

# SIDSTE TUR FOR INDIEN

*Det var det sidste krigsår i Første Verdenskrig, og rederiets Orients skruedampskib INDIEN lå ude i Atlanterhavet med langsomtgående maskine på grund af havari. Besætningen regnede dog med, at det værste var overstået, da der pludseligt lød kanonskud ude om styrbord.*

## **Af Gorm Præst Jørgensen**

I foråret 1918 havde verdenskrigen raset i mere end 3½ år med rædsler både til lands og til vands. Danmark var heldigvis neutralt, og de fleste var sluppet nogenlunde skånsomt igennem. Dette gjaldt dog ikke for vores søfolk, flåden af handelsskibe og fiskefartøjer med dannebrogflag malet på siderne havde haft deres andel af krigshandlingerne, flere hundrede var sendt til bunds med talrige omkomne og savnede besætningsmedlemmer.

Danmark handlede med begge de krigsførende alliancer, landet tjente forbandet godt på det, og både Tyskland og de vestallierede var tilfredse med arrangementet, fordelene var større end ulemperne. Det gav dog forpligtelser, som skulle efterkommes. For at købe varer hos Storbritannien krævede deres myndigheder, at Danmark stillede en del handelsskibe til rådighed, som de kunne bruge efter forgodtbefindende – det ville i praksis sige, at de danske skibe skulle sejle med krigsfornødenheder. Det Christiansborg kontrollerede fragtnævn beordrede med jernhånd privatejede skibe til tjansen.<sup>1</sup>

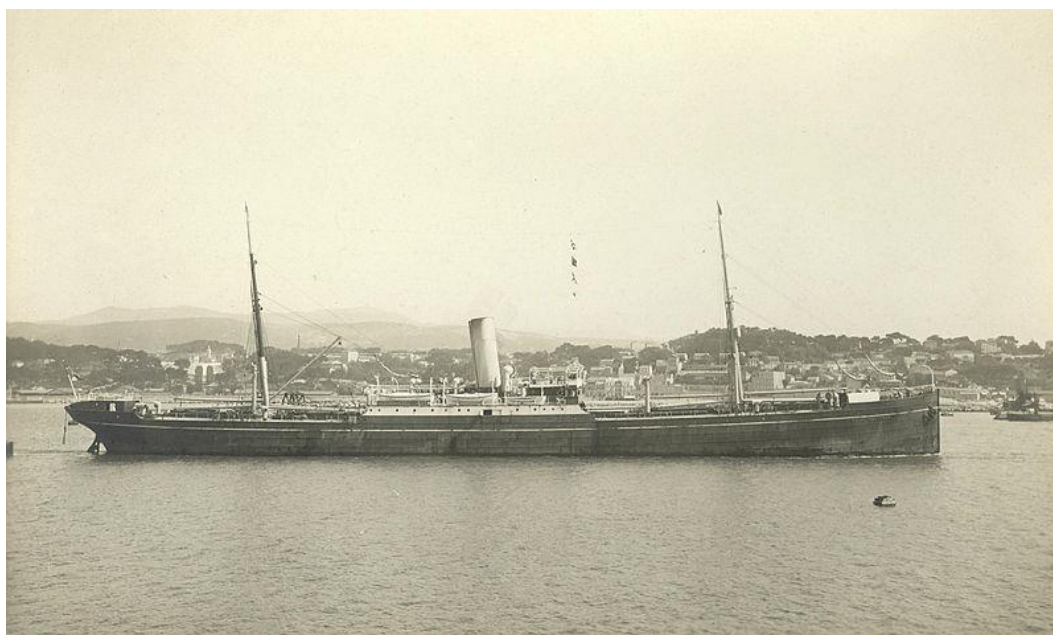
## **Prinsens lange vej**

I 1902 blev dampskibet PRINS VALDEMAR bygget til det forholdsvis nye handelsselskab og rederi Østasiatisk Kompagni. Skibet var opkaldt efter kong

Christian IX's yngre søn Valdemar, der var en stor velynder af ØK og brød adskillige bølger for kompagniet i dets unge år. Prins Valdemars egen søn overtog for øvrigt mange år senere posten som ØK's seniordirektør efter stifteren etatsråd HN Andersen.<sup>2</sup>

PRINS VALDEMAR havde en dødvægttonnage på 6600. Som noget nyt kunne der både fyres med kul og med olie under kedlerne.<sup>3</sup>

I 1905 solgtes skibet til ØK's russiske datterselskab, hvor hun fik navnet LIVONIA.<sup>4</sup> I de år var det dette datterselskab, som bar hele kompagniet, uden indtægterne herfra ville det have set sort ud for ØK, som økonomisk var meget trængt.<sup>5</sup> I 1907 blev skibet igen overtaget af ØK og atter engang omdøbt – denne gang blev hun kaldt INDIEN, et navn som blev beholdt resten af dets levetid.<sup>6</sup>



*Dampskibsselskabet Orients INDIEN hed oprindeligt PRINS VALDEMAR. Foto: M/S Museet for søfart.*

I 1915 midt under krigen skiftede hun igen ejer, nu til Dampskibsselskabet Orient, som imidlertid også var et ØK selskab. Det skyldtes, at ØK direktøren HN Andersen besluttede, at ØK fra da af kun skulle have motorskibe, og alle kompagniets 10

kulfyrede sejlere blev af den grund afhændet til det dertil nystiftede datterselskab Orient. Selskabet startede med en kapital på 10 millioner kroner, hvor kompagniet selv leverede halvdelen, mens de resterende aktier blev solgt til private med penge på lommen.<sup>7</sup> INDIEN var forsikret for 5.000.000 kroner hos *Krigsforsikringen for danske Skibe*, medens det var ejet af dette rederi.<sup>8</sup>

### **Væbnet konvoj**

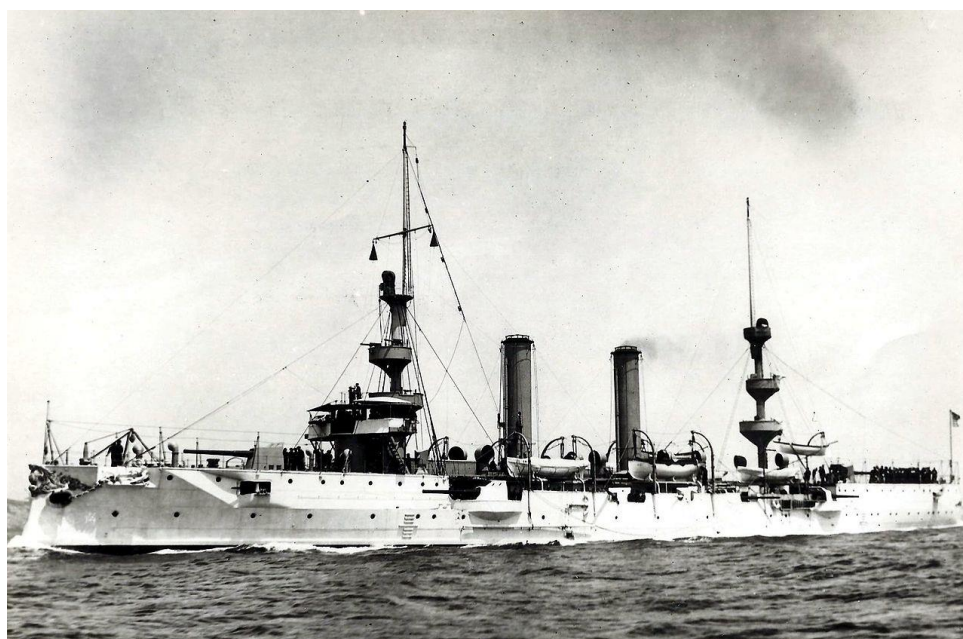
INDIEN blev i verdenskrigens sidste tid et blandt mange danske skibe, som fragtnævnet gav den byrde at sejle for briterne.<sup>9</sup> I slutningen af januar 1918 afgik hun Gironde floden i Frankrig for at indgå i bevæbnet konvoj over Atlanterhavet mod Hampton Road i USA for at laste krigsfornødenheder, som så skulle tilbage til de allierede i Europa. Hun var i ballast ved afrejsen.<sup>10</sup>



*Andreas Vibe-Kierulff havde allerede været fører af INDIEN på flere rejser, da han tog skibet ud på færd til Hampton Road.<sup>11</sup> Foto: Aftenbladet.*

INDIEN's skibsfører eller kaptajn var den halvtredsårige Andreas Vibe-Kierulff fra København, som var søn af en officer, der under Treårskrigen blev dekoreret direkte på slagmarken.<sup>12</sup> Vibe-Kierulff blev beskrevet som en stolt og solid sømand,<sup>13</sup> som i sit tidligere virke havde ydet to bemærkelsesværdige præstationer. Under den japansk-russiske krig 1904-05 sejlede han russiske tropper fra Sankt Petersborg og helt til Vladivostok næsten på den anden side af jordkloden. Russiske officerer gav ham en erindringsgave for bedriften. Og på den sidste rejse med INDIEN, havde han reddet 24 amerikanere, der drev rundt ude på oceanet i en redningsbåd med døden for øje.<sup>14</sup> Den bedrift ville han sikkert også være blevet æret for, hvis han havde levet længe nok.

Den trediveårige Sten Liljefalk<sup>15</sup>, der ligesom kaptajnen var søn af en officer i hæren,<sup>16</sup> var INDIEN's førstestyrmand og CG Lassen var førstemaskekinmester. I alt bestod besætningen af 38 personer, heraf kom de 24 fra København.<sup>17</sup>



*USS ALBANY var en ældre krydser, som amerikanerne brugte til at eskortere konvojer over Atlanterhavet.<sup>18</sup> Foto: Public domain.*

Efter en begivenhedsløs konvojsejls indtil midtvejs i Atlanten blev INDIEN den 8.

februar stoppet af den amerikanske krydser USS ALBANY,<sup>19</sup> en ældre svend som mest blev brugt til sekundære opgaver.<sup>20</sup> Marinere bordede danskeren og overrakte kaptajn Vibe-Kierulff et telegram, hvor der stod, at TRANQUEBAR havde havari, de havde fået ødelagt roret og ønskede assistance. USS ALBANY kunne ikke selv hjælpe på grund af kulmangel.<sup>21</sup>

TRANQUEBAR var også et af d/s Orients skibe, hun var ligeledes beordret af fragtnævnet til at betjene briterne og var af den grund med i samme konvoj.<sup>22</sup> INDIEN sejlede til hjælp, men på grund af tiltagende hård sø kunne bugseringen dog ikke påbegyndes før den 13. februar. Den 17. februar blev havaristen slæbt ind i Horta havn på Azorerne.

INDIEN fik bunkers ombord og afsejlede den 21. februar med kurs mod det oprindelige bestemmelsessted Hampton Road.<sup>23</sup>

### **Havari på skruen**

INDIEN havde været fire dage i søen, da besætningen helt uforberedt mærkede en rystelse i dampmaskinen. Skibet stoppede, et eftersyn viste, at skruen var løs, men dog stadig hang på akslen.

Man var nu virkelig på herrens hav. Helt alene midt ude i Atlanten med et skib der ikke kunne sejle og uden muligheder for at kommunikere med andre – på den tid havde de færreste skibe trådløs telegraf ombord. Der var ikke andet at gøre end selv at gå i gang med at reparere. Det eneste lyspunkt var, at INDIEN lå uden for den zone, hvor Tyskland havde erklæret, at der blev ført uindskrænket ubådskrig.

For at reparere skruen måtte skibet trimmes, så den kom oven vande. Selv om damperen var i ballast, krævede det noget af en indsats. Besætningen begyndte ved håndkraft at lempe 300 tons ballast fra agter til for. Man lænsede vandtanke og fyldte andre – ja alt blev slæbt foran i håb om, at skibet til sidst ville løfte agterstavnen så højt op, at skruen kom fri af vandet. Arbejdet blev besværliggjort af, at der de første par uger var dårligt vejr med høj sø. Ved skibets bevægelser i søen rev skruen sig desuden mere og mere løs.<sup>24</sup>

## **Er der hjælp?**

Den 9. marts sås i det fjerne røgen fra en damper. Nu vendte heldet. Damperen kom nærmere, den bar amerikansk flag, men navnet kunne ikke læses. Den ukendte var bevæbnet, skimtede danskerne.

Kaptajn Vibe-Kierulff fik kontakt og bad så mindeligt om hjælp.

Nej, råbte de og brugte som undskyldning, at man selv havde maskinskade. Amerikanerne lovede dog at telegrafere efter hjælp, hvorefter de sejlede væk. Telegrafere gjorde de imidlertid ikke, der var i hvert fald ikke nogen, som modtog en besked om INDIEN's situation.

Den ukendte amerikaner fik dog senere kontakt med olietankeren DAYTON, som tilhørte Standard Oil. DAYTON blev anmodet om at hjælpe danskeren, man accepterede opgaven,<sup>25</sup> men fik kort efter uventet den besked fra det fremmede skib, at det ikke var nødvendigt alligevel. Tankeren genoptog sin afbrudte rejse, men hendes kaptajn rapporterede senere denne hændelse til myndighederne i New York. En underlig opførsel af det mærkelige *fantomskib*, nærmere forklaring findes imidlertid ikke.<sup>26</sup>

Ved en skæbnens ironi fik DAYTON i den næste verdenskrig et frygteligt endeligt. Som aldrig og under et andet navn og andre ejere blev hun torpederet i 1942, tragisk omkom hele besætningen.<sup>27</sup>

## **Alene igen**

INDIEN drev som et leddeløst dyr for bølger, vind og strøm og befandt sig efter nogen tid inden for den grænse, hvor tyskerne førte uindskrænket ubådskrig. Nu skulle der også holdes øje med ubåde.

Den 24. marts var arbejdet med at flytte alting ud i spidsen af skibet så fremskredet, at man valgte at fylde forreste underlast med vand til en højde af små tre meter. Agterstævnen løftedes derved så meget, at skruen kom oven vande, og de kunne langt om længe begynde at reparere den – skrue den fast så at sige. Helt ufarligt for

skibets sødygtighed har det næppe været at fylde lastrummet op med vand, men hvad skulle man ellers gøre, der kom ingen skibe til hjælp?

Fire dage tog det at udbedre fejlen så nogenlunde. Man havde vel næppe det rigtige værktøj, det var helt klart en opgave, som burde ordnes på et værft – men dem var der ikke mange af ude i Midtatlanten.

Folkene arbejdede ikke om natten; dels fordi damperen var kommet ind i *farezonen*, hvor man risikerede, at de tyske ubåde opsporede skibet grundet arbejdslyset; dels fordi hajer flere gange dukkede op, de blev forjaget med en riffel, som fandtes ombord.

Den 28. marts fyredes under kedlerne, dampmaskinens stempler begyndte at gå op og ned, skruen drejede rundt. Den holdt. Kursen blev sat mod nærmeste land, Azorerne. Kun med langsom fart, man turde ikke andet.<sup>28</sup>

Nu måtte uheldene vel efterhånden ophøre?

### **Under ild**

Ved halv fem tiden om eftermiddagen den 31. marts var INDIEN forsat på vej med stærkt nedsat fart. Pludseligt blev der skudt. Projektilerne faldt omkring 1-1½ skibslængde fra styrbords side, de vagthavende på broen kunne ikke se, hvor skuddene kom fra. Maskinen blev straks stoppet, og besætningen blev kaldt på dækket og ud i det fri.

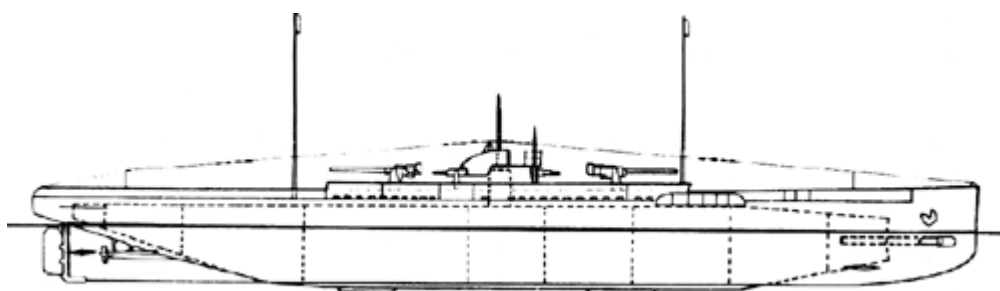
Endnu et skud faldt, og kaptajn Vibe-Kierulff beordrede alle i redningsbådene, som allerede var svunget ud. Besætningen fordelte sig i de fire små fartøjer med 9-10 i hver. Kaptajnen og de tre styrmænd tog kommandoen over hver sin. Da bådene var kommet i vandet opdagedes, hvor skuddene kom fra.

En gråsort ubåd lå en sømil væk lige i solens retning. Ubåden var tysk og forsatte med at skyde, flere granater traf INDIEN. Ubåden sejlede hen til de fire redningsbåde.<sup>29</sup>

Danskerne kunne ikke se, hvad nummer den havde, og det fandt de da heller aldrig ud af, men det var den oceangående SM U 152 ført af kapitänleutnant Constantin

Kolbe. Han var en rimelig succesrig handelsskibsødelægger,<sup>30</sup> men han havde også noget at rette op på. Han var den allerførste tysker, som fik sin ubåd ødelagt under verdenskrigen. Det skete i efteråret 1914, da hans daværende båd SM U 19 blev vædret af Royal Navy destroyeren HMS BADGER. Det lykkedes dog at humpe hjem til Tyskland, hvor ubåden kunne se frem til langvarige reparationer på værft.<sup>31</sup>

Kolbe havde tidligere desuden været den ansvarlige ubådskaptajn bag sænkningen af et andet dansk skib - den 3-mastede skonnert SALVADOR, den første af en lang række marstallere, som fik krigens grumhed at føle. Det var sket i juni 1915 i den nordlige del af Nordsøen tæt på Shetlandsøerne.<sup>32 33</sup> Søfolkenes hjemkomst til Marstal er skildret i romanen *Vi, de druknede*. Forfatteren beskriver heri, hvordan alle i byen gjorde SALVADOR's besætning til helte, der var ingen omkomne og det hele var egentligt lidt skægt. Senere skiftede stemningen i søfartsbyen; det var, da besætningerne fra marstallernes skibe begyndte at dø af krigshandlingerne.<sup>34</sup>



*En tegning af U 151 klassen af ubåde. Constantin Kolbes U 152 tilhørte denne type.<sup>35</sup> Foto:*

*Uboat.net*

U 152 tog kaptajn Vibe-Kierulffs redningsbåd på slæb tilbage til den forladte INDIEN, hvor han og måske også nogle marinere fra ubåden gik ombord for at hente papirer, journaler og andet, som tyskerne beslaglagde.<sup>36</sup> Man kan godt forestille sig, at den tyske ubådschef ønskede oplysninger om sit offers tonnage – der var jo en form for konkurrence mellem dem om at sænke så meget som muligt og komme til tops på *hitlisten*.



Derefter kom Vibe-Kierulffs båd og ubåden tilbage til de andre. Tyskerne gav kun danskerne omkring 15 pund beskøjter, som oven i købet var næsten uspiselige og lugtede af gasolin,<sup>37</sup> og de nægtede at slæbe redningsbådene noget sted hen, de ville heller ikke sende telegram til Azorerne om hjælp. Ubåden fyrede i stedet et par skud mod INDIEN, hvorefter den sejlede væk. Damperen sank klokken 19.20, da var der gået knap tre timer siden de første skud.<sup>38</sup>

### **I redningsbådene**

Folkene i de fire redningsbåde begyndte at ro langsomt i et forsøg på at holde samling igennem aftenen og natten. Men forgæves, de kom bort fra hinanden.

Den ene af bådene havde ni mand ombord – seks danskere og tre svenskere - og førtes af andenstyremand HC Tversted.<sup>39</sup> De hørte i nogen tid råb og så lyssignaler fra de andre, men så blev alt stille.<sup>40</sup> Deres redningsbåd havde en lille mast, hvor der blev sat et diminutivt sejl. Ofte måtte sejlet dog bjærges på grund af for stærk blæst eller heftige regnbyger. Efter syv dage med genstridig vind og svær sø fik de skibbrudne landkending ude i horisonten om aftenen den 5. april. Det var Azorerne. Om morgenen dagen efter fik de kontakt med en fisker, som lodsede båden den sidste vej ind til øen Terceira og redningen. Styrmand Tversted henvendte sig til myndighederne, som sendte telegrammer til rederiet, Lloyds og andre. De pårørende til besætningsmedlemmerne har formentligt været godt nervøse, der var gået omkring 1½ måned, siden man sidst havde hørt noget til INDIEN.<sup>41</sup>

### **Man håber det bedste derhjemme**

Nervøsiteten hjemme i Danmark forsvandt som sne en forårsdag, da telegrammerne ankom. Det var naturligvis skidt, at skibet var sunket, men der var ingen grund til ængstelse, mente aviserne, området var trafikeret, de manglede søfolk var nok taget ombord af forbipasserende skibe.<sup>42</sup>

Nyhederne udefra blev desværre værre, for en uges tid efter de første oplysninger om skibets skæbne kom efterretningen om, at man på havbunden ud for Azorerne havde

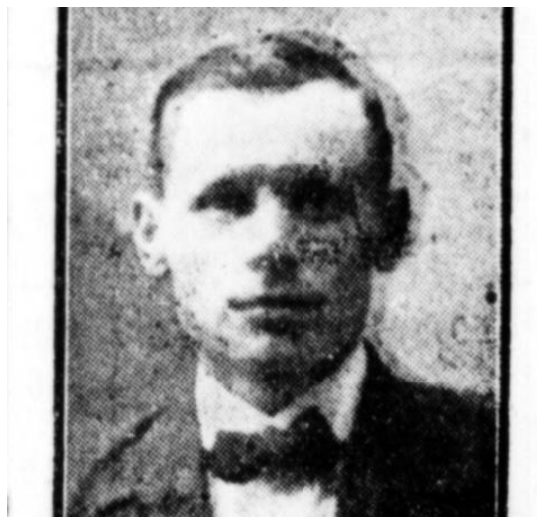
fundet en af de tre manglende redningsbåde. Den var ødelagt, og der var ikke skyggen af noget menneske, eftersøgerne fandt kun en lanterne og en støvle. Det var den båd, som førstestyrmand Sten Liljefalk havde været i.<sup>43</sup>



*Maskinassistenten Sven Fagerlund var 24 år og omkom sammen med førstestyrmanden i deres fælles redningsbåd, den som senere blev fundet tom ved Azorerne. Fagerlund ville have fået sit certifikat som maskinmester, når turen var overstået.<sup>44 45</sup> Foto: Aftenbladet.*

De to sidste både hørte man aldrig noget om, de forsvandt sporløst, heraf var den ene den, som kaptajn Vibe-Kierulff kommanderede.<sup>46</sup>

I alt døde 29 af INDIEN's besætningsmedlemmer under rædslerne på Atlanten.<sup>47</sup> Det var søfolk, som bare sejlede, fordi de skulle tjene penge, så deres familier kunne eksistere. Det var søfolk, som sejlede, fordi det var deres arbejde. Søfolk som bare døde.



*Matros Johan Petersen blev 27 år og havde været til søs i halvdelen. Dette skulle have været hans sidste tur, han planlagde at starte som vognmand i København.<sup>48</sup> Petersen var i samme redningsbåd som kaptajn Vibe-Kierulff.<sup>49</sup> Foto: Aftenbladet.*



*Fyrbøder William Hansen blev kun 23 år og befandt sig i tredjestyrmand Sørensens redningsbåd.<sup>50</sup> Han var stukket til søs som meget ung, havde sejlet i otte år og derefter arbejdet på en gård i USA. Søen trak dog, og han havde fået hyre på INDIEN.<sup>51</sup> Foto: Aftenbladet.*

## **Børsverdenen**

I Danmark levede gullaschbaronerne og andre spekulanter under verdenskrigen i et helt andet univers end søfolkene. Alligevel havde de et fælles bånd, for uden søfolkene kunne skibene ikke sejle, og skibsfartsaktier var de givtigste på børsen i de godt fire år, verdenskrigen varede; det var især her, spekulanterne skovlede penge ind. Og det gjorde de uden at udsætte sig selv for farer, mens de lod mønterne strømme på restauranter og på al anden pomp. De sejlende fik til gengæld kun håndører for deres indsats<sup>52</sup> – og mange ikke engang en grav.

I de første dage efter oplysningerne om INDIEN's kranke skæbne skød ejeren d/s Orients aktier til vejrs på børsen. En af dagene steg de hele 35 %. Forholdene var på det tidspunkt af gullaschæraen så tåbelige, at når et rederi mistede et skib steg kursen – ofte gevaldigt.<sup>53</sup> Hyppigt var den udbetalte krigsforsikringssum langt højere end skibets bogførte værdi.<sup>54</sup>

INDIEN's ejer rederiet Orient udsender august 1918 regnskab for de foregående 12 måneder. Det var dampskibsguld, der var et overskud på 18,5 million kroner, heraf foreslås, at aktionærene får et udbytte på 7,5 millioner, hvilket er 75 % af den investerede kapital i rederiet.<sup>55</sup> Dette tiltrædes senere af generalforsamlingen.<sup>56</sup>

Det var et godt år for kuponklipperne.

## **KILDER:**

Martin Iversen: Udsyn. ØK, Danmark og verden. Lindhardt & Ringhof. 2016

Kristeligt Dagblad

Avisen København

Jyllands-Posten

Nationaltidende

Aftenbladet

Ærø Avis

Søforklaring den 10. maj 1918 i det danske konsulat i Lissabon og retsmøder i Sø- og Handelsretten den 13. og 17. september 1918 samt andre officielle akter. Sag nr. 232 i Handelsministeriets udgivelse: Samling af søforklaringer 1914-18

Engelsksproget Wikipedia

Snesejler. dk

Aukewisser. nl

Uboat. net

Anders Monrad Møller m.fl: Dansk søfarts historie 1-7. Gyldendal 1998. Bind 5

Carsten Jensen: Vi, de druknede. Gyldendal 2006

H.C. Røder: Dansk skibsfart renæssance 1-2 Høst & søns forlag 1962. Bind 1

---

<sup>1</sup> Dansk søfarts historie. Bind 5

<sup>2</sup> Martin Iversen: ØK, Danmark og verden

<sup>3</sup> JMarcussen. dk

<sup>4</sup> JMarcussen. dk

<sup>5</sup> Martin Iversen: ØK, Danmark og verden

<sup>6</sup> Snesejler. dk

<sup>7</sup> HC Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Bind I

<sup>8</sup> Samling af søforklaringer

<sup>9</sup> HC Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Bind I

<sup>10</sup> Samling af søforklaringer

<sup>11</sup> Aftenbladet 9. oktober 1918

<sup>12</sup> Nationaltidende 13. september 1918

<sup>13</sup> Aftenbladet 12. april 1918

<sup>14</sup> Aftenbladet 9. oktober 1918

<sup>15</sup> Kristeligt Dagblad 21. september 1918

<sup>16</sup> Nationaltidende 14. september 1918

<sup>17</sup> Samling af søforklaringer

<sup>18</sup> Engelsksproget Wikipedia

<sup>19</sup> Samling af søforklaringer

<sup>20</sup> Engelsksproget Wikipedia

<sup>21</sup> Samling af søforklaringer

<sup>22</sup> HC Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Bind I

<sup>23</sup> Samling af søforklaringer

<sup>24</sup> Samling af søforklaringer

<sup>25</sup> Samling af søforklaringer

<sup>26</sup> Nationaltidende 12. september 1918

<sup>27</sup> Aukewisser. nl

- 
- <sup>28</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>29</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>30</sup> Uboat. net
- <sup>31</sup> Engelsproget Wikipedia
- <sup>32</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>33</sup> Uboat. net
- <sup>34</sup> Carsten Jensen: Vi, de druknede
- <sup>35</sup> Uboat. net
- <sup>36</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>37</sup> Jyllands-Posten 18. august 1918
- <sup>38</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>39</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>40</sup> Avisen København 13. september 1918
- <sup>41</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>42</sup> Nationaltidende 12. april 1918
- <sup>43</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>44</sup> Aftenbladet 7. oktober 1918
- <sup>45</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>46</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>47</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>48</sup> Aftenbladet 9. oktober 1918
- <sup>49</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>50</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>51</sup> Aftenbladet 9. oktober 1918
- <sup>52</sup> HC Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Bind I
- <sup>53</sup> Ærø Avis 15. april 1918
- <sup>54</sup> HC Røder: Dansk skibsfarts renæssance. Bind I
- <sup>55</sup> Kristeligt Dagblad 23. august 1918
- <sup>56</sup> Nationaltidende 13. september 1918