

Femmastet bark m/s »København«

Af

Hanne Poulsen

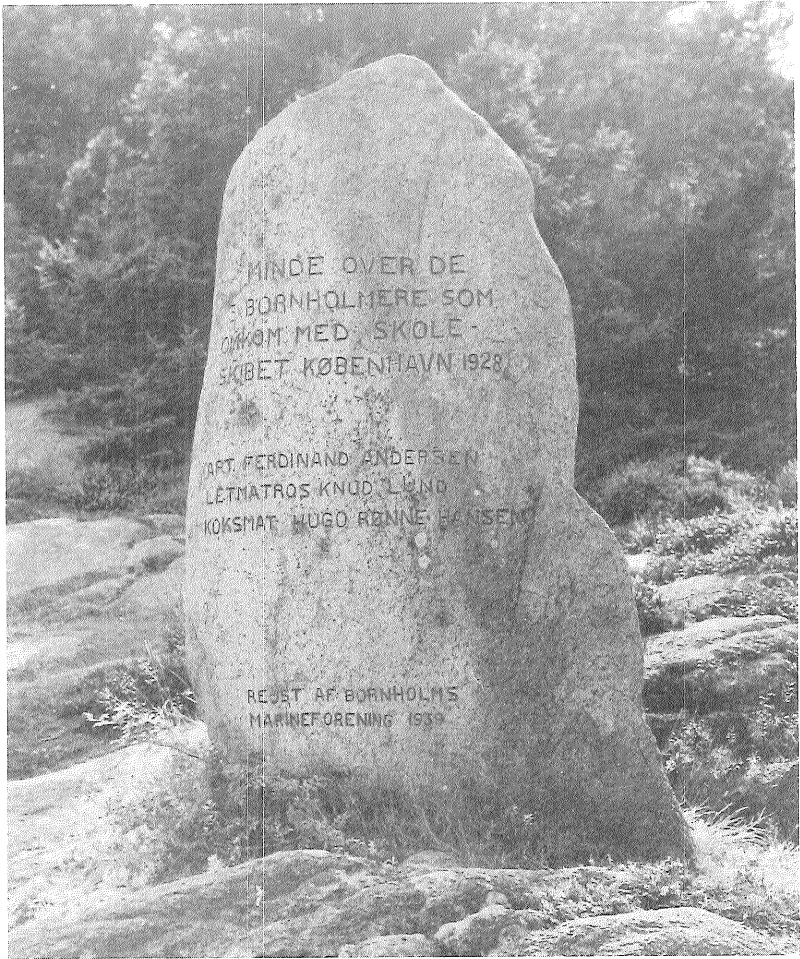
I julen 1988 er det sandsynligvis 60 år siden, Det Østasiatiske Kompagnis og hele Danmarks stolthed, skoleskibet »København«, forliste i det sydlige Atlanterhav med en besætning på 60 mand. Den store usikkerhed, der var omkring skibets skæbne og de efterladtes forsvindelse, der ved mindste foranledning oplystes af et håb, gjorde skoleskibet og alt omkring dette til et ømtåleligt emne. Således forholder det sig næppe i dag, og i den foreliggende artikel fortælles om »København«s tilblivelse og rejser som fragtførende skoleskib.

Som forholdsvis nyansat ved Handels- og Søfartsmuseet besøgte jeg enken efter en skibstømrer. Hun ville gerne forære museet noget af mandens værktøj. Da vi havde fundet sagerne frem, og jeg gerne ville have lidt at vide om tømmersmandens liv til søs, kunne hustruen egentlig kun fortælle, at manden i 1928 var så heldig at komme til skade med sit ben, for ellers var han kommet med »København« på skibets sidste rejse. Senere har jeg gang på gang hørt en lignende udtalelse, hvor de mest forskellige årsager angives som grund til, at den pågældende ikke kom til at ende sine dage i Sydatlanten. Man kunne kun blive nysgerrig efter at få noget mere at vide om det skib, der af de fleste alene er kendt for sit stadig uafklarede forlis.

Den femmastede bark løb af stabelen på værftet i Leith den 24. marts 1921, men skal vi følge skibets tilblivelse lige fra den første idé, skal vi 8-10 år længere tilbage i tiden. Men også ideen har en forhistorie.

Sejlskibenes sidste epoke

Skibsfarten var i 1800-årenes sidste halvdel stærkt præget af konkurrencen mellem sejl og damp. Et dampskib var tre gange så dyrt at bygge pr. ton som et sejlskib, men til gengæld var en



Bornholms Marineforening rejste i 1939 et minde over de tre bornholmere, der omkom ved skoleskibet »København«s forlis 1928: Kaptajn Ferd. Andersen, letmatros Knud Lund og koksmat Hugo Rønne-Hansen. Stenen står på vejen ud til det nordre fyr på Hammeren ved Sandvig. Foto: Bornholms Museum.

In 1939 Bornholms Naval Association erected a monument to the three sailors from Bornholm who died when the training ship »København« was wrecked in 1928. The three were Captain Ferd. Andersen, ordinary seaman Knud Lund and cook's mate Hugo Rønne-Hansen. The stone stands on the road to the northern lighthouse on The Hammer near Sandvig. Photo: Bornholm's Museum.

dampskibston fire gange så effektiv som en sejskibston, og på grund af dampskibets langt bedre evne til at manøvrere, var det billigere i forsikring.

De store sejskibe beholdt dog som lastdragere deres herredømme på de lange strækninger over oceanerne, hvor den forbrugte tid var mindre væsentlig, og hvor det ikke var muligt for et dampskib at bunkre undervejs.

Da Suezkanalen åbnede i 1869, blev sejladserne på Østen overtaget af dampskibene, der kunne benytte den langt kortere vej gennem Middelhavet og Rødehavet. Flere af de engelske teclipere, der blev overflødige, blev herefter sat ind i uldfart på Australien. Fragtfarten på Sydafrika, Sydamerika og Australien var stadig lønnende for sejskibene. Derfor gjaldt det om at bygge fartøjerne så store som muligt, og som Lloyds sikkerhedsregler tillod det. Jern havde afløst træet som byggemateriale. Det var solidt, men tungt. Derfor var det et fremskridt, at Lloyds i 1877 klassificerede stål som skibsbygningsmateriale. Stålbladerne kunne vales en femtedel tyndere end de tilsvarende plader af jern. For samme omkostninger og med samme displacement kunne skibet derfor få større lasteevne. Fra 1892 gav man også skibene stålrørsmaster og -ræer. Hermed fik man en type hårdtvejrsejlere, der næppe kunne risikere at få knækket masterne eller få skroget slået læk i søen.

For disse store lastdragere viste en firemastet barkrig (tre fuldriggede master og en skonnertrigget) sig at blive populær som den mest økonomiske. Den første firemastede bark var et ret lille jernskib, der blev bygget i Glasgow 1877, men meget hurtigt voksede antallet, og nu var barkskibene af stål. De fire master gav et lavere sejlcenter, en bedre fordeling af sejlarealet over et langt skibsskrog. Adskillige tremastede fuldriggere blev forlænget med 10-12 meter og fik en ekstra skonnertrigget mast.

De firemastede stålbarker havde deres storhedstid fra 1891 til 1906, hvor det massive byggeboom hørte op. Alene rederiet

F. Laeisz i Hamborg havde ti firemastede barker i deres flåde på i alt 24 fartøjer.

De store fragtsejlere lastede op til fem gange så meget som clipperne og kunne nøjes med 2/3 af deres besætning. Derfor var de stadig konkurrencedygtige, når det gjaldt om at få transporteret massegoods over store afstande på ruter, hvor man kunne udnytte de herskende vindsystemer.

De to hovedfarter for nordeuropæiske sejlskibe var salpeterfarten på Sydamerikas vestkyst og hvedefarten på Australien. På udrejsen kunne man lejlighedsvis tage træ, jern, kul, cement eller stykgods, men ofte gik man ud i ballast.

Der var stor efterspørgsel på salpeter til kunstgødning. Efter at man flere steder havde tømt forekomsterne af guano, drejede det sig sidst i århundredet først og fremmest om den såkaldte chilesalpeter, natriumnitrat eller på dansk salpetersurt natron, der var en fuldfærdig plantenæring. Det fandtes i et ½-2 m tykt lag flere steder på Sydamerikas vestkyst. Salpeter er en meget tung last, der gør et skib stift, således at dets bevægelser bliver mere voldsomme i uroligt vejr. Selv et stålskrog kan revne under disse omstændigheder. Chilesalpeter er også hygroskopisk, det suger luftens fugtighed til sig, så trods den mest omhyggelige indladning i sække, er en del af lasten ved hjemkomsten uundgåeligt blevet omdannet til salpetervand. I 1912 blev forsikringspræmien for salpeterladninger i sejlskibe forhøjet med 30%. Men også salpeterfarten blev overhalet af tidens udvikling, der begunstigede dampskibsfarten. I 1914 åbnede Panamakanalen for gennemsejling, og med dette gigantiske ingeniørarbejdes fuldførelse blev den langvarige og strabadserende sejladssyd om Kap Horn gjort overflødig.

På sin 8. rejse passerer »København« Culebra Cut i Panamakanalen på vej til Caleta Coloso efter chilesalpeter. Foto i privateje. *The »København« on its eighth voyage passing Culebra Cut in the Panama Canal on the way to Caleta Coloso to fetch Chile saltpetre. Privately owned photo.*



Hvedefarten blev de sidste store sejlskibes eksistensberettigelse. Blæst af den næsten konstante vestenvind på 40-50° s.br. fra Sydamerikas østkyst nåede storsejlerne Sydaustralien, hvor de små pladser ved Spencergolfen og St. Vincentbugten efterhånden blev lige så vigtige som de store havnebyer Melbourne og Adelaide. Men anløbspladserne her midt i det store nyopdyrkede hvedeområde var primitive, og der var ingen mulighed for at komme af med last, der var hverken aftagere eller havnefaciliteter. En last fra Europa skulle losses i sydamerikansk havn. Hele rejsen eller i hvert fald langs vestenvindsbæltet, »the roaring forties«, blev derfor normalt sejlet i ballast.

Skoleskibssagen

I Danmark har orlogsmarinen siden 1705 benyttet særlige øvelsesfartøjer, men først i 1882 med skoleskibet »Georg Stage« fik de vordende befalingsmænd i handelsflåden mulighed for under beskyttede forhold at blive oplært i teoretisk, og især i praktisk sømandskab. 80 elever kunne her undervises ad gangen under kortere sejlads i en femmåneders periode i sommerhalvåret. Allerede 10 år forinden var skoleskibssagen blevet taget op af Foreningen til Søfartens Fremme, men problemet blev først løst, da skibsreder C.F.G. Stage oprettede stiftelsen »Georg Stages Minde« og overdrog stiftelsen det i 1882 færdigbyggede lille fuldskib. Stages smukke handling var nok inspireret af den svenske købmand Abraham Rydberg, der med sin stiftelse og sit skoleskib, briggen »Carl Johan«, allerede i 1849 gav den svenske handelsmarine en uddannelsesinstitution.

På de store engelske sejlskibe var det fra gammel tid skik, at man medtog et mindre antal lærlinge, apprentices, der arbejdede om bord på en gerne fireårig kontrakt. De havde deres egen messe om bord og fik en lidt bedre forplejning end det øvrige mandskab, men ingen løn.

En udstået tjeneste til søs af nærmere defineret længde var en forudsætning for, at styrmandsaspiranten kunne blive indstillet

til eksamens første del. I praksis var derfor en overstået sejltid en forudsætning for at blive optaget på en navigationsskole. Efter den danske lov om styrmandseksamen af 1908 skulle den unge efter sit fyldte 14. år have gjort tjeneste til søs i mindst tre år, eller efter det fyldte 17. år i mindst to år. Af denne søfart skulle mindst eet år være foretaget i et sejlskib på langfart.

En følge af kolonisationsperioden i 1800-årenes sidste årtier var en specialisering af de europæiske handelsfirmaers og rederi-ers ofte verdensomspændende ruter og fragter. Mange redere fandt det derfor formålstjenligt at lade skoleskibene være fragtførende, og om muligt ville de gerne selv have indflydelse på deres vordende officerers oplæring i et lastførende skoleskib i oversøisk fart.

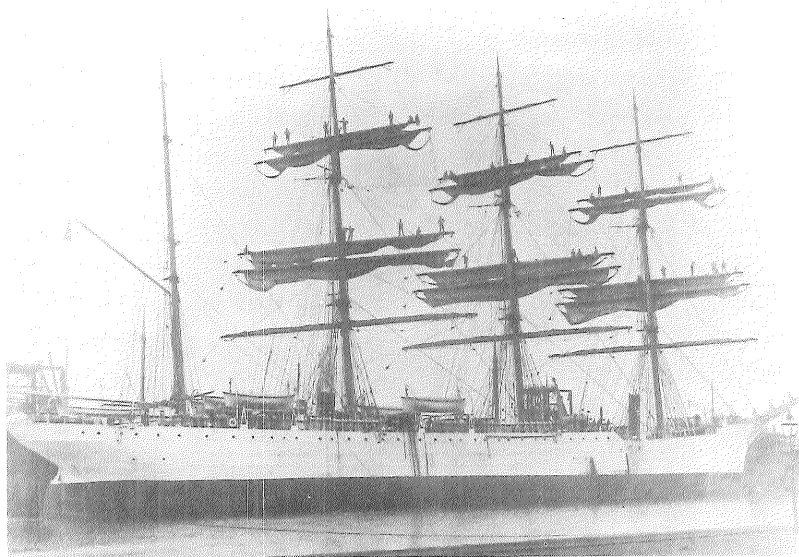
I Tyskland havde en kreds af redere år 1900 grundlagt skoleskibsorganisationen *Deutscher Schulschiff Verein*, der som sine første skibe bestilte fuldriggeren »Grossherzogin Elisabeth« hos Tecklenborg i Geestemünde, modtaget 1901, og ligeledes tremastet fuldrigger »Prinzess Eitel Friedrich« leveret af Blohm & Voss i Hamburg 1909. Begge var bygget af stål. Den sidste blev i 1929 indkøbt af den polske regering og brugt som skoleskib under navnet »Dar Pomorza«. For dampskibsselskabet *Norddeutscher Lloyd* byggede Rickmers i Bremerhaven i 1902 det firemastede fuldslib »Herzogin Cecilie« som skoleskib. Herefter greb ideen om sig. I så godt som alle søfarende nationer blev der i 1900-årenes første årtier taget initiativer til at erhverve fragtførende skoleskibe.

Også i Norge ønskede man i 1911 at få et sejlførende skoleskib i fragtfart. Men planerne blev dog først realiserede, da ritmester Chr. Radich i 1916 testamenterede 90.000 kr. til et skoleskib.

Skoleskibet »Viking«

På initiativ af skibsreder C.P. Jensen, direktør for dampskibsselskaberne *Vulcan* og *Mercur*, og med støtte fra alle sider, der

havde betydning inden for dansk skibsfart, blev i 1905 stiftet et aktieselskab, Den Danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd. Selskabet satte et stort lastførende sejskib i ordre hos B&W. Det var firemastet bark »Viking« på 3500 tdw. med dampkedel, men uden hjælpemotor. Længden var 288 eng. fod (1 eng. fod = 30,48 cm), bredden 45,9 fod og dybden 26,5 fod. Skibet blev søsat 1906, men på grund af uheld gik det først i august 1907 ud på sin første rejse med 80 elever om bord fra Hamborg til Callao i Peru med 2550 tons koks. Man havde sikket regnet med at få en salpeterlast her, men man måtte ned på Chiles vestkyst for at få returlasten af salpeter. Undervisningen om



Firemastet bark »Viking« var det første fragtførende danske skoleskib. Det var 1910-12 administreret af ØK. Her fotograferet i havn vistnok omkring 1913, da det var blevet overtaget af C.K. Hansen, rederiet »Dannebrog«. *The four-masted bark »Viking« was the first Danish freighter training ship. From 1910-12 it was administered by the Danish East Asiatic Company, EAC. This photograph of the ship in harbour is presumably from around 1913, when it had been taken over by C.H. Hansen of the Dannebrog shipping company.*

bord, der både var praktisk og teoretisk, var treårig og omfattede foruden almindelige skolefag også sygepleje og maskinlære. Elevernes rang i de tre år var lærling, letmatros og matros, og de betalte for deres ophold og undervisning 600 kr. det første år, 500 det andet og 400 det sidste år. Det forventede driftsudbytte skulle bruges til at betale fripladser for ubemidlede elever. Imidlertid gik det dårligt med økonomien, og de enkelte større rederier prøvede derfor på skift at disponere skibet alene.

Fra december 1910 til februar 1912 blev »Viking« administreret af ØK for en rejse, der gik fra Frederikshald med en last brosten nord om Skotland til Buenos Aires og herfra videre i ballast til Port Adelaide. Her indtog man hvide for Falmouth, hvortil man ankom i begyndelsen af februar 1912. Både udrejsens første etape og hjemrejsen blev meget langvarig og besværlig, men fra Buenos Aires til Adelaide tog turen kun 42 dage. Den senere fører af skoleskibet »København«, H.K. Christensen, var som ansat i ØK om bord som 2. styrmand og vagtchef på dette togt. Han fortæller, at besætningen på »Viking« bestod af 92 mand, hvoraf 70 var elever. Skibet medførte tre lærere og en læge. Eleverne fik så megen teoretisk uddannelse ved siden af den praktiske, at de efter kort tid på navigationsskolen kunne få deres styrmandseksamen. Mens »Viking« i 1912 lå i engelsk havn, blev det afhændet til C.K. Hansen, rederiet Dannebrog¹.

Skibsfartshistorikeren H.C. Røder fortæller, at »Viking« på den foregående rejse i 1910 gik ud fra Hamborg med salt til Vladivostok. Lasten hjem var sojabønner, men da rejsen blev langvarig, brændte bønnerne, der ved gæring udvikler varme, sammen i sækkene. Dette påførte ØK et stort tab². Heraf må vi slutte, at kompagniet også på denne rejse var økonomisk involveret.

Ved krigsudbruddet blev »Viking« oplagt i Frihavnen, og i 1915 blev aktieselskabet likvideret. DFDS købte skibet for 320.000 kr., godt halvdelen af dets bogførte værdi. Med DFDS's

overtagelse af skoleskibet blev antallet af lærlingepladser sat stærkt ned. Man satsede på fragtfarten og ville hovedsagelig kun uddanne firmaets egne vordende officerer. På »Viking«s første rejse indtjente DFDS hele købssummen på det ophedede fragtmarked.

ØK tager skoleskibssagen op

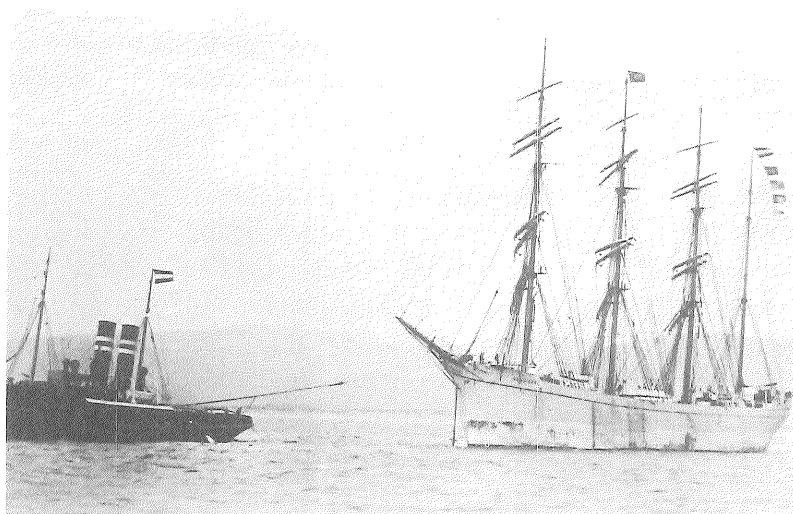
Omkring 1910 blev planerne lagt for en vældig ekspansion af ØK's flåde, for at man med de mest moderne og effektive fartøjer kunne betjene hovedruterne til kompagniets filialer og agenturer, der var oprettet, eller som var under oprettelse i alle verdensdele på dette tidspunkt. De samme bestræbelser lå bag den beslutning, der efter bestyrelsesmødet den 5. november 1913 blev ført til protokols:

»For at opnå større og bedre deltagelse i eks- og importen på Australien, hvorpå kompagniet allerede nu har en del forretning, havde direktionen undersøgt mulighederne for fart med sejlskibe med motorhjelpekraft og fundet disse gunstige, og foreslog derfor, at der byggedes tre - til at begynde med dog kun eet - firemastede fuldriggede sejlskibe på cirka 5000 tons lasteevne forsynet med en dieselmotor på cirka 5/600 HKI, der ville kunne give skibet en fart på cirka 7 knob gennem de stille bæltter. Der forelå tegninger og tilbud fra firmaet Ramage & Ferguson Ltd. i Leith, hvorefter et sådant skib inclusive motor og i fuld sejlklar stand ville komme på cirka 900.000 kr. Leveringstiden ville blive cirka 18 måneder«.

I kompagniets årsberetning for 1913 (udsendt 1914) har meddelelsen fået en yderligere tilføjelse:

»Dette skib vil med tiden tilføre kompagniets motor- og dampskibe officerer og besætning med en uddannelse, som det nutildags er vanskeligt at opnå«.

Etatsråd H.N. Andersens hovedtanke bag ordren i 1913 var



Firemastet stålbark »Royal Forth« bygget af Ramage & Ferguson Leith i 1893. Her fotograferet som »Henriette« af Hamburg. *The four-masted steel bark »Royal Forth« built by Ramage & Ferguson, Leith in 1893. Photographed here as the »Henriette« of Hamburg.*

først og fremmest en økonomisk beregning, et ønske om at supplere sin flåde med nogle store sejlskibe bygget af stål. Disse skulle i lighed med de berømte storsejlere ejet af redere som A.D. Bordes et Fils i Bordeaux, C.R. Rickmers i Bremerhaven og F. Laeisz i Hamborg udnytte vindsystemerne i de verdensomspændende handelsruter, hvor sejlskibsfarten endnu var profitabel. Derefter kom den praktiske mulighed for at kunne uddanne egne officerer. Man fristes til at tænke sig, at et finsk initiativ bestyrkede ØK i planerne om at erhverve et eller flere kombinerede fragtsejlere og skoleskibe. Finlands største rederi, Finska Ångfartygs Aktiebolaget, grundlagde i 1911 i Helsingfors Finska Skolskeppsrederiet AB. Til dette blev indkøbt tre sejlskibe, tremastet stålbark »Favell«, firemastet stålbark »Fen-

nia« samt »Glenard«, et tidligere fuldskib, der nu var barkrigget. Disse skibe blev sat i almindelig fragtfart på de oversøiske ruter. Eleverne modtog obligatorisk undervisning i to år, som de betalte for. Blev de herefter om bord et tredje år, fik de hyre som letmatros eller matros.

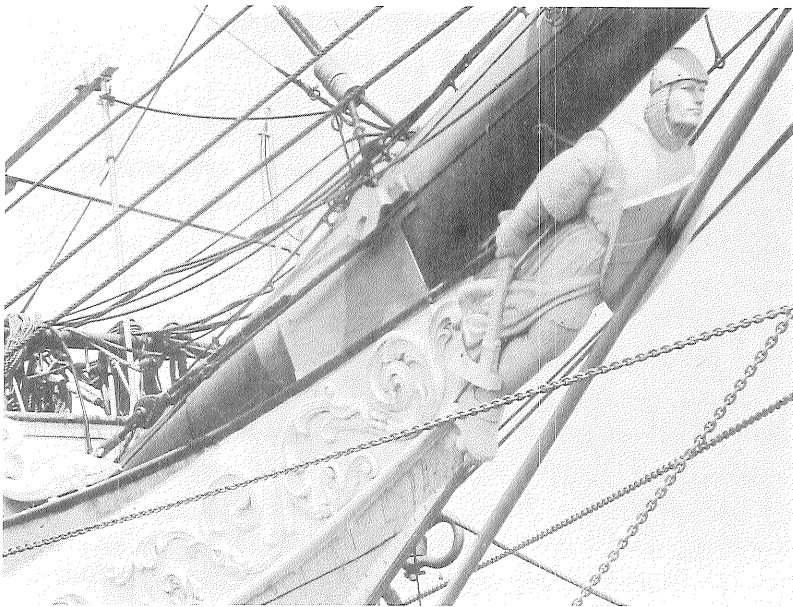
Desuden havde kompagniet efter erfaringerne med »Viking« taget ved lære af det rene sejlskibs magtesløshed i vindstille og ved kontrære vinde, så den indlagte hjælpemotor var fra første færd en betingelse. ØK planlagde at bygge verdens første store sejlskib med dieselmotor.

I 1913 var dieselmotoren som drivkraft for et oceangående fartøj endnu et ganske nyt fænomen. Men erfaringerne var så gode, at ØK efter 1915 udelukkende satsede på motorskibe ved flådens udbygning.

Der var mange åbenlyse fordele ved at anvende diesel frem for damp. Et sejlskib med hjælpeskrue og dampmaskine måtte for at udnytte denne medføre fem gange så stor vægt i kul, som et tilsvarende sejlskib med dieselmotor krævede i olie. Med et så stort sejlareal som det tænkte ville sejlskibet med hjælpemotor kunne foretage sine rejser lige så hurtigt som et 9-10 knobs dampskib³. I tilgift slap man for kulrøgen, der tilsvinede og mørnede sejlene.

Alt, hvad ØK kunne få bygget i Danmark, blev bygget her, men kompagniets omfattende byggeprogram gjorde, at også værfter i Glasgow og Newcastle fik ordrer. Ikke færre end ni nybygninger blev leveret til kompagniet i året 1914. Det første af de planlagte store sejlskibe blev bestilt hos en af ØK's leverandører, Messrs. Ramage & Ferguson Ltd. i Leith, der i forvejen havde s/s »Transvaal« i ordre. Andre værfter som J.C. Tecklenborgs i Geestmünde, Rickmers i Bremerhaven og Russell & Co. i Glasgow havde bygget mange storsejlere, men Ramage & Ferguson manglede dog ikke ganske erfaring. I årene 1891-93 havde værftet bygget fire firemastede stålbarker på omkring 3000 tons. Disse fire var i 1913 alle kommet under tysk flag og

indsat i salpeterfarten på Sydamerikas vestkyst. Imidlertid var etatsråden en god bekendt af værftets leder, Mr. Ferguson, et bekendtskab, der gik tilbage til H.N. Andersens år i Siam⁴. Under de nærmere drøftelser mellem kompagniet og værftet ses den planlagte type at være blevet ændret fra et firemastet fuldskib eller bark til en femmastet bark. Ved dette valg af type blev skibet lige fra starten medlem af et langt mere eksklusivt selskab. Af femmastere med mindst fire fuldriggede master blev kun bygget syv, og ØK's planlagte skib blev det sidste. At de alle syv skulle få et dramatisk endeligt er dog en helt anden historie.



Københavns grundlægger biskop Absalon var gallionsfigur på »København«. Figuren var skåret af Emil Hansen efter forarbejde af Carl J. Bonnesen. Den brynjeklædte biskop står her i grundmaling før den brogede staffering. *The figurehead on the »København« was the founder of Copenhagen Bishop Absalon. It was carved by Emil Hansen on the basis of preliminary work by Carl J. Bonnesen. The bishop, clad in a coat of mail, is shown here in its first coat of white paint before multicoloured ornamenting is added.*

Den 7. april 1914 blev barkskibets dimensioner fastlagt til: længde (mellem perpendikulærene) 354,2 fod, bredde 49 fod og dybde 28,7 fod. Kontrakten til nybygning nr. 242 blev underskrevet den 4. juni 1914⁵. Mod sædvane havde skibet allerede et kaldenavn, for kompagniets i marts 1915 udsendte beretning for året 1914 meddeler, at det femmastede sejlskib, som vil få navnet »København«, forventes færdigt til aflevering i midten af 1915. Pressen har fået flere detaljer, så en uidentificeret avisartikel fra 1915 fortæller:... »At dette skoleskib smykkes med en gallionsfigur af biskop Absalon er næsten selvfølgelig. Figuren, der vejer ca. 3000 kg, er modelleret af billedhugger Carl J. Bonnesen, og billedhugger Emil Hansen har udarbejdet den i fuld størrelse i teaktræ«. Skibet skulle have aptering til 12 elever.

Ud fra de endeligt godkendte tegninger til »København« udførte marinemaleren Chr. Mølsted en »artist's impression«, der viser fartøjet for fulde sejl over oceanet, bidevind for styrbords halse. Originalen, der bærer årstallet 1915, eksisterer ikke mere, men den er gengivet som illustration i H.N. Andersens »Tilbageblik«. Også en kalender udgivet af kompagniet for året 1915 har et billede af det store sejlskib, men dog som baggrundsfigur. Pladearbejdet på skroget var færdigt i 1915, men på grund af krigen blev arbejdet stoppet. Det engelske admiralitet overtog nybygningen, der løb af stabelen den 27. juni og afgik fra værftet den 29. september 1918. Under navnet »Black Dragon«, fra 1922 »Dragon«, blev hulken brugt som oil fuel tanker i Gibraltar. Dette skib blev først hugget op i 1960⁶.

I januar 1918 blev ordren på »København« fornyet, og som byggenummer 256 blev kølen lagt til et skib med samme hovedmål som nr. 242. Nogle ændringer fik man dog tilpasset med henblik på, at kravene til sejltid var blevet skærpet, og presset på de alt for få uddannelsespladser tilsvarende øget, nemlig plads til en noget større besætning og en lidt kraftigere motor⁷. Ved lov af 27. marts 1916 var kravet til sejlskibstiden blevet udvidet.

Verdens syv femmastede råsejlere

Bark »France« (I) 3784 brt., bg. 1890 af Henderson, Glasgow for A.D. Bordes, salpeterfart. Forlist 1901 ved en pampero på La Plata. Besætningen reddet.

Bark »Maria Rickmers« 3813 brt., bg. 1890 af Russell & Co., Port Glasgow for Rickmers Reismühlen AG, risfart. Forlist 1892 ved Java med besætning på 40 mand.

Bark »Potosi« 4020 brt., bg. 1895 af J.C. Tecklenborg, Geestemünde for R.F. Laeisz, salpeterfart. Forlist 1925 ved brand som »Flora« af Valparaiso. Besætningen reddet.

Fuldskib »Preussen« 5081 brt., bg. 1902 af J.C. Tecklenborg for F.C. Laeisz, salpeterfart. Forlist 1910 efter kollision ved Dover. Besætningen reddet.

Bark »R.C. Rickmers« 5548 brt., bg. 1906 for Rickmers på eget værft i Bremerhaven, fart med ris, hvede, kul, cement. 1914 beslaglagt af englænderne og sænket af tysk ubåd.

Bark »France« (II) 5633 brt., bg. 1912 af C. og A. de la Gironde, Bordeaux for M. Prentout, Rouen, fart med kul, uld og nikkel. Forlist 1922 på rev i Ny Caledonien. Besætningen reddet.

Bark »København« 3901 brt., bg. 1921 af Ramage & Ferguson, Leith for Det Østasiatiske Kompagni, København, som fragtførende skoleskib. Forlist i 1928 i sydlige Atlanterhav med besætning på 60 mand.

Nu skulle styrmandsaspiranten have gjort tjeneste til søs i mindst fire år. Heraf skulle mindst to år af den samlede sømandstjeneste være foregået i søgående sejlskibe af over 60 brt, herunder også i sejlskibe med hjælpemotor.

Baggrunden for dette var, at samtidig med at sejlskibene i stigende grad blev afløst af damp- og motorskibe, blev man fra rederens side klar over, hvor udviklende tjenesten var i netop et sejlførende skib, hvor lydighed og indbyrdes solidaritet var en nødvendighed. Nu var det ikke kun den praktiske oplæring, det gjaldt, nu blev der også talt om nogle pædagogiske principper, og den tale er jo endnu ikke forstummet. H.N. Andersen var talerør for mange, da han i 1914 affattede sin ofte citerede hensigtserklæring:

»Når et for søen begejstret ungt menneske kommer om bord på et dampskib og skal søge næring for sin begejstring i det ofte prosaiske og monotone dampskibsarbejde, glider der let noget bort af det, der bærer ungdommen frem. Ganske vist kan dampskibsrejser også byde på variation og interessante oplevelser, men dampskibet har ikke den stimulerende indflydelse over det unge sind som det store skib med de udspilede vinger. Om bord på dampskibet giver ungdommen kun ringe agt på naturvarslere, der bebuder faren, der ofte kommer og går, uden de mærker det, og de er ikke på samme måde som i et sejlskib delagtige i overvindelsen deraf. På dampskibet kan de som regel under uvejrs søge ly på det dertil bedst egnede sted, da faren fornemmelig beherskes fra kommandobroen ved ordrer fra bro til maskine. Der høres ikke de i et sejlskib ved sådanne lejligheder stimulerende kommandoråb, og ungdommen behøver ikke i den forstand at holde sig fast, når den skal til vejrs for at rebe eller bjerge sejl, og erhverver sig ikke den hårdførhed og modenhed, som vindes ved selv at være medbetvinger af faren. For at udvikles til en dygtig leder, må faren kendes og det mod erhverves, som vokser i kamp med håndgribelige vanskeligheder«⁸.



Sejlene bjerges under en af de orkanagtige storme, der mødte »København« i vestenvindsbæltet. Foto i privateje. *Taking in the sails during one of the storms which the »København« encountered in the zone of prevailing westerlies. Privately owned photo.*

Med denne offentligt fremsatte pædagogiske begrundelse og ikke ud fra en økonomisk beregning gentog etatsråden sin bestilling på et skoleskib, nu med plads til 16-18 elever, og skibet skulle være lastførende for at give de vordende koffardiofficerer »lejlighed til at sætte sig ind i dispositionernes betydning og vinde forståelse af, at skibets egentlige formål er at erhverve, og at det, der spares, fortjenes«⁹.

Det var ikke tanken kun at oplære kompagniets egne officerer. Efter at »Viking« ikke mere kunne optage de mange unge, der uden på forhånd at være forhyret af et rederi satsede på en navigatøruddannelse, var der opstået en følelig mangel på uddannelsespladser. Dette behov så ØK sin fordel i at afhjælpe.

Krigsårene havde været gode for Danmarks skibsfart. Efterspørgslen på neutral tonnage og de formuer, der kunne tjenes,

bidrog til, at alt, hvad der overhovedet kunne bringes i sejlklar stand, blev det. Herved fik også de oplagte gamle sejlskibe deres chance, og prisen steg til det mangedobbelte af den egentlige værdi. I februar 1917 kom Tysklands erklæring om uindskrænket ubådskrig som en bombe for søfarten. Man fortsatte dog med at sejle trods faren. Mange skibe blev skudt i sænk, men fragtpriiserne var tilsvarende høje, så rederne tjente gode penge. For ØK sluttede 1917 med et strålende resultat. Lige så gunstigt forløb 1918, krigens sidste år. Efter våbenstilstanden i november var der overalt i verden mangel på varer og materialer, og der var hårdt brug for ethvert fartøj, blot det kunne flyde. Nu blev der bygget kraftigt også på nyetablerede værfter, og i februar 1919 frigav USA ialt 900.000 tons skandinavisk skibstonnage, der havde været rekvireret til brug under krigen. Også de tyske skibe, der havde været beslaglagt eller gemt af vejen, blev sat i sejlklar stand. I løbet af året blev man i søfartskredse klar over, at der nu var for mange skibe til en normal verdenshandel, så 1919 blev et overgangsår før stilstand og nedgang.

I 1921 røg fragtpriiserne helt i bund. Man regner med, at 60% af verdenstonnagen var oplagt i dette år. Mange sejlskibsredere solgte deres store sejlskibe eller lod dem hugge op. Deres pris var nu kun skrotværdien.

De fleste af de gode og berømte sejlskibe som F-Laeisz's P-linere, barkskibene »Pamir«, »Passat«, »Pommern«, »Penang« og »Ponape« sammen med skoleskibene »Herzogin Cecilie« og »Viking« samt mange flere blev opkøbt af Gustaf Erikson, sejlskibskaptajnen i Mariehamn på Åland, der i 1913 købte sine første to second-hand barkskibe og siden systematisk opkøbte de bedste sejlskibe til den rigtige og lave pris. I 1920'erne satte Erikson de fleste af sine skibe ind i hvedefarten på Australien, delvis bemanded med vordende navigatører, der betalte for at få deres sejltid. Erikson havde sine egne beddings, egne værkersteder, han brugte kun de bedste materialer, og arbejdet blev

udført af hans egne folk. Sidst, men ikke mindst, var han selvforsikrende. Gustav Erikson blev kendt som den eneste sejl-skibsreder på den tid, der kunne få sine skibe til at give udbytte.

Beslutningen om at fastholde ordren på det store sejlskib blev taget på et tidspunkt, da kompagniet kunne fremvise gode regnskaber med baggrund i krigsårenes højkonjunkturer. Men der blev også brug for pengene. Lønningerne, også inden for skibsværftsindustrien, var blevet mangedoblede i forhold til, hvad de var før krigen. Hvor det første tilbud på sejlskibet fra Ramage & Ferguson lød på 900.000 kr., kom det endelige beløb op på 180.000 £, dvs. over fire millioner danske kroner¹⁰. Men skoleskibet skulle heller ikke bare være en lastdrager, men i et og alt et »second to none« bygningsværk, et nationalt symbol, der, hvor det kom frem i verden, skulle styrke såvel kompagniets som landets prestige.

Referatet fra bestyrelsesmødet i ØK den 17. august 1921 meddeler, at leveringen af sejlskibet »København«, som var kontraheret før krigens udbrud, er blevet yderligere forsinket ved strejker, således at skibet først forventes afleveret medio september. Samtidig meddeles det, at der af ca. 100 ansøgere er udtaget 16 elever til uddannelse om bord på skibet, og at fhv. kaptajn i marinen Juel-Brockdorff, som i ca. 2½ år havde været i kompagniets tjeneste som skibsfører, skal føre skibet.

Niels baron Juel-Brockdorff havde netop tiltrådt en stilling som næstkommanderende ved Søofficersskolen, da han fra ØK modtog et tilbud om at føre »København« på dets første rejse. Juel-Brockdorff tog orlov fra sin tjeneste i søværnet, og for at lære kompagniets forretningsgang at kende sejlede han som fører af motorskibene »Chile« og »Selandia« på de havne i Østen, hvor ØK havde agenturer eller andre handelsforbindelser. Efter kort tids tjeneste hjemme i kompagniets skibsinspektion rejste Juel-Brockdorff i foråret 1921 til Leith for sammen med skibets kommende 1. styrmand Jens Mortensen at tilse skibets færdiggørelse og oprigning.



Nybygningen »København« ved udrustningskajen i Leith 1921. Skroget er grundet og sejlene endnu ikke bragt om bord og slået under. Foto i ØK's arkiv. *The newly built »København« at the equipment pier in Leith in 1921. The hull has been primed and the sails have not yet been taken on board and put on the yards. Photo in the EAC archives.*

Jens Mortensen var sejskibssømand. Han havde som helt ung sejlet med bl.a. de store barkskibe fra Fanø. Efter sin styrmandseksamen blev han ansat af DFDS som 4. og 3. styrmand på Skandinavien-Amerika Liniens dampere »United States« og »Oscar II«. I 1915, da DFDS overtog skoleskibet »Viking«, blev Jens Mortensen 2. styrmand på dette skib. Ud fra disse kvalifikationer blev Jens Mortensen udvalgt af ØK. Han blev ansat i rederiet i 1919 og sejlede som 1. styrmand, indtil han i 1921 rejste til Leith.

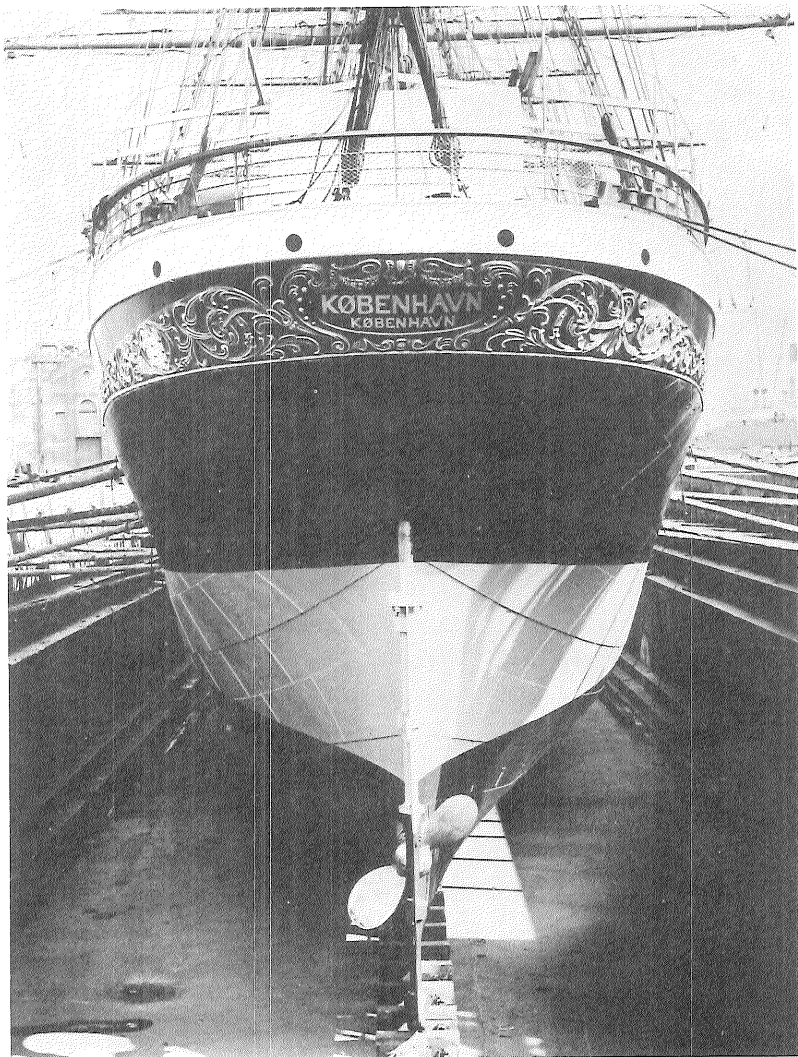
»København« løb af stabelen den 24. marts, en dag hvor tidevandet var højt nok. Nybygningens størrelse lå lige på grænsen af det mulige set i forhold til vanddybden ud for værftet.

Nu skulle skibet rigges op, og her hvilede ansvaret på Jens Mortensen. Marinens officerer lærte ikke oprigningens svære kunst. Juel-Brockdorff fortæller i sine erindringer, hvilken fornøjelse det var at se de dygtige riggere oppe i masterne, hængende i bådsmandsstolen og med merlespiret og klædekøllen i en snor om halsen. Syningen af sejl foregik i Glasgow. Det var ældre og erfarne sejlmagere, der håndterede de svære wirelig og stive duge af amerikansk bomuld. I løbet af september var styr mændene, maskinmestrene, telegrafisten, hovmester og kok samt den voksne matrosbesætning kommet til Leith. Efter en vellykket prøvetur kunne man så endelig den 30. september afsejle til København. En afskedsgave fra værftet var en sort hankat, Peter. Man havde sikkert glemt det gamle ord: A black cat carries a gale in its trail. Hjemturen forløb dog planmæssigt.

Vejret var regnfuldt, men for en brise opnåede man at løbe 11 knob uden bramsejl og røjler. Skagen blev rundet for fulde sejl.

»København« præsenteres for sin hjemby

Om aftenen den 3. oktober sejlede skibet ned gennem Øresund og ankrede op nordøst for Middelgrunden, for at man kunne forberede sig på modtagelsen i Københavns havn. Skibet let-



Nybygningen er nu malet og udskæringerne forgyldt. Bemærk skruens propeller, som skulle volde så mange kvaler på flere af skibets rejser. Foto i ØK's arkiv. *The new ship has now been painted and the carvings have been gilded. Notice the screw propeller which was to cause so many problems on several of the ship's journeys. Photo in the EAC archives.*

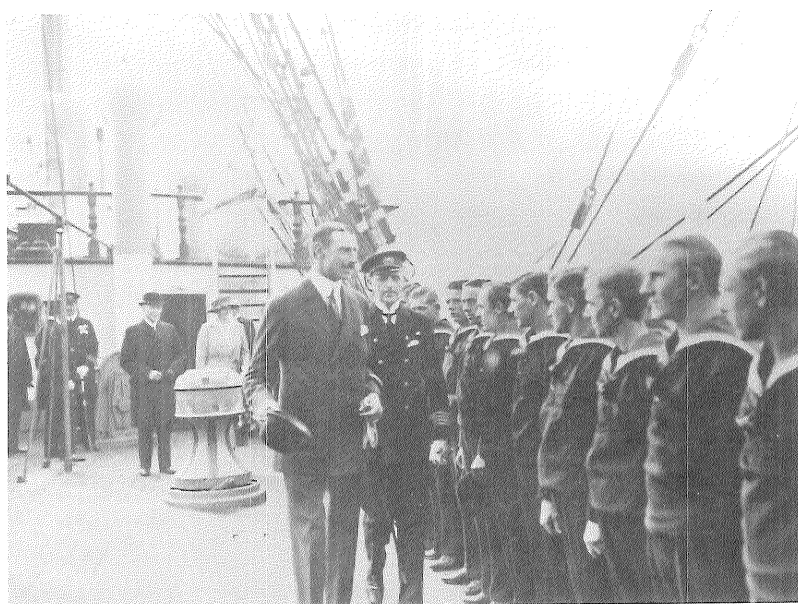
tede om morgenen kl. otte og blev trukket af to store bugserbåde ind mod København, så sejlene var ikke sat. Derimod var der flag på alle fem master. Foruden de mange farvestrålende signalflag vajede på stortoppen kompagniets blå/hvide kontorflag og på middeltoppen et flag med Københavns byvåben. Det var en gave fra byen. Fra krydstoppen et dansk stutflag. Fra mesantoppen en navnestander (=vimpel). Under gaflen det danske splitflag, som ØK ene af de private rederier har ret til at føre som tak for sine tjenester for kongehuset.

En stor menneskemængde stod på Toldboden og Langelinie og så det store skib svaje rundt ud for Lystbådehavnen og fortøje i bøje nr. 1 med stævnen mod nord og fortøjningerne agter til estakaderne ved Orlogsværftet.

Da skibet var fortøjet, ankom etatsråd H.N. Andersen sammen med direktøren for kompagniets skibsafdeling, Chr. Schmiegelow, for at inspicere nyerehvervelsen, hvad de som gamle sejlskibssømænd begge havde de bedste forudsætninger for. Herefter kom pressen, hvis begejstring afspejledes i de stort opsatte avisartikler den følgende dag. Flere havde aftalt interviews på forhånd og fik en trykt redegørelse fra ØK, der også omfattede H.N. Andersens udtalelse om skoleskibstanken. De journalister, der ikke selv havde en fotograf med, fik et fotografi af Chr. Mølsteds portræt af skibet fra 1915. Om den forestående rejse hedder det, at »København« antagelig skal til Australien og måske jorden rundt.

Journalisten »Mogens« fra Berlingske Tidende har ingen aftale og videregiver som den eneste sit eget indtryk. Han kommer om bord en solbeskinnet eftermiddagstime og bliver i kaptajnens og 1. styrmandens fravær vist om af 2. styrmand Bjørn. »Mogens« er betaget, først over målene og han tilføjer: »...til størrelsen svarer udstyret. Det er solidt og omhyggeligt, næsten flot fra ende til anden. Man bliver mægtig imponeret ved en vandring fra bestiklukafet med de blinkende mahognipaneler og de funkende messingbeslag, gennem den med fløjlsbe-

trukne møbler forsynede officersmesse, forbi officerernes små, men hyggelige kahytter, hvor der både er klædeskab, skrivebord og lænestol, forbi det nydelige stirrids, hvor lange rækker af kopper hænger i snorlige rækker under loftet.... Impone- rende virker også radiotelegrafstationen, hvor telegrafist Sø- rensen hersker. Herfra udsendes radiotelegrammer med 6-700 meters bølgelængde, og gennem et modtagerapparat kan man endog modtage trådløs telefoni.... Foruden denne store instal- lation er også anbragt en nødtelegraf, hvormed man f.eks., når skibet er ved at synke, og dynamoen, der ligger i lasten, bliver



Kongebesøg på »København«. Kong Christian X hilser på besætningen, ledsaget af skibets første fører, Niels baron Juel Brockdorff. I baggrunden dronning Alexandrine sammen med etatsråd H.N. Andersen. *A royal visit to the »København«. King Christian X greets the crew accompanied by the ship's first master Baron Niels Juel Brockdorff. Queen Alexandrine can be seen in the background together with Mr. H.N. Andersen, a titular Councillor of State.*

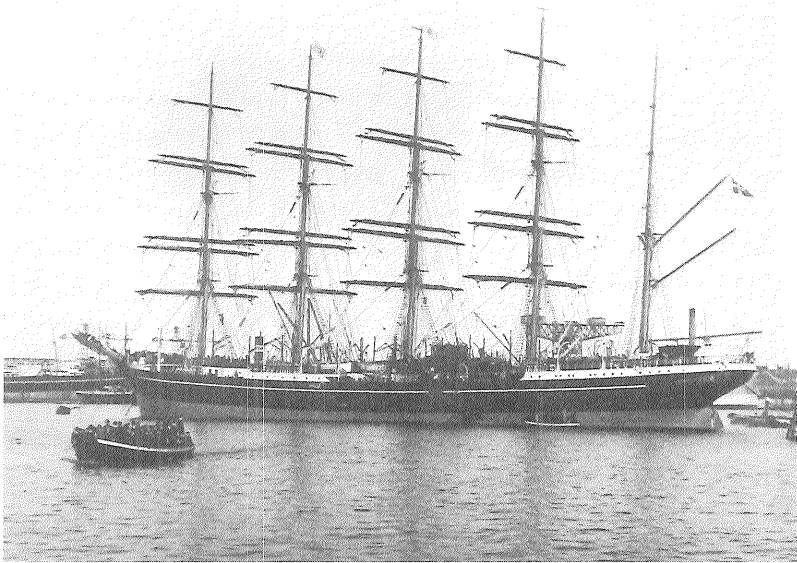
ødelagt af det indtrængende vand, endnu kan udsende signaler om hjælp, idet nødtelegrafens lille dynamo er anbragt oppe på dækket«¹¹.

Omkring 25.000 københavnere tog imod en invitation til at besøge skibet. Der kom også kongeligt besøg. Den 5. oktober af lagde prins Viggo og prinsesse Margaretha en visit. Den 14. oktober kom kongeparret, kong Christian X og dronning Alexandrine, og blev vist rundt af skibets fører. Før afskeden talte kongen til eleverne og den øvrige besætning og bad dem om at gøre landet og flaget ære og ønskede en god rejse. På samme måde havde kongen i 1907 som kronprins besøgt skoleskibet »Viking« før dets første rejse og talt til eleverne. Efter kongeparrets besøg stod skibet over mod Frihavnen, hvor det blev fortøjet ved Redkajen. Aviserne omtaler, at der skal foretages en del ændringer og småreparationer på »København« før den første store rejse. Herefter skal den nødvendige ballast af sand og vand indtages sammen med proviant, ferskvand og andre forsyninger.

»København«s mål og data

Intet blev sparet ved bygningen af den femmastede bark, der med meget få afvigelser blev bygget efter specifikation af 1. oktober 1914. Typen kaldtes af værftet en Ostindiefarer. Skibet blev bygget til Lloyds højeste klasse, og da det på nogle punkter endda overgik de stillede krav, f.eks. blev underriggen gjort 5% sværere, fik nybygningen ved afleveringen certifikat for +100 1A.

Ud over sit imponerende ydre havde skibet elegante linier. Det bragte mindelser om de gamle clippere, men var relativt bredere og derved mere stabilt. Skroget var sortmalet med en hvid liste hele vejen rundt, grønt under vandlinien. Master og ræer var malet lysegule. Gallionsfiguren, den brynjeklædte biskop Absalon, holdt foran sig et rødt/hvidt dannebrogsskjold. Udskåret og forgyldt rankeslyng smykkede både stævnen og



Ved velvilje fra ØK bragte bådene i Københavns havn besøgende i tusindtal ud til skibet. Foto fra Det kgl. Bibliotek. *By courtesy of the EAC the boats in Copenhagen harbour brought thousands of visitors out to the »København«.*

det halvrunde agterparti. Midt agter stod skibets navn og hjemsted i messingbogstaver, og på begge låringer var i rankeslynget indsat Københavns byvåben udskåret og farvelagt. Skibsnavnet stod også at læse på begge sider af forstævnen.

I engelske og danske mål havde skibet følgende dimensioner:¹²

3901-3965 brt., 3324-3480 ntr., 5125-5200 dtw.

Skrogets fulde længde: 390,0 fod = ca. 120,00 m

Længde fra bom til bom: 432,0 fod = 131,67 m

Skrogets største bredde: 49,3 fod = 15,03 m

De fem master blev ved afleveringen kaldt fokke-, stor-, midter-, mesan- og jiggermasten, men om bord blev de tre agterste master aldrig kaldt andet end middel-, kryds- og mesanmasten.

For hver af de fuldriggede master fandtes underrå, dobbelte mærs- og bramræer samt røjlrå.

Total højde af hver af de fire forreste master var fra dækket 186 fod = 56,71 m. Mesanmasten var små otte meter kortere. En ændring i skibets rigning fra den oprindelige tegning var indførelsen af en dobbelt gaffel på mesanmasten for at fordele vægten af det store skonnertsejl på to duge.

Det totale sejlareal var 49.992 kvadratfod = 4646,1 m². Med sejl kaldtes masterne: forstop, stortop, middeltop, krydstop og mesantop. Ved leveringen fik skibet to sæt sejl. Hvert sæt bestod af ca. 45 stykker og vejede 8 tons. I foreundermærsejl var indvævet »ØK« i blå. Sejlene blev hejset og braset ved hjælp af spil. Kun topsejlene, røjlerne, blev halet op ved håndkraft.

Den stående rig var af jernwire og havde en total længde af 8,5 km. Det løbende gods var af hamp, og totallængden var 42,8 km, der løb igennem ca. 1200 blokke af forskellig størrelse. På dækket var der 70 halende parter (= ender) ved hver mast, og eleverne skulle lære navnet på hver enkelt og dets funktion.

På hoveddækket var bygget to poop'er og et dækshus. Den store agterpoop var ca. 35 m lang med en loftshøjde på ca. 2,50 m. Forsidepartiet var beklædt med teaktræ. I denne afdeling fandtes kaptajnens kahyt og salon med pantry, tre gæste- eller konferencerum, bad og toilet, motorrum, hospital med apotek og toilet, proviantrum, kamre for officererne og deres messe. Værftets specifikation over indretningen bekræfter til fulde de besøgendes indtryk af solid luksus. På poopens tag var et dækshus, der indeholdt radiotelegrafirummet og telegrafistens kammer.

I dækshuset midtskibs var to store lukafer til de 18 elever samt en messe, der også tjente som undervisningslokale. Herover var bygget et bestiklukaf i teaktræ.

Forreste poop var inddelt i to store lukafer, hver for 14 matroser, vaskerum og toilet, desuden et firemandskammer. Til styrbord lå kabyssen og til bagbord en stor sejlkøje.

Foran 2-lugen var smedien og fremme i bakken var tømmermandens shop, fire vandklosetter, bådsmændens baderum, et urinal samt malerrum.

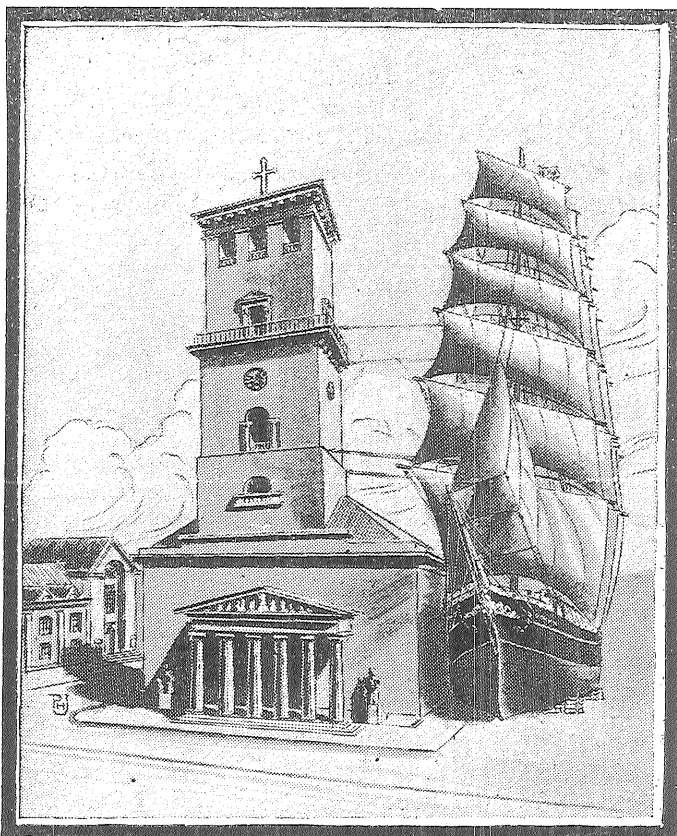
Fra poop til bak over dækshuset var en løbebro, sikret af et gelænder, for at man kunne komme hurtigt af sted og i høj sø komme (i hvert fald mere) tørskoet fra for til agter. Selve hoveddækket var af stål belagt med pitch pine planker med to langsgående striber af teaktræ, der flugtede med lugekarmene. Teakplanker dannede også overgang mellem dæk og skibsside, master og spil.

Der var fire både om bord, en motorbåd og en gig, begge af lærketræ, foruden to redningsbåde af stål, forsynet med sejl og alt lovpligtigt udstyr. De kunne rumme hele besætningen. Et mindre antal redningskranse, også kaldet bjærgemærks og kun beregnet til en mand-over-bord situation, supplerede redningsmateriellet.

Skibet havde et lastrum for og et agter, begge delt ved et langskibs og et tværskibs jernskot. Adgangen til lastrummene skete fra dækket ved fire lasteluger hver med spil og bom. Til hver af de tre tons lossebomme hørte et motorspil drevet af en HK råoliemotor. Til den forreste, mindre lossebom hørte et håndspil.

Mellem de to lastrum var en højtank til last eller ballast. Den var ved et horisontalt dæk opdelt i et øvre og nedre rum, hver med skot i langskibs retning delt i to dele. Højtanken kunne i alt rumme 1272 tons. Ballastet førte skibet 1200-1250 tons vand i højtanken og 600 tons sand fordelt på for- og agterlasten, med hovedvægten agter.

Et ugeblad, vistnok Ude & Hjemme, fandt på at illustrere »København«s dimensioner ved at tegne skibet ind ved siden af vor Frue Kirke i København. Orig. i privateje. *A weekly magazine, most likely the magazine called »Ude og Hjemme« (Out and At Home) came up with the idea of illustrating the »København's« dimensions by showing the ship beside Vor Frue church in Copenhagen. The original is in private ownership.*



For at man kan se »København« Højde, har vi her anbragt det ved Siden af Frue Kirke i København. Fra Kølen til Fløjknappen er Skibet 61 Meter højt, og dette vil sige, at det her paa Frue Plads vilde rage op til Korset paa Kirketaarnet. Baade Klyverbommen, Masterne, Ræerne o. s. v. er af Staal. Under særlig gunstige Vindforhold, d. v. s. naar man har en kraftig Brise ind agter for tværs, kan man skyde en Fart af 17 Knob. Sætter man Hjælpemotoren i Gang, og er man ikke for tungt lastet, kan man holde en 7 Knobs Fart. Hjælpemotoren udvikler 640 Hestes Kraft, og man har elektrisk Lys og Radio om Bord. Man kan med sin Radio række over 600 engelske Mil, men ved Kap det gode Haab har man hørt Tidssignaler blive givne fra Honolulu ude i Stillehavet, omtrent 6000 Sømil borte. Man ved, at Skibet er ganske nyt. Det blev sat i Vandet i 1921, og det er nu ude paa sin anden store Tur. Overalt, hvor Skibet har vist sig, har det vakt Beundring ved sin Skønhed og Elegance. Det er ogsaa et af de smukkeste Syn, man kan se, naar det staar af Sted med alle de hvide Sejl oppe.

Også fra teknisk side var der stor interesse omkring den fem-mastede bark, der var verdens største sejlskib med hjælpemotor. Motoren var en 4-cylindret dieselmotor (4 × 480 m/m) på 650 IHK udviklet og leveret af B&W. Maskinen var af den lukkede, tryksmurte type med trunkstempler. Den gav 180 omdrejninger i minuttet, og olieforbruget var ca. 2 tons pr. dag. Den var ikke reversibel, men drev en tobladet Zeise-propeller med drejblade, hvis stigning kunne varieres for på den mest effektive måde at kunne støtte fremdrivningen, når skibet var under sejl. Udstødningen fra motoren blev ført op i rør langs mesanmasten¹³.

Desuden var i motorrummet to Bolinder-motorer á 15 HK. Deres brændstof var råolie. De drev henholdsvis ballastpumpen og en dynamo, der forsynede skibet med elektrisk lys fra for til agter. Desuden en kompressor til frembringelse af startluft.

Dæksmaskineriet bestod af et ankerspil drevet af en donkeykedel samt til betjening af riggen fire spil af typen »Oberyrse« petroleumsmotor med magnetænding¹⁴.

Radiostationen havde kaldesignalet OJBA. Den var af tonegnistypen, og styrken var lidt over 1½ kilowatt, nogenlunde konstant, da kraften kom fra lysmaskinens dynamo. Stationens rækkevidde var afhængig af vejrliget og tidspunktet på døgnet. Den havde en garanteret rækkevidde af 390 sømil, dvs. normalt mellem 300 og 400 sømil, men under gunstige forhold om natten, hvor rækkevidden var 3-4 gange større end om dagen, blev der opnået kontakt på 11-1200, ja helt op til 1300 sømils afstand.

Nødsenderen af fabrikatet »Electromecano« blev drevet af et batteri. Den havde samme rækkevidde som hovedstationen.

»København«s første rejse 26. oktober 1921 - 7. november 1922

Onsdag den 26. oktober afgang »København« fra Frihavnen i ballast med Newcastle som første bestemmelsessted. Men avisnotitserne herom var meget små. Københavnerne havde fået

andet at tænke på. En storm var om natten mellem søndag og mandag gået hen over landet, og en stormflod havde forårsaget store ulykker og krævet flere dødsopfre. Alvorligst var forliset af s/s »Ulvsund«, der sank ud for Nordsjællands kyst. Besætningen på 15 mand og to passagerer omkom alle, og ligene drev i land i de følgende dage. Der var også politisk uro. Om tirsdagen demonstrerede en folkemængde på ca. 50.000 arbejdsløse og sympatisører på ridebanen ved Christiansborg.

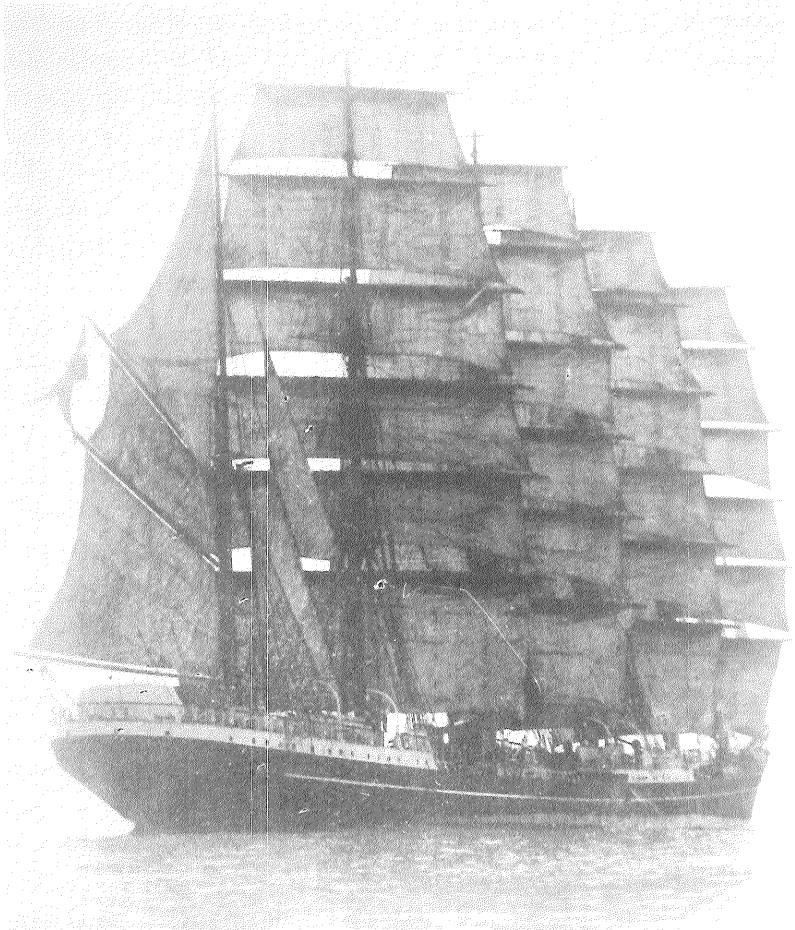
Besætningen på den første rejse var fem styrmænd, hvoraf den ene virkede som lærer for eleverne, en læge, tre maskinmestre, hovmester, bager, kok og koksmath, radiotelegrafist, tømrer, sejlmager, to bådsmand, 28 letmatroser og matroser og 18 elever.

Eleverne havde mindst et halvt års sejltid bag sig, og mange havde fået deres første sejlskibstid om bord på »Georg Stage«. På »København« skulle eleverne gennemgå en fireårig uddannelse, og efterhånden som de avancerede fra dreng til jungmand, til letmatros og matros, skulle de afløse det forhyrede mandskab. Under hele tjenesten fik de overenskomstmæssig løn.

I Nordsøen fik »København« sin første storm med vindstyrke 8-9. Skibet trak godt over, og sommetider nåede rælingen vandet, men det klarede sig i modsætning til en norsk fuldrigger og en fransk damper, der forliste i Nordsøen i den samme storm.

Hvis det oprindeligt havde været kompagniets mening at lade jomfrurejsen gå til Australien, må det have været opgivet, måske fordi forsinkelser både i Leith og i København gjorde, at skibets afrejse skete en måned for sent til, at skibet kunne blive blandt de første til at modtage den nye hvedehøst. I stedet indtog man fra Newcastle og fra Antwerpen kul, koks, mursten, kalk, kaolin og råjern til San Francisco, San Pedro, havnebyen for Los Angeles, og Honolulu på Hawaii. Hermed lå ruten gennem Panamakanalen og op langs USA's vestkyst fastlagt.

I havnen i Antwerpen lå det belgiske skoleskib, den firema-

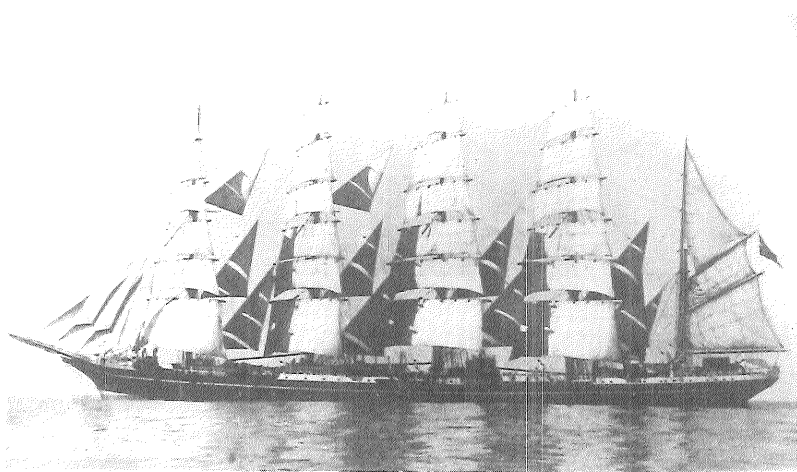


"KØBENHAVN" 5 MAST BARQUE, DENMARK

Length 368 feet. Breadth 49·3 feet. From Keel to Truck 186 feet.

stede stålbark L'Avenir, bygget 1908 af Rickmers i Bremerhaven. De 100 elever fra dette skib aflagde besøg på »København«, og elever og officerer herfra gjorde genvisit. I Antwerpen fik man også juletræer og julemaden om bord: tre grise, ti gæs og 20-30 høns.

Det var telegrafisten Janus Sørensen, der på skibets første rejse tog disse to billeder af »København«. De gik verden rundt, og adskillige havnefotografer kopierede dem under deres eget firmamærke og solgte dem til samlere. Her J. Abrahams & Sons, Plymouth. *These two pictures of the »København« were taken by the radio operator Janus Sørensen on the ship's first voyage. They were sent around the world and several harbour photographers copied them under their own trade mark and sold them to collectors. These are from J. Abrahams & Sons, Plymouth.*



Copyright Neg. No. 2078 "KØBENHAVN" 5 MAST BARQUE, DENMARK J. Abrahams & Sons, Plymouth
 3929 tons nett. Built at Leith. Length 368 feet. Breadth 49.3 feet. From Keel to Truck 186 feet. The World's Largest Sailing Ship.

Skibslægen Hother Scharling og telegrafisten Janus Sørensen skrev sammen en bog om rejsen, der også omtales udførligt i kaptajn Juel-Brockdorffs erindringer. Den er således på mange måder velbelyst, selvom den selvfølgelig er set fra officersmessen og salonen. I agterpoopen hyggede man sig gevaldigt, og når skibet lå i havn, blev der arrangeret modtagelser og udflugter, og både elever og officerer mødte stor gæstfrihed fra de danske på stedet.

Ved Colon, indsejlingen til Panamakanalen, led »København« et havari på skrueakslen og skulle derfor klare sig som rent sejlskib op langs Stillehavskysten. Det blev et langt og kede-

ligt træk både ved vindens ugunst, og da farten blev hæmmet ca. en knob, fordi skruebladene ikke kunne tørnes i sejlstilling. Ensformigheden måtte oplives ved forskellige arrangementer om bord og ved sejlmanøvrer. Det lykkedes tre gange at stagne med skibet, og en dag, da alle sejl var oppe i stille vejr, blev motorbåden sat i vandet med alle skibets fotografer. Her tog Janus Sørensen de billeder, der i forstørrelse blev sendt til kompagniet, og som ses gengivet utallige steder.

Endelig ankommet til San Francisco den 18. februar blev skibet losset og kom i dok for at få udbedret den knækkede skrueaksel. De fem uger, opholdet varede her, gik hurtigt takket være den danske kolonis utrolige gæstfrihed. Også på Honolulu var der arrangementer. Her modtog kaptajnen dagen før afrejsen den 22. april telegram fra kompagniet, at skibet skulle afgå til Vladivostok på Sibiriens østkyst og der indtage 3700 tons sojabønner, for herefter at gå til Dalny ved Port Arthur for at laste 1100 tons sojaolie i højtanken.

I 1909 havde ØK åbnet et kontor i byen Harbin i Manchuriet med det formål at organisere opkøbet af sojabønner direkte fra distriktets jordbrugere. Også i de to udskibningshavne, Vladivostok og Dalny, havde ØK kontorer. Sojabønnerne og olien blev forarbejdet på Dansk Sojakagefabrik, som ØK, også i 1909, havde bygget på Islands Brygge i København.

Inden for denne produktionsgren som inden for flere andre, var det kompagniets målsætning at forsyne egne virksomheder med egne produkter gennem egne kontorer samtidig med, at der var sikret fragt til kompagniets skibe.

Som tidligere nævnt under omtalen af skoleskibet »Viking«, så var sojabønnerne en sart last, som man ikke skulle betro et sejlskib uden hjælpemotor at bringe den lange vej. Sojabønnerne tålte hverken fugtighed eller kulde. Lastrummenes sider og skot blev beklædt med bastmætter før indladningen. I lange rækker travede kulierne fra pakhuset ud på pier'en med sojabønnerne i sække, hver på ca. 90 kg. Efter en prøvetagning blev

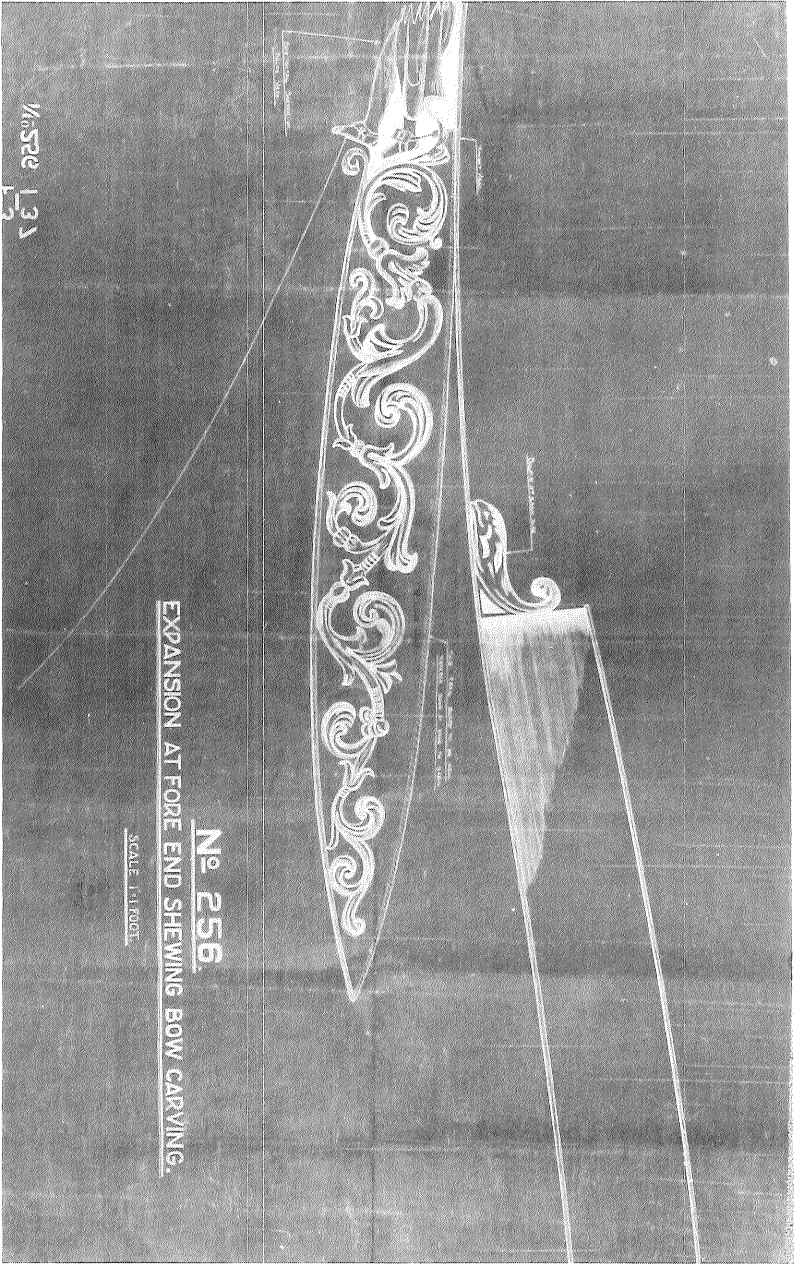
sækken ved lossebommens talje bragt hen til lugeåbningen. Her stod sækkepigen med nål og tråd og syede for store huller i sækkene sammen, før de blev stuvet i lasten med ventilationskanaler af brædder anbragt mellem lagene.

De politiske forhold i Østen var ustabile efter den russisk-japanske krig. Vladivostock var besat af 40.000 japanske soldater, Dalny var i 1905 blevet overtaget af japanerne, men i denne by kunne skibets besætning få et indtryk af den gamle kinesiske kultur.

Fra Dalny begyndte man hjemrejsen den 19. juni - en mandag. Måske derfor begyndte rejsen uheldigt. Om natten var skibskatten Peter faldet over bord, og på afrejsedagen faldt en matros ned i lasten og brækkede benet. Et par dage senere kom skibet ind i tyfonbæltet i det Kinesiske Hav. Fem store, nye råsejl sprang fra ligene, og de meterlange, lueforgyldte rankeslyng fra skibets udsmykning blev revet af og flød på bølgetoppene som store glinsende fisk. På de senere rejser undgik man at forlade en havn en mandag. Igen under Madagascar fik man storm, hvor »København« lagde sig 50° over, hver gang den tog en overhaling.

Hjemturen blev lang og træls med et kun kortvarigt ophold på St. Helena for at få friske forsyninger og post. En del af sojabønnerne skulle losses i Stettin, så skibet gik ned gennem Storebælt til Swinemünde. Da der ikke var vand nok i Oderen, til at man kunne gå fuldt lastet til Stettin, blev først i fire dage losset sojabønner i lægtene for at lette skibet. Den 6. november forlod »København« Stettin og løb den følgende dag ind i sin hjemhavn.

1922 var året, da Det Østasiatiske Kompagni kunne fejre sit 25 års jubilæum, og kompagniets grundlægger, H.N. Andersen, fyldte 70 år. Blandt megen anden hyldest forekom det naturligt at vælge skoleskibet »København« som motiv for årets julemærke. Marinemaleren Chr. Mølsted udførte forlægget til det lille farvetryk.



Uddannelsen om bord på skoleskibet var fra første færd berammet til at vare fire år, men det viste sig hurtigt, at det kneb for de unge at forlige sig med at opholde sig så lang tid i en så begrænset lilleverden. Læretiden blev da i praksis ændret til tre år, og i stedet så man helst, at aspiranten havde et helt års sejltid bag sig.

En lang procedure lå bag den enkelte, når han for første gang gik op ad landgangen med sin køjesæk og satte pennen til papiret for at underskrive bemandingslisten som sin del af kontrakten. Før hver rejse var der 100 eller flere ansøgere, og de 16-20 yngstelever, der var plads til, blev omhyggeligt udvalgt. Mange havde studenter- eller præliminæreksamen, og adskillige var børn af embeds- og tjenestemænd. Men der blev fra direktionsens side lagt vægt på, at unge fra alle sociale lag blev tilgodeset ved udvælgelsen, som etatsråden personlig kunne deltage i. Vagn Dyrborg, skippersøn fra Randers, fortalte mange år senere til en journalist, at H.N. Andersen udtrykte bekymring over, at han var så lille og spinkel. »Jeg bliver da nok større«, havde Dyrborg svaret på sit jyske, og så smilede etatsråden¹⁵. Det var en betingelse, at den vordende elev kunne dokumentere at have et godt helbred, et fejlfrit syn og at tænderne var efterset og i orden.

En anden betingelse var, at eleven selv anskaffede den normale udrustning, og at den var betalt. Køjetøjet leverede kompagniet.

Før afsejlingen blev dæksbesætningen inddelt i to vagter, bagbords vagt og styrbords vagt, hvis vagtchefer var henholds-

Detailtegning af forskibets rankeslyng, sendt fra værftet i Leith til billedskæren Povel Olrik, for at han kunne skære nye ornamentter i stedet for dem, der blev slået af skibet under tyfonen i det Kinesiske Hav. Orig. i privateje. A detailed drawing of the forebody's ornamentation sent from the shipyard in Leith to the wood carver, Povel Olrik, so that he could carve new ornaments to replace the ones which were knocked off the ship during a typhoon in the China Sea. The original is in private ownership.

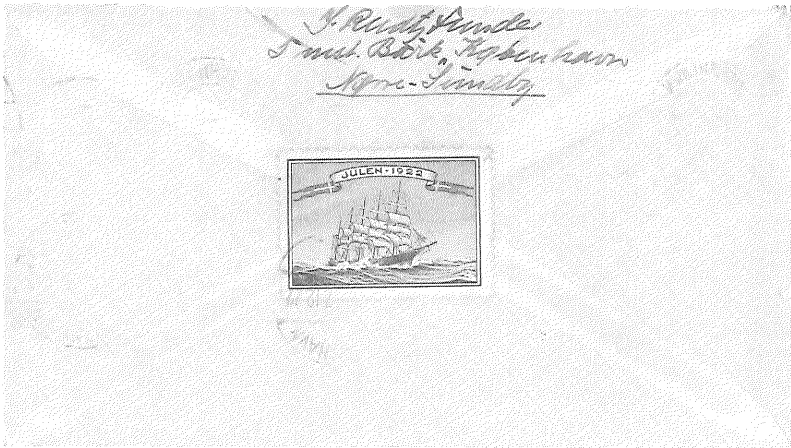
vis 1. og 2. styrmand. 3. og 4. styrmand var næstkommanderende på vagterne, der på den første rejse bestod af hver 8 matroser, 5 letmatroser og 9 elever. Allerede på 2. rejse var der 15 elever på hver vagt og tilsvarende færre forhyrede matroser.

På grund af den store og mandskabskrævende sejlføring arbejdede man i toskiftet vagt eller, som man sagde, vagt om vagt. En stagvending f.eks. foregik kl. 8, hvor begge vagter var på dækket. Eleverne deltog på vagterne i alt praktisk arbejde under ledelse af de vagthavende styrmænd. De forskellige vagter benævnes således:

Kl. 19 til midnat:	»Førstevagten«.
Midnat til kl. 4:	»Hundevagten«.
Kl. 4 til kl. 8:	»Morgenvagten«.
Kl. 8 til kl. 13:	»Formiddagsvagten«.
Kl. 13 til kl. 19:	»Eftermiddagsvagten«.

»Eleverne holdt skibet fra fløjknapperne til vandlinien med rustbankning, maling, skuren, smøring og al vedligeholdelse. Topsgasterne havde ansvaret for hver deres top. En topsgast var fritaget for alt det trivielle arbejde på dækket. Han gik til vejrs med sin sejlmagerpose og smurte blokke og holdt al den løbende rigning og de stående wirer i orden. Også hvis et sejl var revnet, kunne han prøve at sy det deroppe, hvis ikke skaden var så alvorlig, at sejlet skulle bringes ned til udbedring i sejløjen«¹⁶.

Om formiddagen var der normalt skole for eleverne. Fagene var dansk, engelsk, navigation, maskinlære, regning og matematik og gymnastik. I de praktiske fag skibmandsarbejde og sejlsyning virkede sejlmageren som instruktør for eleverne. De yngste elever skulle føre dagbog og flere fortsatte af egen interesse med at notere dagens eller ugens begivenheder enten som breve eller i dagbogsform. Også flere af officererne har efterladt sig dagbøger eller senere nedskrevne erindringer.

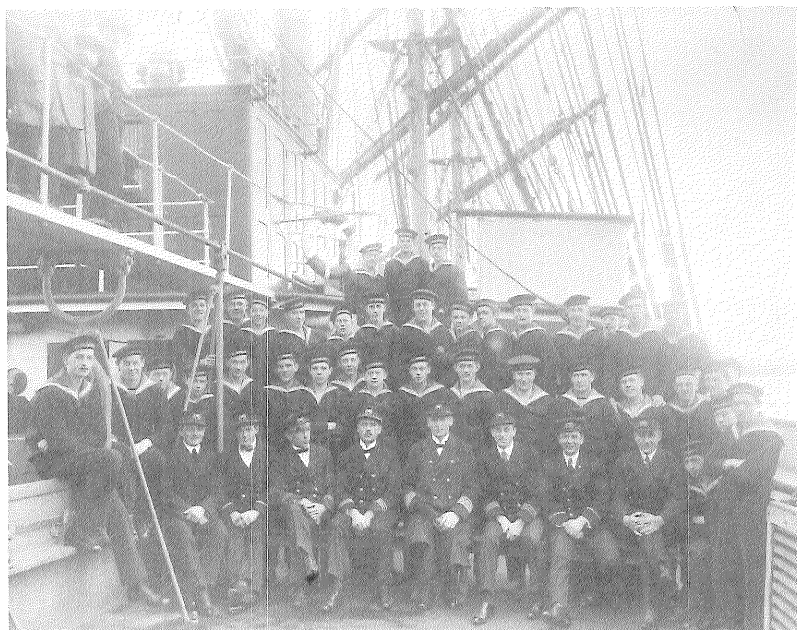


Skoleskibet »København« efter orig. af marinemaleren Chr. Mølsted blev motiveret for julemærket i 1922. Bagside af brev fra letmatros Jørgen R. Funder. *The training ship »København« based on a picture by the marine painter Chr. Mølsted was used as the motif for the Christmas seal in 1922. The back of a letter from ordinary seaman Jørgen R. Funder.*

De følgende korte beretninger om »København«s rejser bygges på dagbøger, breve, erindringer og mundtlige meddelelser. Hvor der er divergerende oplysninger, regnes dagbøger og breve for de primære kilder. Også officielle bekendtgørelser og pressemeddelelser er betragtet som brugbar information.

»København«s 2. rejse 29. november 1922 - 6. maj 1923

Efter kaptajn Juel-Brockdorffs fratræden blev førstestyrmand Jens Mortensen udnævnt til fører af »København«. Andenstyrmand Bjørn avancerede til førstestyrmand. En afgørende ændring på bemandingslisten var, at der ikke mere var en læge om bord på skibet. Rejsen gik fra Nørresundby til Buenos Aires med en last cement fra Nørresundby Portland Cementfabrik, oprettet 1906 som ØK's ældste datterselskab. Cement kunne afsættes overalt i de oversøiske lande, hvor kompagniets skibe kom frem, og samtidig bidrog varen til at sikre skibene fragt.



Mandskabsbillede fra 1924. Forrest i midten kaptajnen Jens Mortensen. Yderst på fløjene fra v. Harald Mortensen og Kaare Speerschneider, to elever hvis dagbøger og breve giver et fyldigt indtryk af livet om bord på skoleskibet. Foto i privateje. *A picture of the crew from 1924. The Captain, Jens Mortensen, is nearest the front in the middle. Furthest to the left is Harald Mortensen and furthest to the right is Kaare Speerschneider, two pupils whose diaries and letters give a very full impression of life aboard the training ship. Privately owned photo.*

Den 30. januar 1923 ankrede skibet op på reden ud for Buenos Aires. I fire uger nød hele skibets besætning stor gæstfrihed fra den danske kolonis side, så inden afrejsen blev der arrangeret en fest på skibet. Omkring 300 danske modtog invitationen.

Returlasten var hørfrø for ordre. Bestemmelsesstedet blev Göteborg, og herfra blev skibet efter nogen uvished kaldt hjem til København, hvortil det ankom den 6. maj.

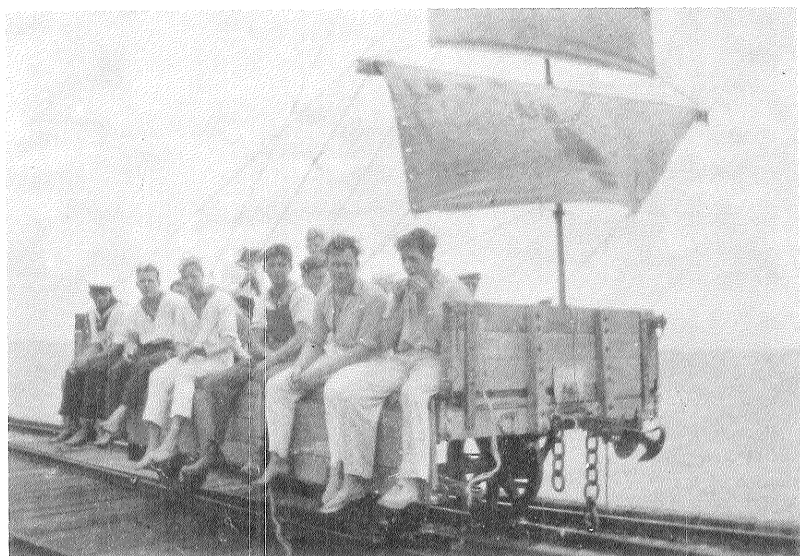
»København«s 3. rejse 25. maj 1923 - 29. maj 1924

Også denne rejse udgik fra Nørresundby med cement for Honolulu og kridt for San Francisco. Turen gik gennem Panama-kanalen. Efter endt losning først i Honolulu sejlede skibet langs kysten og tog trælast ind fra havnene Pittsburg, Eureka, Astoria og Portland. Det store sejlskib egnede sig ikke til kystfart, og ikke kun eleverne blev kede af al den sætten og bjergen sejl, sejladts for motor og transport ved slæbebåd. I San Francisco rømte 8 elever og en matros. Da man nåede til Portland, kunne en letmatros konstatere: »Som sædvanlig er der rømt nogle: bageren, sejmageren og den nye messedreng. Nu er vi kun tre matroser« (J.R. Funder). Træet fra Portland blev anbragt på dækket. Det lå og »rodede« mellem ender og skøder. I alt var der løbet 16 mand, og af de øvrige måtte fire ligge til køjs med gulsot. Det blev en drøj tur over Stillehavet mod Australien. Det fåtallige mandskab måtte slæbe planker, sætte og bjerge sejl i en uendelighed.

Træet blev udlosset i Sydney, og herfra gik skibet til Spencergolfen efter hvede. Nytårsdag ankrede »København« op ved St. Germein for enden af en 1¼ sømil lang pier, af de indfødte kaldet »jetty«en. Jernbanevogne bragte hveden ud til skibet. Endnu et parti hvede blev bragt om bord, mens skibet lå for anker ud for Port Victoria. Her kom man slet ikke i land. Destinationshavnen i Europa blev Bordeaux. Herfra kom skibet til København i ballast den 29. maj 1924.

»København«s 4. rejse 14. juni 1924 - 19. januar 1925

Fra København gik skibet til de finske havne Kotka og Frederikshamn for at indtage en trælast for Sydafrika. Første destination var Durban. Træet blev losset her og i Lourenço Marques. Fra denne sidste plads og fra Beira, begge byer i Moçambique, blev lastrummene fyldt op med majs for London. En elev nævner tallet 58.000 sække. Arbejdskraften i de østafrikanske havne var kaffere, hvis fremmedartethed og samtidig meget



I Port Germein bragte jernbanevogne hveden ud til »København«, der lå for enden af en kilometerlang pier. De kløgtige elever fandt hurtigt ud af, hvordan man lettest bragte den tømte vogn tilbage. Foto i privateje. *In Port Germain railway cars brought the wheat out to the »København« at the end of a kilometre-long pier. The clever trainees quickly found out how to get the empty car back again as easily as possible.*

usle tilstand vakte meget modstridende følelser hos eleverne. Men de handlede med dem og byttede deres gamle tøj med aber, læderskjolde og asejager. Der blev også, for besætningen, arrangeret jagtture og udflugter ind til landsbyerne.

Under hjemrejsen, der gik sønden om Afrika, måtte lastelu-gerne med mellemrum tages af for at skaffe luft til lasten. I den Spanske Sø (Biskayen) kom skibet ud i en orkanagtig storm. De fleste af sejlene blæste ud af ligene, og den læ redningsbåd blev slået over bord sammen med gelænderet og en david. Herved opstod et par store huller i dækket, så vandet fossede ned i sejl-køjen. Skibet lå underdrejet et døgn, mens det krængede 51°

over, læ lønning var hele tiden under vand. Mange gange var også løbebroen i vandet. Rattet var surret fast med tre mand til rors og helt i borde. Efter stormens ophør viste det sig, at lasten havde forskubbet sig tre sække fremover.

Den 21. januar ankom »København« til London, hvor majsens blev losset, før skibet gik i tørdok for at få udbedret de omfattende skader på skib og maskine. Både 1. og 2. styrmand måtte nødtvungent over for eleverne indrømme, at det havde været det værste vejr, de endnu havde oplevet på søen.

»København«s 5. rejse 1. marts 1925 - 22. august 1925

Istandsæt efter stormens skader gik »København« ind i West India Dock for at få ballast og provisioner til en ny rejse, der gik gennem Middelhavet og Suezkanalen ud til Bangkok, hvor skibet den 3. maj kastede anker i Menamfloden ud for ØK's administrationsbygning.

Som det var sædvane, når man nærmede sig havn, blev der skrubbet, sandskuret, malet og pudset messing, men ved denne destination blev der lagt ekstra kræfter i arbejdet. Også udvendigt blev skibet malet, de sidste dage med assistance af kulier. Eleverne fik udleveret en ren, hvid skjorte, som de bar til de mørkeblå bukser ved den officielle modtagelse den 4. maj. Efter festlighederne blev skibet forflyttet til ØK's pakhuse, og ris blev taget i lasten. I det andet lastrum kom store teaktræskævler. En restlast af kopra (kokosnøddens kød) blev lastet i Singapore. Herfra foretog eleverne en udflugt for at se ØK's gummiplantager.

Hjemrejsen foregik ad samme rute gennem Suez. Første havn i Europa blev Hamborg, hvor en del træ og kopra blev udlosset. Med ca. 1500 tons last lagde »København« lørdag eftermiddag den 22. august ind ved Frihavnens midtermole.

Før den 6. rejse foretog ØK et chefskifte om bord på »København«. Kompagniet ønskede mere orden og disciplin om bord, mere af kompagniets »style«, som det blev indskærpet eleverne.

»Det hedder ikke stil, som jeg skrev i sidste brev, men style« lærer en elev sine forældre. Samtidig ønskede H.N. Andersen, at skibet, der i september 1925 efter femmasteren »Flora«s forlis nu var verdens største sejlskib, skulle markere sig ved hurtige rejser. Efterhånden som de stadig færre fuldriggede sejlskibe så deres rejsemål blive begrænsede, således at de sejlede på de samme havne, begyndte mandskaberne at sejle omkap. Det gjaldt især hvedefarten på Australien. Engelske søfartskredse, der havde de gamle clipperes kapsejladser i frisk erindring, bragte de opnåede sejltider som godt stof. I disse spalter ville etatsråden gerne læse om »København«. Allerede til skibets første rejse havde skipperen fået »Cutty Sark«s og »Thermopylæ«s logbøger med som inspiration. Men »København« havde endnu ikke sejlet på de lange stræk, hvor rekorderne blev sat. Kun inden for de enkelte etmål var tilfredsstillende resultater blevet opnået.

Som ny skipper faldt valget på føreren af m/s »Lituania«, H.K. Christensen, og han ønskede at medbringe sin egen førstestyrmand, Hans Ferdinand Andersen, der havde været elev på »Viking«, da H.K. Christensen var styrmand, og senere havde de sejlet sammen i seks år. Også blandt de yngre officerer skete en udskiftning.

»København«s 6. rejse 4. september 1925 - 13. august 1926

En af ØK's ældre skibsførere, Carl J.L. Knudsen, førte »København« til Danzig, hvor det indtog en trælast bragt ned fra Finland. I løbet af september ankom så den nye kaptajn, officererne og de nye elever. Nu var alle de forhyrede matroser og båds mænd afløst af elever, hvis samlede antal var 45.

Den 12. oktober 1925 afgik »København« med 67 mand. Trælasten var bestemt for Melbourne. Trælastmarkedet var generelt dårligt, men alternativet var ballast. Rejsen begyndte med et uheld, idet en petroleumsovn væltede i 2. mesters kammer og satte det i brand. Der skete omfattende skader på hele

agterskibet, og flere kamre brændte ud. Også radiostationen blev beskadiget under slukningsarbejdet. Takket være en stor indsats fra alles side kostede ulykken ingen menneskeliv, og ilden blev slukket inden for en time. Skibet gik ind til Plymouth for reparation. Den 14. december afsejlede man fra Plymouth mod Melbourne. Hertil ankom »København« den 5. marts, og det viste sig, at alle storsejlerne endnu lå og ventede på deres hvedelast. Høsten var slået fejl efter en lang tørkeperiode. »København« fik selv nogle problemer ved afleveringen af trælasten, idet der blev sagt, at der var orm i træet, og losningen blev standset i tre dage.

Efter ordre fra kompagniet forlod »København« Melbourne og sejlede vest om Australien til Surabaja på Java. Så snart den nye destination blev kendt, blev der uddelt kininpiller til besætningen på grund af faren for malaria. Under opholdet i Surabaja flagede skibet den 30. april over toppene på grund af den hollandske kronprinsesses fødselsdag. Ved bjergningen af flagene faldt elev Leif Granhof fra mesantoppen ca. 40 m ned på poopdækket. Han ramte en solsejlsribbe og gik gennem solsejlet. Dette afbødede til en vis grad faldet, så Granhof slap med brud på venstre arm og venstre ben. Han blev bragt til hospitalet i land.

Fra Surabaja og herefter Probolinggo og Banjowangi blev fra lægtene indtaget majs og kopra. Hjemrejsen begyndte den 19. maj og gik gennem Balistrædet og syd om Afrika, hvor kursen blev holdt tæt syd om Madagascar for at komme ind i den varme Agulhas strøm. Bortset fra den forsinkelse, der skyldtes branden, havde København som sejler vist sig fra sin bedste side. Efter kun 79 dages rejse fra Plymouth ankom skibet til Port Phillip, indsejlingen til Melbourne.

Også hjemrejsen blev hurtig, idet Lizard i den Engelske Kanal blev passeret efter 79 dages rejse fra Banjowangi.

Om udrejsen fra Plymouth fortæller H.K. Christensen: »Denne rejse blev meget rosende omtalt i de danske blade og i



den engelske søfartspresse. Det var lykkedes mig at skaffe skibet ry som en god sejler; men under rejsen havde jeg heller ikke ligget på den lade side.

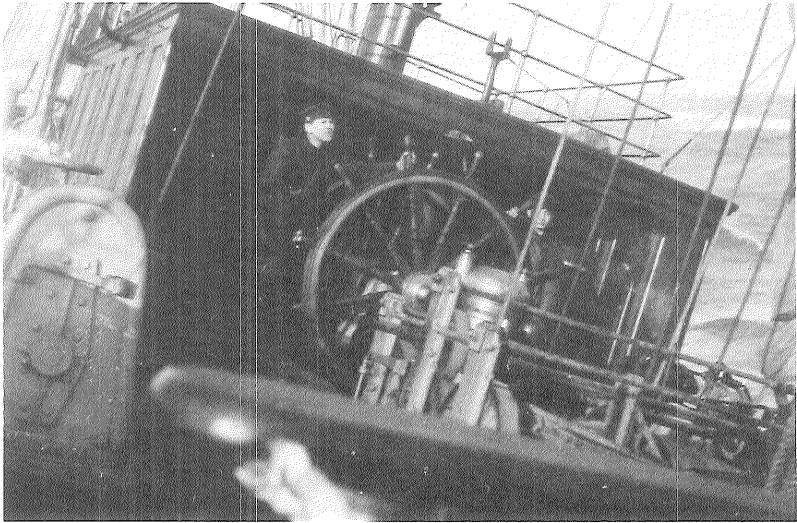
Jeg havde prøvet skibet under alle vejrforhold, og ved forsøg var jeg kommet til resultater, som var ret forbavsende. Således gik det op for mig, at skibets fart i høj grad var afhængig af krængningen, og at man til tider kunne opnå større fart ved reduceret sejlføring, hvis man kunne opnå den rette krængning. Da først jeg var klar over dette forhold, kunne jeg få noget ud af skibet uden ligefrem at løbe risiko for at kuldsejle. Selvfølgelig måtte man have en besætning, man kunne stole på; men det havde jeg, idet alle om bord fik interesse i sejladsen og var lige så ivrige som jeg efter et godt resultat.

Distancen fra Bough Island til Port Phillip, 6920 sømil, udsejlede vi på 33 dage, hvilket er 211,5 sømil pr. dag gennemsnitlig. På denne rejse brugte vi ikke motoren og havde kun brugt den 14% over hele udrejsen. Sejlads for motoren var kun foregået i Stillehavet ved Ækvator.

Vi opnåede en fart af 15 sømil i timen, og den største distance, vi opnåede i et døgn, var 301 sømil, uden at strøm havde hjulpet. I dette døgn førte vi i 8 timer alle over- og undermærsejl og fok og i 16 timer kun 4 undermærsejl og fok. Den bedste fart, vi havde opnået, var 13 sømil i timen«¹⁷.

I breve og dagbøger, men især i erindringsstoffet og senere nedskrevne beretninger, lægges der vægt på at fortælle om de dramatiske episoder. Vi hører om orkanagtige storme, hvor rå-

På Java bringes majs og kopra ud til »København« af sampaner og lægttere. Foto i hollandsk album, givet til H&S i 1985. *Rice and copra being brought out to the »København« at Java by sampans. Photo in a Dutch album donated to the Danish Maritime Museum in 1985.*



»København« ligger underdrejet i vestenvindsbæltet 1926. De i alt 4 eller 5 rorgængere må bruge alle deres kræfter på at holde dobbeltrattet. Kun i roligt vejr kunne to mand klare rortønnen alene. Foto i privateje. *The »København« lying hove-to in the zone of prevailing westerlies in 1926. The four or five helmsmen have to use all their strength to hold the double steering-wheel. It was only in calm weather that two men could manage the helm alone. Privately owned photo.*

sejlene blæste ud af ligene, og vandet slog op over skibet. Især stormen i Biskayen på den 4. rejse synes at have gjort et uudsletteligt indtryk på dem, der oplevede den. De hårde storme er beskrevet i alle enkeltheder. Det samme gjaldt de få ulykkestilfælde, der skete om bord og en heldigvis enkeltstående drukneulykke. Hverdagslivet var dog det dominerende og derfor bringes et uddrag fra en dagbog fra 6. rejse, der dækker en periode af tre uger, hvor der intet usædvanligt skete. Fortælleren er en af de ældste elever, Kaare Speerschneider, født 1904 af en navigatør og statsmetereolog. Sine, med nogle dages mellemrum, førte dagbogsnotater samlede Speerschneider sammen til et

brev, der fra Australien blev sendt hjem til forældrene og de tre søskende i Hellerup. Skibet med sin trælast for Australien møder vi, efter at det i Plymouth er blevet repareret efter branden. Det befinder sig mellem de Kapverdiske øer og Vestafrika og sejler nu over Ækvator i en lang bue ned langs Sydamerikas kyst for at nå frem til vestenvindsbæltet omkring 42° s.br.

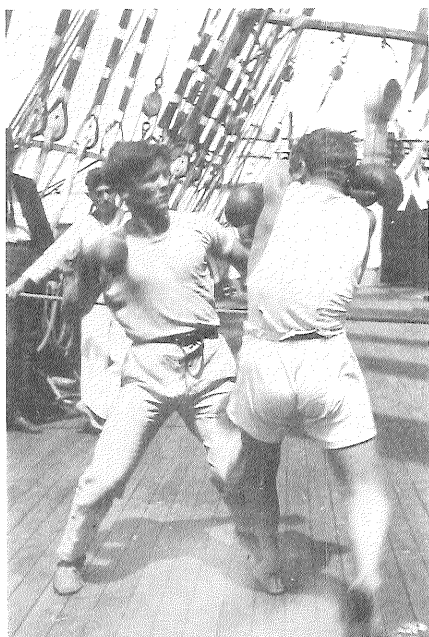
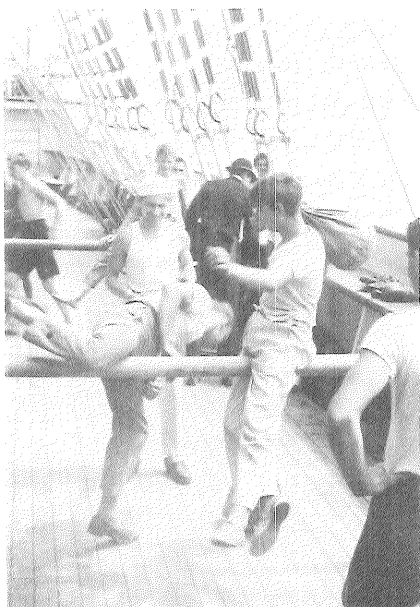
Humøret blandt eleverne er ikke det bedste. Skibsavisen »Blue Post« var efter to numre blevet forbudt på grund af nogle spøgefuldheder om den nyligt tiltrådte kaptajn, H.K. Christensen og hans 1. styrmand H.F. Andersen. Den forberedte linedåb blev aflyst som straf. »Gadedrenge holder ikke dåb«, sagde skipperen. Og også nytårsaften forløb uden festlighed.

»1. ste januar 1926

Glædelig nytår! Ja det må vi håbe, i det mindste med hensyn til officererne. Selv har vi det godt. Nytårsaften gik. God mad. Pænt vejr, men heller ikke mere. Jeg havde sidste udkig i det gamle år. For tre år siden, husker jeg, havde jeg roret i det gamle år. Hvor mange glade, fornøjelige og minderige dage har jeg ikke haft i det forløbne år. Jeg slog de 16 glas – 8 for det gamle – og 8 for det nye år, hvorefter et kanonslag blev fyret af.

I skolen holder vi os kun til det praktiske, såsom at regne bredden og længden ud, og ellers fortæller læreren os om navigation. Ved middagstid skiftes vi til at tage højden og regne den ud. Vi holder også en metereologisk journal i lighed med den, de fører på broen. Det er for at vænne os til at skønne på vejr og vind. Hver fjerde timer undersøger vi temperatur og barometerstand.

I øjeblikket er vi helt tossede med at lave idræt. Jeg har nu lært flik-flak, og saltmortale har jeg jo før kunnet. Boksning dyrker jeg også og har raget mig mange ophovnede læber og ømme næser til. Med kofilnagler er vi også i gang med at løfte, svinge o.m.m. Man bliver jo helt tosset af det, da vi er så mange



Sportskampe og »Olympiske lege« var elevernes egne arrangementer, der skulle oplive de lange stræk over oceanerne. Fotos i privateje. *Sports and »Olympic Games« competitions were arranged by the trainees themselves to enliven the long trips across the oceans. Privately owned photo.*

unge, og den ene ikke vil stikke op for den anden i nogen retning.

Vort jazz-orkester er meget udsøgt. Det består af alle mulige og især umulige instrumenter, og et musikalsk menneske, der kunne overvære det herude til søs, ville korse sig adskillige gange og finde den letteste måde at komme klar af det bestialske spektakel, som det er. Når man som jeg selv sidder midt i det med mit trækspil, dirigerende det hele med mit instrument, kan det endda gå an. Intet under, at det første man går til, når vi kommer i land, er et sted med god musik. Jazz-band er godt i en dansesal, men lad os få den virkelige musik for os selv med sine egne tanker – da vil man nyde den.

Alle mulige slags løjer har vi for, og hvorledes skulle ellers en sådan langfart på ca. tre måneder forløbe, om der ikke var liv i os. Bageren tog vi f.eks. forleden og satte i et pælestik fra et givtov, hvorefter vi hev ham til vejrs og lod ham hænge og svaje rundt der, indtil han lovede os boller til begge lukafer. Selvfølgelig kom han ikke ned, før han havde hængt der et stykke tid. Der var een, der ikke brød sig om at sidde ned i nogle dage efter den omgang uden godt med puder under. Det tror pokker. Til oplysning kan jeg fortælle, at vi fik bollerne. Meget andet sjov har vi med hinanden og med de yngste elever naturligvis. Selv husker vi tilbage på vores drengetid og matroserne dengang, og de nuværende drenge vil også om en treårstid huske os.

6. jan.

Nu har NO'sten vist, hvad den kunne og blæst al vejret fra sig, skønt meget støt har den ikke været på det sidste, men vi har nu også opholdt os i den yderste del af passaten. Nu går vi så småt vestover, og forløberen for SO'sten synes allerede nu at vise sig. En ganske pragtfuld morildsdannelse observerede jeg til aften. Aldrig har jeg set noget lignende nogetsteds. Morilden dannede lange, lysende striber, der gik i retningen Ø-V. Imellem

hver stribe var der vel en afstand af 10-15 meter, men ikke nøjagtig samme afstand mellem hver. Jeg kravlede op på fokkeråen, og så langt øjet kunne række, strakte striberne sig ud i horisonten. Hele skibssiden var oplyst af morilden. Enkelte morildspartikler viste sig som store, lysende punkter, der syntes at snurre rundt meget hurtigt. Andre forsvandt lige på en gang, og atter andre syntes at have forskellig farve, hvis man da kan tale om farve i vandet. Det var ved 8-9 tiden på aftenvagten, og vi var på 2°00'n.br., 20°50' v.lgd. Jeg får vel nok lidt at vide om det i det brev, jeg får fra jer efter, at dette er modtaget.

8. jan. passeres Ækvator.

11. jan.

Nu har jeg været topsgast siden jul på krydstoppen. Et herligt job at kunne få lov at passe sig selv fuldstændig. Ser selv, hvad der skal laves og gør det i stand. I begyndelsen lagde jeg alle wirebændsler om på røjl og overbram, hvorefter jeg vævlede bram- og stængevantet, satte skamfilingsringe på vantet, splejsede fire nye wirevævlinger i stedet for de gamle, der sidder lige over salingen, nussede, taklede, klædte, bændslede, og de mange andre tusinde ting, der er at lave i en rig. Fri for styrmænd snusende om een for at se efter, om man bestiller noget, kan man jobbe eller tage det »easy«, som man nu har lyst til, sidende på en rå eller et æselhoved og gøre sig livet behageligt. Det er meget forskellige stykker skibmandsarbejder, der her falder for, men allright, når man ved, at man er klar over alt det forefaldende arbejde. Desuden er man fri for alt arbejde på dækket, såsom at skrabe og banke rust, men senere kommer vi nok derned for at hjælpe til med at male skuden til havn. Fra toppen har man den bedste udsigt til alle sider, men har man set den en gang, kender man den igen, da det er vand og atter vand til alle sider, så langt øjet nu kan strække. Alligevel er det ikke ensformigt, for vandet er ikke ens hver dag, hvad den tilsynela-

dende farve og sø angår. Desuden får man øje på den haj, der forfølger os, ventende på sin daglige ration fra middagen om bord, eller vi ser de smidige springere boltre sig i velvære og store skarer af flyvefisk, der er blevet jaget tilvejs af de buttede bonitter. En havskildpadde ser vi også til tider ligge sovende i overfladen. Ja, hvad ville d'herrer landboere ikke sige til en sådan tur i toppen? Men de ved jo heller ikke, hvad der er godt.

17. jan.

SO passaten er rigtig sørgelig. Vind var der nok af, men da vi var kommet så meget vestover, at de store landmasser fra Sydamerika indvirkede på vinden, fik vi NO'lig vind, der stadig gik mere og mere nord. I dag har vi gennemgående holdt en fart af 6-7 mil. Motoren kender vi nu kun af omtale, og skipperen her er ikke meget for at bruge den, heldigvis. Flere gange har vi nu ligget og ventet i fuldstændigt stille, og vinden er også kommet hver gang. For mit vedkommende elsker jeg at være sejlskib lige meget hvor stor end farten er, for tid er der jo nok af.

Vi har haft vores første sportsstævne i dag på denne rejse, og det blev meget vellykket. Vi havde slået plakaten med »Blue Post«s papir op, og vi kunne jo nok se, at Skip og andre gik og så skævt til os i dagene før, for de tænkte vel, at nu var der noget i gære igen og noget, man skulle vogte sig for. Jeg ved, at de tænker således, og kedeligt er det jo, at kompagniet har givet sine nye officerer så fejlagtige oplysninger om os. Helt forkert greb de det an i begyndelsen, og uheldigere har de været siden. Det er et infamt sejlskib på sin måde, men alligevel det hvor chancerne for fremtiden synes at være af de bedste.

Sportsstævnet forløb meget udmærket, og alle var meget interesserede. Vi havde smidighedsøvelser, boksning, stangridning og højdespring. Erik J. Larsen og »Ping«, Stehr, foreviste moderne dans, den ene i kjole og hvidt med høj hat, og den anden også i kjole, men som dame med langt hår o.s.v. De gjorde



megen lykke. Musikken var pragtfuld. Allesammen i kjole (der ellers skulle have været brugt til dåben) med høj hat, blomst i knaphullet samt overskæg, foruden det, der har stået siden Plymouth. Der var præmier til de vindende, udsat af anonyme givere, tobak, cigaretter, øl og sodavand. Officererne var meget fornøjede, og Skip gav os alle en sodavand, så han har vel været tilfreds med resultatet. Nu er man jo selv med til at ordne det, så selve sporten må man dyrke udenfor.

Hvis vejret tillader det, skulle vi alle have et stævne på næste søndag. Det er altid noget, der kvikker op og er næsten nødvendigt, for at vi ikke for tidlig skal komme i totterne på hinanden.

Det ferske kød er forlængst sluppet op, så nu kører vi langs på »død mand« til frokost, middag og aften. Pålægssbakken består af »død mand«, Roskilde landevej, og undertiden nogle dåse-sild. Osten er ved at blive lidt lovlig slem. Forleden holdt vi væddeløb i lukafet. En boks cigaretter blev stillet midt på bordet, og osten blev skåret i 14 terninger med hver mands navn indridset i overkant. Hver mand stod og holdt på sit stykke, indtil startskuddet lød, og vi gav slip. Væddeløbsbanen var fra den ene ende af bordet til den anden, og snart var målet nået, men ak, vi måtte opgive at vinde boksen, da navnene fuldstændig var løbet ud.

18. jan.

Nu er vi rigtig i regnens bælte. Hele natten havde det regnet, så det var en anseelig masse af regnvand, der blev samlet. Vi fik to timer af formiddagsvagten til at vaske vort kluns i. Vaskevand til tøj får vi ikke noget af på denne rejse på grund af den lange

Johan Stehr og Erik Larsen optræder med moderne dans i en af de muntre re-
vyforestillinger på 6. rejse. Foto i privateje. *Johan Stehr and Erik Larsen giving a
modern dance performance in one of the comedy revues on the ship's sixth voyage. Pri-
vately owned photo.*

tid i søen. Før i tiden måtte vi samle vor ration af vand, hvis vi ville vaske tøj, så denne troperegn hilstes med jubel. Vand over i »byssen« og frem med alle kludene. Køjetæpperne kom ud at ligge på dækket, blev smurt godt ind med sæbe og så lod vi regnen om resten. Stortrøjer, jakker, genser og sådant kommer ud at ligge for senere at blive hængt op for rigtig at lade al det ferske trænge ind i tøjjet og drive det salte bort. Det er dejligt at få alt sit tøj i orden igen, fersket og nogenlunde rent. Det er umuligt at få tøjjet til at se fuldstændig rent ud, selvom det er det, men al den skyllen i saltvand får det til at blive gulligt og gør til-lige tøjjet skørt.

Vi har regnsejl over alle lugerne, og på båddækket og hen til broen er en af røjlerne rigget op. Fra hvert et nedløbsrør og i det hele taget fra alle de steder, hvor vandet løber, er der an-bragt pøse, og så snart en pøs er fuld, hældes indholdet ind i en af vore ferskvandstanke. Det er selvfølgelig et allemandsjob, og så snart en byge er over os, falder alt andet arbejde til side. Vi har ligget i et stille det meste af dagen, men hen på aftenvagten kom vinden fra agter'en, og med alle vore klude sat til løb vi vore 12 miles i timen. På grund af det stille, vi havde været inde i, beløb distancen sig nu ikke til mere end 188 miles eller knap 9 mil i timen.

20. jan.

I går havde vi også bygevejr. Denne skipper er meget nervøs. Det har jeg nu lagt mærke til mange gange, og godt er det aldrig for en besætning, især hvis der er nogen, der lader sig påvirke af ham i de øjeblikke, hvor det virkelig gælder. I en lille byge fi-rede han krydsrøjl, hvor der overhovedet ikke kunne tænkes nogen fare for skibet, hvad vi hørte 1ste styrmand bemærke til ham. Og så det at sætte alle mand til en røjl i stedet for at sætte et par mand til hver sin. Røjlen blev straks hevet op igen.

I løbet af eftermiddagen blæste det op. Barometret faldt, og alle tegn på uvejr viste sig, regn og lyn. Alle røjler blev gjort fast,



En regnbyge giver vand og dermed lejlighed til at få vasket klunset. Foto i privateje. *A rain shower provides water and an opportunity to get one's togs washed. Privately owned photo.*

tillige med bergin og storsejl samt gaffeltopsejl, men mere blev det heller ikke til. Det blæste godt på aftenvagten, men på hundevagten løjede vinden af og gik i dagens løb igennem S til OSO. Det var meget tarveligt gjort af den, vi braste styrbord ind, dog er det ikke vestover, vi skal, men måske den rummer senere.

På dækkes mønjes der nu over for tredje gang, og enkelte steder er der plettet, og næsten hele poop'en er blevet malet. I øjeblikket er Stahlhut og jeg i færd med at reparere berginen. Man er jo snart godt i træning med at sy langs og kan sætte en ny dug ind uden at blinke. Fine lapninger og stopninger samt lig syr vi til. Ja mange ting lærer man til søs, som enhver kunne have gavn af.

Den første albatros viste sig og blev en tid efter hevet ind over hækken, men blev smidt ud igen. Skip, der åbenbart er i Dyrenes Beskyttelse, ville ikke tillade os at give den en kofilnagle i hovedet. Men flere eksempler har man på sømænd, der er røget

over bord og atter samlet op, men uden øjne. Albatrosserne havde taget dem. Hvorfor have medlidenhed med en sådan fugl mere end med et andet dyr.

Vi fik fersk kød til middag. En bonit, der var sprunget på en snøre, vi havde ude under klyverbommen. Det er dejligt kød, som landboerne aldrig får at smage. Vi fanger dem på krog, hvorom der er viklet gazebind, og når vi hiver i snøren, så den får en springende bevægelse fra sø til sø, tror bonitten, at det er en flyvefisk og snapper den - og hænger på den. Det er morsomt at se dem fare gennem vandet og pludselig springe op i luften efter en flyvefisk. Da den bonit, der var på 10 pund, blev sprættet op, fandt vi en blæksprutte og flere flyvefisk i dens mave.

22. jan.

Vi satte mærs og bramsejl på hundevagten og stoppede kræet (=maskinen) agter. Ved 7-tiden på morgenvagten blev der opdaget to skypumper, der kom ned mod os, men vi faldt af og undgik dem.

Nu er vi allerede så småt begyndt at fryse, skønt termometret endnu viser 20°C. Men når man har opholdt sig længe i 30° varme, skal forskellen nok mærkes. For hver dag kommer vi nærmere Sydpolen og isgrænsen, som vi sikkert kommer ind i på denne årstid. »De brave vestenvinde« eller med en engelsk betegnelse »The roaring forties« skal nu vi snart have tag i. Det bliver sikkert noget med sus i, der skulle give godt med vind. Snart kan vi synge med i shanty'en:

Vi går »eastern down« i en dundrende vals,
nu larmer hele musikken.

Vor skipper kvitterede laksko og flip
ved den første diskantlyd i riggen.

Men når dagen er tusmørk og natten er lang
og håbet om solskin er skuffet,
er der øre for toner og stemning for sang,
når frivagten samles i ruffet«.

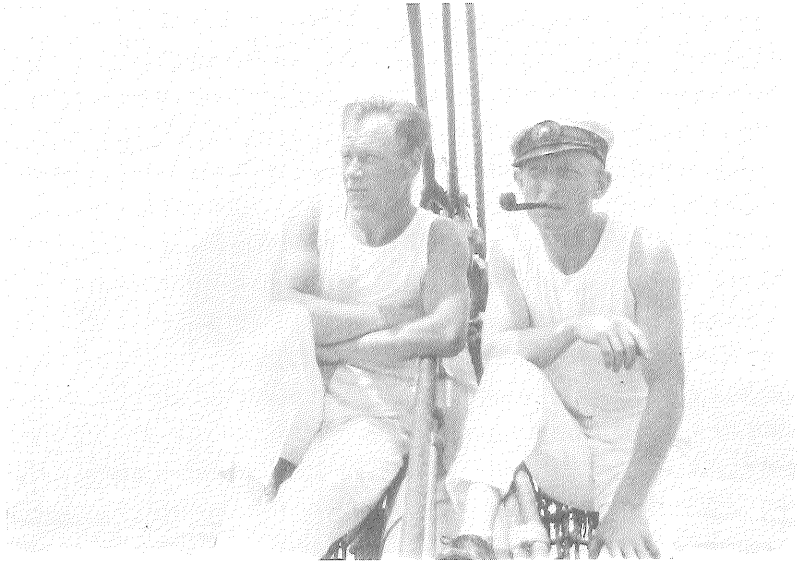
»København«s 7. rejse 22. september 1926 - 2. juli 1927

Skibet afgik i ballast fra København med Adelaide som første destination. Allerede en uge efter afgangens passeredes Lizard, og herfra blev rejsen til Port Adelaide klaret på 67 dage. Dette resultat vakte forbauselse og beundring i søfartens verden. Selv de berømte clippere som »Cutty Sark« og »Thermopylæ«, der var specielt bygget som hurtigsejlere på bekostning af deres lasteevne, havde kun en enkelt gang gjort den samme rejse et par dage hurtigere.

H.K. Christensen beretter om sine erfaringer med maskinen på denne rejse: »Ved modvind var det vanskeligt at drive skibet med den svære rigning gennem vinden. Ved vindstyrke 3 blev skibet nærmest stående på stedet. Da der skulle ubetydelig vind til at drive skibet frem med samme fart, som kunne opnås med motoren i gang, var det sjældent, at jeg benyttede motoren, egentlig kun i snævre farvande og i stillebælterne«¹⁸.

Fra Adelaide blev skibet dirigeret til Port Thevenard, for at man først skulle tage den hvede, man kunne få her, restlasten blev indtaget i Adelaide. Under de langvarige ophold i de australske havne lod en række elever sig friste til at rømme. Nogle fik arbejde i land, andre lod sig forhyre på andre skibe, der lokkede med en højere hyre. Syv elever rømte i løbet af de små tre måneder, skibet lå og ventede, to blev afmønstrede.

Hjemrejsen til Falmouth for ordre skulle gå via Kap Horn, og »København« således foretage en jordomsejling. Afrejsedagen den 1. marts begyndte med et uheld, idet man mistede det ene skrueblad, og rejsen måtte nu foregå for sejlkraft alene. Men hermed var ulykkerne ikke forbi. Den 3. marts indtraf den første og eneste dødsulykke på skibets ni afsluttede rejser, idet 4. styrmand Poul Thorsøe Jacobsen blev grebet af en bølge og ført bort, mens han sammen med en elev var kravlet ud på ankeret for at lægge en ekstra surring. Det blæste hårdt med byger, så først efter 1½ sømil lykkedes det at få vendt skibet. I syv timer eftersøgte man forgæves den forulykkede.



Kaptajn og 1. styrmand holder frikvarter ude i forgrejerne. Kaptajn H.K. Christensen førte »København« på skibets 6.-8. rejse. Ferd. Andersen overtog ledelsen på 9.-10. rejse og omkom ved forliset. *The captain and the first mate having a break out in the bow area. Captain H.K. Christensen was master of the »København« on the ship's sixth, seventh and eighth voyages. Ferd. Andersen took over as master on the ninth and tenth voyages and died in the wreck.*

Det hårde vejr fortsatte på rejsen mod Kap Horn, og skibet tog meget vand over. Desuden kunne det mærkes, at man manglede en styrmand og ni besætningsmedlemmer. H.K. Christensen lod eleverne udføre et tovværksnet, der blev spændt ud mellem vanterne og over lønningen fra for til agter. Adskillige elever blev slået op i nettet af søer, der slog over skibet; ved en enkelt lejlighed hele seks, men de undgik herved at blive slået over bord. Kap Horn blev passeret i en forrygende snestorm den 11. april.

I Falmouth kom ordren til, at hveden skulle losses i Liverpool. Da skibet skulle gå ind i dokken i Birkenhead, Liverpool,

havde det for meget fart fremover, så det tørnede mod kajen og fik nogle mindre skader. Losningen foregik ved, at sækkene blev sprættet op nede i lasten, og kornet blev suget op.

I denne havn afgang førstestyrmand Ferd. Andersen fra skibet, da han var blevet udnævnt til fører af m/s »Asia«. Som ny førstestyrmand tiltrådte Poul Bertelsen, der ligesom Ferd. Andersen havde været en af H.K. Christensens elever i »Viking«.

En aften var eleverne i den svenske sømandsmission til en sammenkomst med besætningen fra det svenske skoleskib, firemastet bark »C.B. Pedersen« af Göteborg. Den 13. juli var losningen afsluttet, og skibet forhalede til tørdok for at få skruen og kollisionskaderne repareret.

I Liverpool fratrådte 16 elever og 23 nye kom til. Det var lidt flere end vanligt for at erstatte de bortrømte.

»København«s 8. rejse 31. juli 1927 - 7. januar 1928

Fra Liverpool afgang »København« i ballast til Caleta Coloso i Argentina for at indtage en ladning salpeter. En uge efter afsejlingen skete der – efter elevernes mening »som sædvanlig« – to kedelige uheld, idet 2. styrmand Axel Pedersen, der samtidig var telegrafist og lærer for eleverne, faldt ned fra skibets løbbebro og pådrog sig kraniebrud. Fem dage senere eksploderede en begryde for tømrer E.R. Kjeltoft Nielsen, og kogende beg sprøjtede ud over hans bryst, skuldre og arme. Han blev frygtelig forbrændt, men reddede livet, måske fordi en kvik elev, Alfred Aagaard Andersen, slog en spand vand ud over ham, så ilden i hans klæder blev slukket, og et panser af størknet beg dannede et beskyttende lag over den ødelagte hud. En uge efter sit uheld måtte 2. styrmand igen overtage tjenesten som telegrafist, men ikke på dækket, for han kunne vanskeligt holde sig oprejst.

Ca. 15° øst for Puerto Rico fik kaptajn og besætning – syge som raske – lejlighed til at afprøve »København«s sødygtighed i en egentlig orkan af en dags varighed. Ballasten, der var dæk-

ket over med planker, og sprosset af med bjælker under mellemdækket, flyttede sig ikke. Der røg nogle sejl, men skibet led ingen skade.

Kommet vel gennem Panamakanalen stod skibet sydover langs Sydamerikas vestkyst for motor alene, da der på denne strækning er vindstille eller svag modvind. Ca. 400 sømil syd for Callao mistede skibet det ene skrueblad. Det blev nødvendigt at gå tilbage nordover til Callao og få skruen udbedret. Til Caleta Coloso, en gold klippekyst, hvor der i 40 år ikke var faldet regn, nåede man den 1. oktober og modtog her en salpeterlast, nærmere betegnet 4800 tons natriumnitrat til dansk havn¹⁹.

Hjemrejsen gik via Kap Horn, der denne gang blev passeret i klart vejr. Ved solnedgang den 9. december var skibet pludselig omgivet af isbjerge i alle retninger. Nattens og formiddagens zigzakkurs mellem dem for at gå klar blev enerverende. I dagningen indtraf en orkenagtig byge med sne samtidig med, at et stort isbjerg kom i sigte forude om styrbord. Kaptajnen beordrede alle overmærsejl firet af, så længe bygen stod på. I sine erindringer citerer kaptajn H.K. Christensen herefter sin logbog: »Klokken 2 emd. den 10. november passeredes det sidste isbjerg på 44° 26' S brd. og 45° 21' V.lgd. Skibet havde da sejlet mellem isbjerge i 21 timer og i samme tidsrum udsejlet 210 sømil. Maskinen havde ikke været i brug«²⁰.

Efter passaterne kom den ene hårde storm efter den anden. Det kostede nogle sejl, og en elev brækkede benet ved det tungtlastede skibs hårde bevægelser, men skibet blæste den rigtige vej og ankom til Korsør, tre uger før der var aftalt tid for losningen, hvorfor det måtte ligge hen som pakhus, før lasten kunne overtages af Langelands Korn, Foderstof og Gødningsforretning.

I Korsør fratrådte H.K. Christensen og blev som fører afløst af H. Ferd. Andersen, der beholdt 1. styrmand Berthelsen og 2. styrmand Thor Bro Jensen.

Den 21. februar 1928 var losningen i Korsør til ende, og skibet fortsatte til København med en restlast på ca. 500 tons.

»København«s 9. rejse 8. marts - 27. august 1928

Efter det obligatoriske eftersyn på B&W gik »København« til Nørresundby, hvor det fik en cementlast, 3500 tons = 18.000 tønder, til Buenos Aires. Skibet ankom hertil den 17. maj og forlod byen igen den 30. juni med en kornlast til Falmouth efter ordre. Bestemmelsesstedet blev København, hvortil skibet kom den 27. august efter en – efter elevernes mening – meget kedelig rejse. Vinden havde været ufordelagtig og passaterne svage. »Den nye skipper havde erhvervet sig tilnavnet »Tyfon-Ferdinand«, fordi han så optrækkende tyfoner over alt. Viste den mindste sky sig i horisonten, lod han bjerge sejl«²¹.

»København«s 10. rejse

Den 14. september 1928 forlod »København« sin hjemby for i lighed med den forrige rejse at gå til Nørresundby efter en last cement og kridt til Santos og Buenos Aires. Herfra regnede man med at få en returfragt af hørfrø og majs til Europa. Den 17. november 1928 ankom skibet til Buenos Aires, og fik i stedet ordre fra kompagniet om, at man skulle gå »eastern down« i ballast til Adelaide²². 1. mester Hans Petersen, der var gift og havde en lille søn, lagde ikke skjul på sin skuffelse i sine julekort til familien. De unge tog vel mere udsigten til at komme til Australien som den oplevelse, det var.

En elev fra næstældste hold om bord, Erik Rothe Andersen, skriver fra Buenos Aires den 7. december 1928:

»Kære bedstemoder og moster! Må jeg først ønske jer en rigtig glædelig jul og et godt nytår. – Det kommer måske lidt sent... Det har været en fin rejse herved, masser af fint vejr. 43 dage fra Nørresundby til Santos og 6 dage derfra og her til Bs. Aires. I Santos lå vi kun en uge, og her skal vi kun ligge i alt tre uger. Tirsdag d. 12^{te} stikker vi af til Australien. Vi kommer til at mangle tre mand. To har vi på hospitalet og een er rømt. Af de to syge har den ene lungebetændelse og den anden en øjensygdom, som lægerne ikke kan greje. To danske søfolk fra m/s

»Nordpol« er døde for nogen tid siden. De blev kørt over af toget, der rangerede ude i Puerto Nuevo, hvor »Nordpol« lå. Herude rangeres der med eksprestogsfart. De blev begravet fra den tyske kirke²³. »København« stillede 40 mand til begravelsen. Jeg hører ikke et kuk fra nogen af jer. Kun Betty har sendt brev. Endnu aner jeg ikke, om Oscar har fået min trækseddel. Men nu får vi jo se, hvad der ligger i Australien.

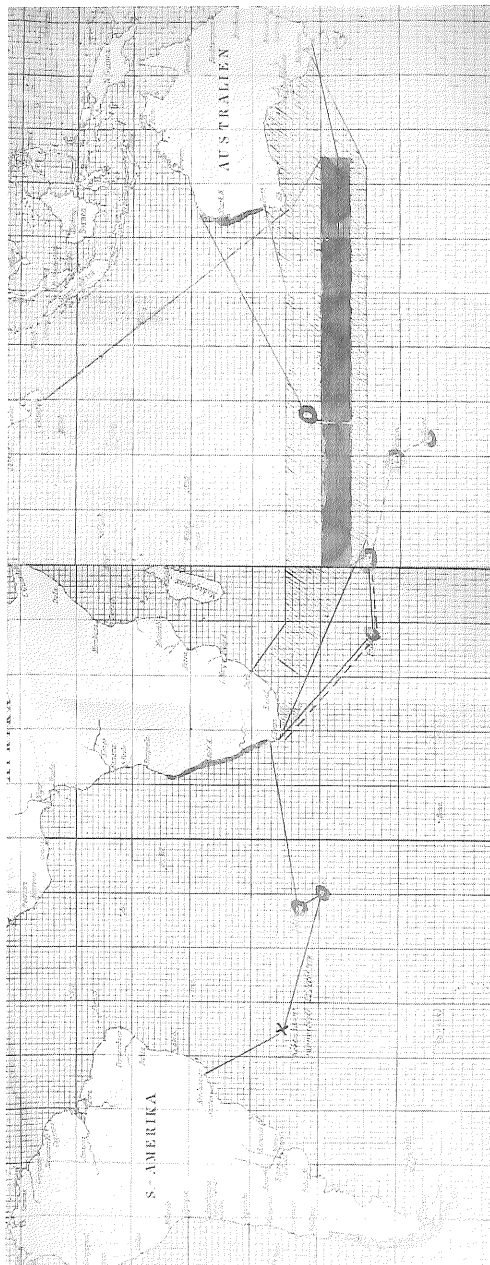
Mange kærlige hilsner fra Erik«

»København« afsejlede dog først den 14. december efter at have ballastet efter de gældende forskrifter²⁴. De tre mand manglede stadig, Jens Peter Østergaard og Harald Runchel var på hospitalet, og Erik Barfoed var rømt.

Den 21. december havde det norske s/s »William Blumer« radiokontakt med »København«, der da manglede vind. Den følgende dag ved samme tid ca. kl. 22 kunne telegrafist Henriksen fortælle sin kollega på »William Blumer«, at det var blæst op, og at »København« nu gik 11 knob. »William Blumer« befandt sig da på 33° 44' s.br. 34° 23' v.lg. »København« menes at have befundet sig ca. 400 sømil øst for Montevideo. De to mænd aftalte at søge kontakt også den følgende aften, men da svarede »København« ikke.

Da »København« ikke som forventet var ankommet til Australien midt i februar 1929, og ingen radiokontakt var opnået, lod ØK sine agenter i Melbourne forhøre sig om vejrforholdene hos de skibe, der havde befaret ruten. Her kunne flere hvalfangere meddele, at de havde observeret isbjerge, s/s »Horatius« så nordligt som 36° 48' s.br. 25° 03' ø.lg.

Den 21. februar gjorde ØK gennem den danske gesandt i London det engelske admiralitet opmærksom på, at »København« var »overdue«, at det var over tiden. Admiralitetet gav derpå alle engelske skibe i området ordre til at holde udkig efter den forsvundne storsejler og søge at få radiokontakt. Kompagniets forbindelse i London, rederiet Alfred Holt & Co. lod sin



På et træk kort har H.K. Christensen ved X indtegnet »København«s position d. 22. december 1928. Den øverste cirkel på den videre rute er øen Tristan da Cunha, hvor »København« fejlagtigt mentes at have været set. De skraverede og optrukne felter t.h. fortsætter til Australien og viser, hvor eftersøgningen er foregået. *The position of the København on December 22nd 1928 has been marked here by H.K. Christensen with an X on a track chart. The upper circle on the continuing route is the island of Tristan da Cunha where the »København« was mistakenly thought to have been sighted. The shaded and blackened areas on the right continue to Australia and show where the search took place.*

dampere »Deucalion«, der var bound for Australien, tage en sydligere kurs end sædvanligt og på rejsen anløbe Prince Edward, Crozet og Kerguelen øerne mellem Sydafrika og Australien. I alt 14 forskellige dampere af forskellig nationalitet hjalp gennem forårsmånederne med at afsøge ruten.

Disse foranstaltninger skete i fuld diskretion, og først den 4. marts meddelte ØK gennem Ritzaus Bureau, at skoleskibet ikke var kommet frem. Meddelelsen udløste en telefonstorm på avisredaktionerne og hos ØK. På hovedkontoret i Holbergsgade var det kaptajn Juel-Brockdorff, nu kompagniets skibsinspektør, der beroligede de ophidsede og fortvivlede forældre. Hvis »København« havde haft havari på sin hjælpemaskine, og vinden var kontrær, kunne rejsen udmærket tage op til 120 dage. Også på ØK's generalforsamling den 27. marts gjorde H.N. Andersen rede for de forskellige tekniske vanskeligheder, der kunne forklare skibets forsinkelse.

Den 10. april holdt direktør Schmiegelow et pressemøde, hvor han understregede kompagniets vilje til at gøre alt for at finde skibet eller fastslå dets skæbne. Først den 17. maj indkaldte ØK besætningens pårørende, og her blev kendsgerningerne lagt frem, også med hensyn til kompagniets foranstaltninger lige til det sidste, nye initiativ. Dagen før mødet med forældrene havde H.N. Andersen besluttet at foretage en eftersøgning med et af kompagniets egne skibe. »København«s tidligere fører, H.K. Christensen fik overdraget opgaven med tilladelse til at disponere over de fornødne midler. Som ekspeditionsskib valgte H.K. Christensen tankmotorskibet »Mexico« som værende det mest formålstjenlige. Dette skib, der netop lå ved Rio de Janeiro, blev nu udrustet med det bedst tænkelige tekniske udstyr, blandt andet en kortbølgeradio, gennem hvilken man kunne komme i daglig kontakt med hovedkontoret via Lyngby Radio. I lasten kom ekstra forsyninger, medicin og nyt, varmt tøj til drengene, som man med støtte i fortilfælde håbede at finde strandet på en øde ø. Kommandoen over skibet fik kap-

tajn Wild, af samtiden kendt som meget erfaren i sejlads på Sydpolarhavet.

Den 22. maj afrejste H.K. Christensen sammen med telegrafist Aage Hansen via Hamborg for derfra at gå med et dampskib til Sydamerika. Få rejsende har fået så mange tanker, forhåbninger og gode ønsker med på vejen. En mor skrev til H.K. Christensen den sang, hvis indledende strofer blev uløseligt knyttet til skibet og dets skæbne:

Du som drager ud at søge
Skoleskibets stumme spor,
hør en mor, hvis bange tanker
stadig vender med om bord

Der er drenge nok i verden
men for mig er der kun een,
han er født til hav og bølge
han er dansk til marv og ben

Du kan altid kende drengen
hvor du træffer ham på jord,
du kan læse i hans øjne
at han holder af sin mor

Se, hans hår er lyst og krøllet
og hans øjne de er blå,
og hans smil er lyst og venligt
som en herlig dag i vår

Vil du ikke finde drengen
bringe ham her hjem til mor
så er du den allerbedste
søkaptajn på verdens jord.

Clanlinjens damper »Halesius«, der fra Kapstaden var sejlet ud for at afsøge det sydlige Atlanterhav på vej mod Buenos Aires, nåede den 14. maj den lille vulkanø Tristan da Cunha. Den 28. maj fik ØK et telegram fra »Halesius«, hvori blev refereret et udsagn fra en missionær på stedet. Han og flere andre havde den 21. januar iagttaget et stort sejlskib vest for øen. Det havde fire eller fem master, var sort med en hvid stribe og befandt sig tilsyneladende i nød. I tillid til denne beretning blev hele planen for ekspeditionen lagt om, og gennem månederne juni, juli og august foregik en intens eftersøgning omkring Tristan da Cunha og i farvandet mellem øen og Sydafrika, som ikke naturlig ville have været »København«s rute.

Den 16. juni henvendte en sammenslutning af forældre sig til kompagniet og bad om at få flere skibe sat ind i eftersøgningsarbejdet. Dette ønske imødekom ØK ved at chartre den australske damper »June«, der gik ud den 3. juli. I Danmark blev håbet holdt oppe, men i London blev navnet »København« den 20. juni slettet af Lloyds liste. Engelske aviser bragte selskabets kommentar, at man var overbevist om, at »København« var forlist, enten stødt mod et isbjerg eller kæntret i en storm, men at man havde udskudt afgørelsen af hensyn til de efterladte.

Den 25. juli nedsatte ØK et udvalg af elevernes forældre for på denne måde at få styr på en storm af angreb og løse rygter.

En af de første dage i september gav den australske regering militærets flyvere ordre til at afsøge Vestaustraliens øde kyststrækninger, da et nyt telegram til kompagniet gjorde alt håb til intet. Den 5. september meddelte rederiet Hugo Lindquist i Mariehamn, at beboerne på Tristan da Cunha havde set – ikke »København« – men den firemastede bark »Ponape«, da dette fartøj den 21. januar 1929 passerede øen i en afstand af 5½ sømil. Dette skib lignede »København« til forveksling. Ingen havde før den dag set H.N. Andersen græde.

Den 6. september blev forældredudvalget kaldt til Holbergsgade for at få meddelelsen om, at eftersøgningen med øjeblik-

keligt varsel blev indstillet. Dagen efter blev beslutningen offentliggjort, og dagbladene bragte listen med navne på de savnede, hvoraf de 45 var elever. Et søforhør blev berammet til den 15. oktober og hermed blev der sat et juridisk punktum for historien om ØK's skoleskib »København«. Men for de efterladte og for samtiden blev der aldrig sat punktum. Årene, der fulgte, blev et uvishedens mareridt for den omkomne besætnings pårørende. Fund af vragele, udsagn fra kloge mænd og koner, alt var forgæves. Der er aldrig fundet det mindste spor efter den daværende verdens største sejlskib, femmastet bark m/s »København«.

For kompagniet betød forliset, at ØK også på den uddannelsesmæssige side fik et beskedent resultat ud af sine investeringer. Af ialt 150 optagne elever omkom 45 ved forliset i julen 1928, 17 var rømt på skibets rejser, et halvt hundrede foretrak at gøre tjeneste i andre rederier, fortrinsvis på kortere ruter, eller de gik i land eller fik arbejde i de hjemlige havne. Kun 14 af eleverne fra »København« fortsatte som officerer inden for kompagniet.

Litteratur

H.N. Andersen: Tilbageblik. Kbhvn. 1914.

J.A.D. Bildsøe: Danske Søfartslove. 3. udg. Kbhvn. 1927.

Hans Blöss: Glanz und Schicksal der »Potosi« und »Preussen«. Kiel 1960.

Dansk Skibsbygning II, 1922.

Dansk Søfartstidende 1921-1929.

Jens Ervø: Fem-masteren »København« fra Buenos Aires til? Kbhvn. 1932.

Thomas Hauge: De femmastede skværriggere. Sjøhistorisk årsbok 1949, s. 105-131.

Alex A. Hurst: Square-Riggers – the Final Epoch 1921-1958. Sussex 1972.
N. Juel-Brockdorff: Spredte Erindringer gennem 80 Aar. Trykt som manus. Kbhvn. 1960.
Basil Lubbock: The Nitrate Clippers. Glasgow 1932.
Kaj Lund: Vinden er vor. Bd. 3. Kbhvn. 1980, s. 24-25.
Kaj Lund og F. Holm-Petersen: *Svanesang*. De sidste storsejleres saga. Kbhvn./Odense 1956.
Otto Lüthen: Der bør ikke mere ribbes op i Moderhjerternes Sorg. Vikingen juli 1932 nr. 7, s. 14-17.
N.G. Nilsson og G. Åsbrink: Sveriges Sjöfart, Stockholm 1921, s. 335 f. (Om svenske skoleskibe).
Erik Newby: Grain Race. London 1968.
H.C. Røder: Dansk Skibsfarts Renæssance. I-II. Kbhvn. 1962. Om »København« bd. II s. 16-19.
Hother Scharling: Med femmastet Bark »København« Jorden rundt. Kbhvn. 1923.
Sejl- og Motorskibet »København«. Bilag til søforhøret 1929. Trykt som manus.

Upubliceret litteratur, hvorfra citeres i normaliseret retskrivning:

H.K. Christensen: Levnedsskildring indsendt til Ordens-Kapitlet 1930. Et gennemslag venligst overladt museet af fru Else Marie Christensen sammen med andre arkivalier.

Kaare Speerschneiders breve venligst udlånt af fru Ruth Speerschneider.

Erik Rothe Andersens breve er med andet arkivalisk materiale venligst overladt museet af fru Inger Lise Olsen.

Fremstillingen af skibets rejser bygger på dagbøger, breve og mundtlige beretninger, og jeg vil benytte lejligheden til at bringe de tidligere elever på skoleskibet og deres pårørende en hjertelig tak for stor hjælpsomhed og interesse.

Også ØK ved kontorchef Jørgen Kamstrup er jeg tak skyldig for stor imødekommehed.

Noter

¹ *H.K. Christensen*: Levnedsbetretning, s. 8-9.

² *H.C. Røder*: Dansk Skibsfarts Renæssance, bd. 1, s. 123.

³ *H.N. Andersen*: Tilbageblik, s. 120.

⁴ *N. Juel-Brockdorff*: Spredte Erindringer, s. 184.

⁵ Meddelt fra Ramage & Ferguson. Bilag til søforhøret 1929.

- ⁶ *Fr. Frederichsens* upubl. materiale på H & S.
- ⁷ Brev fra ØK 1986.
- ⁸ *H.N. Andersen* op. cit., s. 124.
- ⁹ *Samme*, s. 125.
- ¹⁰ Jens Mortensen til Nautical Magazine marts 1925, bragt i *Vikingen* 1925 nr. 4 s. 53. *Jyllandsposten* 24. sept. 1929.
- ¹¹ *Berlingske Tidende* 5. okt. 1921, s. 7.
- ¹² De nøjagtige mål på »København« synes det umuligt at fastslå. Opgivelser fra værftet, kompagniet, kompetente officerer og tidligere elever varierer alle mere eller mindre indbyrdes. Det skyldes sikkert en sammenblanding af danske og engelske mål og målemetoder.
- ¹³ *Tidsskriftet Dansk Skibsbygning* I, 12, 1922, s. 3.
- ¹⁴ *Hovmester A.E. Steffensens* optegnelser.
- ¹⁵ *Søfart* 1979, nr 2, s. 26 ff.
- ¹⁶ Meddelt 1988 af *Jens Anker Andersen*.
- ¹⁷ *H.K. Christensen* op. cit. s. 18-19.
- ¹⁸ *Samme*, s. 19-20..
- ¹⁹ Udat. artikel i *Sjællands Tidende* 1975.
- ²⁰ *H.K. Christensen* op. cit. s. 26. Israpport dat. Korsør 12. jan. 1928 i *Axel Peder-sens* materiale.
- ²¹ Meddelt 1988 af *Henry Peter Berg*.
- ²² Det fremgik af søforhøret, at det var det firma, der over for kompagniet havde ytret interesse for den førstnævnte last, der havde skiftet mening.
- ²³ Begravelsen blev forrettet af Svend Nielsen, senere sognepræst ved Sct. Pauls kirke i København.
- ²⁴ Af erklæringer indhentet til søforhøret fremgik det, at der var indkøbt 698 tons ballastsand, og at dette var anbragt efter forskrifterne. Man havde aldrig oplevet, at ballasten havde forskubbet sig.

The Five-Masted Bark M/S »København«

Summary

The East Asiatic Company's (EAC) sail training ship, the five-masted bark »København«, became internationally renowned as a result of its loss in December 1928. This was the case despite the fact that it was more the rule than the excep-

tion for the big sailing ships to meet their fate on the high seas. The emotional appeal of the story, the fact that 45 youngsters went to their doom just around Christmas time, certainly contributed to keeping the story alive. However, it was mainly the uncertainty surrounding the fate of the ship, the fact that not the slightest trace of it was found either at the time or later, which caused so many myths to flourish regarding the ship and its crew. Up until now these myths have completely overshadowed the ship's history and its journeys as a freighter training ship, aspects which are of equally great interest.

The EAC had decided to place an order in Scotland as early as in 1913 for a large sailing ship which was to be the first of three four-masted barks intended for use in the Australian trade which the company had recently embarked upon. It was thought that this trade could be conducted to advantage by sail-carrying ships, but in order to avoid wasting time in the doldrums and in headwinds the sailing ship was to be fitted with an auxiliary engine. It was the EAC, together with the Burmeister and Wain shipyard and machine building section in Copenhagen, which had recently developed a diesel engine for use on ocean-going vessels. Before the signing of the final contract with the Ramage and Ferguson shipyard in Leith, however, the type of ship was changed from a four-masted to a five-masted bark.

A world war came between the order and delivery. The British Admiralty took over the shell-plated hull in Leith and under the name »Black Dragon« (from 1922 the »Dragon«) the ship was used as an oil fuel tanker in Gibraltar right up until 1960 when it was sent to the breaker's yard.

In January 1918, in the wild inflation resulting from the war and for a price which was many times higher than the first order, the EAC once again placed its order for a five-masted bark, whose primary function now was to serve as a freighter training ship and train a wide selection of young Danish seamen from whose ranks the company could choose its own officers. In addition the ship could serve as an advertisement for Denmark and the EAC on its voyages.

The idea of having a cargo-carrying training ship had been put into practice in Denmark with the construction of the four-masted bark the »Viking«, which was financed by a limited company consisting of ship owners and other interested parties. The »Viking« was taken into service in 1907 and it was placed at the disposal of each individual shipowner in turn. Thus from 1910 to 1912 it was the EAC's turn to run the ship. However, the project proved to be uneconomical and in 1914 the »Viking« was sold to the United Steamship Company (DFDS), who used it as a freighter training ship mainly for training its own future officers.

After the »København« was finished in the late summer of 1921 it made nine voyages. Some of these were circumnavigations of the globe lasting more than

a year, while other trips lasted only five to six months. The freight market was generally bad, but the company limited its losses by letting the ship sail with the company's own goods to its own firms, and by chartering through their own agents.

The sixth and seventh voyages made by the »København« went via the wheat harbours of Australia, and in that traffic, favoured by the trade winds and the west wind in »the roaring forties«, she proved her worth as a fast sailer among the other grain racers.

The ship's tenth voyage went from Nørresundby to Santos and Buenos Aires carrying cement from the Portland Cement Factory, the oldest subsidiary company of the EAC. From South America the ship was ordered to sail in ballast to Adelaide and bring back a cargo of wheat.

A Norwegian steamship, the »William Blumer«, was in radio contact with the »København« on December 22nd 1928 and since that time no-one has either seen or heard of the ship.

On January 21st 1929 an eye witness on the little volcanic island of Tristan da Cunha had observed a large sailing ship which looked like the »København« passing west of the island. On the basis of this eye-witness account the EAC in May 1929 organised a systematic search with its own motor tanker the »Mexico« and a chartered Australian steamship the »Junee«. The leader of the expedition, a former master of the »København« Captain H.K. Christensen, first had the testimony from Tristan da Cunha confirmed and then searched the »København«s presumed route all the way down to the ice front.

All in all 14 steamers of various nationalities helped search these enormous waters and the numerous small islands. In September it was revealed that the ship which had been sighted from Tristan da Cunha was not the »København« but the Finnish four-masted bark »Ponape«, which was barely distinguishable from the missing training ship. In acknowledgement of the fact that the whole search was based on a false lead the EAC had the search called off and a court of enquiry held on October 15th 1929 brought the story of the EAC and the M/S »København«, the largest sailing ship of its time, officially to an end.

The great sailing ship was a handsome advertisement for country and shipping firm on its world-wide journeys. However, the loss of the »København« made the ship into a myth which still lives on.

The loss meant that the EAC only received a limited return on its investment in the great sailing ship. Of the 150 trainees who served on the »København« at various times 45 were killed in the wreck, 17 left the ship during its voyages, and about 50 chose to serve in other shipping companies, in a harbour, on short routes, or on land. Only 14 former trainees continued as officers in the EAC.