

Styrbord eller bagbord?

Kollisionen mellem to danske Amerikabåde i 1888.

Mødet mellem Express 1 og 2 på Østersøen

Mødet mellem de to katamaraner *Express 1* og *Express 2* på Bornholmslinjen mellem Rønne og Ystad, natten mellem den 4 og 5. juli 2020, har siden medført en del debat og omtale i Bornholms Tidende. Oplysningerne bygger dels på meldinger fra passagerer, dels på digitale skibspositionsdata der synes at vise, at de to skibe med stor fart sejlede mod hinanden på indbyrdes skærende kurser, men herefter foretog en række komplicerede, men vellykkede undvigelsesmanøvrer. *Express 2* der kom fra Ystad på vej mod Rønne veg således mod styrbord – mod højre i forhold til sejlretningen, mens *Express 1* på vej mod Ystad fra Rønne veg mod bagbord til venstre i forhold til sejlretningen. Begge skibe veg således til samme side og måtte derfor et kort øjeblik sejle parallelt ved siden af hinanden, hvorefter begge genoptog sejladsen mod planlagt destination. Det stred muligvis mod gældende søfartsregler at *Express 1* ikke veg til styrbord.

Internationale søfartsregler om vigepligt

Anledningen til debatten er, at gældende internationale søvejsregler som Danmark allerede tilsluttede sig i februar 1887 forlanger, at ”*Når to maskindrevne skibe støvner mod hinanden på modsatte eller næsten modsatte kurser, således at der er fare for sammenstød, skal de begge dreje til styrbord (til højre i forhold til sejlretningen), således at de passerer hinanden på bagbordsside*” Reglen kan dog tolkes således at højre-vigepligten kun gælder, når der på forhånd opleves fare for sammenstød. Det kendteste eksempel på en ulykke der skyldes at skibene veg til samme side, er det svenske amerikaskib ”*Stockholm*”, der den 26. juli 1956 vædrede det italienske Amerikaskib ”*Andrea Doria*” der sank med 46 ofre. Men værst var det i 1888 hvor to danske amerikaskibe næsten samme sted på Atlanterhavet vædrede hinanden med 119 druknede til følge. Uklarheden omkring vigepligtsreglen betød dog, at ingen blev draget til ansvar for ulykkerne. Hverken rederier eller skibsofficerer.

Den danske Amerikalinie 1880-1935

Den danske *Thingvalla*-linje, fra 1898 *Skandinavien-Amerika linjen*, var i årene 1880-1914 den eneste direkte skandinaviske passagerforbindelse til og fra USA. Konkurrencen fra langt større tyske og britiske rederier, der tilbød rejser via afgangshavne i Storbritannien og Tyskland, blev fra de danske reklamefolk mødt med, at de danske skibe og besætninger, der sejlede uden stop til New York, var langt sikrere end de britiske og tyske. Det var derfor uheldigt, at det danske rederi viste sig at være langt det mest ulykkesramte i forhold til sin tonnage. Det var en negativ rekord, at den danske Amerikalinje, med kun fire skibe i drift ad gangen, oplevede 4 totalforlis: *Hekla* 1883, *Geiser* 1888, *Danmark* 1889 og *Norge* 1904 – der alle ligger på havets bund den dag i dag. Næst værst i 1888, hvor to af selskabets fire skibe vædrede hinanden midt ude på Atlanterhavet. *Thingvalla* var afgået fra København den 1. august 1888 med påregnet ankomst i New York den 17. august med 60 besætningsmedlemmer og 499 passagerer. *Geiser* afgik fra New York den 11.

august 1888 mod København med 60 besætningsmedlemmer og 91 passagerer. Selskabets skibe fulgte samme sejlroute sønden om New Foundland og nord om Skotland i begge retninger. Med normal 14-dages drift ville hver af de danske Amerikabåde derfor møde to søsterskibe i modsat retning på hver tur. Man vidste derfor også denne gang på forhånd nogenlunde hvor og hvornår den vestgående *Thingvalla* ville møde den østgående *Geisir*. Nemlig sent på natten mellem den 13. og 14. august ca. 3 døgn fra New York.

Kollisionen 14. august 1888

Alt forløb planmæssigt og kun få var vågne om bord på de to danske passagerdampere, da de næsten 4 timer efter midnat den 14. august 1888 mødte hinanden på Atlanterhavet syd for Nova Scotia på 43.2 N, 60.10 W. Bølger og vindstød var moderate, men en kraftig regnbyge betød, at rorgængerne på de to skibe først sent så det andet skibs lanterner. *Thingvalla*, der kom fra øst, drejede skarpt mod nord, for at passere til styrbord (højre om), mens *Geiser*, der kom fra vest, også drejede skarpt mod nord for at passere til bagbord (venstre om). Da man indså fejlen, søgte begge skibe at slå fuld kraft bak, men for sent, *Thingvalla* vædrede sit danske søsterskib i styrbords side, midtskibs med en sådan kraft, at *Geiser* brækkede midt over og sank i løbet af 3 minutter. 119 druknede mens kun 32 blev reddet om bord på *Thingvalla*, 18 af besætningen og 14 passagerer. Af 21 kvinder og 26 børn kun en kvinde! Mens *Geisir* sank måtte *Thingvalla* bakke sig fri og holdt sig kun med nød og næppe flydende takket være det stille vejr, for vandet fossede ind gennem et kolossalt hul i stævnen og lækkede videre gennem det bagvedliggende, men beskadigede, kollisionsskod. To af redningsbådene fra *Thingvalla* kom dog i vandet.

Panikken på Geiser.

Da de vagthavende på *Geiser* måtte erkende, at kun et mirakel kunne redde skibet fra undergang, vækkede man kaptajnen, *Carl Møller* (1855-1910), der i bar natskjorte løb op på skibets bro. Her kunne han kun konstatere, at alt omkring ham udviklede sig kaotisk. Folk sloges, skreg og truede hinanden, samtlige redningsbåde kæntrede, knustes eller blev trukket ned med skibet, mens folk ganske planløst sprang i havet. Selv fulgte Møller broen da den sank under havoverfladen, men blev grebet af sejlrigningen fra en af skibets knækkede master, og kort efter reddet om bord på *Thingvalla*. *P. J. Jørgensen*, 2. styrmand på *Geisir* sov ligeledes, men blev vækket og reddede sig, da stævnen fra *Thingvalla* trængte ind i hans kahyt. Han kunne derfor klatre direkte fra sin køje om bord på *Thingvalla* ad skibets ankerkæde! Skibslægen *Peter Dirck* (1865-1926), der blev vækket af råb uden for sin kahyt fattede kun langsomt, hvor galt det stod til. Han var derfor, mente han selv, den sidste, der søgte at trænge sig op mellem de panikslagne mennesker på den stejle trappe fra kahytsafsnittet til dækket. Heroppe skyllede bølgerne allerede op over rælingen, og der var derfor intet andet at gøre end at springe i havet. Han fik fat i kølen på en kæntret redningsbåd og blev få minutter efter reddet ombord på *Thingvalla*. Så heldig var kvinden, *Hilda Lind*, i skibslægens nabokahyt ikke. Hun blev ganske vist reddet som den sidste fra *Geiser*, men da havde hun mistet sine to børn.

Hilda Linds beretning

Hilda Lind (1860-1940) fra Skåne havde i 1883 bosat sig i New York og i 1884 giftet sig med en svensk snedker, Oscar Lind. Men nu var hun træt af Amerika og ville hjem, selvom kahytbilletten var dyr. Nu stod hun den 17. august, 6 dage senere i New York, som eneste overlevende kvinde. Det blev derfor særligt hendes beretning til New York Times, der i ugerne efter blev den mest udbredte skildring fra forliset i alverdens aviser:

Da kollisionen fandt sted, sov Hilda Lind trygt i den nederste køje med sønnen Carl på tre måneder, mens den lille Ida på tre år sov i den øverste. Selve sammenstødet hørte hun ikke, men hun blev vækket af skrigende mennesker, der trængte sig udenfor i den smalle gang for at komme først op ad trappen til dækket. Da Hilda stak hovedet uden for døren og spurgte en steward, hvad der var hændt, skreg han – ”*Skibet synker, lille frue!*” – og løb videre. ”*Jamen jeg har to små børn, kan ingen hjælpe mig?*” Det var der ingen, der kunne, tværtimod blev hun og børnene revet bagfra ned ad trappen af en panikslagen mand, da hun med Ida i hånden og Karl på armen næsten var nået op. Ida, der faldt ned af trappen slog sig bevidstløs, mens en ældre dame tog sig af Karl, da Hilda bar Ida op. De nåede dækket, hvor alt var kaos. Skibet syntes delt i to med havet imellem og overalt hoppede skrigende mennesker i vand der trængte frem fra alle sider. Selv fik Hilda noget tungt i hovedet, fortalte hun, og mindes herefter intet, før hun mere end en halv time senere blev hevet om bord på *Thingvalla* og vågnede i damernes salon. Her hørte hun, at ingen børn var reddede og at hun selv var eneste overlevende kvinde. Da hun kom tilbage til New York den 17. august, kørte journalisten ”*den smukke blonde kvinde med de klare blå, men sorgfulde øjne*” til hendes mands logi, hvor hun – da hun så ham – råbte: ”*Oscar, du har ikke længere nogen børn*”.

Panikken på Thingvalla

På *Thingvalla* var både besætning og passagerer i timerne efter kollisionen overbeviste om, at det kun var et spørgsmål om tid, før skibet ville synke. Det var derfor et held for Hilda Lind, at Ingeborg Tauström (1854-1909), en af de første kvindelige læger i Sverige, var om bord på vej til USA. Nogle minutter tidligere havde skibslægerne erklæret en kvinde, der var trukket op af vandet, for død uden forsøg på genoplivning. Så da Hilda haledes op efter en halv time i vandet, sørgede Tauström for, at hun blev bragt til damernes salon for at få havvandet ud af kroppen og legemet opvarmet. Tauström, fortalte videre om passagerer der lå på knæ med oprakte arme og bad om Guds frelse, mens andre kastede sig på dækket, vred hænderne eller løb halvt vanvittige rundt på dækket. Hele familier stillede sig i grupper langs rælingen med redningsbælter på, parate til at kaste sig i havet. Men efterhånden som timerne gik og skibet stadig flød, krævede naturen sin ret og de fleste fik noget at spise, da de åbenbart ikke skulle drukne lige på minuttet. Hvad det bornholmske ægtepar fra Hasle, snedker Anders Hansen (1816-1908) og hustru Johanne (1828-1906) oplevede ved vi ikke. De var 71 og 60 år gamle og således de ældste passagerer på *Thingvalla*, men de havde i hvert fald meget at fortælle da de planmæssigt nåede bestemmelsesstedet, *Menominee* i Michigan. Hertil var deres børn allerede udvandret, så de klarede sig selvom både deres og alle andre passagerenes bagage blev kastet over bord for at lette vandtrykket mod *Thingvallas* ødelagte stævn.

Redningen

Allerede 6 timer efter kollisionen var der kontakt med en vestgående tysk passagerdamper *Wieland* fra Hamburg-Amerikalinjen. Passagererne førtes over på det tyske skib og genfindes således alle ved ankomstregistreringen i New York den 17. august. *Thingvalla* beholdt sin besætning om bord og bakkede til nærmeste havn, Halifax, små 300 km. mod nord. Det store hul i stævnen krævede, at skibet sejlede baglæns, hvad der besværliggjorde styringen, men det blev løst ved at betale en fransk fiskeskonnert fra Le Havre, *Capio*, for at lade sig surre fast til hullet i stævnen og få sit rør benyttet som rør for begge skibe. Således nåede det sælsomt sammenkoblede skib til Halifax den 18. august, hvor ankomsten og reparationen af *Thingvalla* blev årets helt store samtaleemne.

Pressestorm og stærkt modstridende forklaringer

Efter at *Wieland* var ankommet til New York den 17. august og *Thingvalla* til Halifax den 18. august, udbrød der en formelig pressestorm med telegrammer, der blev sendt i alle verdenshjørner. Sammenstødet, *Geisers* forlis og *Thingvallas* mirakuløse tur baglæns til Halifax blev global viden.. Derimod varierede antallet af passagerer og druknede kraftigt, såvel som vejret ved sammenstødet, der svingede fra fuld sigtbarhed til tæt tåge. De to danske skibes besætninger beskyldtes i en række udenlandske aviser hårdt for uduelighed ved navigering og redningsarbejde. Bedre blev det ikke, da kaptajn Møller fra *Geiser* sendte et telegram hjem den 17. august med ordene ”*Reddet og skyldfri*” og i øvrigt samme dag gav et interview til New York-avisen *The Sun*, hvor han tilføjede, at skylden for sammenstødet var *Thingvallas*. Møller tegnede en skitse, der viste, hvordan *Geiser* og *Thingvalla* holdt helt parallelle kurser i hver sin retning, tæt på, men med tilstrækkelig afstand: *Geiser* lidt nordligere end *Thingvalla*. Skibene burde derfor have passeret hinanden venstre om da der ikke var fare for sammenstød, men *Thingvalla* havde uventet drejet skarpt til højre, således at skibenes kurs krydsedes og *Geiser* blev ramt midtskibs. Disse bemærkninger om skylden faldt ikke i god jord hjemme.

Hjemlig mundkurv

Kaptajn Søren J. H. Laub (1846- 1906) på *Thingvalla*, udtalte sig ikke. Han nåede først den 18. august til Halifax og mødtes her af en telegrafisk udsendt, men solid mundkurv der omfattede alle selskabets ansatte. Katastrofens omfang var gået op for rederiets bestyrelse i København, hvor bestyrelsesformanden, C. F. Tietgen (1829-1901), Danmarks suverænt førende finansmand og erhvervsleder, sørgede for at alle ansatte underkastede sig selskabets ”virkelighed”. Tavsheden gik så vidt, at vitale oplysninger om hvem der overlevede katastrofen og hvem ikke, først og fremmest stammede fra amerikanske aviser. Et forhold, der gav mange misforståelser de første 14 dage, da amerikanere aldrig har været gode til at gengive skandinaviske navne korrekt. Kaptajn Møller førte aldrig siden skib, mens skibslæge Dirch fortsatte som læge i Rønne på Bornholm. Det gjaldt om at stoppe, eller i hvert fald reducere al snak om skyldsspørgsmålet. Både selskabets prestige og pengepung stod på spil, hvis sagen ikke blev inddæmmet.

”Glædelige ” meddelelser fra Amerikalinjens bestyrelse

I Thingvalla-selskabets omfattende arkiv kan det følges, hvordan man via generalagenter i Danmark, Norge, Sverige, Finland og USA først den 22. august udsendte en ”*Meddelelse til offentligheden*” på henholdsvis dansk, svensk og engelsk til henved 200 aviser. Selskabet beklagede de efterlevendes tab af forsørger, men hjælp til passagerernes efterladte, ville fuldstændigt overstige selskabets økonomiske formåen. Det måtte ske ved en frivillig og offentlig indsamling, som selskabet efter bedste evne ville administrere og uddele til værdigt trængende efterladte enker og børn. Erstatninger til druknede besætningsmedlemmers familier blev på selskabets ekstraordinære generalforsamling den 15. september fastsat til 7.600 årligt til 15 enker og 26 børn. Men, trøstede Tietgen aktionærene, den årlige udgift ville hurtigt blive mindre. Støtten bortfaldt, hvis enkerne giftede sig igen, og børn blev kun støttet, til de fyldte 15.

Af yderligere ”*glædelige Oplysninger*” kunne Tietgen internt meddele aktionærene, at selskabets nettooverskud allerede nu var højere end nogensinde før og at yderligere erstatninger næppe burde bekymre. Interne forhør af samtlige overlevende fra de to skibe efter sammenstødet den 14. august beviste tydeligt, at katastrofen hverken skyldtes skødesløshed eller mangel på agtpågivenhed. Selskabet havde derfor intet erstatningsansvar, tværtimod havde ”*baade de overlevende og de Omkomne til det yderste gjort deres Pligt, som det var at vente af danske Søfolk*”.

Den ordinære generalforsamling 2. april 1889 stod derfor helt i optimismens tegn. Indtægter på skibsforsikringen betød, at nettooverskuddet var det største nogensinde i selskabets historie. Udbetalingen af tantieme til bestyrelsen oversteg således hvad der totalt blev indsamlet til de efterladte og udbyttet til aktionærene hævedes fra 5 til 10 %. Man fablede derfor om at udvide virksomheden til Sydamerika og kaffeimporten. Luftkasteller der brød sammen 4 dage efter generalforsamlingen. Den 6. april 1889 sank endnu et af selskabets skibe – ”*Danmark*” – under Azorerne med brækket skrueaksel. Alle 724 om bord reddedes dog af den britiske fragtdamper ”*Missouri*”

Sø- og handelsrettens dom vedr. skyldsspørgsmålet 14. maj 1889

Sagen vedrørende skyldsspørgsmålet ved *Geisers* forlis sluttede i Sø- og handelsretten den 14. maj 1889, hvor førstestyrmand Petersen fra *Thingvalla* stod tiltalt for at have overtrådt kgl. anordning af 18. februar 1887 om internationale søvejsregler. Regler, der som vi har set, anbefaledes højrefrafrik til søs mellem maskindrevne skibe, men kun hvis den aktuelle situation tillod det! Retten fastslog at Petersen havde holdt til højre (styrbord) som anbefalet, mens hans forveksling af *Geisers* røde og grønne sidelanterne set fra *Thingvalla* skyldtes den dårlige sigtbarhed. Manglende brug af en advarende dampfløjte eller tidligere nedsættelse af skibets hastighed havde ingen betydning, da ingen af delene ville have forhindret sammenstødet! Retten frikendte derfor styrmand Petersen for alle anklagepunkter og lod det offentlige betale sagsomkostningerne. Ingen andre blev heller tiltalt, hvad der faldt mange aviser både i Skandinavien og i det øvrige udland for brystet. Efter at selskabet havde oplevet tre totalforlis på 6 år, som ingen havde ansvar for, måtte man jo spørge sig selv om der da slet intet var der kunne forbedres. Burde selskabet med sine store indtægter ikke give

erstatninger til passagerernes uforsørgede familier, når det var så livsfarligt at sejle med Thingvalla-linjens skibe?

Hjælpefonden

I forbindelse med generalforsamlingen den 4. april 1889 blev det oplyst, at der var blevet indsamlet 16.588 kr. af offentligheden. Arkivalierne fra denne hjælpefond, der findes i *A/S Thingvalla's arkiv* på Rigsarkivet under navnet "*Papirer vedr. S/S Geisers forlis 1888-1892*", fortæller ikke blot om ulykkelige skæbner og uforsørgede familier. Det rummer også omfattende lister over, hvordan passagerer var klædt på havet, og hvad de medbragte af rejsegods. I alt findes 71 journaliserede og behandlede sager om erstatning, hvoraf 46 blev honoreret. De ikke-bevilgede ansøgninger omfattede for de flestes vedkommende mistet bagage fra *Thingvalla* og *Geiser*, samt støtte til druknede passagerers forældre, brødre og søstre, samt tab af børn. Hilda Lind fik således trods ansøgning ikke en øre i erstatning, heller ikke for billetten.

Der kunne kun blive tale om en beskeden engangshjælp til familier, der havde mistet deres mandlige forsørger, da druknede kvinder ikke betragtedes som tabte forsørgere. Kun 14 af de druknede mænd var familiefædre og erstatninger reduceredes derfor til 14 enker og deres 29 børn: 10 enker fra Norge og fire fra Sverige. I første omgang modtog de 14 enker hver 100 kr., men da både svenske og norske aviser følte sig foranlediget til, hvad Tietgen kaldte en hetz mod rederiet, blev beløbene revideret således at de 14 enker selveste juleaften den 24. december 1888 fik yderligere 400 kr. Det skal tilføjes at årsbudget for en arbejderfamilie på dette tidspunkt regnedes til minimum 900 kr.

Herudover gik de største erstatningssummer i virkeligheden til personer der hverken var trængende eller havde mistet familieforsørgere. En smedemester i København krævede således 810 kr. i erstatning for sin druknede hustru og fik det, efter at have truet selskabet med en civil retssag "*der ville kunne bevise at sammenstødet skyldtes uagtsomhed fra i hvert fald et af skibenes side, for hvilket selskabet bærer ansvaret*".

Mærkeligt var det vel, at skibslægen på *Geiser*, *Peter Dirck* (1865-1926) der hverken havde familie eller var passager, med 950 kr. fik den højeste erstatning af alle. Det skyldtes nok, at Dirck havde skaffet sig en "*anbefaling*" fra Københavns Politidirektør, Eugen Petersen, der i årene 1887-1917 havde afgørelsen, når det gjaldt tilladelse til et Amerikaskibs afgang fra København. Skibslægerne var lønnet af rederiet, men udnævnt af politidirektøren. Så uden nogen forhandling fik Dirck, "*som fattig dansksindet flygtning fra Sydslesvig*", sin ønskede erstatning på baggrund af en temmelig upræcis liste: Medicinske instrumenter og bøger, tøj og klæder, vægfotografier, cigarer, ure, guldknapper og nips. Dirck flyttede i øvrigt snart efter til Rønne, åbnede praksis ved Store Torv og blev desuden regimentslæge og overlæge på det lokale sygehus. Han blev et skattet medlem af den lille bys bedste borgerskab, og var i øvrigt, selvom det ikke kommer sagen ved, en af de første, der anskaffede sig automobil på Bornholm.

Sammenfatning

Spørgsmålet om skibe skal holde til styrbord når de møder hinanden på samme, eller omtrent samme modsatte kurs, blev således hverken afgjort ved denne lejlighed eller senere. Reglen benyttes som en hovedregel, der dog kan fravælges lidt efter omstændighederne. At det kan skabe katastrofale situationer om to skibe på samme eller krydsende modsatrettede kurs vælger at vige henholdsvis til styrbord og bagbord, viser de omtalte eksempler. Det er muligt reglen efter 133 år, skal ændres eller præciseres. En drøftelse samt særligt større åbenhed om potentielle faresituationer vil nok være tryghedsskabende. Derimod medførte denne og andre ulykker til søs efterhånden bedre forsikringsforhold for passagererne. Den danske Amerikalinje var således blandt de første transatlantiske selskaber der tilbød passagerer erstatning. Men det var nok også nødvendigt hvis linjens dårlige ry skulle forbedres i konkurrencen med de store britiske og tyske atlantehavslinjer. Efter stadigt større underskud ophørte linjen i 1935. Flagskibet *Frederik 8* fra 1913 blev derfor aldrig erstattet af *Christian 10*, der lå færdig på tegnebrættet i 1929 og mest af alt lignede en Storebæltsfærge.

Henning Bender