørende for, om rejsen ville kunne give gevinst eller tab. Mange af de i England og senere i Amerika tilbageholdte skibe blev rekvirerede til allierede transporter, og dette gav centralmagterne påskud til en endnu mere hensynsløs sænkning af danske skibe. Betegnende for situationen er udviklingen af fragtmarkedet for kul fra U. K. til Danmark. Før krigen var fragten for kul 4—5 shillings pr. ton, men den steg i de første krigsår overordentlig stærkt og var før blokadeerklæringen vokset til 60 kr. pr. ton. Da tilførslerne efter erklæringen kom i gang igen, steg raten hurtigt til kr. 150, og da assurancepræmierne i slutningen af maj forhøjedes, blev raten 220 kr. og var i juni momentvis 250 kr. Der blev nu truffet en ordning angående præmiernes nedsættelse, hvorved fragtraten fikseredes til 110 kr. Befragtningen foregik gennem fragtnævnet, og da raten ikke kunne dække udgifterne helt, ydede rederne ved denne ordning et væsentligt bidrag til landets forsyninger.

Ved Amerikas indtræden i krigen blev de danske skibe i amerikanske havne tilbageholdt af myndighederne, og de skibe, der allerede havde fået ladning på kølen til Danmark, måtte atter losse den. De pågældende skibe kom efterhånden

i fart mellem Nord- og Sydamerika og Vestindien til rater fastsat af den amerikanske regering. Dansk tonnage blev i udstrakt grad taget i brug for fremmed regning, mens man nægtede Danmark selv de nødvendigste tilførsler. Set med allierede øjne kan det vel siges, at man uden hensyn til de neutrale måtte sikre sig, at intet af det gods, som blev sendt til Danmark, endte i Tyskland, men den strenge kurs var årsag til den stadig stigende arbejdsløshed og nød i den brede befolkning. Nogle aviser sukker over, at 1/1 fl. akvavit nu koster 11 kr.

De fleste danske rederier havde ved udgangen af 1917 mistet næsten halvdelen af deres tonnage. Det hårdest ramte selskab var *»Hejmdal«*, der havde mistet 64 % af sin tonnage repræsenteret ved otte krigsforliste skibe. »Hejmdal« gik ind i det nye år med kun fem skibe i behold.

Til trods for den trykkede stemning i befolkningen var børsen dog optimistisk, og kurser på dampskibsaktier steg fortsat.

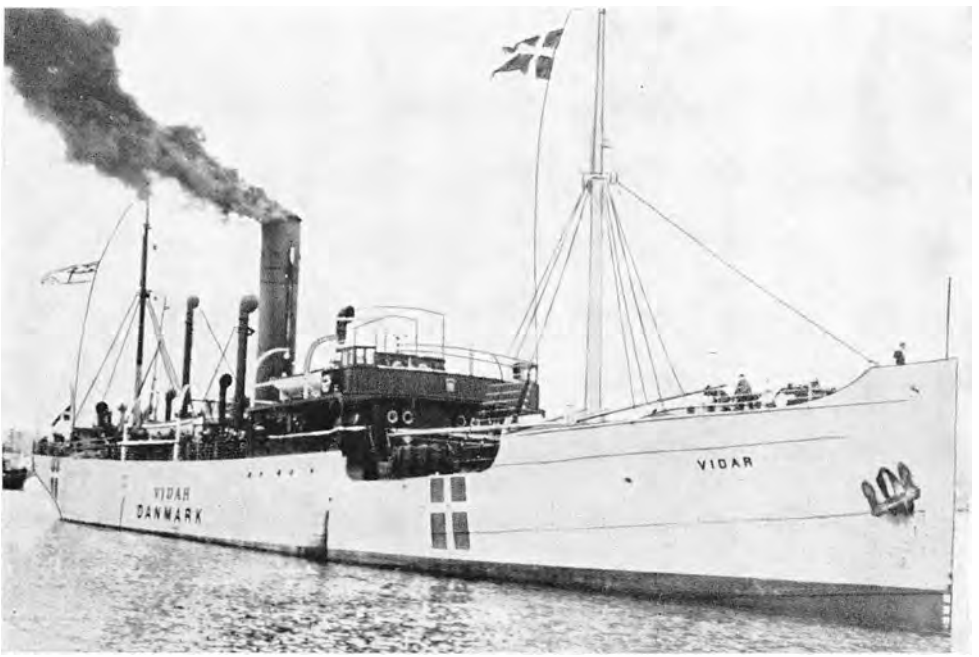
Dog begynder truende skyer at vise sig i horisonten. Det er ikke alle de nye rederier, det går så helt godt — og nogle af dem går det rent skidt. Der er stadig røre om de *Henckelske* foretagender, og på *D/S »Frode«s* generalforsamling den 12. januar forlanger en kreds af aktionærer regnskabet underkastet en kritisk revision. Det er imidlertid Henckel og hans venner, som dominerer i selskabet, og kravet bliver nedstemt. Henckel har dog vanskelighed ved at forklare, hvorfor kr. 450.000 af rederiets aktier ikke er indløst, da det dog ved selskabets stiftelse blev bekendtgjort, at kapitalen var overtegnet 54 gange. Mange graverende ting kom frem under generalforsamlingen, og i en artikel i »Børsen« kritiserer bladet bl. a., at der i »Frode« foruden en lønnet reder fandtes en lønnet forretningsfører, en lønnet regnskabsfører og en juridisk konsulent, som foruden deres faste løn havde modtaget 115.000 kr. i provisioner. Den 11. februar erklærer Sø- og handelsretten den i »Frode« afholdte generalforsamling ugyldig, og rederiets regnskab går til kriminel undersøgelse.

Den 13. januar 1918 har direktør Henckel købt det gamle firma *Smith, Mygind & Hüttemeier* for 1 million kr. Firmaet skal levere maskiner til Kalundborg skibsværft, der for resten — tilsyneladende da — er i god udvikling, idet det den 4. oktober 1918 fejrer sin indvielse ved at sætte sit første skib i vandet. Skibet er M/S *»Thora Frederikke«* på 750 tons, og det bygges for norsk regning. Blandt de 110 indbudte — de fleste meget prominente — er også minister *Stauning*. Det bliver en festlig middag, hvor champagnen flyder i strømme, og Henckel er den højt feterede vært. Folkevittigheden har dog ikke helt kunnet holde sig fra de mænd, som står i spidsen for det i den senere tid meget omtalte værftsforetagende. Direktør *Bussekvist* hedder mand og mand imellem aldrig andet end »Pudsetvist«, og direktør *Heller* kaldes »Fanden heller«. Om direktør Henckel og hans forhold går der de utroligste rygter, som ikke bliver færre, da det i februar 1919 bliver oplyst, at han er blevet sat op i skat fra at betale af en indtægt i 1918 på 150.000 kr. til at skulle betale af to millioner kroner. Det lyder fantastisk.

Den 16. januar forøger *Det oversøiske Compagni* sin aktiekapital fra 2 til 3 millioner kroner til en kurs af 200. På generalforsamlingen den 1. marts bliver



Kisterne med de dræbte matroser fra »E-13« bæres ud efter bisættelseshøjtideligheden i Holmens gymnastikhus.



De myrdede britiske matroser sejles til England i s/s »Vidar« (D. F. D. S.)



Bark »Prins Valdemar« af Fanø. 1.361 brt. Stålskib bygget 1892 af Helsingør Skibsværft. Endt som akvarium – indstøbt i beton – i Miami, Florida.



S/s »Lars Kruse« (Vendila). 1.460 brt. Bygget 1898. Krigsforlist 4. februar 1917. 17 omkomne. Nederst: Spansk s/s »Igotz Mendi« strandet ved Højen med tysk prisemandskab og krigsfanger om bord. Tysk krydser i baggrunden.



det oplyst, at kompagniet har kontraheret bygning af to dampere på hver 4000 tons. 1. rate på disse nybygninger er betalt, i hvilken anledning aktiekapitalen måtte udvides. Første rate på nybygningerne andrager 1.056.198 kr. Om efteråret 1918 oplyses det, at »Oversøisk« har bestilt yderligere to dampere, således at programmet omfatter fire turbinebåde til samlet dødvægt af 23000 tons. Bådene bygges på danske og svenske værfter. *»Aarhus Oliemølle«* har indgået kontrakt med »Oversøisk« om benyttelsen af disse skibe, og i den anledning er direktør *Lausen* fra »Oliemøllen« indvalgt i »Oversøisk«s bestyrelse. Direktøren for »Oversøisk Kompagni« er *F. Hoppe*, men på grund af firmaets udvidelse til også at omfatte rederivirksomhed er fhv. fører i Ø. K. kaptajn *E. Kall* blevet antaget som meddirektør. Kaptajn E. Kall er gift med en datter af overretssagfører *Repstorph*, som er formand for bestyrelsen i »Oversøisk Kompagni«. I juli 1918 udvides kapitalen yderligere til 5½ mill. kr. til kurs 150.

Såvel »Oversøisk Kompagni« som Aarhus Oliemølle havde hidtil været meget afhængige for deres indførsler af Ø.K., og det er sikkert for at bryde dette afhængighedsforhold, at overenskomsten mellem de to handels- og industrifirmaer om rederidrift er indgået. De to selskaber skulle imidlertid komme til at sande, at det ikke er nemt at komme uden om Ø.K.

Den 17. januar 1918 kom det med megen længsel ventede M/S *»Fionia«* til København. Det havde været ventet hjem før jul, og alle mennesker talte om »juleskibet«, som skulle bringe så mange dejlige og længe savnede kolonialvarer hjem til den danske befolkning. Varerne blev stillet til disposition for den danske almenhed til meget billige priser, da Ø.K. kun ønskede sine direkte udgifter ved opkøb og transport dækket. Varerne bestod hovedsagelig af ris, te, sukker, sago, henkogt og tørret frugt og krydderier, og hele ladningen påregnedes at kunne strække til fire måneders forbrug.

I foråret 1918 sker der en del aktieudvidelser i flere rederier. Rødby havn D/S udvider fra ½ til 2 mill. kr. til kurs 125. »Orion« fra 1.2 til 2.4 mill. kr. til kurs 200. Dansk-Fransk fra 2 til 3 mill. kr. til kurs 300 (D-F har købt S/S *»Falkland«*, 3450 tdw., for 1.8 mill. kr.). »Gylfe« fra 2.4 til 4.8 mill. kr. til kurs 160. »Vendila« fra 3 til 6 mill. kr. ved udstedelse af friaktier. »Myren« fra 2 til 4 mill. kr. til kurs 125. Senere på året følger flere firmaer trop — også firmaer, som dog uden at drive rederivirksomhed har forbindelse med dette erhverv. Burmeister & Wain, som har en aktiekapital på 10 mill. kr. og i reserve andre 10 millioner, udbyder et 5 % obligationslån på 5 mill. kr. til kurs 97. »Transatlantisk kompagni« udvider fra 4 til 10 mill. kr. til kurs 110. »Helsingør værft« fra 2.1 til 4.2 mill. kr. til kurs 135. »Quarto« fra 1½ til 2¼ mill. kr. til kurs 108. (»Quarto« har kontraheret to nybygninger på Rødby havn værft, hver på 2200 tdw. og til en pris af 1.025.000 kr. hver plus eventuelle materialeforhøjelser). »Forenede bugser« udvider i oktober til 10 mill. kr. til kurs 111. »Stuhr« fra 1½ til 2 mill. kr. til kurs 150. »Københavns flydedok« fra 3 til 6 mill. kr. til kurs 135. »Hamlet« fra 600.000 til 1.2 mill. kr. til kurs 200. Rødby havn værft fra 1 til 2 mill. kr. til kurs 106. Samtidigt udbydes 750.000 kr. i et 5 % obligationslån til kurs 99.

Den 4. januar er det på en generalforsamling i »D/S af 1915« blevet meddelt, at selskabet, som i nogen tid har været uden tonnage, på »Rødby Havn Værft« har bestilt tre motorsejlskibe, hver på 2100 tdw. Da det mentes, at værftet var så godt som byggefærdigt, kunne bygningerne snart påbegyndes. Der skulle for de tre skibe betales 1.250.000 kr. for hvert. Senere i januar måned likviderer imidlertid »1915« (således som tidligere fortalt), og disse kontrakter overdrages sammen med selskabets andre aktiver og passiver til »Oceana«.

Den 12. januar 1918 er der generalforsamling i aktieselskabet »Marstal stålskibsbyggeri«, som også hører ind under »Kalundborg koncernen« med ingeniør V. Henckel som formand for bestyrelsen. Aktiekapitalen er 1/2 mill. kr., og værftets anlæg har kostet 352.413 kr., hvilket lyder ret beskedent, men det har også hidindtil blot været beregnet til bygning af mindre skibe. Henckel meddeler, at der nu vil blive gjort anstalter til, at værftet kan bygge skibe op til 1000 tdw. Der kan intet udbytte gives for 1917, men Henckel trøster aktionærerne med »de lyse udsigter«. Der var mange af de utallige skibsværfter, der efterhånden var dukket op i snart enhver lille dansk søkøbstad, der måtte give deres aktionærer den samme meget negative trøst.

Den 24. februar 1918 fandt der ved Skagen en stranding sted, som det på stedet vil tage mange år at glemme. Det var spansk S/S *»Igotz Mendi«*, som kl. 16,30 i tåge strandede ved Højen. Skibet var den 10. november 1917 blevet kapret af den tyske hjælpekrydser *»Wolf«*, som i slutningen af 1916 var gået hjemmefra med den opgave at ødelægge handelsskibe, særlig på de store sydlige have — en opgave den havde løst i fuldt mål. Masser af handelsskibe af alle nationer var blevet sænket og besætninger og passagerer var optaget i *»Wolf«*. Da *»Igotz Mendi«* blev kapret, var det til stort held for *»Wolf«*, som var på slutningen af sin kulbeholdning, thi det spanske skib var lastet med 7500 tons kul fra Sydafrika. En stor del af disse blev skiftet over i *»Wolf«*, og fra denne blev der til gengæld sendt nogle af de mange »passagerer« over i *»Mendi«*, som desuden fik en del proviant samt tyske marinere som besætning. *»Mendi«* måtte derefter følge *»Wolf«* på dens eventyrlige kapertogt til de sydlige have. I januar 1918 sattes kursen hjemefter, men i tåge kom de to skibe fra hinanden. *»Wolf«* slap heldigt til Kiel med stort bytte og med mange »krigsfanger«, men *»Mendi«* kom op under Norge og satte derfra kursen sydover. Et par amerikanske krigsskibe, som den traf, lod sig narre af det spanske flag, men den mødte sin skæbne på den jyske kyst, hvilket ikke var mærkeligt, da der ikke ombord fandtes kort eller farvandsbeskrivelser over disse kyststrækninger. De tyske officerer beordrede udlændingene under dæk og søgte over for de danske myndigheder at give det udseende af, at skibet var et tysk handelsskib, men chefen på marinens inspektionsskib *»Dana«*, kaptajn *Otto Lagoni*, fattede mistanke, da han opdagede to damer i østerlandske dragter på dækket — de havde sneget sig forbi de tyske vagtposter. Så måtte de tyske officerer ud med sproget, men før danskerne havde fået rigget *»Mendi«s* trådløse telegraf af, havde tyskerne fået lejlighed til at underrette Tyskland, og en tysk undervandsbåd dukkede op. Der var dog ikke noget for den at gøre ved det strandede skib, og den forlod

stedet. Det var begyndt at kule op fra vest, og den næste morgen tog redningsbådene fra Skagen og Gl. Skagen alle passagererne i land, mens den spanske besætning og de tyske orlogsmænd blev ombord. Den tyske næstkommanderende var kommet med i land for at sondere terrænet, og han blev meget fornærmet, da redningsfolkene ikke ville sætte ham ombord igen. »Dette her er ingen færgebåd,« fik han at vide, »vi tager folk i land, men ikke ombord igen.« Den brovtende tysker blev derimod som militær sat under bevogtning. En dansk torpedobåd og krydseren »*Hejmdal*« var imidlertid kommet til stede sammen med Svitzers bjergningsdamper »*Viking*«, som gjorde anstalter til bjergning. Efterhånden blæste det endnu mere op, og redningsbådene gik ud og tog 28 mand af den spanske besætning i land. Tyskerne ville ikke tillade skibets spanske kaptajn, førstestyrmand og førstemaskinmester at forlade skibet. Imidlertid var det blæst op til så hård storm, at bådene ikke kunne gå ud, og på grund af strømforholdene kunne raketapparaterne heller ikke anvendes. Således gik en hel nat, men da der den følgende formiddag var lidt bedring i vejret, gik begge redningsbådene ud, og efter utroligt besvær fik de de resterende 26 mand bragt velbeholden i land. Redningsmændene høstede megen og velfortjent hæder for deres bedrift. Kongen sendte dem straks en telegrafisk tak. Forinden tyskerne forlod skibet, strøg de det tyske flag og hejste det spanske i stedet for. Først den 10. marts lykkedes det at få »*Igotz Mendi*« bragt i havn ved hjælp af tre af Svitzers redningsdampere. Svitzer havde betinget sig en bjergeløn af 25 %. Skib og ladnings værdi var ca. 5 mill. kr. Svitzer fik i april 1919 tilkendt ¾ mill. kr. i bjergeløn.

KAPITEL 34

Hektisk børsliv. Arbejdsløshed. »Gullaschtiden« forbi. Aktiekurserne falder. Våbenstilstand. Tabene opgøres

I marts måned begyndte rederierne at offentliggøre deres regnskaber for 1917. Ø.K. viste et strålende resultat. Af overskudets 35.693.441 kr. blev der betalt 45 % til aktionærerne, men der blev foretaget store henlæggelser — heraf 673.537 kr. til pensionsfondet, som derefter er på 6 mill. kr. Aktiekapitalen fordobles til 50 mill. kr. til trods for, at kompagniet råder over en bankbeholdning på ca. 50 mill. kr. De nye aktier emitteres til kurs 150.

Hejmdals deklarering af 30 % udbytte for 1917 faldt ikke i god jord på Børsen — rederiets aktier faldt 35 %. Hejmdal har været særlig uheldig med at miste skibe — 10 skibe krigsforliste, og rederiet havde kun fire skibe tilbage. Hejmdal betalte 100 % i udbytte for 1916. I det følgende anføres rederiernes og nærbeslægtede selskabers dividende for 1917. I parentes er anført udbytte for 1916: Svitzer 35 % (25); Forenede Bugser 4 % (24); Vendila 35 % (70); Vesterhavet 50 % (50); Dania 65 % (50); Dansk-Fransk 65 % (60); Orion 50 % (75); Ø. K. 45 % (45); D. F. D.S. 65 % (35); Norden 65 % (70); Progress 60 % (50); Skagerak 15 % (6); Dannebrog 55 % (af 15 mill. kr. kapital,

(60 % af 6 mill. kr. kapital); Torm 80 % (100); Dansk-Russisk 20 % (40); Fiona 100 % (100); Gorm 40 % af 10 mill. kr. kapital (100 % af 1½ mill. kr. kapital); Myren 75 % (70); Dana 25 % (20); Oceana 20 % (20); Hafnia 65 % (100); Nord-Østersø 45 % (60; Senta 25 % (5); Rødby Havn D/S 35% (48); Hippalos 6 % (5); Atlanterhavet 20 % (20); Helsingør D/S 25 % (40); Vikingen 75 % (100); B. & W. 22 % (25); Københavns Flydedok 20 % (20); Stuhr, Aalborg 15 % (23)! Det kgl. octr. Assurance 40 % (40); Oversøisk Kompagni 24 %; Rollo 12 %; Dansk-Norsk 10 % (nedskrevet aktiekapitalen med 10 % ved tilsvarende nedskrivning af skibenes bogførte værdi); Svendborg Værft 8 %; Standard 30 %; Orient 75 % (65); Transatlantik 10 %; Pacific 30 %; D/S af 1912 100 % (aktiekapitalen fordobles til 1,6 mill. kr. ved udstedelse af friaktier); Svendborg 100 % Storebælt 150 %; Trafic 200 %; Thore 10 % (har købt S/S *»Petrine Hansen«*, 1200 tons, for 1 mill. kr.; skibets navn er nu *»Geysir«);* Assurancekomp. Baltica 15 % (15); Kalundborg D/S 10 %; Kalundborg Værft 0; Dansk Rederkompagni 150.000 kr. underskud; Alfa ligeledes underskud.

I april måned køber D/S Senta S/S *»Friesa«*, 3200 tons, af D/S Trafic for 2.075.000 kr. Til købet bruges bl. a. den for krigsforliste S/S *»Svend«* båndlagte kapital på 738.000 kr. Sentas aktiekapital er 570.000 kr. Rederiet har kun det ene skib.

I marts har admiral *Richelieu* forladt B. & W. efter at have været medlem af firmaets bestyrelse i 14 år — deraf 10 år som formand.

Aktionærerne i det likviderede *D/S af 1915* får meddelelse om, at de ikke behøver at tage aktier i *Oceana*, men kan få aktier udløst med kontant 2250 kr. for hver 1000 kr. aktie.

På Børsen foregår der hele året igennem et hektisk liv med køb og salg af dampskibsaktier. Kurserne farer op og ned, og de masser af småspekulanter, som ikke er inde i spillets finesser og heller ikke har den fornødne kapital i ryggen, bliver slået ud. Tillige bliver de ofte bedraget af såkaldte »Outsidevekselerere«, hvis hele adkomst til vekselerernavnet er nogle få måneders beskæftigelse i et vekselererfirma. En meget bekendt »vekselerer« af denne type, som betegnende nok går under navnet »Vekselerdrengen«, fik i juni måned 18 måneders forbedringshus for bedrageri mod sine klienter. Det er bemærkelsesværdigt for de mange småspekulanters naivitet, at denne unge mand kunne begynde sin løbebane i maj 1917, da han endnu ikke var fyldt 18 år. Han klarede sin umyndighed ved at bruge en ældre broders borgerskab. I november 1917 blev han anholdt. Han havde da soldet 60.000 kr. op i de fem måneder.

Den uindskrænkede u-bådskrig gav blandt mange andre problemer også problemet om den stigende arbejdsløshed mellem søfolkene. *Sømændenes Forbund* tog dette spørgsmål op og udbetalte hvert arbejdsløst medlem en hjælp af 15 kr. pr. uge. Da der i marts 1917 var over 1300 ledige fyrbødere og matroser, blev der rettet en henvendelse til indenrigsminister *Rode* om hjælp fra staten, og dette resulterede da også i, at der op til oktober 1917 var blevet refunderet Sømændenes Forbund fra statskassen et beløb på 71.682 kr. Problemet voldte

dog stadig vanskeligheder, og en henvendelse til *Dansk Dampskibsrederiforening* i januar 1918 førte til, at rederne trådte hjælpende til, idet der fra den 18. januar 1918 ydedes en hjælp til arbejdsløse sømænd og fyrbødere, som kom til at variere mellem 15 kr. og 25 kr. pr. mand pr. uge. For sømændenes vedkommende varede understøttelserne ved, til de i august 1918 fik oprettet en statsanerkendt arbejdsløshedskasse, til hvilken *Dansk Dampskibsrederiforening* indskød 100.000 kr. For fyrbødernes vedkommende varede understøttelserne med nogle afbrydelser lige til den 6. februar 1921, da Søfyrbødernes Forbund også fik oprettet en statsanerkendt arbejdsløshedskasse, til hvilken rederiforeningen indskød 40.000 kr. Det samlede beløb, som herefter af Dansk Dampskibsrederiforening var anvendt til arbejdsløshedsunderstøttelse, androg ca. 600.000 kr.

Med hensyn til officererne, da havde den forholdsvis gamle *Maskinmestrenes Forening* en hjælpekasse, hvormed de kunne understøtte ledige, trængende medlemmer. *Dansk Styrmandsforening* havde i begyndelsen af 1918 ved stadige indbetalinger af ekstrakontingenter fået samlet en formue på 100.000 kr. Det vedtoges på en generalforsamling at stille 25.000 kr. til disposition til understøttelser, samtidig med at det ordinære årskontingent forhøjedes til 24 kr. En henvendelse til regeringen resulterede i, at staten refunderede et nærmere fastsat beløb af de understøttelser, foreningen udbetalte. For 1918 blev der således refunderet 48.725 kr. En henvendelse fra organisationerne til Dansk Dampskibsrederiforening blev besvaret med, at denne forening ikke ønskede at blande sig i forholdet mellem de enkelte redere og disses officerer på dette område, men ville nøjes med at henstille til medlemmerne at ville understøtte deres faste arbejdsløse officerer efter bestemte regler. Denne henstilling blev fulgt af de allerfleste større rederier, som udbetalte 3/4 af gagen til ledige krigsforliste officerer.

De stigende priser på alle nødvendighedsartikler resulterede i, at dyrtidstillægget for alle ombord i løbet af 1918 blev forhøjet første gang i juli til 70 % og anden gang den 1. december til 85 % af den faste gage.

I juli 1918 overtog *D/S Progress* hele *D/S Vesterhavets* flåde på i alt 11 skibe, hvis værdi var ansat til 20 mill. kr. (1250 kr. pr. dødvægt ton). Købesummen udredes dels i 2 mill. kr. nye aktier i *Progress* til kurs 350 (7 mill. kr.), dels kontant (13 mill. kr.). På grund af købet udvider Progress sin aktiekapital med 5.150.000 kr., hvoraf altså 2 mill. kr. er overtaget af Vesterhavet. De overskydende 3.150.000 kr. aktier tilbydes Progress' gamle aktionærer til kurs 250. Aktiekapitalen er derefter 7.250.000 kr. Vesterhavets reder, konsul *D. Lauritzen,* indtrådte som medlem af Progress' bestyrelse.

Som tidligere fortalt havde Vesterhavet ved krigens begyndelse en flåde på 28 skibe på 36.000 tons dødvægt (ca. 23.000 brutto). Selskabet mistede under krigen ikke mindre end 19 skibe, hvorved syv mand omkom. Fra 1914 til 1917 forøgedes flåden med 11 skibe, hvoraf flere kort tid efter krigsforliste. I året 1916 var seks af Vesterhavets skibe, som berettet, solgt til Skagerak, og da nu resterne af flåden var solgt, var rederiet, som havde bestået i 23 år, prak-

tisk talt opløst. De fleste aktier var på konsul Lauritzsens og hans nære venners hænder, og de få, som ikke var det, blev af ham købt til den enorme kurs af 2400 %. Hvorledes Vesterhavet igen blussede op og blev til det store, progressive rederi, det er i dag, skal jeg senere komme tilbage til.

For resten blev konsul Lauritzen og direktør *Heilbuth,* som var storaktionær i Vesterhavet, stærkt kritiseret for salget af Vesterhavet, men da disse herrer faktisk ejede hele selskabet, kunne de tage sig kritikken let.

D/S Progress mistede under krigen kun to skibe ved krigsforlis og havde den 1. januar 1919 en flåde på 15 skibe på godt 17.000 brt.

Blandt de rederiregnskaber for året 1917, som synes at have vakt særlig opmærksomhed, var regnskabet for Ø. K.'s datterselskab *D/S Orient.* Det indsejlede overskud var 19.500.000 kr. Der udbetales 75 % i udbytte, afskrives 1,8 mill. kr. på skibene og henlægges til forskellige reserver 11,4 mill. kr. Orients aktiekapital er 10 mill. kr. Det har otte dampere på i alt 62.615 brt.

Rædslerne til søs fortsattes i 1918, her er nogle af de tragiske:

Mit gamle skib *»Tranquebar«* sejlede tillige med en af Orients andre dampere *»Indien«* i engelsk time-charter efter henstilling fra fragtnævnet. På en rejse fra Frankrig til Amerika brækkede *»Tranquebar«* den 18. februar 1918 rorstammen. *»Indien«,* som var i samme konvoj, fik ordre til at slæbe *»Tranquebar«* til Azorerne. Begge skibe var i ballast. På Azorerne fik *»Tranquebar«* rigget et nødror til og gik derefter ved egen hjælp til New York, hvortil den ankom den 13. april. *»Indien«* fortsatte sin rejse vestpå efter at have bragt *»Tranquebar«* i havn, men efter et par dages sejlads fik den en skade på skruen, hvilket tvang den til at vende om for at gå tilbage til Azorerne. På vej hertil blev den den 31. marts angrebet af en u-båd, som sænkede skibet ved kanonild. Den 38 mand store besætning gik i de fire redningsbåde og satte kursen mod Azorerne. Kun én båd, som førtes af andenstyrmand *Tversted* og havde ni mands besætning, nåede lykkeligt dertil. Båd nr. 1, som var under kommando af førstestyrmand *Liljefalk,* drev nogen tid efter tom ind til Azorerne — de øvrige både, hvoraf en var under kommando af skibets fører, kaptajn *Vibe Kjerulff,* og hvori også befandt sig skibets førstemaskinmester *Lassen,* blev der aldrig hørt fra. I alt 29 mand omkom ved dette krigsforlis.

Til et krigsforlis, jeg nu vil fortælle om, knytter sig en mærkelig omstændighed, som først meget senere kom til offentlighedens kundskab. Den 23. juli 1918 blev tre-mastet skonnert *»Asta«* af København på rejse fra Reykjavik skudt i sænk i Atlanterhavet af en tysk u-båd Nr. 89. Den seks mands besætning kom uskadt i skibets båd, men kaptajnen beordrede kok *Julius Wiggers* til at gå tilbage til kahytten og hente den dér indespærrede skibshund. Da Wiggers kom på dækket igen, så han, at båden havde fjernet sig og nu lå ca. 20 meter fra skibet, der var begyndt at synke. På kaptajnens råbende opfordring sprang Wiggers overbord, men det regnede og blæste, og snart mistede Wiggers båden af syne. Wiggers lå i vandet i ca. 2½ time og blev så taget op i u-båden, som imidlertid havde været neddykket. Efter tre ugers ophold i u-båden blev Wiggers sat ombord i en svensk fiskerbåd, der den 14. august

landsatte ham i Lysekil. Intet er senere hørt fra båden med de fem skibbrudne søfolk. Da båden ved forliset befandt sig 650 sømil fra nærmeste land, og vejret ved forliset var meget hårdt med høj sø, er de alle omkomne. Dette sørgelige faktum er der ikke noget mærkeligt ved. Dette var den jernhårde virkelighed, som der var så mange eksempler på under krigen — men det mærkelige fremkommer ved, at matros *Frederik Johansen* nævnes som omkommet ved dette forlis. Johansen var imidlertid blevet afmønstret i Reykjavik, idet han havde en uimodståelig følelse, der sagde ham, skibet ville forlise. Johansens navn var ikke blevet slettet på skibets bemandingsliste, hvilket resulterede i, at han blev rapporteret som omkommet, og til trods for, at han gentagne gange havde berigtiget den skete fejltagelse, gik hans navn stadig igen i alle lister over krigsomkomne søfolk. Da mindesmærket over søkrigens ofre den 9. maj 1928 blev indviet på Langelinie, stod Johansens navn endog indhugget mellem de omkomne og dette til trods for, at han først døde den 14. maj 1952. Han var da 54 år gammel og fører af postvæsenets kabeldamper *»C. E. Krarup«*. Johansen var en dybt religiøs mand og havde gjort et stort arbejde inden for »Broderkredsen på Havet«. Han var meget afholdt af alle, han kom i berøring med.

Den 13. august 1918 blev barkskibet *»Frida«* af Fredericia, som var på rejse fra Kragerø til West Hartlepool med en ladning pitprops, beskudt og brændt af en tysk undervandsbåd. Beskydningen af skibet skete uden varsel, og besætningen gik straks i redningsbåden og styrede væk fra skibet. Efter at båden var sakket en snes fod agter for skibet, og beskydningen mod skibet var ophørt, blev båden ramt af et kanonskud, som dræbte fem mand af de ombordværende. Andre af bådens besætning blev såret. Beskydningen af skibet begyndte derefter igen og varede ca. 2½ time. U-båden kom nu hen til de overlevende i den beskudte båd, som flød på sine lufttanke. De tyske officerer smilede og syntes velfornøjede med deres »heltedåd«, mens dette imidlertid ikke syntes at være tilfældet med det menige tyske mandskab, hos hvem de danske søfolk kunne mærke medfølelse. Tyskerne nægtede at tage de skibbrudne, som alle var sårede, op i u-båden, men kort tid efter ankom endnu en u-båd. Tyskerne gik ombord i *»Frida«* og satte en lille jolle i vandet fra dette skib, forsynede jollen med skibets medicinkiste, nogle tæpper, vand og beskøjter, hvorefter de roede jollen over langs siden af *»Frida«s* redningsbåd og hjalp de sårede danske søfolk ombord i den. Derefter stak tyskerne ild på *»Frida«* på tre steder og forlod gerningsstedet. Den følgende morgen blev de fire skibbrudne optaget af en engelsk trawler, der tog dem til South Shields. Af de fire overlevende døde senere matros *Jørgensen* af sine sår. Kaptajn *Carl Larsen*, matroserne *Anker Christensen* og *Villiam Frederiksen* kom på hospitalet, hvor de to matroser ret hurtigt kom sig efter deres sår, mens kaptajnen måtte gennemgå et meget langt og smertefuldt hospitalsophold.

Det samlede antal krigsforliste skibe i 1918 var i alt 46 skibe på tilsammen 37.963 brutto tons og de omkomnes antal 161. Heraf var i alt 27 sejlskibe på 7473 brutto tons med 46 omkomne.

I oktober 1918 udvidedes den norske gensidige assuranceforening *Skuld* til

også at omfatte danske skibe. Skuld dækker kort sagt al risiko for skib og besætning, som ikke dækkes af den almindelige forsikring, og kan vel stort set siges at være en ansvarsforsikring. De tre danske medlemmer af bestyrelsen blev generalkonsul *Johan Hansen*, skibsreder *A. N. Petersen* og skibsreder A. P. *Møller*. Stiftelsesdagen for Skulds danske afdelingskontor er 1. oktober 1918.

Henimod efteråret blev det mere og mere tydeligt, at krigen sang på det sidste vers, og folk så med længsel mod den dag, da det store slagteri skulle ophøre, og at man igen skulle komme til at leve et normalt liv. På Børsen gav det stundende håb om fred sig nogle mærkelige udslag. I begyndelsen af det sidste halvår i 1918 var kurserne på rederiaktier stadig gået op, men da det nu gik mod fred, har spekulanterne ment, at når de store krigsfortjenester antagelig hørte op med krigen, ville også kurserne på skibsaktier dale, så det gjaldt om at få solgt hurtigst og bedst muligt, og i oktober begyndte faldet. I ugen fra 12. til 19. oktober faldt kurserne på de fleste dampskibsaktier mere end 50 %, og mange småspekulanter, som havde holdt ud, måtte kapitulere. Masser af tvangssalg fandt sted, og mange mennesker mistede alt, hvad de ejede. Den glimrende gullaschtid var tilsyneladende forbi. Da våbenstilstanden endelig var blevet en kendsgerning, var der dog mange, som fandt ud af, at der endnu kunne tjenes penge på Børsen, og kurserne rettede sig en del igen.

Den 25. november 1918 blev Børsen igen åbnet for officiel notering, og den 31. december 1918 var de officielle kurser for dampskibsaktier (og nærbeslægtede papirer) som følger (kurserne for foregående år anført i parentes): D.F.D.S. 392 (367); Norden 570 (450); Gorm 460 (825) (har optaget Skjold og Carl i sig); Dannebrog 473 (422); Hejmdal 635 (680); Dansk-Russisk 458 (346); Ø. K. 393 (580); Helsingør D/S 178 (201); Torm 795 (950); Progress 251 (510) (har optaget Vesterhavet i sig); Skandia (ikke handlet i lang tid) (950); Vendila 320 (508); Hafnia 524 (470); Myren 370 (516); Dansk-Fransk 437 (512); Forenede Bugser 109 (111); Atlanterhavet 330 (286); Dansk-Norsk (ikke handlet i lang tid) (111); Hamlet 195 (281); Hippalos 135 (191); Oceana 251 (245); Orient 664 (552); Orion 350 (493); Pacific ? (550); Rødby Havn D/S 257 (310); Senta 320 (235); Skagerak 181 (123); Svitzer 521 (447); B. & W. 224 (228); Flydedok 208 (230); Stuhr 200 (227); Kalundborg Værft (ikke handlet i lang tid) (95); Transatlantik 205 (126); Oversøisk Co. 247; Frode 66; Marstal Værft 87; Helsingør Værft 240; Atalanta ? (1200); D/S 1912 950; Kalundborg D/S 99; Vesterhavet (ligger stille) (1230).

Den 11. november 1918 kom så nyheden om våbenstilstanden. Alle fjendtlighederne indstilledes, og u-bådene fik ordre til at begive sig til deres baser eller overgive sig til allierede krigsskibe. Søfolkene kunne atter ånde friere, da de nu igen kun havde deres naturlige fjende — elementerne — at gardere sig imod. Endnu mange år efter krigen var skibene dog udsat for minefaren, men dette gav sig især udslag i snævre farvande, hvorfra man endnu mange år efter hørte om skibe, som var blevet beskadiget eller endog sænket af de lumske miner. Særlig ofte hørte man om fiskere, der havde hevet sunkne miner op med deres net, og som derved var kommet til ulykke.

U-bådskrigen havde været et frygteligt våben i Tysklands hænder, og ødelæggelserne til søs havde været enorme. Det er blevet fastslået, at under hele krigsperioden blev der sænket ca. 11 mill. reg. tons britisk og ca. 6 mill. reg. tons allieret og neutral tonnage, hvorved over 17.000 sømænd omkom. Før krigens udbrud var verdenstonnagen på ca. 45 mill. brt. Af de 17 mill. tons, som gik tabt, anslår man, at ca. halvdelen blev erstattet under krigen. I organiserede konvojer sejlede under hele krigen ca. 86.000 skibe. Tabsprocenten var 0,51 %, hvilket må siges at være forbavsende lidt. Konvojerne transporterede 26 mill. tons levnedsmidler og 35 mill. tons ammunition. Troppetransporterne må have transporteret millioner af soldater, men disse er som militære foretagender ikke blevet offentliggjort, og disse transporter er ikke inkluderet i ovennævnte tal.

Også den danske — neutrale — handelsflåde og dens mænd led smertelige tab ved u-båds- og minekrigen. Det samlede tab for hele krigsperioden er opgivet til at være 305 krigsforliste skibe repræsenterende 281.834 brutto tons med i alt 667 omkomne personer. Af disse er 149 sejlskibe på 42.316 brt., og de omkomnes tal er 291. Foruden disse totalforlis er i krigsperioden 12 skibe (inklusive fem sejlskibe) blevet krigshavarerede repræsenterende 8080 brt., og ved disse havarier har fire mand mistet livet. (Under sejlskibe er medregnet sejlskibe med hjælpemotor og fiskefartøjer). At minefaren var til stede længe efter fjendtlighedernes ophør ses af, at i årene 1919 og 1920 krigshavareredes af danske skibe tre dampere og fire sejlskibe på tilsammen 3294 brt. Ved disse havarier omkom ikke færre end 31 sømænd og fiskere, således at der i alt på grund af krigsforlis og havarier indtil udgangen af året 1920 omkom i alt 702 sømænd og fiskere. Hertil kommer, at mange søfolk både fysisk og psykisk udstod svære lidelser og strabadser, som mange kom til at bære mén af resten af deres liv. På søfartsmonumentet over de i krigen omkomne søfolk, som den 9. maj 1928 blev indviet på Langelinie, er kun indhugget navnene på 648 sømænd. De 54 resterende sømænd er folk, hvem der intet har kunnet oplyses om. Som eksempel kan nævnes den tidligere omtalte matros Frederik Johansen, der på monumentet står opført som forlist med skonnerten »*Asta*«, men som bevisligt først døde 34 år efter. Den mand, der havde afløst Johansen i »*Asta*«, og som altså omkom, burde have haft sit navn på monumentet, men han er en af de mange navnløse, der kan repræsenteres ved »den ukendte sømand«.

Slutningen af året 1918 prægedes i Danmark særlig af to begivenheder: Hjemsendelsen af allierede krigsfanger over København og »den spanske syge«. Fra november til slutningen af januar 1919 hjemsendtes over København ca. 50.000 krigsfanger, hvoraf ca. 40.000 var britiske. Krigsfangerne kom fra lejrene i Tyskland øst for Elben og blev fra Warnemünde til København transporteret i damperne »*Dronning Maud*« og »*Kong Haakon*«. Fra København afskibedes de med britiske krigsskibe — de sårede med hospitalsskibe — til England. Soldaterne blev i Danmark midlertidigt anbragt i lejre i Greve, Horserød og Hald. Over 1000 franske og engelske officerer satte i dagene før jul

København på den anden ende — alt var fest og glæde. Mange fanger blev også transporteret direkte fra Danzig til England — alle med danske skibe. Ved transporternes afslutning holdt den britiske regering en stor reception dels på Hotel d'Angleterre, dels i Gesandtskabspalæet for at takke for Danmarks store hjælpsomhed ved transporterne og for den udmærkede måde, de danske skibe havde udført deres hverv på.

Imens hærgede den spanske syge landet og særligt København. Heller ikke skibene gik ram forbi, og man hørte, hvorledes næsten hele skibsbesætninger var syge på de lange rejser. Midt i november tager epidemien af, og forlystelserne, som har været lukket siden midt i oktober, bliver atter åbnet.

Den 17. december 1918 afholdes i Holmens Kirke i nærværelse af den kongelige familie en gribende gudstjeneste til minde om de under krigen omkomne danske søfolk.

KAPITEL 35

Forfatterens sejlads. Svitzer bjergning. Buenos Aires

Som berettet var jeg blevet afmønstret fra mit første skib som fører, S/S »*Tranquebar*« i august 1917. Jeg begyndte straks at se mig om efter en virksomhed, hvor jeg kunne gøre min arbejdskraft og sparepenge frugtbringende. Der var masser af projekter, men ikke noget jeg kunne stole på. Mens jeg søgte, lod jeg mine penge arbejde på Børsen, og det syntes at gå helt godt. Det var et ret hektisk liv, vi »spekulanter« levede, for når vi en dag havde været heldige på Børsen, skulle heldet fejres — som regel ved middag og champagne hos Wivel. Jeg var dog forholdsvis forsigtig både med spekulationer og middage, og jeg havde en fornuftig kone, som prøvede at holde lidt igen. På en rejse til Århus for at se på en forretning, som var averteret til salg, kom jeg i forbindelse med en maskinfabrikant og opfinder *Viggo Jensen* og blev indviet i hans planer om at få startet et skibsværft med flydedok i Århus, der mærkeligt nok for en så stor havneby ikke den gang havde rigtige faciliteter for reparation af store skibe. Viggo Jensen var gode venner med ingeniør *Johansen*, som i Flensborg havde været underdirektør på det store *Flensborg Skibsværft*. Johansens broder havde været teknisk direktør på det samme værft, og da værftet på grund af krigen lå stille, var de to brødre, som var dansksindede og dansktalende, taget til Danmark, og her var den ældre broder blevet antaget som direktør for det nye *Baltica Værft*, der var blevet stiftet i København, og som var i færd med at blive anlagt ved de gamle Frederiksholmske Teglværker i Sydhavnen. Den yngre broder var straks med på Viggo Jensens idé med et skibsværft i Århus, og gennem en studenterkammerat af min kone kom jeg i forbindelse med direktøren for *Århus Oliefabrik*, direktør *Lausen*, som straks blev meget indtaget i planen. For denne driftige mand var tanken om et stort skibsværft i Århus meget fængslende, og han var fyr og flamme for ideen. Efter nogle konferencer mellem direktør Lausen, Viggo Jensen, ingeniør Johansen og mig, indkaldte

Lausen nogle af de vigtigste folk i Århus handels- og søfartsverden. Blandt disse var det særlig de store kulgrosserere som *Kampmann, Steen Christensen* og andre, der var de dominerende. Det viste sig imidlertid snart, at i den nye del af Århus Havn, hvor vi havde planlagt, at værftet skulle anlægges, havde kulgrosserere allerede bestemt, at de ville have deres oplagspladser. Disse herrer var også meget skeptiske, hvilket der måske ikke kan siges noget til. Det endte i alle tilfælde med, at planen om skibsværft og flydedok i Århus måtte opgives — vistnok til stor skuffelse for direktør Lausen.

Der var allerede dengang et træskibsværft i Århus. Det var stiftet i 1916 ved overtagelse af et kutterbyggeri. Kapitalen var til at begynde med 250.000 kr., og bestyrelsens formand var professor ved Polyteknisk Læreanstalt, *C. Hansen.* Værftet syntes til at begynde med at have god vind i sejlene og deklarerede for 1917 et udbytte på 18 %. Om tanken at slå dette værft op til noget større er blevet animeret ved kendskab til de planer, vort konsortium omgikkes med, ved jeg ikke, men i april 1918 udvidedes aktiekapitalen til ½ mill. kr., og i april 1919 forøgedes kapitalen yderligere til 1 mill. kr. med tanken på at anskaffe en flydedok med tilhørende værksted til reparation af jernskibe. Dette var jo min og mine kompagnoners tanke, idet vi dog også havde tænkt at bygge mindre skibe. *Århus Skibsværft* gav for året 1918 en dividende af 16 %, men så var det slut. Hele sagen var slået for stort op, og tabene voksede. I juli 1923 måtte der en rekonstruktion til. Aktiekapitalen blev nedsat til 10.000 kr. Derefter udstedtes der 600.000 kr. præferenceaktier, som blev overladt til kreditorerne. Det gik dog ikke. I 1925 måtte værftet træde i likvidation, og den 15. marts 1927 blev firmaet endelig opløst. Aktionærerne fik intet for deres aktier, mens de privilegerede kreditorer dog reddede en dividende på 78,2 %.

Efter den anden verdenskrig oprettedes der den 29. august 1946 atter et værft i Århus under navn af *Århus Stålskibsværft* med en kapital på 500.000 kr. Dette firma blev senere overtaget af et nyt aktieselskab *Århus Flydedok og Maskinkompagni,* som stiftedes den 19. marts 1948, og hvis kapital på 2 mill. kr. ejes af *Det Forenede Dampskibs Selskab.*

Det var egentlig også en skuffelse for mig, at planen med skibsværftet i Århus ikke blev realiseret. På Børsen gik mine affærer tilfredsstillende, og mine sparepenge formerede sig roligt og sikkert. Det var først hen på sommeren 1918, at det begyndte at gå galt for mig. Jeg prøvede i foråret 1918 at komme ud at sejle, uden at det lykkedes mig, men fra mit gamle rederi fik jeg tilsagn om, at jeg kunne få skib at føre, såsnart der blev en chance, så jeg opgav at søge ind andre steder. Inmidlertid kom jeg i forbindelse med en mand, som havde en efter hans mening god idé, og den gik jeg ind for med både penge og arbejde. Der var i 1918 en vældig efterspørgsel efter sommerhuse. Folk, der havde tjent penge under krigen, ville alle have sommerhuse, og min vens idé var at bygge disse huse af hule cementsten, støbte efter et svensk patent. Fordelen ved disse sten var den, at man på grund af stenens størrelse kunne få huset hurtigt bygget, og samtidig skulle hulheden gøre isolationen bedre, da der blev dannet et luftlag mellem to cementvægge, og luft er som bekendt en

dårlig varmeleder. Vi købte tre grunde på Dragør Fristrand og senere andre tre ved Kildekrog nord for Hornbæk og begyndte at bygge. Samtidig byggede vi huse på kontrakt, og snart var vi i fuld sving både syd og nord for København. Vi fik nok at gøre, og jeg personligt arbejdede fra tidlig morgen til aften sent, men det viste sig snart, at fortjenesten på foretagendet ikke stod i rimeligt forhold til det arbejde, der blev sat i det. Konkurrencen var stor, og da vi to firmaindehavere faktisk ikke var fagfolk og derfor ikke kunne blive medlemmer af arbejdsgiverorganisationerne, var vi ret værgeløse over for vore håndværkeres stadig stigende krav, så det hele blev til sidst ret håbløst. Vi fik dog bygget 36 sommerhuse i Nord- og Sydsjælland. De seks huse i Dragør og Kildekrog havde vi god fortjeneste på, så da vi omsider likviderede, havde jeg mine penge hjemme igen, men havde ingen fortjeneste haft af mit store, anstrengende arbejde. Nå, det havde givet mig noget at bestille og givet mig kendskab til en masse ting og en mængde mennesker, som interesserede mig — så jeg klager ikke.

Mens mit arbejde som bygherre bragte mig meget ud i den friske luft, hvilket var godt for min sundhed, kom mit andet job som »børsherre« til at slide en del på mine nerver — og pengekasse. Den gyldne tid, da man blot kunne købe aktier den ene dag og sælge dem nogle få dage efter med fortjeneste, var forbi. Jeg var begyndt med en kapital på 35.000 kr., og var i forsommeren 1918 god for henved 200.000 kr. Der burde jeg egentlig have holdt op, men jeg tænkte, som de fleste andre, at nu gik det så godt, hvorfor så ikke lade det blive ved at gå godt? Men så kom der pludseligt et fald i dampskibsaktiekurserne, og jeg fik en sinkadus. Jeg var også klar over, at kurserne på disse rederiaktier var alt for høj. Skibene var gamle, og de var bogførte til for høje værdier, så jeg besluttede at slå om og gå ind i baissen, men så begyndte kurserne at stige igen. Vi naive amatørspekulanter var jo ikke klar over alle de manøvrer, de kapitalstærke konsortier lavede med sammenslutninger af selskaber og lignende. Vi fik bare lov at betale gildet. Det gik rask nedad med min fortjeneste, og jeg kunne ikke sove om natten. Mine egne penge var røget, og nogle, jeg havde lånt af min kone, stod på vippen. Jeg var bl. a. i en baissespekulation, hvor jeg havde indsat 8000 kr. I løbet af nogle få dage gik kursen på disse aktier 150 % op. Jeg blev bange og sprang fra med et tab på 12.000 kr. Et par dage efter var aktierne igen nede på den kurs, jeg havde solgt til, så havde jeg blot ventet, havde jeg kunnet beholde skindet på næsen. Efter en søvnløs nat besluttede jeg at klare ud i forvisning om, at jeg ikke egnede mig som børsspekulant. Jeg gav min vekselerer ordre om at »dække ind overalt« — undtagen en post, jeg havde i haussen. Min vekselerer, som i parentes bemærket var et højt anset firma, hvis indehaver man trygt kunne stole på, rådede mig til ikke at gå så hurtigt til værks, men prøve at komme ud af klemmen uden store tab, men jeg havde taget min beslutning. Mine egne penge kunne det være det samme med, men jeg kunne ikke risikere min kones fædrenearv, og jeg var også led og ked af dette børsuvæsen, som egentlig var uværdigt og i alle tilfælde sled for meget på mine nerver og ødelagde min nattesøvn. Den ene post, jeg beholdt, var aktier i

Det forenede Bugserselskab — og dem beholdt jeg til trods for, at min vekselerer rådede mig til også at sælge dem, hvis jeg »løb min vej fra alt det andet«, som han udtrykte sig, »det er et skidt papir«. Jeg havde oprindelig købt 16.000 Forenede Bugser til kurs 105. Jeg købte senere 16.000 kr. til, til kurs 110, og da rederiet i efteråret 1918 fordoblede aktiekapitalen til kurs 111, benyttede jeg mig af min tegningsret og købte yderligere 32.000, således at jeg i alt havde 64.000 af disse aktier. Ved denne sidste emission er at bemærke, at fra tiden fra generalforsamlingen, hvor emissionen til kurs 111 var vedtaget, til emissionen fandt sted, var kurserne gået ned, og på emissionsdagen, da jeg købte til 111, kunne jeg på børsen have fået aktierne til kurs 105. Imidlertid gik kurserne efter emissionen op, og i november 1918 solgte jeg hele posten til kurs 165. Jeg fik topkurs. Derefter gik kurserne på dette rederi stadig ned, så jeg var for en gangs skyld heldig. Jeg var nu fri og frank — ikke noget børsvrøvl eller byggesjov at tænke på, så nu kunne jeg slikke mine sår og udregne mit tab. Man kan måske hævde, at jeg ved mine spekulationer mistede de 200.000 kr., som var højden af min gevinst, men det er blot ikke logisk. Jeg mistede i virkeligheden de 35.000 kr., jeg var begyndt med — og derfra burde egentlig trækkes alle de gode middage, etc., som jeg havde nydt, når vi fejrede de store dage. Der var imidlertid ingen grund til klage — det var kun et pengetab, og kort tid efter var der bud efter mig fra »Orient«, og glad var jeg. Jeg havde længe gået og sukket efter at komme ud at sejle med et godt skib, og nu fik jeg chancen. Det var S/S *»Delagoa«* på ca. 8000 tons dødvægt, bygget i Newcastle-on-Tyne i 1914. Skibet kom oprindelig fra vestkysten af Sydamerika, hvor det havde lastet en ladning salpeter for den amerikanske regerings regning, for hvilken skibet var i time-charter. Salpeteret skulle bruges i ammunitionsfabrikationen og skulle losses i San Francisco. På vej nordpå efter endt indladning blev destinationen telegrafisk ændret til Sydney, Nova Scotia. Ankommet hertil var krigen imidlertid endt, og der var i Amerika ikke brug for mere ammunitionsfabrikation. *»Delagoa«* blev nu dirigeret til Azorerne for ordre og fik her besked om at gå til Falmouth, og her overtog jeg skibet fra dets hidtidige fører, kaptajn *E. Juel-Hansen*, som skulle hjem på ferie. Jeg rejste fra København den 28. november 1918, og havde temmelig lang tid at vente i Falmouth på skibet, som jeg overtog den 14. december 1918. Vi lå nogle dage i Falmouth, så fik vi ordre til at gå til Dunkirk. Vi fik lige lettet ankeret, da vi fik ordre om at ankre igen. Dagen efter fik vi så ordre til at gå til Saint Helens, Island Wight. Vi fik lettet ankeret — så kom der igen flagsignal »kom tilbage, anker og afvent ordre«. Dagen efter fik vi så den endelige ordre og sejlede til Newport, Mon. Vi kom over til Newport, indklarerede og begyndte at losse. Vi lossede ca. 400 tons — så kom der ordre »stop losningen, gør klar til at sejle«. Det var juleaftens dag. Jeg fik travlt med at få proviant ombord og klarere ud. Denne gang var ordren til Alexandria i Ægypten. Det var en noget forvirret juleaften, vi havde på vej ud fra Bristolkanalen, men ellers skete der ingen videværdigheder på vejen til Ægypten. Denne salpeterladning havde altså været i skibet i ca. tre måneder, og når man betænker, at Orient i denne tid

fik ca. 1.100.000 kr. i fragt (ca. 650 pund sterling pr. dag), kan man forstå, det efterhånden er blevet noget dyr kunstgødning, hvilket salpeteret til sidst var blevet reduceret til at være. Ydermere må det erindres, at fragten kun er en del af udgifterne, tidsbefragterne må betale. Kulforbrug, havne- og lodspenge, stevedoreudgifter og mange andre udgifter løber yderligere på ved sådan en rejse.

Arbejdsforholdene inden for dansk skibsfart havde ikke i 1918 undergået nogen forandring. De overenskomster, der var blevet sluttet med organisationerne i marts 1917, var gældende både i dette år og i 1918. Det var først i 1919, at der begyndte at blive uro i lejrene. Jeg vil vente med at berette om dette, til jeg har fortalt lidt om mine egne personlige oplevelser, efter at jeg nu igen var tilbage i mit rette element, hvor jeg befandt mig som den bekendte fisk i vandet.

Vi ankom til Alexandria den 9. januar 1919 og fik et temmelig langt ophold der. Losningen gik langsomt for sig, og efter udlosningen skulle skibet dokke, hvorunder vi fandt, at rorstammen havde fået en mægtig revne, og at det ville være uforsvarligt at sejle med skibet i denne tilstand. Det var naturligvis umuligt at få en ny rorstamme i Alexandria, så vi fik pånittet nogle svære bronzelapper, som skulle hindre stammen i at brække helt over. Vi sejlede med den lappede rorstamme, til skibet i april kom tilbage til England, hvor der lå en ny stamme klar til os. Denne blev imidlertid først installeret, da skibet i august måned dokkede i København.

Under skibets lange ophold i Alexandria tog skibets maskinchef, Albert Jensen, sammen med mig et par dage til Cairo, hvor vi beundrede både det fremmedartede liv i byen og dens omegn og den kosmopolitiske atmosfære, som hersker over den europæisk byggede del af byen. I denne del af Cairo findes brede, smukke boulevarder, hvor store, moderne bygninger dominerer. Det var dog særlig de indfødtes kvarterer, der interesserede os. Jeg ved ikke, om det nu er sådan, men dengang var den ægyptiske eller arabiske del af byen anlagt med meget snævre og krogede gyder og stræder, hvor håndværkerne af samme fag havde hobet sig sammen i samme gade, således at man i nogle gyder udelukkende gik mellem sølvvarebutikker, i andre skotøjs- og læderhandler o.s.v. Hvad særligt jeg var interesseret i, var gaderne, hvor tæppehandlerne havde deres udstillinger og udsalg, og jeg kunne da heller ikke stå for fristelsen, men købte nogle pragtfulde persiske tæpper.

Naturligvis var vi også ude at bese pyramiderne og tilbragte desuden mange timer i Cairos indholdsrige museum.

Mens vort skib befandt sig i Alexandria havde en af Svitzers bjergningsdampere fuldendt et meget bemærkelsesværdigt arbejde. En stor engelsk passagerdamper, som var overtaget af den britiske marine og vist nok havde været brugt som troppetransportskib, var sunket midt i havnen. Som de fleste britiske skibe den gang var dette skib en kulbrænder og havde været beskæftiget med at fylde kul. Dette arbejde foregik i disse store skibe tildels gennem store porte i skibssiden. Under bunkringen fik skibet slagside, og pludselig lagde det sig så

meget over, at vandet styrtede ind gennem de åbne porte. Inden nogen var kommet sig af den opståede forvirring og kunne få lukket portene, var det sket — skibet sank i havnen og lå med hoveddækket lige over vandet. Her var et job for den britiske marines hovedkvarter i Alexandria. Der blev sendt dykkere ned for at lukke portene og andre åbninger til skibets indre, hvorefter sugeslanger blev ført ned i lastrummene gennem huller skåret i dækkene, og kraftige pumper begyndte at lænse skibet. Efter nogen tids forløb blev der sendt dykkere ned for at se efter slangeforbindelserne i skibet, og da de kom op fra dybet, rapporterede de, at skibet var i færd med at klappe sammen. Dækkene buede nedefter og så ud, som truede de med at ville sprænges, og der var tegn til, at selve skibssiderne også havde givet sig. Grunden var simpelthen den, at man ikke kan pumpe vandet ud af en beholder — i dette tilfælde altså et skib — uden at man samtidig slipper luft ind, således at trykket bliver lige stort på begge sider. Dette spørgsmål kunne marinefolkene ikke klare, og de sendte bud efter Svitzer, som så overtog hele foretagendet ved hjælp af *»Protector«*, der var stationeret i Suez, og som snart havde det uheldige skib flydende på ret køl og med dæk og sider i behold.

»Delagoa« var oprindelig befragtet af USAs regering gennem institutionen *»United States Shipping Board«*. Skibet var et af de danske skibe, der var blevet rekvireret af de allierede magter. Imidlertid blev charteret den 4. november 1918 skiftes over til den britiske regering, for hvilket »British Ministry of Shipping« stod som befragter. Efter *»Delagoa«*s tørdokning i Alexandria blev det overladt til det store britiske rederi *»Union Castle Line«* og i ballast sendt til Mombasa, som er en vigtig handelsplads i den britiske koloni Kenya. Vi ankom hertil den 28. februar, og efter at have indtaget fuld ladning afgik vi igen den 16. marts. Foruden et fuldt lastet skib havde vi også ved afgangen et overtal af passagerer. *»Delagoa«* var et decideret lastskib uden med så meget som et ekstra kammer og uden andet end de mest nødtørftige sanitetsbekvemmeligheder. Vi havde dog en ret rummelig spisesalon, og til trods for skibets øjensynlige mangler som passagerskib tog vi dog i Mombasa 42 første klasses passagerer ombord. Seks af disse landede vi i Port Said, men de øvrige 36 fortsatte med os til London — og de syntes alle ved ankomsten hertil, at de havde haft en vidunderlig rejse. Sagen var den, at under hele krigsperioden havde det været umuligt for europæerne i Østafrika at komme til England, og da nu krigen var slut, ville de alle hurtigst muligt hjem til deres så meget forsinkede ferie. Dette resulterede i, at alle passagerskibene var fyldt til bristepunktet med europagående passagerer, og folk måtte i mange tilfælde vente over et år for at få skibslejlighed. Jeg fik så mange henvendelser fra folk, som ville hjem, at jeg efter samråd med min agent på pladsen besluttede at forvandle *»Delagoa«* til et passagerskib. Først betingede jeg mig hos »Union Castle Line«, at passagerpengene ubeskåret skulle tilfalde rederiet — og ikke tidsbefragteren — og derefter blev jeg enig med skibets officerer om at leje deres kamre. I passagerpenge til rederiet blev der betalt 65 pund sterling, hvilket var betalingen for en førsteklasses billet til Mombasa til London på passagerskibene, men des-

uden skulle officererne have 35 pund i leje af hvert benyttet kammer. I hvert kammer var der i køje og på sofa plads til 2 personer. Det var ikke tilstrækkeligt med officerskamrene, men så byggede vi over nr. 4 lugen et vandtæt telt ved hjælp af nye pressenninger, og de passagerer, som skulle logere her, måtte selv medbringe feltsenge og sengetøj — de slap til gengæld for at betale de 17½ pund sterling, de øvrige passagerer måtte betale for deres køje i et officerskammer. Så længe vejret var til det, spiste alle sammen på promenadedækket ved lange borde, som var slået sammen af stuveplanker. Var vejret dårligt, blev der spist i hold i spisesalonen. Skulle det gå hen og falde ind med dårligt vejr, ville vi vel have været nødt til at skifte passagererne fra lugen ind i saloner og forrådsrum, men min optimisme med hensyn til vejret blev retfærdiggjort — vi havde det dejligste vejr, lige til vi ved indløbet til Themsen havde fået lods ombord — så begyndte det at storme og regne. Men den sidste nat var der alligevel ingen, der tænkte på at sove — der skulle festes — og det blev der. På rejsen sov de hjemløse officerer i maskinens værksted, i kabelrum og forrådskamre — og i godt vejr i fri luft. Blandt passagererne var der både kvinder og børn. Alle havde gået i lang tid og ventet på skibslejlighed, og havde de ikke fået chancen med »*Delago*«, havde de måttet vente mange måneder endnu. De fleste havde ikke set de engelske øer og deres familier i seks-syv år, så de var alle forventningsfulde og glade som børn på udflugt. De primitive forhold mærkedes forbavsende lidt, og var der til tider noget, som knirkede, blev det taget med godt humør.

Den dag skibet afgik fra Mombasa, blev jeg på hovedgaden antastet af en svensk præst, som tiggede mig om at tage ham og hans kone med som passagerer. Jeg måtte sige *nej*. Det var ikke alene det, at jeg ikke vidste, hvor jeg skulle anbringe dem, men skibet var udklareret, og skulle jeg nu igen ind og udklarere, kunne der nemt gå en dag til spilde, og når man erindrer, at skibet fik 650 pund sterling om dagen i fragt, kunne jeg ikke godt for at tjene 130 pund sterling i passagerpenge lade mit rederi bære dette tab. Både præsten og hans kone var på grådens rand, og jeg var lige ved at være det samme, men der var ingen udvej. Da vi var kommet ud at sejle, blev jeg angrebet af passagererne, fordi jeg ikke havde taget præsteparret med. Jeg forklarede dem grunden. »Og så,« sagde jeg, »er der endnu en grund. Med skibet fuld af disse mange overtallige passagerer tør jeg ingen chancer tage ved at få en præst ombord som passager.« »Hvad vil det sige?« blev jeg spurgt. »Uha,« sagde jeg, »en præst ombord i et lastskib vil betyde dårligt vejr lige med det samme.« »Er det rigtigt, kaptajn? Er der noget andet, som kan give dårligt vejr?« »Ja, høje silkehatte. Det er noget af det allerværste.« Straks blev der nedsat en komité, som gik rundt og undersøgte al passagerbagagen. Der blev fundet seks høje hatte, som straks under udfoldelse af et komisk-alvorligt ceremoniel blev sparket overbord. Om dette var grunden til vort fine vejr på rejsen, skal jeg ikke udtale mig om. Jeg kan i øvrigt tilføje, at der samme dag, vi afgik, kom en stor fransk passagerdamper for hjemgående ind til Mombasa, og ved min agents hjælp skrev jeg til den franske kaptajn, og det lykkedes at få præsteparret ombord i dette skib. Det har nok ikke været

nogen lystrejse i denne franskmand. Det blev sagt, at passagererne lå i lag som sardiner i dåser, og under skibets korte ophold i Mombasa blev den lille by udsolgt for alt spiseligt, der blev opkøbt af dets passagerer, som faktisk sultede ombord — vist nok fordi skibet ikke havde personale nok til det ulovligt store passagerantal.

Vi ankom til London den 16. april, og efter skibets udlosning blev det tilbageleveret rederiet fra tidsbefragterne, og det foretog derefter en rejse med kul fra Cardiff til Buenos Aires. Fra Buenos Aires gik vi derefter med en fuld ladning majs til Aarhus. Vi afsejlede fra Cardiff den 15. maj 1919. Min hustru og lille datter var med mig på denne rejse til Sydamerika, og vi havde en meget fornøjelig tid i Buenos Aires, hvor vi snart blev kendt med mange af de derboende danske familier. *Det Transatlantiske Co.* havde i Buenos Aires fået et datterselskab, for hvilket kammerjunker *Fritz N. Brinckman*, var direktør sammen med en svensker *Telander*. Som en slags regnskabskonsulent eller sekretær var i samme firma ansat min ven fra Ø. K.'s St. Thomas kontor, *F. Egge*. I et andet dansk firma var som prokurist ansat hr. *Didricksen*. Både Egge og Didricksen var gift med nydelige damer — fru Egge var fra St. Thomas — og begge ægteparrene havde søde børn, som snart blev gode legekammerater med min datter.

KAPITEL 36

Dækslasten »kaster sig«. Mandskabsvanskeligheder i U. S. A. Kinesermandskab. Ild i skibets kulbunkers. Kollision

Vi afgik fra Buenos Aires den 24. juni 1919, anløb undervejs den trøstesløs bare ø St. Vincent for at fylde kul og satte derefter kursen til Barry, som ligger i Bristolkanalen. Der skulle vi fylde vore kulbunkers op og derefter gå til Aarhus som vor første losseplads. Vi lå længe på tørn i Barry, før vi fik vore kul, men omsider kom vi af sted, og den 19. august 1919 ankom vi til Aarhus. En del af ladningen blev udlosset her, og med restladningen sejlede skibet til København, hvortil det ankom den 23. august. Efter endt udlosning var skibet i tørdok hos Burmeister & Wain, og den 20. september afgik *»Delagoa«* til Østersøen for at laste træ til Afrika. Vi lastede i Piteå, Byske og Hernøsand. Jeg havde min kone og datter med i Østersøen, og vi afsluttede vor indladning i Gøteborg den 24. oktober. Min familie rejste hjem derfra, mens vi satte kurs via Skagen ned gennem Nordsøen. Vejret var dårligt, da vi gik fra Gøteborg, og det blev endnu værre, da vi kom ud i Nordsøen. Vi havde en meget høj dækslast, og skibet var temmelig rankt. Skibet styrede dårligt, og pludselig faldt det af for vinden under en serie af høje søer følgende efter hinanden, og den sidste af disse var en af dem med brod og skum på. Den gik lige over os midtskibs, skibet kastede sig over til styrbords, og dækslasten væltede sig ud over den samme side, hvor den dog blev hængende i surringerne. Skibet lå nu

med en snes graders slagside, som i overhalingerne blev betydelig større. På denne måde kunne vi ikke sejle, og jeg besluttede at gå ind til Shilds for at få omstuvet dækslasten. Shields er ikke noget rart sted at gå ind til med en pålandsstorm, særlig når skibet styrer så dårligt, som »*Delagoa*« gjorde det under disse omstændigheder. Stormen flovede dog lidt af, og vi kom i havn uden flere besværligheder. Det var meget lidt af dækslasten, som var gået overbord, men det tilbageværende måtte vi omlade til lægtere og så tage det ombord igen og få det stuvet fra grunden. Vi kom ind den 27. oktober og sejlede igen den 3. november.

Den 3. december ankom vi til East London, hvor en del af ladningen lossedes. Afgik igen den 8. december og ankom til Durban den 10. december. Losningen gik meget langsomt for sig, så vi tilbragte julen her og havde det både hyggeligt og fornøjeligt dels ombord og dels i nogle danske og norske hjem. Vi kom en del sammen med de norske hvalfangere, som meget ofte kommer til Durban for at proviantere og udruste. Det vil sige, det gjorde de dengang. Nu har de jo deres store moderskibe, som fører alting med sig for hele ekspeditionens forløb.

Der var på den tid det mærkelige i Sydafrika, at guldet var frit dér — guldpenge så man ellers ingen andre steder i verden. Når jeg trak penge til skibets fornødenheder og til hyreudbetaling, fik jeg beløbet udbetalt i afrikanske guldpund. Da jeg sejlede fra Durban, var jeg tilfældigvis i besiddelse af 35 guldpund, som jeg havde betalt med kurs 19,00 kr. I min næste havn, Buenos Aires i Argentina, købte jeg pesos for mine pund og for disse igen en draft på København og fandt derved ud af, at jeg for hvert pund fik 35,00 kr. — altså en fortjeneste på ca. 80 %. Jeg ærgrede mig blot over, at jeg ikke havde kendt den fidus, da jeg var i Durban, så kunne jeg nemt have hævet 1000 pund sterling og tjent 16.000 kr., uden at jeg kan se, at nogen anden — heller ikke mit rederi — ville have haft noget tab ved transaktionen. Da jeg næste gang kom til Afrika, var der lukket for guldet — atter en af de mange gange, hvor jeg er kommet på den gale side af lykkens gudinde — i alt fald hvad mammon angår.

Efter endt udlosning i Durban lastede vi en fuld ladning kul til Buenos Aires. Disse Durban-kul er gode og har en høj brændselsværdi, men der er en fejl ved dem — de er meget tilbøjelige til selvantændelse, hvis de ligger for længe i skibet. Vi lå i Durban sammen med et stort, norsk sejlskib, som lastede kul til Buenos Aires. Der blev aldrig hørt fra det efter afsejlingen, og det er antagelig brændt og besætningen omkommet. Det er notorisk, at mange sejlskibe — hvoriblandt også nogle danske — som under krigen havde lastet kul i Durban til Europa, gik i brand og måtte forlades. Det var en stor risiko at transportere disse kul i sejlskibe på lange rejser. Også vi i »*Delagoa*« fik brandfarligheden af disse kul at mærke. Men herom senere.

»*Delagoa*« afgik fra Durban den 31. december 1919 og ankom til Buenos Aires den 21. januar 1920. »*Delagoa*« lossede sin kulladning i Bocca, som er den sydlige del af Buenos Aires' havn. Den del af byen, som ligger nær til

Bocca (munden eller mundingen), og som har navn efter denne, er berygtet over hele verden som arnestedet for alle mulige laster og forbrydelser. Her foregår dag som nat et tøjlesløst liv i utallige beværtninger, danselokaler, spillebuler og bordeller. Det er et af mange søfolk ret yndet sted, hvor de mere eller mindre frivilligt kan komme af med deres surt fortjente penge. Dette kom dog ikke til at spille nogen rolle for mit mandskab, da dette bestod af kinesere. Det var under den sidste del af verdenskrigen og en god tid efter dennes ophør vanskeligt at holde dansk besætning i de danske skibe i oversøisk fart. Amerika var gået ind for bygning af handelsskibe efter en ganske fænomenal målestok, men det var ikke nemt at få amerikanerne ud at sejle med disse skibe, og amerikanske redere gjorde, hvad de kunne for at få søfolk fra andre nationer, og skandinaviske søfolk var særligt eftertragtede. Da amerikanerne bød på — efter danske forhold — mægtige hyrer, og da der i disse skibe også var mange andre fordele, som f. eks. tre-skiftet vagt og andre goder, rømte masser af søfolkene fra de skandinaviske skibe i udlandet, og for at få erstatning for de rømte måtte danske skibe bekvemme sig til at betale amerikanske hyrer til folk, der blev antaget i Amerika eller andre steder, hvor amerikanske skibe anløb. Mange rederier gik derfor over til at antage kinesersøfolk som besætning. Man regnede med, at man måtte have 50 % flere kinesere end hvide søfolk, men kineserne sejlede for så lave hyrer, og deres kost var så meget billigere, at der faktisk lå en stor fortjeneste for rederne ved at sejle med kinesere. Jeg regnede ud, at hyre og kost for kineserne var ca. 1900 kr. billigere pr. måned, end den var for folk, som var mønstret på danske betingelser, og sammenlignet med udgifterne for folk og kost på amerikanske betingelser, ville dette beløb blive adskillige gange større. Jeg tør med sikkerhed sige, at det ikke var besparelsen på næsten 2000 kr. månedlig, der fik mit rederi til at foretrække kineserbesætning. Det var usikkerheden med de danske søfolk, så snart skibet anløb en havn i U. S. A., hvor de danske redere slet ingen støtte fik fra de amerikanske myndigheder — tværtimod, det var ganske tydeligt, at søfolkene blev om ikke direkte så indirekte opfordret til at forlade deres skibe for at hjælpe til at bemande den hurtigt voksende amerikanske handelsflåde. Senere, da de dårlige tider for verdensskibsfarten kom, og Amerikas statssubventionerede skibsfart måtte give op, var Amerika til gengæld lige så hidsig efter at blive af med alle de overflødige søfolk, som konsulaterne i massevis måtte sende hjem.

Set fra skibenes befalingsmænds side var det egentlig ganske rart med kinesermandskab. Dæksmandskab og maskinmandskab havde hver deres »Number one« og »Number two«. Disse kinesere hørte alle hjemme i Ningpo, som er en stor havneby sønden for Shanghai. Det var gode, ret kraftige søfolk, og der var det behagelige ved dem, at de ikke nød spiritus. I den henseende var der aldrig noget vrøvl med dem, og når man behandlede dem fornuftigt, var der det heller ikke i andre retninger. Man havde faktisk ikke med andre af dem at gøre end med »Number one«, som var en slags entreprenør for dem. Hyrebetaling og lignende gik gennem denne mand, og alt arbejde, som skulle udføres, fik han ordre til at gøre — og så blev det gjort. De havde deres egne kokke og

deres eget spisereglement, som var indført i deres kontrakt. Deres hovedernæringsmiddel var naturligvis ris. Kød fik de også, og de forlangte næsten altid svinekød. På lange rejser havde vi gerne på slutningen af rejsen noget besvær med dem angående kødet. I de tider havde skibene ikke kølerum, og det var begrænset, hvad vi kunne medtage af fersk kød i de store »iskasser«, der gjorde det ud for vore dages kølerum, så der kom uvægerlig en dag, hvor vi måtte bruge salt kød eller præserveret kød og flæsk. Det ville kineserne ikke spise, og det var vanskeligt at få dem til at indse, at det kunne ikke være anderledes. Under disse omstændigheder var der ofte nogen tværhed, men jeg for mit vedkommende havde i de mange år, jeg sejlede med kinesermandskab, aldrig noget alvorligt besvær. De få tilfælde, hvor der var noget knirk, var dette altid forvoldt af en yngre officer, der misforstod situationen og mente, han kunne behandle disse »farvede« som en slags mindreværdige — det fandt de sig ikke i. Jeg havde f. eks. en andenstyrmand, som var meget ilter af sig, og under en fortøjning i Aalborg havn slog han til en af kineserne. Jeg så fra broen, at der var noget galt og løb agterud, hvor jeg lige kom tidsnok til at forhindre hele agtergænget i at smide styrmanden overbord.

Restaurationspersonalet med undtagelse af hovmesteren og officerernes kok (denne var dog til tider også kineser) bestod også af kinesere — de såkaldte »boys« (drenge), men disse var altid fra en helt anden kant af Kina — næsten altid enten fra Hongkong eller Hainan, som er en havneby ikke langt fra Hongkong. I det mægtige kinesiske rige findes 18 helt selvstændige sprog (selv om alle disse sprog hører til samme sprogstamme) foruden i hundredvis af dialekter, og det sprog, boy'erne talte, kunne ikke forstås af Ningpo-søfolkene. Enten måtte de tale engelsk til hinanden, og det var der så godt som ingen af Ningpofolkene — med undtagelse af »Number one«erne — som kunne, eller de måtte skrive til hinanden, hvis de ønskede at konversere. Det kinesiske skriftsprog er nemlig en ordskrift med lige så mange tegn, der betyder bestemte begreber, som der gives talte ord — hvis man f. eks. kender tegnet for ordet »bord«, så er det naturligvis ligegyldigt, hvad sprog man i øvrigt taler, tegnet viser straks, hvad der menes. Det hævdes, at der findes over 40.000 skrifttegn, men i daglig brug anvendes dog kun ca. 3000, hvilket man også skulle synes var nok at lære udenad, men jeg har kendt mange kinesere, der påstod, de kendte over 10.000 tegn — ganske almindelige kontorfolk. Videnskabsmænd og høje mandariner kender mange flere.

Set fra et nationalt synspunkt var det naturligvis galt, at danske skibe sejlede med fremmede søfolk, når der i virkeligheden gik danske søfolk ledige i Danmark. Men det havde jo sine grunde. Da tiderne igen blev mere normale, indvilligede rederne i at sende kineserne tilbage til deres hjemstavn og mønstre danske folk igen, men i nogle år derefter kunne skibets befalingsmænd ofte ønske sig kineserne tilbage, når de i amerikanske havne havde besværligheder med de danske søfolk.

Den 29. januar 1920 var vor kulladning udlosset i Buenos Aires, og skibet blev derefter overtaget af det danske »Fragtnævn«.

Der var liv og glade dage i Buenos Aires, som altid har været en by med utallige forlystelser. Nu lige efter krigen var der særlig stor trafik med skibe fra hele verden — og søfolk vil more sig.

Det tager ikke lang tid at laste et skib med majs løst i lasten — det skulle være vor ladning for den kommende rejse til Aarhus — men de mange skibe, som fyldte havnebassinerne, forårsagede, at vi fik en lang »tørn«, og vi kom først til at sejle den 21. februar.

Vi havde i Durban taget bunkerkul nok til at tage skibet til Danmark via Buenos Aires. Disse kul var gode og billige — men brandfarlige. Efter to ugers sejlads blev det meddelt mig fra maskinmesteren, at en stærk røg fra kulmasserne trængte ud på fyrpladsen, og at der var ild i kullene. For ikke at få det hele til at flamme ud i lys lue, sørgede vi for at tætne godt rundt om alle lugeåbningerne til den store kulkasse, hvori ilden var opstået. Også alle luftventiler blev tætnet. To små åbninger i skoddet til fyrpladsen lod vi stå åben for at lempe kullene ud denne vej. Vi arbejdede hårdt for at få kullene ud og komme til arnestedet, men til sidst blev røgen så stærk, at man ikke kunne være på fyrpladsen, og vi måtte åbne lugen på dækket og føre vandslanger ned. Vi dængede en masse vand over kullene og lod vandet risle ned ad forskoddet, som adskilte kulkassen fra lastrummene, da jeg var bange for, at det varme skod skulle antænde ladningen. Det lykkedes os til sidst at få bugt med ilden, men det var kun fordi, ilden opstod på et så sent tidspunkt af rejsen, at mere end halvdelen af kullene i kassen var brændt. Stålskoddet ind til fyrpladsen var blevet bukket og bølget af varmen, og også skoddet til lastrummet havde taget nogen skade.

Skibets førstemester, *Albert Jensen*, havde været særdeles virksom ved slukningen. Han var en meget svær mand, men havde dog været nede i den røgfyldte kulkasse for at få strålerøret på brandslangen placeret det rigtige sted. Da vi var i retten i Korsør til søforhør, spurgte dommeren, som åbenbart ikke havde meget kendskab til søvæsen, mester Jensen, om det ikke var farligt med en sådan brand? »Jo, det kan nok siges,« mente mester. »Ja, men bliver De da så ikke bange?« »Bange — hvad mener dommeren med at blive bange? Det slukker da ikke branden.« »Nå — næh, det gør det vel heller ikke.«

Maskinchef Albert Jensen var en ualmindelig god og erfaren maskinmester og et meget tiltalende menneske. Som de fleste høje, svære mennesker var han meget jovial. Han talte et uforfalsket københavnsk og var meget bramfri i sit væsen, men hans retlinede personlighed og store hjælpsomhed mod dårligere stillede skabte respekt om ham og venskab overalt. På grund af svigtende helbred gik han i land i en forholdsvis ung alder. Han købte Hornbæk Gasværk og drev det, til han døde før den anden verdenskrig.

Den 25. marts ankom vi til Aarhus, og efter at have losset partladning dér og den resterende del i Korsør, afgik vi igen fra sidstnævnte havn den 2. maj 1920. Vi havde ligget i Korsør en hel måned. Dels havde der været nogen forsinkelse på grund af sømandsstrejken, der ikke direkte kom til at ramme »*Delagoa*«, som havde kineserbesætning, men der var nogen gnidning med havne-

arbejderne i den anledning. Desuden fik vi også efter udlosningen repareret de af branden havarerede tværskibs skodder.

Vi var stadig under »Fragtnævnet« og skulle den kommende rejse gå i ballast til Norfolk, Va. for at laste kul til Buenos Aires og så derfra bringe en ladning foderstoffer til Danmark. Vi anløb Newcastle-on-Tyne for bunkerkul og fik et ni dages ophold dér på grund af minearbejderstrejke. Også i Norfolk, hvortil vi ankom den 5. juni, fik vi lang ventetid og kom ikke til at sejle før den 18. juni. Under opholdet i Norfolk pådrog vi os et mindre havari. Den dag, da *»Delagoa«* skulle gå fra ankerpladsen til kulspouterne for at indtage ladning, var det bygevejr. Da vi kom ind i kulhavnen, viste det sig, at den for os bestemte fortøjningsplads endnu ikke var fri, så vi måtte ankre i det snævre farvand mellem to moler. Jeg var ikke glad for dette, men det blev forsikret mig, at det var kun for en halv times tid. Da der efter et par timers forløb endnu ikke var udsigt til at komme til losseplads, signalerede jeg efter lods til at tage skibet tilbage til ankerpladsen, da det nu blæste en storm. Før lodsen kom, skete det. I en voldsom stormbyge begyndte skibet at drive med begge ankre. Før vi fik maskinen i gang, var *»Delagoa«* drevet ind imod kulkajen og kolliderede med en dér liggende amerikansk damper. Der skete kun ovenbords skade, og skaden på *»Delagoa«* var ubetydelig. Derimod havde amerikaneren fået bøjet en båddavid og havde ligeledes fået en del skade på skanseklædningen. Kaptajnen på amerikaneren var dansk, og jeg kom hurtigt overens med denne flinke mand om at få skaden repareret straks ved det lokale skibsværft, og omkostningerne blev minimale.

Ved afsejlingen fra Norfolk havde vi dækket fuldt fra for til agter af bunkerkul — nok til at vi tillige med den normale bunkerbeholdning kunne sejle skibet til Buenos Aires og derfra til Danmark. Efterhånden som vi brændte kullene i skibets bunkerkulkasser, blev kullene fra dækket læmpet ned under dæk. Det var ikke morsomt for de ombordværende med alle disse kul på dækket. Var der den mindste smule vind, føg kulstøvet ind alle vegne, så det var umuligt at holde nogen ting rent. Jeg havde min hustru og datter med på denne rejse, og for den lille, fire års pigeunge var det et dejligt liv. Den kinesiske tømmermand lavede hende en lille trillebør med tilhørende skovl, og så skiftede hun kul ned fra dækket sammen med de kinesiske søfolk til stor fornøjelse for dem og for hende selv og til stort besvær for hendes moder, som næsten aldrig så sin datter, hvis barnlige træk og gyldne hår altid var dækket af et tykt lag kulstøv. Hun kom i bad hver aften, men næste morgen varede det ikke længe, før hun var lige så beskidt som »Nesermænnerne«.

Mens *»Delagoa«* sejler til Buenos Aires, vil jeg forsøge at skildre forholdene i dansk skibsfart umiddelbart efter verdenskrigens afslutning.

KAPITEL 37

Krigstabene. Organisationsvanskeligheder. Historien om et perlehalsbånd. Det Transatlantiske Co. vakler

Ved en opgørelse foretaget af Lloyds i London blev det oplyst, at der under krigen var gået 21,4 mill. tons dødvægt tabt af verdenstonnagen. Denne var 1. juni 1914 på 73½ mill. tons. Under krigen var der blevet bygget kraftigt for at imødegå de store tab, og tilgangen havde været i alt 14,3 mill. tons, således at verdenstonnagen den 31. december 1918 var 66,4 mill. tons. Da der hele verden over var mangel på fornødenheder, var det klart, at der var hårdt brug for hvert skib, som kunne flyde, men på den anden side blev der overalt bygget kraftigt, så det var at forudse, at det ikke ville vare mange år, før der ville være for mange skibe til den normale verdenshandel.

Den danske handelsflåde var i juni 1914 på 644 skibe på ca. 730.000 tons. Den 31. december 1918 havde vi 496 skibe på 532.000 tons.

Den 18. januar 1919 havde Koefoeds Skibsbyggeri i Faxe Ladeplads stabelafløbning på en fire-mastet skonnert med motor, *»Dronning Dagmar«*, bygget til rederiet *Dannevirke*. Skibet var på 416 brt. Værftet i Faxe Ladeplads var stiftet i 1916 med en aktiekapital på 326.000 kr. Værftet fik, i lighed med mange af de andre småværfter i Danmark, som var stiftet som krigsspekulation, ikke lang levetid. I 1922 blev det likvideret. Dividenden blev 2,17 %.

Københavns Flydedok og Skibsværft meddeler, at værftet nu er begyndt at bygge skibe i de dokker, det har anlagt i Sydhavnen ved Frederiksholms Teglværk. Teglværket har gennem årene foretaget store udgravninger efter ler på det terræn, som er købt af flydedokken. Disse store udgravninger er nu blevet benyttet af skibsværftet til her at anlægge en slags store tørdokker, hvori skibene bliver bygget. Man opnår herved bl. a., at skibene kan bygges i vandret stilling, hvilket er umuligt på en byggebedding, som er nødt til at skråne, for at nybygningen kan løbe i vandet. Når skibet er bygget færdigt, lukkes vand ind i dokken, portene åbnes, og det færdige skibsskrog slæbes ud. Flydedokken har ved teglværket opført fire af denne slags byggedokker beregnet på bygning af skibe på i alt 12.000 tons.

Den 7. februar 1919 frigiver De forenede Stater i alt 900.000 tons skandinavisk tonnage, som har været rekvireret under krigen. Skibe, som er beskæftiget i hjælpearbejdet til Belgien, er endnu under amerikansk charter.

Den 12. februar 1919 behagede det Hans Majestæt Kongen at udnævne etatsråd *H. N. Andersen* til »Ridder af Elefanten«. Denne meget sjældne udmærkelse, som blev anerkendt af alle, kom til en mand, der havde gjort sig fortjent til den. Etatsråden havde virkelig i krigens vanskelige år været nationens førstemand og samlingsmærke, der forenede alle i tryg tillid til hans person. Elefantordenens devise er: »Magnanimi pretium« — »den højsindedes belønning«. Disse ord passer på etatsråd H. N. Andersen — sømanden, som fra de små kår var gået ud og havde erobret en del af verden for sit land.

I slutningen af februar 1919 er de norske søfartsblade fulde af beklagelser

over, at den danske regering tilbageholder fire nybygninger bygget i Danmark for norsk regning. Bladene harcellerer over de store summer, danske skibsværfter — særlig ingeniør Henckels foretagender — har fået som forskud fra norske redere — summer, som danskerne nu tjener renterne af. Norge har i alt bestilt 1/4 mill. tons nye skibe på danske værfter.

Den 9. april 1919 udvider *D/S »Torm«* sin aktiekapital fra 2,2 til 4,4 mill. kr. til kurs 160.

I løbet af foråret 1919 deklarerede de forskellige rederier deres udbytte for året 1918, og til trods for alle restriktioner og andre besværligheder i det forløbne år har rederierne og firmaer beslægtet med disse tjent mange penge. Foruden store henlæggelser og kraftige afskrivninger på skibene blev der udbetalt udbytte som følger (dividende for 1917 anført i parentes): Svitser 33 % (35); Forenede Bugser 8 % (4); Vendila 45 % (35); Dania 75 % (65); Dansk-Fransk 65 % (65); Orion 50 % (50); Ø. K. 30 % (45); D. F. D. S. 35 % (65); Norden 70 % (65); Progress 30 % (60); Skagerak 20 % (15); Dannebrog 50 % (55); Torm 75 % (80); Dansk-Russisk 50 % (20); Gorm 40 % (40); Myren 40 % (75); Dana 30 % (25 — har bestilt et skib ved det nye Baltica Værft i Sydhavnen); Oceana 30 % (20); Hafnia 65 % (65); Nord-Østersø 65 % (45); Senta 40 % (25); Rødby Havn D/S 25 % (35 — har udbetalt på kontraherede nybygninger 881.585 kr. og båndlagt til ny tonnage 579.450 kr. I juli måned 1919 fordobles aktiekapitalen fra 2 til 4 mill. kr. til kurs 135); Hippalos 0 (6); Atlanterhavet 20 % (20); Vikingen 50 % (75 — aktiekapitalen nu 1 1/2 mill. kr.); B. &W. 18 % (22)! Københavns Flydedok 10 % (20); Stuhr, Aalborg 10 % (15); Oversøisk Kompagni 20 % (24); Dansk-Norsk 10 % (10); Orient 80 % (75 — rederiets reserver er på 10 mill. kr.); Transatlantik 15 % (10); Pacific 100 % (30); »D/S af 1912« 100 % (100); Svendborg 100 % (100); Hejmdal 50 % (30 — aktiekapitalen fordobles til 4 mill. kr. ved udstedelse af friaktie); Storebælt 50 % (150); Skandia 25 % (har ingen skibe); Dannevirke 20 %; Quarto 0; Alfa underskud, der den 11. september 1918 er opgjort til 230.267 kr.; Helsingør D/S 12 % (25); Trafic 100 % (200); Valkyrien 100 % (kapitalen er 1/2 mill. kr.); Rødby Havn Værft 6 % (har kontraheret om bygning af 14 skibe); Kalundborg D/S 8 % (10); Marstal Værft 11.701 kr. i underskud.

I juli måned 1919 likviderer *D/S Alfa*, idet dets aktier indløses af Det Forenede Bugserselskab til en kurs af 75 %. Forenede Bugser overtager derefter alle Alfas aktiver og passiver.

I samme måned udvider *Københavns Flydedok* sin aktiekapital fra 6 til 8 mill. kr. til kurs 110.

I august måned 1919 var der stort besøg i Danmark af britiske journalister, som særlig skulle besøge og beskrive Københavns Frihavn. Dette besøg kunne ikke undgå at bringe i erindring det besøg af verdenspressen, som Frihavnen i sommeren 1895 havde haft, hvor Frihavnen den gang faktisk måtte »bluffe« sig gennem de fremmede bladmænds meget overfladiske gennemgang af det nye foretagende. Denne gang var »bluff« ikke nødvendig. Frihavnen stod nu som

en blomstrende virksomhed, der stadig var i udvikling og stadig måtte udvides og moderniseres. Således indlemmedes i 1920 et af havnevæsenet opfyldt 3 ha stort areal, som kom til at danne baglandet for det senere 10 meter bassin nord for Kronløbsbassinet.

I september 1919 overtager *Det Transatlantiske Kompagni* handelsfirmaet *United Export Company*. Transatlantisks kapital udvides fra 10 til 20 mill. kr., og de 10 mill. kr. nye aktier gives til aktionærerne i United Export aktie for aktie. Derefter udvider Transatlantisk sin aktiekapital til 30 mill. kr.

I løbet af året 1919 udløb de otte-årige hyreaftaler, som var truffet mellem Rederiforeningen og organisationerne i 1911. Det var klart, at nu skulle de gode konjunkturer udnyttes fuldt ud af besætningerne. I marts vedtog mandskabsorganisationerne da også at afsende de behørige strejkevarsler til Dampskibsrederiforeningen for at kunne nedlægge arbejdet den 1. juni, såfremt tilfredsstillende betingelser ikke kunne opnås. Efter lange og trange forhandlinger gav Rederiforeningen til slut efter for næsten alle de krav, organisationerne stillede. Man måtte erkende, at skibsfartens indtægter var usædvanlig store, og fra offentlighedens side blev der presset på for at undgå en arbejdsstandsning, der kunne blive katastrofal for hele det danske samfund.

Ved *Dansk Dampskibsrederiforenings* »Forhyringsregler af juni 1919« blev lønnen for matroser og fyrbødere sat til 275 kr. pr. måned, for kokke steg den fra 325 kr. til 390 kr., hovmestre fra 400 kr. til 480 kr., for styrmænd fra 450 kr. til 750 kr. og for maskinmestre fra 440 kr. til 1000 kr. Samtidig indførtes den endnu gældende ordning med pensionsforsikring for styrmænd og maskinmestre, hvorefter disse, hvis der til vedkommende rederi ikke er knyttet en pensionskasse, obligatorisk skal holdes forsikret i *Pensionsforsikringsanstalten* A/S. Præmien betaltes da med 6 % af rederne og 6 % af vedkommende officer. Redernes bidrag er efter den anden verdenskrig blevet forhøjet til 8 % af de fastsatte pensionsgivende lønninger.

Hvad der skar rederne mest i hjertet af alt, var imidlertid spørgsmålet om indførelsen af treskiftet vagt for den menige dæksbesætning. Rederne var så meget imod dette systems indførelse, at de tilbød *Sømændenes Forbund* 1/2 mill. kr. til en administrations- og forsamlingsbygning, hvis de ville frafalde kravet. Sømændene holdt dog fast, og rederne opnåede blot en bestemmelse om, at rederne kunne vælge mellem indførelsen af treskiftet vagt og 25 % tillæg til den gældende hyre.

Den 9. juli 1919 bevilgede Rederiforeningen et bidrag på 100.000 kr. til *»Den alm. danske Skibsførerforenings Byggefond«*.

Rederierne tjente stadig gode penge, og det varede ikke længe, før mandskabsorganisationerne begyndte at røre på sig for at stå rustet med endnu større krav, når de vedtagne overenskomster udløb 1. juni 1920. De skulle dog ikke komme til at løbe deres tid ud.

Børsens bedømmelse af dansk skibsfarts stilling ved årsskiftet genspejler sig i de kurser, der den 31. december 1919 blev officielt noteret for dampskibsaktier og aktier i beslægtede firmaer. Jeg giver her disse kurser og bemærker,

at kurserne anført i parentes er kurserne for 31. december 1918: D. F. D. S. 484 (392); Norden 495 (570); Gorm 485 (460); Dannebrog 429 (475); Hejmdal 780 (635); Dansk-Russisk 486 (458); Ø. K. 298 (393); Torm 430 (795); Progress 235 (251); Vendila 266 (320); Hafnia 442 (524); Myren 314 (370); Dansk-Fransk 323 (437); Forenede Bugser 120 (109); Atlanterhavet 280 (320); Dansk-Norsk 87 (98); Hamlet 183 (195); Hippalos 115 (135); Oceana 208 (251); Orient 638 (664); Orion ? (350; Patria 142; Rødby Havn D/S ? (257); Senta ? (320); Skagerak 145 (181); Svitzer ? (521); B. & W. 142 (224); Flydedok ? (208); Stuhr 107 (200); Transatlantik 93 (205); Oversøisk 149 (247); Frode 23 (66); Kalundborg D/S 43 (99); Gylfe 150.

Mens *»Delagoa«* lå i Korsør, havde jeg været i København en del af tiden, og en dag jeg var på mit rederis kontor, blev jeg af kontorchefen *»Bob« Berner* spurgt, om jeg kendte kammerjunker *Brinckmann* i Buenos Aires. Jo, ham kendte jeg særdeles godt. Kammerjunker Brinckmann var oprindelig officer i hæren, men var af *Det Transatlantiske Kompagni* blevet sendt til Buenos Aires for at blive direktør i et af det store handelskompagnis datterselskaber, der hed sådan noget som *Sydamerikansk Skovindustri.* Transatlantisk samlede jo på selskaber, som mange mennesker på frimærker, og når de skulle bruge en direktør, blev der ofte taget mere hensyn til vedkommendes selskabelige position — eventuelt titel — end til de rent merkantile kvalifikationer. Ofte fik disse udmærkede mennesker en decideret handelsmand ved sin side som meddirektør. Det havde Brinckmann også i Buenos Aires — om denne var en gevinst for firmaet, skal jeg ikke udtale mig om. Det var en svensker ved navn *Telander,* og han var efter sigende en meget dygtig forretningsmand, men også en mand, der stillede store fordringer til livet. Der gik fantastiske rygter om den luksus, hvormed hans ungkarlelejlighed i Buenos Aires var udstyret. Som chef for et stort verdensfirma, som Transatlantisk prætenderede at være, har Telander sikkert haft en god gage, men en del af denne bestod i visse procenter — provision — af alt, hvad hans kontor købte og solgte for Transatlantisks regning. På en tid, da dette firma begyndte at se skær forude og derfor måtte indskrænke købene, blev Telander ved med at købe — han kunne personligt ikke tabe noget ved denne fremgangsmåde. I øvrigt var han en behagelig og interessant mand at være sammen med, men mit kendskab til ham var i øvrigt meget begrænset. Jeg kendte Brinckmann bedre. Han var en meget charmerende mand — og gennemhæderlig i de mindste detailler. Når Telander kunne udføre de transaktioner, som det blev påstået, han udførte, kan det kun være, fordi Brinckmann i lang tid opholdt sig ved hovedkontoret i København.

Bob Berner havde en broder, som var kontorchef i Transatlantisk, og i anledning af min forestående rejse til Buenos Aires blev jeg anmodet om at besøge denne på firmaets kontor, da der var »nogle småting«, Brinckmann skulle have sendt ud. Transatlantisk havde fået kontorer i »Kong Georg's Palæ« i Bredgade, og der begav jeg mig hen. Af en imponerende, uniformeret portner blev jeg vist op på 1. etage, hvor jeg ved døren blev modtaget af en guldgalloneret

tjener. Jeg blev betaget af ærefrygt ved at gå gennem disse fyrstelige saloner, som var blevet forandret til kontorlokaler. Højt til loftet og vidt til væggene — hist og her et maghoniskrivebord med en respektindgydende herre ved. Jeg fulgte den guldgallonerede gennem den første sal, og ved indgangen til den næste blev jeg overdraget til en anden ligeledes pragtfuldt klædt tjener, og til sidst endte jeg hos kontorchef Berner, hvis korrekte kontorpåklædning efter det meget hajdukkeguld beroligede mine nerver. Ja, sagen var altså den, fortalte kontorchefen mig, at de havde en lille pakke indeholdende nogle familiesmykker, som skulle sendes ud til Brinckmann. Smykkerne havde egentlig kun affektionsværdi, men at sende sådan en lille pakke som almindeligt gods indebar en vis risiko for at miste den, og da nu jeg skulle derud med mit skib, ville de bede mig tage den med og aflevere den derude. »Selvfølgelig vil jeg det. Jeg kender Brinckmann særdeles godt og vil være glad ved at kunne få lejlighed til at gøre ham en tjeneste.« Jeg fik overrakt en lille, flad pakke og ville tage afsked, men hr. Berner stoppede mig. »Vi vil gerne have lov til at betale Dem en erkendtlighed for at gøre os den tjeneste.« »Ja, men det kan De ikke få lov til. Jeg vil da ikke lade mig betale for at gøre kammerjunker Brinckmann en tjeneste.« »Nej, men det ligger således, at det er kompagniet her, som skal sørge for, at pakken kommer ud, og vi vil gerne betale for det. Må jeg ikke have lov at betale Dem 200 kr.?« Nuvel — 200 kr. er altid 200 kr., og jeg tænkte, at det fine kompagni havde sikkert penge nok, så jeg stak pengene i lommen og forlod hr. Berner efter gensidige høflighedsfraser. Jeg blev igen eskorteret af de guldgallonerede og åndede lettet op, da jeg var kommet ud af det fyrstelige handelspalæ. Jeg var klar over, at dette måtte være noget af det helt rigtige, og mon ikke etatsråd Andersen var lidt gammeldags? Man vidste, at han var meget imod denne opkomling på handelsstandens firmament og var misfornøjet med Landmandsbankens støtte af den. Etatsråden skulle som nævnt have udtalt, at »Glückstadt ikke kan gå med Ø. K. under den ene arm og Plum under den anden.« H. N. Andersen plejede nu ikke at tage fejl, men ...

Den lille pakke lå nok så uskyldigt i min skrivebordsskuffe, og jeg tænkte såmænd ikke så meget på den, før vi kom til Buenos Aires den 16. juli 1920. Der var mange skibe i havnen på det tidspunkt, og skibene måtte ankre på reden uden for havnen og afvente kajplads. På reden bliver skibet modtaget af autoriteterne — emigrations-, told- og politimyndighederne — hvorefter kaptajnen sejles i land for at indklarere skibet. Dampbåden, som tager kaptajnen i land, lægger til på selve havneområdet, som i hele sin længde er afspærret fra omverdenen ved et mægtigt gitter. Jeg havde nogen bagage, som blev nøje undersøgt ved toldvagten. Pakken til Brinckmann havde jeg uden at tænke videre over det lagt ned i min store dokumentmappe, som jeg brugte til skibets papirer. Ved udgangen åbnede jeg mappen for den vagthavende toldofficer, som blot kastede et flygtigt blik i den — og lod mig passere. Jeg havde min familie med i land, og vi tog en bil op til vort hotel. Vi havde ikke været der længe, før vi fik besøg af min gamle ven Egge. Han var synlig nervøs og gav sig knap nok tid til at hilse på min kone, før han busede ud: »Kaptajn Røder, har De

en pakke med ud til os?« »Ja, jeg har.« »Ved De, hvad det er?« »Ja,« svarede jeg ikke lidt forundret over hr. Egges oprevethed, »det er nok nogle gamle familiesmykker til Brinckmann — de har nok ikke andet end affektionsværdi.« »Er De tosset? Det er et perlecollier, som Transatlantisk har smuglet ud af Rusland, og nu mener de, vi kan sælge det til en af de store jernbanemillionærer derude. Det er vurderet til ½ mill. pesos (dengang ca. 900.000 kr.). Vi har telegraferet om ikke at sende det. Der er 20 % værditold på smykker, og vi har ingen penge. Hvad skal vi dog gøre ved det?« »Ja,« sagde jeg, »De skal først og fremmest ikke hidse Dem selv så meget op. Collieret kommer nok smertefrit i land, men det er rigtignok ikke den historie, jeg fik i København. Jeg kunne være kommet ud for nogle nederdrægtige ubehageligheder ved denne »fine« måde at få det store firmas smuglergods i land på. Havde jeg vidst, hvad pakken indeholdt, ville jeg i København ikke have rørt den med en ildtang. Nu har jeg imidlertid pakken i land, så nu er det næste spørgsmål, hvad vi skal gøre ved den?« Egge spurgte mig, om Transatlantisk havde betalt mig noget for at tage pakken ud, og jeg meddelte ham, hvor meget jeg havde fået og under hvilke omstændigheder. Havde jeg i København vidst, hvad indholdet af pakken var, havde jeg naturligvis henvist Transatlantisk til mit rederi, som ville have beregnet sig værdifragt af pakken. Nu vidste jeg ikke rigtig, hvad jeg skulle gøre. Pakken var i Buenos Aires — kommet ind uden om toldvæsenet — så skulle jeg nu til at gøre ophævelser, ville der være blevet et ramaskrig. Skibet ville antagelig blive forsinket, når toldvæsenet først skulle til at snage i dette — min gode ven Bob Berner på mit rederis kontor ville få masser af ubehageligheder, og det ville hans broder i Transatlantisk også. Dette firmas filial i Buenos Aires ville komme ind for en værre skylle — og jeg uskyldige ville måske få det allerstørste job med at klare for mig — måske flere års tugthus i et argentinsk fængsel. Det var nok bedst at gå stille med dørene. I virkeligheden havde jeg jo over for Transatlantisk nogle gode kort på hånden, for hvis jeg havde været hårdkogt og »smart«, havde firmaet været nødt til at spytte ordentlig i bøssen, hvis jeg havde forlangt det. Ja, jeg kunne jo uden videre have beholdt smykket. Hvad kunne de have gjort mig? Intet. Nå, nu er jeg — jeg ved ikke, om jeg skal sige »desværre« eller »Gud ske lov« — ikke således indrettet. Kammerjunker Brinckmann var ikke i Buenos Aires — han var på forretningsrejse i Danmark. Hr. Egge anmodede mig om at bringe pakken op på firmaets kontor om eftermiddagen, så den kunne blive behørigt overgivet til direktør Telander. Direktør Telander var meget betænkelig ved hele denne affære og bad mig overvære pakkens åbning. Efter at papiret var taget af pakken, viste dette sig at have indeholdt et fladt læderetui. Da dette åbnedes, lå der i etuiet et meget stort perlecollier bestående af rækker af meget store orientalske perler. Jeg skulle vel have kaldt det et »pragtfuldt collier«, og det var det vel også, men jeg syntes ærlig talt ikke, det var smukt. At collieret var en formue værd, var der nok ikke tvivl om, og vi pakkede da også hele stadsen sammen igen, hvorefter jeg fulgte Telander og Egge til firmaets bank, hvor det blev anbragt i en sikkerhedsboks. Da etuiet blev åbnet, lagde

jeg mærke til, at papiret umiddelbart rundt om det var forsynet med flere stempler, som formentlig var russiske.

Efter at være kommet tilbage til Telanders kontor gav jeg udtryk for min harme over hele denne historie, og Telander gav mig ret. Han sagde også, at han mente, at Transatlantisk i København ikke havde vist sig meget large ved kun at betale mig 200 kr. for min tjeneste, men dér kunne jeg sige, at havde der været tilbudt mig meget mere, havde jeg antagelig fattet mistanke, og så var jeg slet ikke kommet ind i sagen. Nu lå det hele anderledes, og jeg mente ikke, jeg var blevet behandlet rigtigt. Telander udtalte, at jeg burde have en meget stor dusør, men Buenos Aires kontoret havde faktisk ingen penge, men ville jeg modtage 500 pesos? »Ja«, sagde jeg, »10.000 pesos ville ikke have været for meget, men jeg ved faktisk ikke, hvor jeg skulle gøre af disse penge. Jeg kan ikke kreditere mit rederi dem — det var vel det, som nærmest skulle have dem — og hvem ellers?« »Lad være at spekulere på det, kaptajn,« sagde Telander, »det er sandt, når jeg siger, vi faktisk ingen penge har — jeg kan kun give Dem de 500 pesos, og dem synes jeg, De under de foreliggende omstændigheder godt kan tage i lommen. Så slipper vi også for en masse ubehagelige forviklinger.« Jeg tog de 500 pesos.

Jeg har mange år efter prøvet at efterspore, hvorledes dette perlecollier oprindelig er kommet til Danmark, og hvor det til sidst er havnet. *Harald Plum*, som var skaberen og lederen af Det Transatlantiske Handelskompagni, havde en broder i Rusland og en anden broder, som var reder for nogle småskibe, der var hjemskrevet i København. Det havde været Harald Plums mening, at Transatlantisk skulle have været udvidet til også at befatte sig med rederivirksomhed, og en af broderens skibsførere, der på grund af sin statur blev kaldt »den lille J. J. J.« (jeg udelader med vilje det fulde navn), var udset til at være skibsinspektør i det kommende rederi. »Lille J.« var en meget dygtig mand og havde gjort sit navn kendt ved dristig sejlads på forskellige Grønlands-ekspeditioner. Han gjorde på et af E. Plums skibe en rejse til Rusland og medbragte fra denne tur en del smykker, som Transatlantisk havde ladet opkøbe i Rusland. Der var forbud i Rusland mod udførsel af kostbarheder, men i det kaos hele landet befandt sig i efter revolutionen, kunne dette forbud ikke overholdes. Blandt disse fra Rusland således udsmuglede og til Danmark indsmuglede kostbarheder menes det, at også det af mig til Buenos Aires bragte perlecollier har været. Dets skæbne i Sydamerika fortabte sig i tågen. Det kunne ikke afsættes i Buenos Aires og blev derfor sendt til Brasilien — formodentlig også illegalt. Hvor det til sidst er blevet af, ved jeg intet om.

Der begyndte allerede i 1920 at gå rygter om, at det nok ikke var så helt godt med det fine Transatlantiske Kompagni. Officielt syntes det at gå helt godt, og kompagniets regnskaber viste store fortjenester. Som det senere kom frem, da hele den stolte bygning til sidst brød sammen rivende en masse med sig, var det en mærkelig måde, pengene blev tjent på. — Det var altsammen »regnskabspenge«. Kompagniets Santos-kontor solgte f. eks. et parti kaffe til New Yorker-kontoret og beregnede sig en vis fortjeneste. New York solgte

partiet videre til Hamburg og lagde sin fortjeneste oven på den pris, det selv havde betalt Santos. Hamburg solgte kaffen videre til måske Stockholm — og sådan videre fra kontor til kontor. Alle filialerne tjente således penge på det samme parti kaffe, der til sidst var oppe i en fænomenal pris — som til slut måtte afskrives med et tab, som Landmandsbanken kom til at betale.

KAPITEL 38

Slingreskodder. Kulminestrejke. »Blinde passagerer«. Amerikanske spritsmuglere og banditter. S/S »Arabien«

Det blev et meget langt ophold, vi fik i Buenos Aires. Vi kom ret hurtigt af med vore kul, fik lasterne spulet rene og gjort klar til at indlade majs løs i lasten. Det er et ikke ringe arbejde, der skal foretages i et skib, før det får lov at indtage løst korn. Et skib kan naturligvis ikke undgå på en længere rejse at få dårligt vejr og dermed slingre, og da løst korn jo er så »levende« som vand, vil det derfor søge over i den side af lasten, hvortil skibet hælder. Skibet får derved slagside, som forøges ved yderligere slingringer, og når slagsiden når til et vist punkt, kæntrer skibet. I gamle dage, før der kom strenge lovregler om skibes lastning med korn, skete det ret ofte, at kornskibe forsvandt med mand og mus, og årsagerne har sikkert i de fleste tilfælde været forskydning af lasten under rejsen. Nu skal alle skibe, som laster løst korn, være forsynet med »slingreskodder« i lastrummene, hvilket vil sige, de skal have et langskibs skod, som i alle lastrummene er installeret fra for til agter i midten af skibet. Moderne trampskibe, der er indrettet til at sejle med korn, har et permanent stål »centerskod« i hele skibets længde, lugeåbningerne dog undtaget. Har et skib ikke dette skod, må det rigges op af svære planker forstøttet med bjælker til skibssiderne. Et skib med permanente skodder må givetvis have dette skod rigget op i lugeåbningerne. I *»Delagoa«* måtte vi rigge skodder op over hele skibets længde. Dette tager tid og er også ret kostbart, men steder, hvor korn indlades, er der altid firmaer, som specialiserer sig i dette arbejde, og ved at arbejde dag og nat kan de gøre skibet fuldstændig klart til indladning på et par dage. Vi havde med *»Delagoa«* vor ladning ude, skibet rengjort og skodder stillet op på en halv snes dage, men der var så mange skibe i havnen, som ventede på ladning, at det tog os mere end tre uger, før vi var sejlklar. Foruden *»Delagoa«* lå der endnu fem danske skibe i Buenos Aires — bl. a. *»Natal«* fra Orient, *»Russia«* fra Ø. K. og flere andre, og da nogle af førerne havde deres hustruer ombord, var der megen selskabelighed, dels indbyrdes mellem skibene og dels med vore mange danske venner i land. Blandt andet var vi alle inviteret ud på et stort gods i Chascomus, som ligger 100 km sønden for Buenos Aires. Godsejer *Christian Olsen* og hans dygtige hustru Marie var som ganske unge landmænd kommet til Argentina og havde taget fat med de bare hænder. Nu sad de som ejere af denne store bedrift, som særlig på mejeriværsenets område var

meget fremragende. I sommertiden produceredes her op til 2500 kg smør daglig. Som en bibeskæftigelse havde godset et svinehold med op mod et par tusind svin, som det var nødvendigt at have gående til at fortære affaldet fra smørproduktionen.

Chr. Olsen var en mand af store dimensioner — såvel i fysisk som i enhver anden henseende. Når han besøgte Buenos Aires, var der ingen smalle steder, og champagnen flød i store floder. »Marie« kunne dog ordne ham. Også hun var godt ved magt og var myndig og håndfast, men desuden i besiddelse af et hjerte af guld. Ingen trængende gik deres dør forbi — særlig hvis det var unge danske. Den olsenske gæstfrihed var kendt overalt. Olsens havde nogle prægtige sønner, som imidlertid er blevet helt argentinere.

Vort store selskab på 14 personer — dels kaptajner med fruer fra de danske skibe, dels herrerne Egge og Didriksen, som jeg tidligere har omtalt, med deres hustruer — havde et par dejlige dage på Olsens gods, og det var med beklagelse, vi måtte tilbage til Buenos Aires og pligterne.

Den 23. august sejlede vi fra Buenos Aires og havde en god rejse til Aarhus, hvortil vi ankom den 26. september. Vi lossede i Aarhus og Korsør og sejlede den 8. oktober til Nakskov, hvor skibet skulle dokke.

Efter dokningen skulle *»Delagoa«* gøre endnu en rundrejse for »fragtnævnet« — i ballast til Norfolk, Va., med kul derfra til Rio de Janeiro, ballast til Buenos Aires og majs derfra til Danmark. Skibet skulle først til England for at indtage bunkerkul, men den 18. oktober 1920 udbrød der i Storbritannien en omfattende strejke i kulminerne, og den britiske regering forbød al udførsel af kul. Det blev så bestemt, at *»Delagoa«* i Aarhus skulle tage kul nok til at sejle skibet til Amerika. Den 26. oktober afgik vi fra Aarhus.

Mens skibet havde ligget i Nakskov, var kineserne blevet afmønstret og sendt til Kina med et af Ø. K.s skibe. Som det vil blive omtalt andet sted, havde der hele sommeren været strejketilstande inden for dansk skibsfart, og da der nu atter var fred, ville de redere, der havde kinesere i deres skibe, ikke virke provokerende og gik derfor atter tilbage til helt dansk besætning.

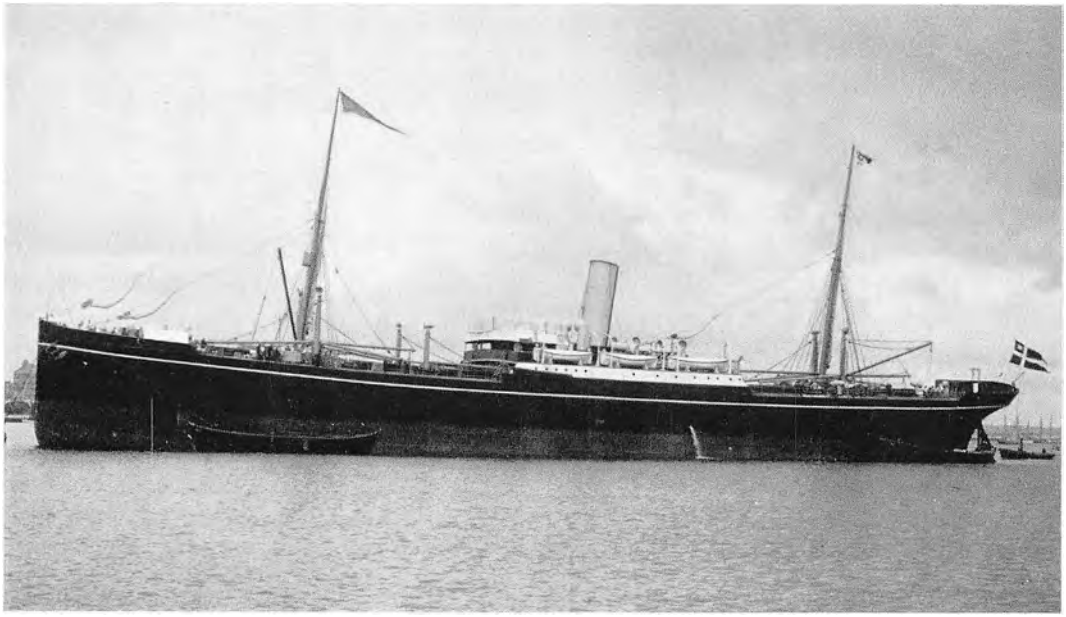
Det var desværre ikke udsøgte folk, vi havde fået ombord, hvilket vi senere fik lejlighed til at erkende. Dog havde jeg fået min gamle bådsmand Petersen fra *»Tranquebar«* og et par andre af mine gamle søfolk ombord, og de var helt rigtige.

Det var surt vejr, da vi gik fra Aarhus, og det gik kun for langsom fart op gennem Kattegat. Da vi passerede Skagen begyndte det at klare op, og jeg overlod broen til førstestyrmand Larsen, som jeg også havde haft på *»Tranquebar«*, og gik ned i mit kammer for at hvile efter en lang 20-timers vagt på broen. Jeg havde ikke været inde ret længe, da jeg blev forstyrret af styrmanden: »Der er nogle herrer, som gerne vil hilse på Dem.« »Hvad for noget? Nogle herrer?« Jeg kom ud på dækket. Der stod fire mand — tilsyneladende søfolk. En af dem sagde: »Goddag, kaptajn, vi er fire mand høj — blinde — vi vil gerne med til Amerika.« Det var altså fire blinde passagerer, som havde sneget sig ombord i Aarhus, og som nu et døgn efter afgangen troede, at det

hele var i orden med en gratis rejse. Jeg blev gram i hu. At have fire personer ombord, som ikke stod på den af det amerikanske konsulat i København kontrollerede passagerliste, ville give mig store besværligheder i amerikansk havn. Skibet ville blive forsinket, og rederiet udsat for store omkostninger ved tilbagesendelsen til Danmark af de »blinde«. »Nå, så de herrer tror, at nu er det helt i orden, og at jeg er nødt til at tage jer med over, men I kan tro, det bliver løgn. I skal blive landsat på vestkysten af Jylland, og så kan I spadsere hjem derfra.« Derefter henvendt til rorsmanden: »Hårdt over med roret — vi styrer ind mod land.« Og det gjorde vi. Vejret var stille og havet spejlblankt, så der skulle ikke være noget i vejen for at gå tæt ind til land — men så faldt det ind med brandtyk tåge. Den var ikke gunstig — jeg turde ikke fortsætte mod land, og tågen kunne vare længe. Jeg var ikke glad ved situationen — jeg kunne ikke risikere skibet, og at måtte »tabe ansigt« over for de »blinde« var heller ikke så godt. I det samme hørte vi en motors arbejden. Det viste sig at være en fiskerbåd, hvis skipper efter nogen parlamentering indvilligede i at tage de fire mand i land for en sum af 500 kr. kontant, men, sagde fiskeren, han kunne ikke afbryde sit fiskeri, så de fire mand måtte finde sig i at være i den så godt som åbne dæksbåd i mindst et par dage. »Det er storartet, de holder så meget af frisk luft!« Hvad skal jeg gøre med dem, når vi kommer til land?« »Bare slippe dem løs, så kan de gå hjem til Aarhus. For resten har de vel nok nogle penge med — ellers har de en hel del godt tøj.« Det var nogle meget små og flade »blinde«, der gik ned ad *»Delagoa«s* rebstige den eftermiddag, og jeg satte lettet kursen mod Pentland Firth og Amerika.

Mit rederi kunne naturligvis ikke forstå, at sådan noget kunne ske, og klagede over den udgift, skibet var blevet sat i. På den anden side var man glad over, at jeg var blevet af med de »blinde«, da de i Amerika ville have forårsaget uoverskuelige forsinkelser og udgifter, så når alt tages i betragtning, havde man vel lov at sige, at alt er godt, som ender godt.

Det var soleklart, at de fire mand ikke kunne være kommet ombord og have holdt sig skjult, uden at nogen af mandskabet havde været vidende om det, men ved det optagne forhør nægtede naturligvis alle. Vi ankom til Norfolk den 15. november, og jeg kunne på flere ting mærke, at en stor del af den menige besætning — både på dæk og i maskine — tænkte på at rømme. Den 19. november lige efter midnat var skibet tillastet og gik ud til ankers på reden. Om morgenen gik jeg i land for at udklarere. På vej op til byen gik jeg ind til en sømandsekviperingsforretning for at købe nogle skosnørebånd. Mange af disse forretninger optrådte også som kontorer for forhyringsagenter, og i denne forretning var der på et iøjnefaldende sted en stor, sort tavle anbragt. På denne var der skrevet med kridt: Wanted for Danish S/S *»Delagoa«* bound for South America: 5 A. B. Seamen, 5 Firemen, 1 Steward. Jeg var lidt overrasket og tyggede lidt på det. Så siger jeg til forretningens indehaver — hyrebassen: »De skal nu ikke sende de folk ombord lige med det samme, for skibet kommer ikke til at sejle de første par dage.« Derefter telefonerede jeg til min styrmand — jo, det var rigtignok, de folk manglede ombord, og de havde taget deres tøj med

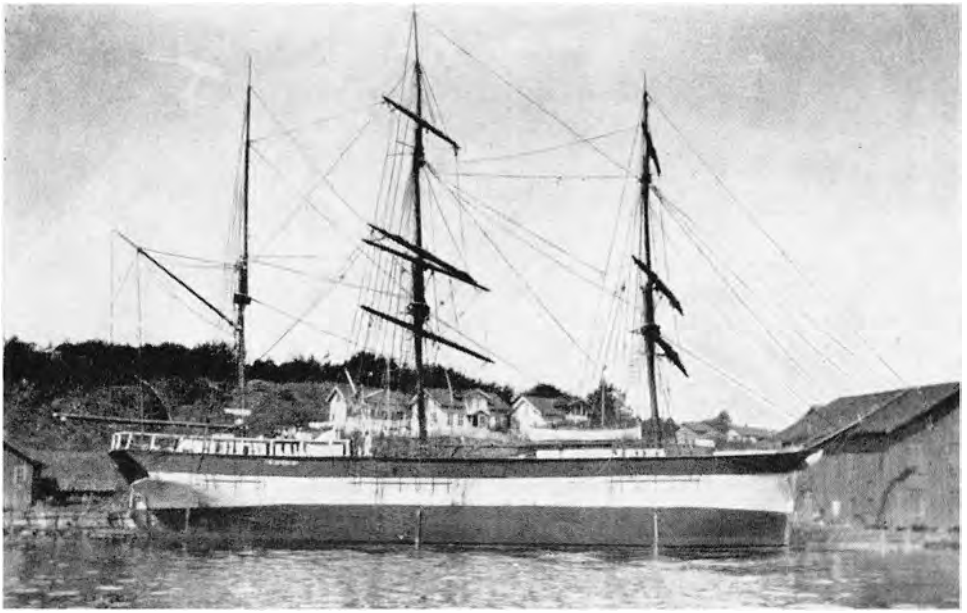




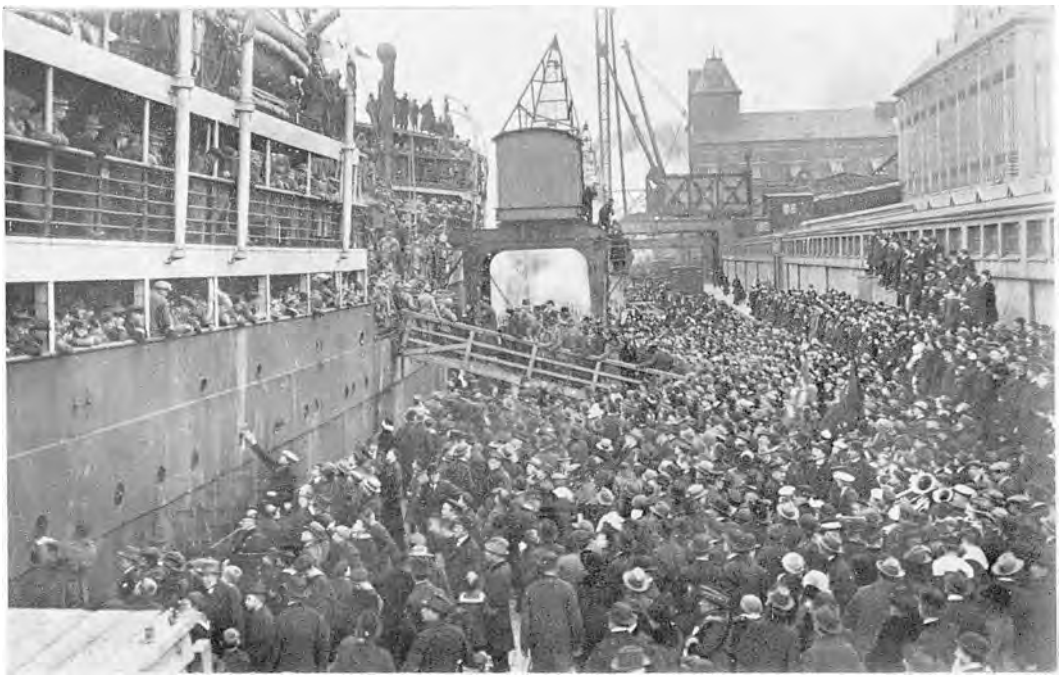
Øverst: S/s »Indien« (Orient). 5.504 brt. Bygget 1902. Krigsforlist 31. marts 1918. 29 omkomne. Til h.: 3-mastet skonnert »Asta« af København. Bygget af stål i 1909 af Ring Andersen, Svendborg. Krigsforlist 23. juli 1918. 5 omkomne. (Troense Søfartsmuseum).



S/s »Delagoa«, 3.541 brt. Bygget 1914. (Orient).



Bark »Frida« af Fredericia, 395 brt. Bygget 1875. Krigsforlist 13. august 1918. 6 omkomne. (Troense Søfartsmuseum).



Allierede krigsfanger forlader København på vej til hjemlandene (1919).

sig. Jeg fik skibet udklareret og gik derefter ombord, hvor jeg sammenkaldte de tilbageværende søfolk — der var bådsmand Petersen, to matroser, en letmatros og fem fyrbødere. Jeg fortalte dem, hvad de for resten vidste, at halvdelen af besætningen var deserteret. Jeg fortalte dem også, hvad slags folk jeg kunne få her som erstatning. »De, bådsmand Petersen, og matros N. N., som sejlede med mig i sin tid på *»Tranquebar«*,« sagde jeg, »kan huske, hvad det var for en bande, vi fik ombord i Seattle — folk som terroriserede den øvrige besætning. Har De lyst til at få en lignende rejse igen? Jeg foreslår, vi går til Sydamerika med den besætning, vi har. Hvad der bliver sparet i hyre og kostpenge bliver jeres til fordeling, og bliver der overarbejde, får I selvfølgelig det betalt ekstra. Tal sammen om det og lad mig vide, om I går ind på mit forslag. Jeg har talt med styrmændene og mestrene, og de er alle indforstået med at hjælpe til på rejsen.« Det varede ikke længe, før jeg fik folkenes svar. De gik ind på mit forslag, og vi sejlede om aftenen.

Skibets andenmester ville gerne forære sin hustru en flot pels og havde også fundet ud af, hvorledes dette beløb kunne finansieres. Han gik i kompagni med skibets hovmester samt med andenstyrmand og fik dem indviet i sin plan, som var ganske enkel. Hos skibets skibshandler i Norfolk var der ansat en ung dansker, og det var nok egentlig ham, der oprindelig havde fået mester på den gode idé, som udsprang af amerikanernes forståelige tørst under forbudet. Da vi den foregående rejse havde anløbet Norfolk, vidste vi allerede da, at skibet skulle returnere den følgende rejse, så alle forberedelser blev truffet. Hovmesteren sørgede i Aarhus for indkøb af den billigste whisky, han kunne få. Det var et ret stort parti, og hovmesteren måtte være med i foretagendet, da han kunne købe whiskyen »på udførsel« — det vil sige fri for told og afgift. På rejsen til Amerika benyttede de tre sammensvorne en nat, da ingen andre var på dækket, til at få skiftet whiskykasserne fra proviantrummet til maskinrummet, hvor de blev stuvet ned i en tank under maskinen. Og naturligvis stod de ikke på toldlisten i Norfolk, hvor al spiritus og andre toldpligtige varer blev omhyggeligt forseglet i de dertil bestemte rum. Om natten før skibets afgang fra Norfolk kom skibshandlerens »runner« — den unge dansker, som var med i komplottet — ombord for at tage mod godset. Han havde en vældig bunke dollarsedler med, men først skulle kasserne undersøges og indholdet tælles. Maskinmesteren og styrmanden havde sørget for klar bane og havde slæbt kasserne fra maskinrummet ned i proviantrummet agter. Mens de sammensvorne var travlt beskæftiget hernede, var en motorbåd kommet langs siden, og tre mænd klatrede ombord. De sneg sig ned i proviantrummet, og pludselig så de fire danskere ind i mundingerne på tre revolvere: »Hænderne op! Det er Forbudspolitiet.« Hænderne kom op i en fart, og hovmesteren siger: »Så må vi hellere kalde på kaptajnen — han ved ikke noget om dette her.« »Nej, ham taler vi med i morgen — nu konfiskerer vi dette smuglergods — tag fat, boys, og lad os få det ned i båden.« Mens en af gæsterne holdt danskerne i skak med en skyder, gik de andre to igang med at slæbe whiskykasserne på dækket, hvorfra de langede dem ned i båden. Den unge dansker — skibshandlerens mand —

stod og rystede og bad grædende om, at politiet ikke ville sige noget om hans part i affæren, men lederen af »invasionen« sagde blot: »Dig tager vi med — Du skal være vidne,« og trods bønner og protester blev han jaget ned i båden, efter at denne næsten var blevet fyldt af al det gode spiritus. Med forsikring om, at de ville komme tilbage næste dag for at forfølge denne alvorlige smuglersag, sprang lederen som sidste mand i båden, som hurtigt tøffede væk, og det sidste, de fortumlede amatørsmuglere hørte, var en skraldende latter fra de sig bortfjernende »politiofficerer«.

Det var naturligvis ikke Forbudspolitiet — det var »high-jackers« — et navn, som blev givet til de bander, der levede af at stjæle smuglergodset fra smuglerne. Der er heller ingen tvivl om, at den unge dansker havde været med i komplottet, og at hans opførsel over for banditterne blot havde været komediespil.

Jeg fik først historien at vide længe efter og gav de implicerede en forelæsning om at holde sig på dydens vej og ikke bryde fremmede nationers love. Det havde været de tre sammensvorne en dyr lærestreg, og fru andenmesterinden fik ingen pels denne gang.

Det var en såre lille besætning, vi gik til søs med, men alt gik storartet. Vi ankom til Rio de Janeiro den 14. december og afgik igen den 21. I Rio de Janeiro fik vi nogle norske søfolk og fyrbødere, og i Buenos Aires, hvortil vi ankom den 27. december, fik vi de resterende af besætningen. Alle de nyantagne blev påmønstret efter danske forhyringsregler og hyrer. Rederiet var meget glad ved den måde, jeg havde ordnet denne affære på. Sagen var den, at det efterhånden var blevet reglen, at så snart et dansk skib kom til amerikansk havn, forlod hele besætningen — eller i al fald majoriteten — skibet, som så måtte tage ny besætning på amerikanske hyrer. Det var med andre ord sat i system, således at der skete en udveksling af mandskaberne med det resultat, at amerikanske hyrer og betingelser blev fremherskende i danske skibe, som sejlede på USA. Dette var en trafik, som rederne måtte se at få stoppet, men det var vanskeligt.

Den 24. februar 1921 ankom *»Delagoa«* til Aarhus med sin ladning majs fra Buenos Aires. Det var meningen, jeg efter udlosningen skulle have haft ferie, men det blev ikke til noget. Ifølge radiogram fra *»Arabien«*, som var på rejse fra Australien til San Francisco, var føreren, kaptajn Amadeo Stefani, syg og måtte rejse hjem fra San Francisco, og jeg fik ordre til at tage derud for at afløse ham. Over hals og hoved måtte jeg rejse til København, få mine visa etc. i orden og rejse til Antwerpen for der som passager at gå ombord i Ø. K.s M/S *»Asia«*, der skulle gå direkte til Frisco. Vi anløb dog undervejs St. Thomas og Panamakanalen, hvor jeg begge steder fik lejlighed til at hilse på gamle venner. *»Asia«* blev ført af min gamle ven, *kaptajn Hansen* (»Hans Jørgen« eller »Blokadebryderen«). Førstestyrmand var min gamle kammerat fra reserveløjtnantstiden, *Anker Svarrer*. Svarrer havde i mange år ført skib i Ø. K.s datterselskab i Siam, »Siam Steam Navigation Co.« Han skulle nu føre de store skibe, men da han ikke havde været styrmand i nogen af dem før, skulle

han først et års tid gøre sig fortrolig med denne tjeneste. Førstemester var min gamle ven fra »*Samui*« den »*pæne Holm*«. Vi havde en meget fornøjelig rejse ud til San Francisco, og for mig var det noget fremmedartet ikke at have spor med skib, navigering etc. at gøre. Mens vi sejler denne lange rejse til vestkysten, vil jeg berette lidt om forholdene inden for dansk skibsfart efter krigen.

KAPITEL 39

Det Forenede Dampskibs-Selskab i hård kuling. Direktørerne Cold og Høst går. A. O. Andersen træder til

Den 15. januar 1920 kunne det danske fyrvæsen faktisk have fejret sit 700 års jubilæum, idet på denne dag i året 1220 det første fyr — eller fyrbåke — blev tændt ved Falsterbo til vejledning for de utallige fiskerbåde, som på denne tid fiskede sild på Falsterbo rev. Det var naturligvis kun en primitiv affære, men det svarede bedre til sit navn, end de moderne fyr gør det, idet det bestod af et brændende bål, som stadigt med stort besvær måtte holdes vedlige. Der blev gennem årene opstillet mange lignende fyr andre steder, men fyrvæsenet som institution regner sin stiftelsesdag at være den 8. juni 1560, da Frederik II sendte påbud ud til lensmændene på Aalborghus, Kalø slot og Helsingør slot om en afmærkning af sejlruten mellem Skagen og Falsterbo ved fyr og søtønder. De første »vippefyr« var ganske simpelt en mægtig træbuk, hvorover var lagt en lang bjælke som vippe, på hvis lange ende var anbragt en jernkurv med et åbent fyr. I 1745 byggedes Skagen fyr som »tårnfyr« med åbent kulfyr på toppen. I 1805 indrettedes det første lampefyr, og siden er udviklingen skredet rask frem, til det danske fyrvæsen i dag er så moderne og vel indrettet som noget. Under besættelsen var på tyskernes ordre alle fyr slukkede, og alle fyrskibe og tønder inddraget i de danske farvande, og det synes, som om fyrpersonalets vigtigste beskæftigelse i dette tidsrum var — foruden så vidt muligt at vedligeholde materiellet — at deltage i modstandsbevægelsens arbejde med at færge flygtninge fra Danmark til Sverige.

Efter kapitulationen havde fyrvæsenet et mægtigt arbejde med at få det forsømte apparat i gang igen, så at lysene atter kunne stråle over vandene — også med afmærkning af de etablerede minestrøgne ruter. Disse er med årene blevet noget forkortede, men endnu 15 år efter krigens afslutning er tvangsruternes samlede længde 1752 sømil, og til afmærkning anvendes 11 fyrskibe, 66 lystønder, 40 lys- og klokketønder, 81 lysspirtønder, 25 spirtønder og 94 vagere.

I januar 1957 havde Fyr- og Vagervæsenet til at beskytte Danmarks 8000 km lange kystlinie og til at lede sejladsen gennem sund og bælter følgende materiel til sin rådighed: fire moderne motorskibe, et dampskib (bygget 1923), tre kuttere (en på Grønland), 200 fyr (17 på Færøerne og 27 på Grønland), 12 fyrskibe, 99 lysspirtønder, 44 lufttågesignal-stationer, 25 radiofyr, 543 båker (ca. 500 på Grønland), to loranstationer og 2163 andre sømærker. Siden da er der imidlertid sket en yderligere fremgang ved nyanskaffelser og bygninger

samt modernisering af det ældre materiel, og særligt på Grønland er væsenet stadig beskæftiget med yderligere forbedring og forøgelse af fyrbelysningen samt uddybning af loran- og decca-tjenesten. Ved fyrvæsenets 400 års jubilæum den 8. juni 1960 kunne man også med tilfredshed hilse det nybyggede inspektionsskib M/S»*Løvenørn*« velkommen til tjenesten. Dette nye skib afløste det 50 år gamle S/S »*Løvenørn*«, som blev solgt.

Det Dansk-russiske Dampskibsselskab modtog den 27. januar 1920 fra *Det forenede Dampskibs-Selskab* en skrivelse, hvori det meddeltes, at D.F.D.S. var i besiddelse af over tre fjerdedele af Dansk-Russisks aktiekapital, og at det på en forestående ekstraordinær generalforsamling agtede at stille forslag om rederiets likvidation således, at samtlige aktiva og rettigheder af enhver art tilhørende Dansk-russisk Dampskibsselskab overdrages straks til Det forenede Dampskibs-Selskab, og at dette firma samtidigt overtager det likviderede selskabs gæld og forpligtelser — herunder også resterende skattekrav, pensioner, etc. Til gengæld for dette vil D.F.D.S. betale aktionærerne i Dansk-Russisk deres aktiebeløb til en kurs af 535 % mod tilbagelevering af aktierne med kuponer, første gældende året 1919.

Det erindres, at kursen på Dansk-Russisks aktier ultimo 1919 var 486, og udbyttet for året 1918 var 50 %.

Den 30. januar 1920 modtog dampskibsselskabet »*Gorm*« fra Det forenede Dampskibs-Selskab et brev af tilsvarende art — dog at likvidationskursen i Gorms tilfælde var sat til 525 %.

Kursen på Gorms aktier ved årsskiftet var 485, og udbyttet for året 1918 var 40 %.

Fra begge de to selskaber modtog D.F.D.S. det svar, at så snart rederiernes regnskaber for det forløbne år forelå, ville D.F.D.S.s forslag på de ordinære generalforsamlinger blive forelagt aktionærerne.

I begyndelsen af juni 1920 blev det på generalforsamlingerne i de to selskaber, som D.F.D.S. ønskede at overtage, besluttet at vedtage rederiernes likvidationer. I Gorm, hvor rederen *A. O. Andersen* fremsatte forslaget, vedtoges det enstemmigt, idet det blev oplyst, at D.F.D.S. foruden de tilbudte 525 % yderligere ville betale en dividende på 30 % for året 1919. Det gik knapt så glat til i Dansk-Russisk, hvor formanden for bestyrelsen, direktør i Privatbanken, *C. C. Clausen*, fremsatte forslaget. Han kunne meddele generalforsamlingen, at D.F.D.S. havde tilbudt foruden de tidligere nævnte 535 % også at betale 25 % udbytte for 1919. En aktionærminoritet protesterede mod slagtningen af selskabet, men likvidationen vedtoges dog med overvældende flertal.

Set fra de to aktionærgruppers side må det vel også siges, at de havde gjort en god forretning. De to rederier stod ganske vist godt konsolideret og havde tjent gode penge i det forløbne år, men alt tydede på, at nedgangen snart ville komme, og da de fleste af de solgte skibe var ældre, umoderne både, var det en god forretning for de to selskabers aktionærer at lade D.F.D.S betale de mange gode penge for disse — for de flestes vedkommende — urentable skibe. Hvad D.F.D.S. ville med disse forældede skibe, som kun dårligt passede ind i

selskabets rutefart, er det derimod vanskeligt at se, og mange røster hævede sig også imod købet. På generalforsamlingen i D.F.D.S. den 3. april 1920 blev der fra aktionærside kraftigt protesteret, og det blev ved denne lejlighed påstået, at det var et finanskonsortium, hvor bestyrelsesmedlemmer i D.F.D.S. deltog, som i forbindelse med lederne af de to opkøbte rederier havde foretaget transaktionerne, som man i øvrigt mente var til skade for selskabet. Det var særlig grosserer *Hecht Nielsen* og overretssagfører *Ottosen*, som opponerede og harcellerede over, at en bestyrelse for et selskab, hvis aktiekapital var 30 millioner kr., kunne købe to rederier for 105 millioner kr. uden at spørge aktionærerne. Admiral *Richelieu*, formand for D.F.D.S.s bestyrelse, forsvarede købet af skibene, hvilket efter hans udsagn var foretaget i selskabets interesse. Selskabet havde under krigen mistet 35 skibe og kun erhvervet 13 — foruden de 12 skibe, som var under bygning. Med rederierne fik man foruden skibene også rederiernes kontante beholdninger. (Det oplystes senere, at D.F.D.S. fra Dansk-Russsisk foruden de seks skibe på 21.000 tdw. havde fået 28 millioner kr. kontant (dog med byggeforpligtelser). Dansk-Russisks aktiekapital var på 10 millioner kr. Fra Gorm fik D.F.D.S. 12 skibe på 35.500 tons d.w. samt kontant 14 mill. kr., foruden at der fra Gorm a conto var indbetalt på syv nybygninger i alt 6.4 mill. kr. Også Gorms aktiekapital var på 10 mill. kr.

Der blev på generalforsamlingen også protesteret mod den store tantieme, bestyrelse og direktion havde modtaget. Hvor stor denne egentlig var, fremgår ikke tydeligt af regnskabet, men det må have været vældige summer, thi regnskabet viste, at bestyrelsen af sin andel havde afstået den ganske pæne sum af 650.000 kr. til jubilæumsfondet, som skulle komme gamle, veltjente funktionærer til gode.

D.F.D.S. erhvervede også aktiemajoriteten i de to af A. O. Andersen administrerede rederier *Viking* og *Valkyrien*, som tilsammen havde fem skibe på 8137 br. tons. De 20 skibe, som selskabets flåde var blevet forøget med fra Gorm og Dansk-Russisk, havde en gennemsnitalder af 16 år — alderspræsidenten var det 37 år gamle »*Johan Siem*« fra Dansk-Russisk. Der var fire skibe på ca. tre år, men de fleste var på 15—20 år.

Den 16. januar 1920 havde bankdirektør C. C. Clausen, som var formand for bestyrelsen i Dansk-russisk Dampskibsselskab, kategorisk dementeret rygterne om dette rederis forestående likvidation. Dette dementi forekommer meget mærkeligt, da det senere blev oplyst, at Privatbanken havde været medlem af det konsortium, som opkøbte aktierne i de to rederier. På generalforsamlingen i D.F.D.S. svarede bestyrelsens formand, admiral Richelieu på forespørgsel, at han ikke vidste, om nogen af bestyrelsens medlemmer havde været medlemmer af det nævnte konsortium. At dette imidlertid havde været tilfældet, blev godtgjort senere.

At både direktør A. O. Andersen fra Gorm og direktør *Kaj Reinhard* fra Dansk-Russisk havde været med i konsortiet var evident — det blev af ugebladet »*Søfarten*« påstået, at Reinhard havde været forretningsfører for foretagendet. Skønt der ikke ved D.F.D.S.s overtagelse af rederierne forelå nogen

aftale, lå det dog i luften, at de to selskabers ledere ville indgå i amalgamationen. A. O. Andersen forbeholdt sig nogen ventetid, men fra 1. juni 1920 var begge herrer ansat som direktører i D.F.D.S.

På et bestyrelsesmøde i D.F.D.S. afholdt den 1. marts 1921 blev det meddelt, at bestyrelsen, opfordret dertil af en aktionærmajoritet, havde besluttet at stille forslag på den kommende generalforsamling om at fordoble selskabets kapital ved udstedelse af for 30 millioner kr. friaktier. Aktiemajoriteten var repræsenteret af højesteretssagfører *Ivan Kondrup,* og ved fornyede forhandlinger mellem denne og bestyrelsen kom det frem, at konsortiet ikke var tilfreds med friaktier, men ønskede, at bestyrelsen skulle stille forslag om at give aktionærerne reservefondsbeviser bærende 6 % rente p. a. til et beløb af 30 millioner kr. Bestyrelsen for D.F.D.S. gik kun modstræbende med til dette krav, som faktisk betød en stor udvanding af selskabets kapital. Kravet om friaktier var bestyrelsen gået med til — om end ikke med glade hjerter — men det nye krav var temmelig farligt i særdeleshed på det tidspunkt, hvor krigens ophør aldeles givet ville bringe skibsfarten i økonomiske vanskeligheder. En udvandet aktiekapital ville være slemt nok, men aktionærerne måtte dog i nedgangstider tage deres chance — var der ingen fortjeneste for selskabet, blev der heller intet udbytte til dem; men reservefondsbeviser var noget ganske andet og mere tyngende for selskabets økonomi. Selv om selskabet intet overskud ville give, skulle det dog svare 6 % rente årligt af de 30 millioner kr. gældsbeviser, og denne faste årlige udgift på 1.8 millioner kr. var en byrde, der i forbindelse med købet af de 20 gamle skibe var lige ved at knække rygraden på dette gamle, ansete og halvvejs nationale foretagende. Mange røster hævede sig advarende mod det påtænkte kup, som det vel må betegnes som.

I februar 1921 var der sket det, at dampskibsselskabet *Norden* havde købt dampskibsselskabet *Hafnias* fem skibe på tilsammen 11.030 br. tons for 2.9 millioner kr., hvorefter Hafnia likviderede. Som det vil erindres, købte Norden i 1917 D/S Danmarks fire dampere på tilsammen 7692 br. tons for 10.5 mill. kr. Dette viser, hvor stærkt priserne på dampskibe er faldet i mellemtiden.

Aaret 1920 havde ellers været det økonomisk største i hele Hafnias historie. Skibenes overskud havde andraget 4.940.871 kr. og i renter og ved kursdifferencer var indvundet 5.247.564 kr. Der overførtes 9.793.716 kr., som sammen med købesummen for skibene ville danne den kapital, som skulle udloddes til aktionærerne efter likvidationens vedtagelse. Der blev følgelig ikke betalt udbytte for året 1920, men likvidationen afsluttedes den 15. september 1921 og gav en dividende af 541,5 %.

Blandt de røster, som advarede mod det, der fandt sted i D.F.D.S., var også skibsreder *A. P. Møller,* som i en artikel i dagbladet »Børsen« skriver om udvandingspolitiken i danske rederier. Han kritiserer Hafnias likvidation og tillige den økonomiske svækkelse, som har fundet sted i dampskibsselskabet Norden ved, at en aktionærgruppe i dette selskab ud over 50 % udbytte for året 1920 tillige har fremtvunget en bonus af 80 % at udbetale af rederiets reserver. Såvel Hafnia som Norden har til korresponderende reder det gamle firma *P.*

Brown jun. & Co. Derefter går A. P. Møller over til i skarpe ord at omtale affæren i D.F.D.S., som rederen — tiltrods for det for ham ubehagelige ved at kritisere andre selskabers dispositioner — mener, han må råbe et »vagt i gevær« overfor. Rederen påstår, at selskabets stilling er dårligere, end regnskabet udviser, og at udbyttet 40 % i virkeligheden er for højt. Flåden er ansat til værdi af 50.5 mill. kr., men skibenes gennemsnitlige alder er 22 år regnet efter antal (18 år efter tonnagen), hvorfor der tiltrænges hurtige og kraftige fornyelser. A. P. Møller skønner, at den virkelige gæld er 30 mill. kr. og ved udstedelsen af reservefondsbeviserne vokser gælden altså til 60 mill. kr., hvilket kan virke ødelæggende på selskabet.

Generalforsamlingen i D.F.D.S. den 2. april 1921 blev en af de livligste i selskabets eksistens. Året 1920 havde økonomisk set været et godt år, og skibene havde i alt indsejlet 123 mill. kr., med en samlet brutto indtægt på 146 mill. kr. Af netto overskuddet på 25.6 mill. kr. udbetaltes der et udbytte af 40 %.

Under den livlige diskussion fremkaldt ved bestyrelsens forslag om udstedelsen af de 30 mill. kr. reservefondsbeviser var det særlig grosserer Hecht-Nielsen, som var ihærdig med kritik og protest. Før han gik over til at tale om det foreliggende forslag, kritiserede han bestyrelsens tildeling af tantieme og ønskede oplyst, hvorledes disse beløb var fordelt. Til dette svarede bestyrelsens formand admiral Richelieu, at det fremgik af regnskabet, men han ville i øvrigt gøre opmærksom på, at gennem krigsårene havde bestyrelsen af det den gennem vedtægterne tilkommende tantiemebeløb afgivet i alt kr. 1.350.000 til selskabets pensionsfond. Derefter ville Hecht-Nielsen have at vide, hvilket forhold der var mellem gruppen, der solgte *»Gorm«* og *»Dansk-Russisk«* til *»De Forenede«*, og den gruppe, som nu havde udklækket planen om reservefondsbeviserne. Hvem var det, som stod bag denne handel? Richelieu svarede, at gruppen, der solgte Gorm og Dansk-Russisk, bestod af repræsentanter for *»D. F. D. S.«*, *»Privatbanken«*, *»Landmandsbanken«* og *»Ø. K.«*, der tilsammen dannede det såkaldte *»Dansk Søfartsselskab«*. Selskabet foretog opkøbet for at forhindre, at skibene skulle blive solgt til udlandet. Aktierne, som overgik til D. F. D. S., var kr. 5.004.000 Gorm til kurs 483, og kr. 2.332.000 Dansk-Russisk til kurs 393. Likvidationskurserne var henholdsvis 555 og 560 %, og D. F. D. S. tjente 7.5 mill. kr. på forretningen. Richelieu sagde, at Dansk Søfartsselskab allerede var ophørt at eksistere, hvorfor han ikke kunne oplyse, hvilken tilknytning det muligvis havde til den aktionærgruppe, der havde fremtvunget forslaget om reservefondsbeviserne. Hecht-Nielsen spurgte endvidere, om direktør Weimann var meddelagtig i salget, hvilket Richelieu ikke fandt anledning til at komme ind på.

Flere aktionærer — deriblandt skibsreder A. P. Møller — advarede mod udvandingen, som dog blev vedtaget med 90.715 stemmer mod 810.

Både på generalforsamlingen og senere i pressen blev bankernes deltagelse i udvandingen af selskabets aktiekapital stærkt kritiseret, og det blev fra flere sider fremhævet, at det ikke alene var i D. F. D. S., men også i andre rederier, at bankerne havde blandet sig i rederiernes affærer — og som oftest til rederier-

nes skade. Dette var kommet frem ved *Låne- og Diskontobankens* fallit i 1921, og det kom også tydeligt frem ved *Landmandsbankens* sammenbrud i 1922. På D. F. D. S.s generalforsamling oplyste grosserer Hecht-Nielsen, at Landmandsbankens direktør, *Emil Glückstadt*, sad i bestyrelserne for 30 store selskaber — også i D. F. D. S. — og var formand for mange af dem. Bankernes jonglering med midler tilhørende rederier, i hvilke bankerne var interesseret og havde repræsentanter siddende som bestyrelsesmedlemmer, havde ikke alene været ødelæggende for D. F. D. S., men også bragt tab til mange andre rederier. På dampskibsselskabet *Orients* generalforsamling den 28. september 1922 kom det frem, at selskabet havde været interesseret i D. F. D. S. med 2 mill. kr. aktier (tillige med 2 mill. kr. obligationer) og i d/s »*Torm*« med kr. 1.058.000 aktier. Den bekendte professor *L. V. Birck*, som altid dukkede op på efterkrigstidens generalforsamlinger, når der var noget, som han mente ikke havde en helt fin duft, kritiserede Orients aktiekøb, som havde givet selskabet store tab. Fra anden side blev det påstået, at tabet beløb sig til 5.12 mill. kr. Birck oplyste, at et konsortium bestående af 5 personer, af hvilke 2 (direktør *Schmiegelow*, Ø.K., og direktør *Ringberg*, Landmandsbanken) var medlemmer af Orients bestyrelse, havde opkøbt aktier til kurser fra 410 til 515 og derefter solgt dem til selskabet til 525 — en pris, der var højere end børsprisen — og at de to herrer derved havde haft en fortjeneste på 3/4 mill. kr. Direktør Glückstadt havde været mægler ved forretningen, og Birck spurgte, om det var for at lette Landmandsbanken, man havde købt de 2 mill. kr. aktier? Højesteretssagfører *Fenger*, formand for Orients bestyrelse, forsvarede aktiekøbet, som var foretaget dels som anbringelse af selskabets midler, dels for at undgå, at aktierne — og dermed skibene — gik til udlandet. Det var rent tilfældigt, at en post aktier på 45.000 kr. tilhørende Schmiegelow og Ringberg befandt sig i den store post aktier, som var erhvervet, og de herrer havde købt deres aktier tilbage. Birck fandt ikke dette svar hverken tilfredsstillende eller udtømmende.

Den på D. F. D. S.' generalforsamling den 2. april 1921 vedtagne beslutning om udstedelse af reservefondsbeviser var truffet trods ihærdig protest fra selskabets administrerende direktør *C. M. Colds* side, idet han erklærede, at han ikke kunne tage ansvaret for rederiets ledelse med den ved emissionen udvandede kapital, og han tog konsekvensen af sin protest, idet han straks efter generalforsamlingen tog sin afsked. Den tekniske direktør *Niels Høst* stillede sig solidarisk med Cold og tog ligeledes sin afsked. Disse to fremragende mænds afgang fra ledelsen af det store selskab, som tilsyneladende ikke gik nogen rosenbestrøet fremtid i møde, var et et stort tab. Cold var kommet til roret i selskabet efter admiral Richelieus afgang i 1908, og Høst havde været endnu længere medlem af direktionen, nemlig lige siden Jacob Brandts dage i 1905. Cold havde ved købet af de to selskaber Gorm og Dansk-Russisk været udsat for en del kritik, idet han åbenbart havde været medvirkende ved disse køb, men selv hans modstandere måtte erkende, at han var en mand af format og en mand, der, som direktør for sit rederi og som ledende inden for mange af skibsfartens institutioner havde gjort en vægtig indsats både for sit selskab og for dansk skibs-

fart i sin helhed. Det samme kunne siges om Høst, som ved sin tekniske viden, commercielle og juridiske indsigt og store, mangeårige erfaring havde været den administrerende direktør en udmærket medarbejder. Begge de to direktører, som ved deres afgang fra D. F. D. S. kun var henholdsvis 58 og 52 år gamle, havde ikke i sinde at hvile på deres laurbær, men fik begge lejlighed til at gøre sig gældende endnu i mange år. Cold var i tiden fra 1921 til 1932 formand for *»Det danske røde Kors«* og var i årene 1922—24 udenrigsminister. Han døde 7/12 1934. Høst kom ind i Danmarks diplomatiske tjeneste, som han både ved sin uddannelse og sit naturel passede fortrinligt til. Han var successive gesandt i Japan, Prag, Belgrad og Warszawa og tog sin afsked fra udenrigstjenesten i 1934. Han var formand for *»Sydslesvigsk Udvalg«* fra 1946 til 1949. Han døde 1954.

Det kom sikkert bestyrelsen i D. F. D. S. noget på tværs, at de to ansete direktører forlod selskabet. Bankdirektør Glückstadt kaldte i et interview de to direktørers afgang for »en demonstration for galleriet« — desværre skulle det ikke vare længe, før den gode bankdirektør selv blev udsat for meget store demonstrationer — ikke alene fra galleriet, men fra hele teateret, da hans bank kom ud for så store vanskeligheder, at det var lige ved at kuldkaste hele Danmarks økonomiske stabilitet.

Det var ikke noget misundelsesværdigt arbejde, de to tilbageværende direktører gik ind for ved at skulle føre det økonomisk svækkede selskab videre og samtidig få fornyet og moderniseret flåden. De to nye ledere var kendte redere, men det tør vel nok siges, at *A. O. Andersen* var den største personlighed af de to og også den, der i de kommende år skulle komme til at sætte størst præg på selskabets kamp for at komme rigtigt på ret køl igen. *Kay Reinhard* havde oprindelig været søofficer. Han var i 1896 blevet gift med Julie Vett, en datter af den stenrige medstifter af stormagasinet *»Magasin du Nord«*. De muligheder, som dette ægteskab på så mange måder skaffede ham, besluttede han sig til at udnytte ved i 1907 at tage sin afsked fra marinen og indtræde i ledelsen af *»Det dansk-russiske Dampskibsselskab«*, hvori hans svigerfader var et meget formående medlem af bestyrelsen. Som meddirektør i rederiet havde Reinhard den kendte kaptajn *Chr. Jensen*, som havde tjent en stor formue i Rusland. Rederiet var dengang i god gænge, havde fordoblet aktiekapitalen til 10 mill. kr. og havde afsluttet en fordelagtig kontrakt med *»Det nordiske Dampskibsselskab«* i St. Petersborg om samsejling. Trods store tab på udenlandske forbindelser, som ikke havde vist sig så gode som ventet, var rederiet godt rustet til at nyde fordel af de store fortjenester, som krigen gav. Direktør Reinhard var meget afholdt af det farende personel i sit rederi. Han var ikke nogen fremragende reder og var i de sidste år, før rederiet blev opslugt af D. F. D. S., udsat for en del kritik, dels for sit forhold under spekulationssalget, dels for sin virksomhed som bestyrelsesmedlem i mange selskaber, som ikke gik så godt. Således var han medlem af Landmandsbankens bankråd og næstformand i det senere så sørgeligt berømte *»Transatlantik«*. Som direktør i D. F. D. S. fik han ikke megen lejlighed til at gøre sig bemærket, og han tog sin afsked allerede i 1925.

Den mand, der i årene efter emissionen i 1921 kom til at spille en stor rolle som leder og genopbygger af det gamle firma D.F.D.S., var den forhenværende reder for D/S *»Gorm«*, direktør *A. O. Andersen*. Denne fremragende mand var et bevis på, hvorledes en mand ved dygtighed og energi kan arbejde sig op til toppen af det erhverv, han har valgt til sin løbebane. I 1890 var han, som tidligere omtalt, begyndt som elev på kontoret i det gamle rederifirma *L. H. Carl*, hvis daværende seniorchef *Adolf Carl* straks blev klar over den unge mands usædvanlige evner, og da chefen døde i 1908, overtog A. O. Andersen ledelsen af firmaet sammen med sin afdøde chefs søn, *Poul Carl*. Disse to var allerede i forvejen kompagnoner, idet de i 1903 havde stiftet firmaet *A. O. Andersen & Co.*, som i 1904 blev reder for det nydannede *»Dampskibsselskabet Viking«*. Firmaet blev senere også reder for *»Dampskibsselskabet Valkyrien«*, hvilket skete på en lidt ualmindelig måde. En af d/s Vikings skibe s/s*»Ulf«* på 1313 br. tons var i juli 1907 i Antwerpen udsat for et uheld, idet en stevedoreformand under skibets lastning var kommet til skade og havde anlagt sag mod skibet for at få tilkendt erstatning. Til trods for, at vedkommende ikke var kommet mere til skade, end han kunne passe en forretning, han havde købt, blev skibet, efter at sagen havde været gennem flere instanser, i december 1913 ved tribunalet i Antwerpen dømt til at betale den tilskadekomne en erstatning på ca. 152.000 francs (guld). Rederiet Viking nægtede at betale dette beløb, og for at hindre, at de belgiske myndigheder skulle inddrive beløbet ved beslaglæggelse af et eller flere af rederiets andre skibe — *»Ulf«s* værdi kom ikke op på det forlangte beløb —, solgte rederiet sine 3 andre skibe til det nystiftede rederi Valkyrien, som også fik firmaet A. O. Andersen til korresponderende reder, og hvis hele aktiekapital ejedes af rederiet Viking.

Firmaet A. O. Andersen tog under krigen et mægtigt opsving og havde filialer i Kristiania, New York, Seattle, Portland, Org. og San Francisco. A. O. Andersen var allerede i 1904 som ung kontorist blevet ansat som sekretær i *»Dansk Dampskibsrederiforening«* og blev i 1912 valgt til næstformand for foreningen, i hvilken direktør Cold da var formand. Under krigen gjorde A. O. Andersen en stor indsats. På hans initiativ blev *»Krigsforsikringen for danske Skibe«* oprettet, og han var medlem af utallige kommissioner og deltog i mange rejser til England og andre steder nødvendiggjort af forholdene — rejser, som ikke var ufarlige under krigsforholdene. 1. oktober 1925 blev A. O. Andersen valgt til formand for rederiforeningen — et hverv, han beholdt til sin død.

Det var et sisyfusarbejde, de to direktører i D. F. D. S. i 1921 var stillet over for. En udvandet kapital, en formindsket flåde af delvis forældede skibe og et nedadgående fragtmarked. Som teknisk direktør ansatte man den 38 år gamle underdirektør ved orlogsværftet, *Johannes Alfred Kørbing*, der her i en trang tid under en brillant chef fik erhvervet sig den erfaring og dygtighed, som senere, da han efter A. O. Andersens død i 1934 blev selskabets administrerende direktør, skulle komme ham til gode. Til underdirektør blev i 1925 efter direktør Reinhards afgang valgt prokurist *A. Høhne*, der siden 1893 havde været ansat i selskabet. Høhne trak sig tilbage i 1941.

Fra det øjeblik, A. O. Andersen tog plads i direktørstolen i D. F. D. S., kan det vel siges, at han var eneherskeren — det var ham, der tog beslutningerne, og det var ham, der tog ansvaret og førte beslutningerne igennem. Dermed skal ikke siges, at han var en hensynsløs autokrat, der kun tog hensyn til sine egne meninger. Han viste netop, hvorledes et godt samarbejde kan føre en stor virksomhed frelst gennem dårlige tider. Også med det farende personel havde A. O. Andersen god og forstående kontakt. Han var afholdt som få — »en ven af de små i samfundet, som vi vanskeligt får erstattet«, som en funktionær i et af skibene udtrykte det ved Andersens død.

A. O. Andersen nåede at få selskabets økonomiske slagside rettet op, men de første år betød et overmenneskeligt slid. Der skulle skaffes penge — men hvorfra? På generalforsamlingen i selskabet den 4. april 1923 var der meget stærk kritik — ganske vist mest over forhold, som havde fundet sted før A. O. Andersens tiltræden. Overretssagfører *Levy* var misfornøjet med, at 7 bestyrelsesmedlemmer i de 4 år 1917—20 havde tildelt sig selv 2.7 mill. kr. i tantieme, selv om han nok vidste, at halvdelen af denne store sum frivilligt var afgivet til formål til gavn for selskabet. Han ankede over, at bestyrelsen måtte have været vidende om, at højesteretssagfører *Bülow* sad i bestyrelsen for Dansk-Russisk samtidig med, at han var *Glückstadts* sagfører ved den transaktion, »hvorved en hel del gamle skibe blev væltet over på D. F. D. S.«. Bankdirektør *C. C. Clausen,* formand i bestyrelsen for D.F.D.S., søgte at forklare, at købet af de to rederier var sket under en nødsituation. Al denne kritik kunne ikke direkte vedrøre A. O. Andersen, men overretssagfører Levy kritiserede også, at bestyrelsen havde optaget et 6% lån i New York på 5 millioner dollars uden at lade det komme til aktionærernes — eller overhovedet til offentlighedens — kundskab. Nyheden var først blevet kendt gennem norske blade.

Overraskelsen var ikke morsom for aktionærerne i D. F. D. S. Overretssagfører Levys kritik skød dog i nogle punkter over målet, men naturligvis belastede det amerikanske lån selskabet i stor udstrækning derved, at det i nettoprovenu tilførte selskabet en kapital på ca. 20 mill. kr., men inden lånet var tilbagebetalt og forrentet, havde det kostet næsten 34 mill. kr. Det var således en dyrekøbt indsprøjtning, der var blevet foretaget. I de følgende år forøgedes selskabets flåde ved køb af to skibe fra dampskibsselskabet *»Atlanterhavet«*, nemlig turbineskibet *»Atlanterhavet«*, der omdøbtes til *»Brasilien«*, og m/s *»Polarhavet«*, som fik navnet *»Argentina«*. I 1926 overtoges 4 skibe fra dampskibsselskabet *Valkyrien* og et skib fra rederiet *Viking*. Disse to selskaber ejedes oprindelig af A. O. Andersen og konsorter, men var, da han i 1921 indtrådte i D. F. D. S., blevet købt af selskabet. Fem andre skibe, som ved Det oversøiske Kompagnis sammenbrud for Privatbanken var blevet indregistreret i dampskibsselskabet Vikings navn (fire turbine- og et stempelmaskineskib), blev fra 1929 administreret af D. F. D. S. og i 1932 overtaget af dette. Det oprindelige rederis navn var *»Det københavnske Dampskibsselskab«*, som i 1923 var blevet opslugt af *»Det oversøiske Kompagni«*, der, som nævnt, måtte likvidere i 1929.

A. O. Andersen døde den 21. september 1934, kun 59 år gammel, og efterlod

Danmarks store rederi på ret køl, men i en vanskelig økonomisk stilling. Arbejdet på at konsolidere selskabet blev straks taget op og fortsat af hans efterfølger, direktør *J. A. Kørbing,* der som meddirektør fik *L. O. Normann,* som siden 1923 havde været kontorchef i selskabet. Under denne energiske ledelse fortsatte udviklingen således, at D. F. D. S. den 1. januar 1940 — efter at verdenskrigen var brudt ud, men før Danmark kom direkte med i det store opgør — havde en flåde på 81 dampskibe på 116.455 brt. tons og 23 motorskibe på 61.396 brt. tons. I 1939 var der indtjent et driftsoverskud på kr. 19.576.004. Nettooverskuddet var på kr. 15.323.832. Foruden store henlæggelser udbetaltes der 8% dividende til aktionærerne med 2.4 mill. kr. (aktiekapitalen 30 mill. kr.). Reservekapitalerne udgjorde tilsammen 13½ mill. kr. foruden en nybygningsfond på 1½ mill. kr. Blandt udgifterne lægger man mærke til, at renterne af de 6% reservefondsbeviser udgør kr. 425.136, hvilket vil sige, at der af det oprindelige 30 millioners lån nu kun er til rest ca. 7 mill. kr. Det 5 mill. dollarlån, som var optaget i 1922, var blevet udbetalt. Alt så lysende ud for det gamle rederi, da nu en ny verdenskrig greb forstyrrende ind i den rolige udvikling.

Til belysning af den danske handelsflådes betydning under første verdenskrig kan anføres, at Det forenede Dampskibsselskab i de 5 år fra 1916 til 1920 til støtte for *»Fragtnævnet«s* virksomhed betalte kr. 14.535.111 og til skatter kr. 56.370.761 eller i alt kr. 70.905.872 — det vil sige mere end 14 mill. kr. årligt.

KAPITEL 40

Sønderjylland. Ministeriet Zahle afskediges. Generalstrejke. Kompromis. Sømændene strejker. Kæmpebøder. »Samfundshjælpen«. Søfolkene giver ind. Søfartens gyldne periode kulminerer. Økonomisk sanering efter krigen

Når man ved årsskiftet fra 1919 til 1920 skulle udtale sig om det svundne år, må det erkendes, at i dette år skete sammenbruddet og begyndte tilbagegangen for Danmark. Krigen havde bragt landet stor vinding og forvandlet det — trods luksusforbruget — fra at være et debitorland til at blive et kreditorsamfund. Hele denne af krigen skabte privilegerede stilling, Danmark var nået op på, faldt uhjælpeligt sammen i 1919, og derouten begyndte. Årsagerne til miseren var mange, og man kan strides om, hvilke der var de mest fremherskende. Statens og kommunernes ødsle finansstyre og mange hæmmende tvangsforanstaltninger var medvirkende, men navnlig må ulykkens årsag vel søges i de vilde spekulationer med genudførselsvarer i slet valuta — først russisk og senere tysk. Store formuer blev sat i udenlandske varer indkøbt til store priser, varer, som skulle sælges videre med stor fortjeneste til de hungrende centralmagter, som havde tabt krigen, og til Rusland. At centralmagterne og Rusland — som var i kaos efter revolutionen — ikke havde penge til at indføre noget for, tænkte

ingen på. Verdensmarkedpriserne faldt katastrofalt og skabte derved inflation for den danske krone, med hvis ringe købekraft det var umuligt at købe de nødvendige råprodukter fra udlandet, hvilket igen havde udbredt arbejdsløshed i vor industri til følge. Landbruget, som havde haft et par misvækstår og nu kæmpede mod svigtende afsætningsmuligheder, blev næsten helt slået ud, og mange bønder måtte gå fra deres for dyrt købte gårde, som ofte manglede den besætning, der for midlertidig vindings skyld var bortsolgt til fantasipriser.

For skibsfarten var 1919 et overgangsår. Rædslerne til søs var ophørt, men endnu krævede minefaren sine ofre. Den danske handelsflåde var blevet fri for de udenlandske restriktioner, men for at sikre landets tilførsler måtte en stor del af flåden sejle for *Fragtnævnets* maksimalfragter, der lå betydeligt under verdensmarkedets. At rederne dog havde tjent ganske godt også i 1919, viser de udbytter, som i løbet af foråret 1920 blev deklareret. Jeg giver her udbyttet for en del af rederierne — samt af firmaer beslægtet med skibsfarten — og anfører udbyttet for det foregående år i parentes: Svitzer 35% (33) — Forenede Bugser 15% (8) — Vendila 55% (45) — Dania ? (75) — Dansk-Fransk 65% (65) — Orion 40% (50) — Ø. K. 40% (30) — D. F. D. S. 60% (35) — Norden 85% (70) — Progress 40% (30) — Skagerak 25% (20) — Dannebrog 135% (nettooverskudet over 22 mill. kr.) (50) — Torm 70% (75) — Myren 50% (40) — Dana 35% (30) — Oceana 35% (30) — Hafnia 75% (65) — Nord-Østersø 65% (65) — Senta 50% (40) — Rødby Havn d/s 25% (25) — Hippalos 10% (0) — Atlanterhavet 25% (20) — Vikingen 50% (50) — B.&W. 15% (18) — Flydedok ? (10) — Stuhr Aalborg 18% (10) — Oversøisk Komp. 20% (20) — Dansk-Norsk 12% (10) — Orient 80% (80) — Transatlantic 15% (15) — Pacific 100% (100) — »D/S af 1912« 100% (100) — d/s Svendborg ? (100) — Hejmdal 80% (heraf 30% jubilæumsbonus tages fra reservekapitalen) (50) — Skandia 25% (Skandia har købt halvdelen af Hejmdals aktier for antageligt at foretage en overrumpling i lighed med D. F. D. S.s mod Gorm og Dansk-Russisk, men ledelsen af Hejmdal er kommet dem i forkøbet ved vedtagelse af lovparagraffer, som forhindrer overrumpling. Skandia anlægger sag, men taber den og må betale 800 kr. i sagsomkostninger) (25) — Helsingør D/S 20% (12) — Trafic 100% (100) — Valkyrien ? (100) — Rødby Havn Værft underskud på kr. 611.081 — Kalundborg D/S ? (8) — Marstal Værft 5% (underskud) — Svendborg Skibsværft underskud — Nakskov Skibsværft 5% — Helsingør Skibsværft 25%.

Den 10. februar 1920 fandt afstemningen i Sønderjylland sted, hvorved 1. zone med ca. 75.000 stemmer mod ca. 25.000 stemte sig hjem til Danmark. Denne forøgelse af Danmarks udstrækning og folkemængde øgede også den danske handelsflåde og personel, idet flere af de forhen tyske havnekøbstæder, som nu var blevet danske, havde en ret stor skibsfart — særlig Aabenraa og Haderslev.

Ministeriet Żahles politik i det sønderjyske spørgsmål fremkaldte misfornøjelse i partiet Venstre og i Det konservative Parti, som begge krævede valg, idet de påstod, at ministeriet ikke havde folkets flertal bag sig i sin politik. Den 29.

marts om formiddagen blev statsminister Zahle kaldt til kongen, som fremhævede, at man burde udskrive valg. Da Zahle modsatte sig dette, spurgte kongen ham, om han ville demissionere, og da Zahle ikke fandt dette forsvarligt, afskedigede kongen hele ministeriet »på gråt papir«. Denne samtale var forbi kl. 11,30. Kl. 13,30 anmodede kabinetssekretær Krieger på kongens vegne ministeriet om at fungere indtil videre, men dette afslog hr. Zahle, som i en skrivelse til kammerherre Krieger fralægger sig alt ansvaret for rigets styrelse og henviser til, at de politikere, der har tilrådet majestæten det skete skridt, må være beredt til at overtage forvaltningen.

Dette var jo faktisk et statskup, som kong Christian havde foretaget, og landet var i virkeligheden en hel dag uden regering. Bølgerne gik højt. Konservative og Venstre sluttede op om kongen, men Socialdemokratiet og de radikale gjorde et stort nummer ud af affæren, som de betegnede som forfatningsbrud, der måtte bekæmpes med alle midler, og et af disse midler var generalstrejke, som »*De samvirkende Fagforbund*«*s* indkaldte generalforsamling enstemmigt vedtog med øjeblikkelig virkning. Blandt publikum var der stor nervøsitet over, hvad fremtiden ville bringe. Den 30. marts udnævnte kongen et forretningsministerium bestående af kendte mænd inden for erhvervene med højesteretssagfører Otto Liebe som stats- og justitsminister. Da alt dette skete lige før påskehelligdagene, fik den etablerede generalstrejke ikke den rigtige slagkraft. Efter en del forhandlinger, diskussioner, processioner og andre febrilske foreteelser kom det endelig til en overenskomst, og generalstrejken blev aflyst, før den egentlig var kommet i gang. Ministeriet Liebe trak sig efter kongens henstilling tilbage efter 3½ døgns funktion — ja, Sindballe, som senere end de øvrige ministre var blevet udnævnt til justitsminister, havde kun denne post i 1½ dag, og denne tid var så optaget af forhandlinger, at han blev »berømt« som »den minister, der ikke havde været i seng i hele sin funktionstid«. Ministeriet, som afløste ministeriet Liebe, fik som statsminister og forsvarsminister overformynder Friis, og de forskellige politiske partier fik repræsentanter i kabinettet.

Situationen under denne krise havde været ret barok, men, som det kendte amerikanske tidsskrift »*Time*« senere skrev i anledning af kong Christians 25 års regeringsjubilæum den 14. maj 1937: »Kong Christian er meget populær i sit rige, men dog var der engang, da den danske befolkning mente, at kongen havde brudt forfatningen, og hvor der fra visse kredse af befolkningen blev talt stærkt om »revolution«. Dog, danskerne er besindige og fornuftige folk, og da »affæren« fandt sted, lige før påsken skulle begynde, og ingen dansker ved sine fulde fem kunne tænke på at ødelægge sine påskehelligdage for at lave revolution, kom det ikke til voldsomheder. Desuden ræsonnerede danskerne også som så, at blev kongen virkelig afsat ved en eventuel revolution, så skulle de vælge en præsident, og da der kun kunne være tale om at vælge kong Christian til Danmarks overhoved — hvad skulle der så laves revolution for?«

Der er en hel del i, hvad »Time« spøgende skrev om situationen. Der blev i alle tilfælde ingen »revolution«, og også den frygtede generalstrejke blev afblæst, men helt fred blev der ikke, og det var i skibsfartserhvervet, at strejken

fortsatte og udviklede sig til at blive en af de mest langvarige og bitre kampe i dansk søfartshistorie.

Forinden De samvirkende Fagforbund vedtog generalstrejken, var de uden for »De Samvirkende« stående fagforeninger, sømændenes og sø-fyrbødernes forbund samt Dansk Sø-Restaurationsforening, blevet indbudt til et møde på Christiansborg, hvor også repræsentanter fra havnearbejderne var mødt. Her forespurgte folketingsmand Borgbjerg på Socialdemokratiets vegne de fremmødte, om de ville gå med til en generalstrejke for at få ministeriet Liebe fjernet. De fremmødte repræsentanter fra søfolkenes organisationer svarede hertil, at de ville gå med på betingelse af, at også den faglige situation løstes på tilfredsstillende måde, idet man samtidig fremhævede, at man ikke ønskede at gå i strejke nu — og så måske igen til 1. juni, når overenskomsterne udløb. Til disse krav stillede socialdemokraterne sig solidarisk, og Borgbjerg fandt, at det var ganske selvfølgeligt. Bestyrelserne for søfolkenes organisationer samt for havnearbejderne samledes tirsdag aften den 30. marts og vedtog aktionen, og ved arbejdstids ophør onsdag den 31. marts forlod de menige besætninger skibene, og havnearbejderne nedlagde samtidig arbejdet i havnen. Da De samvirkende Fagforbund natten mellem søndag og mandag afblæste strejken, fandt søfolkene, at deres krav var ikke blevet opfyldt, hvorfor de besluttede sig til at fortsætte strejken. Det af organisationernes krav, som rederne særlig satte sig imod, var kravet om en »tillidsmand« i skibene. Rederiforeningen nægtede al forhandling med de strejkende, som de for brud på overenskomsten indklagede for den faste voldgiftsret, der ved en kendelse af 19. maj 1920 idømte sømændenes forbund en bøde på kr. 400.000 og sø-fyrbødernes forbund en bøde på kr. 300.000. Forbundene blev tillige dømt til at betale sagernes omkostninger. Statens forligsmand havde tidligere ved et kompromisforslag prøvet at bilægge konflikten, men dette forslag forkastedes af arbejderorganisationerne. Rederiforeningens ret passive holdning synes at have irriteret de strejkende og deres ledere, som lod sig forlede til nogle overilede handlinger mod arbejdsvillige, hvilket bl. a. medførte, at matrosernes forretningsfører, Borgland, blev idømt 30 dages fængsel for vold, ligesom et par strejkevagter blev idømt bødestraffe.

Officersorganisationerne holdt sig neutrale i denne strid, idet det altid har været disse foreningers princip aldrig at bryde indgåede overenskomster, og man kan ikke komme bort fra, at det netop var det, mandskabsorganisationerne havde gjort. Officererne var langt fra tilfredse med de overenskomster, som var blevet indgået med rederne i 1919, og særlig var maskinmestrene skuffede og bitre, fordi de mente, at styrmændene var blevet favoriseret på mestrenes bekostning. Styrmændene var nemlig nu i forhold til mestrene placeret en hel del bedre, end det havde været tilfældet forud. Styrmændene mente, at det var gammel uret, som var blevet gjort god, men måske er det menneskeligt, at mestrene ikke kunne se sagen på samme måde, og det varede mange år, før bitterheden hos maskinmestrene over den — kan vi vel nok nu kalde det — indbildte uret fortog sig.

Den 29. april vedtog rederiforeningen at sætte kraft ind på at få skibsfarten

i gang ved frivillig hjælp og satte sig derfor i forbindelse med den den 20/2 1920 oprettede »*Samfundshjælp*«. Denne var en sammenslutning af borgere, som mente, at søarbejdernes brud på deres faglige overenskomster betød en fare for landet, der gik en meget usikker fremtid i møde ved de vanskeligheder, som efterkrigstilstanden førte med sig. At en del af disse vanskeligheder var hidført af handlinger foretaget af visse af borgerskabets kredse, som ved vanvittig finans- og spekulationspolitik havde ført landet ud i en truende økonomisk krise, er sandt, men dette kunne ikke retfærdiggøre, at landets livsnerve — dets skibsfart — blev stoppet.

Samfundshjælpen havde højesteretssagfører *Fenger* som formand, og det var lykkedes denne institution at samle en talrig styrke til frivilligt arbejde i havnen. Havnearbejdernes forbund var af den faste voldgiftsret blevet idømt en bod for ulovlig strejke på kr. 300.000, således at de tre strejkende foreninger tilsammen skulle udrede en million kroner. Efter Rederiforeningens opfordring begyndte Samfundshjælpen den 12/5 arbejdet med losning og lastning af skibe i Frihavnen. Den 15/5 var der 500 mand i arbejde. Den 17/5 var dette antal steget til 1100 mand, og arbejdet gik rask fra hånden. Den 18/5 besluttedes det så at bemande skibene med folk fra Samfundshjælpen, og allerede dagen efter var 20 skibe bemandet. Stort set kan man sige, at allerede den 30/5 var skibsfarten i gang igen. Strejken var uvægerlig tabt for de strejkende, og den 11. juni optog havnearbejderne arbejdet. Den 15. juni vedtog sø-fyrbøderne med 512 stemmer mod 150 at genoptage arbejdet, mens sømændene derimod med 546 stemmer mod 379 vedtog at fortsætte striden. Det var dog blot de sidste håbløse krampetrækninger. Flere og flere af de strejkende gik i arbejde, og den 13. juni 1920 vedtog forbundets generalforsamling med alle stemmer mod 15 at bemyndige forretningsføreren til at underskrive Rederiforeningens forligstilbud, hvorefter den bitre og langvarige strid var endt. Forliget blev senere afløst af en overenskomst af 3. september 1920, som skulle løbe til den 31. december 1921. Ved forliget blev det bestemt, at besætningerne skulle tilbage i deres gamle pladser og tilbageholdte papirer og penge udleveres. De organisationerne pålagte bøder på i alt 1 million kroner skulle bortfalde. Den af rederne fremtvungne løntarif var udregnet med de norske hyrer som basis. Hyrerne blev ca. 15% højere end de af juni 1919, men til gengæld måtte sømændene gå ind på at lade systemet med treskiftet vagt bortfalde. Samtidig med, at de strejkende gik i arbejde, opløstes Samfundshjælpen. Strejken havde varet 2 måneder og 14 dage. Under strejken havde Samfundshjælpen bemandet 183 skibe på 180.000 tons med ca. 4000 mand, og ved strejkens ophør fik institutionen fra Rederiforeningen et tilskud på kr. 200.000. Midt under strejken opsagde maskinmestrenes forening deres overenskomst med rederne til ophør den 1. august 1920. Efter bitre forhandlinger, som til tider syntes uløselige, afsluttedes den 12. oktober en overenskomst, hvorved hyrerne blev betydelig forhøjet. Grundlønnen for en førstemester blev forhøjet fra kr. 725 til kr. 1100 pr. måned og for en andenmester fra kr. 525 til kr. 850. Til gengæld måtte maskinmestrene gå med til afskaffelse af treskiftet vagt og betaling for overtid.

Direktører i D. F. D. S.



C. M. T. Cold, 1908–21.



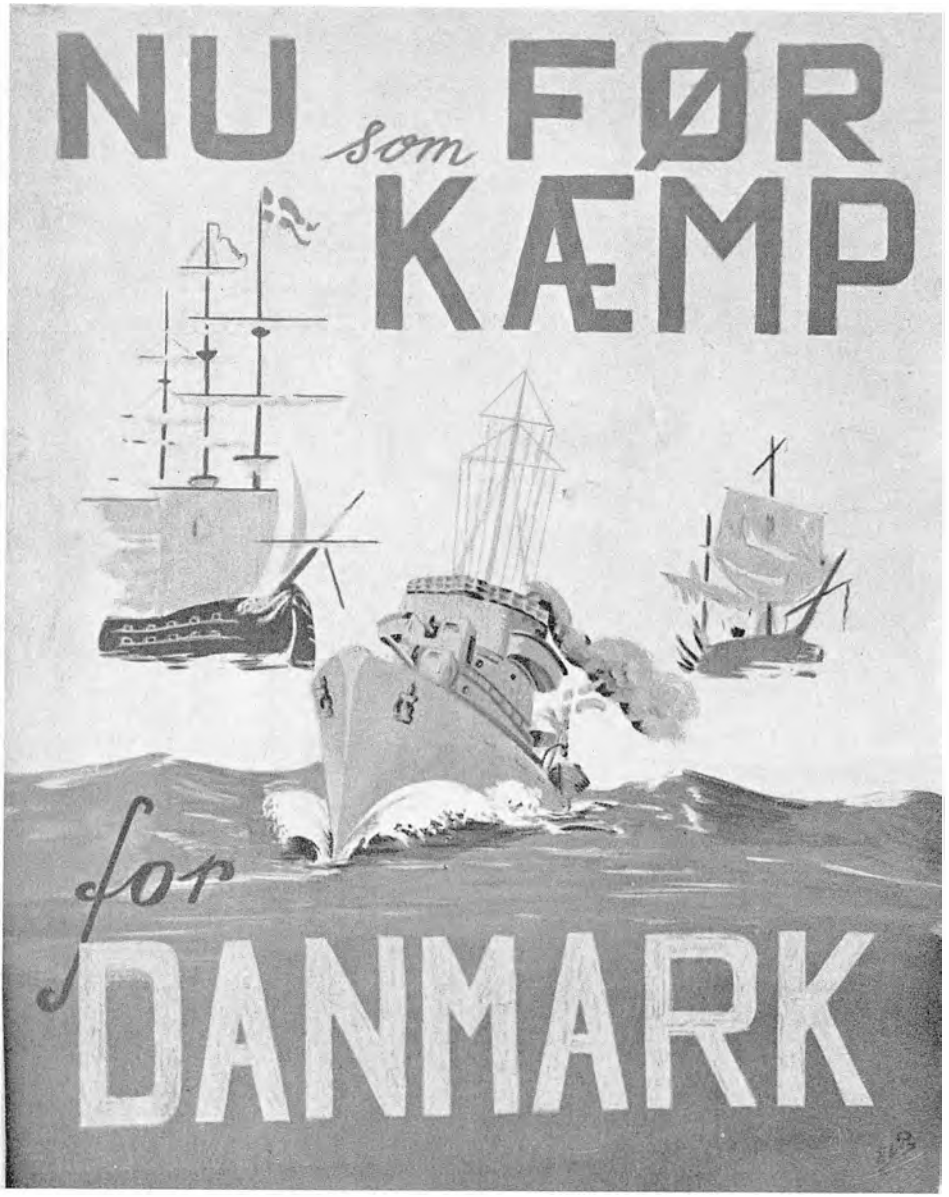
A. O. Andersen, 1921–1934.



J. A. Kørbing, 1934–1956.



L. O. Normand, 1934 – fra 1956 administrerende direktør.



Dansk propagandaplakat fra England under den anden verdenskrig.

Styrmandsforeningen havde ikke opsagt overenskomsten, men som en naturlig følge af de indrømmelser, mestrene havde tiltvunget sig i deres overenskomst, gav rederne frivilligt styrmændene tilsvarende fordele, og som en anerkendelse af styrmændenes loyale optræden under strejken gav rederne deres forening et beløb på kr. 20.000 til hjælp til arbejdsløse styrmænd.

Den bitre kamp var endt. At det var den stiftede *»Samfundshjælp«*, der gjorde udslaget, kan vel ikke bestrides, skønt søfolkenes ledere prøvede at betegne »Hjælpen«s indsats som »såre overfladisk«. Tallene og resultatet taler deres tydelige sprog. Denne institution var ingenlunde »en strejkebryderorganisation sammensat af overklasseknægte og anden bærme«, som fyrbødernes fagblad *»Faklen«* benævnede den. De aktive medlemmer af Samfundshjælpen var ganske almindelige borgere af samfundets bredere lag — kontorister, håndværkere, studenter og også ikke så få sømænd. Det var folk, som mente, at fagforeningsskruen var gået lidt over gevind, og at de overenskomststridige strejker måtte stoppes.

Den tabte strejke resulterede i en del stridigheder inden for mandskabsorganisationerne. Hos fyrbøderne gik det ret fredeligt til. Formanden *Richard Jensen* blev genvalgt, men trods medlemmernes protest nedlagde han sit mandat, hvorefter *Erik Jakobsen* valgtes til formand. Hos sømændene gik det derimod meget livligt til. På en ekstraordinær generalforsamling den 3. juli 1920 blev hele den gamle ledelse væltet og en ny valgt med *M. Bjelkerup-Petersen* til formand. Denne ledelse holdt sig dog ikke længe. Allerede på forbundets halvårlige generalforsamling den 31. oktober blev den afsat — det bebrejdedes den især, at den havde modtaget lån af rederne. En ny ledelse blev valgt med *Chr. Borgland* som formand.

Den 23. marts 1920 var »Lov om tilsyn med skibe« blevet vedtaget af rigsdagen og skulle træde i kraft fra 1. januar 1921. Til overskibsinspektør udnævntes kaptajn i flåden *E. Haack*. 26 navigatører og teknikere blev antaget som skibsinspektører og skibssynsmænd.

I slutningen af året 1920 bortfaldt en del af de love, som under krigen var blevet givet til regulering og beskyttelse af den danske skibsfart. Således »Fragtnævnsloven af 15. juni 1918«, ved hvis bortfald der tillige blev truffet foranstaltninger til frigivelse af de forsikringssummer for krigsforliste skibe, som endnu var båndlagt. Med december måned udløb også loven »Om adgang til salg og bortfragtning af skibe til udlandet«. Således var praktisk taget alle indskrænkningerne i skibsfartens handlefrihed fra krigens dage bragt til ophør.

Året 1920 havde for Danmark været et mærkeligt år, hvor mange betydningsfulde ting havde fundet sted. Nationalt set var generhvervelsen af halvdelen af det Sønderjylland, som efter krigen 1864 var blevet afstået til Tyskland, det vigtigste. Denne glædelige tilvækst til landets areal bragte også nogen forøgelse af vor handelsflåde og et antal dygtige sønderjyske sømænd.

Året 1919 havde vist sig at være udbytterigt for dansk skibsfart, og de gode tider varede et stykke ind i 1920 — ja, begyndelsen af året 1920 må vel betragtes som kulminationen af skibsfartens gyldne periode. Fragterne var ved

årets begyndelse eventyrlig høje, men i løbet af foråret begyndte de at falde. Faldet fortsatte og fik en særlig voldsom karakter ved årets udgang. For at give et par eksempler: Saigon til Frankrig betalte i januar 200/-, i september 115/-. Buenos Aires til Kontinentet i januar 195/-, i december 37/6. Tyne til Kristiania/København i foråret 50 kr., i december 15 kr. Trælastfragter fra Østersøen til England faldt fra 200/- pr. standard i januar til 100/- i december. Ved årets udgang befandt ikke alene dansk skibsfart, men hele verdensskibsfarten sig i en alvorlig krise, idet udgifterne ikke var gået ned, og det var at forudse, at fremtiden ville blive skæbnesvanger for mange af de under krigen dannede rederier med dyrt anskaffede skibe og vidtløftige nybygningskontrakter. Til trods for tidstab for mange af de danske skibe under konflikten med mandskaberne havde de danske rederier dog tjent gode penge, og dette genspejlede sig i kurserne på dampskibsaktier, som den 31. december 1920 var som følger (kurserne for foregående år anført i parentes): D. F. D. S. 343 (484) — Norden 400 (495) — Dannebrog 247 (495) — Hejmdal 500 (790) — Ø. K. 225 (298) — Torm 450 (430) — Hafnia 413 (442) — Progress 131 (235) — Vendila 211 (266) — Myren 220 (314) — Dansk-Fransk 214 (325) — Forenede Bugser 91 (120) — Atlanterhavet 180 (280) — Dansk-Norsk 57 (87) — Hippalos 105 (115) — Oceana 93 (208) — Orient 428 (638) — Orion 114 (?) — Rødby Havn D/S 65 — Senta 201 — Skagerak 55 (145) — B. & W. 107 (142) — Københavns Flydedok 80 — Stuhr, Aalborg 66 (107) — Transatlantisk 65 (93) — Patria 48 (142) — Oversøisk Kompagni 91 (149) — Kalundborg D/S 16 (43) — Dana 106 — Primula 70 — Helsingør Værft 76 — Helsingør D/S 198.

I august 1919 var der i England udstedt en lov, hvorefter alle skibe — også udenlandske — på 1.600 brutto tons eller derover ved anløb af britiske havne skulle have radio installeret. Nærmere regler blev i juli 1920 fastlagt af *»Board of Trade«*, og loven trådte for udenlandske skibes vedkommende i kraft den 1. november 1920. *Dansk Dampskibsrederiforening* nedsatte en kommission, der skulle klarlægge, hvorledes indretning og betjening af de mange radiostationer i den danske handelsflåde kunne varetages bedst og mest økonomisk. Overvejelserne resulterede i, at der den 1. september 1920 blev dannet et selskab under navnet *»Dansk Radio Aktieselskab«*, hvis aktionærer udelukkende bestod af danske rederier. Aktiekapitalen blev sat til kr. 600.000. Selskabet blev dannet med tilslutning fra Ø. K., der dengang endnu ikke var medlem af Rederiforeningen. Til direktør for selskabet valgtes cand. polyt *H. Tauber*, der havde indtaget en ledende stilling inden for et af de største udenlandske firmaer i radiobranchen. Det nye selskabs første og vanskeligste opgave blev omtrent omgående at skulle fremskaffe og installere radiostationer i over 100 danske skibe. D. R. A. har siden da haft den betydningsfulde opgave at sørge for radiotjenesten i danske skibe, omfattende stationernes installering, vedligeholdelse og betjening — det sidste i samarbejde med *»Radiotelegrafistforeningen af 1917«*. Til denne omfattende tjeneste er i de senere år kommet de nyere navigeringsinstrumenter, radiopejleapparat, gyrokompas, radar, decca m. v. Selskabets direktør er nu *C. Hornsbæk*, der har været tilknyttet firmaet siden 1922. Dansk Radio Aktie-

selskab, der i 1955 råder over en stab på 25 personer, havde dette år kontrakt med 56 rederier og med staten. Under selskabets kontrol var driften af 310 skibsradiostationer.

Nogle år efter dannelsen af D. R. A. fik firmaet i ordre for den danske stat at bygge radiostationer på Grønland. I den anledning stiftedes et selvstændigt aktieselskab, hvis kapital på kr. 570.000 udelukkende ejes af D. R. A. Dette selskab befatter sig med det rent håndværksmæssige ved projektering, anlæg og reparationer af radiostationer ombord og i land. Selskabets navn er *»Elektromekano A/S«*, og dets fabrikations- og reparationsvirksomhed er gået så stærkt frem, at det i 1955 blev nødvendigt at foretage en betydelig udvidelse. I 1955 solgtes radiomateriel for et beløb af ca. 4 mill. kr. til eksportkunder og for over 1½ mill. kr. til danske kunder. Siden 1950 er firmaets direktør civilingeniør *J. Bay Beenfeldt.*

Året 1921 oprandt med tydelige varsler om svært uvejr og »breakers ahead« for dansk skibsfart og for alle dermed beslægtede foretagender. I skibsfart er det altid gået op og ned, og konjunkturerne giver sig usvigeligt til kende ved skibsprisernes stigen og falden. I de gode tider i 1900 var prisen på en ny 7.500 tons dødvægt trampdamper kr. 1.090.000. I april 1902 er fragtmarkedet faldet, og en tilsvarende damper kunne da fås for kr. 775.000 — i juni 1905 endog for kr. 660.000. Efter nogle bevægelser de følgende år rettede fragtmarkedet sig noget, og skibspriserne steg tilsvarende, således at vor standarddamper i november 1912 var kommet op på en pris af 1 mill. kr. Efter krigens udbrud i august 1914 steg priserne kolossalt. I juni 1915 er prisen kr. 1.6 mill., i december samme år kr. 2.5 mill., i juni 1916 kr. 2.6 mill. for endelig at kulminere i december 1916 med 4 mill. kr. Så går priserne de næste 2 år op og ned, men stiger igen efter fredsslutningen og når i december 1919 helt op til 4.6 mill. kr. Derefter går priserne nedad og var i juni 1920 kun kr. 1.7 mill.

Prisfaldet på ældre skibe var nærmest katastrofalt for mange af de nye rederier, som havde købt skibe til krigspriser og ikke nået at få dem afskrevet. Det kan f. eks. nævnes, at en 7000 tons dødvægt damper, bygget i 1900, i maj 1919 blev betalt med kr. 3.4 mill. I 1921 blev den samme damper solgt for blot kr. 300.000. I 1921 regnes der med, at ca. 60 % af verdenstonnagen var oplagt, og af dansk tonnage var en tid oplagt mellem 350.000 og 400.000 tons dødvægt. Mange af de nye rederier og næsten alle de nye skibsværfter, som var vokset op i adskillige provinshavne, måtte give op, og mange aktionærer i disse dødssejlere mistede deres penge.

Billedfortegnelse

»Aalborg«, bark af Fanø, 664 brt., bygget af stål i 1891. Strandet ved Chilekysten i juli 1904. Kondemneret XVIII
»Agnete Mærsk«, s/s (A. P. Møller), 2.088 brt., bygget 1921. Krigsforlist ca. 24. marts 1941. 21 danske søfolk omkommet XXXVIII
Albatros XV
»Alexandra«, s/s (D. F. D. S.), 2.587 brt., bygget 1895 XXXIX
»Amalienborg«, s/s (Dannebrog), 1.416 brt., bygget 1884 af B. & W. XL
»Anamba«, s/s (Ø. K.), 1.816 brt., bygget 1902 af »Hellerup Skibsværft« IX
Andersen, A. O., direktør (D. F. D. S.) LXI
Andersen, H. N., etatsråd, direktør (Ø. K.) ..... XXVII & LII
Andresen, Chr., skibsreder (Dania) XLV
»Anine«, s/s (Ø. K.), 1.408 brt. Bygget 1864 af B. & W. XLVIII
»Annam«, s/s (Ø. K.), 5.709 brt., bygget 1902 af B. & W. IX
»Arnold Mærsk«, s/s (A. P. Møller), 1.966 brt., bygget 1914. Krigsforlist med med tysk besætning 22. maj 1943 XXXVIII
»Asta«, 3-mastet skonnert af København, 121 brt., bygget af stål 1909 af Ring Andersen, Svendborg. Krigsforlist 26. juli 1918. Fem omkomne LIX
Axel, prins, direktør (Ø. K.) XXXI
»Bandon«, s/s (Ø. K.), 3.485 brt., bygget 1909 XXXVI
»Birma«, s/s (Ø. K.), 4.596 brt., bygget 1894 XXVI
Brandt, Jacob, direktør (D. F. D. S.) X
Brown, Peter de Nully, skibsreder (Norden) XLIII
Burmeister, Carl Chr., cand. polyt. XXXIII
Burmester & Wain, første søsætning hos (1874) XXXIII
Børsgraven set fra Christianshavn i 1880 III
»Cambodia«, s/s (Ø. K.), 3.579 brt. bygget 1895. Forlist 16. februar 1910. 16 omkomne XXXVI
Carl, prins (kong Håkon) XXIV
Carl, Lindahard Hansen, skibsreder (Gorm o. a.) XLVII
Carl, Adolf, skibsreder (Gorm o. a.) XLVII
Carl, Martin, skibsfører, skibsreder (Hejmdal) XLVIII
Carl, Hans P., skibsreder (Hejmdal) XLVIII
»Cathay« s/s (Ø. K.), 4.112 brt., bygget 1898. Krigsforlist 5. maj 1915 XXXV

Charlotte Amalie (St. Thomas), set fra fæstningen LIII
»Chr. Broberg«, s/s (D. F. D. S.), 1.227 brt., bygget 1889 af B. & W. LV
Christensen, Hans, skibsreder (Vendila) XLVII
Christensen, I. C., marineminister XXIV
Christian IX XXXI
Christian, prins (senere Christian X) XXXI
Chulalongkorn, konge af Siam XXXI
Chulalongkorn modtages i København i juli 1907 af Christian IX .. XXXI
Chulalongkorn besøges på sin yacht »Maha Chakri« af den danske kongefamilie XXXI
Churchill, Winston, som britisk marineminister LII
»Claudia«, bark af Marstal, 367 brt., bygget 1899 VIII
Cold, Chr. M. T., direktør (D. F. D. S.) LXI
»Danmark«, skoleskibet XXIV
»Dannebrog«, kongeskibet XXV
»Dansborg«, m/t (Dannebrog), 19.000 dwt., bygget 1955 XLIV
»Delago«, s/s (Orient), 3.541 brt., bygget 1914 LIX
»E-13«, britisk u-båd overfaldes af tysk krigsskib LVI
»E-13«; de dræbte britiske sømænd bisættes fra Holmens gymnastikhus og ofrene sejles til England på s/s »Vidar« LVII
»Faders Minde«, bramsejlsskonnert af Marstal, 128 brt., bygget af J. Ohlsen Christensen, Marstal i 1879 VIII
»Ficaria«, s/s (D. F. D. S.), 1.530 brt., bygget 1896 XXXIX
Finneskibe ved »De seks søstre« XIX
»Fionia«, m/s (Ø. K.), 5.347 brt., bygget af B. & W. 1912. Kejser Wilhelm II beser skibet i Kiel LII
Flyvefisk XV
»Fokken gøres fast« XIII
Frederik, kronprins (senere Frederik VIII) XXXI
Forhyringskontor i Nyhavn i 1913 IV
»Frederik VIII«, s/s (D. F. D. S.), 11.850 brt., bygget 1913 XXXIX
»Frida«, bark af Fredericia, 395 brt., bygget 1875. Krigsforlist 13. august 1918. 6 omkomne LX
Frihavnens fædre I
Frihavn, Københavns. Bassinerne udgraves 1892 og Frihavnen 1960 II
Gabe, J. F., fører af m/s »Selandia« – første søgående motorskib .. LII
»Georg Stage« (1), skoleskibet. Sejlene beslås XXII
»Georg Stage«s forlis XXIII
»Georg Stage« (2), skoleskibet ..... XXIII & XXIV
»Geyser«, krydseren XXV
Glückstadt, Isak, bankdirektør, geheimeetatsråd ..... I & XXVII
»Gorm«, s/s (Gorm), 1.184 brt., bygget 1871 XLVII
Hajen svinges indenbords XIV
Hajlus XIV

Håkon, kong, afsejler fra København 23. november 1905 XXV
Håkon, kong, bydes »Velkomme til Norge« af statsminister Michelsen om bord i det norske krigsskib »Hejmdal« XXV
Hall, James, britisk skibsreder og filantrop XXXVII
Hamborg, sejlskibshavnen i 1900 XI
Hansen, Christian Kjellerup, skibsreder (Dannebrog o. a.) XL
Hansen, H. A., skibsreder (Myren) XLIII
Hansen, Johan jun., generalkonsul, skibsreder (Dannebrog o. a.) XL
Hansen, Willie C. K., skibsreder (Dannebrog) XLI
Harhoff, Chr., skibsreder (Dannebrog) XLIII
»Harriet«, skonnertbrig af Fåborg, 185 brt., bygget 1875 i Svendborg VI
Havnen, Københavns, med flådens leje i 1900 III
Havnen, Københavns, set fra Langebro 1960 V
Heckscher, Otto, direktør (Svitzer) XLIX
Heide, Axel, direktør (Privatbanken) XXVII
»Hellig Olav«, s/s (D. F. D. S.), 9.939 brt., bygget 1903 XVI
Henckel, Valdemar, ingeniør, promotor LV
»Herman Olsen«, skonnert af Rønne, 65 brt., bygget 1891 VI
»Hermod«, trædamper, bygget 1854 af Baumgarten & Burmeister .. XXXIV
Holm, Knud Frederik, maskinchef på »Selandia« LI
»Igotz Mendi«, spansk s/s, strandet ved Højen LVIII
»Immanuel«, bramsejlsskonnert af Marstal, 144 brt., bygget af J. J. Bager, Marstal i 1867 VIII
»Indien«, s/s (Orient), 5.504 brt., bygget 1902. Krigsforlist 31. marts 1918. 29 omkomne LIX
Ingemann, A. K., skibsfører XXI
»Island«, s/s (Thingvalla og D. F. D. S.), 2.845 brt., bygget 1882 af XVI
»Jungmand Hans« – 15 år VIII
»Kina«, s/s (Ø. K.), 4.750 brt., bygget 1911 LIV
Knudsen, Ivar, direktør (B. & W.) ..... LI & LII
Kramer, C., skibsreder (Torm) XLIII
Krigsfanger, allierede, forlader København LX
Københavns havn med flådens leje i 1900 III
Københavns havn set fra Langebro 1960 V
Kørbing, J. A., direktør (D. F. D. S.) LXI
»Lars Kruse«, s/s (Vendila), 1.460 brt., bygget 1898. Krigsforlist 4. februar 1917. 17 omkomne XLVIII
Lauritzen, D., konsul, skibsreder (Vesterhavet) XLV
»Lilly«, s/s (Dania), 1.150 brt., bygget 1890 XLV
»Lodsfisk« XIV
Louise, dronning XXXI
Louise, kronprinsesse XXXI
Lüders, F. K. V., havnekaptajn I

»Marie«, jagt af Marstal, 27 brt., bygget 1884 VI
Marie, prinsesse ..... XVII & XXXI
»Mars«, brig af Nakskov, 226 brt., bygget i Nakskov i 1869. »Etatsråden«s første skib. Solgt til udlandet 1877 XXVIII
Marstal havn, vinteren 1900 VII
»Maryland«, s/s (D. F. D. S.), 5.136 brt. Sammen med »Chr. Broberg« de første danske skibe, som krigsforliste under første verdenskrig – 21. august 1914 LV
Michelsen, Christian, norsk statsminister under unionskrisen XXV
Mindeankret i Nyhavn. En brud lægger sin brudebuket til minde om sin far ..... (frontespiece)
Møller, A. P. (som yngre), skibsreder XXXVIII
Møller, H. C. V., havnebygmester I
»N. G. Petersen«, s/s (Vendila), 1.282 brt., bygget 1898 XLIV
Nielsen, Marius, skibsreder (Progress) XLIV
»Norge«s forlis 28. juli 1904 XX
»Normandiet«, s/s (Dansk-Fransk), 1.195 brt., bygget 1877. Rederiets første skib XLVI
Normann, C., direktør (D. F. D. S.) X
Normann, L. O., direktør (D. F. D. S.) LXI
Nyhavn med Bethelskibet omkr. 1900 IV
»Oceana«, 4-mastet bark af Hamborg XI
»Olfert Fischer«, panserskib XXV
»Orient«, jernbark af Bangkok, 589 brt., bygget 1867. Købt af (senere etatsråd) H. N. Andersen i 1894. Kondemneret i efteråret 1896 XXX
»Oriental Hotel« (det gamle og det nye) i Bangkok XXIX
»Panama«, m/s (Ø. K.), 6.650 brt., bygget i 1915 af B. & W. Forlist 11. april 1945. 45 omkomne LIV
Petersen, A. N., skibsfører, skibsreder (Dansk-Fransk) XLVI
Petersen, Laura (senere gift Ipsen). Optrådte heltemodigt ved s/s »Norge«s forlis XX
Plimsoll, Samuel, »Sømandens ven« XXXVII
»Potosi«, 5-mastet bark af Hamborg XII
»Preussen«, 5-mastet fuldskib af Hamborg. Datidens største sejlskib – og som vrag ved Dover XII
»Prinsesse Marie«, s/s (Ø. K.), 5.416 brt., bygget 1902. Sænket af russisk krydser »Terek« den 22. juni 1905 XXI
»Prins Valdemar«, bark af Fanø, 1.361 brt., bygget af stål i 1892 af Helsingør Skibsværft. Endt som akvarium – indstøbt i beton – i Miami, Florida LVIII
Propagandaplakat, dansk, fra England under den 2. verdenskrig ... LXII
»Ragnhild«, barkentin af Bangkok, 410 brt., bygget 1894. Købt i 1897 af H. N. Andersen (»Etatsråden«). Solgt marts 1906 XXX

Reberbanen ved Østervold i 1903. »Stokhuset« ..... side 11
Reden (Københavns) ud for Trekroner i 1890 XIX
»Reserveløjtnant« LV
Richelieu, A. de Plessis de, admiral (Siam) ..... XXVII & LII
»Running the eastern down« XIII
Russiske soldater hjem fra krigen i Østen med Ø. K.-skib XXVI
»Samui«, s/s (Ø. K.), 2.859 brt., bygget 1907 af B. & W. XXXVI
»Sara«, s/s (Torm), 1.573 brt., bygget 1904 XLII
Sass, Chr., skibsreder (Myren) XLIII
Schmiegelow, Chr., skibsfører, direktør (Ø. K.) XLII
»Selandia«, m/s (Ø. K.), 4.950 brt., bygget 1912 af B. & W. som verdens første søgående diesel-motorskib LI
»Selandia« i London – prominent besøg ombord LII
»Siam«, s/s (Ø. K.), 3.875 brt., bygget 1898 som Ø. K.'s første skib. August 1912 solgt til Japan for 25.000 pund sterling IX
»Sjælland«, fregat, vagtskib XXI
»Skandinavien«, bjergningsdamper (Svitzer), 136 brt., bygget 1858 XLIX
»Skjold«, panserbatteriet, 2.160 dplt. XXI
Springer XV
Stage, Carl F., skibsreder – og fru Thea Stage XXII
»Standard«, russisk kejseryacht, bygget af B. & W. i 1896 XXXIV
»St. Croix«, s/s (1) (Vestindisk Kompagni), 3.343 brt., bygget 1903 XVIII
»St. Thomas«, s/s (2) (Ø. K.), 2.487 brt., bygget af B. & W. i 1907 .. LIII
»Svendborg«, s/s (A. P. Møller), 1.457 brt., bygget 1902 XXXVIII
Svitzer, Emil Z., bjergnings-entreprisens stifter XLIX
Svitzer's flåde i 1850 L
Svitzer's flåde i 1883 L
Sydhavnen (Københavns) omkr. 1895 V
Søofficerskorpsets middag for prins Carl (Kong Håkon) XXIV
Søsætning (første) hos B. & W. i 1874 XXXIII
»Thoon Kramom«, bark af Bangkok XXVIII
»Thoon Kramom«, fuldskib af Bangkok XXXV
Tietgen, C. F., geheimeetatsråd, finansmand X
Torm, D. W., skibsfører, skibsreder (Torm) XLII
»Tranquebar«, s/s (Orient), 3.453 brt., bygget af B. & W. i 1906 (til Ø. K.) LIV
Turø Bund, skibe til ankers på – i 1918 VII
»Uganda«, s/s (J. Lauritzen), 298 brt., bygget 1876. Købt af D. Lauritzen (konsulen) i 1888 for 2.730 pund sterling. Forlist 1889 – assurance kr. 60.000 XLV
Valdemar, prins ..... XVII & XXIV & XXI
»Valkyrien«, krydserkorvetten XVII
»Vidar«, s/s (D. F. D. S.) fører de myrdede britiske matroser fra »E-13« til England LVII

»Viking«, 4-mastet bark, skoleskib XXXII
»Viking« kæntret ved B. & W.'s udrustningskaj XXXII
»Vollmatrose Jan« (Hans) XIII
Wain, William, skibsbygger XXXIII
Wandel, C. F., viceadmiral XXIV
»Wilh. Colding«, s/s (Progress) XLIV
Wilhelm II, tysk kejser LII
Ø. K.'s barndom – bestyrelsesmøde XXVII
Ø. K.'s kontorbygning i Bangkok samt det nye »Oriental Hotel« .. XXIX

Register

»Absalon«, Dampskibsselskabet 209
Aktiekurser 180, 207/208, 212, 243, 248, 252, 262, 264, 282, 306
Aktieudbytter 60, 70, 207, 210/211 222/223, 243/244, 259/260, 280, 301
»Alfa«, Dampskibsselskabet 248, 280
Amdrup, G. C., marineofficer 93
»Anamba«, s/s 124/128
»Ancomb«, engelsk s/s 71/72
Andersen, A., skibsmægler (Rødby havn) 210
Andersen, A. O. & Co. 298
Andersen, A. O., direktør 153, 186, 188, 231, 241, 292/293, 297/299
Andersen, A. R. V., orlogskaptajn (R) 81/82
Andersen, E. E., marinekaptajn, fører af »Viking« 123
Andersen, H. C., jernbanedirektør (Siam) 138
Andersen, H. N., direktør (»etatsråden«) 14, 20, 28, 52/53, 84, 85/94, 100, 105, 107/111, 114/115, 118/119, 128, 132, 139, 147, 161, 165, 188/189, 226, 241, 248/249, 279
Andersen & Co., Bangkok (Ø. K.'s moderfirma) 89/90
Andersen, Julius, skibsfører (Svitzer) 154
Andresen, Chr., skibsreder 150, 151
Anglo-Danish Steam Navigation Co. 145
»Annam«, s/s 22, 52
Anschutz-Kaempfe, dr. (opfinder af gyrokompas) 136
Antofagasta, Chile 234/236
»Arabien«, s/s 290
»Ariola«, barkskib 254
Aschengreen, J. Chr., direktør (Ø. K.) 97
»Asger Ryg«, s/s 150
»Asta«, 3-mast. skonnert 262/263
»Atalanta«, Dampskibsselskabet 149
»Atlanta«, s/s 85, 119
»Atlanterhavet«, Dampskibsselskabet 210, 299
»Atlantic«, Dampskibsselskabet 143, 147
Axel, prins, direktør (Ø. K.) 53, 75, 131, 184

»Baisse«, børsspil 251
»Ballastspir« 50
Ballin, generaldirektør for »HAPAG« 165
»Baltica, Assurance-Compagniet a/s« 211
»Baltica Værftet« 229, 266
»Baltic and White Sea Conference, The« 153
»Bandon«, s/s 128/131, 136
Bangkok 87, 89/90, 104/112
Barclay, Curle & Co., Ltd. 165
Baumgarten, Hans Heinrich, maskinbygger 116
Beboelsesforhold i skibe 39/40
Begravelse til søs 38/39
Berg, H. P., skibsfører, direktør 22, 62, 175, 220, 233.
Beri-beri 33, 57
Betelnød 159
Binns, engelsk radiotelegrafist 134
»Bintang«, s/s (2) 84, 121, 124
Birck, Lauritz Vilhelm, professor 296
»Birma«, s/s 79, 84/87, 91, 97/100, 104/105, 108/115, 117/119, 171
»Blinde passagerer« 287/288
»Bluff Hotel«, Yokohama 118
Bluhme, godsejer, folketingsmand 20
Boerkrigen 26/27
Bojesen, Aage, premierløjtnant 77/78, 79
Bokseropstanden i Kina 27
Borgland, Christian, forbundsformand 231
»Botnia«, s/s 143
»Brand ombord« 214/215, 274, 277
Brandt, Jacob, direktør 17, 23, 29, 54/55, 73, 146
Brinkmann, Fritz N., kammerjunker, direktør 273, 282
»Bris«, 3-mast. skonnert 254
Bronér, Axel Broné, styrmand 137
Brown, Peter de Nully, skibsreder 148/149
Brown Jun. & Co. P., rederifirma 146, 148/149, 188, 295
Buenos Aires 273/275
Burmeister, Carl Christian, civilingeniør 116
Burmeister, H., civilingeniør 134
Burmeister & Wain, skibsværft 60, 63, 115/117, 148, 161/167, 257
Burmeister & Wain (Diesel System) Oil Engine Corporation 167
Bülow, Fritz, højesteretssagfører 129, 299
Bærentzen, N. P. A., skibsinspektør, 22, 126/127, 218/226.
»Børsen«, Dagbladet 249, 256, 294

»Caledonia«, s/s 61, 67
Callao, Peru 233/234
»Cambodia«, s/s 141
»Carl Hecksher«, s/s 61, 67
Carl, prins (se Hakon VII, kong)
Carl, Lindahard Hansen, skibsfører, skibsreder 152/153
»Carl«, Dampskibsselskabet 152, 250, 298
Carl, Adolf, skibsreder 152/153, 298
Carl, Hans Poul, skibsreder 153
Carl, Jørgen, skibsreder 153
Carl, Martin, skibsreder 153
Carl, Poul, skibsreder 153, 298
»Carmen«, galease (smuglerskib) 207, 211

»Caroline«, skonnertbrig 23/24
»Cathay«, s/s 22, 120/121, 193
»C. F. Tietgen«, s/s 83, 146
»Chr. Broberg«, s/s 186, 193
Christensen, Alfred, skibsreder 125
Christensen, Christian, repræsentant, styrmandsforeningen 62, 231
Christensen, Hans, skibsreder 150/151
Christensen, H. K., skibsfører 171
Christensen, H. P., direktør (Helsingør Skibsværft) 83
Christensen, I. C., marineminister 76, 83
Christensen, J. A., skibsreder 225
Christian IX, kong 75, 83, 106
Christian X, kong 163, 165, 302
Christiansen, Hakon, direktør (Ø. K.) 53
Christiansen, Otto, direktør (Nakskov Skibsværft) 83
Chulalongkorn, konge af Siam 105/106, 109/111
Churchill, Winston, britisk statsmand 163
»Cimbria«, Dampskibsselskabet 151
»Claudia«, barkskib 30/34
Clausen, købmand, Ringkøbing 150
Clausen, C. C., bankdirektør 292/293, 299
Clausen, N., skibsfører (»Viking«) 122/123
»Codan«, Dampskibsselskabet 153
Cold, E. M. T., direktør 20, 146, 181, 188, 227, 230/231, 241, 296/298
»Constance«, briggen, kokkeskoleskib 124
»Cosmopolitan Line« 142
Culebra Cut, Panama kanal 196/197, 205

»Dampskibsselskab, Det Københavnske« 299
»Dampskibsselskabet af 1896« 250
»Dampskibsselskabet af 1912« 145, 210, 248
»Dampskibsselskabet af 1915« 209, 228, 247, 258, 260
»Dan«, Dampskibsselskabet 142/143
»Dana«, Dampskibsselskabet 223
»Dania«, Dampskibsselskabet 150, 227
»Danmark«, Dampskibsselskabet 149, 152, 249, 294
»Danmark«, statsskoleskibet 73
»Dannebrog«, Dampskibsselskabet 147, 250
»Dannebrog«, kongeskibet 76
Dansk Dampskibsrederiforening 15, 62, 124, 152, 161, 180/182, 186/188, 191/192, 223, 242, 248, 261, 281, 298, 303/304, 306
»Dansk Dampskibsrhederi Forbund« 22/23, 54
Dansk-Franske Dampskibsselskab, Det 151/152, 209, 222, 224/225, 257
Dansk-Norske Dampskibsselskab, Det 225
Dansk-Russisk Dampskibsselskab 153, 180, 210, 292/293, 295, 296, 297
Dansk Søfartsselskab 295
Danske Dampskibsselskab, Det almindelige 145/146, 152
»Delago«, s/s 144, 269, 271/278, 282/290
»De seks Søstre« (huse ved Knippelsbro) 58
Dessau, Martin, direktør (B. & W.) 116
Deuntzer, Johan Henrik, retslærd 92/93
Diesel, Rudolph, dr. 161
Dogger Banker, slaget på 65
Drechsel, C. F., kommandør, havnekaptajn 93
Drejø, Hans, understyrmand på »Georg Stage« 71
»Dykkeren«, første danske u-båd 133

»East Asiatique Français« 52
»E. 13«, britisk u-båd overfaldes 208
Egge, F. E., forretningsmand 175, 233, 273, 283/285
Eskildsen, O. G., skibsreder 210, 224

»Faders Minde«, bramsejlsskonnert 21/23
Finneskibene ved Knippelsbro 58
»Fiona«, Dampskibsselskabet 151
»Fionia«, m/s 163/165, 257
Fisker, Peter, konsul, skibsreder 142/143
»Fiskerske Dampskibsselskaber« 67, 70, 141/143, 146/149
»Florida«, s/s, italiensk 133/134
Flydedok & Maskinværksted, Københavns 227/257, 279/280
Flyvefisk 45
Forenede Bugserselskab, Det 226, 257, 280
Forenede Dampskibsselskab, Det 14, 21, 29, 52, 54/55, 60, 63, 73, 83, 106, 116, 123/124, 143, 145/146, 152, 155, 180, 182, 211, 224, 227, 244, 292/300
Forhyringsagenter 17
Fragtnævnet (første verdenskrig) 188/191, 244, 278, 300/301, 305
Frederik VIII, kong 83, 164
»Frederik VIII«, s/s 146, 155, 216
»Frederikshavns Skibsværft & Flydedok« 73, 247
»Frida«, barkskib 263
Frihavn, Københavns 13/14
»Frode«, Dampskibsselskabet 249
Funder, Th. P., bestyrer, Københavns Navigationsskole 56
Fyrvæsen, Det danske 291
»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart« 124

Gabe, J. F., skibsfører 121, 163
Gatun Dam, Panamakanalen 196
Gatun Lake, Panamakanalen 196/197
»Gefion«, Dampskibsselskabet 149, 249
Georg, prins af Grækenland og til Danmark 92/93, 111
»Georg Stage« (1), sejlskoleskib 12, 71/73
»Georg Stage« (2), sejlskoleskib 73
Gether, Henrik, skibsreder 209, 221, 240
»Geyser«, krydser 70
Giødsen, Giøde, marineofficer 154
Glahn, P. E., skibsfører, mønstringsbestyrer 71
Glückstadt, Emil, bankdirektør 188, 241, 296, 297, 299
Glückstadt, Isack, bankdirektør 14, 52, 89, 92, 142, 155
Goethals, Georg, ingeniøroberst, U. S. Army 200
Gorgas, W. C., oberst, læge, U. S. Army 201
»Gorm«, Dampskibsselskabet 250/251, 292/293, 295/296
Grundstødning, s/s »Bandon«s 129/130
Guldberg, V. P. K., skibsfører (Ø. K.-direktør i Bangkok) 88, 90, 105

»Guldfaxe«, Dampskibsselskabet 299
»Gullashbaron« 207, 252
»Gunhild«, s/s 254
»Gylfe«, Dampskibsselskabet 226, 257
Gyrokompasset 136

»Hafnia«, Dampskibsselskabet (1) 143, 146
»Hafnia«, Dampskibsselskabet (2) 146, 149, 250, 294
Hagedorn, C., skibsfører, skibsreder 150
Hagemann, G. A., direktør 176
Hajer 44
Hakon VII, kong 75/77, 83
»Hamborg-Amerika-Linien« 131, 165
»Hamlet«, Dampskibsselskabet 250, 257
Hammer, Rudolf, kommandør 70, 74
Handelsbanken 143, 150
Handelsflådens størrelse, den danske 14, 279
Handelsflådens indtjening fra udlandet 241
Handels- og Søfartsmuseet 212
Hansen, Carl, formand, »Sømændenes Forbund« 231
Hansen, Christian Kjellerup, skibsmægler og reder 147
Hansen, C. K., skibsmæglerfirma 29, 143, 145, 147, 225, 227
Hansen, C. P., maskinchef 120, 179/180
Hansen, Hans Jørgen, skibsfører 67
Hansen, Johan, sen., generalkonsul, skibsreder 147
Hansen, Johan, jun., generalkonsul, skibsreder 147, 153, 188, 227
Hansen, Paul, formand, »Sømændenes Forbund« 231
Hansen, Willie C. K., skibsreder 147, 227
Harhoff, Chr., skibsreder 147, 227
Harland & Wolf, Ltd., britisk skibsværft 167
»Harriet«, skonnertbrig 19/21
Hauch, Erik, dr. med. professor 94, 98/99, 109
»Hausse« (børsoperation) 250/251
»H. B. Linnemann«, 3-mast. skonnert 254
Hecksher & Søn, Skibsrederfirmaet 142
Hecksher, Carl, skibsreder 142
Hecksher, H. O. C., direktør (Svitzer) 155
Hecksher, Marie 142
Hecksher, Siegfried, statsmægler 142
»Hejmdal«, krydseren 74/75
»Hejmdal«, Dampskibsselskabet 152/153, 256,, 259, 301
»Hekla«, s/s 255
»Hellerup Skibsværft« 125, 211
»Hellig Olav«, s/s 52, 83
»Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri« 148
Henckel, Valdemar, ingeniør 226, 249, 256, 258, 280
»Herman Olsen«, sletskonnert 17/18
»High-jackers« i forbudslandet 289/290
»Hippalos«, sejlskibsrederi 224
Holm, Jacob, skibsfører 20
Holm, Knud Frederik, maskinchef 163, 291
Holm, Mads G., skibsbygger, skibsreder 148
Holm, Ulrik, skibsreder, 149
Holm & Wonsild, Rederifirmaet 149, 225, 231, 249
Hongkong 113
Hovgaard, A. P., kommandør 74
Hovgaard, William, skibningsbygningsekspert 116/117
»H. P. Prior«, Rederiet 146
Hyrer 19, 156, 180/181, 281, 304
Høst, N. J., direktør, D. F. D. S. 188, 227, 256, 297

»Igotz Mendi«, spansk s/s 258/259
»Immanuel«, bramsejlsskonnert 24/27
»Indien«, s/s 84, 85, 262
»Inga«, Dampskibsselskabet 67, 142/143
Ingemann, Asger Knud, skibsfører 66/67, 85, 194, 214/215, 217/218, 219, 221
Ingeniørelevskolen 82/83
Ipsen, Laura (se Petersen, Laura)
Iquique, Chile 234, 237
»Island«, s/s (»Tingvalla« og D. F. D. S.) 52, 83
Italiensk-tyrkisk krig 160
Ivers, Albert, konsul i Rouen 151

Japansk-russisk krig (se Russisk-japanske krig)
Jelstrup, Otto, Ø. K., filialbestyrer 215
Jensen, Albert, skibsreder 211
Jensen, Carl, skibsfører 86, 94, 110, 120
Jensen, C. P., generalkonsul, skibsreder 153
Jensen, P. A., rederifirma 211
Johnsen & Jespersen, Rederifirmaet 153
Juel-Hansen, Ejner, skibsfører, bibliotekar 125, 269
»Jutlandia«, m/s 165/167
Jæpelt, Chr., formand for »Sø-Fyrbødernes Forbund« 231
Jørgensen, Emil, Ø. K., filialbestyrer 140
Jørgensen, Olav, ingeniør hos B. & W. 116, 161, 167

»Kalundborg«, Sejlskibsrederiet 226
»Kalundborg«, Dampskibsselskabet 226, 249
»Kalundborg Jernskibsværft« 226, 249/250
Karsten, H. P., direktør 129
Kielerkanalen 13
Kiersgaard, Franz Suell, skibsfører 75, 79, 109
Kina—Japan, krigen 48
»Kina«, s/s (1) 84/85
»Kina«, s/s (2) 180, 182/183
Kinch, Emanuel, direktør i Ø. K. 90, 105
Kinch, Frederik, direktør i Ø. K. 90, 106
Kinch, P. B. C., ingeniør 106/107
Kinesermandskab 275/276
Kjær, Svend, skibsfører 126/127, 137, 221
»Kjøbenhavn«, Dampskibsselskabet 67, 142
Kjørboe, F. W., grosserer 142
Klausen, K. M., folketingsmand 20
»Klausulæder« 207
Knudsen, Ivar, direktør hos B. & W. 116, 161
Koch, C. P. A., grosserer 145/146
Koch & Henderson, rederifirma 146
Koefods Skibsbyggeri, Faxe Ladeplads 279
Korea, halvøen 48
Koh-si-chang, siamesisk ø 104
Kramer, C., skibsreder 148

Krigsfanger, hjemsendelse af 265/266
Krigsforsikring, danske skibes (første verdenskrig) 189, 191, 255, 298
Krigsforsikring, danske søfolks (første verdenskrig) 186, 191/192, 243
Krigsforsikring, Nye gensidige for danske skibe (første verdenskrig) 191
Kromatah (Chow Phya Bhamsewongse) 89
Kronmann, C., direktør i D. F. D. S. 30, 181
»Krunthep«, slæbebåd, Bangkok 138
Kruse, havnekaptajn, St. Thomas 173
»København«, 5-mast. bark, Ø. K.-skoleskib 171
»Københavns Kul & Koks Kompagni« 211
Kørbing, Johannes Alfred, direktør, D. F. D. S. 83, 298, 300

Laane- og Diskontobanken 296
Lachmann, ingeniør 176
Lake, kaptajn, u-bådens opfinder 30
Landmandsbanken 14, 90, 92, 143, 295/296
»Laos«, s/s 60
Larsen, Aage, styrmand 233
Larsen, H. C., styrmand (Svitzer) 154
»Lars Kruse«, s/s 252/253
Lastelinier, lov om 134/135
Lauritzen, J., Rederifirmaet
Lauritzen, Ditlev, konsul, skibsreder 150, 188, 261
»Lime-juicers« 33
Lodsfisk 44
»Lusitania«, britisk s/s, sænkes 208
Løsøreforsikring for danske Skibsofficerer 188

»Madsnedsund Værft« 229
Maegaard, Ejler, cand. jur., direktør i rederiforeningen 188
Maegaard, Knud, marinekaptajn 80
Magellan Strædet 216/217
»Mahathai«, siamesisk s/s 89
»Malaya«, s/s 22
Marconi, Guilelmo, italiensk opfinder 30
Marie, prinsesse af Danmark 52/53, 86, 92, 113, 131
»Marie«, jagt 16
»Marienborg«, Motorskibsselskabet 249
»Mars«, brig 88
»Marstal Staalskibsbyggeri 258, 280, 301
»Martha«, s/s 193
»Martin Carl«, Rederifirmaet 153
»Maryland«, s/s 187, 193
Maskinmestrenes Forening 15, 62, 180/181, 260, 304
Maskinvæsen, marinens 82
Meldahl, K. L. G., direktør, B. & W. 84
Menamfloden, Siam 104
»Merchant Shipping Act«, The 134/135
»Mercur«, Dampskibsselskabet 228
Michelsen, Peter, norsk statsminister 75
Mitchel, John, britisk skibsfører 71
Moesgaard-Kjeldsen, godsejer 210
»Montblanc«, s/s 67
»Motortramp«, Rederiaktieselskabet 190
Myhre, C. A. A., skibsfører 72
»Myren«, Dampskibsselskabet 149, 226, 249, 257
Møller, A. P., Rederifirmaet 144/145
Møller, A. P., skibsreder 97, 144/145, 250, 294/295
Møller, Erbo Axel, maskinchef 333/335
Møller, Hans N. J., skibsfører 145
Møller, P. Mærsk, skibsfører 145

»Nakskov Skibsværft« 22, 250
Navigationsskolen i København 56, 60, 61/62
»Navigatørforening«, Dansk 15, 54, 61/62, 73, 161
Nebugatow, russisk admiral 65
Neergaard, Carl D., navigationsskolebestyrer 56
»Neptun«, Dampskibsselskabet 250
»Neptunus«, hollandsk m/s 164
Nielsen, Harald, direktionssekretær i Ø. K. 94
Nielsen, K. C., direktør i B. & W. 116
Nielsen, Marius, skibsreder 149/150, 225
Nielsen, Max, direktør i »Baltica« 211
Nielsen, N. P., skibsreder 228/229
Nielsen, Torben, skibsreder 229
»Norden«, Dampskibsselskabet 148/149, 180, 250, 294
»Nordiske Dampskibsselskab« 297
»Norge«, s/s 52, 63/64, 83
Normann, Chr., direktør (D. F. D. S.) 146
Normann, L. O., direktør (D. F. D. S.) 300
»Northern Steamship Co.« 210
Nyholm, J., marinekaptajn 79/80

»Ocean«, Dampskibsselskabet (Fisker) 143
»Oceana«, Dampskibsselskabet (J. A. Christensen) 225
»Oceana«, Dampskibsselskabet (Suenson & Jespersen) 247
»Oceana«, tysk 4-mast. bark 35, 51, 55
»Odense Stålskibsværft« 144, 250
»Odin«, Dampskibsselskabet 224
»Olfert Fischer«, kystforsvarsskibet 75
Oplægninger af danske skibe 54, 307
Organisationsstridigheder 27, 54, 132, 181/182, 242, 281, 303/304
»Orient«, Dampskibsselskabet 86, 144, 209, 211, 249, 262, 296
»Orient«, jernbark 89
»Oriental Hotel«, Bangkok 89
»Orion«, Dampskibsselskabet 153, 226, 249, 257
Oscar II, konge af Sverige 75
»Oscar II«, s/s 52, 86
»Outside-vekselerere« 224, 246, 260
»Overordentlige Kommission«, Den 187, 190
»Oversøiske Kompagni«, Det 256/257, 299

»Pacific«, Dampskibsselskabet 209
»Pair head jump« 34
Palsboe, A. P., formand for Skibsførerforeningen 231
»Panama«, m/s 194/195, 202/206, 212/221

Panamakanalen 192, 195/202
»Pangan«, s/s 128, 178/180
Paramaibo, hollandsk Guyana 177
»Paris«, s/s (»Vulcan«) 301
Parsere 98/99
Passatvinde 37
»Patria«, Dampskibsselskabet 229
Pedersen, Balthazar, stifter af »Navigatørforeningen« 161
»Pensionsforsikringsanstalten« 281
Perlehalsbånd, historien om et 282/285
Petersen, A. N., skibsreder 151/152
Petersen, B.R., sønderjysk skibsfører (5-mast. bark »Preussen«) 43
Petersen, Laura (heltinden fra »Norge«) 64
Pheen, siamesisk prins 111
»Pidgin english« 139
Plaun, Henning, dansk konsul i Seattle, Wash. 132
Plimsoll, Harald, direktør, »Det Transatlantiske Co.« 226, 285
Plimsoll, Samuel, engelsk filantrop 134/135
»Plimsoller« 135
»Potosi«, tysk 5-mast. bark 41
Poulsen, C., styrmand, senere fører af skoleskibet »Viking« 123
»Preussen«, tysk 5-mast. fuldskib 42/43
»Primula«, Dampskibsselskabet 209
»Prinsesse Marie«, s/s 52, 66/67
»Prins Valdemar«, jernbark 229/230
»Prins Valdemar«, s/s 52, 67
Prip, Svend, skibsfører 86, 141, 156/160
Priser, før og nu 19, 245
Privatbanken 293, 295, 299
»Progress«, Dampskibsselskabet 149/150, 225/226, 261/262
»Protector«, bjergningsdamper 84

»Q-ships« 239
»Quarto«, Dampskibsselskabet 249, 257

»Radio Aktieselskab, Dansk« 306/307
»Radiotelegrafistforeningen af 1912« 306
»Ragnhild«, skonnert 89
Rasmussen, F. O. (»Tusmørke«), styrmand, planter 99/104
Rederiforening, Danmarks(se »Dansk Dampskibsrederiforening«)
»Refnæs Teglværk« 249
Reimann, A. E., skibsreder 190
Reinhard, Kay, direktør 188, 241, 293, 297
»Republic«, britisk s/s 133/134
Reserveløjtnantsinstitution, Marinens 68/70, 80/82
»Restaurationsindustriens Lærlingeskole« 124
»Rhederiforbundet«, se »Dansk Dampskibsrhederi Forbund«
Richelieu, Plessis de, admiral (Siam) 54, 73, 88, 105/109, 115, 139, 146, 260, 293, 295
Ringberg, direktør i Landmandsbanken 296
Robbert, R. A., skibsreder 225
Rosdestvensky, russisk admiral 65
Russisk Amerika Linie 85
Russisk-japanske krig 49, 60, 64/67, 84/85, 90/91
»Rødby Havn«, Dampskibsselskabet 210, 257
Russisk Østasiatiske Kompagni, Det 28, 85, 116, 119/120, 127, 146
»Rødby Havn Jernskibsværft« 210, 226, 248, 257
Rødgaard, Holger, skibsreder 209

»Samfundshjælpen« 304, 305
»Samui«, s/s 84, 103, 137, 141, 156/160, 163, 167/168, 170/171
Sass, Chr., skibsreder 149
»Schack-Steenberg & Co.«, rederifirma 152, 224
Schaldemose, firmaet W. 153
Schau, Gustav, generalmajor (Siam) 108
Schmidt, L. R., skibsreder 209
Schmidt, N. W., skibsreder 151
Schmiegelow, administrator 176
Schmiegelow, direktør (Ø. K.) 127, 147, 176, 178, 188, 209, 213, 296
Schwartz, Carl G. F., professor 60/61
Schønning, Knud, kommandør (Siam) 22, 108, 179
»Selandia«, m/s 128, 161/166
»Senta«, Dampskibsselskabet 247, 260
Shanghai 114/115
»Siam«, s/s 20, 52
»Siam Steam Navigation Co.«, The 137/139
»Sibirien«, s/s 67
Siegumsfeldt, direktør 210, 224
Singapore 99, 130
»Sjælland«, vagtskibet 68, 75, 76, 77, 79
»Skagerak«, Dampskibsselskabet 149, 225
»Skandia«, Dampskibsselskabet 152, 212, 224
»Skibsførerforening«, Den alm. danske 15, 20, 64, 161, 231, 247, 281
»Skibsførerforeningen af 1917« 247
»Skipperforening, Københavns« 56, 86
»Skjalm Hvide«, Dampskibsselskabet 149/150, 225
»Skjold«, Dampskibsselskabet 250
»Skjold«, panserbatteriet 74
»Skoleskibet for Skibskokke« 124
»Skuld«, Assuranceforeningen 263/264
Skørbug 33, 57
»Sleipner«, torpedotransportbåd 78
Slingreskodder 286
Smith, Mygind & Hüttemeier 256
Somaliland, overfaldet ved 101/102
Sonne, Th. & Co., skibsmæglere 149
South African Trading Co., The 144
Sojabønner 132/133
»Sojakagefabrik, Dansk« 133
Spansk-amerikansk krig 27
»Springeren«, torpedobåd 77/78
Stage, Carl Fr. Gotlob, skibsreder 72, 154
»Standard«, Dampskibsselskabet 255
St. Croix, øen 173/174, 176
»St..Croix«, s/s (1) 62, 131
»St. Croix«, s/s (2) 132
»St. Croix«, s/s (3) 221
»Steam«, Dampskibsselskabet 153
Stinnes, Hugo, tysk storkapitalist 211
»St. Jan«, s/s (1) 63, 131
»St. Jan«, s/s (2) 132
»Storstad«, norsk s/s 182

»Straits, China & Japan Conference«, The 53
St. Thomas, øen 172/176, 220, 233
»St. Thomas, s/s (1) 131
»St. Thomas«, s/s (2) 132, 171/172
»Stuhr, P. Ph., Maskin og Skibsbyggeri« 222, 257
»Styrmandsforening, Dansk« 62, 161, 180, 243, 261, 305
Suenson & Jespersen, rederifirma 209, 223, 247
Suezkanalen 95/98
Sugefisk (»hajlus«) 44
Suhr, J. P., kulfirma 147
Svarrer, Anker, skibsfører 109, 138
»Svendborg«, Dampskibsselskabet 145, 210, 226
»Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri a/s« 229
»Svend«, Dampskibsselskabet 225
Svendsen & Christensen, rederifirma 150
Svendsen, J. T., skibsfører og skibsreder 150/151
»Svitzers Bjergningsentreprise« 84, 97, 122, 153/155, 259, 270/271
Svitzer, Emil Zeuthen, direktør 154/155
»Søfyrbødernes Forbund« 15, 156, 303/305
»Sømændenes Forbund« 15, 27, 156, 181/182, 260, 303/305
»Sømændenes Understøttelsesforening« 54
»Sø-Restaurationsforening, Dansk« 124, 303

Tab af danske skibe og søfolk i 1. verdenskrig 193, 232, 255, 263, 265
Tab — allieret og neutral — til søs i 1. verdenskrig 265, 279
Tai Mahal (indisk gravmæle) 98
»Tavshedens Tårne« 99
»Terek«, russisk krydser 66
»The Baltic and White Sea Conference« 153
»Thingvalla«, Dampskibsselskabet 22, 29, 52, 146
Thomsen, Fr., direktør (Frederikshavn Skibsværft) 83
Thomsen, Johan, skibsfører 88, 128/130, 166, 168/171
»Thoon Kramom«, siamesisk bark 88/89
Tietgen, Carl Frederik, finansmand 14, 52, 72, 116
Tilsyn med skibe, lov om 305
»Titanic«, britisk s/s 167
»Toiler«, frisisk m/s 164
»Torm«, Dampskibsselskabet 143, 147/148, 211, 226, 280, 296
Torm, D. E., skibsreder 147
»Trafic«, Dampskibsselskabet 229
»Tranquebar«, s/s 141, 221, 232, 262
»Transatlantiske Kompagni, Det« 226, 232/240, 252, 257, 273, 281/282, 286
»Transval«, s/s 192
Trinidad, øen 177
Tsushimastrædet, søslaget i 65
Turbineskibe 60
Udbytte af rederiaktier (se aktieudbytte)
»Uganda«, s/s 150
»Ulfborg«, s/s 254
Ulykkesforsikring, loven om 71/72
»Union«, Dampskibsselskabet 67, 142/143
»United Baltic Corporation« 129
»United States«, s/s 52, 63
»Urania«, Dampskibsselskabet 211

Valdemar, prins 15, 28, 53, 54, 74/75, 76, 86, 92/94, 100/101, 111, 113, 131, 163
Valgret, søfolks 156
»Valkyrien«, bjergningsdamper 84
»Valkyrien«, Dampskibsselskabet 293, 298, 299
»Valkyrien«, krydserfregatten 28, 233
»Vekselvirkning« 118/119
»Vendila«, Dampskibsselskabet 150, 151, 227, 257
»Vesterhavet«, Dampskibsselskabet 150, 222, 225, 261/262
»Vestindiske Kompagni, Det« 22, 53, 62, 91, 131, 220
»Viking«, Dampskibsselskabet 153, 293, 298, 299
»Viking«, skoleskibet 115, 122/124, 171
Vladivostok, Sibirien 123, 133, 202, 203
»Vulcan«, Dampskibsselskabet 228

Wain, William, skibsbygger 116
Wallenberg, Knut, svensk bankdirektør 92, 93
Wandel, viceadmiral 75/76
Warming, Palle, generalmajor (Siam) 129
Wassard & Co., Vladivostok 133, 202
Weimann, Wilhelm, direktør 140/141, 179, 295
Wenck, marineofficer 70
Westenholtz, Aage, direktør (Bangkok) 106, 108, 139
Wilhelm II, kejser af Tyskland 165
Wonsild, V. L., skibsreder 149

Zachariae, kontreadmiral 75/76
Zahle, ministeriet 301, 302

Ørum, Alfred, formand for Skibsførerforeningen 231
»Østasiatiske Industri & Plantageselskab, Det« 227
»Østasiatiske Kompagni, Det« 14, 20, 22, 52, 60, 62, 66, 67, 70, 71, 79, 84/86, 90/92, 99, 101, 103, 106/109, 111, 118, 119, 123, 124, 129, 131/133, 135/138, 140, 141, 144, 147, 155, 161, 162, 164/167, 171, 172, 178, 180, 183, 185, 193, 194, 209, 211, 221, 223, 226, 227, 257, 259, 295, 306
Aage, prins 75, 131
»Aalborg«, bark fra Fanø 57
»Aalborg Dampskibsselskab a/s« 225
»Aarhus Flydedok og Maskinkompagni« 267
»Aarhus Oliemølle« 257
»Aarhus Skibsværft« 266/267

Errata

side 20 linie 14 fra oven: Baagø – læs *Bogø*
side 73 linie 19 fra neden: tidligere – læs *tillige*
side 85 linie 17 fra neden: »Liluania« – læs *»Lituania«*
side 105 linie 9–10 fra neden: en forholdsvis ung alder – læs *1911 kun 51 år gammel*
side 110 linie 16–17 fra neden: Etatsråden farende – læs *kom farende*
side 120 linie 19 fra neden: Ilbau – læs *Libau*
side 138 linie 9 fra neden: altid den glade – læs *den altid glade*
side 142 linie 16 fra oven: oprigtige – læs *oprindelige*
side 146 linie 10 fra neden: Lolland–Amerika – læs *Holland–Amerika*
side 150 linie 6 fra oven: »Asgar Ryd – læs *»Asger Ryg«*
side 153 linie 4 fra oven: »L.M.«s – læs *»L.H.«s*
side 168 linie 22 fra neden: Schmigelow – læs *Schmiegelow*
side 182 linie 15 fra oven: juni – læs *juli*
side 232 linie 19 fra oven: sejr- – læs *sejl-*

