

# MASKINMESTRENE OG DANSK EMIGRANTFART 1880 - 1912

Af  
POUL BELL

*Forfatteren, der er maskinchef i Storebæltsoverfarten, har før i årbogen behandlet emner fra ældre tiders dampskibsfart. Her fortæller han om de populære danske skibe, der fragtede emigranter fra Nordeuropa til USA, og beskriver især forholdene i maskinrummet. Farten var forfulgt af en række uheld som f.eks. kollisionen mellem »Thingvalla« og »Geiser«, »Danmark«s forlis og »Norge«s løben på Rockallklippen. Disse ofte beskrevne katastrofer, som rystede verden dengang, skildres her set fra maskinrummet, hvad der unægtelig giver et noget andet perspektiv.*

Dansk emigrantfart er et spændende kapitel i vor søfarts historie, og man må beundre de to selskaber »Thingvalla«-linien og »Skandinavien-Amerikalinen«, der varetog farten over Atlanten, for den næsten ukuelige optimisme, der på trods af økonomiske vanskeligheder og nogle af de største søfartsulykker under dansk flag gennemførte at drive emigrantfarten i næsten 55 år.

Disse uheld og forlis er tidligere beskrevet indgående, set fra et nautisk synspunkt, så her er der næppe noget nyt at tilføje. Derimod er det aldrig forsøgt at give en skildring af, hvorledes man fra maskinbesætningernes side har oplevet tingene, og hvorledes det »sorte gæng« også har haft sin andel i hændelsernes forløb. Denne andel er ikke så udadvendt som dæksbesætningernes, og man er derfor, især fra publikums side, tilbøjelig til at overse, at maskinpersonalet også er ombord i skibet, både når det går godt og når det går dårligt. Billedet er altså næppe så ensidigt, som det ofte gøres til.

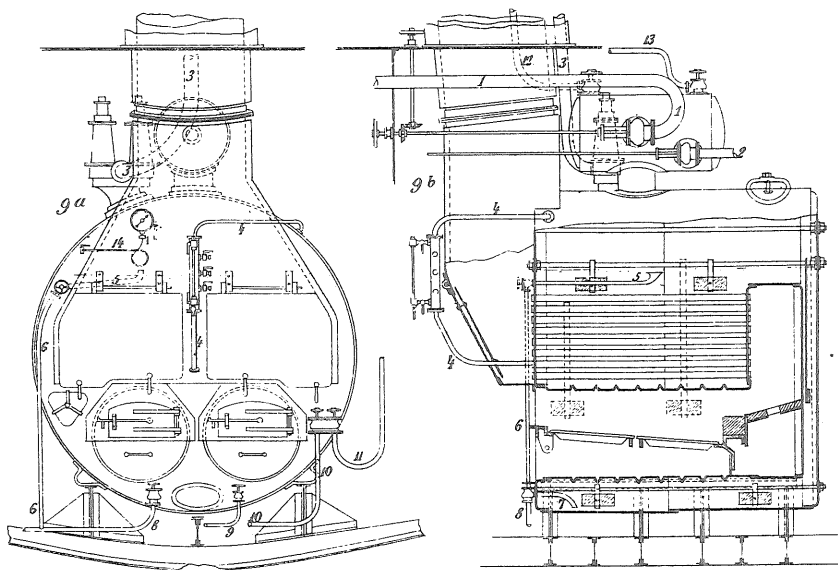
»Thingvallaselskabet« grundlagdes i 1880 med formålet at drive rute-fart imellem København, Christiania og New York. Tidligere var farten blevet varetaget af udenlandske rederier i samarbejde med danske rederier, men om noget rent dansk foretagende med afsejlinger fra København havde der ikke været tale.

Thingvallarederiets flåde bestod i starten af S/S »Thingvalla« og et lejet skib »Asia«. I 1881 lejede man et skib mere, og i 1882 udvidedes selskabets egen flåde med S/S »Geiser« samt S/S »Hekla« og S/S »Island«. »Hekla«

forliste i 1883 på Christianiafjorden, men allerede i 1884 kom en ny »Hekla« til.

Disse skibe og de senere tilkomne havde en størrelse på 2500-3500 t. De kunne dog slet ikke måle sig med, hvad man sejlede med i udenlandske rederier, som f.eks. White Star linien, der havde skibe af størrelsesordenen 5000 t og fra 1890 10.000 t. Men skulle en dansk transatlantisk trafik kunne svare sig, måtte man holde sig til de mindre enheder. At man så dengang tillod disse skibe at medtage 800 passagerer, var der, set med datidens øjne, intet galt ved. Bekvemmelighederne ombord måtte med de snævre pladsforhold, som det store antal passagerer medførte, naturligvis være yderst beskedne, men emigranterne, der kom fra meget små kår, var, efter hvad der foreligger, tilfredse. Det vigtigste var, at kosten var god og rigelig, så god, at man må ønske, at ingen af emigranterne senere har fået den dårligere i deres nye fædreland.

Men lad os kigge lidt på, hvad der skete i emigrantdamperens maskin- og kedelrum i de 8 dage, skibet lå i havn mellem hver rejse over Atlanten. Først og fremmest skulle kulbunkerne suppleres op, desuden skulle der fyldes vand til kedlerne. Med kullene kunne der være problemer. Rederiet søgte at holde de store udgifter til brændsel nede ved at købe billige kul, og mester ville gerne have en god kvalitet. Dels røg de dyre kul ikke så meget, hvad man på dækket var glad for, dels var det, hvad der var væsentligere, betydeligt lettere at holde damp med gode kul. Man mødtes som regel på halvvejen. De helt gode Waleskul var det i hovedsagen kun Søværnet, der kunne tillade sig at brænde. Og så skulle maskineriet efterses og kedlerne renses. Efter rensningen af kedlerne, der foregik med håndkraft, blev de synet af førstemester, som omhyggeligt kiggede efter tæringer, revner, utætte nagler og rør. Kedelbeslaget som afspærringsventiler m.v. blev efterset under 3die mesters medvirken og tilsyn. Når kedlen var befundet i orden, blev der sat vand på den, og mandedækslerne blev spændt på. Derefter gik man i gang med opfyringen, der tog ca. 12 timer. I maskinrummet herskede der travlhed. Her eftergik man lejer, pumper, ventiler og meget andet. Dette foregik med 2den mester som arbejdsleder. Resultatet af alle disse anstrengelser skulle så være, at man fik en maskinelt set rolig rejse. Dette var nu langt fra altid tilfældet. Det nordlige Atlanterhav med dets strenge vejrforhold var ofte en hård omgang for skibene og deres forholdsvis svage maskinkraft. Meget kunne hændes, når maskineriet overanstrengtes. At et af hovedmaskinens lejer begyndte at løbe varmt, var der ikke noget usædvanligt i. Det klaredes med lidt ekstra smøring og eventuelt ved at sætte



Skematiske tegninger med snit af en almindelig skibskedel med dens rørledninger. Fra A.H.M. Rasmussen: Læren om Skibsdampmaskinen. Tegninger (Kbh. 1893). Bl. II.

*Schematic drawings of a marine boiler showing its tube system.*

kølevand på lejet. I sværere tilfælde måtte der rettes på tilspændingen af lejets bolte, men så skulle der stoppes, og det medførte altid ubehagelige forespørgsler fra broen, og til tider syrlige bemærkninger fra 1ste til 2den mester angående sidstnævntes evner som maskinmester.

Værre var det, såfremt kedlerne begyndte at lække. I hårdt vejr, hvor vandstanden i kedlerne svingede uafbrudt og kedelrørene af og til blev blottet for vand, skete det, at rørene sprang læk eller revnede. I så fald var der ingen anden udvej end at spærre kedlen fra og rage fyrene ud på døren, hvilket medførte en utrolig varme og osen, når 5-600 kilo kul skulle slukkes. Når kedeltrykket så faldt noget, gjorde man klar til reparation. Denne blev foretaget så hurtigt som muligt, idet man nu ikke kunne udvikle tilstrækkelig med damp til maskinen, hvilket gav reduceret fart, og også af hensyn til at man aldrig vidste, om der var flere kedelhavarier i vente. Så snart det på grund af varmen var gørligt, sendte man en mand ind i kedlens forbrændingskammer. Man skubbede nogle brædder ind på fyrristene, som det så gjaldt om at holde sig på, da omgivelserne udenfor brædderne

kunne være et par hundrede grader varme. Det værste punkt kom, når den mand, der kravlede ind i fyret, skulle passere overgangen mellem fyrkanal og forbrændingskammer, også kaldet »struben«. Her snævrede passagen ind, og inde i forbrændingskammeret var bunden af dette dækket med gløder og aske. Ved hjælp af en medbragt våd sæk kom man igennem struben og fik smidt et par korte planker til at stå på ind i forbrændingskammeret. Megen luft var der ikke herinde, og den der var, var hed og blandet med den udstrømmende damp. Det gjaldt nu om enten at få valset de utætte rør, eller at få dem proppet, alt efter som mesteren nu skønnede var bedst. Ved at valse på et skørt rør risikerede han, at det sprængtes, og så var chancerne for selv at slippe godt fra operationen ikke særligt gode, da pladsen var meget snæver. Desuden gjaldt det om at blive færdig i en fart, inden varmen og dampen gjorde det af med mester, så man skulle til at hale ham ud igen. I reglen gik det godt, men mange mestre har fået brændt en eller flere tæer bort under dette arbejde, foruden de mere eller mindre alvorlige skoldninger, der forekom. Man kan spørge, om dette arbejde nu også var denne risiko værd. Det er svært at afgøre, men da skibets sikkerhed var afhængig af, at man kunne udvikle den fulde maskinkraft, gjaldt det om at få det overstået så hurtigt som muligt. At vente til trykket var gået helt af kedlen, eller at blæse den tom for damp og vand og så bagefter skulle hen og fylde vand på kedlen og fyre den op fra kold tilstand, ville have taget alt for lang tid.

Men andre betydeligt større vanskeligheder og farer ventede forude på Thingvallaselskabets skibe. Lørdag den 18. august 1888 bragte aviserne meddelelsen om, at Thingvallaselskabets to skibe »Thingvalla« og »Geiser« var kollideret under Newfoundland. »Geiser« var sunket og »Thingvalla« var synkefærdig. Et senere telegram meddelte, at kollisionen havde fundet sted den 14. august kl. 4.00 morgen. »Geiser« sank efter 5 minutters forløb. 79 af »Geiser«s passagerer og 26 af besætningens medlemmer omkom. De overlevende toges ombord i postdampskibet »Wieland«, der også tog alle »Thingvalla«s passagerer ombord, ialt 455 personer. At disse telegrammer gjorde et dybt indtryk i København, siger sig selv, ikke mindst hos de pårørende til passagerer og besætning. Her var man stærkt foruroligt, især da ingen endnu vidste noget om, hvem der havde nået at redde livet.

Sammenstødet fandt sted 30 miles syd for Sable Island. Vejret var regnfuldt og tåget, havet ret roligt, »Geiser« blev ramt af »Thingvalla« midtskibs på styrbord siden, som blev revet op. Vi kan følge begivenhedernes



Emigrantskibet S/S »Thingvalla« af København (D/S Thingvalla, bygget af B & W 1875, 2436 brt.) ankommet til Halifax havn efter kollisionen med S/S »Geiser« 18. august 1888 i Atlanterhavet for reparation af forpartiet. Fot. af James Ross, Halifax.

*The emigrant S.S. »Thingvalla« of Copenhagen in Halifax after the collision with S.S. »Geiser« from the same company in 1888.*

forløb i søforhørsprotokollerne. Her skal ikke refereres eller tages noget standpunkt til de nautiske forklaringer, men i stedet for følges begivenhederne op for maskinen og dens personel på »Geiser« og »Thingvalla«. Maskinbesætningen på »Thingvalla« bestod af 12 mand, hvoraf 4 var maskinmestre og 8 var fyrbødere. 1ste mester var P. Dons, som senere blev fejret med en festmiddag, som Maskinmestrenes forening og kollegerne gav i anledning af hans rejse nr. 100 over Atlanten. Det var rejser, der som denne ind imellem var præget af dramatik, og hvor Dons viste sig at være meget snarrådig og handlekraftig. Det var altså ikke alene rejse nr. 100, man fejrede ved festmiddagen, men det var en almindelig påskønnelse af en værdig repræsentant for »det sorte gæng«.

Kl. 4.20 ringede telegrafene i »Thingvalla«s maskinrum. 4de mester havde vagt i maskinen, 3die mester, der var afløst kl. 4.00, stod ved maskin nedgangen og røg på sin pipe. 1ste mester lå i sit kammer og sov, men vågnede ved telegrafens ringen. Første signal var »stand by«. 4de mester lukkede ved stand by for ekspansionsglideren og gjorde klar til manøvre. Han løb ud på fyrpladsen og gav ordre til mindre dampudvikling, hvorefter han skyndte sig tilbage til manøvrepladsen. Der sloges nu på telegrafene »fuld kraft bak«, og 4de og 3die maskinmester fik maskinen over på »bak«. 1ste mester var imidlertid kommet på højkant. Manøvrer ude på Atlanterhavet kl. 4.00 om morgenen er ikke almindelige, og da han gik ud af sit kammer, der havde dør imod maskintoppen, mærkede han, at skibet stødte, dog ikke så voldsomt, at han faldt omkuld; man nåede kun at bakke 40-50 omdrejninger inden »Thingvalla« stødte. Der fulgte så en knasende og skærende lyd, men endnu var man i maskinen ikke klar over, hvad der skete. 1ste mester gav ordre til, at resten af maskinbesætningen skulle møde i maskinen og sendte så 4de mester op for at se, hvad det var, der foregik. Han kom hurtigt tilbage og meddelte, at der lå et stort skib ret for boven, samt at der arbejdedes med at sætte både ud, hvorefter Dons beordrede 2den og 3die mester samt 2 fyrbødere til at blive i maskinen og resten op på dækket for at yde hjælp. Nogle minutter efter blev der gennem talerøret anmodet om at lænse fra forlasten. Da pumpen ikke tog vand, forespurgte Dons, om man på dækket havde åbnet for hanen til lasten, men da der ikke blev svaret herpå, løb han selv op, medbringende en nøgle til hanen, og åbnede denne. Det viste sig senere, at dækkets nøgle beroede hos tømmermanden, som opbevarede den i sit kammer, men da tømmermanden under ulykken var ude i skibet og havde låset sin dør, kunne man ikke på dækket få hanen åbnet. Lænsningen gik sin gang, der var intet vand af betydning i forlasten,

hvad der havde været god grund til at formode, da det meste af »Thingval-  
la«s stævn var revet af, og man nu sejlede på kollisionskottet.

I »Geiser« så det værre ud. »Thingvalla«s stævn havde skåret sig igen-  
nem skibssiden og ind i salon og kahytsrummene. Det kan nævnes, at  
2den styrmanden vågnede ved, at han blev slynget ud af sin køje.  
Fortumlet rejste han sig op og skimtede lidt lysning oppe i dækket samt  
omridset af en ankerkætting, som han havde ånds nærværelse nok til at  
gribe fat i, hvorved han, da »Thingvalla« bakkede bort fra »Geiser«, kom  
med, og klatrede op på »Thingvalla«s forskib. På »Geiser« nåede man at  
sætte tre både ud, der alle kæntrede, og 5 minutter efter kollisionen var  
»Geiser« sunket. Det eneste udsagn, man har fra handlingsforløbet i ma-  
skinrummet under ulykken, er fra maskinassistent G. Nielsen, der delte  
vagt med »en maskinmester«. Nielsen udtalte, at kl. ca. 3.45 »Geiser«s tid  
blev der slået »stand by«. Efter mesterens ordre gik han op på maskin-  
toppen og lukkede for ekspansionsglideren. Mens han var beskæftiget her-  
med, hørte han, der blev slået »halv kraft frem«, og et øjeblik efter »fuld  
kraft bak«. Da der var bakket ca. 1 minut, skete kollisionen. Nielsen udtal-  
te intet om, hvorledes forholdene var i maskinen efter kollisionen, men an-  
tagelig har vandet væltet ind. Imidlertid kom han op på dækket, hvor han  
nåede hen til redningsflåden, der var gjort løs. Idet skibet sank fik fokke-  
masten fat i flåden og trak den ned, hvorved de to andre, der nåede frem til  
flåden, maskinmestrene Foss og Møller, druknede. Nielsen reddedes se-  
nere fra flåden af en redningsbåd fra »Thingvalla«. Under alt dette havde  
Nielsen fået brækket det ene ben. Fyrbøderne H. Due og A. Ekstrøm, der  
var på vagt, reddedes også. Der berettes intet om kollisionens virkning på  
fyrpladsen. Tilbage stod at få sejlet »Thingvalla« ind til Halifax, hvilket  
lykkedes efter at man havde fået afstivet kollisionskottet, der nu begyndte  
at lække en del. Iøvrigt sejlede man den længste del af vejen med skibets  
agterstævn fremefter for at skåne kollisionskottet for direkte slag fra søer-  
ne.

Om nogen stor erstatning til de pårørendes efterladte fra »Geiser«-ulyk-  
ken blev der ikke tale. De højeste erstatninger blev rimeligt nok givet til en-  
kerne og var på 1200 og 1750 kr. De øvrige erstatninger lød på 187 kr. Men-  
neskeliv var også dengang billige.

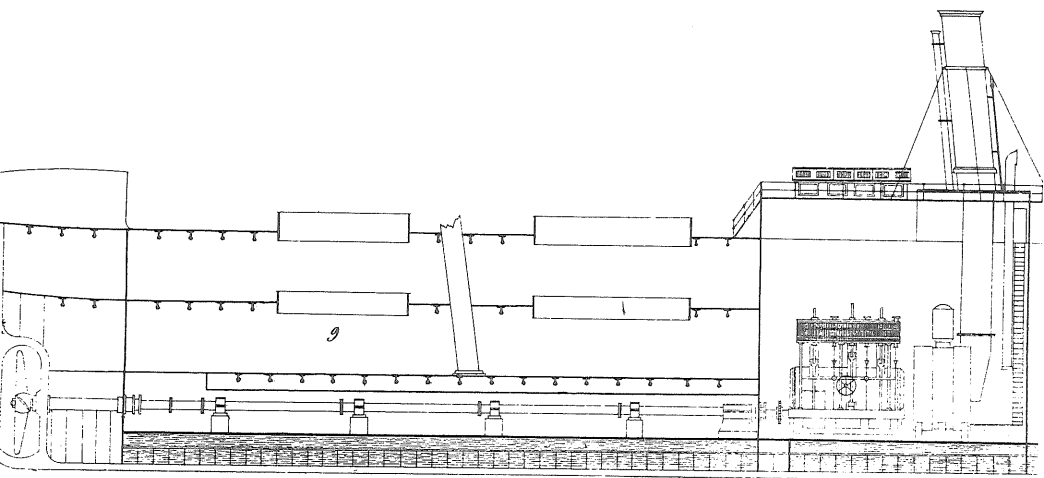
At man fra »Thingvallaselskabet«s side nu havde regnet med og håbet  
på, at der ikke ville ske flere ulykker, er der næppe nogen tvivl om. Tillige  
havde man nok indskærpet de tjenstgørende officerer at være yderst agtpå-  
givende på vagterne. Man kom imidlertid kun hen til den 13. april 1889,

altså 8 måneder senere, da det meddeltes, at damperen »City of Chester« den 8. april havde passeret vraget af et drivende dampskib. Såvidt man kunne se, var det dampskibet »Danmark« af Christiania. Da der imidlertid ikke fandtes noget skib af dette navn indregistreret i Christiania, var man klar over, at det sandsynligvis var Thingvallaliniens skib »Danmark«, man havde set fra »City of Chester«. Det meddeltes, at skibet tilsyneladende var forladt, og agterskibet var helt skyllet bort. Desuden var sejlene flået i laser. Udover dette fik man intet at vide. De pårørende til de 700 passagerer, som var ombord, har haft nogle svære dage, indtil man den 22. april, ti dage efter den første meddelelse, blev underrettet om, at alle 700 var reddet.

S/S »Danmark« var bygget i 1880. Det havde en længde af 336 fod, bredden var 36 fod og dybden 17½ fod. Skibets tonnage var 3500. Maskineriet bestod af en høj- og lavtryks maskine med en IHK på ca. 1800. Skibet var forsynet med fire dæk og tre master beregnet til sejlføring. Noget helt lille skib var det altså ikke, vel nærmest på størrelse med en af de ældre motorfærger på Storebælt.

Men lad os se lidt på de nærmere omstændigheder. Desværre er der her et hul i arkiverne. Søforhørene over S/S »Danmark«s forlis findes ikke mere, men ved hjælp af aviser og tidsskrifter m.v. er det muligt at danne sig et billede af, hvad der skete. Skibet havde haft en usædvanlig hård rejse, der begyndte med, at man sad fast i Øresunds is. Senere havde man mødt tåge, hvad der nu ikke er usædvanligt på denne årstid. Værre var det, at man havde haft maskinstop fem gange, hvoraf et par havde medført adskillige timers total stop, så skibet drev afsted for støttesejlene alene. Desuden var der udbrudt brand i kulbunkerne, noget som enhver dampermester havde en vis skræk for, og for at gøre det helt galt kom til, at skruen antagelig har taget skade af isbrydningen i Øresund, idet maskinen ikke kunne gå helt jævnt, og skibets fart var reduceret. Noget som måske burde have foranlediget at lade foretage en dykkerundersøgelse af skruen under opholdet i Christianssand, men muligt kan skaden have udviklet sig senere. I hvert fald, da man var ca. 400 miles fra New York den 4. april om formiddagen, opdagedes det, at stævnørøret var gået løst, hvorfor man reducerede farten, men dette hjalp åbenbart ikke, for om eftermiddagen kom der nogle brag fra maskinrummet, og skibet rystede meget, og et øjeblik efter blev der helt stille. Man havde netop fortæret middagen, og førstemester Kaas, der befandt sig i salonen, fik travlt med at komme ned i maskinen for at se, hvad der var sket. Det viste sig, at skrueakslen var knækket, og at denne så havde





Snit gennem agterskib og midtskibs af et dampskib, visende maskinen t.h. og akselen med skrue t.v. Fra A.H.M. Rasmussen: Læren om Skibsdampmaskinen, Blad XXIII.

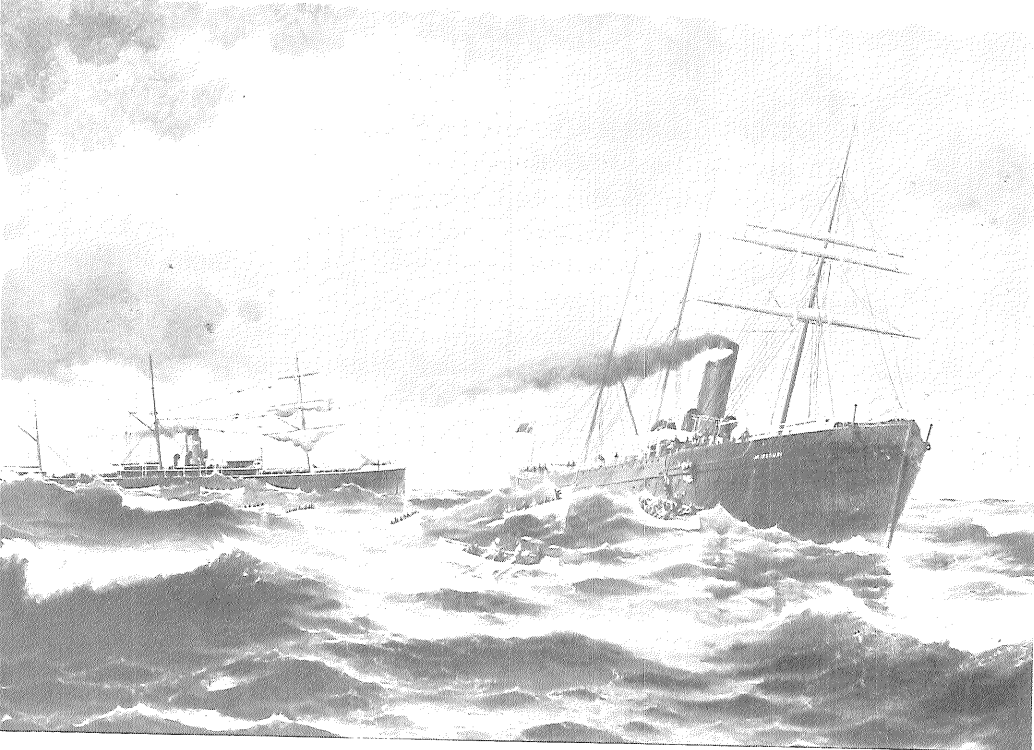
*Section of the middle and aft part of a steamship, showing the engine (right) and stern-shaft with screw.*

brækket stævnrøret over, der som følge heraf havde revet agterskottet op, således at vandet fik fri passage ind i tunnelen og allerede på få minutter havde fyldt denne delvis op. Tunnelen er den gang, hvori skrueakslen er ført frem gennem skibet. Den strækker sig fra maskinrummets agterskot og ud til det agterste vandtætte skot, hvor skrueakslen går ud igennem skibsskroget, lejret i et svært rør af støbejern. Dette rør kaldes stævnrøret og danner en vandtæt gennemføring for skrueakslen. Man gør aldrig tunnelen større end nødvendigt, og det vil sige, at der akkurat er så megen plads, at en mand kan passere langs med akslen for at kunne smøre dens lejer. Tunnelen blev belyst med olielamper, og flere af disse var blevet slukket af det indstrømmende vand. Man måtte erkende, at situationen var kritisk og antagelig ville udvikle sig til det værre, idet skruen, der sad fast på den knækkede akselstump, vred og drejede sig sammen med akselstumpen og fortsatte ødelæggelsen af agterstævnens plader. Man søgte at reparere det ødelagte skot med planker. Dette lykkedes delvis. Arbejdet må have været temmelig vanskeligt, idet man har måttet kæmpe med det indstrømmende vand, der stadig steg højere op i tunnelen. Det gjaldt nu om at få det pum-

pet ud igen, inden det steg så højt, at det blev umuligt at holde fyr under kedlerne.

Da den tids dampskibe i reglen kun havde en mindre pumpe, der var særskilt drevet, mens de øvrige pumper, der havde en betydelig større effekt, blev drevet af hovedmaskinen, gjaldt det om at få denne igang igen. Man tog derfor koblingsboltene ud af en flange i skrueakslen, så at forbindelsen ud til akslen i tunnelen frigjordes. Maskinen kunne nu rotere og drive pumperne, og lænsningen af maskinlasten og tunnelen begyndte. Da hovedmaskinen nu kun skulle drive pumperne, rystede skibet voldsomt, idet maskinen, der var af høj- og lavtrykstypen, på grund af den lave belastning kom helt ud af balance, og for at forøge lænsningen må det formodes, at man har holdt maskinens omdrejninger så højt som overhovedet forsvarligt. Dette rysteri og skibets driven rundt for vind og vejr har naturligvis givet en vis uhyggestemning ombord.

Ved midnatstid indtraf den næste ulykke, idet 2den mester fandt 1ste mester Kaas liggende med knust hoved ovenpå maskinens kondensator. Formentlig er han snublet og styrtet ned fra de øverste ristværker. Skibet lå og rullede svært i søen, og den knækkede skrueaksel og med den ene ende af stævnrøret fortsatte med at ødelægge skibets agterstævn, idet søernes slag mod skruen fik denne til at bevæge sig. Man forsøgte gentagne gange at få en wire om skruebladene. Det lykkedes den 5. om formiddagen at få skruen surret. Kl. 13 samme dag fik man en damper i sigte. Man satte straks nødflag, og dette blev observeret fra skibet S/S »Missouri«, der efter nogen signalering tog »Danmark« på slæb. Kl. 17.00 begravedes maskinmester Kaas i søen, hvilket gjorde et dybt indtryk på alle de mange ombord. Hen på natten blæste det op, og da 2den mester meldte skibsfører Knudsen, at vandet nu steg hurtigere, end man kunne pumpe det ud, besluttede skibsføreren at lade afholde skibsråd, og man vedtog da at søge at få overført passagererne til S/S »Missouri«, hvis fører Murrel lod en del af »Missouri«s last smide overbord for at skaffe plads til de ca. 700 personer. Heldigvis var vejret blevet bedre, så overflytningen forvoldte ingen tab. Derefter blev der overført proviant, da man på »Missouri« ikke var forberedt på en sådan invasion. Til sidst overførtes »Danmark«s besætning. Alt i alt må det siges, at redningsaktionen forløb overordentlig godt, hvilket også gav sig udslag i, at »Missouri«s besætning senere blev fejret med gaver og gratialer. Den danske konge udnævnte skibsfører Murrel til Ridder af Dannebrog. Fra københavnske børsfolk sendtes som gave en stor opsats i sølv, og i London overrakte Lord Mayor bl.a. Murrel 500 £, et sølvservice



S/S »Missouri« af London (t.h.) redder passagerer og mandskab fra det havarerede S/S »Danmark« (D/S Thingvalla; bygget 1880 i Low Walker, ex »Jan Breydel«, 3507 brt.) på Atlanten 5. april 1889. Efter maleri af F. Muller.

*Passengers and crew from the wrecked emigrant S.S. »Danmark« are rescued on high sea by S.S. »Missouri« of London in 1889.*

og et guldur. Desuden fejredes hele besætningen med en festbanket i Mansion House. Senere faldt der også nogle ordner af til »Danmark«s fører for hans gode indsats under redningsaktionen. Maskinmesteren, nå ja, mester Kaas og hans medarbejdere havde jo kun gjort deres pligt.

I tiden fra 1889 og op til 1898 sejlede Thingvallaliens skibe uden større uheld. Derimod gik det økonomisk dårligt for rederiet. Man manglede penge. Flåden var som helhed for gammel og umoderne. Folk havde efterhånden fundet ud af, at en rejse ikke behøvede at være en sand prøvelse for sjæl og legeme. En ny generation var vokset op, ukendt med diligencer og sejlsmakker. Man gik over til konkurrenterne med de moderne nye og hurtigere skibe, der afgik fra Hamburg.

Enden på Thingvallaselskabets æra blev, at D.F.D.S. overtog selskabet.

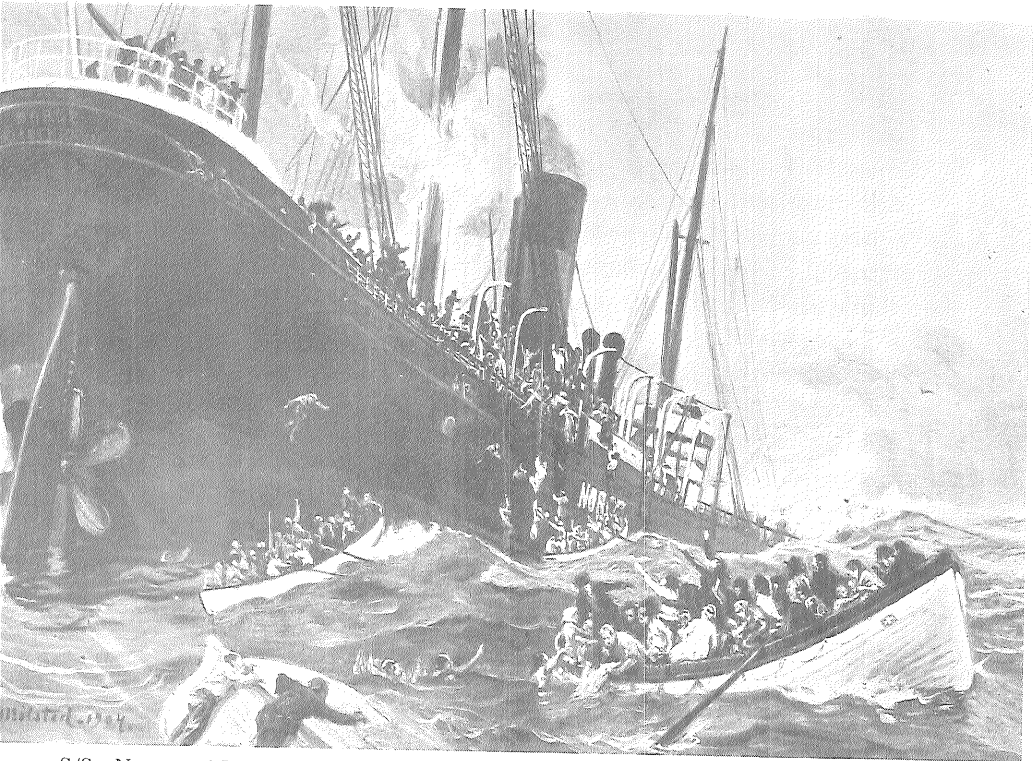
Med D.F.D.S. som moderselskab oprettedes Skandinavien-Amerikalinjen. Den drivende kraft bag denne linie var direktør J. Brandt, en ubestridelig dygtighed inden for shipping-branchen. Desværre var J. Brandt ingen human arbejdsgiver, hvilket var medvirkende til, at han efter et kort åremål trak sig tilbage som direktør, men æren for genrejsningen af den danske emigrantlinie tilkommer for en stor del ham.

Af nye skibe, der nu kom til, var »Oscar II« på 10.000 t i 1902. I 1903 kom søsterskibene »Hellig Olav« og »United States«, og tilsidst i 1912 bestilte man den hidtil største danske passagerdamper »Frederik VIII« på 12.000 t. Man sejlede nu som før Atlanterhavet tyndt. Personalet på de gamle skibe var fulgt med over i det nye selskab. Passagerernes antal steg støt, og U.S.A. modtog stadig emigranter uden væsentlige begrænsninger. Det hele så såre godt ud indtil 1904, da man oplevede den største søulykke i emigrantfartens historie.

Ritzaus Bureau udsendte den 4. juli 1904 et telegram, der meddelte, at dampskibet »Norge« var gået under ved Rockall den 28. juni. Det foreløbige antal reddede var 27 personer. »Norge« var bygget i 1881. Det havde en tonnage på 3358 t, længden var 336 fod, bredden 37 fod, dybden 32 fod og maskinen var på ca. 1600 IHK. Inden vi går videre, skal ulykkesstedet beskrives nøjere. Rockall-klippen ligger i Atlanterhavet 200 miles vest for Hebriderne, klippen er ca. 70 fod høj, og fra den strækker der sig skær ca. 5 miles ud i havet. Rockall er utilgængelig og kun beboet af søfugle. Det siger sig selv, at man altid passerer Rockall i god afstand.

»Norge« afgik den 22. juni 1904 fra Christiania mod New York. Om bord var der ialt 796 personer. Skibet blev ført af kaptajn Gundel, og maskinchef var P.J. Holm. Skibet var ved afgang i så god orden, som det kunne forlanges. Redningsmateriellet var kort forinden blevet eftersat, og 300 stk. redningsveste var blevet fornyet. Endvidere havde skibet i 1901 gennemgået et større eftersyn, hvorunder hovedmaskinen var blevet taget i land, og tanktoppen under maskinen blev ved den lejlighed eftersat og repareret. S/S »Norge« havde ikke dobbeltbund i hele skibets længde, hvad der efter ulykken rejste spørgsmålet om, hvad der ville være sket, såfremt dobbeltbunden havde strakt sig i hele skibets længde, noget man af gode grunde aldrig kunne få konstateret.

Den 28. juni kl. 7.45 løb »Norge« på et skær. Vejret var mørkt og skyet, og på de foregående dage havde man haft en del tåge og regntykning. Straks efter grundstødningen bakkede man fri af skæret og pejlede last nr. 1 og 2. Der var ingen vand i lasten. Imidlertid stod der en del dønning, og



S/S »Norge« af København (Skandinavien-Amerikalinjen, bygget i Glasgow 1881, ex. »Pieter de Coninck«; 3359 brt.) synker 28. juni 1904 efter grundstødning på et rev ved Rockall-klippen, 200 miles vest for Hebriderne. 629 personer omkom. Maleri af Chr. Mølsted, 1904.

*The Emigrant S.S. »Norge« of Copenhagen sinking after having hit one of the sunken reefs of the lonely Rockall Rock in 1904. 629 people were drowned.*

to minutter efter stødte »Norge« anden gang. Man foretog en fornyet pejling, der nu viste 5 fod vand i lasten. Fra maskinen foreligger der en forklaring afgivet af assistent V. Bruhn. Bruhn var den eneste overlevende maskinofficer. Af fyrbøderne reddedes 7, dvs. ialt 8 reddede ud af en maskinbesætning på 21 mand. Bruhn var til køjs, da »Norge« løb på grund. Han skyndte sig i tøjlet og løb hen i maskinen, hvor han traf de øvrige maskinofficerer. De vagthavende fyrbødere havde ved grundstødningen forladt vagten, antagelig med »Geiser«-ulykken i erindring, men kom hurtigt ned igen. I løbet af de næste 15 minutter blev der manøvreret med maskinen, og der blev givet ordre til at lukke de vandtætte døre til tunnelen og kul-

bunkerne. Man modtog herefter ordre til at læse fra forlasten. Efter 15 minutters forløb kom der ordre til at forlade maskinen og komme op på dækket. Man fortsatte med lænsningen og forblev i maskinen. Først da ordren gentoges endnu en gang, gik man op, idet man lod pumperne køre videre. På dette tidspunkt var der ikke vand i kedel eller maskinrum. Maskinassistenterne og tre mestre samledes agterude, hvor de sammen med skibslægen surrede planker sammen til flåder, som de kastede over bord uden dog at have tid til at se, om de blev benyttet. Iste mester Holm kom op med maskinens journaler omhyggeligt bundtet sammen og afleverede dem på broen, hvorefter han gik ned igen. Skibsføreren mente at have set ham sidst stående på dækket ved agterste luge.

Lige før skibet gik ned, blev alle passagerer beordret hen på agterdækket, hvor redningsflåden var blevet løsgjort. Da skibet sank, var Bruhn så heldig at komme op til overfladen og efter en halv times svømning blive taget op af en båd sammen med føreren af »Norge«.

Ialt blev 127 mennesker reddet, men 629 omkom. En sådan ulykke sætter sig forfærdelige spor, men ét skal og må siges, at der under og efter ulykken blev udvist en offervilje og handlekraft af hele skibets besætning, der kun kan betegnes som godt sømandskab, følgende de bedste traditioner indenfor dette erhverv.

Den senere drift af Skandinavien-Amerikalinjen bød heldigvis ikke på forlis og ulykker. Linjens flagskib »Frederik VIII«, som blev leveret i 1913, var det sidste helt store passagerdampskib under dansk flag. »Fr. VIII« var på 12.000 t og havde en maskinkraft på 11.000 IHK. Maskineriet bestod af to stk. 4-gangs maskiner, og hertil kom så hele hjælpemaskineriet, lysmaskiner, pumper, køleanlæg m.v. Dampen til dette anlæg kom fra otte stk. kulfyrede vandrørskedler. Fyringen i disse kedler voldte noget besvær i begyndelsen, da teknikken her var en ganske anden end den, man anvender ved almindelige skotske kedler. I en vandrørskedel er der betydeligt mindre vand. De er hurtigere at fyre op, men dermed følger også, at vandrørskedlerne er meget mere levende og følsomme overfor hvordan man foretager fyringen i dem. Der måtte derfor fyres efter et bestemt system for at kunne holde en jævn dampudvikling.

Arbejdsklimaet i maskinen kunne godt virke noget autoritært. Det må dog indrømmes, at skulle der holdes styr på tingene i et maskineri af denne størrelse og type, var man nødt til at have et vist system i sagerne. Særlig da en del af personalet ofte blev skiftet ud. Af og til forelå der jo også

eksempler på, at nogle fandt livet i U.S.A. så fristende, at de simpelthen »steg af« i New York.

Ved afløsning af vagten i maskinen stillede den afgangende vagt sig op ved foden af maskinlejderen. Holdet, der afløste, kom ned og gik rundt og meldte derefter klar til holdets maskinmester, der igen gav klarmeldingen videre til den afgangende mester, som så lod sit hold træde af. Maskinens chef blev tituleret overmaskinmester. Han gik som regel »stuegang« en gang i døgnnet, ledsaget af 2den mester, der forelagde ham eventuelle problemer hen ad vandringen gennem maskin- og kedelrum. Yngre medlemmer af maskinbesætningen kunne af og til under denne ceremoni fra udkanterne af maskin- og kedelrum råbe »program-proograam« efter at den »gamle« var passeret. Dette skyldtes en fin hentydning til overmesters uniform, langskødet mørkeblå jakke, kasket med et bredt »cigarbånd« om stemmelænnen og forgyldte knapper som ærmedistinktioner. Hertil kom hvide handsker. Af hensyn til disse var der altid en mand i forhånd, der lige før mester kom, trak gelænderne rene med to totter twist. Der har været stil over det, men det må også siges, at man ikke blev overmaskinmester (programsælger) i emigrantbådene uden at være i besiddelse af betydelige faglige kvalifikationer.

D.F.D.S. havde en stor flåde ud over emigrantskibene, så man havde mestre nok at vælge imellem. Rederiet førte forøvrigt »karakterbog« over officererne og havde bl.a. herigennem føling med, hvem man mente egnet til videregående avancementer.

Maskinbesætningens størrelse var i »Oscar II« på 55 mand, og det har sikkert af og til krævet en betydelig indsats at få tingene til at glide.

Der er gået over 44 år siden Skandinavien-Amerikalinjen lukkede, og vi kan vel først nu se, hvilken betydning den har haft udover den rent kommercielle, der ligesom træder i baggrunden for det, at den var bindeleddet mellem det gamle land og alle dem, der rejste ud. Mange forhåbninger og drømme blev sejlet med over Atlanten. Mangan emigrant har drømt om turen hjem til det gamle land ad åre, ikke på emigrantplads men i kahytten, som 1ste klasse hed, og utroligt mange af emigranterne nåede det.

## ENGINEERS ON DANISH EMIGRANT SHIPS 1880-1912

### *Summary*

In 1880 the Thingvalla Steamship Company was founded in Copenhagen to take emigrants from Scandinavia and the Baltic States to New York. Its vessels, all of which had Nordic and particularly Icelandic names such as »Island«, »Thingvalla«, »Hekla«, »Geiser«, »Norge« and »Danmark«, were comparatively small (2500-3500 tons). Conditions aboard were not particularly comfortable for the overcrowded passengers and the ships' engine power was slight. For the men in the engine room it was often a problem to get the ships across the Atlantic. Repairs to the primitive boilers often had to be carried out during the voyage and under dangerous conditions, coal was not always of the best quality and the high and low pressure engines had to be kept an eye on constantly.

Unfortunately this line which was so popular with emigrants was plagued by accidents great and small. In 1888 the »Thingvalla« and the »Geiser« collided in open sea off Newfoundland. The »Geiser« went down in only five minutes, taking with her 79 passengers and 26 crew. The remainder and the passengers on the »Thingvalla« were taken aboard the German mail steamer »Wieland«. The following year, in 1889, the engine of the »Danmark« broke down 400 miles from New York. The propeller shaft broke and the ship started taking in water. She had to be abandoned but, fortunately, all 665 passengers and the crew of 69 were rescued by the s.s. »Missouri« of London, except one man who was killed - the chief engineer.

The company went through hard times in the 1890's, as their small, old-fashioned vessels could not compete with the speedier, more comfortable ships of other nations. In 1898, therefore, the company was taken over by the United Steamship Company of Copenhagen who started a Scandinavia-America line. A number of large, up-to-date vessels were built: »Oscar II«, »Hellig Olav«, »United States« and in 1913 the largest of them all, »Frederik VIII«.

However, this line too was not without its accidents. The worst disaster of all happened in 1904 when the s.s. »Norge« (built in 1881) ran aground in fog and sank off the lonely Rockall Rock, 200 miles west of the Hebrides. 629 persons perished, 127 were saved.

Gradually, as the flood of emigrants decreased and other larger countries took the lead, Denmark gave up running this line to America in the year 1936.