



Et glemt dansk Koloniforsøg.

Geografisk Tidsskrift, Bind 34 (1931)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0034-PDF/gto_0034_67756.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=67756>

pdf genereret den : 22/5-2008

Et glemt dansk Koloniforsøg.

Af

Cai Schaffalitzky de Muckadell.

Den store Udvikling og Betydning, som Kolonialpolitikken har faaet for hele Verden, leder ofte Tanken tilbage paa de Koloniforsøg, vi herhjemme i Danmark har gjort. Ikke for at genvinde noget af det, der er tabt, men blot for at undgaa at tabe mere og derefter at bevare og udvikle det, der er tilbage — navnlig naturligvis Grønland. Historien viser, at Danmark hverken har manglet Initiativ eller Mænd til at føre dette ud i Livet, men at Forholdene har været yderst vanskelige for en lille, fjærntliggende Stat, der som vor skulde hævde sig mellem Stormagter. Netop vort Initiativ og Mindet om de mange Danske, der hviler i fremmed Jord i Kampen for at udvide vort Fædrelands Grænser, maa give os Tro paa vor Evne og Mulighed for at udvikle det, der er tilbage.

I Almindelighed staar vort Koloniforsøg i Indien for Nutiden som et absolut Fejlslag, men dette er ikke rigtigt. Vi kom i den Sag ud for England, der havde alt — fra Soldater til Toldmure — til at tvinge os bort med, og saa lidt gav Datidens Danske op, at de, da Slaget var tabt i Trankebar og Serampore, øjeblikkelig forsøgte et nyt Fremstød, hvis Maal, Udviklingen senere har vist, var baade vidt og fremsynet opbygget. Koloniforsøget gjaldt den lille Øgruppe Nikobarerne vest for Malakkastrædet, der tildels var udforsket og endnu er ukendt efter at Danmark strøg Flaget derude i 1848. Der er imidlertid ikke saa meget selve Koloniforsøget, der interesserer — det var den sædvanlige Kamp med manglende Penge, Feber og fremmed Konkurrence — det er den Betydning, man tillagde Nikobarerne, det Stykke Verdenspolitik, om man saa tør sige, som Danmark forsøgte at skabe her.

Hvis man betragter en Globus, vil man se, at der paa dens Overflade, næsten som Antipoder, ligger to Steder, som Naturen selv har

skabt til Centreer for Verdenshandelen — London og Hongkong. London ligger lige overfor det europæiske Kontinent, og Hongkong omtrent paa samme Maade overfor det store asiatiske Kontinent, hvis Tyngdepunkt er Verdens folketalrigste Rige, Kina. Vejen mellem disse to Centreer er over 10,000 Sm., og et Udvekslingssted er derfor i høj Grad paakrævet. I det røde Hav findes der ikke noget Sted, der egner sig hertil; paa den videre Vej heller ikke, før man naar til Malakkastrædet. Her løber Verdenshandelens Kraftlinjer sammen, og her kan et Udvekslingssted faa det Opland, uden hvilket det ikke kan trives. En By, anlagt her, har alle Betingelser for at blive et Verdenscentrum, ikke alene for at give Kul, Olie eller Proviant til de Skibe, der har tilbagelagt de mange Mil fra deres Hjemsted og som skal her igennem, men ogsaa som en Stabelplads, hvorfra europæiske Varer kan fordeles til det folketætte Opland og dettes Varer samles til Eksport som Gengæld. En By i Malakkastrædet kan strække sine Fangarme ud til hele Bagindien, med Siam og Burma, til de gamle Krydderiøer og til Philippinerne — fra alle disse Dele af Verden stævner Djunker, Skonnerter og smaa Kystdampere hen mod den Havn, der rummer den store Tonnage, der skal føre det videre, og Havnen er Singapore.

De dristige Søfarende, der i det 15de og 16de Aarhundrede underlagde sig Verden, blev hurtig klar over Malakkastrædets — og Malakkahalvøens — Betydning, og allerede 1511 satte Portugiserne sig fast her og anlagde Byen Malacca, der eksisterer den Dag i Dag. Portugiserne's Maal var at erhverve sig Krydderihandelen, der spiller en saa stor Rolle i Verden, men de havde Konkurrenterne lige i Hælene, og knap 130 Aar efter var de allerede fordrevne af Hollænderne. Men disse havde ogsaa Konkurrenter i Hælene og maatte 150 Aar senere vige for Englænderne, hvis Farver har vajuet derude lige siden.

Det viste sig snart, at det for Englænderne drejede sig om langt mere end Krydderihandelen. Fra de omliggende mægtige Skovdistrikter kom der Kokosnødder, Gummi, Gavntræ og fine Træsorter ved Siden af mange mindre Handelsvarer, og der var mange Steder tilmed Mulighed for en lønnende Bjærgværksdrift. Forudseende som altid anlagde Englænderne derfor i 1786 Byen Georgetown — eller, som den almindelig benævnes, Penang — og denne Plads blomstrede i de følgende Aar mægtig op og tog ganske Luven fra det uheldigere beliggende Malacca. Men Penang var trods sine gode Havneforhold alligevel ikke Stedet, hvor Verdenshandelen kunde tvinges ind, dertil laa den for afsides, og en skønne Dag satte en engelsk Embedsmand, Sir Stamford Raffles, Fingeren paa et andet

Sted, der hurtigt viste sig at have alle de Betingelser, der krævedes af et Verdenscentrum. Ham skyldtes det, at Singapore fødtes i det Herrens Aar 1819.

Sir Stamford er et fortrinligt Eksempel paa de Mænd, der har skabt det engelske Verdensrige. Han havde i flere Aar været Guvernør paa Java, som Englænderne i Napoleonskrigene havde erobret fra Hollænderne; men da denne rige Ø var givet tilbage ved Freden, sad han i en mindre Post paa Sumatra. Han saa hurtigt, at Hollænderne efter deres Generhvervelse af Java havde Muligheder for at forskaffe sig et Handelshegemoni, og at der krævedes et Modtræk fra engelsk Side, som ikke kunde støttes paa Penang. Uden Konference med Myndighederne i England afkøbte han Sultanen af Johore Sydspidsen af Malakkahalvøen med den foranliggende Ø, thi han saa klart, at her, hvor hvert eneste Skib paa Vejen frem og tilbage fra Østen maatte passere — saa nær, at man, som Søfolkene siger, kunde spytte i Land — laa det af Naturen skabte Centrum for hele det ostindiske Arkipelag og Bagindien.

Den engelske Regering optraadte dengang ikke selv i Kolonierne, men havde overladt sin Myndighed til „The East India Company“. Dette drev Handel og tog Land i saadan Udstrækning, at Indiens Erhvervelse udelukkende skyldes Kompagniet. Man kan følgelig ikke beskyldte Kompagniets Ledelse — som man spøgende kaldte „John Company“ — i Leadenhall Street i London, for manglende Fremsyn, men i denne Sag glippede det dog alligevel med Fremsynet. Man forstod i hvert Fald ikke Sir Stamfords Planer — man havde jo for faa Aar siden anladt Penang — og det kostede i hvert Fald Sir Stamford Aars Overtalelse for at faa Kompagniet til at beholde, endsige udvikle, Singapore. Selv naaede han ikke at se sine dristige Planers store Sejr — han rejste hjem med Orlov i 1824 og døde to Aar efter, kun 45 Aar gammel, inden han fik genset Østen. Intet Mindesmærke pryder hans Grav — den kendes ikke engang — og man afkrævede endog hans Enke 10.000 £ bl. a. netop for Udgifterne ved hans Rejse til Singapore — men han kan alligevel sove rolig i sin Grav. Larmen fra de Tusinder af lossende og ladende Skibes Hejsespil lyder ind over Singapores halve Million Indbyggere, der ser op paa hans Statue, paa „Raffles Kollegium“, „Raffles Musæet“ og paa mange andre Minder om denne Englands store Søn.

Da Raffles forlod Singapore, talte den kun 10,000 Sjæle, men i de følgende Aar tog den kraftig til, stærkt begunstiget af, at Raffles havde sat igennem, at den fik Frihavnsprivilegier. Den havde snart fordunklet Penang, hvor Autoriteterne — som ikke sjældent dengang i Østen — aabenbart spillede for stor en Rolle. Sir Stamfords Efter-

følger, Lord William Bentinck, erklærede i hvert Fald, da han kom der paa sin første officielle Inspektionsrejse, at han formaaede ikke at se Byen selv for alle de trekantede Hatte, hans Blik mødte. Midt i Fyrreerne — omtrent paa det Tidspunkt, da vi forsøgte det endelige Koloniseringsarbejde paa Nikobarerne, havde Singapore over 50.000 Indbyggere og kunde betale sig, hvad Penang ikke mere formaaede.

I Danmark havde man selvfølgelig fulgt denne Udvikling, men der var jo ikke den nære Forbindelse med Østen dengang, som nu. Man havde ogsaa fulgt Anlægget af Penang med stor Interesse, og der var mange herhjemme, som ud fra dette Eksempel saa videre frem i Tiden. Man vidste, at Englænderne regerede med haard Haand paa disse Kanter og at de med deres Navigationsakt og Toldlove vaagede omhyggelig over det vundne Handelshegemoni, og det var derfor fristende at forsøge paa at bryde dette ved at anlægge et „dansk Singapore“. Det traf sig saaledes, at man mente at have Stedet, og naar man havde det, var Planens Underbygning jo tilstede — Verden var stor, og selv om man ikke kunde slaa Singapore, saa var der vel Plads til flere Handelsbyer derude. Derfor kom Nikobarerne paa Dagsordenen, og derfor drømte Danmark en Tid om at anlægge et „dansk Singapore“.

Hvis man lægger en Lineal fra Colombo til Sumatras Nordspids, gaar den kun smaa 40 Sm. sønden om Nikobarerne, og disse — hvad der var det vigtigste — rummede en Naturhavn ved Nankowry, hvis Mage man skulde lede om. Det laa derfor i Virkeligheden snublende nær at gøre denne Plads til en Stabelplads for Hændelen vest for Malakkastrædet, ligesom Penang og Singapore var det inde i Strædet, og Øerne selv ydede deres, i en rig Kokoshøst, foruden at de utvivlsomt vilde kunne opdyrkes efter at man havde ryddet Urskoven. Den projekterede Dampskibs Paketfart fra Rødehavet til Kina spillede ogsaa en Rolle, da disse Paketter jo skulde have Kulstation.

Danmark havde lige siden 1753 ejet Øerne. En Ekspedition under Lieutenant Tanck havde taget dem i Besiddelse for det asiatiske Kompagni — og dermed ogsaa for Staten — men om nogen Kolonisation i egentlig Forstand var der ikke tale; det sørgede Feberen for. Sjældent er vist noget Koloniforsøg bleven forfulgt af saa mange Uheld, og faa Steder har Hans Majestæt Sumpfeberen vogtet sit Rige mere ihærdigt end her. Den ene Ekspedition fulgte efter den anden med det sørgelige Resultat, at Deltagerne døde — ofte efter kun et Par Dages Ophold paa Øerne. En Tid lang indstillede man Forsøgene helt og lod i Stedet Missionærerne tage fat. Disse tilhørte alle det store mähriske Brødresamfund, der har gjort Danmark saa mange Tjenester andetsteds — bl. a. i Vestindien og paa Grønland — men

ogsaa de maatte bukke under for Feberen. I 1845 sendte den danske Regering Korvetten „Galathea“ derud for at genoplive Koloniseringen. Da havde Øerne ikke været besat i en Aarrække, udover at enkelte af de Indfødte var udrustede med sølvknappede Stokke med Kongens Navnetræk og et Dannebrogflag til at hejse, naar Skibe anløb Øen. De Indfødte havde forøvrigt aldrig voldet nævneværdig Besvær, men i Tiden lige før „Galathea“'s Ankomst havde der lydt stærke Klager over dem. De beskyldtes — utvivlsomt ogsaa med Rette — for Sørøveri; men i denne Henseende var de ikke værre, snarere bedre, end Arkipelagets øvrige Beboere baade uden- og inden for Malakkastrædet. Men selvfølgelig maatte Danmark gøre noget overfor disse Klager, hvis man vilde hævde sit Herredømme paa Øerne overfor Englænderne, der ejede de nordligere liggende Andamaner. I Kølvet paa Korvettens Rejse fulgte saa — om man saa maa sige — Planerne om at gøre de hidtil forsømte Øer til noget mere. Indien var tabt, og „Galathea“'s første Hverv var at hale Dannebrog ned derude — var det ikke nu muligt at lade det vaje ud andetsteds med bedre Chancer?

Den 16. December 1845 løb det mærkeligste Krigsskib, Danmark nogensinde har ejet, ud fra Calcutta. Det var Hjuldampskibet „Ganges“, en tidligere engelsk Orlogsdamper, som Guvernementet i Serampore havde købt til Danmark, og som nu skulde være fast Stationsskib ved Nikobarøerne. „Galathea“ afgav Besætning til det, saaledes at Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Aschlund, blev Chef og med sig fik 2 Søofficerer, 1 Læge, 5 Underofficerer og 7 Matroser. Denne danske Skare suppleredes med 2 Maskinmestre, 2 Lærlinge — alle Englændere — og 25 Indfødte, der dels var Muhamedanere, dels Hinduer.

Det var ikke nogen let Sag at faa disse forskellige Nationaliteter og Religioner passede ind i Orlogstjenesten — bl. a. krævede det otte forskellige Messer til Maaltiderne; men med det praktiske Haandelag, de danske Befalingsmænd havde, lykkedes det dog forholdsvis hurtigt. I høj Grad bidrog hertil Næstkommanderende paa „Ganges“, Løjtnant de Roepstorff, der var født i Trankebar og derfor talte Landets Sprog.

I Storm og Modvind dampede „Ganges“ saa afsted til Penang, hvor der forhyredes et halvt Hundrede Kinesere til Koloniseringsarbejdet med en portugisisk Formand i Spidsen, hvorefter Skibet gik til Nikobarene. 14 Dage senere fulgte „Galathea“ og derpaa yderligere to Skonnerter med Kul. Det var saaledes en hel lille Eskadre, der var samlet, da den tidligere Guvernør over vore ostindiske Be-

siddelser, Etatsraad Peter Hansen, ankom til Øerne for at raadslaa med Steen-Bille, om Øerne skulde koloniseres eller ej.

Nikobarøerne ligger som en Fortsættelse af den mægtige Bjærgkæde, der skyder sig ned igennem Bagindien fra Himalaya, og de tæller ialt 21 større og mindre Øer, af hvilke der dengang — som forøvrigt ogsaa nu — kun er 12 beboet. Ialt er Øerne 1772 km²; den største Ø, „Store Nicobar“, er 874 km², og af de andre er Kamorta med 208 km² den næststørste. Befolkningen udgør efter Engländernes Folketælling i 1921 ialt 9272 Indbyggere, men oversteg paa den Tid, der her omhandlede, næppe 6000.

Øerne ser den Dag i Dag ud, som da „Galathea“ laa tilankers ved Pulo Milo, og der foreligger forøvrigt fra den engelske Rejsende G. Whitehead en fortrinlig Beskrivelse af dem fra 1921, „In the Nicobars“, der suppleres af et Værk af C. B. Kloss, „In the Andamans and Nicobars“ fra 1903. Men Steen Bille og hans Stab af Videnskabsmænd har studeret Øerne saa grundigt, at man ved alt, hvad der ønskes om deres Udseende og Udvekslingsmuligheder, Beboernes Sæder og Skikke og Øernes klimatiske Forhold. De er endnu — navnlig for „Store Nicobars“ Vedkommende — dækket af et tæt Junglekrat, og Kokospalmen er det mest karakteristiske Træ. Beboernes Hovedernæring er Kokosnødder, af hvilke der høstes aarlig op imod en Snes Millioner, hvoraf atter Halvdelen udføres, væsentlig til Singapore og derfra videre ud i Verden.

Nicobareserne er et Blandingsfolk med baade malayisk og mongolsk Blod i Aarene, Sproget er af den mon-khmerske Sprogæt, og de er stærkt overtroiske med en stadig Frygt for onde Aander, til hvilke de ofrer, og mod hvem „Heksedoktorer“ beskytter dem. Klimaet er tropisk og, undtagen paa Kar Nicobar, usundt for Europæerne. Det vigtigste Husdyr er Svinet.

Under dansk Styre benævntes Øerne „Fredriksøerne“; nu kaldes de, efter at Englænderne i 1869 annekterede dem, „Nicobar Islands“ og er underlagt den i Port Blair paa Adamanerne boende „Chief Commissioner“, idet der dog boer en „Assistant Chief Commissioner“ paa Nikobarerne.

De Indfødte modtog Steen-Bille og hans Mænd med ligegyldig Venlighed — nu havde de i snart 100 Aar set saa mange Danske komme og gaa, at denne nye Ekspedition ikke forundrede dem. De med de attraaede sølvknappede Stokke forsynede, Opsynsmænd mødte i nogle gamle, danske Uniformsstykker, men den kloge Korvetchef holdt efter Skibslægens Raad sine Folk saa meget som muligt ombord af Frygt for Feberen. Meget faa kom derfor paa Sygelisten; først da man foretog en længere Baadfart op ad den Flod, der den

Dag i Dag bærer Navnet „Galathea River“ paa Store Nicobar, blev næsten alle Deltagerne syge, og fire afgik senere ved Døden og fandt deres Grav i Penang.

Efter afsluttet Undersøgelse sejlede „Galathea“ bort fra Øerne paa sin bekendte Jordomsejling, medens „Ganges“ blev liggende. Men dens Dage var talte — en Dag observerede man, at der krøb hvide Myrer ud af dens Skanseklædning, og saa vidste alle, at den var dødsdømt. Kaptajnløjtnant Aschlund sejlede straks til Penang, og der blev „Ganges“ liggende i over et Aar.

Naar man tog saa alvorligt paa denne Sag, skyldtes det, at det er umuligt at afgøre, i hvilken Tilstand et Træskib er, som er angrebet af hvide Myrer. Disse smaa Dyr æder nemlig kun det indvendige af Træværket, saa at intet ses, før Jernbolten en skønne Dag trækkes ud. Et Skib, der har hvide Myrer, kan derfor synke uden Varsel og er tilmed en Fare for andre Skibe, da Sygdommen er smitsom. De er kendt og frygtede i hele Østen, selv om de maaske ikke er saa smitsomme og graadige, som en engelsk Embedsmand paa Java gjorde dem til. Han manglede et Par Tusind Rupier i sit Regnskab og indberettede, at den eneste Forklaring, han kunde tænke sig, var, at de hvide Myrer maatte have fortæret dem. Med næste Post sendte Kompagniet ham en Kasse med Staalfile, og paa hans forundrede Forespørgsel, om hvad disse var bestemt til, svarede de kloge Fædre i London, at de var til at file Tænderne af paa de graadige Myrer, saa disse ikke mere forgreb sig paa Rupierne.

Kaptajnløjtnant Aschlund maatte nu leje Skonnerter til at inspicere Øerne, og Koloniseringsarbejdet gik sin Gang, men det gik ikke hurtigt. Kineserne var nok flinke, men Økse og Sav, selv Ild, bider kun langsomt paa Junglekrat. Taalmodigt ventende laa „Ganges“ og drejede rundt for sit Anker i Penangs Havn, medens man hjemme i Danmark granskede Steen-Billes Rapport og vejede Nikobarøernes Skæbne. Det var et vanskeligt Spørgsmaal, thi Øerne var utvivlsomt frugtbare og havde mange nyttige Produkter til Eksport, saasom Kokosnødder og Gavntræ, men de forventede Kullag fandtes ikke til Grundlag for den paatænkte Kulstation for Paketfarten fra Rødehavet til Honkong. Skulde der bringes noget ud af Øerne, vilde det koste Penge, mange Penge endog, og selv saa var det tvivlsomt, om Øerne kunde oparbejdet til noget udover det rent lokale. Singaporedrømmen blev hurtig drømt ud, ikke mindst blandt Officererne paa „Ganges“, der saa den blomstrende Handel i Malakkastrædet svulme op for deres Øjne.

En skønne Dag faldt Afgørelsen, der blev, at Nikobarøerne definitivt skulde nedlægges som Koloni. Korvetten „Valkyrien“ blev sendt

afsted, og den 10de Juni 1848 strøg dens Chef, Kaptajn Secher, Dannebrog derude. De sølvknappede Stokke blev afleverede, og saa gik Korvetten til Penang, hvor „Ganges“ blev solgt ved Auktion og de danske Officerer og Matroser udfriede af deres Fangenskab. Med Længsel havde de ventet Korvetten, thi Aviserne berettede, at Krigen stod for Døren hjemme. Snart stod Kaptajnløjtnant Aschlund paa „Heklas“ Kommandobro og maatte med Sorg i Hjærtet se Linjeskibet „Christian den Ottende“ flyve i Luften paa Eckernførdefjord uden at kunne hjælpe, da „Hekla“ havde en Insurgentkugle i Maskinen. Fra Nikobarøernes tropiske Himmel til Kanontordenen under Slesvigs Kyst i Løbet af faa Maaneder — saa omskiftelig er Sømandens Liv!

Men der var een Mand ombord i „Ganges“, der stadig troede paa Singaporedrømmen og kæmpede for den med baade Mund og Pen. Det var den tidligere nævnte Løjtnant Adolph de Roepstorff, der vel ogsaa var stærkt paavirket af at være født herude i Monsunernes Rige. Han sejrede ikke i sin videre Kamp, men Østens Fortryllelse gik videre til hans Søn, Frederik Adolph. Da han var født paa Rejse fra Clacutta ombord paa et engelsk Skib, havde han engelsk Indfødsret og benyttede denne til, efter at være bleven uddannet i Danmark, først som Søkadet, senere i Horsens lærde Skole, til at blive ansat i den engelske Kolonitjeneste. 1868 blev han Assistant superintendent paa Andamanerne, og da Englænderne havde annekteret Nikobarerne Aaret efter, fik han særlig Tilsyn med disse. Han virkede derude med stor Dygtighed, men fandt Døden i 1871 paa Øen Kamorta for en fangen Sepoys Kugle. I vort ethnografiske Musæum finder man forskellige Genstande, som han sendte hjem — forøvrigt ved Side af de tidligere omtalte sølvknappede Stokke, som Opsynsmændene paa Øerne saa nødig slap. Der foreligger ogsaa fra Roepstorffs Haand flere videnskabelige Undersøgelser om Forholdene paa Øerne — bl. a. en Ordbog — og i den engelske Kolonitjeneste har han efterladt sig et Minde, der lever endnu.

Danmarks Saga var ude i Indien, og Singapore fortsatte videre ad sin straalende Bane. Den er nu sammen med New York, London, Anvers, Rotterdam og Hamburg en af Verdens store Vareudvekslingshavne, hvis Omsætning naar op paa over 20 Millioner Tons om Aaret. Dette kunde de Danske, der drømte om at skabe en Konkurrence, naturligvis ikke forudse, thi Singapore skylder sin enorme Vækst, at man har fundet rige Skatte af Teak, Gummi, Kopra og Tin; den sidste Artikel endogsaa i saadan Grad, at over Halvdelen af alt Tin i Verden smeltes i Singapore. Et Jærnbaneanet slynger sig over hele Halvøen, og Plantager og Byer blomstrer op langs med det.

Dannebrog er dog ikke glemt herude, hvor det vajede for 80 Aar siden over de smaa Tropeøer. Danske Skibe passerer Nikobarøerne i stort Tal, og i selve Singapore vajer „Østasiatisk Kompagni“s Kontorflag over en stor og moderne Bygning. Singapore er nemlig foruden at være Omladningshavn bleven Centrum for en stor Del af Plantagedriften, og i denne deltager Danmark i stort Tal. „Ø. K.“ ejer saaledes store Plantager derude, hvis Navne som f. Eks. „Mount Austin“ er velkendte herhjemme. Men der er andre med mere fremmed Klang som „Kretay“, „Merbau“, „Timor“, „Padang“, „Meiha“ og „Telak“ med et Areal af over 30.000 Tdr. Land, hvoraf de to Trediedele er Gummiland, Resten Kokos. De er organiserede som selvstændige Selskaber med en Aktiekapital paa 20 Millioner Kr., af hvilke dog Majoriteten, ligesom Ledelsen og Funktionærerne, er danske. Men foruden disse Plantager ejer Kompagniet et Skovomraade paa siamesisk Grund af en Størrelse som hele Sjælland, og hvorfra der udføres Teak til hele Verden. Det er sjældent, at der ikke ligger et å to af Ø. K.s Skibe i Singapore til saaledes at føre Kompagniets egen Kopra og Gummi ud i Verden for at blive forvandlet til Margarine og Automobilringe. Kystfarten langs Malakkahalvøen er ogsaa paa en Maade under Dannebrog, da de talrige mindre „Ø. K.“ Dampere, der besørger denne, er bemandede med danske Officerer og Maskinmestre. I selve „Gummihovedstaden“ Kuala Lumpur, der for et Par Menneskealdrer siden blot var en snavset Kinesergade og et Torv, men som nu er en moderne Residensstad med op imod 100.000 Indbyggere, har „Ø. K.“ ogsaa sine store Kontorer, og Virksomheden paa Malakkahalvøen er i saa kraftig Vækst, at Omsætningen, trods de daarlige Tilstande paa Gummimarkedet, er bleven fordoblet siden Verdenskrigen.

Saaledes lever det Æventyr, Steen-Bille og hans Mænd drømte, videre. De driftige og modige danske Mænd, der hviler i Nikobarøernes Tropejord, har ikke levet forgæves — deres Børn og Børnebørn har taget Opgaven op og ubevidst ført Kampen videre i deres Fodspor. Maaske har denne Fædrenes Arv — ogsaa ubevidst — været baade Etatsraad H. N. Andersen og Admiral Richelieus Drivfjeder, da de hejste de danske Farver i Bangkok og Singapore som Centrere for den store Udbredelse, den har den Dag i Dag.
