

Benjamin Asmussen

”Som en Maage paa Vandet” – nyt materiale om skoleskibet KØBENHAVN

Benjamin Asmussen er historiker og museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet. Han har modtaget og registreret de nytilkomne arkivalier om skoleskibet KØBENHAVN og skriver her både om de nye fotos og beretninger, og om hvilke kilder til skibets historie der findes.

Et af de mest interessante og velbeskrevne skibe i dansk søfartshistorie er skoleskibet KØBENHAVN. Det blev søsat i 1921 og var for sin tid et topmoderne sejlskib af stål; en femmastet bark med indbygget dieselhjælpeomotor. Skibet var meget omtalt i hele sin levetid, især i slutningen af 1920'erne, da det var verdens største sejlskib. KØBENHAVN skulle dog få et trist endeligt, der kun gjorde det endnu mere kendt. Et sted mellem Buenos Aires i Argentina og Adelaide i Australien kom den sidste meddelelse fra skibet ved juletid 1928 via den trådløse telegraf, og dette signal var det sidste, man nogensinde hørte til det mægtige skib med dets 60 mand store besætning, heraf 45 elever. Efter skibets forsvinden blev en stor eftersøgning sat i gang. Alle skibe i området holdt ekstra udvig efter KØBENHAVN, og rederiet, ØK – Østasiatisk Kompagni – indsatte et specialudrustet skib til eftersøgningen. Fra Australien blev der endda, som noget ganske nyt på dette tidspunkt, indsat fly i eftersøgning-

gen, men på trods af alt dette blev intet spor af skibet fundet.

På Handels- og Søfartsmuseet befinder sig i dag en større samling arkivalier vedrørende skoleskibet KØBENHAVN, dets forlis samt eftersøgningen. Det er altid en glæde at modtage nye relevante gaver til museets samling, og i den seneste tid har vi været så heldige at modtage en lang række genstande vedrørende skoleskibet KØBENHAVN.

En central person i KØBENHAVNS historie er kaptajn Hjalmar Kristian Christensen (HKC), som var kaptajn på to af skibets rejser og ledte eftersøgningen efter det forsvundne skib. Fra hans efterkommere har vi modtaget to dagbøger fra rejserne samt en række breve og postkort til kaptajnens familie i Danmark. H.K. Kristensens dagbøger er interessant læsning. På skibets 6. rejse førte han KØBENHAVN ud fra Danzig lastet med træ og noterede kort efter i sin dagbog d. 12. oktober 1925: *”Vi fik altsaa Skuden op paa 11 Mil i Timen for 7 Mærsejl og en tvær Vind. Jeg tror, at den kan sejle”*. Skibet havde virkelig gode sejlegenskaber, men alligevel var det, ligesom for alle andre skibe, undertiden nødvendigt at tage lods om bord. D. 13. oktober fortæller kaptajnen følgende om lodsens i sin dagbog: *”Ved Drogden tog vi Lods og gik saa gennem Flinterenden. Da*



Fire både er i vandet i stille vejr tæt under en kyst. Vi kender hverken det præcise år, fotografen eller baggrunden for billedet, men billedet kan alligevel tale til os. Jollerne ser ud til at bugsere KØBENHAVN fremad. Ca. 40 mand er ved årene og har nok ganske langsomt kunnet bevæge det kæmpemæssige skib fremad. Er motoren eller måske skruen gået i stykker, som vi har hørt om fra dagbøger? Eller er det mon en del af elevernes træning?

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

Four boats are in the water in quiet weather close to the coast. We do not know the exact year, the name of the photographer or the background for the picture, but it can still tell us something. The boats look as if they are towing the KØBENHAVN forward. There are about 40 crew members at the oars and they could probably only move the enormous ship forward quite slowly. Is the engine or possibly the propeller broken, as we have heard about in diaries? Or is it part of the training programme for the trainees.

(Photo DMM, unknown photographer)

Med sekstanter tager officerer og elever middagshøjden om bord på KØBENHAVN. Solens højde ved middagstid blev taget hver dag for at bestemme skibets breddegrad. Brugen af sekstant var en vigtig del af undervisningen, og samtidig blev målingen mere præcis, jo flere der udførte den samtidig.

(Foto H&S.Ukendt fotograf)

Officers and trainees are taking the meridian altitude with sextants on board the KØBENHAVN. The altitude of the sun at midday was taken every day to determine the ship's latitude. The use of the sextant was an important part of the teaching on board, and the measurements were more accurate the more people who took them simultaneously.

(Photo DMM, unknown photographer)



Lodsen blev sat af, ved det svenske Fyrskib udfor Malmø, bad han om en Flaske Rom – ikke til ham selv – Gud bevare os; men han vidste, at Besætningen i Lodsskibet gerne vilde drikke en Toddy paa mit Velgaaende og en lykkelig rejse. Det er skurende, at der endnu findes rare Mennesker, som vil gøre sig al den Ulejlighed for en Fremmed, saa han fik Rom'en". På trods af den rare lods og hans besætnings skål for kaptajnen og rejsen blev det alligevel en hård tur. Undervejs udbrød der brand om bord, hvorved en del af agterskibets aptering blev kraftigt beskadiget, og desuden var vejret absolut ikke med den nye kaptajn og hans besætning. Den 25. oktober noterer HKC: "[...] [Strait of Dover] var det farligste Sted på hele Rejsen. Springer der en Storm op, er vor Maskine ikke stærk nok til at holde os imod den, og der er ikke Plads til at drive paa. [...] Har i Dag været 14 Dage i søen fra Danzig. Det har været 14 drøje Dage." Ikke desto mindre var kaptajnen godt tilfreds med både skibet og dets besætning. Efter d. 17. december i flere timer at have holdt en fantastisk fart af 13 knob, noterer han i sin dagbog: "[...] Jeg har faaet prøvet skibet, Besætningen og mig selv. Jeg er tilfreds med alle Dele, men mest med Skibet. Giv mig en Chance, saa skal jeg slaa en hvilken som helst Verdensrekord, med dette Skib, men jeg maa have 40 voksne Sejlskibsmatroses. Det var en Fornøjelse. [...] Nu ligger den som en Maage paa Vandet, og det blæser saa Luften gnistrer [...]". Man kan lære meget om sejladsen og skibet gennem dagbøgerne, men samtidig giver de også et fint indblik i tiden og dagliglivet. F.eks. beretter HKC irriteret op mod jul i 1925: "[...]Bageren har med graadkvalt Stemme tilstaaet at han ikke kan bage Klejner.



Højt til vejs i KØBENHAVN's rigning skaber vindens tryk på et af de øvre råsejl en flade, der er så stabil, at man kan stå på den. Det udnytter tre vovehalse blandt skibets elever til at posere for fotografen, der sandsynligvis står på mærsen. Læg mærke til, at alle, på trods af vovemodet, har fornuftigt fat med mindst én hånd. Det står i nogen kontrast til nutidens sikkerhedsregulativer på skoleskibe, hvor sikkerhedslinier altid er påbudt ved arbejde i riggen.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

High in the sky in the KØBENHAVN's rigging the pressure of the wind on one of the upper square sails creates a flat surface that is so stable that it is possible to stand on it. Three daredevils among the trainees use the situation to pose for the photographer, who is probably standing on the top of the lower mast. Notice that, despite their daring, they are holding on with at least one hand. This is something of a contrast to present-day safety regulations on training ships, where safety lines are always mandatory when working in the rigging.

(Photo DMM, unknown photographer)

Altsaa ingen Jul i Aar. Hvad er en Jul uden Klejner. Det er Fanden til Bager. Jeg kan lave Klejner, det har jeg lært af min lille Kone. Det vil sige, jeg ved ikke, hvad Dejen røres sammen af; men er den først rørt, kan jeg sgu bage Klejnerne. Det kan alle gifte Mænd. Bageren er ugift." Julen blev



En dag i stille vejr er en fotograf kravlet ud i nettet yderst på bovsprydet for at fange en sikkert typisk hverdagsituation. Forskibet er inddraget til tørreplads, ligesom et af stagene er brugt som tørresnor til en uniform. Midt i billedet står en officer i arbejdstøj og kigger på fotografen med et udtrykfyldt blik, samtidig med at en anden elev iført den karakteristiske skoleskibshue med kvast på toppen kigger samme vej som fotografen. Det er stille vejr, og for at give mest mulig fremdrift er der i forlængelse af råsejlene sat læsejl, som ses til højre i billedet. Læsejlene øgede sejlarealet betydeligt, men blev ikke brugt så ofte, og det er derfor sjældent at se et fotografi af dem i brug på KØBENHAVN.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

One day in quiet weather a photographer has crawled out in the net at the outermost edge of the bowsprit to capture what was probably a typical situation from everyday life on board. The forebody has been put into use as a drying place and one of the stays is being used as a clothes line for a uniform. In the middle of the picture there is an officer in work clothes standing watching the photographer with an expressive look on his face, and at the same time a trainee wearing the characteristic trainee's cap with a tassel on the top is looking in the same direction as the photographer. The weather is calm, and in order to give maximum propulsion the studding sails to the right of the picture have been set as an extension of the square sails. The studding sails increased the spread of canvas significantly but they were not used so often, so it is unusual to see a photograph of them in use on the KØBENHAVN.

(Photo DMM, unknown photographer)

dog heldigvis reddet, da både løjtnanten og 1. mesteren heldigvis også havde skjulte talenter som klejnebagere og fik fremstillet et passende antal til hele besætningen.

De to dagbøger, fra henholdsvis den sjette og ottende rejse, fortæller både om dagligdagen for en kaptajn i den sidste sejlskibstid, om disciplinen om bord, om de sejladstekniske

udfordringer ved de lange rejser og om kaptajnens bestræbelser på at vise over for omverdenen, at KØBENHAVN under hans ledelse kunne være et effektivt og lynhurtigt skib, samtidigt med at eleverne på én gang blev dygtige søfolk og gode samfundsborgere.

På KØBENHAVNs fjerde rejse, der gik fra København til Sydafrika via Finland og derfra

til London via Mozambique i årene 1924-25, skrev matros Jørgen Reedtz Funder dagbog. Fra hans familie har museet modtaget dagbogen, der dækker sejladsen fra Beira i Mozambique til London. Dagbogen er omhyggeligt ført i en tætskrevet notesbog, og hver dag noteres skibets position, antal sømil tilbage og beskrivelser af vejret og arbejdet med sejlene og skibet. Sejladsen ser ud til at gøre et stort indtryk på den unge matros, der 1. juledag 1924 skriver: “[...] Nu begynder der at komme Bevægelse og Fart i Skuden – den tager Vand over for og agter – Skumstriben bliver bredere nu skal der sejles igen! Hvor er det dog et herligt Liv! En NØ Passat i Julegave! Blæse være med Regnen og Vandet og det ekstra Arbejde der kommer; det bliver vejret mange mange Gange op ved den Sejlads vi faar – Sejle! Sejle! Naar først vi sejler igen i NØsten aah – saa ønsker jeg mange Gange, at Tiden kunde gaa i staa! [...]”

Sammen med dagbogen har museet også modtaget en fantastisk billedsamling vedrørende skibet. Flere hundrede billeder, hvoraf en del er taget af Jørgen Reedtz Funder selv og andre samlet ind blandt de øvrige elever, giver et fantastisk indblik i livet om bord. Billederne i denne artikel stammer alle fra denne samling og giver et indtryk både af skønheden i det store skib og vindens stærke kræfter. Med billederne fulgte også et huebånd med skibets navn og giverens “linjedåbsattest” fra hans første passage af ækvator i 1923.

Ad omveje har museet også modtaget en række breve fra Aage Schwanenflügel, der blandt andet var elev på KØBENHAVN og med om bord på skibets sidste rejse. De sidste breve



Med en mur af sejl rejser KØBENHAVNs master sig højt i vejret på en flot solskinsdag. Måske er det en af eleverne, der har ladet sig fotografere nærmest ikonisk i silhouet mod den næste masts øverste råsejl? Op til den højeste mastetop var der næsten 60 meter, og blandt eleverne blev det anset som en manddomsprøve at berøre den højeste flagknop.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

With its wall of sail the masts of the KØBENHAVN soar up high in the sky on a fine sunny day. Perhaps it is one of the trainees who has had the photograph taken almost in the form of an icon in silhouette against the highest square sail of the next mast? It was almost 60 metres from the deck to the top of the highest mast, and among the trainees it was considered a test of manhood to touch the highest truck at the masthead.

(Photo DMM, unknown photographer)



KØBENHAVN var, udover i en periode at være verdens største sejlskib, også et af de hurtigste. Igennem århundreder var sejlskibenes rigning blevet forfinet og nærmede sig perfektionen i de store barkskibe i den sidste sejlskibstid. KØBENHAVN kunne ifølge dagbøgerne tilbagelægge helt op til 300 sømil på en dag, hvilket svarer til 12,5 knob i alle døgnets 24 timer! Flere steder i dagbøgerne bemærkes det da også, at man overhaler dampskibe undervejs. På billedet sejler skibet i relativ høj sø i bidevind, dvs. vind der kommer skråt forfra. Fotografen befinder sig i fokkemasten, den forreste mast.

(Foto H&S. Ukendt fotograf)

Besides being for a period the world's largest sailing ship the KØBENHAVN was also one of the fastest. Through the centuries the rigging of sailing ships had been refined to near perfection in the big barks towards the end of the sailing-ship era. According to the diaries the KØBENHAVN could cover a distance of up to 300 nautical miles in a day, which is 12.5 knots 24 hours a day! Several times the diaries remark that the ship overtakes steamships along the way. In the picture the ship is sailing close-hauled in relatively heavy sea, which means that the wind is blowing diagonally from the front. The photographer is in the foremast.

(Photo DMM, unknown photographer)

til og fra familien får en helt andet betydning, når de læses i lyset af forliset. Enkelte bliver direkte uhyggelige, f.eks. det sidste brev, som elevens mor sendte til ham kort før jul i 1928, hvori hun bekymret fortæller om de mange forlis, der for nyligt havde været. Brevet kom senere retur efter en tur verden rundt uden at finde modtageren og har været i familiens eje indtil nu.

Nu er materialet sikret at blive bevaret for eftertiden ved at være afleveret til et statsaner-

kendt museum, og er samtidigt tilgængeligt for forskere og andre med interesse for historien. Vi sætter stor pris på, at materiale og genstande fra Danmarks vidtrækkende søfartshistorie gives eller testamenteres til museet.

Andet materiale om KØBENHAVN

Hvis du vil vide mere om skoleskibet KØBENHAVN er der en række muligheder. Skibet er som sagt et af de mest velbeskrevne skibe i den danske søfarts historie. Lige fra de første

planer om bygningen af et nyt stort skoleskib i 1913 over det tragiske forlis og helt frem til i dag fortsætter skibet med at fascinere. Antallet af avisartikler om skibet og dets skæbne skal sandsynligvis tælles i tusinder, og der er endda skrevet flere bøger om emnet. Nedenfor findes en oversigt over den væsentligste litteratur om KØBENHAVN.

Vil man dykke dybere ned i detaljerne om sejladsen, forliset og eftertiden, er der en række muligheder. På Handels- og Søfartsmuseets arkiv findes, udover de nævnte netop indkomne arkivalier, en større mængde materiale, der belyser skibets historie. ØK's arkiv om skibet

er doneret til museet i 1994 og rummer meget materiale.

Derudover er flere dagbøger samt avisudklip fra tiden bevaret, ligesom en større mængde erindringer samlet ind blandt tidligere elever af tidligere museumsinspektør Hanne Poulsen. I arkivet kan også læses rapporter og beregninger fra skibets sejlads, certifikater, kopier af logbøger og ansøgninger fra elever.

Desuden findes mange arkivalier vedrørende eftersøgningen, herunder en kopi af kortet brugt undervejs samt rapporter om resultaterne. Arkivalierne kan frit beses efter aftale på Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

LITTERATUR

Palle Bruus Jensen med Erik Jensen: *Skoleskibet København – Historie, forlis, tragedie*, København 2005

Erik Jensen: *Skoleskibet KØBENHAVN – med vægt på skibets tilknytning til Buenos Aires – artikelserie fra DK-kommunikation*, Svendborg 2001

Hanne Poulsen: "Femmastet bark m/s København" i Hans Jeppesen et al (red): *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg – Årbog 1988*, Helsingør 1988

Thomas Minto & Eric Stevens: *The Search for the 'Kobenhavn' and other true sea stories of the Depression years*, New South Wales 1984

Jens Ervø: *Fem-masteren "København" – fra Buenos Aires til ... ?*, København 1932

Hother Scharling: *Med femmastet Bark "København" Jorden rundt*, København 1923

Benjamin Asmussen

Like a Seagull on the Water

SUMMARY

One of the most famous Danish ships is the training ship KØBENHAVN, which was a five-masted bark from the Danish East Asiatic Company (EAC). The ship disappeared on its tenth voyage from Buenos Aires to Adelaide, and to this day no trace of this large ship has been found. The Danish Maritime Museum has a number of documents, diaries, and other papers about the ship and

its crew, and this year a number of new objects have entered the museum's collection.

The museum has received two diaries from one of the ship's captains, a diary from a trainee and several letters from a trainee who died on the ship's last voyage. The documents can be seen in the museum's archives by appointment.