

Et fatalt møde på Atlanterhavet

- kollisionen mellem *Geiser* og *Thingvalla* i 1888

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 rederier, der tilbød indirekte rejser via afgangshavne i Storbritannien og Tyskland, blev mødt med, at de danskbyggede skibe, der sejlede uden stop til New York, var langt sikrere end de britiske og tyske. Det var derfor yderst uheldigt, at det danske rederi viste sig at være langt det mest ulykkesramte i forhold til sin tonnage. Rigtig galt gik det i 1888, hvor to af selskabets fire skibe vædrede hinanden midt ude på Atlanterhavet. Selvom 119 druknede, lykkedes det selskabet og dets formand, C. F. Tietgen, at fralægge sig enhver form for ansvar. Til gengæld fordobledes årets aktieudbytte fra 5 til 10 %.

Henning Bender

Kun få var vågne om bord på Skandinaviens dengang to største dampskibe, da de næsten 4 timer efter midnat den 14. august 1888 stødte sammen midt ude på Atlanterhavet, syd for Nova Scotia. 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 højre om, mens *Geiser*, der kom fra vest, desværre også drejede skarpt mod nord for at passere venstre om. Da man indså fejlen, søgte begge skibe at slå fuld kraft bak, men for sent, *Thingvalla* vædrede *Geiser* i styrbords side midtskibs med en sådan kraft, at skibet brækkede midt over og sank i løbet af 4 minutter. *Thingvalla* bakkede sig fri men 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. Skyldsspørgsmålet blev aldrig rigtigt afgjort, ikke mindst fordi de ansvarlige vagthavende på *Geiser* alle druknede. Kaptajn Møller og andenstyrmand P. J. Jørgensen havde begge frivagt og overlevede. Sidstnævnte reddede sig, da stævnen fra *Thingvalla* trængte ind i hans kahyt og vækkede ham. Han klatrede fra sin køje direkte om bord på *Thingvalla* ad skibets ankerkæde!

Årets katastrofe!

Den danske Amerikalinjes flagskib *Thingvalla* var planmæssigt afgået fra København den 1. august med 257 passagerer (hvoraf 107 svenskere) samt fra Kristiania den 3. og fra Kristiansand den 4. august, hvor 242 nordmænd var kommet om bord. Med besætningen var der nu i alt 559 ombord,

og der var forventet ankomst i New York den 17. eller 18. august. *Geiser* var afgået fra New York den 11. august 1888 mod København via Norge med 151 om bord, heraf en besætning på 60. Passagertallene var altid langt mindre på de østgående skibe, og *Geiser* var i stedet for udvandrere lastet med 1.900 tons majs.

Det umulige var sket – eller som en avis i Adelaide i Australien udtrykte sig få dage senere: ulykken svarede til, at to geværkugler traf hinanden, affyret mod hinanden på flere kilometers afstand. Ulykker forekom naturligtvis ind i mellem, når der, som tilfældet var i 1880'erne, til stadighed var omkring 450 passagerdampere i rute mellem Europa og Amerika. Men gennemgår man disse ulykker var der sjældent mere end et totalforlis hvert andet eller tredje år. Det var derfor lidt af en rekord, at den danske Amerikalinje, med fire skibe i drift ad gangen, mistede fire, der lagde sig på havets bund: 1883 (*Hekla* (1)), 1888 (*Geiser*), 1889 (*Danmark*) og 1904 (*Norge*). Sidstnævnte skibs forlis den 28. juni 1904, da skibet ramte Rockall-klippen vest for Skotland, er stadig den største katastrofe nogensinde i dansk civil søfart. 627 af 795 druknede. Kønsbestemt, i øvrigt: mens næsten halvdelen af mændene tilkæmpede sig en plads i redningsbådene, var der stort set ingen kvinder eller børn, der undgik druknedøden.

Panikken på *Geiser*.

Da de vagthavende på *Geiser* måtte erkende, at kun et mirakel kunne redde skibet fra undergang, vækkede man kaptajnen, Carl Wilhelm Møller (1855-1910), der i bar natskjorte løb op på skibets bro, som han nåede 30 sekunder før sammenstødet. Her kunne han konstatere, at alt omkring ham udviklede sig kaotisk. Folk sloges, skreg og truede hinanden, redningsbåde kæntrede, knustes eller blev trukket ned med skibet, mens folk ganske planløst sprang i havet. Selv blev kaptajn Møller skyllet i havet, da skibets bro kort efter sank under havoverfladen. Han blev suget ned, men blev grebet af sejlrigningen fra en af skibets master, der var knækket som tændstikker ved kollisionen, og kort efter reddet om bord på *Thingvalla*. Skibslægen Peter Dircks (1865-1926) hørte ikke kollisionen, men blev vækket af råb uden for sin kahyt, der lå i bagbords side. Først lidt efter lidt fattede han, 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 mere end en halv time senere, men da havde hun mistet sine to børn.

Tabstallene

I alt blev kun 32 af de 151, der var om bord på *Geiser*, reddet. Det var 14 af de 91 passagerer og 18 af de 60 besætningsmedlemmer. Mens besætningen i det store og hele var dansk, fordelte passagererne sig på 34 svenske, 36 norske og 21 danske, hvoraf kun 6 svenske, 6 norske og 2 danske blev reddet. Mandlig ridderlighed ved skibsforlis er vist en myte, der kun eksisterer på film, for mens der blandt de 104 mænd om bord var 31 overlevende, blev der af 21 kvinder og 26 børn kun reddet en eneste kvinde. Hilda Lind (1860-1940) fra Karlshamn i Blekinge. Hun 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, af arbejdsløshed, pengenød og barsler, og ville have en pause. Parret havde derfor solgt, hvad de ejede for at få råd til kahytssbilletten, mens Oscar var flyttet til sin bror i New York. Men i stedet for at komme hjem til Sverige blev hun altså udsat for et forlis, og hun var tilbage i New York kun 6 dage senere. Her blev det hendes beretning til New York Times, der i ugerne efter blev den mest udbredte skildring fra forliset i alverdens aviser.

”Oscar, du har ikke længere nogen børn!”

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 hav imellem og overalt hoppede skrigende mennesker i vandet, der nu trængte frem fra alle sider. Selv fik Hilda noget tungt i hovedet, fortæller 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), kendt skoleleder og blandt de første kvinder, der havde uddannet sig som læge, var om bord på vej til USA. For begge skibslæger (Dircks fra *Geiser* var jo nu også om bord) havde nogle minutter tidligere erklæret en kvinde, der var trukket op af vandet, for død uden forsøg på genoplivning. Det var en diagnose som doktor Tauström var højlydt uenig i, så da Hilda dukkede op, blev hun uden videre drøftelse med de mandlige læger bragt til damernes salon for at få havvandet ud af kroppen og legemet opvarmet. Tauström, der beskrev situationen i ”*Svenska Amerikaneren*” (Minneapolis), fortalte videre, at blandt passagererne lå nogle på knæ med oprakte arme og bad højlydt, andre kastede sig på dækket, vred hænderne, mens andre igen 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. I mellemtiden havde besætningen desuden hævet skibets stævn for at lette vandtrykket mod det defekte kollisionsskod. Det skete ved ved at smide passagerenes rejsebagage over bord.

Redningen

Heldigvis hørte farvandet nordøst for New York langs Nova Scotias kyst til blandt de mest befærdede sejlruiter i verden, og hen ved 6 timer efter kollisionen fik man kontakt med den vestgående tyske passagerdamper *Wieland* fra Hamburg-Amerikalinjen. Passagerer og overlevende førtes over på det tyske skib og genfindes alle ved ankomstregistreringen i New York den 17. august. *Thingvalla* beholdt sin besætning om bord og bakkede til nærmeste havn, Halifax, små 300 km. nord for ulykkesstedet. Det store hul i stævnen krævede, at skibet sejlede baglæns, hvad der besværliggjorde styringen, men det blev løst ved at betale en stor fransk fiskeskonnert fra Le Havre, *Capio*, for at lade sig surre fast til hullet i stævnen og få sit ror benyttet som ror 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. Den nye stævn holdt i øvrigt da *Thingvalla* stødte sammen med et isbjerg den 14. maj 1890 og indtil skibet blev solgt som skrot i 1903.

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. At de to skibe var stødt sammen, at *Geiser* var sunket, mens *Thingvalla* mirakuløst var sejlet baglæns til Halifax var naturligvis fælles viden. Men antallet af passagerer og druknede varierede kraftigt, såvel som vejret ved sammenstødet, der svingede fra fuld sigtbarhed til tæt tåge. De to skibes besætninger klandredes herudover i en række udenlandske aviser hårdt for uduelighed ved navigering og efterfølgende katastrofehandtering. Klager, der ikke mindst stammede fra lande med potentielle kunder og konkurrerende linjer. 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 Yorker-avisen *The Sun*, hvor han tilføjede, at skylden for sammenstødet var *Thingvallas*. Møller tilføjede 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, men *Thingvalla* havde uventet drejet skarpt til højre, således at skibenes kurs krydsedes og *Geiser* blev ramt midtskibs styrbords (højre i sejlretningen). Kaptajn Søren J. H. Laub (1846- 1906) på *Thingvalla*, der heller ikke havde været på broen lige før ulykken, udtalte sig slet ikke. Det skyldtes formentlig, at kaptajn Laub først nåede journalister og telegrafstationer dagen efter, den 18. august, og derfor havde fået den solide mundkurv på, som ramte alle selskabets ansatte, da katastrofens omfang gik op for rederiets bestyrelse hjemme i København.

Tietgen træder i karakter

Det var således op til selskabets bestyrelsesformand, C. F. Tietgen (1829-1901), at redde situationen, herunder at sørge for, at alle ansvarlige underkastede sig den samme ”virkelighed”. Tavsheden fra selskabets side gik så vidt, at vitale oplysninger for de efterladte i de skandinaviske

aviser, om hvem der overlevede katastrofen og hvem ikke, ikke stammede fra Thingvalla-selskabet. De kom i stedet først og fremmest 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, der havde nået at fremføre en anden opfattelse af skyldsspørgsmålet end rederiets officielle, blev med øjeblikkelig virkning ”forfremmet” til chef for rederiets passagerafdeling i København og sagde siden intet om ulykken. Heller ikke under den senere retssag. For Tietgen gjaldt det nemlig om at stoppe, eller i hvert fald reducere al snak om skyldsspørgsmålet. Indrømmede man skyld ville det både ramme selskabets prestige og pengepung, og skulle galt være, måtte man satse på personlig skyld, ikke selskabets. Førstestyrmanden på *Thingvalla*, Jens Petersen (1845-), der i ulykkesøjeblikket havde haft kommandoen på *Thingvalla*, blev derfor holdt i reserve som syndeboek om nødvendigt. Men i første omgang blev Tietgen nødsaget til at sætte offentligheden på plads med en meddelelse lidt over en uge efter katastrofen.

Meddelelse af 22. august 1888 til offentligheden

I Thingvalla-selskabets omfattende arkiv kan det følges, hvordan man via generalagenter i Danmark, Norge, Sverige, Finland og USA den 22. august udsendte en ”*Meddelelse til offentligheden*” på henholdsvis dansk, svensk og engelsk til henved 200 aviser. Tietgen erklærede heri, at selskabets styrelse var opmærksom på, at mange af de efterladte efter druknede passagerer, skibsofficerer og mandskab ville lide nød efter tab af forsørger og trængte til virksom hjælp. Hvad besætningen angik, ville selskabet på en generalforsamling bevilge varig hjælp, mens det hvad passagererne angik, ganske ville overstige selskabets økonomiske formåen at yde nogen form for hjælp. Offentligheden i de nordiske lande og USA opfordredes derfor til at påbegynde en frivillig indsamling, hvis indkomne pengemidler selskabet efter bedste evne ville administrere og uddele til værdigt trængende efterladte enker og børn, når oplysninger fra de forskellige lande var modtaget. Offentligheden kunne indbetale frivillige bidrag til Privatbanken eller selskabets kontorer og agenter. Regnskab for hjælpefondens virksomhed ville blive fremlagt på selskabets ordinære generalforsamling i april 1889.

15. september 1888: ”*glædelige Oplysninger til Aktionærerne*”

Tietgens forslag til erstatninger til druknede besætningsmedlemmers familier blev ikke uventet vedtaget med klapsalver på en ekstraordinær generalforsamling den 15. september. Skibsofficerernes enker fik 300 kr. årligt og 200 kr. for hvert barn, mandskabets enker alt efter deres mænds lønklasser mellem 100 og 200 kr. årligt og børn mellem 100 og 150 kr. I alt drejede det sig om 15 enker og 26 børn, der ville belaste selskabets regnskab med 7.600 årligt. Men, trøstede Tietgen aktionærerne, 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 bestyrelsesformanden meddele aktionærerne, at selskabets nettooverskud allerede nu androg 159.722 kr. og hermed var højere end for hele 1887-1888, samt at de afholdte interne forhør af alle overlevende fra de to skibe ved sammenstødet den 14. august tydeligt beviste, 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*”.

Ordinær Generalforsamling 2. april 1889

Den ordinære generalforsamling 2. april stod derfor, trods de voldsomme begivenheder i løbet af 1888, helt i optimismens tegn. Nettooverskuddet var svimlende 341.823 kr., der fordeltes med 17.778 kr. som tantieme til bestyrelsen, mens udbyttet til aktionærene hævedes fra 5 til 10 %. Tietgen foreslog derfor at udvide selskabets virkefelt med Sydamerika og oprette en fast månedlig skibsforbindelse mellem København og Santos samt Rio i Brasilien. Linjen skulle, stærkt støttet af det danske udenrigsministerium og københavnske kaffegrosserer, dels varetage den skandinaviske udvandring til Sydamerika, der netop i disse år var af et betydeligt omfang, da der savnedes arbejdskraft i kaffeplantagerne, dels erobre fragtindtægterne på kaffeimporten til de nordiske lande. For dette formåls skyld havde rederiet allerede billigt købt to ældre belgiske fragtskibe, der blev døbt henholdsvis *Danmark* og *Norge*. Så alt så jo lyst ud. *Thingvalla* havde startet ordinær drift fra New York den 18. november 1888 mod København, efter at have fået en helt ny stævn i Halifax - og det nye skib *Danmark* var nu, midt under generalforsamlingen, for anden gang på vej til New York i selskabets tjeneste!

Danmarks forlis 6. april 1889

Stemningen på generalforsamlingen nåede således ikke at blive forstyrret af, at *Danmark* to dage senere, den 6. april 1889 brækkede sin skrueaksel og sank ved Azorerne. Samtlige 665 passagerer og 69 af besætningsmedlemmerne samt store dele af provianten blev imidlertid reddet om bord på det britiske fragtskib *Missouri* der var på vej til USA, lastet med uldballer for til gengæld at hente levende kvæg. Vand til kvæget under overfarten betød, at skibet havde et vældig stort ferskvandsanlæg, men uldballerne måtte kastes over bord fra *Missouri*, så der blev plads til de mange mennesker. Rejsegods og bagage sank derimod med *Danmark*. Den 2. maj 1889 indeholdt aviserne derfor endnu engang et opråb fra Tietgen til offentligheden om at foranstalte en frivillig indsamling til de mange, der havde tabt alt, hvad de ejede, på vej til Amerika. Selskabet ville, som 9 måneder tidligere, administrere det indsamlede beløb.

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. Reglerne, der netop i disse år var underkastet livlige forhandlinger landene imellem, var temmelig uklare, for nok anbefaledes højrefrafik til søs mellem maskindrevne skibe, men kun hvis den aktuelle situation tillod det! Retten fastslog desuden, at Petersens forveksling af *Geisers* røde og grønne sidelanterne set fra *Thingvalla* skyldtes den dårlige sigtbarhed, mens hans manglende brug af en advarende dampfløjte eller nedsættelse af skibets hastighed ingen betydning havde, 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 tre totalforlis på 6 år, alle forklaret som tilfældigheder, som ingen havde ansvar for, var der så slet intet, 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. Kong Christian havde lagt for med 500 kr. og *Wieland*, det tyske skib, der havde reddet de overlevende fra sammenstødet, havde i stedet for bjergeløn indbetalt 3.000 kr. til hjælpefonden. 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. Hertil kommer en fuldstændig fortegnelse for 1888-1889 på østgående passagerer fra New York til Kristiansand, Kristiania og København. Mens vestgående er yderst veldokumenterede, selvom de af hensyn til historikere og slægtsforskere burde være digitaliserede, kender jeg ikke andre østgående passagerfortegnelser fra 1800-tallet på Atlanterhavet.

Ikke-bevilgede erstatninger

I hjælpefondens administrationsarkiv, findes 71 journaliserede og behandlede sager om erstatning, hvoraf 46 blev honoreret. Modtagne breve, register over afsendte, samt udbetalte beløb. De ikke-bevilgede ansøgninger omfatter for de flestes vedkommende mistet bagage fra *Thingvalla* og *Geiser*, støtte til druknede besætningsmedlemmer og passagereres forældre, brødre og søstre, samt tab af børn. Blandt sidstnævnte var Hilda Lind, den eneste overlevende kvinde fra *Geiser*. Hun fik ingenting, men krævede til gengæld via en advokat i New York en erstatning på \$10.000, hvad der dengang svarede til 37.500 kr. Den fik hun heller ikke, rederiet havde jo ansvarsfrihed. Til gengæld gik det sidenhen familien pænt: Oscar fik gang i en blomstrende snedkerforretning i Albany, New York, og parret fik yderligere fire børn. Mærkeligst er det vel, at hele familien Lind de følgende år, 1891-1913, hele fire gange var hjemme på besøg i Blekinge – alle fire gange tur/retur med den danske Amerikalinje via København. Det vides ikke, om hun og familien fik ubegrænsede frirejser som erstatning, men det var ikke ualmindeligt at klare tvister på denne måde.

Målgruppen: Enker og børn.

I selve invitationen til indsamlingen drejede det sig alene om engangshjælp til familier, der havde mistet deres forsørger, svarende til den årlige hjælp, rederiet ydede til enker og børn efter druknede besætningsmedlemmer. Da kvinder og børn ikke efter den tids begreber kunne medregnes som forsørgere, blev der alene tale om en selvstændig undersøgelse af de 30 druknede mandlige passagerers familieforhold ved hjælp af rederiets agenter og lokale embedsfolk. Antallet kunne herigennem reduceres til 14 familiefædre med 14 enker og 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 der selveste juleaften den 24. december 1888 sendtes yderligere 400 kr. til de 14 enker, samt 250 kr. pr. barn. Anvisningerne sendtes dog for en sikkerheds skyld via de lokale præsteembeder. I alt fik de 14 familier 12.750 kr. af de 16.588 kr.

Mere tilfældige uddelinger

Mærkeligt var det vel, at skibslæge Peter Dircks (1865-1926) på *Geiser*, der hverken havde familie eller var passager, fik en erstatning på 950 kr. Ordren hertil kom imidlertid i form af en ”*anbefaling*” fra Københavns Politimester, Eugen Petersen, der i årene 1887-1917 i henhold til udvandrerlovene havde den endelige afgørelse, når det gjaldt tilladelse til et Amerikaskibs afgang fra København. Skibslægerne på disse skibe var lønnet af rederiet, men udnævnt af politidirektøren. Så uden nogen yderligere forhandling fik Dircks, der var, understregedes det, en fattig dansksindet flygtning fra Sydslesvig, sin ønskede erstatning på baggrund af en temmelig upræcis liste: Medicinske instrumenter ca. 104 kr., medicinske bøger ca. 231 kr., tøj og klæder ca. 480 kr., samt vægfotoer, cigarer, ure, guldknapper og nips – ca. 135 kr. Dircks 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.

Det var i det hele taget godt at have indflydelsesrige forbundsfæller. Det havde smedemester F.L. Nimb i København, hvis kone Noline, der havde været i New York siden 1882, desværre druknede på vej hjem med *Geiser*. Ud over hustruen mistede smedemesteren således valuta for den billet til 120 kr. og kontantbeholdning på 105 kr., som han havde stillet til hendes rådighed, for slet ikke at tale om de 32 nærmere specificerede beklædningsgenstande til en værdi af 585 kr., som konen åbenbart havde aflagt regnskab for til smedemesteren, inden hun druknede. Han sendte i hvert fald regningen på 810 kr. til rederiet, der til gengæld tilbød de \$ 50, svarende til 187,50 kr., der efterhånden var blevet det faste svar på alle vanskelige ansøgninger. Men ikke her, for Nimb involverede overretssagfører Will. Honum, Gammel Strand, i sagen. Hans kompromis blev, at han på sin klients vegne som minimum ønskede de tilbudte 187,50 kr. plus billetten på 120 kr., altså 307,50 kr. som erstatning. I modsat fald, lød det truende, ville det med en civil retssag formentlig ”kunne godtgøres, at Sammenstødet mellem ”Thingvalla” og ”Gejser” skyldes Uagtsomhed i hvert Fald fra et af Skibenes Side, for hvilken Uagtsomhed Selskabet maa bære Ansvaret.”

Ingen andre end smedemester Nimb fik billetten erstattet, da det jo antydede at selskabet bar et ansvar og ingen andre bagagen således som skibslægen. Men Tietgen var tydeligvis bange for et civilt søgsmål, så de resterende ca. 2.600 kr. fra hjælpefonden blev udstrøet for ”ulempe, svie og smerte”, men ikke for bagage og billetter. Disse restsummer på enten \$ 30 eller \$ 50 synes i flere tilfælde uddelt relativt tilfældigt, uanset hvor spinkle familieforbindelserne til de druknede måtte være, eller hvor gribende og tragisk, ansøgningerne var udformet.

Sammenfatning

Den danske Amerikalinje havde vanskelige kår i konkurrencen med de store britiske og tyske atlantehavslinjer, og bedre blev det ikke, da linjen ramtes af usædvanligt mange katastrofer. Trods Tietgens forsøg på at løse problemerne sank passagertallene, mens de årlige underskud steg i 1890'erne. Planlagte udvidelser af rutetrafikken til andre verdensdele sank i havet med *Danmark* (1889) og *Norge* (1904), mens DFDS's overtagelse af linjen fra 1898 gav mulighed for en tiltrængt fornyelse af flåden. Linjen ophørte i 1935 efter stadigt større underskud. Flagskibet *Frederik 8* fra 1913 blev derfor aldrig erstattet af *Christian X*, der lå på tegnebrættet i 1929. For Skandinaviens vedkommende erstattede de norske og svenske Amerikalinjer den danske. Det var den svenske, der i 1956 satte det endelige punktum for den sejlene atlantehavstrafik, da *Stockholm* i 1956 vædrede den italienske *Andrea Doria*, der sank. Det skete næsten på samme sted som *Thingvalla* i 1888 vædrede *Geiser* 68 år tidligere. I ingen af tilfældene blev årsagerne til ulykkerne klarlagt.

Henning Bender er fhv. leder af Aalborg Stadsarkiv og Udvandrerarkivet

Kilder

Rigsarkivet: A/S Dampskibsselskabet Thingvalla 1879-1899, særligt papirer vedr. S/S Geisers forlis 1888-1892

Litteratur

Henning Bender: Utomeuropeisk utvandring från de skånska landsdelarna via Köpenhamn åren 1874- ALE, Historisk Tidskrift för Skåne, Halland och Blekinge, Nr. 3, 2016 (Lund).

Holger Munchaus Petersen og Jens Lorentzen: Rejsen til Amerika – med Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898 (1977)

Søren Thorsøe m.fl: Skandinavien-Amerika Linien. DFDS' passager- og fragtfart på Amerika (2001)

Henrik Friis Thuesen: Liners.dk