

Købmand Knudsen i Følle

og hans børn:

Morten Knudsen, berømt læge.

Olga Knudsen og kvindesagen.

Ivar Knudsen og M/S "Selandia"

Af Vilfred Friborg Hansen

Rønede

Dette er beretningen om den dygtige købmand Knudsen i Følle, der skabte den store købmandsgård i byen. Endnu mere er det beretningen om hans tre dygtige børn: Morten, der blev en berømt læge, Ivar, der konstruerede verdens første oceangående motorskib "Selandia" og lagde grunden til Burmeister og Wains monopolagtige position på motorskibsområdet i mere end et halvt århundrede, samt endelig Olga, der blev en kendt skikkelse inden for kvindesagen. Alle børn fik en bemærkelsesværdig karriere, men mest forbløffende er dog Ivar Knudsens indsats. Derfor har han fået den største omtale af de tre, også inspireret af, at det i år (2012) er hundrede år siden, "Selandia" foretog sin jomfrurejse fra København til Bangkok.

Den nye Aarhus-Grenaa landevej og Følle

1855 blev den nye Aarhus-Grenaa landevej færdig på strækningen fra Kalø til vest for Følle. Vejen skar direkte igennem den gamle landsby Følles marker, sådan at landsbyen og dens gårde kom til at ligge nord for landevejen, mens en stor del af markerne kom til at ligge syd for.

Nu var datidens trafik ikke den samme, som vi kender i dag, så man har nok ikke dengang haft samme opfattelse af, at gårdene blev afskåret fra deres marker, som man ville have i dag. Snarere har landevejen været opfattet som et stort fremskridt, der satte landsbyen i effektiv forbindelse både med nabobyen Rønede og på sigt også med storbyen Aarhus.

En af de gårde, der nu fik jord syd for landevejen, var matrikel nr. 4, der i 1858 blev overtaget af sønnen Knud Rønede. Samme Knud Rønede viste sig hurtigt at være en særdeles driftig og

foretagsom landmand. Året efter købte han nabogården mod øst, matrikel nr. 13, der nu også havde bygningerne beliggende nord for den nye vej og markerne syd for.

Knud Rønde slog nu de to gårdes jord sammen og byggede en helt ny stor gård på marken syd for landevejen. Gården kom ubeskedent til at hedde "Røndegaard", opkaldt efter ejeren. Stuehuset til gården stod færdig i 1879.

Herefter havde Knud Rønde bygningerne til to gårde og de tilhørende tofter liggende nord for landevejen, uden at han selv havde brug for dem. Allerede da han købte nabogården, blev dennes bygninger og toft unødvendige for Knud Rønde, så han solgte dem fra i flere bidder.

Den del af toften, der lå på hjørnet af den nye landevej og Bygaden i Følle blev solgt til en købmand fra Vejle, Jens Elbert Knudsen. Han har kunnet se, at beliggenheden her på hjørnet af den nye landevej og nogenlunde midt i sognets største landsby var ideel for en købmandshandel. Her opbyggede han en stor købmandsgård, der i løbet af de næste fire årtier blev en af de største på Djursland.

En storkøbmand i Følle

Jens Elbert Knudsen var født i Vejle i 1826. Han havde lært købmandsfaget i Kiel, der dengang var en del af det danske rige, og i Haderslev. Han havde også prøvet lykken i Californien som guldgraver.

Købmand Knudsen var gift med Julie Vilhelmine f. Rønberg (1828-88), der var datter af møller Rønberg på Kaløs gamle vandmølle, Følle Mølle, og har altså kendt egnen på forhånd. 1860 åbnede han sin købmandsgård på hjørnet af Aarhusvej og Følle Bygade.



Figur 1. Købmandsgården i Følle, foto VFH 4. nov. 2012

Købmandsgården i Følle blev en af Djurslands største og kendteste. Som det var sædvane for tiden handlede købmanden i Følle med alt, herunder også byggematerialer. Han importerede bl.a. tømmer, som blev landet på den lod, som var blevet taget fra ved udskiftningen af landsbyen i 1782, formodentlig som en lod, landsbyens beboere kunne fiske fra. I 1859 var den ejet af Følle Strandgaard. Købmand Knudsen købte den og brugte den bl.a. til at lande importeret tømmer og formodentlig også til udskibning af varer. I hvert fald blev pladsen kaldt "tømmerpladsen" og vejen derfra til oplagringspladsen "tømmersporet".

En af de lærlinge, der lærte købmandsfaget i købmandsgården i Følle, var Hans Kjerrumgaard, der senere etablerede sin egen købmandsforretning i Rønde – en butik, der eksisterede til omkring 1980.

I 1899 gik købmand Knudsen på pension og solgte købmandsgården til Peder Mogensen, der drev den videre som købmandsgård i begyndelsen af 1900-tallet. Efter hans tid blev købmandsgården gradvist til en mindre købmandsbutik, fra 1949 til 1983 drevet af Ebba og Kaj Hillgaard. Tre år senere ophørte butikken.

Knudsen sikrede ved sin afsked den gamle tømmerplads som fællesejendom til Følleborgerne. Det er den den dag i dag under navnet "Følleborgernes Lod".

Købmandens børn

Julie og Jens Elbert Knudsen fik tre børn. Samme år som købmandsgården åbnede, 1860, fødtes sønnen Morten. Året efter kom Ivar til. Endelig i 1865 kom "efternøleren" Olga til.

Ingen af de tre børn var helt almindelige – deri lignede de deres fader. Morten blev en berømt læge og blev bl.a. læge for en del af kongehuset og ridder af Dannebrog. Ivar blev den mest kendte af de tre, idet han som direktør for skibsværftet Burmeister og Wain konstruerede verdens første oceangående motorskib. Endelig blev Olga en kendt kvindesagsforkæmper.

Morten og Thora Knudsen

Morten Knudsen blev gift med en endnu mere kendt kvindesagsforkæmper, nemlig Thora f. Fiedler. Det var hende, der inspirerede Olga Knudsen til at blive politisk aktiv og kaste sig ind i kvindesagen – om end sent i livet, idet Olga passede hus for sin far efter moderens død.

Som læge tog Morten Knudsen universitetets guldmedalje i 1891. Han blev afdelingslæge på Poliklinikens medicinske afdeling 1893, stabslæge i hæren 1895, overlæge i 1907 og læge for Prins Valdemar og Prinsesse Marie, samt for Prins Hans.

Hustruen Thora tog en af de få uddannelser, der dengang stod åbne for kvinder, og blev sygeplejerske i 1887. Efter kun ni måneder som elev på Frederiks Hospital i Bredgade i København blev hun oversygeplejerske på operationsstuen, senere på en medicinsk afdeling. Her kom hun til at pleje et medlem af kongehuset, hvilket senere kom hende til gode i hendes filantropiske

arbejde. I 1891 giftede hun sig med Morten Knudsen, der på det tidspunkt var reservelæge på hospitalet. Hun trådte derefter ud af aktiv sygepleje.

Thora Knudsen blev dog ved med at følge udviklingen i sit fag, og sammen med sin søster Elisif var hun aktiv i Dansk Sygeplejeråd fra stiftelsen i 1899. Hun deltog i en strid mellem to fløje i sygeplejerådet, bl.a. ved indlæg i "Kvindernes Blad". Hun støttede også Sygeplejerskernes Hus, bl.a. ved at oprette et huslejelegat forud for indvielsen i 1932.

Thora blev også politisk aktiv. Hun deltog i kampen for kvindernes stemmeret, og i 1909 stillede hun op som spidskandidat for Højre i København til det første kommunalvalg med kvindevalgret. Hun var medlem af Borgerrepræsentationen i en enkelt periode, og hun var flere gange taler ved fællesmøderne i Dansk Kvindesamfund, hvis fællesstyrelse hun sad i fra 1911. Hendes synspunkt var, at kvinderne skulle deltage aktivt i politik, ellers ville den uretfærdige behandling af kvinderne fortsætte, og hun fortsatte kampen for at bevidstgøre kvinderne efter at kvindelig valgret var indført ved grundloven af 1915. 1920 var hun opstillet som kandidat til folketinget for Venstre, dog uden at blive valgt. Hun havde altså siden 1909 bevæget sig fra Højre til Venstre. Her skal man tænke på, at springet ikke har været så stort efter at Venstre var blevet regeringsparti i 1901 og snart herefter samarbejdede med Højre mod Socialdemokratiet og Det radikale Venstre.

Hvad der for en eftertid måske forekommer selvmodsigende er, at kvindens plads for Thora Knudsen og sikkert også for de fleste af hendes borgerlige meningsfæller bestemt fortsat var i køkkenet og ved børnene. "Hun så kvinders oplæring i husarbejde fra synsvinklen erhvervsmæssig dygtiggørelse og fremlagde på Dansk Kvindesamfunds fællesmøde i 1912 et forslag om tvungen husgerningsuddannelse af alle piger. ..Da hun var omkring de 80, solgte hun sin villa i Søborg til Københavns kommune som hjem for en lille flok unge piger, der skulle oplæres i husgerning¹."

Thora Knudsen var aktiv i en lang række af velgørende foreninger for de svage i samfundet: børn, syge og gamle. Diakonissestiftelsen, Røde Kors, Welanderhjemmet for syfilissmittede børn, samt Hvile- og Rekreationshjemmet for Kvinder nød godt af hendes arbejde og støtte. Hun døde i 1950.

Olga Knudsen

Olga Knudsen tog hjem til Følle for at passe købmandshjemmet for sin far, da moderen døde i 1888. Da faderen solgte købmandsgården i Følle og flyttede til fødebyen Vejle, tog Olga med ham for at klare husholdningen for ham. Da faderen døde i 1901, blev Olga boende i Vejle.

Hun blev uddannet i tegning ved Teknisk Skole i Vejle og blev lærerinde i geografi og tegning ved Vejle Døtreskole i 1902.

Inspireret af sin svigerinde Thora blev hun aktiv i kvindebevægelsen og i politik. Hun var medlem af bestyrelsen for hjælpekasen 1908-1917, medlem af Vejle Byråd fra 1909 til 1921 og medlem af menighedsrådet 1917-1926. Hun blev formand for Vejles Venstreforening fra 1918 til 1929, og hun

¹ Dansk Kvindebiografisk Leksikon



Figur 2. Olga Knudsen (1865-1947)

var blandt de første kvinder, der valgtes ind i rigsdagen i 1918, idet hun sad i Landstinget som repræsentant for Venstre i 5. kreds fra 1918 til 1928.

Som sin svigerinde var hun aktiv i kvindebevægelsen. Hun var formand for Kvindevalgretsforeningen i Vejle fra 1906 til 1915 og medlem af hovedbestyrelsen for Landsforbundet for Kvinders Valgret fra 1908 til 1915. Også som sin svigerinde var hun aktiv i filantropisk arbejde. Hun var således formand for Mølholm Børnehjem fra 1935.

Olga Knudsen forblev ugift. På sin vis kan man vel kalde hende et "offer" for datidens kønsroller, idet hun har følt forpligtelsen til at komme hjem og holde hus for sin far, da moderen døde i 1888 – hvor Olga var 23 år gammel.

Da hun tager med faderen til Vejle i 1899 er hun 34 år gammel og da faderen dør to år senere altså 36 år, og dermed over den "giftefærdige" alder. Til gengæld gav opholdet i Vejle nogle uddannelsesmuligheder, der ikke havde været til stede i Følle. Hun må være begyndt på sin uddannelse ved Teknisk Skole temmelig hurtigt efter ankomsten til Vejle – ellers kan hun vel ikke allerede i 1902, året efter faderens død, få stilling som lærerinde ved Døtreskolen²?

Olgas egen skæbne har formodentlig været hende en ansporing til at gå ind i kvindekampen, men der er heller ingen tvivl om, at svigerinden i København har været en inspiration og måske også tilskynder. Hun bliver formand for Kvindevalgretsforeningen i Vejle i 1906, altså fire år efter at hun fik stilling som lærerinde, så hun må have været aktiv i kvindesagen også før den tid, måske efter at faderen var død og hun fik selvstændig stilling i 1902.

Olga Knudsen opgav sin landstingsplads som 63-årig i 1928, og hun trak sig tilbage fra lærerindegerningen to år senere. Hun døde i 1947, 82 år gammel.

I "Dansk Kvindebiografisk Leksikon" får Olga Knudsen følgende meget grundige omtale af Hanne Rimmen Nielsen:

Broderen Morten Knudsen blev stabslæge i hæren, og gennem hans ægteskab med sygeplejersken Thora Knudsen kom Olga Knudsen i berøring med kvindesagen. Senere flyttede fader og datter til Vejle, hvor familien oprindelig stammede fra. Først som 36-årig efter faderens død fik Olga Knudsen mulighed for at vælge sin egen livsbane. Hun var uddannet i tegning på Teknisk Skole i Vejle, og i 1902 begyndte hun som lærerinde i geografi og tegning ved Vejle Døtreskole. Her var hun ansat til 1930, men den pædagogiske interesse blev snart overskygget af hendes politiske og kvindesaglige engagement.

I første omgang blev Olga Knudsens opsparede energi investeret i dannelsen af Vejle Kvindeforening i 1905, en af de første kvindevalgretsforeninger i provinsen og oprettet som en afdeling af Politisk Kvindeforening i København. Vejle Kvindeforening fik hurtigt over 100 medlemmer og blev meget aktiv. Fra begyndelsen af 1907 stod hun i kontakt med Elna Munch, der senere

² Det bør nævnes, at en enkelt efterretning mener, at købmand Knudsen sælger købmandsgården og tager til Vejle allerede året efter faderens død, nemlig i 1889. Men det passer ikke med øvrige efterretninger om købmandsgårdens historie.

samme år grundlagde Landsforbundet for Kvinders Valgret, og Olga Knudsen gik med fra starten og tilsluttede Vejle Kvindeforening som medlemsorganisation. Hun blev en af lederne i det nye landsforbund og fik fra 1907 sæde i dets hovedbestyrelse. Efter stemmerettens opnåelse og Landsforbundets nedlæggelse 1915, fortsatte hun i bestyrelsen for Dansk Landsforbund for Kvinders Valgret, der især skulle støtte kampen for kvindevalgret i andre lande. Sammen med Thora Ingemann Drøhse hørte hun til den minoritet blandt stemmeretskvinde, der samtidig var aktive i afholdsbevægelsen, for Olga Knudsens vedkommende i Det hvide Baand. Også lærerindernes krav om ligeløn var blandt de spørgsmål, der motiverede hende til en kvindesaglig indsats.

For OK som for mange andre i hendes generation ledte det kvindesaglige arbejde naturligt til et kommunal- og partipolitisk engagement. Ved de første hjælpekassevalg 1908 stillede hun op og indvalgte i den kommunale hjælpekasse i Vejle indtil 1917. Hjælpekasserne skulle tage sig af de såkaldt værdigt trængende, og Olga Knudsen hørte til dem, der talte for rigelig hjælp til enker, mens fordrukne mænd efter hendes mening ikke faldt ind under lovens formål. Hjælpekassearbejdet blev en god skole til kommunalpolitisk arbejde, herunder til regnskabsmæssige opgaver, og allerede i 1909 stillede hun op til kommunalvalget, det første kvinder kunne deltage i, og valgtes på en borgerliste til Vejle byråd. Ud over Olga Knudsen opnåede også en socialdemokratisk kvinde valg. Olga Knudsen, der især omfattede arbejdet i fattigudvalget med stor interesse, fortsatte som byrådspolitiker til 1921. Også til menighedsrådet for Frelsers sogn lod hun sig vælge 1917-26, og som noget meget usædvanligt for en kvinde fungerede hun som formand for den lokale partiforening, Vejle Venstreforening, 1918-29. Hendes formandskab her blev sammenfaldende med den periode, hvor hun kom til at repræsentere Venstre i Landstinget.

Med sine brede organisatoriske og kommunalpolitiske erfaringer var det naturligt, at Olga Knudsen udpegedes som en af Venstres kvindelige kandidater ved det første rigsdagsvalg med kvindelig deltagelse i 1918. I juli 1918 blev hun den første kvinde, der talte i Landstinget, idet hun tog ordet uden for ordførernes række for at erklære sig uenig med partifællen Oluf Krag i spørgsmålet om læreres og lærerindens pensionering. Olga Knudsen gik ind for ens aldersgrænser, og hun anså det for individuelt, ikke kønsspecifikt, hvornår pensioneringen burde ske. Indlægget blev karakteristisk for hendes rigsdagsvirksomhed, hun veg aldrig tilbage for at tage ordet, når hun brændte for et synspunkt, og hun forsvarede ved mange lejligheder den absolutte retslige ligestilling af mænd og kvinder. Hun kunne f.eks. ikke acceptere, at kun fædre skulle kunne fungere som værger for deres børn ifølge loven om umyndighed og værgemål af 1922, og under debatten om loven om ægtefællers arveret 1925-26 tog hun skarpt afstand fra bestemmelsen om, at enker som betingelse for at sidde i uskiftet bo skulle have tilknyttet en tilsynsværge. Hun så dette som udtryk for umyndiggørelse af kvinder og fastholdt, at kvinder var lige så gode til at forvalte penge som flertallet af mænd. Hendes egne ordførerskaber faldt især inden for det sociale, sundhedsmæssige og kommunale område, hvor hun demonstrerede indsigt i mange tekniske og konkrete detaljer. Det gjaldt f.eks. ordførerskaberne vedrørende sygekasseloven og statsstøtte til tuberkuløses sygebehandling. I debatten om statsautorisation af sygeplejersker 1921 og 1924 var hun, trods sin "Kærlighed til Sagen", betænkelig ved kravet om en treårig uddannelse, som hun mente lokalt ville resultere i mangel på sygeplejersker. Hun måtte som udvalgsformand bære et medansvar for lovgivningsinitiativets skibbrud, og autorisationsloven blev først gennemført i 1933. På det sundhedspolitiske område forsøgte hun ofte at finde balancen mellem hensynet til de syge og behovet for at spare. Under den langstrakte behandling af beværterloven fra 1919 stod synspunkterne skarpt mod hinanden, og Olga Knudsen var talsmand for den del af Venstre, der ønskede en stram regulering af området ud fra det synspunkt, at alkoholmisbrug var årsag til alvorlige sociale problemer. Efter seje forhandlinger lykkedes det i 1924 for strammerfløjen at få vedtaget en ny beværterlov, der bl.a. åbnede mulighed for kommuneafstemninger om alkoholspørgsmål. OK blev ikke genvalgt i 1928, idet Venstre øjensynligt foretrak at erstatte hende med en mandlig kandidat. Dansk Kvindesamfunds blad *Kvinden og Samfundet* skrev bittert, at "to dygtige Kvinder", Olga Knudsen og Johanne Rambusch, var blevet udskudt af deres politiske partier.

Olga Knudsen tilbragte sit lange otium i Vejle. Hun varetog forskellige bestyrelsesposter, bl.a. som formand for Mølholm Børnehjem fra 1935. Som 80-årig konkluderede hun, at kvinders indsats og hendes egen havde gjort en forskel, både i den konkrete lovgivning og mere generelt, idet det kvindelige islæt virkede i retning af en mere human udvikling, uden at hun dog kunne bifalde blødsødenhed. Selv var hun en uforfærdet og snusfornuftig forkæmper for kvinders rettigheder, der altid sagde sin mening lige ud.

Foto i Det kgl. Bibliotek, Vejle Byhistoriske Arkiv og Stadsarkiv. Litteratur: Drude Dahlerup (red.): *Kvinder på tinge*, 1990. Ellen Strange Petersen (red.): *Kvinderne og valgretten*, 1965. *Vejle Amts Folkeblad* 22.6.1945, 26.9.1947.

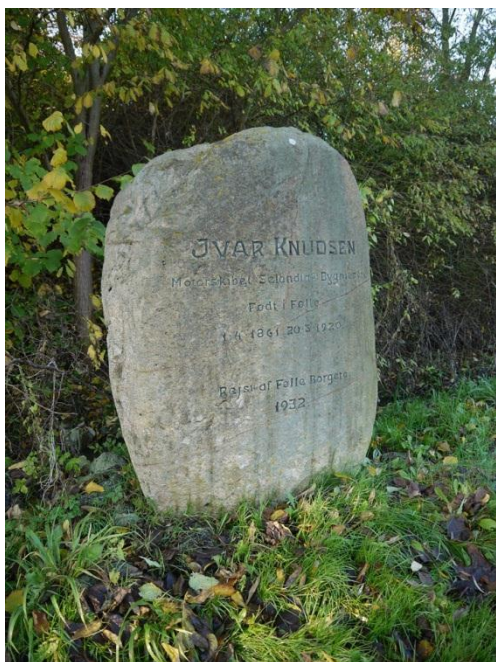
Ivar Knudsen

Vi kommer nu til denne artikels hovedperson og den af købmand Knudsens børn, der kom til at øve den største indsats af dem alle: Ivar Knudsen, motorskibet Selandias konstruktør. I 50-året for Selandias jomfrusejlads i 1962 blev der udgivet et frimærke med Selandia – en sjældenhed dengang – og her i hundredåret for Selandias jomfrusejlads har der været en stor udstilling om skibet i Dieselhuset i København, der er blevet optaget en dokumentarisk spillefilm om Selandia og dets skabere, og Selandia og Ivar Knudsen har været omtalt i alverdens skibstekniske tidsskrifter. Det siges, at der har været en særlig afdeling om Selandia i det videnskabshistoriske museum i London, men det har jeg ikke kunnet få bekræftet. Derimod står det til troende, at der er rejst en mindesten, omgivet af et lille anlæg, for Ivar Knudsen i fødebyen Følle. Bare for at slå fast, at Ivar

Knudsens indsats som konstruktør af verdens første oceangående motorskib markerede en milepæl i skibsbyggeriets historie.

Ivar Peter Bagger Knudsen blev født den 1. april 1861 i Købmandsgården i Følle som den anden søn af købmand Jens Elbert Knudsen og hustru Julie Vilhelmine f. Rønberg. Han kom i maskinlære i Aarhus, blev svend og arbejdede en kort tid som maskinarbejder – klejnsmed - i faderens hjemby Vejle 1876-78 og svend på Caroe og Leths Maskinfabrik i Aarhus 1881-82.

1882 tog han afgangseksamen fra Polyteknisk Lærestanstalt i København og blev i 1887 cand. polyt. Han blev derefter ingeniør ved opførelsen af Københavns befæstning, og 1888-91 ingeniørassistent hos stadsingeniøren i København. 1891-95 deltog han som maskiningeniør ved Københavns elværk i Gothersgade i planlægningen og udførelsen af dette Danmarks første elværk. Her fik han mulighed for at prøve sine teoretiske og praktiske evner af i samarbejde med mænd som daværende stadsingeniør Charles Ambt og belysningsdirektør Windfeld Hansen.



Figur 3. Mindestenen over Ivar Knudsen i Følle

1895 fik Ivar Knudsen stilling som ledende maskiningeniør på Burmeister og Wains skibsværft i København. Han blev her en af to underdirektører under direktør H. C. Nielsen. Dermed begyndte den karriere, der skulle føre til hans afgørende bedrift med motorskibet Selandia. Han blev i 1897 forfremmet til maskindirektør og blev nu den ene af fire direktører i en ny fire-mands direktion.

Fra 1898 til 1901 var Ivar Knudsen i bestyrelsen for Dansk Ingeniørforening, og han blev Ridder af Dannebrogordenen 1900 og Dannebrogsmænd 1907. 1912 fik han Fortjenstmedaljen i guld.

På B og W kom direktionen fra 1907 til 1919 til at bestå af alene Ivar Knudsen og Martin Dessau. I 1908 blev Knudsen

leder af såvel maskinfabrikken på Christianshavn som af skibsværftet på Refshaleøen.

Wikipedia omtaler Ivar Knudsens virke på B og W således:

Kort efter sin ansættelse på skibsværftet begyndte Ivar Knudsen en omfattende modernisering af maskinfabrikken og opførte et stor-smederi i forbindelse med stålstøberi, så man blev i stand til at udnytte det stålaffald, der blev til overs her i landet. Det blev en gren af virksomheden, der særlig under Første Verdenskrig 1914-18 fik stor betydning, både for firmaet selv og for hele den danske maskinindustri, der på denne måde blev uafhængig tilførsler fra udlandet.

Centrifugefabrikationen, som tidligere havde haft stor betydning for firmaet, var, da Knudsen tiltrådte, gået meget tilbage, men det lykkedes Knudsen ved forbedrede konstruktioner og

en betydningsfuld opfindelse at udvikle fabrikationen således, at firmaet senere på fordelagtig måde kunne overdrage denne til et specialfirma og bedre blive i stand til at optage andre nye fabrikationsgrene.

Gennem Knudsens store interesse for alle nye opfindelser og fremskridt på maskinindustriens område var firmaet stadig i første række ved optagelsen af fabrikationen af nye maskintyper som dampmaskiner, jævnstrømsmaskiner og først og fremmest dieselmotoren. Det skyldtes Knudsens initiativ, at firmaet allerede 1897 overtog Rudolf Diesels patenter for Danmark, inden dieselmotoren endnu var fuldt udviklet, og først 1903 lykkedes det firmaet, dels ved egne konstruktioner og dels ved konstruktioner fra Rudolf Diesels licenshavere i udlandet, at gøre motoren praktisk brugbar. Fabrikationen af denne maskine krævede den største nøjagtighed og viste, i hvor fuldkommen en grad det var lykkedes at modernisere selskabets værksteder 1895—1903.



Figur 4. Ivar Knudsen (1861-1920)

1911 blev det første store dieselskib på foranledning af Østasiatisk Kompagni sat i bygning, og 1912 gennemførtes denne store opgave under Knudsens ledelse, og grundlaget var derved lagt for en dansk skibsmotorindustri, som gjorde Knudsen og det selskab, han ledede, kendt over hele verden. - Når det var lykkedes Burmeister & Wain under Knudsens ledelse så heldigt at gennemføre den vanskelige opgave, som bygningen af et stort søgående dieselmotorskib var, så tilkommer der Knudsen den fulde ære herfor. Han havde som ledende direktør for selskabet taget ansvaret for skibets bygning og gennem sit mangeårige arbejde i selskabet skabt de værksteder og samlet og udviklet den stab af dygtige mænd, som muliggjorde opgavens heldige løsning, der var betinget ikke så meget af de enkelte opfindelser ved detaljerne som ved hele den konstruktive og praktiske udførelse af anlægget.

April 1919 fratrådte Knudsen værftets daglige ledelse og trådte ind i selskabets bestyrelse som kommitteret. Men gennem sit arbejde med dieselmotorskibene var Knudsen kommet i forbindelse med flere af Englands ledende finansmænd, og han fik af disse opfordring til at bistå ved starten af store industrielle foretagender, en opgave, som viste, i hvor høj grad Knudsen havde vundet anseelse i udlandet, og hvilken ære han havde gjort sit land og den danske ingeniørstand ude i den store verden.

Denne opgave medførte forskellige rejser og til sidst en rejse til Indien, hvorunder han pådrog sig en ptomain-forgiftning, som pludselig midt i hans betydningsfulde virksomhed medførte døden. Han er begravet på Hellerup Kirkegård³.

Mindestenen over Ivar Knudsen opsættes i Følle i 1932

Marius Madsen har i en artikel i Adresseavisen marts 1982, "Mindestenen i Følle", beskrevet, hvordan det gik til, at mindestenen ved Anlægget i Følle blev rejst i 1932:

³ Wikipedia

Det begyndte med, at man på Peter Nielsens mark (Elmehøj) i december 1931 stødte på en særlig flot sten, som nogle mente burde have en bedre skæbne end at blive hugget i skærver. Karl Sørensen, der havde gravet stenen ud, gjorde lærer Olsen opmærksom på den, og efter at Olsen havde talt med smed Mortensen og amtsvejmand Simon Nielsen om sagen, foreslog de, at stenen blev rejst midt i byen som en mindesten over Ivar Knudsen, søn af den gamle købmand Knudsen og konstruktøren bag motorskibet "Selandia", verdens første oceangående motorskib.

Der blev indkaldt til et møde på skolen, hvor planen blev forelagt. Her blev der nedsat en komité af fhv. lærer Thøger Jensen, Valdemar Helbo (Følle Ladegaard) og Frederik Rasmussen. Det blev vedtaget at fylde dammen ud og lave et lille anlæg på stedet og anbringe den store sten midt i det som minde om Ivar Knudsen. Frederik Rasmussen påtog sig at lave en ny vandkarm af cement, Ras Godt påtog sig at rydde arealet og holde det rent, og Peter Feldballe påtog sig at få stenen bragt ind til byen.

Ved hjælp af en skrue til at trække bundgarnspæle op med lykkedes det at få stenen op på landevejen og anbragt på en gammel chassisramme til en rutebil. Kuhdals (Hannesminde) tre heste blev spændt for, men de kunne ikke trække ordentlig sammen, så stenen rokkede sig ikke. Så hentede Peter Feldballe i Raagholm sine to heste, og de trak stenen op, centimeter efter centimeter. Derefter gled kolossen på tynde stålruller hen ad landevejen til sin kommende plads midt i byen.

Der opstod diskussion om stenens anvendelse, idet nogle foreslog, at den skulle være et minde om genforeningen i stedet. Lærer Olsen skrev da til B og W for at få oplysninger om Ivar Knudsen, og det afgjorde sagen, for der kom overraskende et brev tilbage fra Ivar Knudsens søn prokurist T. Knudsen i Århus, der udtrykte sin og sine søskendes glæde over tanken om et mindesmærke over deres far. Herefter var der ingen vej tilbage.

Frederik Rasmussen og Sigvald Jensen påtog sig nu det videre arbejde med at få stenen rejst. Der blev gravet ud og fundamentet blev støbt, og ved hjælp af skruen til bundgarnspæle lykkedes det at få stenen på plads. Stenhugger Kofoed fra Århus fik opgaven med at indhugge indskriften. Fhv. murer Knud Jensen, der var 76 år gammel, gik fra hus til hus i byen for at samle ind til anlægget. Det kom til at koste ham livet, for det var streng frost og han fik slim på lungerne og døde ikke så længe efter.

Afsløringen fandt sted 1. april 1932 på Ivar Knudsens fødselsdag. 150 var mødt frem, heriblandt Ivar Knudsens tre sønner. Lærer Olsen holdt afsløringstalen. Sv. Aa. Knudsen talte på familiens vegne og gav til komitéen for mindesmærket 1000 kr. og indbød deltagerne til kaffe på Kaløvig Badehotel. Her mødtes man så igen en times tid senere, og her blev der igen holdt taler og sunget.



Mindestenen og anlægget – Knud Mureren får sig et hvil, ca. 1932 (fra Folk og Liv på Røndeegnen bind 12 side 81-84).

Som et resultat af det fællesskab, der var skabt ved at få rejst stenen og få anlægget ordnet, blev Følle Borgerforening stiftet.

Ivar Knudsen og B og W

I Anders Riis' s bog "Selandia. Verdens første oceangående motorskib", Nautilus Forlag, udgivet 2012 i anledning af 100-års jubilæet, omtales Ivar Knudsens ankomst til og virke i B og W således:

Kontakten mellem Ivar Knudsen og B og W opstår, da Ivar Knudsen er ansat ved Københavns første fælles elektricitetsforsyning i kraftcentralen i Gothersgade, hvortil B og W leverer dampmaskiner. Ivar Knudsen var kommet til København som ung maskiningeniør i 1888 og blev knyttet til stadsingeniørens kontor, først ved kloakanlæggene, men siden som en af de ingeniører, der skal projektere og opbygge maskinanlægget ved den kommende elektricitetsforsyning.

På B og W dør direktøren, David Halley, den 4. januar 1895. Ledelsen på skibsværftet er klar over, at der skal ske en gennemgribende modernisering af værftet, herunder også af organisation og ledelse. Kommandør K. C. Nielsen fra Orlogsværftet hentes ind som ny direktør 22. januar, og allerede 1. februar ansættes Ivar Knudsen som hans tekniske medhjælp. Herefter går det stærkt: samme efterår forfremmes Knudsen til underdirektør og 1897 til teknisk direktør.

Bestyrelsesmedlem i B og W, fra 1898 bestyrelsesformand, Gustav A. Hagemann, teknisk direktør i De Danske Sukkerfabrikker, havde som mangeårigt medlem af Københavns Borgerrepræsentation med særlig

focus på forsyningsvirksomhederne fået øje på den unge Ivar Knudsen og har spillet en rolle for ansættelsen af ham. Det er også ham, der i 1897 får Martin Dessau til at beklæde stillingen som merkantil direktør side om side med Ivar Knudsen. "Dermed skabes de ledelsesmæssige muligheder for den dynamiske udvikling, der i de følgende år kommer til at præge virksomheden"⁴.

"Ivar Knudsen sørger for, at der ryddes grundigt op i forældede maskiner og arbejdsmetoder i grovsmedjen og maskinfabrikken på Christianshavn. Med nye bygninger og værktøjer sikres højere effektivitet og nøjagtighed, noget der senere viser sig god brug for, da fabrikationen af dieselmotorer for alvor skal i gang".

Fra Augsburg havde Rudolf Diesel allerede i 1894 henvendt sig til B og W for at høre, om værftet var interesseret i at deltage i videreudviklingen af hans dieselmotor. Det var dog endnu ikke lykkedes at få motoren til at arbejde stabilt, og direktør Halley havde derfor nøjedes med at svare, at man så frem til den dag, hvor man kunne se motoren i funktion.

Diesel får i december 1896 sin prøvemotor nr. to til at fungere, og han henvender sig derfor i 1897 til B og W for at invitere dem til at se motoren. Ivar Knudsen er straks interesseret og besøger derefter Augsburg og Rudolf Diesel flere gange i løbet af 1897. "Brevene flyger frem og tilbage mellem Danmark og Tyskland med henblik på at få en aftale om patentrettighederne på plads. I løbet af disse forhandlinger opdager Diesel, at hans danske forhandlingspartner besidder en dyb teknisk indsigt, der blandt andet fører til, at Knudsen kan påpege fundamentale mangler ved Diesels maskine, og der opstår et gensidigt forhold af tillid og respekt mellem de to"⁵. 10. december 1897 sker underskrivningen af aftalen om patentrettighederne til Diesels motor i Danmark.

Ivar Knudsen benytter også rejserne til Tyskland til at få inspiration til modernisering af værksteder og indretning af et jernstøberi. Af økonomiske grunde må jernstøberiet udskydes, men moderniseringen af værksteder og arbejds gange sker straks, og jernstøberiet kommer til i 1899. 1898 slipper det ud til offentligheden, at det nymoderniserede værksted ud over centrifuger, petroleumsmotorer og leverancer til skibsværftet også skal bygge "motorer efter Diesels patent". Allerede herefter begynder kunderne at melde sig som interesserede i at købe dieselmotorerne.

Men der er lang vej endnu. Konstruktionsarbejdet støder på den ene vanskelighed efter den anden. Men i begyndelsen af 1900 kan en dieselmotor sættes i daglig drift i B og W's elværk. Motoren arbejder stabilt og upåklageligt, samtidig med at man i Tyskland modtager talrige klager over de maskiner, der produceredes der.

Et andet problem er at skaffe en konkurrencedygtig olie til maskinen. Det lykkes først i 1902, da ØK får tilladelse til at importere den særlige olie, en mørk og uigennemsigtig "Texas Olie", og opfører et olietankanlæg i Frihavnen.

ØK følger nemlig arbejdet med dieselmotoren på B og W med stor interesse. 1902 begynder ØK at benytte oliefyrede dampmaskiner i flere nybyggede skibe, og man er i konstant dialog med B og W om udvikling af

⁴ Side 19

⁵ Side 20

dieselmotorer. På dette tidspunkt leverer B og W alle de motorer, de kan overkomme, til de elektricitetsværker, der skyder op overalt i landet.

I Tyskland følger Rudolf Diesel arbejdet på B og W intenst. I 1908 udtaler Rudolf Diesel om Ivar Knudsen, at han er ”den mand i hele verden, der ikke blot har forstået mine tanker bedst, men som har de rigeste muligheder for at føre dem videre. Mit samvær med Ivar Knudsen er heldigvis ikke sjældent, og ligesom han siger, at han altid tager noget med fra mig, må jeg for min del tilstå, at måske ingen har givet mig mere end han. Hvor vanskelige problemerne end kan være, og hvor svære de mange knuder end er at løse, har jeg aldrig tabt modet, fordi jeg hos Ivar Knudsen har fået en forståelse af, at den vej, vi en gang var kommet ind på, var den rigtige.⁶”

Udviklingen af motorskibet Selandia begynder

I det følgende vil vi følge Ivar Knudsens arbejde på B og W for at skabe verdens første oceangående motorskib, og ØK's og dets direktør H. N. Andersens arbejde for at fremme dette arbejde og, da det havde fået en lykkelig afslutning, for at markedsføre det nye skib. ”Selandia” blev et uvurderligt aktiv for både B og W og for ØK, som H. N. Andersen havde stiftet i 1897. Her følger den mildest talt forbløffende beretning, bygget på Anders Riis's bog, der er udgivet i 2012 i anledning af 100-året for ”Selandias” jomfrusejls fra København til Bangkok:

H. N. Andersen, ØK, inviterer i 1909 Ivar Knudsen til et møde, hvor de kan drøfte problemerne ved at udvikle et oceangående motorskib. H. N. Andersen har fulgt B og W's arbejde med dieselmotoren, og han er klar over, at B og W's værksteder står på højdepunktet af deres ydekraft, samtidig med at ledelsen er blevet effektiviseret ved at Ivar Knudsen og Martin Dessau fra 1908 udgør B og W's topledelse. I marts 1909 har endvidere H. N. Andersens nære ven admiral de Richelieu overtaget posten som bestyrelsesformand i B og W.

Efter årsskiftet 1910 går B og W for alvor ind i udviklingen af en skibsdieselmotor. Rudolf Diesel kommer endnu engang på besøg i B og W sommeren 1910 for at følge arbejdet, og her træder forskellen mellem teoretikeren Diesel og praktikeren Ivar Knudsen endnu engang frem. Diesel må erkende, at Knudsen følger en udviklingslinje, han aldrig selv ville have drømt om, idet Knudsen arbejder med firetaktsprincippet, hvor næsten alle andre udviklere af dieselmotoren arbejder med den i teorien mere effektive totakts-motor. Diesel erkender, at Ivar Knudsen nok har valgt den rette vej, og forudser, at han vil komme til at udvikle nye typer dieselmotorer, der vil revolutionere dieselmotoren⁷.

Imens forhandler ØK og B og W om ordren på det dieseldrevne skib. ØK ønsker et skib på 7500 tons, der vil være det største skib, der kan gå ind i Bangkoks havn. Fordelen ved et motorskib er åbenlyse: det ville kun skulle bruge en brøkdel af den vægt og plads til brændstoffet, som et kulfyret dampskib har behov for, og samtidig giver det mindre maskinrum (en tredjedel af dampskibes tilsvarende), der jo ikke skal indeholde kedler, endnu mere plads til den betalende last – uden af dybgangen forøges. Der bliver også mere dæksplads til passagererne. Motorskibe ville kunne løse nogle helt konkrete problemer for kapaciteten på ØK's rute til Bangkok⁸.

⁶ Side 29

⁷ Side 36

⁸ Side 37

Der taltes nu om tre skibe af samme type. Det ender med, at B og W skal levere to søsterskibe i hhv. oktober og november 1911. Et tredje søsterskib skulle så bygges på licens på værftet Barclay, Curle og Co. i Whiteinch i Skotland. Det er skibene Selandia, Fionia og Jutlandia – de latinske navne for hhv. Sjælland, Fyn og Jylland – der er ved at tage form. H. N. Andersen udtaler: herefter vil man inden for skibsfarten tale om tiden før og tiden efter Selandia. Ordren på Selandia underskrives 5. december 1910⁹.

Jeg skal her ikke gå i dybden med de mange mekaniske problemer, der viste sig undervejs med dieselmotoren. Når man læser om dem, kan man ikke andet end beundre de ingeniører, der ufortrødent arbejder videre og finder løsninger på det ene problem efter det andet. En lille forsinkelse blev der dog tale om, men tilbage er først og fremmest en beundring over, at opgaven overhovedet lod sig løse på så kort tid.

Lørdag 4. november 1911 søsættes Selandia. På det tidspunkt står motorerne endnu på prøvestanden og har ikke været startet. Ingen nævner for de mange gæster og pressefolk, at det skal ske dagen efter. Man er klar over, at det ikke nødvendigvis vil komme til at gå, som man kunne ønske.

Dagen efter prøvestartes Selandias bagbords hovedmaskine. Da motoren sætter i gang og arbejder præcis som den skal, kan Ivar Knudsen ikke skjule sin glæde. Han er kendt for at beherske sig, også når han begejstres, men nu svinger han med sin bowlerhat og kaster den op i luften, hopper rundt på ét ben, råber hurra og omfavner de omkringstående. Men øjeblikket må også betegnes som hans karrieres hidtidige højdepunkt¹⁰.

Alt går dog ikke som planlagt under de følgende dages prøvekørsler, men tæt op mod jul fungerer maskinen på godt, at man tager fat på prøvekørsler med styrbords maskine. Her er erfaringerne med den første maskine selvfølgelig indbygget, men alligevel er der problemer undervejs. Men på de første dage efter nytår er man dog klar til at indbygge de to maskiner i Selandia. 27. januar forbindes de to motorer, og 30. januar er man klar til den første tekniske prøvetur¹¹.

Prøvesejladerne

Hele B og W's ledelse og pressen er med om bord ved den første prøvesejlads 30. januar 1912. Turen går til farvandet syd for Hven, og her begynder en omfattende række prøver. Resultatet understreger Selandias fremragende manøvreer, frem og bak, fra langsom til fuld fart. Pressen kan fortælle, at skibet manøvreres med en enestående sikkerhed, og at begge propellere arbejder støt og ensartet. I en tale dagen efter svinger B og W's tidligere direktør Gustav Hagemann sig op i de helt store højder: "Om 50 år findes der muligvis intet dampskib mere på verdenshavene!"¹²

Lidt komisk er det, at når Selandia viser sig, antages den ved flere lejligheder for havarist, fordi den ingen skorsten har. I det hele taget er det den manglende skorsten, der vækker størst opsigt. Det er jo også den mest synlige forskel til et dampskib.

⁹ Side 38-39

¹⁰ Side 48

¹¹ Side 52

¹² Side 54

Som maskinmester på Selandia vælges den 31-årige K. F. Holm, der er tilsynsførende på byggeriet af søsterskibet Fionia. Ivar Knudsen får dermed en mand, der tror på fremskridtet med dieselmotoren og som han ved kan forsvare og forklare nyvindingen, også selv om tingene måtte drille ind imellem bag kulisserne. Man er for længst begyndt at tænke i presse og markedsføring!

Pressen er bjergtaget af det nye skib. Man bemærker f.eks. at maskinrummet er rent og køligt: "ingen usund og dårlig luft, ingen øredøvende larm, intet snavs og intet kulstøv! ...Foran to håndtag står en maskinmester og regulerer maskineriet, sætter skibet i gang og standser det så let, som vi andre trækker et lommeur op."¹³

Delegation efter delegation fra skibsfart og værfter indfinder sig på B og W for at se og høre om det nye vidunder. Alle modtages venligt og vises rundt med stor entusiasme. 15. februar inviteres hele rigsdagen på en prøvetur, og næsten alle medlemmer har takket ja – en række ministre og diplomater er også med. Over smørrebrød og champagne lykønsker handels- og søfartsministeren ØK og B og W med Selandia, der er "opstået som et produkt af dansk mod og snilde"! Nu begynder man at anslå de nationale toner!

Dagen efter er der prøvesejlads med Københavns borgerrepræsentation, militære autoriteter, rederier, forsikringsselskaber, ingeniører og teknikere, i alt 300 gæster. Alle sejl sættes til – bortset fra at Selandia ingen sejl har! – for at markere sensationen og succes'en. Man må konstatere, at alt det der med håndtering af medierne og markedsføring – det mestrede ØK og B og W til fulde for hundrede år siden!

17. februar overtages Selandia af ØK. Herefter gælder det den afgørende jomfrusejlads, der skal gå til ØK's hovedkvarter i Bangkok med en last af de bedste danske landbrugsvarer – også det er tænkt ind i markedsføringen – konserves, øl og kondenseret mælk¹⁴.

Motorskibet Selandias jomfrusejlads: fra København til London

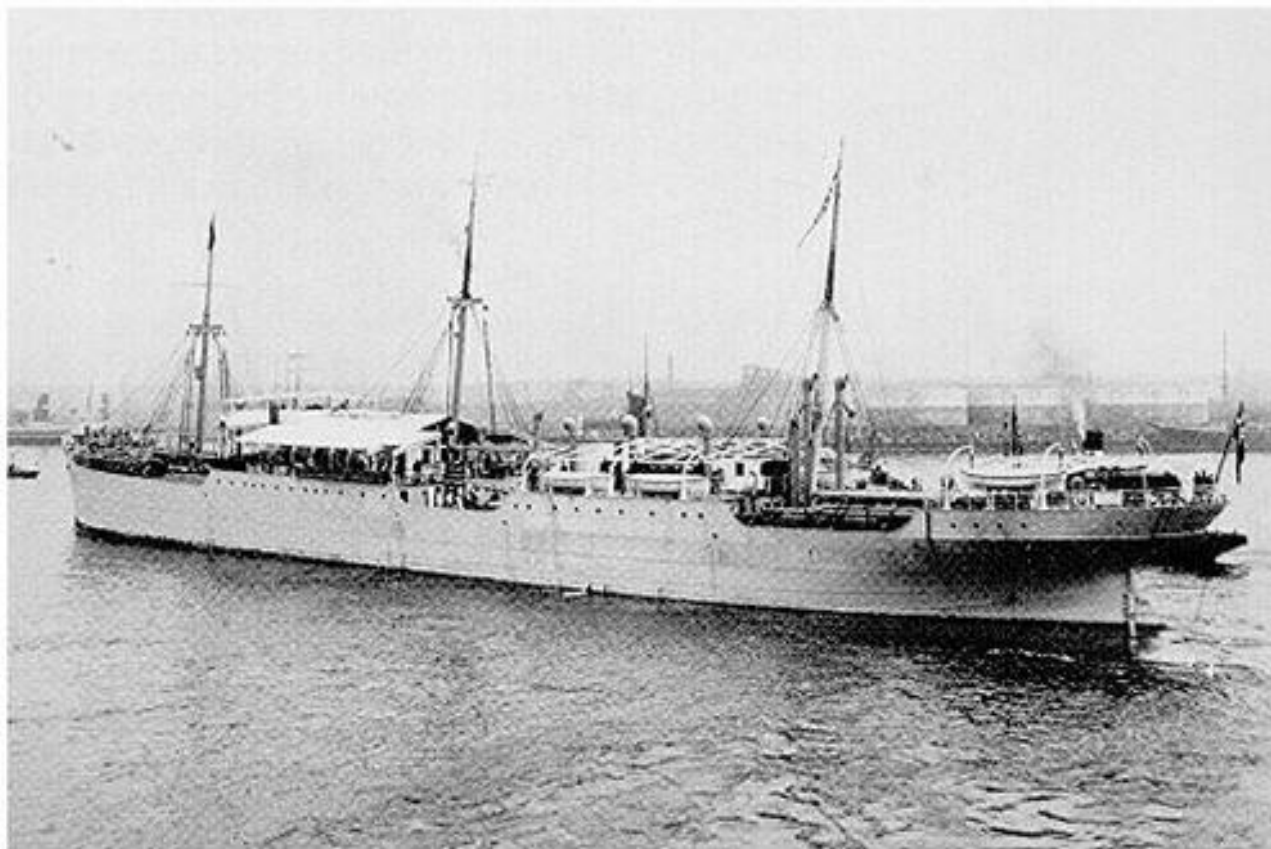
22. februar letter Selandia anker med kurs mod Bangkok. Foruden en mængde indbudte gæster har kronprinsparret Christian og Alexandrine samt prins Valdemar med sønner og datter ønsket at være med, når Selandia står nordpå gennem Øresund. Ved falderebet modtager kaptajn Gabe de kongelige, naturligvis med buketter med dannebrogfarvede bånd til kronprinsessen og prinsesse Margrethe. På promenadedækket tager H. N. Andersen selv imod.

I den flot udstyrede spisesalon nyder de kongelige en udsøgt frokost ved 12-tiden. Ud for Kronborg forlader de kongelige skibet, og kursen sættes mod Nr. Sundby, hvor der skal læsses 12.000 tønner cement fra ØK's egen fabrik, med destinationer Bangkok og Singapore. I Nr. Sundby besøger Ålborg og Nr. Sundby handelsforeninger skibet, og aviserne rapporterer om flere tusinde besøgende i de to dage, Selandia ligger ved kaj.

På den følgende tur over Nordsøen kan olieforbruget for alvor vurderes. Det ser meget tilfredsstillende ud. Olieforbruget har i øvrigt hele tiden været noget, der har optaget skeptikerne, fordi man frygter, at verdens olieforekomster vil blive brugt op, hvis motorskibene bliver enerådende på havene.

¹³ Side 57

¹⁴ Side 60



Figur 5. Selandia i London

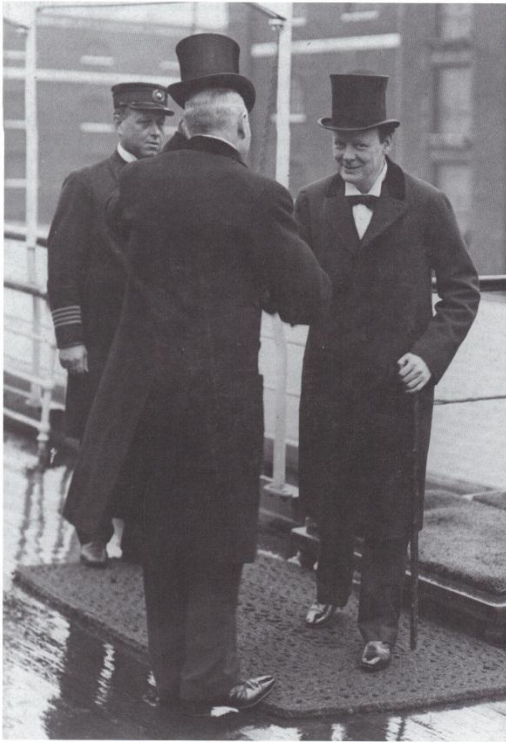
Heldet er i enestående grad med Selandia, da man stævner ind ad Themsen mod London, for i England er der netop udbrudt kulstrejke – og her kommer altså skibet, der kan sejle uden kul! Pressedækningen er intens!¹⁵

Allerede på førstedagen i London, den 27. februar, tager H. N. Andersen imod en lang række honoratiorens fra skibsrederkredse og diplomatiet. Dagen efter er der reception om bord for pressen, der efterfølgende har de helt store overskrifter fremme om det epokegørende skib "uden skorsten"! Kulstrejken er samtidig på sit højeste. Hundrevis af gæster er om bord på skibet de fem dage, det ligger i London.

Et absolut højdepunkt nås dog 1. marts, hvor marineminister Winston Churchill, admiral Bridgeman og viceadmiral Louis of Battenberg er gæster på skibet. Marineministeren viser sig voldsomt interesseret – aner han, at motorskibe kan blive et aktiv for den britiske flåde?! Efter en overdådig lunch vises Churchill rundt på skibet og viser især maskinen stor interesse. Ivar Knudsen er ministerens vært og ledsager rundt på skibet, og Churchill er til tider fuldstændig opslugt af det, han ser. Ministeren er flere timer på skibet, midt under den alvorlige kulstrejke.

Churchill tager afsked med H. N. Andersen med følgende flotte statement: "Vi har vænnet os til at se Danmark vise os vejen på landvæsnet område, men at Danmark også skal vise os vejen til søs, det er i sandhed en overraskelse, som imidlertid kun har forøget vor beundring for den vidunderlige lille nation!"¹⁶

¹⁵ Side 66



Figur 6. H. N. Andersen byder marineminister Chyrchill velkommen om bord. I baggrunden kaptajn Gabe.

Lørdag 2. marts ved middagstid forlader Selandia London, tiljuble af en stor menneskemængde og akkompagneret af brølene fra hundreder af dampfløjter. Med om bord er nu et større antal engelske gæster, fagjournalister, skibsredere og ingeniører, der er inviteret til at følge med til Antwerpen.

Efter afskeden strømmer de engelske aviser over af ros til skibets manøvreevne, da det stævner ud fra dokkerne og sætter kursen mod Kanalen. "Selandia er et vidunder", skriver Daily Telegraph. "Uden røg og vibration, uden lyd og lugt, rent til alle ombordværendes fuldstændige tilfredshed banede Selandia sig bare sin vej fremad med en fart mellem 11 og 12 knob, til Antwerpen¹⁷".

At der under hele turen føres en intens kamp i maskinrummet for at udbedre de mange problemer, der dukker op undervejs, er pressen lykkeligt uvidende om. H. N. Andersens valg af maskinchef skete, efter at den først valgte udtrykte betænkelighed ved den forholdsvis lille besætning i maskinrummet. Selandia sejler med 8 mand i maskinrummet, hvor et tilsvarende dampskib ville have 25. Den lille besætning indgår i H. N. Andersens markedsføring af skibet, men allerede

turen over Nordsøen har vist, at etatsråden nok har været rigeligt optimistisk. Pressen har et helt andet billede af arbejdet i maskinrummet: opfinderen Thorne Baker, der repræsenterer Daily Mirror, betegner Selandia som "århundredets mest fuldkomne maritime mesterværk" og tilføjer: "Kun to mand er til stede på hver vagt, og disse har faktisk intet at bestille, da motorerne udfører alt automatisk. Overalt opdagede jeg sindrige apparater, som må henrykke enhver opfinder¹⁸".

Fra Antwerpen til Singapore

I Antwerpen fortsætter succes'en: "Kajen er trods en mådelig forhåndsdækning i de belgiske aviser sort af mennesker, og også den belgiske presse er nu på plads – sammen med flere af de belgiske redere, der i store yachter er kommet sejlene fra havnebyerne langs nordkysten¹⁹".

Inden de engelske gæster går fra borde, sender Earl Grey et lykønskningstelegram til kong Frederik VIII, hvori han roser "det bemærkelsesværdige fremskridt ...der er gjort mulig ved etatsråd Andersens og ØK's mod og foretagsomhed, hvorved det endnu engang har givet bevis på den danske nations snilde". Flere andre kongelige modtager tilsvarende telegrammer fra jarlen.

I det engelske underhus stiller unionisten Burgoyne spørgsmål til marineminister Churchill om, hvilken politik admiralitetet vil følge med hensyn til dieselmotorer i skibe, og de fordele, der er forbundet hermed. Churchill svarer med at berette om sit besøg på Selandia og forsikrer, at admiralitetet har forsøg i gang med

¹⁶ Side 67

¹⁷ Side 70

¹⁸ Side 71

¹⁹ Side 71

at belyse mulighederne for at bruge dieselmotorer i krigsskibe! Her skinner det altså klart igennem, hvorfor marineministeren er så overmåde interesseret i det danske skibsvidunder...

De engelske gæster forlader Selandia i Antwerpen og det samme gør H. N. Andersen og Ivar Knudsen. Men offentlighedens interesse er usvækket, og det vrimler ind med officials og presse, der har været så heldige af få adgangskort til et besøg. 7. marts afgang Selandia fra Antwerpen.

Hjemme igen kan Ivar Knudsen konstatere, at det strømmer ind med forespørgsler på dieselmotorer. På B og W's generalforsamling taler direktør Martin Dessau om, at "der ikke må lægges selskabet nogen hindring i vejen for dets stræben efter at skabe en national industri på dette område²⁰".

Værftet har sidst i 1911 arbejdet både dag og nat i maskinfabrikken og har taget den tidligere centrifugefabrik ind under maskinfabrikken for at skaffe plads. Antallet af funktionærer og ansatte på B og W steg i 1911 fra 2479 til 3131, lyder det i Dessaus beretning.

14. marts erklærer Rudolf Diesel i en gæsteforelæsning i London: "Verdens produktion af råolie er øget tre en halv gang så hurtigt som produktionen af kul, og vækstraten øges støt. Blot 40% af den nuværende produktion kan forsyne såvel alverdens flåder som den globale handelsflåde, hvis den blev drevet af dieselmotorer²¹". Der er åbenbart behov for at berolige skeptikerne ang. verdens oliereserver.

To dage senere ankommer Selandia til Genoa. 24. marts går skibet igennem Suezkanalen. Ikke uden dramatik, idet en modgående italiensk damper antager det skorstensløse skib for at være havarist for anker, og kun ved manøvren "fuld kraft bak" undgår Selandia en kollision.

Imens kører ØK's markedsføring på de høje nagler i Penang, Singapore og Bangkok. Foruden de telegrafiske efterretninger om skibets kommende ankomst er en film "med levende billeder" sendt i forvejen med ekspresdamper. I Østen døbes skibet i folkemunde "Djævleskibet", da kun djævelen kan få et skib til at sejle uden både sejl og dampskorsten.

På Selandia kæmper man imens med de store problemer, heden i området medfører – ikke mindst i maskinrummet.

Fredag den 12. marts 1912: telegram fra Penang om Selandias ankomst hertil: "ØK's nye oliefyrede damper (svært for korrespondenten at vænne sig til de nye termer!) brugte 25 dage mellem Genoa og Penang og har klaret det fantastisk...²²." Det meldes nu, at den thailandske kongefamilie har ytret ønske om at besøge skibet ved dets ankomst til Bangkok.

Selandia i Singapore – Titanics forlis

Selandia forlader Penang og ankommer 14. april 1912 til Singapore, til ny stor opmærksomhed.

"Muligheden for at se fartøjet blev grebet af et stort antal lokale folk, og de høflige officerer ledede mange hold på rundvisning om bord", meldes det.

14. april 1912!!!

²⁰ Side 75

²¹ Side 76

²² Side 81

Samme dag sker der en måske lige så epokegørende begivenhed for skibsfarten et helt andet sted. Den 14. april om aftenen kolliderer verdens hidtil største (52.310 tons) dampskib Titanic med et isbjerg i det nordlige Atlanterhav. 1500 mennesker omkom.

Der går selvfølgelig nogle dage, før denne nyhed forplanter sig jorden rundt – og sikkert endnu nogle dage, før katastrofens omfang for alvor er gået op for folk.

Men det symbolske i sammenfaldet mellem verdens største dampskibs forlis og verdens første oceangående motorskibs triumftog den halve verden rundt er til at få øje på. Dampskibenes æra er slut – fremtiden tilhører motorskibene!

Intetsteds er denne sammenhæng bemærket – og selvfølgelig er der heller ingen sammenhæng, kun på det symbolske og bevidsthedsmæssige plan, men der til gengæld desto større....

Intetsteds har jeg set efterretninger om, hvorvidt Selandias besætning undervejs har fået nyheden om Titanics skæbne. Heller ikke om hvordan og hvornår man på B og W og i ØK har modtaget den. Men her har man naturligvis været optaget af sine egne sager.

Og ligefrem at benytte dampskibets forlis i markedsføringen af Selandia ville være usmagelig. Det ser ikke ud til at være sket noget sted. Men har de folk, der herefter fejrede Selandias triumf kunnet undgå at gøre sammenligningen?

Men man må vel formode, at Titanics forlis har været kendt 20. april 1912, hvor Selandia ankommer til Bangkok.

Selandia i Bangkok

”Under ti dages ophold i Bangkok holdes en større reception med de siamesiske prinser og den danske koloni. Festen afsluttes med en vellykket sejlads ned ad Menamfloden, og deltagerne beundrer det store, flotte skibs manøvrer på den smalle flod. På dækket er der et broget liv, ”hvor alle mulige nationer og racer mødtes: hvide, sorte, gule og brune, mens næsten alle Bangkoks fineste kineserboys i deres klædelige hvide dragter lydløst for rundt på deres tykke filtsåler og skænkede champagne for gæsterne”²³.

Som de første passagerer stiger i Bangkok overrettsagfører Rich og frue, der er en niece af Admiral de Richelieu, på. De er på bryllupsrejse og skal nu rejse hjem med Selandia. Med dem ankommer Siams indenrigsminister, prins Damrong, en bror til afdøde kong Chulalongkorn...”

Mandag den 22. april foretager kongen af Siam en kort rejse med Selandia. En anden tur foretages med ”repræsentanter for de forskellige legationer, pressen og mange teknisk interesserede. Alt forløb godt, og de mange mennesker fik ikke alene deres nyhedstørst, men også deres i troperne naturlige tørst fuldt ud tilfredsstillet, ja, nogle endda i så høj grad, at de af lutter henrykkelse smed deres egne og andres hatte i floden”, noterer maskinmester K. F. Holm²⁴.

²³ Side 85

²⁴ Side 85-86

Samme maskinmester kan også melde, at der arbejdes på højtryk i maskinrummet for at udbedre diverse problemer og efterse maskineriet, så hjemrejsen kan tiltrædes. Overordnet set er maskinerne dog fundet i god stand efter de første 980 timers gang.

Lørdag 4. maj afsejler Selandia med kurs København.



Figur 7. Marinemaleren Johs. E. Møller har naturligvis også malet Selandia. Bemærk de omgivende skibes osende skorstene – mens Selandia, ren og hvidmalet (med røde striber: fædrelandets rød-hvide farver!), ikke engang har en skorsten.

Hjemrejsen

Mens Selandia er for hjemadgående indgår B og W sin første licensaftale uden for Storbritannien. Det er Akers Mekaniske Verksted i Oslo, der får licensen, og resultatet bliver Norges første større motorskib "Brazil" på 4800 tons.

Om bord på Selandia berettes det, at der er dannet et fem-mands husorkester, og at Selandia nu har fået installeret et udmærket køleanlæg, der kan holde pilsnerne kolde. Det er tredje maskinmester Hammer, der beretter herom. Han fortæller, at festivitassen som regel foregår på andenmesters kammer, hvor alle synger med og ikke én gør vrøvl over, at Hammer synger jublende falsk. Pilsnerne koster kun ti øre stykket, "så det kom højst til at koste en krone om ugen", beretter han. OK, så må det vel kaldes en meget behersket festivitas, men det vidner dog om et godt samarbejds-klima om bord.

Men én ting er, at man står sammen, noget andet, hvad man står sammen om. For undervejs op gennem Suezkanalen er arbejdsbyrden for de otte i maskinrummet åbenbart blevet for meget. "Utallige purringer

på frivagterne og knokleri i akavede arbejdsstillinger på alle tænkelige tidspunkter af døgnet har kostet sit, selv om en udskiftning af ventiler efterhånden når ned i en 15 minutters akkord, og ved ankomsten til Port Said er bægeret fuldt efter den vanskelige sejlads gennem Suezkanalen, hvor man har manglet den ene kompressor.

Der bliver holdt krisemøde mellem maskinfolkene, og maskinofficererne er enige om at rette henvendelse til Maskinmestrenes Fagforening, så man ad den vej kan slå et slag for, at bemanningen ikke bliver for lille permanent. De ekstra folk på jomfrurejsen, bl.a. to elektrikere, kan man jo ikke regne med på de følgende rejser²⁵.

Dette er en bombe under H. N. Andersens og B og W's markedsføring, der hele tiden har slået på, at otte mand i maskinen på motorskibet kan erstatte 25 mand i et tilsvarende dampskib. Maskinfolkernes ønske er 15 mand, næsten det dobbelte, men dog stadigvæk en halv snes færre end på et dampskib.

For eftertiden står tilbage, at Selandias jomfrusejlads var en fantastisk bedrift, "et eksempel på fremragende kundskaber og færdigheder hos danske ingeniører og håndværkere. At der er maskinkvaler undervejs, får blot maskinbesætningens ihærdighed sat i relief, og Selandias stjerne blegner på ingen måde, fordi man undervejs finder en række deltaljer i maskinen, som i de næste udgaver kan gøres endnu bedre. Alt dette kan altså holdes inden for Kompagniet og værftet, så længe Selandia faktisk gennemfører sin rejse som planlagt, og det gør den, godt hjulpet på vej af flittige hænder på værkstedet og i maskinrummet²⁶"

En skideballe fra etatsråden...

Men maskinbesætningen skulle ikke opleve den store begejstring for deres indsats ved ankomsten til København. Tværtimod.

Her møder de i stedet en rasende etatsråd H. N. Andersen, der indkalder til møde om maskinfolkernes gåen bag hans ryg ved henvendelsen til Maskinmestrenes Fagforening. I salonen holder han en tordentale for den forsamlede maskinbesætning og foreholder den, at den er faldet ham og Kompagniet i ryggen "og dermed skader vort fædreland" (!). Hvad hjælper det, at Selandias driftssikkerhed er bevist, hvis det bliver kendt, at dets drift kræver et større personale end oprindeligt meddelt?

"Herefter slutter audiensen, og vi kan slukørede tøffe af, og vel også irriterede. Vi havde jo gjort vort bedste, mente vi...", noterer maskinmester Holm.

Det var altså lige ved, at maskinfolkene måtte finde sig i at blive kaldt landsforrædere...Det har jo under hele jomfrusejladsen været tydeligt, at Selandia ansås for en national bedrift, og det var ikke alene B og W og ØK, der skulle høste hæder, men også fædrelandet. Selandia var en teknisk bedrift, men også et stykke udenrigspolitik!

Herefter afsendes to nye breve fra maskinbesætningen. Et til Maskinmestrenes Fagforening, hvor underskriverne af det forrige brev anmoder om, at "den ærede bestyrelse betragter den af 2. juni tilsendte skrivelse som ugyldig". Og et fra maskinmester Holm til etatsråd H. N. Andersen med kopi af brevet til

²⁵ Side 95

²⁶ Side 94

fagforeningen og håbet om, at brevet vil vise, at "maskinmestrene i Selandia har indset deres ukorrekte handlemåde" og med håbet om, "at etatsråden vil betragte det skete som ugjort".

Men Holm fremsender samtidig en opgørelse over antal timer og overtimer under jomfrusejladsen og konkluderer, at der har været brug for 14 mand, mens der kun var 8. Hvordan etatsråden har reageret, vides ikke, men det kan konstateres, at der ikke i senere tilsvarende sejladser med Selandia sejledes med under 14 mand. Det har næppe været meddelt verdenspressen på noget tidspunkt,

Den samlede besætning på Selandia under jomfrusejladsen var 38 mand²⁷.

Fionia løber af stabelen – og sælges!

Mens Selandia anløber Aarhus på hjemturen er søsterskibet Fionia nu klar til aflevering. Første prøvetur finder sted 20. juni 1912, også med maksimal opmærksomhed og honoratiores om bord. Under en overdådig frokost med smørrebrød og champagne forbinder bestyrelsesformand admiral de Richelieu de to motorskibes succes med Panamakanalens snarlige åbning – der er nemlig fornemme amerikanske gæster, herunder Panamakomiteens præsident Mr. Reuben Brooks Hale, der naturligvis besvarer talen med en lovprisning af de danske motorskibe. Alt forløber efter planen.

Men nu gælder det også Selandias snarlige ankomst til København. ØK lejer flere dampskibe og bruger dem som tilskuerplads for hundreder af fornemme gæster, der på denne måde kan følge Selandia til kaj. Man sælger også adgangsbilletter, men da man modtager bestilling på 10.000 billetter, må man give fortabt og henvise til, at Selandia også vil kunne følges fra Langelinie. Her står de tusinder af mennesker så, da Selandia stævner ind.

Men foreløbig sker der bemærkelsesværdige ændringer i programmet. Det var planen, at Fionia skulle forlade København på vej til Nr. Sundby efter cement søndag den 23. juni, og derfra gå videre mod Fjernøsten, men minsandten om ikke skibet pludselig ses på vej ud af Københavns havn allerede om lørdag eftermiddag. Og skibet sejler mod syd i stedet for nord. Hvad er der på færde?

Dog, de ombordværende gæster er ikke uvidende om sagen: Fionia skal til Kiel, hvor den tyske kejser Wilhelm II er tilskuer til sejladserne i "Kieler Woche" fra sin lystyacht – og kejseren har ytret ønske om at se det danske vidunder. Desuden har H. N. Andersen truffet en aftale med Hamburg-Amerika- Liniens direktør Albert Ballin om den fremvisning, som direktøren af forskellige årsager ikke havde nået med Selandia. Og selvfølgelig er H. N. Andersen ikke helt blind for den PR, der ligger i at vise Fionia frem for de tusinder af gæster ved "Kieler Woche" og få kejseren selv om bord ved sådan en lejlighed. Og næppe heller helt blind for det politisk korrekte i at vise Fionia frem for den tyske stormagt, når nu den britiske havde fået Selandia at se i London. Stort set hele ØK's bestyrelse er med på sejladsen mod Kiel.

Fionia ankommer til Kiel om morgenen søndag den 23. juni og allerede samme dag viser Ivar Knudsen repræsentanter for rederier og industrier i Hamburg og en række amerikanske gæster rundt i maskinrummet. Igen er det ikke mindst skibets fabelagtige manøvreedygtighed og hurtige omstilling fra "fuld kraft frem" til "fuld kraft bak" – Ivar Knudsens egen opfindelse – der vækker beundring. Efter besigtigelsen ses H. N. Andersen og direktør Ballin i ivrig samtale på promenadedækket. Hurtigt derefter samles ØK's

²⁷ Side 98

bestyrelse med H. N Andersen og snart er sagen klar: ØK sælger, en times tid efter demonstrationsturens begyndelse, Fionia til Hamburg-Amerika-Linien!!!

Samme dag bestiller ØK et nyt og større motorskib hos B og W til erstatning for Fionia. Vi har at gøre med handlekraftige mænd!

For Hamburg-Amerika-Linien er der tale om et kup. Rederiet har, på samme måde som andre store tyske rederier, bestilt motorskibe ved to tyske værfter for at være med i dieselmotorkapløbet. Men ingen af de tyske værfter har hidtil kunnet levere varen. Både Weser-værftet og Blohm og Voss har for at være hurtige satset på den uprøvede dobbeltvirkende to-takts dieselmotor - den som Diesel selv havde satset på indtil Ivar Knudsen lærte ham noget andet. Og begge værfter er i juni i gang med ganske mislykkede prøvesejladser.

Samtidig ved Ballin, at der i Kiel ligger et motorskib ved udrustningskajen hos Howaldtwerke, som om få måneder vil kunne tage æren som Tysklands første oceangående motorskib.

Ved købet af Fionia bringer Ballin og Hamburg-Amerika-Linien sig i et snuptag foran alle konkurrenterne. Hamburg-Amerika-Linien bliver det første motorskibsrederi i Tyskland!

Først 31. august kan Howaldtwerkes nybygning "Monte Penedo" tiltræde sin jomfrusejlads til Brasilien, udstyret med to firecylindrede to-takts enkeltvirkende Sulzer-dieselmotorer på hver 800 HK. Motorerne virker efter hensigten, men desværre har Monte Penedo ikke tilstrækkeligt med reservedele med og må ligge i havn og vente i flere måneder på nye reservedele fra Tyskland. Til forskel fra mændene bag Selandia, der havde forsynet skibet så rigeligt med reservedele, at ingen af de ellers talrige reparationer måtte opgives på grund af manglende reservedele.

Imens gennemfører Fionia, dog under nyt flag og navn, sine rejser til Amerika og tilbage igen helt efter planen. Selskabets to bestillinger på motorskibe fra Weser og Blohm og Voss går det til gengæld mindre godt med: Weser må simpelt hen opgive sit motorskib og får det først ud at sejle i 1914 – som dampskib! Motorskibet fra Blohm og Voss leveres 11. marts 1914 med MAN-dieselmotorer. Knap er skibet sejlklar, før Første Verdenskrig er en realitet og skibet lægges op – og efter krigen afleveres det til de sejrende vestmagter som en del af Tysklands krigserstatninger.

Ballin udtaler til den danske presse: "Den tyske industri har også søgt at bygge dieselmotorskibe, men forsøgene er hidtil ikke faldet heldigt ud. Fionia er derimod i enhver henseende så fuldkommen, at man umuligt kan ønske det bedre."²⁸

H. N. Andersen konstaterer: "Vi kommer sejlene med en dansk opfindelse, mindst af alt med den tanke at sælge den, og så møder vi en sådan begejstring for, hvad dansk industri har skabt, at skibet en time efter ikke længere er i vort eje. Når Fionia efter prøvesejladsen er kommet tilbage til Kiel, vil lasten blive udlosset og mandskabet sendt hjem til København". Etatsråden anslår igen de nationale strenge....

Kun den amerikanske mineejer, Mr. Berwind, er betænkelig efter prøvesejladsen: "Det er et storartet skib, en af vore dages mest geniale opfindelser, der uden tvivl vil blive banebrydende. Men...jeg ejer for ti

²⁸ Side 105

millioner dollars aktiver i kulminer, og hvad skal jeg gøre med alle mine kul, når dieselmotoren en skønne dag har fortrængt dampmaskinen?"

Lynhandelen i Kiel får også konsekvenser for Selandias ankomst til København. Den må udsættes, for nu skal Selandia hurtigst muligt afgå fra Aarhus mod Kiel for at laste det gods, Fionia havde om bord til Fjernøsten-ruten, og bringe det til København. Samtidig øjner H. N. Andersen en ny PR-succes: at bringe de to motorskibe sammen i Kiel, under kejserens og tusinder af Kieler Woche-gæsters bevågenhed!

Det går så hurtigt, at Selandia må opgive at losse sin last til Aarhus Oliemølle – lasten må i stedet følge med til Kiel og København. Det gør Oliemøllen rasende, de sender Kongens Foged til Selandia for at sikre sig den last, de mener er deres retmæssige ejendom, før den forsvinder ud af havnen. Da fogden kommer om bord, er Selandia allerede på vej ud af havnen, og fogden opgiver sit forehavende. Selandia stævner nu for fuld kraft mod Kiel.

Her bekendtgør direktør Ballin, at Fionia til ære for den danske gestus og den danske konge vil blive omdøbt til "Christian X"!

Kejserbesøg!

Dagen efter gøres Fionia klar til det kejserlige besøg. Kl. ti præcis går kejseren om bord. Han følges af prinsesse Eitel Freidrich med hofdame og af admiral von Tirpitz samt andre fremtrædende tyske militærfolk. Den kejserlige standart hejses, og Fionia står havnen ud med de fornemme gæster. Første programpunkt er fremvisning af maskinerne og manøvrefærdighederne. Ivar Knudsen viser rundt i maskinrummet.

Kejseren er begejstret og udbryder igen og igen over for sit følge: "Se her! Det må De dog se. Er det ikke storartet? Hvorfor har De ikke for længst lavet sådan noget?"²⁹

Kahytter og saloner beses og får kejserlig ros for elegance, og derefter går turen op på kommandobroen, lige tids nok til at opleve Selandias ankomst. Den har ligget for anker ud for Kielerfjorden for at kunne dukke op på det mest belejlige kejserlige tidspunkt.

Langsomt og elegant passerer verdens første to oceangående motorskibe hinanden for første gang, idet de kipper med flagene agter. Vel passeret Selandia, drejer Fionia 180 grader omkring på forbløffende beskeden plads og gør Selandia følgeskab ind mod Kiel igen.

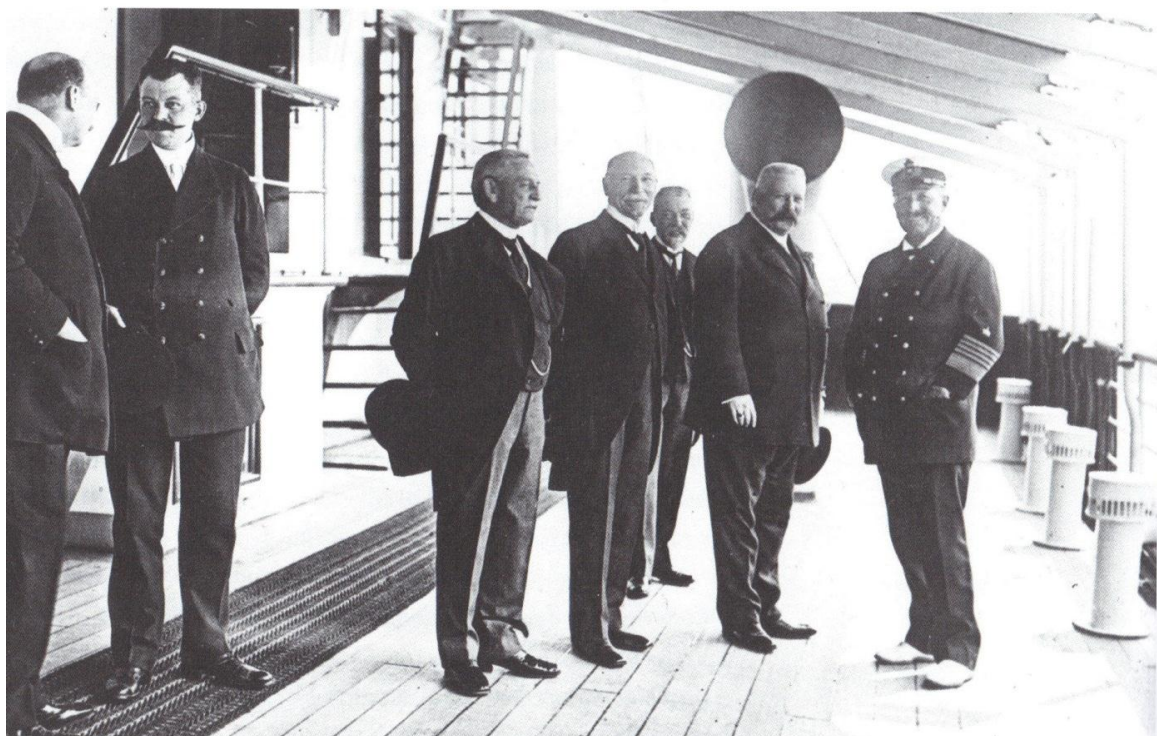
Kejseren afsender nu et lykønskningstelegram til kong Christian X: "...mine lykønskninger til de danske teknikeres fortrinlige værk. Skibet betyder et helt nyt afsnit i skibsbygning, der fortjener beundring: de danske ingeniører kan med rette tilskrive sig æren for at have gjort det første praktisk vellykkede skridt på en ny bane: læremestre for alle!"

Herefter samles selskabet i Fionias salon, hvor kejseren over et glas champagne lykønsker den danske industri og dens mænd med det smukke resultat.

På vejen ind mod Kiels havn står lysklædte matroser i stram honnør for deres kejser på alle de opankrede flåde fartøjer. Tonerne af den tyske kejserhymne "Heil Dir im Siegerkranz" lyder fra panserkrydseren

²⁹ Side 110

”Moltke”, der netop er ankommet fra en tur til Amerika, samt fra Hamburg-Amerika-Liniens dampyacht ”Victoria Louise”.



Figur 8. Kejser Wilhelm II om bord på Selandia. Kejseren står yderst til højre, i uniform. I midten ses fra venstre admiral de Richelieu, H. N. Andersen og Ivar Knudsen.

Fionia imponerer med endnu en 180 graders vending og lægger til kaj og kejseren tager afsked. Til Ivar Knudsen og kaptajn Hansen er der særlige hædersbevisninger i form af Den Røde Ørns Orden – af anden klasse til Ivar Knudsen og af fjerde klasse til kaptajnen. Forskel skal der vel være...

Næste dag ses verdens to første oceangående motorskibe igen sammen, men nu som Selandia og Christian X. Vel ude af Kielerfjorden sætter Selandia kursen mod København, mens Christian X går gennem Kielerkanalen mod Hamburg, hvor den danske besætning afmønstrer og skibet går ind i sin nye tilværelse på ruten mellem Hamburg og Amerika, for en stor del med emigranter på turen mod Amerika.

H. N. Andersen udtaler: ”Pengeerhvervelsen er i den sejr, dansk industri her har vundet, ikke den største værdi. Større er den værdi, som ligger i, at landet høster ære, og at vor selvfølelse er blevet underbygget, så vi herefter med stærkere mod og lyst kan arbejde videre på de opgaver, der gavner vort land³⁰.”

Vi andre kan tilføje, at ved at have vist kejseren rundt på Fionia, var der kommet balance i tingene, efter at Churchill var blevet vist rundt på Selandia. På dette tidspunkt er vi kun et par år forud for Første Verdenskrig. Det kunne man naturligvis ikke vide i de glade sommerdage i Kiel, men man har været fuldt klar over, at det gjaldt om at holde sig gode venner med begge stormagter. Selandia og Fionia har så at sige styrket den danske neutralitetspolitik, og båndene mellem Danmark og begge de rivaliserende stormagtslejre er blevet styrket.

³⁰ Side 111

Specielt om fremvisningen af Fionia for den tyske kejser kan man tilføje, at man i Danmark i bestemmende kredse var udmærket klar over, at det var vigtigt at stå på god fod med Tyskland, hvis det skulle komme til en ny krig. Uanset de folkelige antityske stemninger gjaldt det, at dansk udenrigspolitik skulle overbevise Tyskland om, at Danmark i en evt. ny krig aldrig ville være at finde blandt Tysklands fjender. Fionia fungerede med andre ord som et vigtigt redskab for dansk udenrigspolitik i Kiel. En gestus som at sælge Fionia til et tysk rederi var ikke en uvæsentlig del af denne udenrigspolitik. Med sine tætte forbindelser til det danske kongehus og ledende danske politikere har H. N. Andersen været fuldstændig klar over dette.

Spørgsmålet er, om den tyske kejser – og måske den danske konge? – har spillet en rolle ved det tyske rederis overtagelse af Fionia? Uden tvivl har der i hvert fald indgået et tysk ønske om at komme til at kende "hemmelighederne" bag de danske skibsmotorer. Hvorfor var hele ØK's bestyrelse med i Kiel – har der i forvejen været lagt op til handelen?

Alle H. N. Andersens udtalelser bekræfter, at han også havde øje for den indre nationale værdi af de to motorskibes præstationer. Styrkelsen af dansk selvbevidsthed var væsentlig – og ikke helt unaturligt på et tidspunkt, hvor vi endnu levede i bevidstheden om nationens formåen med andels- og højskolebevægelsen. Nationalismen var på sit højeste på denne tid, også i Danmark. Nationalismen fik nationerne til at præstere deres ypperste, men ledte dem også ud i forfølgelse af mindretal og i den sidste ende ud i en meningsløs krig. Alt dette kunne man ikke vide i de glade junidage i Kiel, men spændingen mellem stormagterne har ligget latent i alt, hvad man foretog sig i årene op til Første Verdenskrig.

Begejstringen for tekniske bedrifter lå også i tiden. H. N. Andersen ved at spille på den. Hans flair for markedsføring er ubestridelig – selv om der ind imellem også var lidt held med, som da kulminestrejken i England udbryder samtidig med at Selandia, det første skib, der er uafhængig af kul, stævner ind i Londons havn.

Men B og W's og ØK's triumftog var ikke slut endnu. Vi skal nu til København og opleve Selandias jubelmodtagelse i hovedstaden efter den velgennemførte jomfrusejlads.

Jubelmodtagelsen i København

I København svirrer rygterne om Selandias forsinkede ankomst og salget af Fionia i Kiel. Rygterne går, at ØK har fået en gigantisk sum for Fionia, men H. N. Andersen oplyser kun, at ØK har fået sine udgifter dækket og at pengene ikke har spillet nogen rolle for handelen.

Alle har hørt om Selandias succes på jomfrusejladsen og om alle de berømteder, der har prist de to motorskibe og måske ikke mindst de danske ingeniørers formåen.

"Om formiddagen den onsdag den 27. juni er Københavns havn en myretue af nysgerrige tilskuere i alt fra robåde, havnens motorfærger, små sejlbåde og til privat lejede dampchalupper. Langelinie og de øvrige tilgængelige områder ved indsejlingen er små fuglefjelde af glade danskere, der vil se det skib, der nu har bestået sin "manddomsprøve" og uden at fravige fartplanen stabilt gjort turen til Fjernøsten og tilbage, helt uden damp og skorsten³¹."

³¹ Side 113

På lejede dampskibe fra 1866-dampskibsselskabet har B og W og ØK inviteret medlemmer af Ingeniørforeningen og Maskinmesterforeningen, bestyrelserne for Grosserersocietetet og andre honoratiore, sågar også alle 85 medlemmer af Det Kongelige Oldskriftselskab, til at overvære Selandias indsejling til hovedstaden.

Selandia dukker frem af tågen. Fra dækket af en af de ledsagende dampskibe lyder fra et hyret hornorkester tonerne fra højstemte nationale sange vekslende med mere populære revyviser. Naturligvis indtager Selandia en hovedrolle i Tivolis sommerrevy det år med en særlig Selandia-verse. Og i Politiken digtes der også om Selandia, fædrelandets stolthed. Da Selandia nærmer sig, lyder "Vift stolt på Kodans bølge" fra orkestret, og alle blotter hovedet. På Selandias øverste dæk ses admiral de Richelieu, direktør Ivar Knudsen og etatsråd H. N. Andersen. Fra en af dampskibene salutes der med kanonskud, "men skuddene druknede under hurraråbene", kan avisen notere. Hurraråbene følger skibet til kaj, og fra Langelinie vinker den tusindtallige skare med hatte og lommetørklæder.

Kaptajn Gabe udtaler til en avis: "Det var en tur, ingen af os, der var med, vil glemme. Rejsen var en fest fra først til sidst³²."

Selandias ankomst til København refereres i aviser verden over. "The London and China Telegraph" skriver: "Officererne om bord siger, at hvor som helst Selandia dukkede op undervejs, tiltrak skibet sig stor opmærksomhed, og tusinder af besøgende af alle nationaliteter fra praktisk talt hele verden har været om bord for ved selvsyn at betragte maskineriet på dette gigantiske oliedrevne skib. Modtagelsen i København svarer til modtagelsen af en sejrrig general³³."

Eller til romernes modtagelse af en sejrrig feltherre i triumftog på Forum Romanum. Men de romerske feltherrer fik stillet en slave bag sig, der under hele triumftoget kunne hviske ham i øret: "Husk, du er kun et menneske!" Ingen hviskede det i øret på de tre triumfatorer på dækket af Selandia den dag. De kunne nyde triumftoget i fulde drag.

Og herefter blev det så hverdag for både Selandia og Fionia – undskyld: Christian X.

Men hvad med det tredje søsterskib, der var under bygning på det skotske værkt, og skulle være leveret en måneds tid efter Fionia? Hvad er der blevet af Jutlandia?

Jutlandia slutter sig til

Jutlandia er blevet forsinket. Vanskelighed efter vanskelighed viser sig på det skotske værft Barclay, Curle og Co. 16. maj er maskinbesætningen dog ankommet til værftet, og resten af den danske besætning sætter nu kursen mod Skotland i den sikre forvisning, at endelig er problemerne overvundet og skibet skal ud at sejle.

Men ak – det var for optimistisk! Da den 19 mand store del af besætningen ankommer fra København, viser det sig, at Jutlandia langt fra er sejlklar. Besætningen må rejse hjem igen med uforrettet sag³⁴!

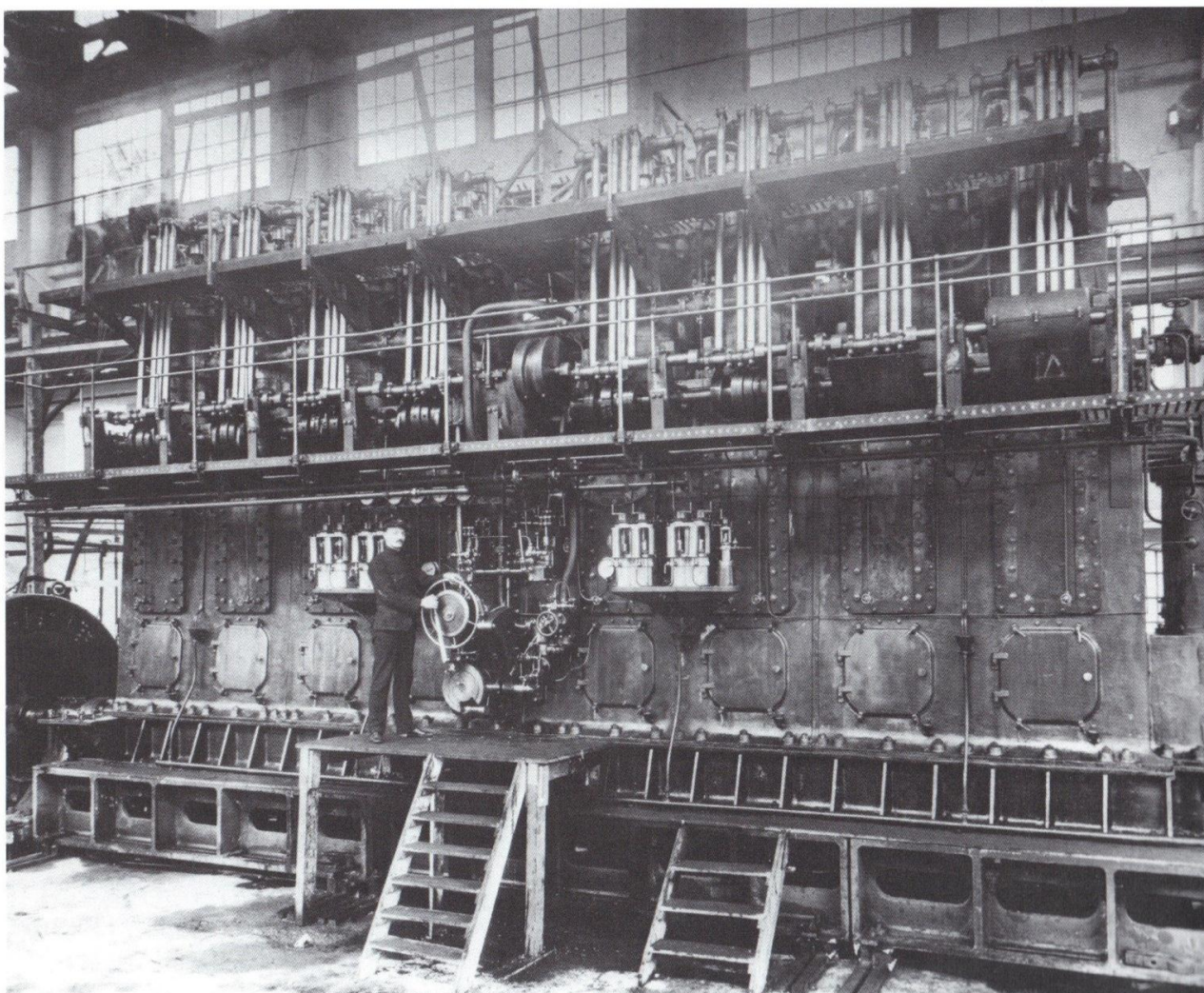
³² Side 118

³³ Side 119

³⁴ Side 89

Danske ingeniører fra B og W har flere gange taget turen til Skotland for at bidrage med de erfaringer, de har indvundet ved bygningen af Selandia og Fionia. Det har vist sig, at den præcision, som Ivar Knudsen og hans team har gjort det muligt for B og W at arbejde med, og som er en forudsætning for at kunne få de store dieselmotorer til at virke og arbejde sammen, den kan man ikke præstere på det skotske værft. Det fortælles, at de skotske ingeniører frustreret siger til de danske: "Jamen, vi er skibsbyggere, ikke urmagere!"

Men det var netop, hvad der var nødvendigt: at kunne arbejde med en urmagers præcision. Det kunne man på B og W efter omlæggelsen af maskinproduktionen fra 1895, og derved fik man også en ti-årig periode til at øve sig på bygningen af dieselmotorer ved at levere store stationære dieselmotorer især til elværkerne. Know-how og erfaring var til stede i B og W i et omfang, intet andet skibsværft i verden kunne matche.



Figur 9. Her er den så, vidunderet. Selandias hovedmotor, før den monteredes i skibet.

Men tirsdag den 16. juli 1912 er det ganske vist: med de danske ingeniørers hjælp har Selandia og Fionia fået det tredje søsterskib Jutlandia, der nu sætter kurs fra Glasgow mod London på sin første rejse.

Onsdag den 10. juli 1912 har Selandia forladt København for at tiltræde en ny rejse til Fjernøsten, og om bord er admiral Richelieu og etatsråd H. N. Andersen sammen med en række andre notabiliteter fra B og W og ØK. Målet er at besøge Jutlandia i London.

Selandia ankommer til London 15. juli og fire dage efter ankommer Jutlandia på sin jomfrutur fra Glasgow. Rygtet går, at Fionia, undskyld: Christian X, vil ankomme fra Hamburg, så verden vil få de tre sensationelle søsterskibe at se i London samtidig. Sådan går det dog ikke, idet Christian X først afgår fra Hamburg 23. juli og derfra sætter kursen mod Havana på Cuba, for derefter at gå videre til New York.

Lørdag den 20. juli 1912 afgår Selandia og Jutlandia fra London. Selandia sætter kursen mod Østen, mens Jutlandia, nu med adm.de Richelieu og H. N. Andersen og den øvrige danske delegation om bord, stævner mod København.

På trods af flere dages ophold i London gennemfører Selandia turen til Bangkok og retur på fire måneder, hvilket er den korteste tid, noget fartøj fra ØK nogen sinde har gjort rejsen.

Det imponerer naturligvis verdenspressen, der tager endnu en omgang omkring de danske motorskibe, da Selandia og Jutlandia mødes i Penang 27. september 1912 – Jutlandia er nu på sin jomfrurejse på Fjernøsten-ruten, på vej mod Singapore og Bangkok, mens Selandia er på vej den modsatte vej. Aviserne kan repetere, at skibene "forbruger olie for blot en tredjedel af den værdi, som en damper skulle have brugt kul for ved samme størrelse og fart. Yderligere er der den fordel, at brændstof til fire gange så lange distancer kan medbringes, hvilket er tidsbesparende, og desuden opbevares olien i bundtankene og sparer derved en mængde plads til godset³⁵. "

Hverdag – og hvad der siden skete

I de følgende år er både Selandia og Jutlandia indsat på ØK's rute til Fjernøsten. Skibenes luksuriøse indretning bliver ved med at imponere, både ti og tyve år senere. Den thailandske kongefamilie benytter flere gange Selandia som "kongeskib" mellem Østen og Europa.

Under krigen sejler de danske motorskibe videre – dog ikke uden dramatiske begivenheder undervejs. Efter krigen er B og W's største konkurrenter i Tyskland og til dels England tvunget i knæ – England måske også meget lidt inspireret til innovation på grund af sejren og modtagelsen af skibe fra Tyskland som krigsskadeserstatning. Det betyder, at B og W beholder sin monopolagtige position på motorskibsområdet.

Ved 20-års jubilæet i 1932 skriver en avis: "At designe og bygge Selandia betød det måske største spring i udviklingen med hensyn til handelsskibenes konstruktion indtil da. Havde skibet svigtet, ville det have sat motorskibsbevægelsen mange år tilbage. Selandia har på den anden side vist sig som en så monumental succes, at det er i høj grad på grund af denne succes, at halvdelen af de skibe, der nu bygges, bliver drevet frem af dieselmotorer³⁶".

På dette tidspunkt ændres Selandias passagerafsnit dog fra at kunne rumme 26 passagerer til at kunne rumme 45. Skibets tid som luksusskib er ved at være forbi. Samtidig tages både Selandia og Jutlandia ud af

³⁵ Side 125

³⁶ Side 145

Fjernøsten-ruten for i fremtiden i stedet at sejle på Kina, i øvrigt sammen med halvøsterskibet "Falstria" (latin for Falster), der er bygget på Nakskov skibsværft i mellemtiden.



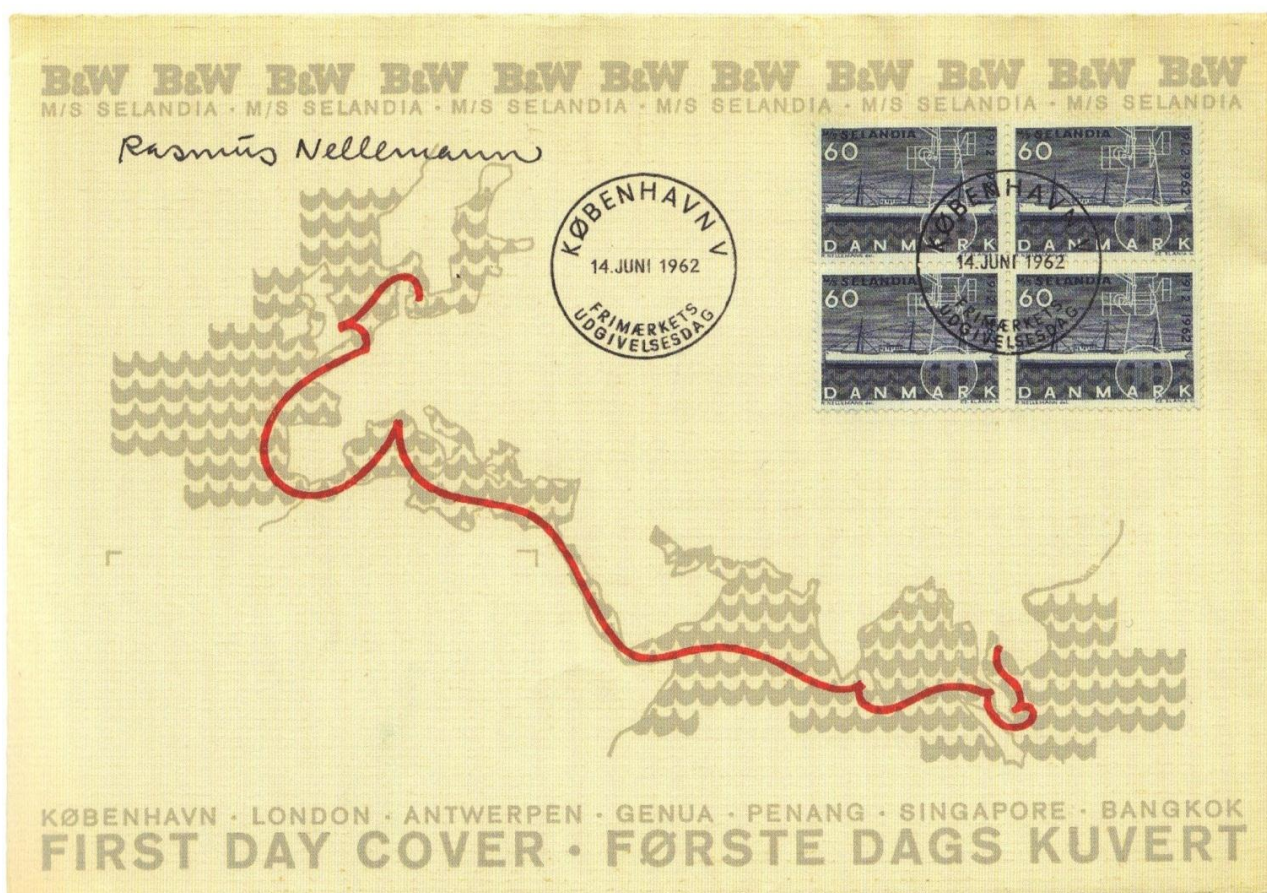
Figur 10. Selandia-luksus: øverst hovedtrappen, nederst spisesalonen.

1936 bliver Selandia overtaget af et norsk rederi og skifter navn til "Norseman" og flager ind i Panama. På dette tidspunkt kan det noteres, at over 43% af verdens samlede søgående tonnage af motorskibe over 2000 BRT er forsynet med B og W dieselmotorer.

I 1940 ligger Norseman i Oslo og skulle egentlig være overtaget af et amerikansk rederi. Men krigen forhindrer det, og i stedet sælges skibet til et finsk rederi og får navnet "Tornator". Det skal nu sejle på Japan. 26. januar går det på et skær på Omai Zaki mellem Nagoya og Yokohama på grund af en navigationsfejl. Det knækker i to dele og synker på 30-års dagen for dets første prøvetur. Selandias saga er slut.

Selandias historie er dog ikke glemt – og slet ikke i Danmark. 50-års jubilæet i 1962 fejres med udgivelse af et særligt frimærke. Her 100 år senere har fejringen ikke været mindre, men nu begrænset til skibsfartskredse.

ØK har siden bygget to skibe med navnet Selandia. Det første fra Nakskov Skibsværft i 1938, og det andet, et containerskib, fra Nakskov skibsværft i 1972.



Figur 11. Frimærke udgivet ved Selandias 50-års jubilæum i 1962. Førstedagskuverten viser skibets rute på jomfrusejladsen

Fionia var under navnet Christian X tæt på Italien, da Første Verdenskrig udbrød. Kaptajnen valgte at gå ind til Genua, og her lå skibet, indtil det blev overtaget af den italienske regering i 1917 og fik navnet "Fratelli Bandiera".

Efter endnu et par navneskifter blev skibet lagt op i 1928 og solgt til et norsk rederi. Det var ikke blevet vedligeholdt ordentligt i den italienske tid, og allerede i 1935 lod nordmændene det oplægge i Rosenborg

efter et havari. Det lød på dette tidspunkt navnet "Equatore". Under en efterårsstorm i november 1938 sprængte skibet sine trosser og drev mod klipperne. Året efter blev det solgt til ophugning i Stavanger. Så var Fionias saga slut.

-

Jutlandia blev i 1934 solgt til et amerikansk rederi i San Francisco. Det kom nu under Panama-flag under navnet "Noumea". Tre år senere blev det norsk under navnet "Dan". I 1937 strandede det ved Ålandsøerne og blev derefter solgt til England til ophugning.

Allerede samme år som det gamle Jutlandia blev solgt, i 1934, strakte ØK køl til et nyt Jutlandia på Nakskov Skibsværft. Det var dette skib, der blev hospitalsskib i Korea under Koreakrigen 1950-53.



Figur 12. Hospitalsskibet Jutlandia – men se, det er en helt anden historie...

Et fjerde søsterskib "Lalandia" (latin for Lolland) var under bygning på det skotske værft Barclay, Curle og Co., da Første Verdenskrig udbrød. På grund af krigen kom det aldrig til at sejle for ØK, men afgik i 1915 til et australsk rederi under navnet "Kangaroo". I 1938 blev det solgt til et kinesisk rederi "Moller and Co" og fik navnet "Norah Moller". Under et bombeangreb gik der ild i skibet i 1942, og det sank. 57 overlevede.

Nye containerskibe bygges til ØK med navne som "Falstria" og "Meonia" (latin for Møn) i 1970-71.

Litteratur:

Kvindebiografisk Leksikon

Anders Riis: Selandia. Verdens første oceangående motorskib. Nautilus forlag 2012.

Hjemmesiden www.selandia100.dk

Dokumentarfilmen "Magten over havet – M/S Selandia", Chroma Film

Johs. Lehmanns jubilæumsskrift ved 25-års jubilæet 1937