

Erling Thomsen: Det danske dampskibsselskab Thingvalla (1880-1898)

Forfatteren er i moden alder begyndt at læse historie på åbent universitet. Her har han specielt fattet interesse for Thingvallaselskabets korte, men ret dramatiske historie.

Indledning

Fra 1820 til 1900 udvandrede ca. 17 millioner mennesker fra Europa til USA. Mellem halvdelen og to tredjedele kom fra Tyskland, Irland og England. Udvandringen fra Skandinavien udgjorde ca. 8 %, heraf kom cirka 700.000 fra Sverige, cirka 450.000 fra Norge og cirka 200.000 fra Danmark.

Til transport over Atlanten blev der indtil midten af 18-hundredetallet primært anvendt sejlskibe. Dampskibene begyndte i første halvdel af århundredet gradvis at vinde indpas. Først med hjuldampere af træ. Fra omkring 1850 overtog jernskibe med skrue transporten.

Dette betød, at sejltiden over Atlanten blev nedsat fra måneder til uger, og da man blev mere uafhængig af vejr og vind, kunne der laves faste afgangs- og ankomsttider. Det åbnede mulighed for at transportere langt flere pr. tidsenhed (15 af de 17 millioner udvandrede da også i anden halvdel af århundredet).

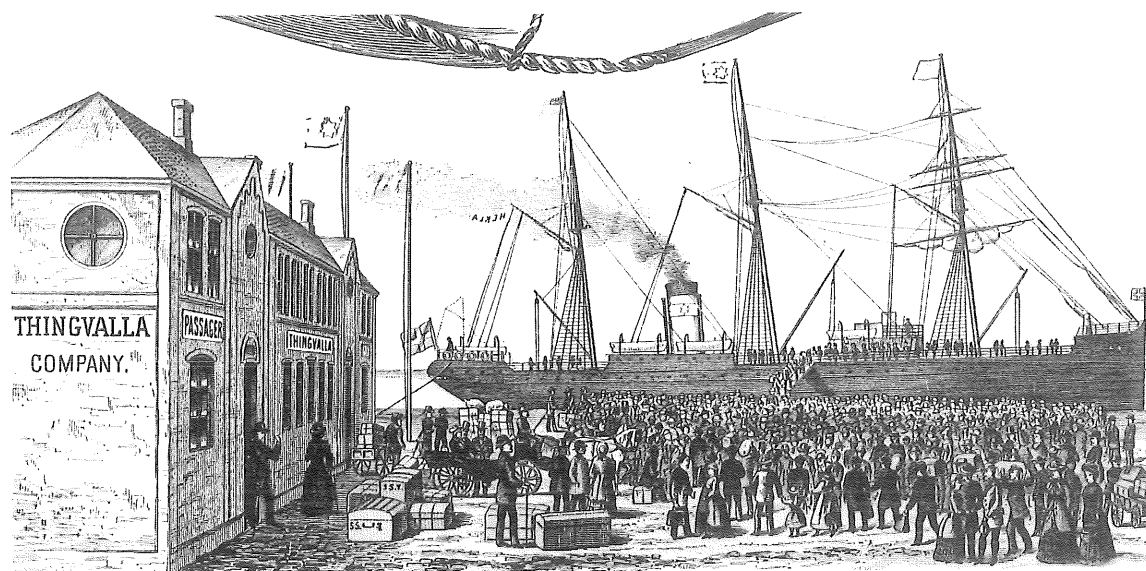
Transporten over Atlanten blev primært udført af engelske, skotske, tyske og ameri-

kanske rederier. De engelske og skotske udgik fra henholdsvis Liverpool (Cunard, Inman, White Star Line m.fl.) og Glasgow (Anchor Line, Allan Line m.fl.). Fra Hamburg var det rederiet Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft (HAPAG) der sejlede til USA og fra Bremen var det Norddeutscher Lloyd. De amerikanske rederier (Red Star, American Lines med flere) sejlede blandt andet fra Liverpool.

De skandinaviske udvandrere var indtil 1880 henvist til at rejse via Liverpool eller Hamburg/Bremen. I 1850 havde Wilson Line oprettet én forbindelse, der gik fra Gøteborg via Christiansand til Hull. Fra Hull blev udvandrerne transporteret via Liverpool til USA.

Ulempen ved den indirekte udvandring var blandt andet, at rejsen til udskibningshavnene var besværlig og usikker. Bagagen kunne ikke sendes direkte, og emigranterne risikerede at skulle gøre længere ophold i udskibningshavnen, hvilket fordyrede rejsen.

På grund af den relativ store udvandring fra Skandinavien og de fordele, der ville være ved en direkte rute, blev der fra skandinavisk side gjort forsøg på at etablere en direkte forbindelse mellem Skandinavien



Thingvallaselskabets nybyggede dampskib HEKLA ligger fortojet ved Larsens Plads, og de ventende 8-900 passagerer er ved at gå om bord. I forgrunden ligger kompagniets bygninger og udstråler tryghed og soliditet.

Anonymt træsnit fra selskabets reklamebrochure 1885. (Foto H&S)

The Thingvalla company's newly built steamer HEKLA lying moored at Larsens Plads. The 800-900 waiting passengers are starting to embark. In the foreground the company's buildings emanate security and solidity.

Anonymous woodcut from the company's advertising brochure 1885. (Photo DMM)

og USA. Men før det danske dampskibsselskab Thingvalla blev stiftet i 1880, blev det kun til få kortvarige tiltag.

Fra 1880 til Thingvalla i 1898 blev købt af DFDS, var det stort set det eneste rederi, der i fast rutefart transporterede udvandrede direkte fra Skandinavien til USA. Dampskibsselskabet opnåede i de knap 19 år det eksisterede, at transportere mellem halvdel og en tredjedel af de ca. 120.000 danskere, der udvandrede i perioden.

Thingvalla var et af de mange selskaber, der blev startet i anden halvdel af 1800-tal-

et, hvor Tietgen var med i ledelsen. Selskabet blev derfor en del af den industrielle udvikling, der prægede tiden. Efter danske forhold var det en stor prestigefyldt satsning. De fire dampskibe rederiet startede med, var de største i den danske handelsflåde.

Thingvalla's historie.

Dampskibsselskabet Thingvalla blev stiftet på en generalforsamling den 16 marts 1880 på initiativ af skibsreder F. W. Kiørboe, men uden Tietgen. I § 1 i Thingvalla's love

står der blandt andet: »Dets formål er at drive fragtfart med egne eller lejede skibe.« Ved fragtfart forstås passager- og godsfragtfart.

Tanken var, at selskabet skulle etablere en rute til New York, med afgang fra København hver 14. dag. For aktiekapitalen på 800.000 købte man det seks år gamle dampskib THINGVALLA, som sammen med et lejet skib HARALD, startede med at føre udvandrere og godsfragt mellem Skandinavien og New York. Men det var ikke tilstrækkeligt til at gennemføre den projekterede sejlplan, der krævede mindst fire skibe.

Det viste sig imidlertid kun muligt at skaffe kapital til tre nye skibe, hvis Tietgen blev inddraget. På en ekstraordinær generalforsamling den 11. november 1880 blev Tietgen valgt til bestyrelsesformand. Det blev endvidere vedtaget at øge aktiekapitalen fra 800.000 til 2.500.000, hvor Privatbanken (Tietgens bank) tegnede sig for en betydelig andel. (For at få en fornemmelse af, hvad investeringen ville svare til i dag, kan nævnes, at timelønnen i 1880 for en ufaglært var 20 øre mod dagens timeløn på 80-100 kr.)

Aktieudvidelsen skulle anvendes til at bygge tre nye skibe. To hos B&W (ISLAND og GEISER) og et hos Kockum i Malmø (HEKLA). Alle skulle være på ca. 3.000 BRT. (Tietgen havde også interesser i B&W)

I slutningen af 1882 var skibene i drift, og en regelmæssig afgang hver 14. dag kunne etableres. Skibene anløb på turene Christiania og Christianssand, mens forsøg på også at anløbe Gøteborg og Frederikshavn aldrig blev en succes.

Thingvalla's skibe blev udsat for mange uheld. I februar 1883 grundstødte HEKLA,

og blev slået til vrag. Der blev straks bestilt en ny HEKLA i England, og indtil det blev leveret i 1884, lejede man skibene HEIMDAL og RAP. I august 1888 stødte GEISER og THINGVALLA sammen i Atlanterhavet. GEISER sank. Til erstatning købtes to skibe hos det belgiske dampskibsselskab Engels. DANMARK var søsat 1880. Skibet blev leveret september 1888. Det andet skib, NORGE, der var søsat 1881, blev leveret i marts 1889. Allerede i april 1889 tabte DANMARK skruen i Atlanterhavet og måtte forlades. I maj 1893 købte rederiet AMERIKA hos White Star, Liverpool. Skibet var søsat 1872. Det virker overvældende med så mange havarier. Men på den tid var uheld på søen nok lige så almindelige, som trafikuheld er på landevejene i dag. I Søfartstidende var der en fast rubrik: Ugens havarier.

I slutningen af 1893 startede HAPAG, Scandia Linie, der sejlede fra Stettin via Helsingborg, Gøteborg og Christianssand til New York. Thingvalla's passagertal faldt så meget, at HEKLA, NORGE, THINGVALLA og AMERIKA tilsammen var oplagt ca. 400 dage i 1894 og ca. 600 dage i 1895. Samtidig faldt billetpriserne i 1894 og 1895 til ca. det halve af prisen i 1893.

Selv om 1896, 1897 og første halvdel af 1898 kom til at gå væsentlig bedre, var det nødvendigt at rekonstruere selskabet. Men det endte med at bestyrelsen på generalforsamlingen september 1898 foreslog: »At overdrage samtlige aktiva og passiva til DFDS, således at der gives aktionærerne 105 % for deres aktier.«

Bestyrelsesformanden motiverede forslaget. Det var fremkommet på grund af at sel-

skabet i midten af forrige måned erholdt meddelelse om, at DFDS ville begynde en linie på New York. Meddelelsen fremkom på et tidspunkt, hvor selskabet ventede svar fra Privatbanken om denne bank ville gå med til en udvidelse af selskabets aktiekapital til anskaffelse af to skibe. Der fremkom samtidig et forslag fra DFDS om at købe selskabets aktiva og passiva. Der kunne ikke være tale om at optage konkurrencen med DFDS, og der var således ikke tale om andet end at acceptere tilbudet. Forslaget vedtoges ved skriftlig afstemning med 5.579 stemmer for og 150 imod. Det vedtoges tillige at bemyndige bestyrelsen til at afvikle selskabets forretninger. (Uddrag af referat fra Søfartstidende september 1898)

Tietgen havde i 1866 stiftet DFDS. Rederiet var på den tid Danmarks største, og det havde blandt andet fragtruter til Amerika. Da Tietgen kom med i Thingvalla's bestyrelse, var de to rederier på en måde under

samme ledelse, hvorfor det var naturligt, at de ikke konkurrerede om godsfragt ruten til New York. Af en korrespondance mellem Tietgen og et andet af Thingvallas bestyrelsesmedlemmer fremgår, at det var førstnævntes tanke fra starten, at så snart DFDS »fik lidt luft«, skulle selskabet overtage linien.

DFDS nåede ikke at »få lidt luft«, før Tietgen i 1898 trak sig tilbage. Derefter var situationen en anden. DFDS var ikke interesseret i, at Thingvalla fik tilført ny kapital, der kunne medføre, at det blev en farlig konkurrent. At Thingvalla-aktionærerne fik en fair pris for deres aktier, skyldes nok, at DFDS mente, at de kunne blive fremtidige potentielle købere af DFDS-aktier.

Thingvalla's skibe.

Skibene var kombinerede damp- og sejlskibe. De var klinkbyggede jernskibe, med en høj- og lavtryks-dampmaskine. Der var to

Thingvalla's skibe

	BRT	søsat	periode	max. knob	max. antal passagerer kahyt	mellemdæk
THINGVALLA	2.436	1874	1880-98	10	9	653
HARALD (lejet)	1.531	1875	1880-81	9	10	221
GEISER	2.831	1882	1882-88	11	16	644
HEKLA (1)	2.788	1882	1882-83	11	30	654
ISLAND	2.845	1882	1882-98	11	36	650
HEIMDAL (lejet)	2.047	1882	1883-84		8	412
HEKLA (2)	3.258	1884	1884-98	11	67	804
DANMARK	3.537	1880	1888-89		7	233
NORGE	3.359	1881	1889-98		16	386
AMERIKA	4.058	1872	1893-98	15	157	731



Samme sceneri som den foregående illustration: Thingvallaselskabets damper ved Larsens Plads før afgang. Denne gang skildret af en følsom genremaler, der læser en skæbne i hver eneste af de udvandrendes ansigter.

Malet 1890 af Edvard Petersen, Århus Kunstmuseum. (Foto H&S)

The same scene as the previous illustration: The Thingvalla company's steamer at Larsens Plads prior to departure. This time the scene is depicted by a sensitive genre painter who reads the fate of every one of the emigrants in their face.

Painting from 1890 by Edvard Petersen, Århus Kunstmuseum. (Photo DMM)

eller tre dæk, tre eller fire master med skonnertrigning, skarp bov med lodret stævn og rundt spejl.

Skibene befordrede passagerer og godsfragt. Passagerafdelingerne var primært

lagt an på udvandrere på mellemdækket. Som det fremgår af ovennævnte oversigt, var der plads til 200–800. Kahytsplads på første og anden klasse varierede mellem 7 og 67, dog var der på den sidste anskaffelse AMERIKA plads til 167 kahytpassagerer.

Mellemdækket kunne sektionsvis inddrages til lastrum, hvilket blev udnyttet på de fleste ture.

Nøgterne overvejelser lå til grund for at skibene var så relativt små og sejlede langsomt sammenlignet med konkurrenterne. Skibene skulle gå ind i mindre havne, hvilket satte en øvre grænse for størrelsen. Det skulle samtidig være skibe, som kunne bygges hos B&W.

Skibets størrelse og maksimale fart hænger sammen. En fartforøgelse ville medføre et større kulforbrug og dermed større omkostninger. Den større mængde kul ville nedsætte volumen til fragt og passagerer og dermed formindske indtjeningsmulighederne. Disse to ulemper skulle vejes op mod fordelene ved en fartforøgelse, der reelt set kun ville gælde mellem den sidste skandinaviske havn og New York. Da skibene også sejlede med godsfragt, gik der en del tid med at laste og losse i havnene. Her ville man ikke vinde noget ved at hastigheden blev forøget.

Resultatet blev skibe på ca. 3.000 BRT, der kunne skyde en fart på 9 til 11 knob. Rederiets sidste anskaffelse AMERIKA, kunne gå 16 knob. Med sådanne skibe tog det ca. to dage fra København via Christiania til Christiansand. Ca. 14 dage over Atlanten. Ophold i New York ca. ni dage. Hjemtur til København via Christiania eller direkte ca. 16 dage. Ophold i København ca. elleve dage. Hele rundturen varede normalt knap to måneder. Heraf udgjorde overfarterne over Atlanten ca. en måned.

De større konkurrenters skibe var i begyndelsen af firserne ca. dobbelt så store og sejlede ca. 16 knob. Både fart og størrel-

se blev kraftigt øget i perioden op til 1898. De store konkurrenter sejlede væsentlig mere direkte og ikke med godsfragt i samme omfang som Thingvalla. Gevinsten ved at sejle hurtigere var derfor langt større for dem, end den ville have været for Thingvalla.

Argumenter for at sejle med dampskibsselskabet

Den 1. maj 1880 er der en artikel af kontorchef A. W. Schneider i den Berlingske Politiske og Avertissements-Tidende om Danmarks første udvandrerskib. Kontorchefen skriver blandt andet.:

THINGVALLA er bygget på B&W's Maskin- og Skibsbyggeri og har efter sagkyndiges udtalelser vist sig at være et i alle måder vellykket skib. For at man kan gøre sig forestilling om dets usædvanlige størrelse, kan anføres, at skibet er over 90 m langt og måler knap 10 m i bredden. THINGVALLA er altså ligeså stort som adskillige af vore provinshavnes handelsflåde tilsammen. Følgende syv købstæder: Frederikssund, Præstø, Store Heddinge, Vordingborg, Middelfart, Løgstør og Esbjerg har tilsammen 165 skibe med en samlet tonnage på ca. 2.500 tons, altså omtrent svarende til THINGVALLA's tonnage.

Antallet af alle nationers søgående handels-dampskibe over 100 BRT er – ifølge bureau Verita's general skibsregister – 5.900. Iblandt disse findes kun ca. 6 %, som overgår THINGVALLA's størrelse. Da THINGVALLA også er et passager- og udvandrerskib, er det underlagt loven af 24. marts 1875 angående passagerskibe og reglementet af 28. marts 1870 angående den korrekte direkte befordring af udvan-

drere. Reglementet indeholder bl.a. bestemmelser om:

- Overfyldning. Der må kun gives udvandrere ophold på de to øverste mellemdæk og der skal være minimum af kvadrat- og rumfod pr. passager samt et mindst 5,75 fod mellem dækkene. THINGVALLA har 8,5 fod. Der findes i alt fem adskilte rum til udvandrerne, som alle giver flere rumfod pr. passager end reglementet kræver.

- Ventilation. THINGVALLA synes i så henseende at være godt indrettet.

- Sundhedspleje. Med skibet følger en læge og flere sygepassere. Hospitalet er velindrettet med plads til 16.

- Proviant og mad. Reglementet indeholder regler for hvad der daglig uddeles af mad og vand. På THINGVALLA kan enhver få så store portioner af brød og saltet sild, som han ønsker.

Billetprisen er 120 kr., den samme pris som betales for ruterne fra Hamburg eller Liverpool.

Efter den ovenfor givne fremstilling, må det erkendes, at THINGVALLA er i besiddelse af særlig gode betingelser for, at udvandrere vil blive befordret sikkert og godt.

Den 11. maj 1884 skrev Illustreret Tiden: Thingvalla Selskabets nye skruedamper HEKLA skal på sin første rejse den 14. maj. Dette prægtige skib har modtaget adskillige besøg medens det lå fortøjet på Larsens Plads.

På skibet er der midtskibs plads til 40 første classes passagerer og 24 anden classes passagerer. På mellemdæk er der 808 køjepladser i hele skibets længde. Første classes spisesal omgives foroven af et galle-

ri, der udgør den egentlige salon, elegant udstyret med pianoforte og bogskabe. Til anden klasse i agterskibet hører ligeledes en større salon og på det underliggende dæk er hospital med 32 pladser samt lægens værelse og apotek.

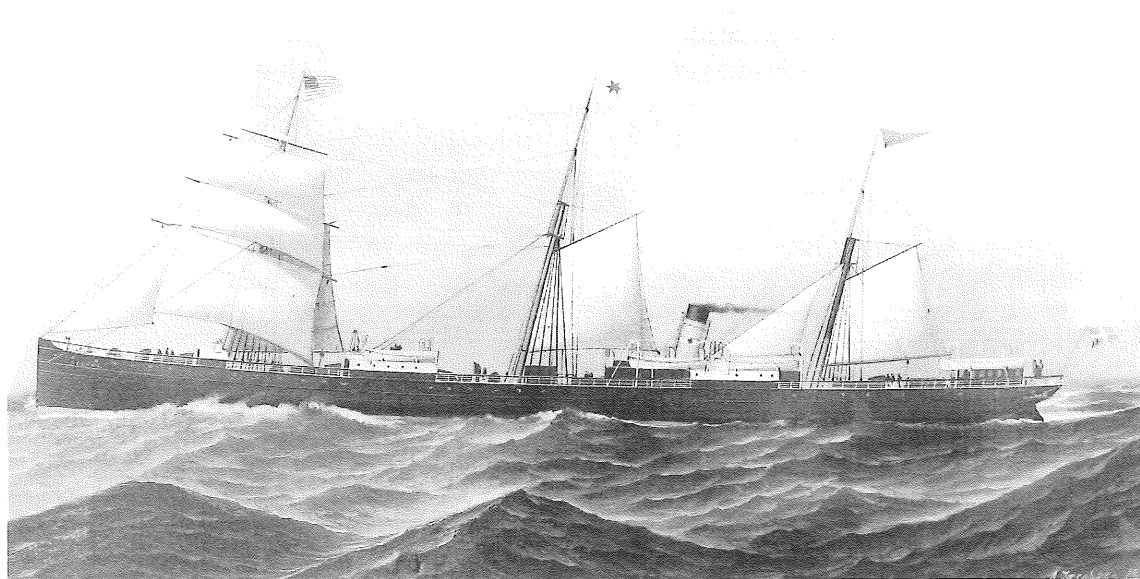
I Thingvalla's brochurer fra 1884 og 1887 fremhæves: Thingvalla er den bedste garanti for en forholdsvis billig, bekvem og i enhver henseende betryggende overfart. At dette opnås ligger i den strengthed og akkurate, hvormed Justitsministeriet har udarbejdet reglementet for politiets tilsyn med den direkte befordring.

Med hvert skib følger en eksamineret skandinavisk læge, hvis ansættelse er godkendt af politidirektøren. I skibene findes to hospitaler, et for mænd og et for kvinder, hvor passagererne i sygdomstilfælde forplejes uden betaling. Al proviant bliver forinden skibets afgang kontrolleret af en af øvrighedens udnævnte synsmænd. Befordringen sker direkte, hvorved al omskiftning og toldeftersyn samt ophold i logihuse i fremmede mellemhavne undgås.

Kaptajn, officerer og mandskab er alle skandinaver, hvorfor passagerer i ethvert forekommende tilfælde personlig kan henvende sig til disse uden brug af tolk. Thingvalla er det eneste rederi, der giver passagererne garanti-checks for deres bagage.

Ved ankomsten til landingsstedet modtages passagererne altid af selskabet egne folk, der alle er skandinaver. Disse vil drage omsorg for viderebefordring af passagerer med gennemgående billetter.

Første og anden klasse kahytterne er komfortabelt og hyggeligt indrettet. Forplejningen består af:



Dampskibet ISLAND bygget og indsat i emigrantfarten på New York 1882. Maleriet er udført i dette år af den danskfødte marinemaler Antonio Jacobsen, der udførte utallige portrætter af de skibe, der anløb New York.
(Foto H&S)

The steamer S/S ISLAND built in 1882 and put into the emigrant traffic to New York. The picture was painted the same year by the Danish-born marine painter Antonio Jacobsen, who did numerous portraits of ships that called at New York.
(Photo DMM)

Kl. 6.30-8. Te eller kaffe med biscuits, tvebakker.

Kl. 10 frokost bestående af et velforsynet koldt bord med 2 retter varm mad.

Kl. 2.30 middag, bestående af 3 retter mad, samt dessert, frugt og kaffe.

Kl. 7 aftensmad, bestående af koldt bord med en varm ret samt te.

Der findes om bord et bibliotek til afbenyttelse for passagererne. Ligeledes findes

særskilt damesalon, rygeværelse og badeværelse. Til passagerernes betjening er ansat såvel mandlige som kvindelige opvartere.

Mellemdæk er inddelt i særskilte rum for familier, ugifte mænd og kvinder. Orden og renlighed varetages af særlig dertil ansatte folk. Kosten er sund og kraftig og tilberedes udelukkende af 1. classes varer. Den uddeles i så rigelige portioner, at det

er unødvendigt selv at medbringe føde- midler. Kosten bringes til passagererne af opvartere, i modsætning til andre damp- skibsselskaber, hvor man selv skal afhente maden i skibskøkkenet, hvilket navnlig i uroligt vejr giver anledning til ubehagelig- heder. Til de mandlige passagerer, der måt- te ønske det, udskænkes hver formiddag en snaps brændevin. Der findes bageri om bord, der bager hver dag.

I en brochure fra Thingvalla's Chicago agent fra 1885 står der blandt andet: For- dele som tilbydes Thingvallaliniens passa- gerer. Fordele der ikke opnås, hvis man rej- ser med de engelske, tyske eller hollandske linier:

- Alle Thingvalla's skibe sejler direkte fra New York til Skandinavien.

- Man skal ikke være nervøs for forsin- kelser, som tilfældet er, når man gør rejsen over for eksempel England, hvor man ofte skal vente 5-6 dage på båden fra Hull, og så må man selv betale for logi.

- Man behøver ikke at frygte for at blive sammenpakket med en hob irlændere, zigøjnere, polakker, russere eller polske jøder. Alle Thingvallas passagerer er skan- dinaver.

- På hele rejsen får man rigelig skandina- visk kost, hvilket ikke kan fås på nogen anden linie.

Advarsel! Nogle passagerer har købt billet i Chicago hos den såkaldte Svenske Linien, men linien er i virkeligheden den tyske linie Stettiner Lloyd, som sejler mellem Stettin og New York, med tysk kaptajn og besætning og under tysk flag. Selskabet sej- ler kun med 2 små skibe, KATIE og



S/S ISLAND her malet af Antonio Jacobsen i en usædvanlig vinkel, der understreger skibenes beskedne størrelse.

Maleri fra 1882 på H&S.

The S/S ISLAND here painted by Antonio Jacobsen from an unusual angle, which underlines the ship's modest size.

Painting from 1882 at the DMM.

MARTHA. Forveksel ikke den såkaldte Svenske linien med Thingvalla linien, som er den eneste virkelige direkte skandina-

ske rute. (De to små skibe KATIE og MARTHA var på henholdsvis 2.796 og 2.107 BRT, Thingvalla liniens mindste skib var på 2.524.)

Brochurerne lægger megen vægt på:

– At overfarten er betryggende, da rederiet er underlagt justitsministeriets reglement for direkte udvandring.

– At det kun er skandinaver, man omgås på turen, samt at besætningen og agenterne, der hjælper ved afgang og ankomst, også er skandinaver. Det er meget forståeligt for turen fra New York. En del af disse passagererne var reemigranter, som havde fortrudt, bl.a. fordi de under opholdet i USA havde været sammenpakket med polske jøder.

– At man får rigeligt at spise, og at det bliver serveret. Brødet er friskt og maden skandinavisk.

– At man sejler direkte, så man undgår ekstra toldbesvær og ophold undervejs.

- At Thingvalla er det eneste rederi, der giver garanti-checks for bagagen.

Chicago brochuren giver indtrykket af, at hvis man søgte efter en Thingvalla-agent for at få ham til at ordne hjemrejsen, så var det temmelig sikkert, at såfremt den pågældende gik ind hos en anden agent for at spørge om vej, så var vedkommende tabt for Thingvalla.

Forlisene

Om HEKLAs forlis den 17. februar 1883 står der kort i rederiets bekendtgørelse: »*På rejse fra København – New York via Christiania og Christiansand forliste HEKLA 5 mil syd for Færder fyr på grund af tåge. Besætningen, 52 mand og 163 passagerer blev alle reddet.*«

Den 22. februar 1883 skrev Berlingske Politiske og Avertissement-Tidende blandt andet: HEKLA sejlede i godt vejr fra København fredag den 16. Lørdag morgen kl. 4 var skibet i tæt tåge. Farten blev sat på langsomt fremad. Efter beregningerne befandt de sig godt fem sømil syd for Færder fyr. Ti minutter senere stødte skibet mod et skær. For- og storrummet blev øjeblikkelig fyldt med vand. Kaptajnen turde derfor ikke forsøge at komme fri, da han var bange for, at skibet så ville synke.

Under god orden blev bådene sat ud. Ved kaptajnens konduite og bestemte optræden lykkedes det at få alle passagererne bragt til Kjærringvig, en lille havn vest for Sandefjord. Kaptajn og mandskab blev ombord og fik losset så meget af lasten, som tililende skibe kunne rumme. Bjergningsfartøjer blev rekvireret. Om søndagen krængende HEKLA mod bagbord, så håbet, om at skibet kunne reddes, var ikke stort.

Godt fem år senere forliste GEISER i Atlanterhavet. Den 12. august 1953 havde *Frit Folk Fredericia* et interview med den sidste overlevende fra forliset:

Den 14. august er det 65 år siden, en af de største skibskatastrofer, der nogensinde har ramt dansk skibsfart, fandt sted. Det var Thingvalla liniens to passagerskibe, de kombinerede damp- og sejlskibe THINGVALLA og GEISER der kolliderede i Atlanterhavet, hvorved 105 mennesker omkom. Ulykken skete 30 sømil sydøst for Sable Island ved New Foundlands kyst. Det var THINGVALLA, der for fuld kraft løb stævnen ind i GEISER, som næsten blev skåret midt over og kort efter sank med de fleste passagerer og størstedelen af besætningen.

Den sidste overlevende fra det forliste GEISER forhenværende kedelpasser Niels Peter Julius Nielsen fortæller: Vi sejlede med GEISER fra New York lørdag formiddag den 11 august. Katastrofen indtraf tirsdag den 14. om morgenen kort før 4. Jeg sad over kedlerne, da braget kom, og efterhånden blev hele køjerummet fyldt med damp. 1. mester råbte: »Bare rolig der er bare sprunget et damprør«. Men der kom mere damp, og da jeg gik ud gennem gangen, var det i vand til knæene. Jeg kom op på agterdækket som allerede lå temmelig lavt og løb op på fordækket. Da agterdækket sank mere og mere, sprang jeg i vandet og svømmende væk fra skibet. GEISER sank fem minutter efter med forstavnen lige i vejret. Jeg var ikke langt nok væk, og blev suget ned under vandet i malstrømmen, men ikke dybere end at jeg kunne komme op til overfladen igen, hvor en af THINGVALLAs redningsbåde tog mig op.

Ved sammenstødet var en snes mennesker blevet dræbt øjeblikkeligt, da THINGVALLAs stævn borede sig ind i skibssiden. Men de fleste er utvivlsomt druknet i deres køjer. Mange af dem, der nåede op på dækket, sprang af rædsel i havet uden at sikre sig redningsbælter. Der var ellers 700 bælter om bord.

Da jeg kom om bord på THINGVALLA, var klokken 6. THINGVALLA havde mistet hele forenden under vandlinien og flød på det forreste skot. Vi måtte alle sammen hjælpe til med at bære lasten i det forreste lastrum agter for at lette forskibet.

På THINGVALLA hejste man nødsignaler, og nogle timer efter fik vi den tyske damper WIELAND i sigte. Da den nåede frem,

blev de 31, der var reddet fra GEISER og THINGVALLAs 455 passagerer ført over på WIELAND, som sejlede dem til New York.

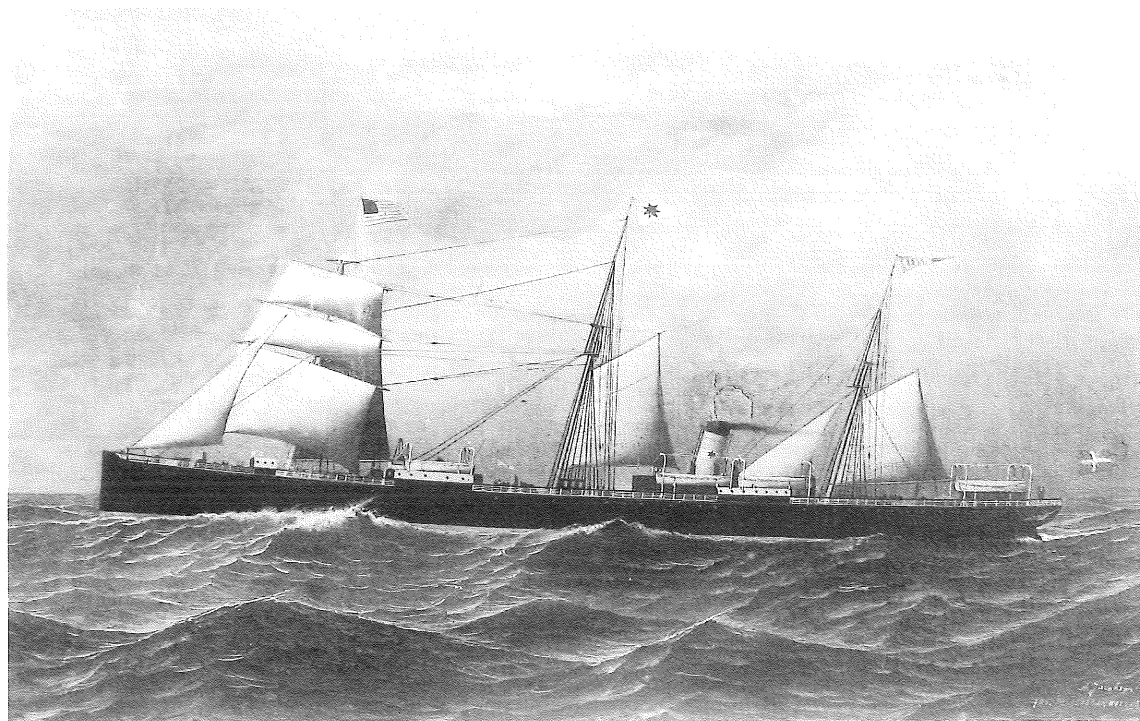
I kraft af enestående dygtigt sømandsarbejde lykkedes det THINGVALLAs kaptajn at bringe det synkende skib til Halifax. Over hele verden beundrede man kaptajnen og hans besætning for denne bedrift.

Man fandt aldrig årsagen til ulykken. Alle de, der havde vagt på GEISER, omkom: 1. styrmanden, 2. styrmanden og de fire maskinmestre. Kaptajnen derimod reddede sig efter først at have klynget sig til en åre og senere til en kæntret redningsbåd.

THINGVALLAs kaptajn Laub indberettede til myndighederne: Mandag aften følte jeg mig nogenlunde sikker, da jeg antog at være uden for modgående damperes kurs. Kl. 4 om morgenen den 14. kom 2. styrmanden ned og meddelte, at det regnede af og til, men at man kunne se i nogen afstand. Kort efter hørte jeg 1. styrmanden varsko hårdt bagbord, og umiddelbart derefter ringede telegraf.

Jeg sprang op og kom netop tidsnok til at se sammenstødet. Det regnede meget stærkt. Jeg stoppede telegraf, som stod bak, da skibene var skilt ad. Jeg løb forud og så det gabende hul i stævnen, derfra til maskinhuset og beordre pumperne til forlasten i gang. Derefter løb jeg op på broen, hvor jeg traf 2. styrmanden, hvem jeg pålagde at manøvrere med maskine og ror, således at vi kunne holde os i nærheden af GEISER.

Derefter søgte jeg at berolige passagererne, hvad der også tildels lykkedes mig, især da tømmermanden meddelte, at forlasten var tæt. GEISER sank imidlertid, inden vore



Passagerskibet S/S GEISER (D/S Thingvalla) bygget 1881, totalforliste i Atlanterhavet 1888 ved kollision med S/S THINGVALLA.
Maleri af Antonio Jacobsen 1882. (H&S)

The passenger ship S/S GEISER (D/S Thingvalla), which was built in 1881 and went down in the Atlantic in 1888 after colliding with the S/S THINGVALLA. Painting by Antonio Jacobsen, 1882. (DMM)

både kom derhen, men de reddede heldigvis kaptajnen, doktoren, 3. styrmanden og 28 andre.

Da WIELAND kom til os, gik jeg i en båd langs siden af den for at tale med kaptajnen. Han lovede at tage passagererne ombord, hvorefter overførslen straks begyndte og endte kl. 3. For at nå forskottet måtte vi kaste en del ladninger overbord. Forskottet gav sig over hele sin bredde og lækkede stærkt på siderne. Vi afstivede det med planker og 2 lossebomme, men de

rystede som tynde pinde, hver gang søen slog ind imod skottet. Jeg sad i timevis og holdt vagt, mens vi forsøgte at holde kurs mod Halifax.

Jeg indså snart, at på den måde kom vi næppe dertil med skibet i behold. Jeg besluttede derfor at få kontakt med en fisker, som i værste tilfælde kunne tage os op. Jeg var heldig at få kontakt med en, med hvem vi sluttede en akkord, og aftalte en manøvre, jeg ville udføre for at bringe skibet sikkert i havn. Vi anbragte en trosse

fra vor til hans hægkrog, hvormed han skulle styre os, når vi gik agten over, hvad der stod klart for mig, var den eneste måde at redde skibet på.

Manøvren lykkedes over al forventning. Vi kunne holde en fart på 3 til 4 knob. Uden hans hjælp er jeg overbevist om, at vi aldrig var kommet til Halifax, som vi nåede den 17. august kl. 9 morgen.

Skibet har nu været besigtiget, og det viser sig, at stævnen er klippet af fra hoveddækket til bundstokken. Alt hvad der fandtes foran kollisionsskottet, gik tabt. Der vil nu ifølge ordre blive taget fat på reparationen af skibet. Jeg skal, så snart det kan overses, meddele rederiet hvor lang tid det vil tage.

Telegrammer og avisartikler omtalte WIELANDs indsats:

Havde dampskibet WIELAND ikke opdaget THINGVALLAs nødsignaler og havde dets kække og snarrådige kaptajn Alberts ikke været så beredvillig, er det sandsynligt, at vi havde måtte beklage tabet af begge skibes passagerer og mandskab, uden at man nogensinde havde fået klarhed over det ulykkelige sammenstød.

Så meget smukkere er det, at WIELANDs rederi har givet et lysende eksempel på humanitet og nobel opførsel, ved at være tilfreds med at have reddet de mange ulykkelige, og vil nøjes med den løn, der ligger i bevidstheden om at have udført en god gerning.

Thingvalla selskabet tilskrev WIELANDs rederi HAPAG om at indsende sin regning. Den 1. september modtoges følgende smukke svar pr. telegraf:

»I anledning af forespørgsel meddele vi,

at vi skatte os lykkelige ved, at det blev forundt vort skib WIELAND og samme mandskab at bidrage til mange menneskers redning. Vi give derfor med glæde afkald på den mellem de respektive kaptajners aftale om godtgørelse. Vi henstiller imidlertid til dem, at de, i fald de lader dem omkostningerne dække ved assurance, anvender det hele os tilkommende beløb til bedste for nødlidende efterladte af omkomne GEISER passagerer.«

I 1889 tabte DANMARK skruen midt i Atlanterhavet. I rederiets anmeldelse står: »Skibet er på rejse fra København til New York forladt synkefærdigt i Atlanterhavet på omtrent 46 N. Br. og 40 V. Lgd. den 6. april 1889 på grund af brud på skrueakslen. Af besætningens 69 mand og 665 passagerer reddedes alle af det engelske skib S/S MISSOURI med undtagelse af en maskinmester, der omkom ved ulykkestilfælde i maskinen.«

Bladet »Vikingen« havde i 1939 et interview med A. Th. Kehlet, der 50 år tidligere havde været med på turen som koksmat: Rejsen gik godt, til vi var nået omtrent midtvejs i Atlanterhavet. Da skete ulykken: Skrueakslen knækkede, skruen slog hul i agterstavnen og vandet fossede ind. Situationen var yderst alvorlig, men takket være den myndige kaptajn Knudsens ro og besætningens disciplin, blev en panik undgået.

Der gik to døgn, før vi fik skib i sigte. Det var den engelske fragtdamper MISSOURI, der havde observeret vore nødflag og nu ilede os til hjælp. I flagsproget forhandlede de to kaptajner, og det endte med, at kap-

tajn Murell indvilligede i at tage passagererne og besætningen fra DANMARK ombord.

Den 6. april om eftermiddagen foregik – under oprørt sø – den farlige og yderst vanskelige redning dels med vore egne ni redningsbåde, dels med MISSOURIs 4 både. Børnene blev firet ned i kurve, kvinderne fik reb om livet. En norsk frue skreg: »Gud nej, jeg vil ikke, man kan jo se mine ben«. Men styrmand Glahn svarede tørt: »Så lad hende blive.«

Med hver båd overførtes brød og andre levnedsmidler. Al bagage blev efterladt i DANMARK, der sank mere og mere. Kap-tajn Murell satte kursen mod Azorerne, hvor vi ankom fire dage senere. Derfra kom vi med en portugisisk postdamper til Lissabon, hvor styrmand Raben sendte det berømte telegram til Tietgen: »Alle blev reddet«.

I Danmark havde man gået i frygt for pas-sagerernes skæbne. Den 13. april havde en engelsk damper rapporteret, at den i Atlan-terhavet havde observeret DANMARK for-ladt og synkefærdig.

Økonomi, udvandrere og fragtgods

Dampskibsselskabet blev finansieret dels ved aktier, dels ved obligationslån. Selska-bets aktiekapital startede med 800.000 kr. Blev i 1881 øget til 1.500.000 kr. og i 1882 til 2.500.000 kr. I 1886 blev den bogførte værdi af aktiebeholdningen nedskrevet til 1.250.000 kr., så den svarede til kursværdi-en. Obligationslånene startede i 1882 med 1.500.000 kr. og i 1894 lånte selskabet yderligere 722.000 kr., hvilket svarede til de samlede afdrag på det første lån.

I perioden 1882 til 1896 var den samlede bogførte renteudgift ca. 1,5 mil. kr. Obliga-tionsrenten i den periode var ca. 4 %, så i alt har renteudgifter til obligationer i peri-oden været ca. 750.000 kr. De resterende 750.000 kr. må, som V. Kiørboe skriver, have været aktierenter, for en aktiebehold-ning på 1.500.000 kr., som blev købt af Pri-vatbanken og Norddeutsche Bank. Med andre ord var der tilført selskabet en rente-fri kapital på 1 mil. kr. og en kapital på 3 mil. kroner, hvor der skulle svares 4 % i rente. Aktieudbyttet var i alt ca. 500.000 kr., hvilket svarer til ca. 1,5 % pr. år, så dem der havde aktier uden renter fik ikke meget ud af det, især ikke da kursen i lang tid var under 50.

Dampskibsselskabet har derfor haft meget svært ved at udvide aktiekapitalen hos andre end de to store långivere det vil sige med aktier, som ville være rentebæren-de. Det har nok også skortet på velviljen hos de to store långivere.

Nedenstående tabel viser hvordan det gik. Beløb er, bortset fra à pris angivet i hele 1.000 kr. I regnskaberne er indtægterne specificeret i passagerer og godsfragt undtagen for årene 1880 til 1881 og 1897 til 1898. (bilag 1 angiver, hvor tallene stam-mer fra.)

Søjlen »til N.Y. antal« angiver hvor man-ge udvandrere, der sejlede til New York. Fra 1880 til juli 1898 transportererede damp-skibsselskabet ca. 150.000 til New York.

Søjlen »fra N.Y. antal« angiver, hvor man-ge der rejste fra New York til Skandinavien. For de år, hvor antallet fra New York er fun-det, udgør de ca. 25 % af i alt transportere-

Tabel 1

År	til N.Y. antal	fra N.Y. antal	i alt antal	à pris netto	netto indtægt passagerer	indtægt gods- fragt	over- skud	forny- elses- fond
1880	1.261						74	15
1881	3.603	266	3.869				75	55
1882	11.143	1.756	12.899	47.91	618	1.033	218	214
1883	10.918	2.963	13.881	43.13	599	1.208	238	132
1884	8.095	828	8.923	69.02	616	1.187	-75	96
1885	5.731	4.497	10.228	47.66	487	1.194	-66	100
1886	12.252	4.166	16.418	43.55	715	1.181	147	225
1887	14.281	4.157	18.438	48.54	895	1.091	281	431
1888	11.416	2.737	14.153	68.11	964	1.204	342	604
1889	6.196				455	1.710	309	640
1890	6.470	1.162	7.632	28.74	219	1.610	-127	422
1891	9.555	1.831	11.386	44.32	505	1.561	110	564
1892	12.326	3.411	15.737	55.34	871	1.389	379	732
1893	12.361	5.199	17.560	60.59	1.064	1.247	224	926
1894	4.462	4.830	9.292	36,13	336	1.069	-562	331
1895	7.442	3.856	11.298	28.96	327	1.037	-252	134
1896	6.074	2.567	8.641	65.46	566	1.415	102	283
1897	4.016							
1898	1.590						162	378

de passagerer. Forudsættes at denne fordeling gælder for alle årene, så vil antal passagerer transporteret i alt ca. være:

Til New York	150.000
Fra New York	50.000
I alt	200.000

Søjlen »netto indtægt passagerer« er den bogførte indtægt for passagerer, som rederiet kalder netto. Fra brutto indtægten har man fratrasket de udgifter, man ikke ville have haft, såfremt der var tale om ren gods-

fragt. Fratrukne udgifter er omkostninger til bespisning af passagerer, omkostninger til besætning der udelukkende betjener passagererne og andre direkte passageromkostninger, dvs. omkostninger der er proportionale med passager antallet og faste omkostninger.

Søjlen »indtægt godsfragt« er brutto.

Søjlen »overskud« angiver årets overskud før afskrivninger. Det fremgår ikke klart, hvilken periode overskuddet, der er angivet i 1898, dækker. Formodentlig er det for

1897 og 1898 indtil DFDS overtog selskabet. Det samlede overskud for perioden 1880 til 1898 var 1,579 mil. kr.

Fornyelsesfonden er en opsparing og er i modsætning til de øvrige tal en saldo. Forøgelsen af fonden er stort set lig overskuddet, hvorfra skal trækkes omkostninger til reparation af skibe, tab ved havarier og tab ved leje af skibe. Som det fremgår af tabellen, blev fonden kraftigt reduceret efter tabene i 1894 og 1895.

Efterfølgende tabel viser godsfragt indtægter for de år, hvor der er fundet relevant talmateriale.

Under forudsætning af at ovenstående tal er repræsentative for hele perioden, så udgjorde indtægten på godsfragt fra New York lidt over det halve af den bogførte indtægt. Det vil sige, at turen fra New York gav overskud alene på grund af godsfragt.

Det var turen til New York, som var vanskelig at få rentabel. Godsfragt alene ville med de lave godsfragtpriser, ikke have givet tilstrækkeligt med indtægter. Der skulle findes en passende kombination mellem passager- og godsfragt, hvilket stort set lykkedes.

At rederiet opererede med netto passager à-priser, skyldes formodentlig, at netto à-priser var sammenlignelige med godsfragt à-priserne. Derved havde rederiet mulighed for på grundlag af markedspriserne, at vurdere hvilken type fragt der var mest rentabel.

Skibene anløb normalt København, Christiania og Christiansand, af og til Malmø, Göteborg og Frederikshavn. Hvor mange passagerer der stod på i de forskellige havne, fremgår af passagerlisterne.



Frihedsgudinden ved indsejlingen til New York var motivet på Thingvallaselskabets brochure fra 1887. Inde i brochuren bragtes et billede af første-klassepassagerernes salon samt en oversigt over den daglige forplejning for alle tre klasser.

(Det Kgl. Bibliotek)

The Statue of Liberty on the way in to New York was the motif on the Thingvalla company's brochure from 1887. Inside the brochure was a picture of the first class passengers' saloon as well as a summary of the food served each day on all three classes.

(The Danish Royal Library)

Tabel 2 Gods fragt

	til New York			fra New York		
	1.000 tons	à-pris pr. tons	1.000 kr	1.000 tons	à-pris pr. tons	1.000 kr
1882			178			855
1883			295			913
1885			265			929
1886	29	11.03	320	49	17.55	860
1887	34	11.74	399	41	16.88	692
1888	33	14.55	480	38	19,05	724
1890	34	14,37	487	47	23,61	1.110
1891	35	12,41	434	53	21,25	1.127
1892	28	11,07	310	52	20,82	1.079
1893	27	11.80	320	52	17,98	935
1894	33	9,71	320	41	17,73	727
Total	253		3.808	373		9.952
Gennemsnit		12.09			19.36	

(bilag 1 angiver hvor tallene stammer fra)

Tabel 3 Passagerer fra:

År	Danmark	Norge	Sverige
1880	1.261		
1881	2.531	1.072	
1882	4.989	4.569	1.585
1884	4.229	3.866	
1886	6.029	6.215	50
1887	7.890	6.153	
1888	6.261	5.155	
1889	3.820	2.376	
1890	4.258	2.212	
1891	5.993	3.562	
1894	2.429	2.032	1
1895	3.459	3.180	803
1896	3.373	2.701	
1897	2.249	1.711	56
Den procentvise fordeling er 55%		42%	3%

Fra Danmark var der ca. 1.250 fra Frederikshavn, resten var fra København. Fra Norge rejste knap en tredjedel fra Christiansand, resten fra Christiania.

Forudsættes at den procentvise fordeling gælder for alle årene, så var passagerantallet fra de skandinaviske lande:

I alt fra Danmark 83.000

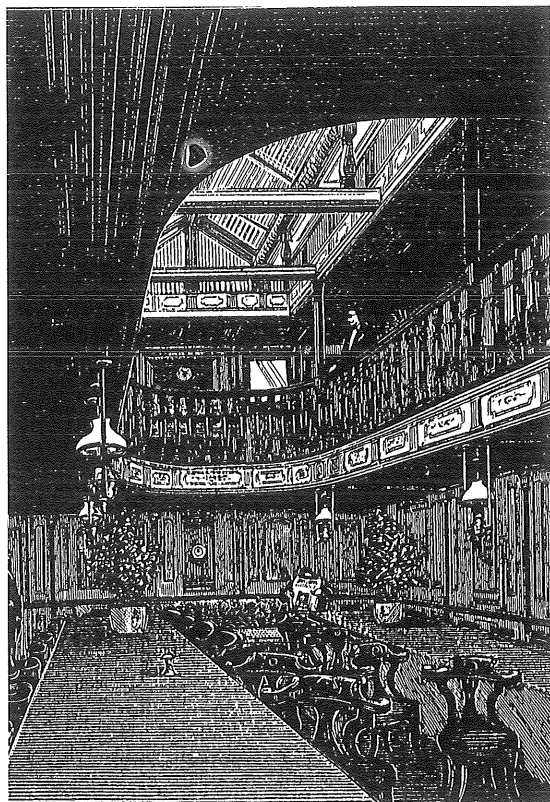
I alt fra Norge 62.000

I alt fra Sverige 5.000

Det fremgår af ovennævnte, at afgang fra Frederikshavn og Sverige ikke var nogen succes

Konkurrenternes indflydelse på forløbet

Thingvalla befordrede i perioden 1880 til 1898 lidt over 1,5 % af den samlede udvan-



Førsteklasses salon på HEKLA.
(Det kongelige Bibliotek)
First class saloon on board the HEKLA.
(*The Royal Library, Copenhagen*)

dring fra Europa og ca. 15 % af udvandringen fra Skandinavien, så set med de store engelske og tyske rederiers øjne var Thingvalla ikke konkurrenten. Thingvalla måtte følge den prisudvikling, der blev angivet af de store, men ellers var der de fleste af årene ikke nogen der generede dem på ruten

København – Christiania – Christianssand – New York. Selskabet var delvis beskyttet af den danske lovgivning, der ikke tillod udenlandske rederier at sejle udvandrere direkte fra dansk havn til bestemmelsesstedet.

Thingvalla's forsøg på også at anløbe Gøteborg mislykkedes, bl.a. fordi engelske rederier havde afgang der fra. Passagerer fra Jylland var også lidt af et problem, da mange jyder havde mindst lige så nemt ved at komme til Hamburg som til København.

Thingvalla havde, det man i dag ville kalde en nichevirksomhed inden for Atlanterhavstrafikken. Problemerne opstod da også primært, når andre forsøgte sig inden for Thingvalla's niche.

Der var ifølge regnskaberne tre perioder hvor selskabet havde underskud (se tabel 1).

Den første gang, var i 1884 og 1885. Der fik Thingvalla konkurrence af det lille tyske selskab Stettin Lloyd, som startede en rute fra Stettin via Helsingborg, Gøteborg og Christianssand til New York. Som det fremgår af tabel 1 faldt passagertallene. Dette sammen med stigende omkostninger bl.a. til kul og et tab på HEIMDAL gjorde, at de to år gav underskud.

Anden gang i 1890 var det på grund af den ekstremt lave indtægt på passagerer. Både passager-antal og netto à-priser var faldet siden 1888. Antallet af udvandrere i årene omkring 1890 var nogenlunde konstant, og der var ikke nogen ekstraordinær priskrig mellem de store rederier. Forklaringen på nedgangen kan være, at tilliden til dampskibsselskabet var dalende. GEI-

Iste Kahyt

er i enhver Henseende komfortabelt og hyggeligt indrettet for Passagererne.

Forplejningen bestaar af:

Kl. 6½—8 Morgen: Theo eller Kaffo med Biscuits, Tvebakker.

Kl. 10 Frokost, bestaaende af et velforsynet koldt Bord med 2 Retter varm Mad.

Kl. 2½ Middag, bestaaende af 3 Retter Mad, samt Dessert, Frugt og Kaffo.

Kl. 7 Aftensmad, bestaaende af koldt Bord med en varm Ret samt Theo.

Der findes ombord et Bibliothek til Afbenyttelse for Passagererne. Ligeledes findes særskilt Damsalon, Rygeverelse og Badeverelse.

Til Passagerernes Betjening er ansat saavel mandlige som kvindelige Opvartere.

2den Kahyt

(Hekla & Thingvalla)

og

3die Kahyt

(Island & Geiser)

er i Forhold til Passageprisen bekvemt indrettet og bestaar Forplejningen af:

Kl. 6—7 Morgen: Theo eller Kaffo med Brød.

Kl. 8 Frokost: koldt Bord med en varm Ret.

Kl. 12 Middag: 2 Retter varm Mad.

Kl. 6 Aften: koldt Bord med Theo.

Ista klass

är i alla afseenden komfortabelt och treffligt inrättad för passagerarna.

Sereringen består af:

Kl. 6½—8 på morgonen: to eller kaffo med diverse sorter backelsor.

Kl. 10 frukost, bestående af rikligt kallskuret och två rätter varm mat.

Kl. 2½ middag, bestående af tre rätter mat, dessert, frukt och kaffo.

Kl. 7 aftonmåltid, bestående af kallskuret och en varm rätt samt to.

Det finnes om bord ett bibliotek att användas af passagerarna; liksom finnes särskild damsalong, samt rökrum och badkammare.

Till passagerarnes betjening äro anställda så väl manliga som kvinnliga upppassare.

2dra klass

(Hekla & Thingvalla)

och

3dje klass

(Island & Geiser)

äro i förhållande till passagepriset bekvämt inredda, och består sereringen af:

Kl. 6—7 på morgonen: to eller kaffo med bröd.

Kl. 8 frukost: kallskuret och en varm rätt.

Kl. 12 middag: två rätter varm mat.

Kl. 6 aftonmåltid: kallskuret och to.

Kostforplejningen om bord på Thingvallaliniens skibe.

(Fra Thingvalla-selskabets brochure 1887)

The meals provided on board the Thingvallalinien's ships.

(From the Thingvalla-selskabet's leaflet 1887)

SERs var forlist i august 1888 og DANMARK forliste i 1889.

Den tredie gang ramte ulykken en af de store konkurrenter: HAPAG. I 1893 udbrød en pest-epidemi i Hamburg. HAPAG blev på grund af dette nødsaget at ændre deres rute til Southampton-New York, hvilket blev en dyr affære for dem.

For at rette skuden op igen, startede de i 1894 blandt andet Scandia Linie, der sejlede samme rute, som Stettin Lloyd havde gjort nogle år tidligere. Det gik hårdt ud over Thingvalla. Å-priser blev, som det fremgår af tabel 1, stort set halveret. Passagertallet gik også betragteligt ned, men det skyldes også, at antallet af direkte udvandrere fra Danmark faldt til ca. det halve.

De årlige netto indtægter på passagerer faldt fra over 1 mil. til godt 300.000 kr.. Da fragt-indtægten på gods fra New York samtidig faldt, resulterede det i et underskud for 1894 og 1895 på ca. 800.000 kr.

For at gøre ondt værre havde Thingvalla i 1893 købt det 21 år gamle dampskib AMERIKA. Passagerindtægterne havde været gode i 1891 og 92. For at øge kapaciteten havde rederiet derfor i 1892 besluttet at anskaffe endnu et skib.

Skibet blev leveret i maj 1893, hvilket skulle vise sig at være et meget uheldigt tidspunkt. AMERIKA kom kun til at sejle fem rundture i 93 og tre rundture i 94, før det blev oplagt, på grund af nedgang i antallet af passagerer. AMERIKA blev solgt med tab i marts 1898.

I slutningen af 1895 blev Scandia Linie opgivet. Linien havde givet underskud, og samtidig var det begyndt at gå bedre for HAPAG på mere vitale områder.

Passagerfragt

	Heim	Børn	Patt. S.	Heim	Børn	Patt. S.
<i>Dampskibet Thingvalla</i>						
<i>fra Høstenhavn til New York</i>	1159	342	82			
<i>» Christiania » do</i>	383	138	50			
<i>» Christianssand » do</i>	136	61	13			
<i>(Tegnen 340 F. 86 B. 22 P.)</i>				1678	541	145
<i>fra New York til Høstenhavn</i>				151	22	9
				1829	568	154

For hver rejse fra Skandinavien til New York og retur blev der udfærdiget passagerlister. Passagerfragt er rederiets sammentælling af disse lister, her for THINGVALLA i 1881. Listerne specificerer voksne, børn til halv pris samt pattebørn, der rejste gratis. Endvidere angives, hvor passagererne komom bord.

(Tietgens privatarkiv, Rigsarkivet)

Passenger lists were drawn up for every trip from Scandinavia to New York and back again. »Passenger freight« is the shipping company's summing up of these lists, shown here in the case of the S/S THINGVALLA in 1881. The lists specify whether the passengers were adults, children at half price, or nursing infants who travelled free.

(Tietgen's private records, the Danish Record Office)

Konklusion

Den ovenstående analyse kan sammenfattes til følgende problemformulering: Hvad var årsagerne til, at Thingvalla klarede sig så relativt godt/dårligt?

Fordele:

– Kombinationen af passager- og godsfragt sammenholdt med at skibenes passager- og lastrum kunne varieres, var tæt ved at være genial. Passagerantallet til USA var

♦ : FÖRDELAR : ♦

SOM ERBJUDAS

THINGVALLA - LINIENS - PASSAGERARE

Och hvilka ej kunna erhållas då man går med någon af de Engelska,
Tyska eller Holländska Linierna.

Gode salgsargumenter fra Thingvallaselskabets
brochure 1885.

(Tietgens privatarkiv, Rigsarkivet)

*Good sales arguments from the Thingvalla company's
brochure 1885.*

(Tietgen's private records, the Danish Record Office)

langt større end på hjemturen. Importen
af gods var både større og bedre betalt end
eksporten. Kombinationen kunne ikke
have været bedre.

– Thingvalla havde fundet en niche, hvor
de stort set ikke havde nogen konkurrence.

Ulemper:

– Kapitalen var for lille. Der skulle betales
renter af de fleste af aktierne, hvilket gjorde

de det sværere at give et acceptabelt over-
skud. Men ser man det fra DFDS side, så
gik det nok, som de havde ønsket.

– De år hvor andre rederier trængte sig
ind på Thingvalla's gebet.

– Forlisene, der formodentlig var årsag til
dalende passagerantal i 1890.

– Købet af dampskibet AMERIKA i 1893.

Litteratur

- Bonsor, N. R. P.: *North Atlantic Seaway*. Volume 1-3. Jersey Channel Islands 1978
- Heinberg, Å.: *Over Atlanten*. København 1936
- Hvidt K: *Flugten til Amerika*. Odense 1971
- Kiørboe V: *F. W. Kiørboe som skibsreder*. København 1939
- Kludas, A & Bischoff, H: *Die Schiffe der Hamburger-Amerika Linie 1847-1906*. Herford 1979
- Munchaus Petersen, H & Lorentzen, J: *Rejsen til Amerika*. Odense 1977
- Scovelin, J.: *Tidens hjul og Tietgen*. København 1929

Arkiver og tidsskrifter

- Rigsarkivet. Tietgens privatarkiv. Sager angående Thingvalla.
- Landsarkivet: Københavns Politi, passagerlister og statistik over udvandrere.
- Erhvervsarkivet: B&W byggekontrakter for skibe bygget til Thingvalla, Rejsebog 1886-1888 og Thingvalla's årsregnskaber.
- Det kongelige Bibliotek: Katalog 34, Thingvalla brochurer.
- Lloyd's register 1883.
- B&W's skibsliste. 1963
- Søfartstidende 1894 - 1898: Referater fra generalforsamlinger.
- Nationaløkonomisk Tidsskrift 1883.
- Grosserer Societetet Komites handelsberetninger. 1888 - 1898
- Vikingen 1939, hæfte 7.
- Handels- og Søfartsmuseet. Rosendahls samling.
- Aviser.

Bilag 1

Kildeangivelser

Tabel 1

Passagerlisterne fra Norge til New York i 1880 er ikke i arkivet. 1898 er for første halvår.

Søjlen til New York:

- Årene 1880, 84, 85 til 91 og 94 til 98 er fra Landsarkivets passagerlister.
- Årene 1881 til 83 og 85 er fra Tietgens privatarkiv.

- Årene 1892 og 93 er fra Søfartstidende.
- Årene 1886 og 1887 Rejsebog, Erhvervsarkivet
- Søjlen heraf prepaid 1881-1883 og 1885 er fra Tietgens privatarkiv. 1886 og 1887 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.

Søjlen fra New York:

- Årene 1881 til 85 er fra Tietgens privatarkiv
- 1886 og 1887 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1888 er fra Erhvervsarkivets passagerliste.
- 1890 og 91 er fra referat af generalforsamling i Berlingske 26.03.92.
- 1892 og 93 er fra Søfartstidende.
- 1894 til 96 er udregnede.

Søjlen i alt:

- 1881 til 1885 er fra Tietgens privatarkiv.
- 1886 til 88 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1890 og 91 er fra referat af generalforsamling i Berlingske 26.03.92.
- 1892 til 1896 er fra Søfartstidende.

Søjlen à priser:

- 1890 og 91 er fra generalforsamlingsreferat i Berlingske 29.03.92
- De øvrige à priser er udregnede.

Søjlerne indtægter og overskud er fra årsregnskaberne, Erhvervsarkivet. 1880 til 1883 er kun i alt indtjening opgivet. Indtjening passagerer 1883 er fra Tietgens privatarkiv.

Tabel 2. Godsfragt

- 1882 er fra Nationaløkonomisk Tidsskrift/133-139/1883
- 1883 til 1885 er fra Tietgens privatarkiv.
- 1886-1888 er fra Rejsebog, Erhvervsarkivet.
- 1890 og 1891 Generalforsamlings referat i Berlingske 26.03.92.
- 1892 til 1894 Søfartstidende/1894/254 og Søfartstidende/1895/134.

Bilag 2**Sejltider (dage)****Sejltider Thingvalla 1882**

	1. tur	2. tur	3. tur	4. tur	5. tur	6. tur
København - Christiania	1	1	1	1	1	1
Christiania - Christiansand	1	1	1	1	1	1
Christiansand - New York	15	14	14	14	15	17
Ophold New York	11	9	8	8	7	6
New York - Christiania	15	13		18	17	16
New York - København			16			
Christiania-København	1	1		1	1	2
Ophold København	22	9	16	12	5	
I alt	66	48	56	55	47	43

Sejltider HEKLA 1882

	1. tur	2. tur	3. tur	4. tur	5. tur	6. tur
København - Christiania	1	2	1	1	1	1
Christiania - Christiansand	1	1	1	1	1	
Christiansand - New York	14	14	13	12	16	14
Ophold New York	9	8	10	10	7	13
New York - Christiania				14	14	16
New York - København	14	15	15			
Christiania-København				1	1	1
Ophold København	8	11	4	16	7	
I alt	47	51	44	55	47	45

(Tietgens privatarkiv)

D/S Thingvalla (The Thingvalla Steamship Company)

Summary

From 1820 to 1900 close to 17 million people emigrated from Europe to the USA, of whom about 8 per cent came from Scandinavia. Transporting these emigrants across the Atlantic was mainly a task for English, Scottish, German and American shipping companies. Up until 1880 the Scandinavian emigrants had no choice but to travel via Liverpool or Hamburg/Bremen.

Due to the relatively large number of Scandinavian emigrants and the advantages a direct route would give, attempts were made from the Scandinavian side to establish a direct service between Scandinavia and the USA. These attempts were crowned with success when the Danish steamship company Thingvalla was established in 1880 with the industrialist Mr C. F. Tietgen as Chairman of the Board. The company's aim was to establish a shipping route for the transport of emigrants and goods between Scandinavia and New York with departures from Copenhagen every 14 days.

Thingvalla was one of many companies started in the second half of the 19th century with Tietgen among the directors. The company was thus a part of the industrial development that marked the times. By Danish standards it was a big and

prestigious gamble. The four steamships that the company started with were the largest in the Danish fleet.

From 1880 to 1898, when it was bought by DFDS, Thingvalla was more or less the only shipping company with a regular service transporting emigrants directly from Scandinavia to the USA. During the almost 19 years it existed the company managed to transport between a third and a half of the 120.000 Danes who emigrated during this period.

Many accidents befell the Thingvalla Steamship Company. In 1883 one of its ships ran aground and was wrecked. In 1888 two of its ships collided in the Atlantic. One of them sank and over 100 people were killed. The following year one of the ships lost its screw in the middle of the Atlantic and had to be abandoned.

In 1894 and 1895 a German shipping company began to compete with Thingvalla on the Scandinavia – USA route. This, together with the falling ticket prices, led to a reconstruction of the company, which ended with DFDS taking over the Thingvalla in 1898.