

Historie

Skibskatastrofe - og hver en sjæl blev reddet



Edvard Petersen malede i 1890 dette billede af udvandrere på Larsens Plads i København og portrætterede samtidig det sunkne dampskib "Danmark" i baggrunden. Billedet ejes i dag af ARoS Aarhus Kunstmuseum. Foto: Wikipedia/Villy Fink Isaksen

21. juli 2014, kl. 0:00
Knud Jakobsen

En svensk præst holdt gudstjeneste for sine medpassagerer, mens dampskibet "Danmark" for 125 år siden var ved at synke midt i Atlanten. Et amerikansk skib kom til undsætning midt under den desperate kamp for at redde 735 mennesker

En af verdenshistoriens største og mest spektakulære redningsaktioner blev gennemført til søs for 125 år siden. Måske endda den allerstørste.

Det danske immigrantskib S/S "Danmark" slog læk midt i Atlanten den 6. april 1889, og trods hårdt vejr lykkedes det at redde samtlige 735 passagerer og besætningsmedlemmer fra det synkende skib. Det blev gjort uden moderne hjælpemidler af nogen art, og det var så stor en bedrift, at det fyldte avisforsider over hele verden. Den britiske kunstner Thomas M. Hemy malede et billede af begivenheden og tog de involverede med på råd for at få det naturtro til mindste detalje. Det fik titlen "And Every Soul Was Saved" (og hver en sjæl blev reddet, red.) og da det blev vist frem i Baltimore, blev det set af 40.000 mennesker.

S/S "Danmark" tilhørte Dampskibsselskabet Thingvalla, der var stiftet af C.F. Tietgen og senere blev til Skandinavien-Amerika Linien. Skibet var indkøbt i efteråret 1888, og selvom det var langt mindre end de tyske og britiske immigrantskibe, var det et godt og sødygtigt skib, og kaptajn Chr. B. Knudsen og hans besætning var erfarne søfolk.

Den 20. marts 1889 forlod skibet Larsens Plads i København for at påbegynde rejsen til New York. Om bord var der en besætning på 59 mand og 443 passagerer, hvoraf de 75 havde købt billet i Malmø. Turen gik i første omgang til Kristiania, som Oslo dengang hed, og videre til Kristiansand, og da skibet den 24. marts forlod Norge og satte kursen nord om Skotland var der i alt 735 mennesker om bord.

”Danmark” havde 26 kahytter til velhavende passagerer, mens de knap så velstående blev stuvet sammen på mellemdækket. Her var der slået skillevægge op og indrettet særskilte rum for familier, ugifte mænd og kvinder. Kosten var god og rigelig, og skibet havde læge om bord, men når søsygen satte ind, kunne der blive ret så beklumret i de små rum.

Det var en anstrengende rejse til det forjættede land, og som et plaster på såret fik de mandlige passagerer hver formiddag en snaps. Foruden passagerer havde skibet en last, som blandt andet bestod af papirmasse, huder og klude.

Det blev en besværlig og langsommelig rejse. Fra den første dag var der var kuling og storm fra vest, og med vinden ret imod arbejdede det lille dampskib hårdt i søen. De fleste passagerer var søsyge, men skibets egen besætning var fuld af fortrøstning. Skibet opførte sig godt, og mandag den 4. april var ”Danmark” nået til en position midt i Atlanten på 46.16 Nord og 38.36 Vest.

Kaptajn Chr. B. Knudsen stod selv på broen og så, hvordan skibet klatrede over den ene store dønning efter den anden.

Det var som at bestige bølgebjerge, og til sidst gik det galt. Klokkeren 15.50 blev skibet gennemrystet af noget, der lød som en voldsom eksplosion, hvorefter fremdriften stoppede.

Da viste sig, at skrueakslen var knækket. Hver gang skibet havde arbejdet sig over et bølgebjerg var skruen blevet løftet ud af vandet og havde snurret rundt uden modstand, og til sidst gav metallet efter. Den 35 centimeter tykke aksel knækkede, og bruddet skete så uheldigt, at akslen slog hul i skibets bund. Dermed var dets skæbne beseglet.

Kaptajn Knudsen beordrede pumperne i gang og forsøgte sammen med sine officerer at berolige de opskræmte passagerer. Der var ingen fare på færde. Skibet var forsynet med vandtætte skotter, og pumperne kunne sagtens holde vandet ude. Sandheden var, at vandet steg i maskinrummet, og da maskinmester Kaas kort efter blev fundet død, dræbt af en vildfaren maskindel, gav det yderligere næring til uroen.

Natten igennem blev der holdt fyr under kedlerne, så pumperne kunne køre uafbrudt. Uden fremdrift lagde skibet sig tværs i søen og rullede voldsomt fra side til side, og da det lysnede tirsdag morgen, var situationen om muligt endnu værre. Søen var fortsat lige oprørt, og kaptajn Knudsen spejdede forgæves efter et hjælpende skib.

Nogle svenske søstre, der var på vej til en svensk frikirke i New York, gik rundt mellem de skrækslagne passagerer, bad med dem og sang salmer, og en svensk præst, der var på vej til sin nye menighed i USA, holdt gudstjeneste.

Han havde Bibelen på et bord foran sig, og hver gang skibet tog en overhaling, måtte han holde fast både på den og sig selv for ikke at blive slynget omkuld. Det var sindsoprivende, men sjældent har salmer været sunget med så stor inderlighed, og både søstrene og præsten havde en usædvanligt lydhør menighed.

Der blev bedt for frelse, og måske var det bønnerne, som hjalp. Klokkeren fik udkiggen øje på en røgøjle, som viste sig at tilhøre dampskibet "Missouri".

Det var et helt nyt skib på 2845 tons og dermed af nogenlunde samme størrelse som "Danmark". "Missouri" sejlede under britisk flag, men tilhørte Atlantic Transport Line i Baltimore i USA, og kaptajn var den kun 29-årige Hamilton Murrell, der havde reageret på skibets nødsignal.

"Hvordan kan jeg hjælpe?", spurgte Murrell ved hjælp af signalflagene.

"Tag mine passagerer om bord," svarede Knudsen.

"Hvor mange er der?"

"700," lød svaret.

Murrell havde hverken plads eller forsyninger til så mange mennesker.

"Det kan vi kun gøre i yderste nødsfald. Foreslår bugsering," signalerede han tilbage.

Kaptajn Knudsen accepterede, og efter to timers hårdt arbejde på det oprørte hav lykkedes det at få et bugsertov gjort fast på "Danmark". Der var tre havne, de kunne sætte kursen imod. Der var 700 sømil til St. John på Newfoundland, 1150 sømil til Halifax og 720 sømil til Sao Miguel i Azorerne, og de to kaptajner endes om St. John. Klokkeren begyndte bugseringen, og med en fortsat kuling fra vest og nordvest blev det en hård nat for begge skibe. Ved midnat sprang en hanefod på "Danmark", men forbindelsen holdt.

Ved daggry konstaterede Murrell, at de stort set ikke var kommet ud af stedet i nattens løb, og da han nu også opdagede drivende is, besluttede han at sætte kursen mod Azorerne. Han signalerede til kaptajn Knudsen, der gav sit samtykke, og klokken 6.30 den 6. april satte de kurs mod Sao Miguel og kunne holde en fart på syv knob.

Om bord på "Danmark" kunne pumperne ikke længere følge med, og kaptajn Knudsen beordrede derfor alle i gang med at smide last over bord. Passagerer og søfolk smed 70 tons ud over siden, men vandet blev ved med at stige.

Bekymrede signaler blev udvekslet mellem de to skibe, og da andenmesteren meddelte, at vandet havde slukket ilden under kedlerne, var kaptajn Knudsen ikke længere i tvivl. Uden pumperne var hans skib

dødsdømt, og da den knækkede skrueaksler kort efter faldt ud og efterlod et åbent hul på størrelse med en mand, var sagen afgjort.

Uanset risikoen var det nødvendigt at forlade skibet, og det signalerede han til Murrell.

Bugsertovet blev kappet, og fra "Danmark" blev en båd sat i vandet for at ro skibets førstestyrmand over til "Missouri", hvor han havde den første direkte samtale med Murrell. Sidstnævnte forklarede situationen. Han havde selv en besætning på 37 mand og havde ingen mulighed for at bespise 735 mennesker ekstra. Redningsbådene fra "Danmark" skulle tage alle de forsyninger med, de kunne. "Danmark" lå allerede så lavt med agterstævnen, at søerne skyllede ind over skibet, og passagererne var begyndt at samle sig på bakken. Ingen af de to søfolk troede, de kunne nå at redde de mange mennesker, før skibet gik ned.

"Missouri" havde to redningsbåde og "Danmark" syv. Alle blev sat i vandet, og klokken 11 begyndte overførslen af de nødstedte. Kvinder og børn blev sendt over først, og da den første båd ankom med en dyrebar last på 22 babyer, stod Murrell over for et nyt problem. Hvordan skulle han få dem sikkert om bord?

Han gav ordre til at rigge de kurve til, der blev brugt til lastning af kul, og med dem blev alle børnene løftet i sikkerhed. På samme måde fik kvinderne et tov om livet og blev løftet om bord. Nogle var stoiske, andre skrækslagne, og i de små både udspillede den ene hjerteskrærende scene efter den anden.

I alt blev 65 børn og næsten 200 kvinder bragt over til Missouri, før det blev mændenes tur. Med livet som indsats roede de utrættelige søfolk frem og tilbage i det oprørte hav, og efter fem en halv time var 735 mennesker blevet bragt i sikkerhed på "Missouri". Som belønning lovede Murrell sine folk en ekstra månedsløn.

Nu stod Murrell over for et nyt problem. Hvordan skulle han skaffe plads til de mange mennesker, som krøb sammen på hans dæk og blev gennemblødt af de søer, som slog ind over skibet. Med til USA havde han blandt andet en større last af klude, og resolut gav han ordre til at smide lasten over bord for at skaffe plads til de skibbrudne.

"Missouri"s officerer rykkede ud af deres kahytter for at give plads til kvinder og børn, og hver en ledig plads blev taget i brug til de nødstedte. Klokken et om natten blev antallet af sjæle forøget, da en 22-årig dansk kvinde fødte en datter. Straks næsten morgen blev hun af de to kaptajner i fællesskab døbt "Atlanta Missouri" til minde om den mirakuløse redning.

"Missouri" var bygget til at transportere gods fra Europa til USA og levende kvæg den anden vej, og som kvægskib havde det et anlæg til fremstilling af ferskvand. Drikkevand var derfor ikke noget problem, men Murrell havde slet ikke mad nok til de mange mennesker. Han satte derfor kurs mod Azorerne og rationerede maden, og den sidste krumme var for længst spist, da skibet tre dage senere nåede Sao Miguel.

Med den danske konsuls mellemkomst fik han lov til at sætte alle mændene i land, hvor de måtte vente på et nyt skib, mens han selv fik nye forsyninger om bord og fortsatte til New York med kvinder og børn. Her blev de modtaget med festivitas og takkegudstjenester, og Hamilton Murrell blev fejret som en helt. Der blev givet middage til hans ære, og han hørte ikke et bebrejdende ord, fordi han havde smidt lasten over bord. Redningen af 735 mennesker i hårdt vejr midt i Atlanten var en enestående bedrift, og rederiet opfyldte uden diskussion hans løfte om en ekstra månedsløn til søfolkene.

Da Murrell døde i 1916 og blev begravet i Baltimore, kom begivenheden med på hans gravsten med inskriptionen: "And Every Soul Was Saved".

Det var så stor en bedrift, at yderligere forklaring ikke var nødvendig.