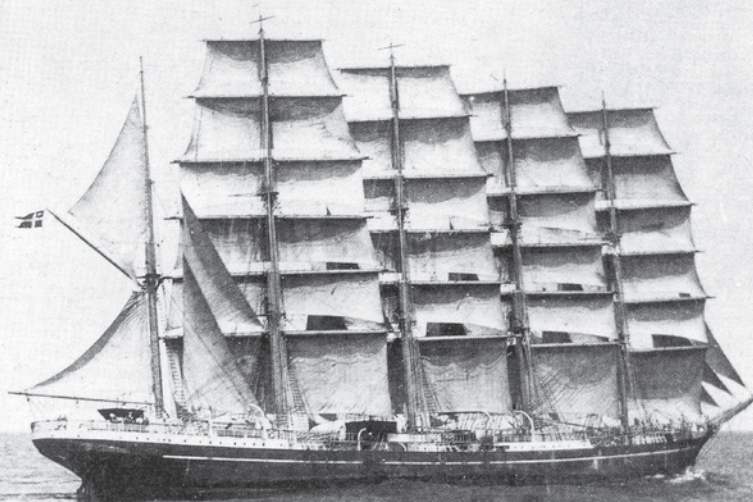




SKOLESKIBET KØBENHAVN



SPRINGEREN – MARITIMT OPLEVELSESCENTER



Introduktion

Tak for dit besøg her på Springerens – Maritimt Oplevelsescenter.

Skoleskibet København er en af vores mest imponerende modeller. Og det var i sandhed et prægtigt skib. En femmastet bark og dengang det blev søsat verdens største sejlskib.

Kølstrakt på foranledning af stifteren af Det Østasiatiske Kompagni, etatsråd H. N. Andersen, og både hans, Kompagniets og hele Danmarks stolthed. Bygget for at uddanne unge mænd til kommende opgaver som styrmænd og kaptajner i ØK's voksende flåde, der bragte velstand til landet, og som satte sig store internationale spor ude i hele den vide verden. Både skoleskib og fragtskib fordi H. N. Andersens kongstanke var, at det var bedst at blive uddannet på et skib, der også gjorde nytte for Kompagniet.

Efter en række rejser rundt om kloden anløb København Buenos Aires i det sene efterår 1928. Besætningen og de mange unge elever ombord fik landlov og var på udflugter i den store argentinske by. Lidet anede de, at skæbnen ventede på dem – derude i Sydatlanten

blandt "The Roaring Forties", som man kaldte farvandet syd for den 40. breddegrad.

Den 14. december stævnede skibet ud fra Buenos Aires med kurs mod Adelaide i Australien. Den 22. december var der radiokontakt til et nærliggende skib en norsk damper ved navn William Blumer og alt blev meldt vel fra Skoleskibet København.

Siden da hørte man intet. Skibet forsvandt ganske enkelt, og ikke så meget som et enkelt vragestykke er siden skyllet i land på en afsides strand. Et mysterium der stadigvæk optager den maritime verden.

I dette lille hæfte kan du læse lidt mere om Skoleskibets København og dets tankevækkende historie.

Har du lyst til at læse mere om Springerens – Maritimt Oplevelsescenter, vores samlede historie og om de mange flotte og interessante udstillinger, så anbefaler vi vores jubilæumsbog "Da Springerens kom på land", som blev udgivet i anledning af vort 30-års jubilæum i 2022. Den kan købes i museumsbutikken eller på vores website www.springeren-maritimt.dk

Rigtig god fornøjelse!

Tekst og forfatter:	Helge Søgaard, Springerens – Maritimt Oplevelsescenter
Fotos:	Springeren – Maritimt Oplevelsescenters arkiver
Layout:	Karen Kimmer Lemvig
Kilder:	Notater, artikler og arkivalier fra Springerens arkiver

*Dette hæfte er produceret takket være støtte fra
Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond.*



Legenden om Skoleskibet København

Det blev varskoet fra broen, at en meget vred Kong Neptun ville indfinde sig ombord for at døbe "hedningerne", inden man passerede Ækvatorlinjen, der går hele vejen rundt om Jorden som et mavebælte.

Kong Neptun med trefork, langt hvidt skæg og syv-takket forgyldt papkrone ankom med dronning Amfitrite ved sin side. Hun med langt hår der nåede ned til dækket, bastskørt og smykker af træ, rustne møtrikker, sneglehuse og towværk. Kong Neptun talte derefter med tordenrøst til de sølle landkrabber, der nu skulle døbes i vand fra polarhavet, så de kunne overgå til befarne saltvandssømænds stolte rækker gennem Ækvatordåben.

Bare én af mange oplevelser ombord på det sensationelle skoleskib København. Mere end 25.000 københavnere havde været ombord for at se skibet med egne øjne, inden det for første gang forlod Københavns havn den 26. oktober 1921. Klokken var ti om formiddagen, og tusinder af mennesker stod på kajen ud for Toldboden og vinkede farvel, da København lod fortøjningerne gå, for at stå ud på sin første rejse efter den vellykkede jomfrusejls fra værftet i Skotland.

Skoleskibet var ØK-stifteren og etatsråd H. N. Andersens stolthed og personlige prestigeprojekt for både ham og for kompagniet ude i verden. Besætningen var cirka 60 mand fra kaptajn, styrmænd, maskinmestre, læge, lærer og telegrafist



til tømmermand, sejlmager, hovmester, kok og bager foruden en håndfuld fuldbefarne sejlskibsmatros. Og en større flok unge elever fortrinsvist fra det bedre borgerskab. Formålet med København var jo at uddanne styrmandsaspiranter til ØK's voksende handelsflåde. Og den uddannelse kunne bedst starte på et sejlskib.

København var et femmastet barkskib, der i modsætning til en fuldrigger ikke havde tværgående ræer på den agterste mast. Skibet målte cirka 132 meter i længden og 15 meter i bredden. Sejlarealet var 4.644 kvadratmeter på de i alt 43 sejl på de fem master, der strakte sig næsten 60 meter til vejrs.

Skibets enorme skrog var sortmalet med den karakteristiske hvide "ØK-stribe" langs med begge skibssider. Agter var Danmarks rigsvåben og byen Københavns våbenskjold placeret, og på hver sin side af skibets navn var der ornamenter i udskåret og forgyldt træværk. Fra hver mastetop vajede Dannebrog, ØK's eget blå-hvide flag og et flag med byvåbenet.

Ved juletid, nogle hævder det var lillejuleaften, 1928 forsvandt denne majestætiske bark, ført af kaptajn Hans Ferdinand Andersen, sporløst på en ukendt position i den østlige del af det sydlige Atlanterhav. På vej fra Buenos Aires i Argentina med kurs mod Australien, på den rute der er kendt som "The Roaring Forties". Syd for den 40. breddegrad på den sydlige halvkugle, hvor storme og isbjerge hører til dagens orden.

Det tog 60 danske søfolk med sig i dybet, og det er aldrig opklaret, hvad der blev skibets skæbne. Ikke så meget som en stump træ eller en redningskrans med skibets navn er drevet i land på de øde kyster i dette berygtede farvand.

Sådan begyndt og sådan sluttede legenden om Skoleskibet København.

FAKTA OM GALIONSFIGUREN

Galionsfiguren på København forestillede Absalon, den første kristne biskop i København. Den var lavet af teaktræ, udhugget med økse og vejede 3 tons. Udført af billedhuggeren Carl Johan Bonnesen, hvis far i øvrigt var skibsbygmester i Aalborg.



Etatsråden

Jorden er ikke større, end den kan omspændes af tanken. Sådan har H. N. Andersen engang udtalt, og når man ser på Det Østasiatiske Kompagnis – kendt som og forkortet til ØK – imponerende erhvervshistorie, så må man give ham ret.

Den internationale virksomhed blev stiftet i 1897 af etatsråd H. N. Andersen, Han havde, gennem sit store netværk i Asien og en verdensomspændende vision om at opbygge sammenhængende infrastruktur og produktion, netop for

øje at omspænde hele verden. I løbet af de kommende 100 år kom aktiviteterne til at omfatte handel, industri og søtransport over hele verden.

Fra starten af tænkt stort og internationalt. Og et kompagni der, i det 20. århundredes første halvdel, prægede såvel Danmarkshistorien som den internationale verden. I 1970 var det Nordens største virksomhed målt på omsætning, men da globaliseringen tog fart, mistede ØK sin livskraft for i 2015 at blive afviklet som selskabsnavn.

H. N. Andersens mål var at ændre Danmarks merkantile position. Og det lykkedes, hvilket bragte ham i samme liga som brygger J. C. Jacobsen og erhvervsmanden C. F. Tietgen. De fulgte alle et kald, der handlede om, at deres virksomhed skulle række langt. H. N. Andersen var en leder på både den gode og somme tider også den hårde måde. Men han tjente Kompagniet – og Kompagniet tjente Danmark.

Hans Niels Andersen var faglært skibsbygger fra Nakskov Skibsværft, og i en ung alder tog han hyre ombord på barken Mars, der sejlede til Liverpool. Senere, i 1876, besøgte H. N. Andersen Bangkok, hovedstaden i Siam (nu Thailand), og her fik han stilling som kaptajn ombord på det siamesiske skib Thom Kramon, der sejlede teaktræ til Europa. Erfaringen fra denne opgave fik ham til at bosætte sig i en periode i Bangkok, og der stiftede han handelsfirmaet Andersen & Co.

Han arbejdede på at gøre handelsforbindelsen mellem Danmark og det sydøstlige Asien til en lukrativ forretning, men mødte modstand fra datidens største finansmand, bankdirektøren i Privatbanken C. F. Tietgen, der havde egne planer for handels- og erhvervslivet.





Kong Christian den 10. og dronning Alexandrine vises rundt på København af etatsråd H. N. Andersen

H. N. Andersen pressede dog på og fik i stedet overbevist direktør Isak Glückstadt, direktør i Landmandsbanken, om sin forretningsplan, og den 19. marts 1897 var Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni en realitet med en selskabskapital på dengang imponerende 2 mio. kr.

Det blev starten på en ekspansiv vækst. Hovedkontoret Asia House, der stadig eksisterer i Frihavnen, og filialer i Rusland, Frankrig, Sydafrika blev etableret udover baserne i Sydøstasien. Tiderne gik op og ned, men H. N. Andersen holdt med alle midler fast i en forretningsmodel, hvor skibsfarten understøttede handelsaktiviteterne, der igen var grundlaget for en industrialisering og produktion, hvis produkter igen endte hos skibsfarten og handelsaktiviteterne. Dansk Soyakagefabrik, Stettiner Oelwerke, OTA Havremølle og Nørresundby Portland Cement, senere Aalborg Portland, blev en realitet. Sammen med en voksende flåde af handelsskibe der besejlede fjerne destinationer.

H. N. Andersen var også politisk aktiv og en nær ven med den daværende Kong Christian den 10. Som en af kun 5 danskere i 1900-tallet blev H. N. Andersen slået til ridder af Elefantordenen.

Han blev født i Nakskov som søn af en daglejer, og døde som en af Danmarks mest kendte erhvervsmænd, i Charlottenlund den 30. december 1937.

Skoleskibet København

Dengang verdens største sejlskib. En femmastet bark med ræer på de fire forreste master og mesansejl på den sidste og femte mast. Søsat i 1921 og på dets første rejse fra oktober 1921 til november 1922 ført af kommandørkaptajn og teknisk direktør i Det Østasiatiske Kompagni baron Niels Juel-Brockdorff.

Skibet blev bestilt allerede i 1913, og skroget stod færdigt i 1915. Men på grund af 1. verdenskrig blev skibet ikke færdigbygget, og skroget blev slæbt til Gibraltar, omdøbt til Black Dragon og anvendt som kuldepot.

Efter 1. verdenskrig blev et nyt skrog bygget efter de oprindelige tegninger, og skibet blev endelig færdigbygget. Allerede dengang var det lidt usædvanligt at bygge et sejlskib, fordi damp- og også dieseldrevne skibe havde overtaget verdenshavene. Men da skibet var bestilt næsten 10 år forinden og før verdenskrigen, var det en af forklaringerne på, at H. N. Andersen valgte at bygge et sejlskib. Hertil kom hans kongstanke om, at rigtige ØK-søofficerer også bedst kunne uddannes på et sejlskib. Ganske som hans egen uddannelse indenfor søfart.

Derfor blev Skoleskibet København en realitet der yderligere, som et kæmpe-mæssigt femmastet sejlskib, ville kunne



FAKTA OM SKOLESKIBET KØBENHAVN

Type	Kombineret skoleskib og last/fragtskib
Værft.	Ramage & Ferguson, Leith Skotland
Byggenr.	242
Bestilt	1913
Søsat.	24. Marts 1921
Skibsklasse. .	Femmastet bark
Tonnage	3.901 Brt
Længde	131,9 meter
Bredde	14,9 meter
Dybgang. . . .	8,7 meter
Mastehøjde . .	58,6 meter
Maskine	B&W 508 hk
Sejlføring . . .	4.644,4 m ² sejl



Datidens største sejlskib – Skolekibet København

skabe opmærksomhed og være det rette til at præsentere ØK ude i verden som en succesrig dansk virksomhed med stolte søfartsmæssige traditioner.

Skoget var af 17mm jernplader, der blev nittet sammen, og konstrueret til Lloyds højeste klasse. Ombord var der 49,3 km reb, der løb gennem 1200 blokke. Master og rær var af stål, og vejende tilsammen 183 tons. En af de største underåer vejede alene 4,5 tons.

De første rejser

Jomfrusejladsen fra Skotland til København forløb fint og problemfrit. Vel ankommet til København blev skibet gjort klar til en større jordomrejse, som nævnt med en baron som kommandørkaptajn på skibet. Selveste Kong Christian den 10. inspicerede skibet sammen med Dronning Alexandrine ledsaget af majestæternes nære ven etatsråd H. N. Andersen. Stoltheden over skibet var kæmpestor for både ejer, reder, københavnere og såmænd hele Danmarks befolkning. En maritim manifestation af dimensioner lå klar til afsejling.



Kong Christian den 10. hilser besætningen sammen skibets første kaptajn Niels Juel-Brockdorff

Den første rejse, der i realiteten gik jorden rundt, blev efterfulgt af flere langfarter. Man sejlede kridt og cement fra Danmark til Sydamerika, pinewood fra Amerika til Australien og træ fra Finland til Sydafrika. Flere rejser bød på store udfordringer. På den fjerde rejse blæste 24 sejl fuldstændigt i stykker i hårdt vejr i Biscayen, og skibet led så meget skade, at det måtte slæbes til London for reparation. Det betød et to måneders langt værftsophold og dermed muligheden for, at eleverne ombord fik lært de engelske piger at kende. Det fik en af eleverne til at skrive i sin dagbog, da man igen



De hårdt medtagne sejl efter stormen i Biscayen

stævnede ud fra reparationsværftet i London, at "pigerne græd så meget, at skibet næsten kunne flyde af sig selv ud af dokken".

Hovmesteren "Røde Petersen" faldt overbord i Hamborgs havn og druknede på den femte rejse, og et stort telt på kajen blev væltet med bovsprydets under en vending samme sted. På den sjette rejse var H. K. Christensen ny kaptajn ombord, og med sig havde han førstestyrmand Hans Ferdinand Andersen. Undervejs på denne rejse kom skibet ud for en alvorlig ulykke, da en petroleumsovn væltede i hård sø, og hele apteringen agter brændte.

Kaptajn H. K. Christensen var en dygtig sømand, der strammede op på både disciplinen og sømandskabet ombord. Han

pressede både skibet og besætningen hårdt. Eksempelvis sejlede man mere end 300 sømil i døgnet i fem dage i træk, og man gjorde turen fra Sydengland til Adelaide i Australien på kun 66 dage, hvilket var ny rekord. Ture rundt om vanskelige og oprørte farvande ved Kap Det gode Håb og især Kap Horn hørte også til udfordringerne. Kaptajnen fik under disse sejlads spændt en løbebro af toværk ud ved rælingen, da det var van-



Til rors på København

KØBENHAVNS REJSER



REJSE 1

JORDOMSEJLING

26. oktober 1921 til 7. november 1922

Kaptajn Niels Juel-Brockdorff

REJSE 2

SYDAMERIKA

29. november 1922 til 6. maj 1923

Kaptajn Jens Mortensen

REJSE 3

NORDLIGE STILLEHAV OG AUSTRALIEN

23 maj 1923 til 29. maj 1924

Kaptajn Jens Mortensen

REJSE 4

SYDAFRIKA

14. juni 1924 til 19. januar 1925

Kaptajn Jens Mortensen

REJSE 5

BANGKOK OG SINGAPORE

6. marts 1925 til 22. august 1925

Kaptajn Jens Mortensen

REJSE 6

ØSTLIGE AUSTRALIEN VIA KAPSTADEN

4. september 1925 til 10. august 1926

Kaptajn H. K. Christensen

REJSE 7

AUSTRALIEN

22. september 1926 til 19. juli 1927

Kaptajn H. K. Christensen

REJSE 8

SYDAMERIKA VIA KAP HORN

25. juli 1927 til 22. februar 1928

Kaptajn H. K. Christensen

REJSE 9

KØBENHAVN TIL BUENOS AIRES

15. marts 1928 til efteråret 1928

Kaptajn H. F. Andersen

REJSE 10

BUENOS AIRES TIL ADELAIDE, AUSTRALIEN

14. december 1928 til ??

(sidste radiokontakt 22. december 1928)

Kaptajn H. F. Andersen



Masterne på København var meget høje. Øverst sad fløjknappen og den kunne nås ad en rebstige fra den øverste rå. Trods strenge forbud blev det betragtet som en manddomsprøve at kravle helt op og sidde på fløjknappen.

De øverste sejl blev sat og bjerget ved håndkraft. Eleverne ombord, der i al slags vejr arbejdede oppe i rigningen, lærte at have "en hånd til manden og en hånd til skibet". Var en hånd til skibet ikke nok, måtte man bide sig fast. Faldsikring var et ukendt begreb dengang. Flere elever styrtede ned og blev dræbt. En styrtede 40 meter ned og gik i faldet gennem et solsejl, der var spændt ud over dækket. Han overlevede mirakuløst men med brækkede ben og arme.

skeligt at finde noget at holde fast i på skibets brede dæk i stormvejr. Det reddede 6 elever fra druknedøden. Men ikke 4. styrmanden, som på den syvende rejse var i gang med at surre ankeret, da han blev revet i havet af en overskyllende sø på forskibet.

På den ottende rejse, og på vej hjem fra Peru, droppede man Panamakanalen og sejlede igen rundt om Kap Horn. I fint vejr men få dage efter lå man i tæt iståge og omgivet af isbjerger på 25 meters højde og 6 sømil lange. Men takket være kaptajn H. K. Christensens sømandskab kom man sikkert hjem, og kunne den 7. januar anløbe Korsør med en last af salpeter. Noget der skabte stort påstyr og bevågenhed. De lokale aviser berettede om, at der, udover tusindvis af mennesker på kajen som hilste skibet velkommen, var set ikke mindre end 50 automobiler på havnen – store sager dengang.



Den sidste rejse

Den 9. rejse gik skibet fra København i ballast for at laste cement i Aalborg. Det sidste fotografi af Skoleskibet København i dansk farvand viser da også, at skibet blev bugseret ud af Limfjorden af slæbebåden Bjørn. Herfra blev kursen sat mod Santos i Brasilien og Buenos Aires i Argentina. Ny kaptajn var den kun 35-årige Hans Ferdinand Andersen, der havde sejlet som 1. styrmand på skibet siden dets sjette rejse.

Rejsen til Sydamerika var vanskelig med stille vejr, modvind og storme. Flere sejl blæste i stykker, og da man ankom til Brasilien, lå der et telegram med en regulær skideballe til den unge kaptajn. Turen havde taget for lang tid. Den varede 6 måneder.

Videre til Buenos Aires hvor besætningen fik landlov. Her hyggede man sig med sightseeingture i den store argentinske by, og besætningen stillede beredvilligt op til fotograferinger. Med stålsatte blikke og tydeligvis stolte over at være en del af det fantastiske eventyr at sejle verden rundt med Skoleskibet København.

Hjemme i København forhandlede man om en ny last til Australien, men da man blev presset for meget på prisen, valgte man at lade skibet afgå i ballast med 250 tons sand i forlasten, 1200 tons ferskvand midtskibs og 450 tons sand agter. Besætningen



3 elever overlevede den sidste rejse. Ikke ombord men fordi de blev i Buenos Aires.

Elev Harald Runeckel og elev Jens Østergaard blev involveret i et trafikuheld og derfor indlagt på et hospital i Buenos Aires.

Elev Erik Barfod rømmede skibet i Buenos Aires.



Officerer, besætningsmedlemmer og elever på Skoleskibet København

var 60 mand bestående af 15 officerer og faste besætningsmedlemmer, 9 befarne elever var hyret som matroser, 17 elever, som havde været ombord i flere år, som letmatroser, 7 næstingste elever forhyret som jungmænd, og 12 helt nye elever der var med for første gang.

Den 14. december 1928 forlod man Buenos Aires med kurs ud i Atlanterhavet og de såkaldte "Roaring Forties" men i godt vejr ved afsejlingen. Den 22. december var København i radiokontakt med den norske damper William Blumer, og der blev meldt alt vel om bord, samt at besætningen var i færd med juleforberedelserne.

Også skibet S/S City of Auckland havde hørt Skoleskibets Københavns radio samme dag, så alt var godt!

Herefter hørte man intet mere fra skibet. Det forsvandt sporløst og tog hele besætningen med sig i dybet.

Ikke så meget som et stykke træ fra en dæksplanke eller en redningskrans er siden hen fundet skyllet op på de øde strande rundt om Sydatlantens enorme ocean. På havet findes ingen mindesten. Kun havfuglenes skrig og de endeløse bølger sætter mindesmærket efter et stolt sejlskib og dets besætning.

Efterspil

Hjemme i København og ude i Adelaide anede man ikke uråd. Først længe efter at skibet planmæssigt, og selv med tillæg af vejrmæssige forsinkelser, skulle være ankommet, måtte man langt om længe og bittert sande, at Skoleskibet København var forsvundet for evigt.

Kompagniets kontor var i oprør, og pårørende hjemme i Danmark klyngede sig til håbet om, at overlevende ville dukke op. Det finske sejlskib Ponape, der var sejlet samme vej fra Buenos Aires og nogle dage senere end København, kunne melde, at man syd for Kap Det Gode Håb ud for Sydafrika havde mødt tæt tåge og store isbjerge. En melding som blev understøttet af et andet finsk sejlskib Grace Harwae, der havde gjort en lignende iagttagelse. Derfor hælder man til, at Skoleskibet København mødte sin skæbne i form af et isbjerg, men ingen ved det i realiteten.

Det Østasiatiske Kompagni udstyrede eftersøgningsskibe, der, støttet af indsamlinger blandt pårørende, stævnede ud for at lede efter overlevende og tegn på, hvad der var sket med Skoleskibet København. Resultatløs og uden at man fandt det mindste livstegn. Langt om længe måtte man indse, at skibet var gået tabt, og derfor måtte man gå den tunge gang og slette Skoleskibet København af Lloyds register. En tragedie der berørte H. N. Andersen dybt, og noget som han i realiteten aldrig kom sig over.



Elever på Skoleskibet København



Dette hæfte er produceret takket være støtte fra:

**DET ØSTASIATISKE
KOMPAGNIS
ALMENNYTTIGE FOND**

