

Kirkeskibet i Gedesby kirke (Falster), en navnløs brig, ophængt 1859 som gave fra 93 af sognets beboere. – Forf. fot.

Ex-voto ship's model in the church of Gedesby, presented by 93 inhabitants of the parish in 1859.

MARITIME SMÅARTIKLER

DOKUMENTET I KIRKESKIBET I GEDESBY KIRKE

I denne Falsters næstsydligst liggende kirke hænger fra loftet et skib nærmest alteret, en topsejlsbrig med beslæde sejl. I sit midtskibs lastrum med ruf gemmer det et dokument i et cigarformet glashylster. Det blev opdaget af tre af sognets lærere i 1934 under en restaurering af kirken og af skibet. En af dem, i 1971 nulevende 84-årige fhv. lærer ved Gedser Odde Skole, N. P. Laursen, fortalte mig om dets eksistens, hvorved min interesse vakttes for at se dets indhold, ikke mindst fordi kirken er min dåbskirke og mine aners kirke gennem mindst 200 år. Ved fælles hjælp fik lærer Laursen, der også er født på Sydfalster, og jeg dokumentet nedtaget en septemberdag i 1970. Det er et firsidet dobbeltark skrevet med gotiske bogstaver, så studiet af det tog ret mange timer for mig ved „oversættelsen“ til nutids sprog. Det stammer fra 1859 og er affattet i forbindelse med ophængningen af skibet, der var ført til kirken i procession. Herom berettede „Lolland-Falsters Stiftstidende“ 20. juni 1859:

„Den 17de Juni havde Gjedserboerne en Fest af sjælden Art. Omtrent et Hundrede af Medlemmerne af Gjedesby Menighed havde ved frivillige Sammenskud købt et af *Hr. Gleie* i Nysted forfærdiget, som Brig taklet, Miniaturskib, hvilket med Kirkeejers Hr. Godsejer Tesdorpf's Tilladelse blev ophængt i Gjedesby Kirke. Omtrent Kl. 4 Eftermiddag forsamledes Bidragsyderne samt andre af Sognets Beboere i Kirken, som nyeaabnedes, hvorpaa Skibet bares i Procession ind og ophængtes i Midten af den smukke nye (= nyrestaurerede) Kirke, ved en Dagen iforvejen under Loftet anbragt Kæde med forgyldt Kugle. Efter Menighedens Kirkesanger havde oplæst en af ham forfattet Angivelse af Tiden hvorpaa og Omstændighederne hvorunder dette Skib blev ophængt, samt en Navneliste over Bidragsyderne, ledsaget af nogle velvalgte Ord om Skibets Betydning som kirkeligt Symbol, taledes Stedets Præst, Hr. Pastor Wøldike, nogle simple men meget gribende og for Begivenheden særdeles velvalgte Ord, og vi fejle vist næppe, naar vi paastaae, at hans Tale gik mange til Hjertet. Sluttelig blev det omtalte Dokument i en forseglede Flaske nedlagt i det ophængte Skib.“

Dokumentet lyder i moderne dansk retskrivning:

„År 1859 d. 17. juni (en fredag) er dette skib ophængt her i Gjedesby kirke. Skibet er forfærdiget af Poul Theodor Gleie, smedemester i Nysted. Kirkens nuværende ejer, herr Godsejer E. Tesdorpf til Ourupgaard, Gjedsersgaard, etc., Ridder af Dannebrog, har givet sin tilladelse til dets ophængning. Menighedens nuværende sjælesørger, som det blev givet at tolke betydningen af og hensigten med dette symbols anbringelse i Guds Hus, var pastor J. Wøldike. – Menighedens skolelærer og kirkesanger, som det blev overdraget at skrive nærværende linjer, var Svend Petersen. – Skibet er tilvejebragt ved frivillige bidrag af efternævnte beboere af Gjedesby Sogn (her følger 93 navne).

Skibet er et meget betydende symbol for Gjedserboen; det vækker i ham alvorlige tanker. Havet bruser om vor odde og truer den med ødelæggelse; det kaster undertiden i sin vrede en eller anden forulykket søfarer op på vor kyst, og, skønt det vel tidligere har været tilfældet, at En eller Anden ved synet af de forbisejlende skibe med længsel har ønsket, at det oprørte hav skulle bringe ham bytte, så skal synet af dette skib nu meget mere minde os om at bede: „Gud beskærme vor odde mod havet! Han beskærme dem, som farer på havet i almindelighed, som og vore egne kære, der færdes på bølgerne fjern og nær i særdeleshed!“ Det skal bringe os ihu de tapre, som har fægtet på den danske flåde, som har vogtet liv og blod for konge og fædreland, såvel i de længst forsvundne tider som i vore dage, så at vi beder: „Gud beskærme vor konge og vort fædreland! Han styrke og bevare vore søkrigere i farens stund!“

Men det er ej heller fremmed for os, at skibet har en høj kristelig betydning. Vi ved, at vor Herre Christus selv betraadte skibet, og at nogle af hans mest ophøjede undere udførtes på skibet, og det er ikke sjældent bleven sagt, at vor kristelige kirke er det skib, hvorpå havene endnu fører vind til salighedens

havn. Derfor skal dette skib bringe os ihu, at Herren er gået ombord på sit skib, den hellige almindelige kirke, at han står selv tilrors og styrer sikkert igennem alle havene, forbi alle skær, til evighedens herlige kyst. Det skal fremdeles lære os at betænke, at vi, der engang som hans disciple var gået med ham ombord, men atter havde forladt ham, og har da nu fået anden kurs; og da skal det lære os at bede: „Herre Jesus! tag os atter til dig ombord på din frelsens ark!“ Også enhver af os især tumler som et skrøbeligt skib på verdens larmende hav. Derfor skal dette skib minde os om, at vi trænger til en sikker og erfaren styrmand, en styrmand, der kan true fristelsens storme og modgangens bølger, så at det bliver „ganske blikstille“; men det formår kun vor Herre Christus. Lad derfor nærværende skib lære os, som nu lever, lad det lære dem, der skal leve her på odden til de sildigste tider, at bede: „Herre Jesus. Styr du vort livs-skib på vor besværlige sejlads over verdens farlige hav. Før det i den sikre evige salighedens havn!“

Denne skibets betydning, og du oh Herre Gud himmelske Fader! Lad det opnå sin bestemmelse! Da pryder det vor kirke i mere end en betydning, og da er det ikke forgæves ophængt i dit hellige hus.

Gjedesby, d. 17. juni 1859.“

Når dokumentet har fået indføjet „... skønt det vel tidligere har været tilfældet, at en og anden ved synet af de forbisejlende skibe med længsel har ønsket, at det oprørte hav skulle bringe ham bytte“, da har dette relation til virkeligheden i forgangen tid, hvor fattige Bøtøer og Gedesby'er tilføjede deres aftenbøn: „Vor Herre, giv os et godt vrag i nat.“ Altså ikke bedre end de gamle Børglum-bisper!

Efter rimelig formodning har pastor Jeremias Wøldike (1859 pers. kapellan i Skelby-Gedesby Pastorat) formet teksten til dokumentet, højest sandsynligt af samme indhold som den prædiken, han har holdt nævnte dag.

I glashylstret ligger også nogle gamle danske mønter (ældst 1 Rigsbank Skilling fra 1818), men da nogle af dem er yngre end 1859, har disse altså ingen forbindelse med skibets ophængning. Måske stammer de alle fra fund i kirkerummet, og så har man ment, at skibets lastrum var det bedst egnede opbevaringssted. Dokumentet nævner jo heller ikke noget herom.

Midt i dokumentet nævnes navn og stilling på enhver af de ialt 93 bidragydende personer, alle af Gedesby Sogn, og omfattende såvel mand- som kvindeskøn. Navne men ikke stillinger er skrevet med latinske bogstaver. Nævnelser af stillingerne giver et historisk indblik i datidens samfundsorden. Af de 93 er de fleste „gaardmænd“ (= -ejere), ialt 37, heraf 3 enker, 6 er parcelister, 16 husmænd, 12 ungarle (heraf 1 skrædder), 2 smede, 2 baadførere, 1 tømmermand, 1 møller (også gaardmand), 1 skomager, 1 fyrmester, 1 fyroppasser, 1 lods, 1 sognefoged (også gaardmand), 1 skolelærer, og af kvindeskøn 1 jordemoder, 1 høkerske, 2 enker, 1 pige (tyende) og 1 „Enke-madame.“

Et familienavn stammer fra Holsten; flere derfra emigrerede til Sydfalster.

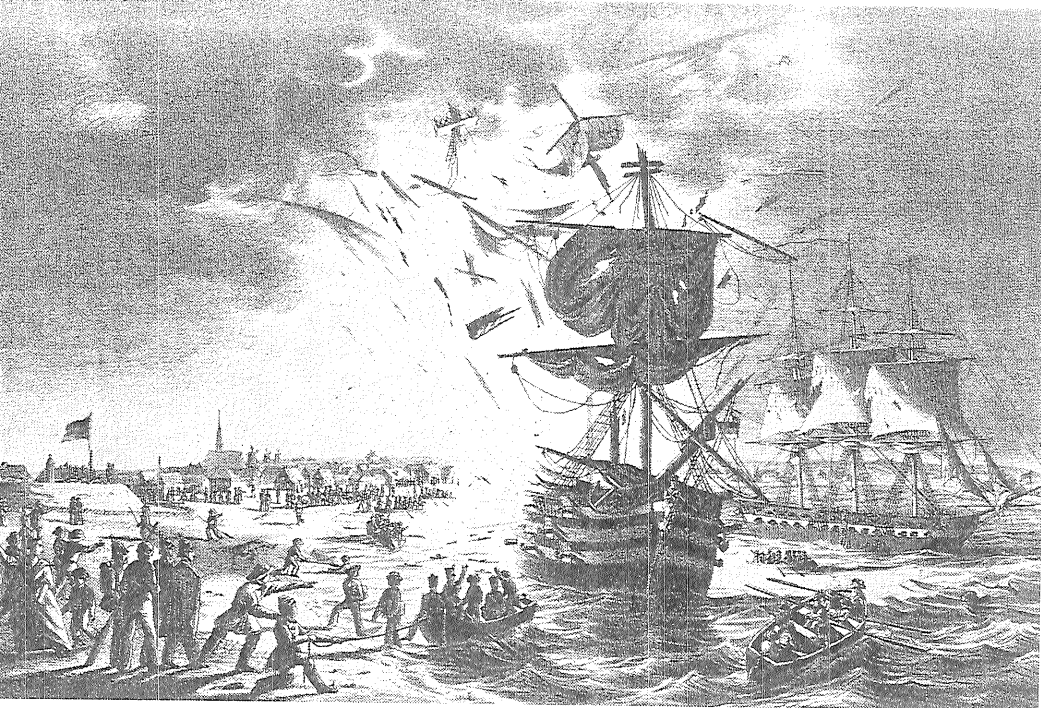
Nogle af navnene viser islæt af de hollændere, der i 1500-tallet af kongemagten „indførtes“ til den nærliggende Bøtø, såsom Krighaar, Rysse, Krøll, Børsen (Børsom). Gennem de svundne århundreder har Bøtø-boerne haft nær tilknytning til Gedesby-boerne, ikke mindst gennem indgifte. Endnu langt op i 1900-tallet fandtes mange beboere, især som ejere af slægtsgårde, på Sydfalster med hollandske navne. Nu er der færre.

For skriveren af denne artikel blev dokumentet en interessant og glædelig opdagelse, ikke alene på grund af samfundshistoriske betragtninger, men også dets nævnelse af en af givnerne, gårdmand Jens Hansen Skipper, fordi han er min oldefader (på sværdsiden). Som 35-årig i 1859 har han højst sandsynligt været deltager i processionen. Iøvrigt var han veteran fra krigen 1848–50, i hvilken han deltog „til orlogs“. Forholdene indenfor værnepligten dengang var, at landbrugsfolk, der levede nær kyst og hav, kom til at tjene i orlogsflåden, fordi de, „sølimit'er“ kaldet, ansås for at have kendskab til fartøjsbetjening og færden til havs. Så følgende denne geografiske beliggenhed blev værnepligtige fra Bøtø, Gedesby og Gedser Odde som regel indkaldt til at gøre tjeneste „til orlogs“. Som 24-årig indkaldtes min oldefader til krigstjeneste i 1848, den „slesvigske krig“, men hjemsendtes som de øvrige soldater efter våbenhvilen 26. august 1848. Ved optagelsen af krigshandlingerne i april 1849 blev han genindkaldt.

Da kun hestekøretøjer kendtes på den tid, måtte også falsterske soldater befordres hermed, til Gåbensse Færge, for så efter overførselen til Vordingborg at blive befordret med hestekøretøj igen, til mødestedet, Holmen i København. Al kørsel for soldater skete hele vejen som „ægt“ (= lovtvungen kørsel for bønder, der gratis skulle stille køretøj og kusk til rådighed).

Han sattes til tjeneste om bord i linjeskibet „Christian den Ottende“ (84 kanoner). I sit angreb på batterierne ved Egermfjord (Eckernförde) ammunition-sprængtes det skærtorsdag 5. april 1849. Min oldefader og hans nærkammerater havde den opfattelse, at skibet sprængtes af egne officerer og ikke ved fjendtlig angreb. Min oldefader blev en af de heldige, der slap derfra med livet i behold, og blev som øvrige tilfangetagne ført til internering i Glücksborg Slot, hvor de måtte sove på leje af halm og blev befængte med lus. Efter sin frigivelse og hjemkomst senere hen på året ægtede han 14. december sin Karen Madsdatter.

Han døde i 1913, knapt 90 år gammel, og kort efter mit fyldte 11. år. Han kunne frisk fortælle indtil sin død, og jeg husker især følgende episode, fordi den gjorde stærkt indtryk på min barnesjæl: „En smørstikker, der under kampen sad på en lugekarm for at lange kanonkugler, holdt pludselig op hermed og reagerede ikke på tilråb. Da nærmeste kammerater så nøjere til, opdagede de med forfærdelse, at hans hoved var bleven bortskudt af en kanonkugle.“ – To andre i dokumentet navnnævnte, Peder Madsen (bådfører) og Niels Krøl (husmand) havde også været med i træfningen, og var også sluppen helskindet hjem til Gedesby. Midt i kampens hede – som fortalt mig af andre langt senere hen – havde Krøl råbt til min oldefader: „Nå,



Den største katastrofe for den danske flåde i treårskrigen var den for danskerne så uheldige „demonstration“ ved Eckernförde 5. april 1849, da linjeskibet „Christian VIII“ sprang i luften og fregatten „Gefion“ blev erobret af de slesvig-holstenske insurgenter. Dette naive tyske billede er et af de mange, der skildrer det dramatiske højdepunkt, da det stolte linjeskib eksploderede. Litografi af H. Hermann efter Gustav Führmann. Handels- og Søfartsmuseet.

Blowing up of the Danish man-of-war "Christian VIII" during the battle off Eckernförde, on April 5th, 1849. This disastrous event was a big loss for the Danish fleet during the war caused by the insurrection of the Duchies of Schleswig and Holstein against Denmark in 1848-50.

Jens, tænker du på de Gedesby piger?“ Denne uforfærdede spørgen kendtes og bevarede af ældre folk i sognet indtil for få år siden.

I 1876 fik min oldefader som øvrige kampfæller „den af *Hans Majestæt Kongen* allerhøist indstiftede Erindringsmedaille for deltagelse i Kampen for Fædrelandet 1848-50.“

I 1898, 50-året for krigen, fik han og øvrige veteraner en jubilæumsgave fra Statskassen, og fra 1906 ifølge lov en livsvarig årlig hædersgave på 100 kr.

Carl Østen

SEJLMAGERI I HELSINGØR

Gennem fhv. sejlmagemester P. R. Borch, Helsingør, har Søfartsmuseet modtaget nogle fotografier fra de gamle værksteder, der var forløberne for det nuværende „Varelageret“ i Stengade. Billederne har tilhørt firmaets tidligere indehaver, afdøde sejlmagemester Holger Petersen, og de har stor værdi for museet, idet de supplerer en samling sejlmagerværktøj, bæk med tilhørende prene og målestokke, sejlmagerhandsker og fedthorn, som er blevet skænket Søfartsmuseet i 1955 og 1961, og hvoraf adskillige ting ligesom fotografierne stammer fra firmaets grundlægger, N. J. Petersens tid.

Sejlmagemester Niels Jensen Petersen, f. i Svendborg 1854, kom til Helsingør 1880 fra Flensborg. Efter to års arbejde på Løves træskibsværft løste han borgerbrev 19/4 1882, og nedsatte sig som sejlmager på Stengade nr. 82, og nogle år senere, i 1899, købte han naboejendommen nr. 84, hvor han i gårdens sidebygning indrettede et større sejlmagerværksted som sejl-, flag- og kompsmager. Efter sejskibstidens æra købte han i 1919 ejendommen Stengade nr. 75, hvor en systue blev indrettet til fabrikation af arbejdstøj, olietøj, markiser og flag. I 1913 fik sønnen Holger Petersen borgerskab, og fortsatte firmaet sammen med faderen, der var alvorligt svækket af sukkersyge, til dennes død 1926. Efter sønnens død 1949 overgik firmaet til et aktieselskab.

Det ældste fotografi fra o. 1890 viser sejlmagerloftet i ejendommen Stengade nr. 82. Fra et højsiddende sæde overvåger mester svendene ved arbejdet. Der er tale om en konstrueret situation, men alligevel giver billedet et godt indtryk af arbejdet på et sejlmagerværksted. Sejlmagerbænkene står langs væggene i det smalle loftsrum, hvor de omtrent færdiggjorte sejl opfylder gulvet. Drengen længst t.v. er ved at tjære sejlgarn og den gamle svend med bowlerhatten ved siden af er blevet bedt om at tage en pren i hånden. I virkeligheden har han været ved at sy, for han har endnu sejlmagerhandsken om den højre hånd. Ved hans højre side ses tydeligt fedthornet, det ofte udsmykkede kohorn, fyldt med fedt eller talg, hvori nålene blev stukket. Svenden yderst t.h. er ved at langspøjse liget, dvs. spøjse det tov sammen, som blev syet ind i kanten af ethvert sejl. Krogen er en barm, en skødbarm eller en kværke.

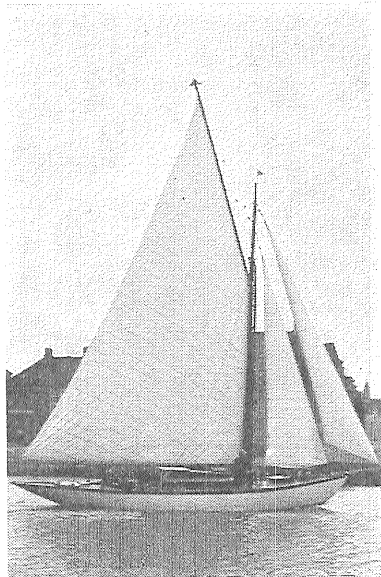
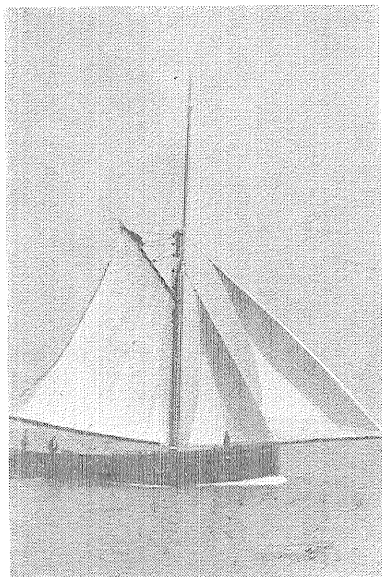
Allerbagest står mestersvenden Vorbech og holder halsen på et forsejl. Læredrengen t.h. for ham støtter et stort merlespir. Man har lavet en åbning i selve liget for at kunne anbringe den kous, svenden (stående) holder i sin

→

Sejlmagerloftet i Stengade nr. 82, Helsingør. Iført kalot overvåger sejlmagemester N. J. Petersen arbejdet. — Peter Christensen, Helsingør, fot. o. 1890.

The sail loft in Helsingør, about 1890. The Maritime Museum has received one of the sailmaker's benches of this firm with an assortment of tools and records from the workshop.





Lystfartøjer med sejl syet hos N. J. Petersen og søn. Til venstre en omdannet toldkrydser.

Two different types of pleasure craft, both equipped with sails from the Helsingør sailmaker's about 1910 and 1920.

venstre hånd. T.v. for Vorbech er yderligere en svend blevet anbragt med en pren i hånden, men også denne gestus skal tages med forbehold, hullerne blev syet, før liget som det sidste blev syet på.

Et andet fotografi er fra o. 1910 og viser sejlmagerværkstedet som nu var flyttet til Stengade 84, bagbygningen 1. sal. Værkstedets daglige leder Holger Petersen står i baggrunden med armene overkors. På væggen bag ham hænger forretningens jubilæumsskjold med faderens initialer og årstallene 1882-1907. En ændret målsætning spillede en rolle for værkstedets ændrede karakter. Man leverede nu mange markiser og lystbådesejl, der syedes af en tyndere dug.

→

Sejlmagerværkstedet i Stengade nr. 84, bagbygningen 1. sal. Firmaets daglige leder, Holger Petersen, står i baggrunden. — Rudolph Jørgensen, Helsingør, fot. o. 1910.

The same workshop in new premises, about 1910.



Man kan bemærke de mange ruller tyndt stof på reolen. Yderst t.v. er en svend ved at frigøre en kordel af en tovende.

Et par mindre fotos, som ligeledes blev overdraget museet, viser lystbåde med sejl syet af firmaet N. J. Petersen og søn. Båden til venstre er en oprindelig toldkrydser, en af de tidligste typer, der blev omdannet til lystfartøj efter at Statens Krydstoldvæsen blev nedlagt. Det var meget stærke både. Billedet er sikkert taget mellem 1905 og 07. Topstangen er kommet til, så man kunne sætte en „flying jib“. Til højre en 30 fods kutter, der synes at være bygget mellem 1915 og 1920. Den har roret inde under hækken og gunterrig.

En af museets meget værdifulde gaver fra firmaet N. J. Petersen og søn er en protokol ført fra 1911 til 1928 med beskrivelse og tegninger af sejl og presenninger udført til navngivne sejl- og dampskibe samt fisker- og lystkuttere.

Sejlmageriets historie i Danmark er endnu ikke skrevet og Søfartsmuseet vil gerne i forbindelse med gamle sejlmagere for at få nærmere besked om arbejdets gang og fagets vilkår.

Hanne Poulsen

EN DANSK TRAMPBÅD

Fra skibsreder Jørgen Carl, rederiet „Hejmdal“, har museet i 1969 modtaget en model af s/s „Hans P. Carl“, der i 1948 byggedes på Helsingør skibsværft til rederiet.

Lige efter den anden verdenskrig var der en enorm efterspørgsel efter nybygget tonnage hos alle rederier, og „Hejmdal“ dannede i denne henseende ingen undtagelse. Rederiet havde under krigen mistet 80 % af sin flåde, og havde kun den nu 22 år gamle s/s „Martin Carl“ tilbage.

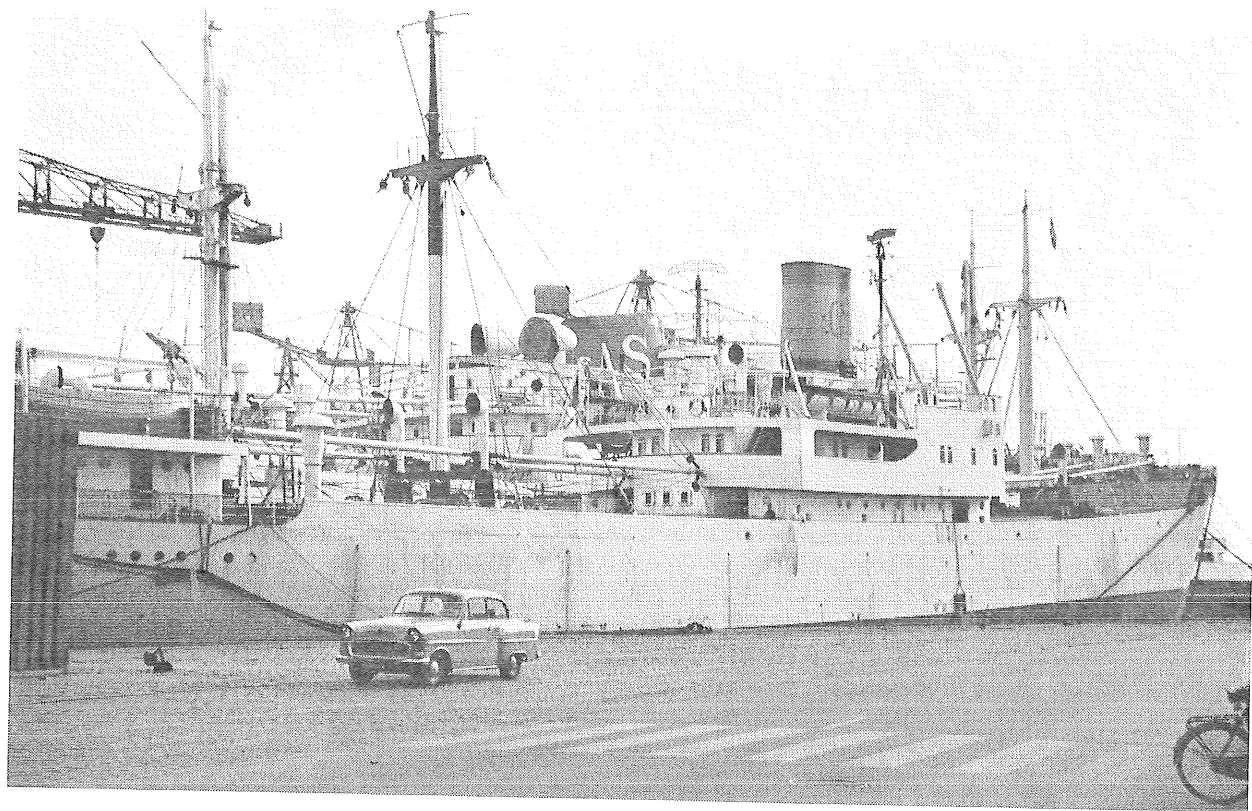
Kontrahering af tonnage var imidlertid umulig på dette tidspunkt. Intet værft kunne slutte kontrakter på grund af den håbløse materialesituation, og allerede bestilte skibe fik gang på gang afleveringsterminerne udsat.

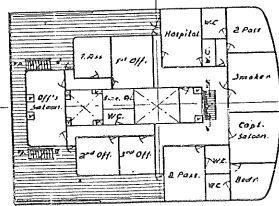
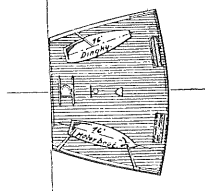
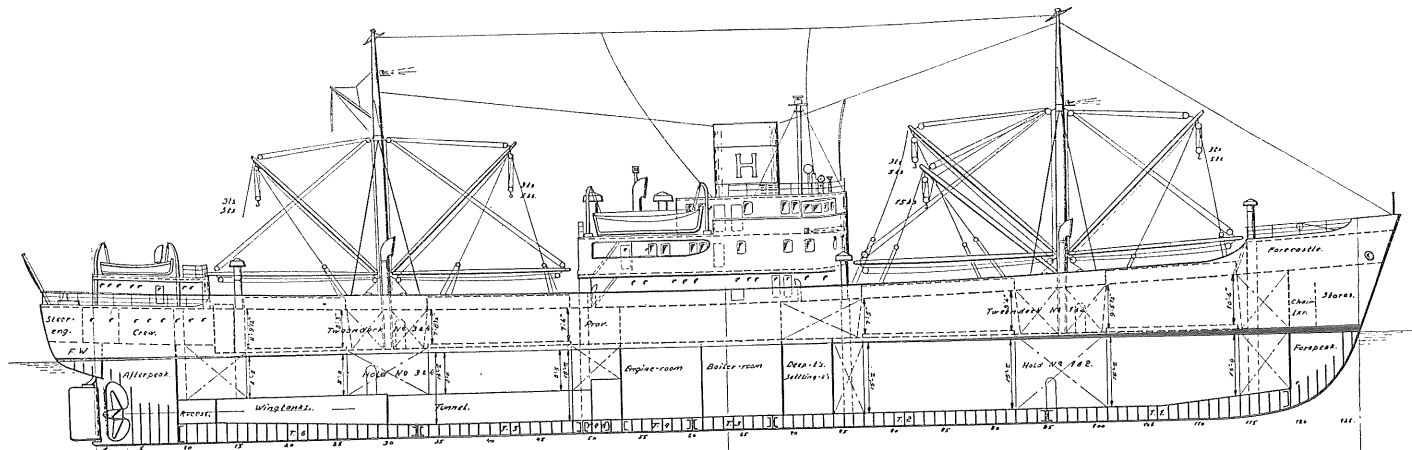
Rederiet havde under krigen hos Helsingør Skibsværft bestilt en båd, der foreløbig kun hed nr. 277. Skibet fik senere navnet „Axel Carl“. I februar 1946 tilbød værftet rederiet en kontrakt på et søsterskib til „Axel Carl“, „Hejmdal“ accepterede tilbuddet og værftet gik i gang med bygningen af nr. 291, s/s „Hans P. Carl“.

→

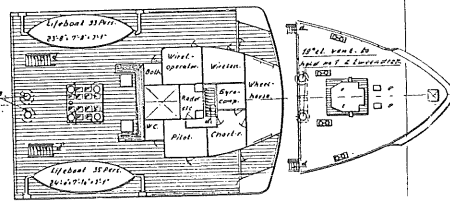
Den tidligere „Hans P. Carl“ som „Caterina Cosulich“, fotograferet under et værftsophold i Helsingør 1961. Fot. Knud Fredfeldt.

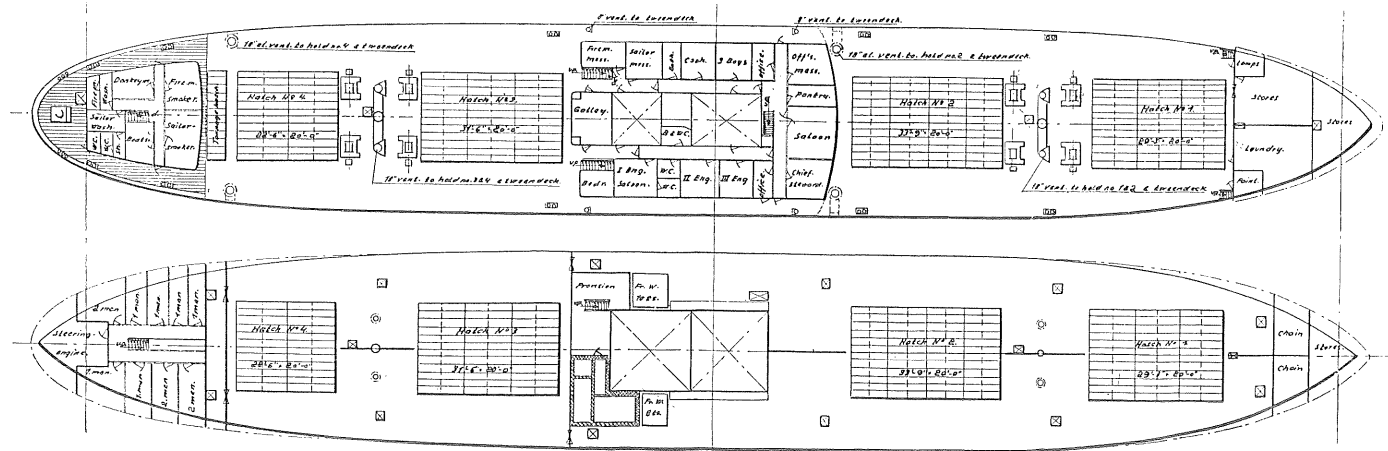
S/S "Caterina Cosulich", the former "Hans P. Carl", at the shipyard in Helsingør 1961.





See also to Hull No. 348 & Hull No. 349





Arrangemangstegning af s/s „Hans P. Carl“.
Arrangement drawings of the s/s “Hans P. Carl”.

Skibet blev bestilt som „raised quarterdecker“, men inden kølstrækningen blev dette ændret til „open shelterdecker“, da rederiet fandt, at tiden var løbet fra den førstnævnte type.

Fredag den 6. august 1948 løb s/s „Hans P. Carl“ af stablen. Det blev døbt af Fru Ingeborg Carl og opkaldt efter skibsreder Hans P. Carl, der var død i maj samme år.

Skibets dimensioner var:

Længde overalt	284'. 5''
Bredde	43'. 6''
Dybgang	17'. 0''
Brutto tons	1969
Netto tons	1005
Dødvægtstonnage	3400

Maskinen var en Helsingør Turbo-Compound maskine af typen H 9,5 med spildedampsturbine. Kedlerne var to oliefyrede vandrørskedler, og farten var 12 knob.

„Hans P. Carl“ havde 4 luger med to 5 tons bomme til hver luge. Ved to-lugen var der desuden en „sværvægter“ med en løfteevne på 15 tons.

Midtskibsbygningen var indrettet med beboelse for officerer, restaurationspersonale og passagerer. På dækket i styrbordsside med kamre og baderum for I, II og III mester, i bagbordsside med kokke- og drengeskammer og messer for dæksfolk og fyrbødere (!). Endelig var der på forkanten kammer til hovmester, saloon, pantry og officersmesse. På salondækket, grupperet omkring casingen, havde I, II og III styrmand samt en assistent kamre. Kaptajnens beboelse på forkanten indeholdt soverum, opholdsrum, rygesalon og bad.

„Hans P. Carl“ havde plads til 4 passagerer fordelt på to kamre, der også lå på salondækket. Ved siden af disse var der hospital. På agterkanten af salondækket havde officererne deres rygesalon.

Brodækket indeholdt kun een beboelse, telegrafistens, der lå i bagbordsside i forbindelse med radiostationen. Resten af brohuset var indrettet med decca- og radarrum, bestiklugar og kommandobro.

I poopen agter var der beboelse for den menige besætning. En artikel i „Politiken“ af 10. 11. 1948 havde følgende overskrift: „Nyt skib med social forståelse for søfolk“. Artiklen er et referat af et besøg på „Hans P. Carl“, og udtrykket „social forståelse“ dækker over den kendsgerning, at skibet var et af de få, der på daværende tidspunkt havde etmandskamre til den menige voksne besætning. Der var 11 kamre, og hvis man antager, at dæks- og fyrbøderbesætning har udgjort 12 mand, har altså kun dæksdreng og jungmand delt kammer.

Hele beboelsen, undtagen båds- og donkeymandskammer, lå under dækket. På selve dækket havde de to førnævnte kamre, og her var også toiletter, baderum og rygesaloner, en til hver kategori. Under bakken var der indrettet et vaskeri, hvilket tidspunktet taget i betragtning, også var noget nyt.

Jomfrurejsen gik fra København til Nantes, og „Hans P. Carl“ var beskæftiget i europæisk fart til august 1949, hvor det blev sat i time-charter på Indien i en rute, der strakte sig fra Bombay, over Cochin, Madras til Calcutta. Da charteren udløb i 1951, gjorde skibet en rejse på Europa, hvorefter det gik til Australien, hvor en ny charter var indgået. Der skulle gå otte og et halvt år, før skibet igen kom i europæiske farvande.

„Hans P. Carl“ fik den australske østkyst som sit arbejdsområde. Fra juni 1951 til maj 1957 besejlede det en rute, der gik fra Adelaide i syd til Cairns i nord, med anløb af pladser som Geelong, Melbourne, Sidney, Coofs Harbour, Brisbane, Gladstone og Townsville.

Efter den australske charter sejlede skibet i et par år på Mellemamerika. I denne fart, på rejse fra Cutuco til Punta Arenas, havde „Hans P. Carl“ et kedelhavari i det Caribiske Hav, hvor maskinchefen blev alvorligt forbrændt, og skibet måtte slæbes til Cristobal.

Den 23. 9. 1959 ankom „Hans P. Carl“ til Aalborg, efter at have været borte fra Danmark i ti år. Skibet kom i dok, og det blev omdøbt til „Saltholm“.

Udviklingen på fragtmarkedet havde gjort „Saltholm“ urentabel under dansk flag, og den stod på „Sales List“ til en pris af 75.500 £. Skibet holdtes i europæisk fart, og den 11. 5. 1960 solgtes det, under et værftsophold i Helsingør, til Soc. Industria Armamento Navigazione i Venedig. „Saltholm“ blev omdøbt til „Caterina Cosulich“.

I 1966 skiftede det atter ejer. Køberne var denne gang Cia Navigazione Attica, Grækenland, og det fik navnet „Kioni“. De nye ejere fik dog ikke længe glæde af skibet. Den 22. 6. 1968, på rejse La Goulette-Valencia, brød „Kioni“ i brand, og blev forladt af besætningen. Fire dage senere indbragtes det som havarist til Baia ved Neapel. „Kioni“ var dog så medtaget, at en reparation var umulig. Det solgtes til ophugning i La Spezia, hvortil det ankom 1. 12. 1968.

Erik Dannesboe