

Skoleskibet »København« – fra julemærkehyldest til skibskatastrofe

Af seniorforsker, ph.d., Kenn Tarbensen, Erhvervsarkivet

Verdens første julemærke udkom i Danmark i 1904. Den første halve snes år var det især kongelige personer eller kønne børn, der blev afbildet på julemærkerne.

I årene omkring 1920 var julemærkemotiverne en kort overgang stærkt politiserede. Det gjaldt først mærket i 1919, der var et led i agitationen for Sønderjyllands tilbagevenden til Danmark. I 1920 blev Genforeningen så markeret. I 1921 fejredes 200-året for Hans Egedes ankomst til Grønland. Det var en begivenhed, der i årets løb var fejret på forskellig vis, bl.a. med kongeparrets sommerrejse til Grønland, en rejse, der også havde karakter af dansk suverænitetshævdelse. Motivet i 1923 var en færingebåd, og i lyset af den voksende selvstændighedsbevægelse på Færøerne var også dette mærke af en klar symbolsk karakter.



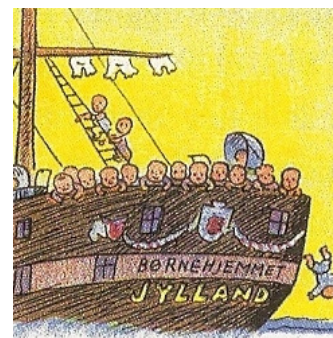
Denne kortvarige politiserende strømning i julemærkemotiverne gælder også motivet på 1922-julemærket, der forestillede Skoleskibet »København«. Mærket var en klar hyldest til Det Østasiatiske Kompagni i anledning af virksomhedens 25-års jubilæum. Det er første og eneste gang i julemærkets historie, at en privat erhvervsvirksomhed er blevet hædret på årets julemærke.



At det blev Ø.K.s nye, store sejlskib, der kom på mærket, var egentlig en afværgedagsorden. Foreningen »Dansk Arbejde« tog i disse år en række nye propagandamidler i brug. I 1922 pressede foreningens formand, direktør Chr. H. Olesen, De danske Spritfabrikker, julemærkekomiteen hårdt. Han ønskede, at julemærkemotivet skulle opfordre til at støtte dansk produktion. Julemærkekomiteen modstod pressionen. I »Dansk Arbejde« var man rasende. På årsmødet beklagede man sig over, at julemærkekomiteen sågar havde modsat sig »det beskedne Ønske om at faa »Dansk Arbejde«s Hammermærke og en Sentens trykt paa hvert Arks Afrivningskant«. Resultatet blev, at »Dansk Arbejde« trykte sit eget »julemærke« med teksten »Køb danske Julegaver«. Men med sin hyldest til Ø.K.s jubilæum var julemærket 1922 altså alligevel en hæder til dansk erhvervsliv.

Når Skoleskibet »København« havnede på årets julemærke, skyldtes det et forslag fra julemærkets »fader«, postmester Einar Holbøll (1865-1927). Han stammede fra en slægt, der var tæt knyttet til havet. Hans far, Carlheger Holbøll (1828-1911) var kommandør i marinen og lille Einar var vokset op i tjenesteboligen i Nyboder. Som ung stod Einar Holbøll også til søs, bl.a. på »Fregatten Jylland«. men en gigtfeber forplantede sig til øjnene, og gjorde ham farveblind. Som 21-årig måtte han erstatte det gyngende liv på skibsdækket med et job i postetaten. Hans kærlighed til søen rustede dog aldrig.

I december 1911 fik Julemærkekomiteen tilbudt at erhverve »Fregatten Jylland« til et sejrende julemærkehjem. Fregatten, der var bygget 1857-60, havde siden begyndelsen af 1890'erne ligget fast på Holmen, hvor det fungerede som kaserneskip for nye værnepligtige. I 1908 udgik den af Flåden, der dog ikke kunne afsætte skibet. Holbøll var vild med idéen om et sådant julemærkehjem til søs, men de øvrige komitémedlemmer sagde nej. Fregatten blev i stedet solgt til godsejer E. Schou på Palsgaard ved Juelsminde. Da han døde i 1925, kom det atter på tale, at Julemærkekomiteen skulle købe fregatten til julemærkehjem.



Holbølls Fregatplan kom ud at svømme, Den er umulig efter alle Julemærker at dømmes.

Tegning i Blæksprutten 1925.

Igen var det Holbøll, der fremsatte forslaget. Han tænkte sig ikke et traditionelt skoleskib, men en slags flydende rekonvalescenthjem, der skulle opankres ud for Vedbæk eller Helsingør »til Anbringelse i Sommerhalvåret af Drengene, der paa Grund af Underernæring, daarlige Boligforhold, navnlig i

Hovedstaden m.m., tiltrænge et sundt og styrkende Sommerophold«. Når det ikke blevet til noget, skyldtes det alene, at Julemærkekontoret glemte at sende Holbøll en indkaldelse til det møde, hvor købet skulle besluttes!

Med sin kærlighed til søen og sin omhu for børn og unges ve og vel, kan det ikke undre, at Einar Holbøll foreslog Ø.K.s nye skoleskib som motiv. Det var mere frisk end blot reklame for danske industriprodukter. Og anledningen, Ø.K.s 25-års jubilæum, var blot et passende påskud, men – som blandt andet »Politiken« skrev – en smuk kompliment til virksomhedens jubilæum. Ø.K.s stifter og direktør, etatsråd H.N. Andersen, var da også taknemmelig. I Julemærkekomiteens møde 22. november 1922 meddelte Holbøll, at han havde været på visit hos etatsråd Andersen, der havde udtalt sin tilfredshed med julemærket.

»Du danske Vej til Roes og Magt« stod der højstemt på julemærkearkets margin. Men lige netop den sentens gav god mening. Skoleskibet »København« er det største sejlskib, der nogensinde har sejlet under dansk flag. Skibet blev i 1921 bygget på skibsværftet Ramage & Ferguson (senere Victoria Shipyards) i Leith, Scotland – med en B&W Dieselmotor på 508 HK som hjælpemaskine var der også lidt dansk produktion – og det havde en bruttotonnage på 3.901 ton. Der var tale om en femmastet bark af stål og med råsejl på de fire forreste master og stagesejl på den agterste. Skroget var 107 meter lang og 15 meter bred, mens dybgangen var 9 meter. Kort sagt et imponerende skib! Det blev søsat 24. marts 1921.



Maleri af Peder C. Pedersen.

Ø.K. havde bygget skibet som skoleskib for vordende skibsofficerer til kompagniets stærkt ekspanderende flåde. H.N. Andersen mente, at det gjorde man bedst i et sejlskib, selv om Ø.K.s flåde på det tidspunkt udelukkende bestod af damp- og motorskibe. Men skibet var ikke blot til uddannelsesformål. »København« havde en lasteevne på 5.200 ton og havde fragtgods med på sine jordomsejlinger. Dermed tjente Ø.K. penge, og samtidig fik eleverne en realistisk uddannelse.

Skibet foretog ti lange rejser i perioden 1921 til 1928. Det var et fabelagtigt skib, der overalt vakte beundring. H.N. Andersen ville med »København« formentlig også vise omverden, at ØK var blandt de førende rederier.

På den tiende og sidste rejse forsvandt skibet sporløst fra havets overflade. 14. december 1928 afsejlede »København« fra Argentinas hovedstad Buenos Aires med kurs mod Adelaide i Australien, og havde 60 unge danske søfolk om bord. Omstændighederne omkring forliset er aldrig opklaret, og der er aldrig fundet vragrester, redningskrans eller andre spor af det. Den 22. december havde den norske damper "William Blumer" den sidste radiokontakt med skoleskibet, hvor man udvekslede julehilsener. Den 23. december kaldte det norske skibs telegrafist »København« flere gange uden resultat. Den sidste melding fra »København« aftenen før lød: "Alt vel, roligt vejr". Men meget tyder på en juletragedie i Det sydlige Atlanterhav.



*Dækket på Skoleskibet
»København« i dårligt vejr.*

Først i februar 1929 begyndte man at undre sig i Ø.K.s hovedsæde i København. Skibet skulle efter planen have kontaktet en radiostation i Cape Town, når man rundede Afrikas sydspids. Det var ikke sket. Efter planen skulle »København« have været i Adelaide omkring 1. februar. Ø.K. sendte da forespørgsler rundt til steder, hvor man måske vidste noget. Alle svarede negativt, og den 27. marts meddelte ØK, at man ikke vidste hvad der var

blevet af skibet, men man ville gøre alt for, at finde ud af, hvor det var. En række eftersøgninger blev iværksat, men forgæves. I det kæmpestore område var der set isbjerge. Der er mange teorier om årsagen til skibets forlis. Det mest sandsynlige er vist nok, at skibet kolliderede med et isbjerg og derefter sank meget hurtigt uden at kunne nå at sende nødsignal. Skibet var nemlig så langt sydpå i Stillehavet, at det var i et område, hvor man kunne møde isbjerge.

I Sø- og Handelsretten i København blev det 15. oktober 1929 fastslået, at skoleskibet »København« var forlist og havde taget sin 60 mand store besætning med i dybet.

Forliset berørte folk over hele landet. I 35 kirker landet blev der ophængt modeller af Skoleskibet »København«, der endnu kan ses, og flere steder blev der rejst mindesten. Det gælder som her på Bornholm, hvor Bornholms Marineforening i 1939 på Hammeren rejste denne mindesten over de tre bornholmere, som var med ombord, da skibet forsvandt. Stenen er opsat ved Vragvigen tæt ved Hammerodde Fyr, hvor der i tidens løb er sket adskillige forlis.

*Foto oktober 2010:
Andreas Frederik Wagner.*



Litteratur:

Palle Bruun Jensen (i samarbejde med Erik Jensen): *Skoleskibet København. Historie – Forlis – Tragedie*. 2005.

Kenn Tarbensen: *Julemærket – til gavn for børn*. 2003.