

Christian Lund: Et Helsingør-skibs historie

M/S SLESVIG, nybygning nr. 253, fra 1938

Det var på generalforsamlingen i A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab i maj 1937, at den da 74-årige skibsreder A. N. Petersen kunne meddele selskabets tilstedeværende aktionærer, at bestyrelsen havde vedtaget at kontrahere en nybygning for, som skibsrederen sagde: »en moderne flåde er det vigtigste aktiv for et rederi«.

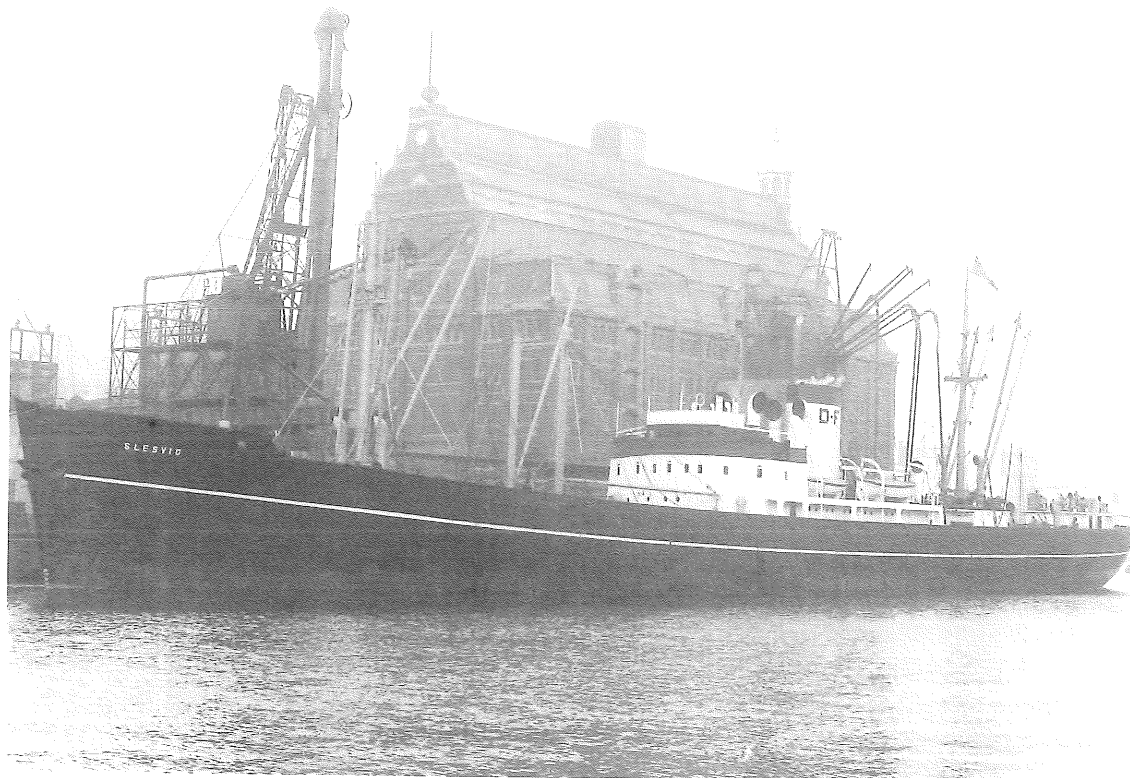
Skibet ville være en videreudvikling af den type trampmotorskibe, som skibsreder A. N. Petersen selv havde givet udkast til i slutningen af 1920'erne, da der blev kontraheret 3 motorskibe på ca. 5.500 tons dw hver, fart ca. 10-10½ knob - M/S IRLAND i 1927, M/S BRETAGNE i 1928 og M/S BORNHOLM i 1930, alle bygget hos A/S Burmeister & Wain i København. De 3 skibe blev i 1935 efterfulgt af et lidt større og hurtigere motorskib, M/S NORMANDIET på 5.800 tons dw, fart 11 knob, bygget på A/S Nakskov Skibsværft.

Det nye skib ville være på 6.000 tdw, fart 12-12½ knob, og koste kr. 2.500.000. Levering i efteråret 1938 fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Lørdag 20. august 1938 kl. 12 blev nybygningen søsat. Fru Gerda Hahn-Petersen, gift med skibsreder A. N. Petersens yngste søn, befragter Leif Hahn-Petersen, foretog navngivningen af SLESVIG. Det var tredje

gang, at dette navn blev brugt i rederiets historie – første gang i 1902, da rederiets første skib blev overtaget second-hand fra en fransk reder. Ved søsætningen var hele rederiets bestyrelse med formanden, bankdirektør J. Filskov (A/S Københavns Handelsbanks Amagertorv Afdeling, som var rederiets bankforbindelse, til trods for at en anden filial af banken lå i stueetagen i samme bygning på Store Kongensgade 49, hvor rederiet havde kontorer på 2. sal), i spidsen. Direktionen var, foruden skibsreder A. N. Petersen, repræsenteret ved hans ældste søn, skibsreder Eigil Hahn-Petersen, og blandt gæsterne var fru Ragna Gorthon, skibsreder A. N. Petersens datter, gift med skibsreder Stig Gorthon fra Helsingborg. Rederiets personale overværede også søsætningen. Efter denne blev det prominente selskab transporteret til Marienlyst for frokost. Personalet blev bispist på restaurant Sundkroen på jernbanestationen – blandt dette også yngstemanden i rederiet, eleven Christian Lund.

SLESVIGs endelige byggesum blev på kr. 2.493.100 - kr. 6.900 mindre end kontrakten! I dag er overskridelser, endog betydelige, ikke noget usædvanligt, medmindre der ved kontrakttegningen er taget fornødent forbehold.



M/S SLESVIG: Fragtskib på 6.000 tdw. Bygget 1938 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det Dansk-Fransk Dampskibsselskab, København. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

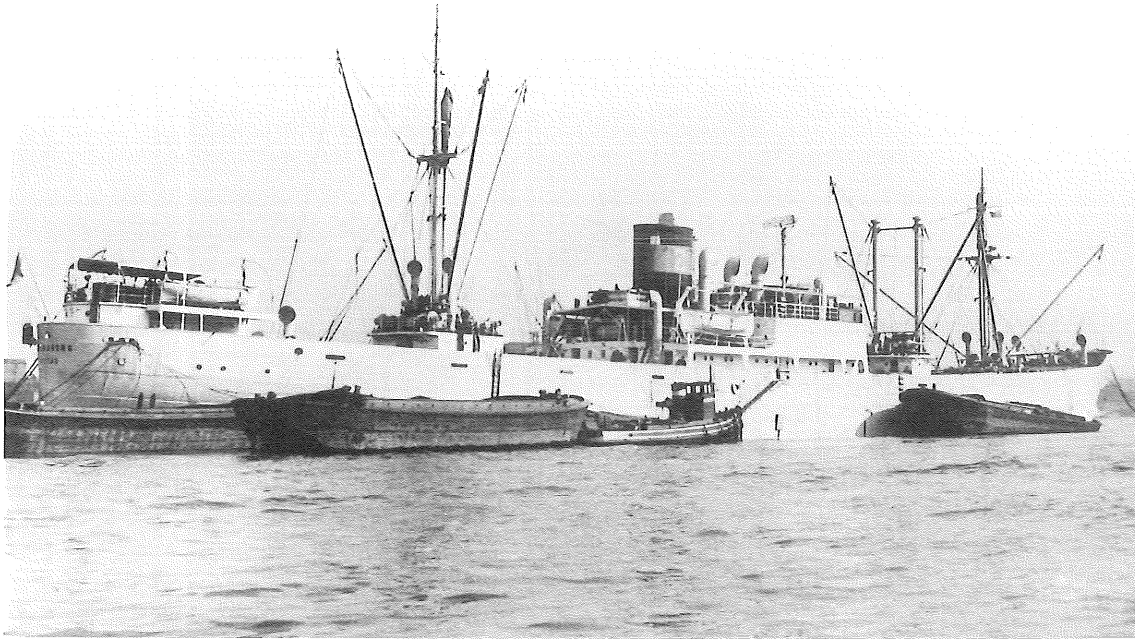
The M/S SLESVIG: A cargo ship of 6,000 dwt. Built in 1938 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for the Dansk-Fransk Dampskibsselskab (Danish-French Steamship Co.), Copenhagen. (Photo: DMM.)

Det nye skibs dimensioner var 373'0" x 50'8" x 20'9" – dengang blev alle mål angivet i fod og tommer. Motoren en 7-cylindret B&W-motor, der ydede 2.700 ihk. Kendingsbogstaverne blev OYYC.

Ingeniørfirmaet Brorsen & Overgaard, Esplanaden 9, København, varetog tilsynet med nybygningen, da rederiet på det tids-

punkt endnu ikke havde egen skibs- og maskininspektion.

Efter en vellykket prøvetur i Øresund 1. november 1938 blev SLESVIG afleveret og lagde til ved Langelinie kajen, dels for at blive præsenteret, dels for at indtage stores og proviant. Efter bunkring af dieselolie ved Prøvestenen på Refshaleøen stod SLES-



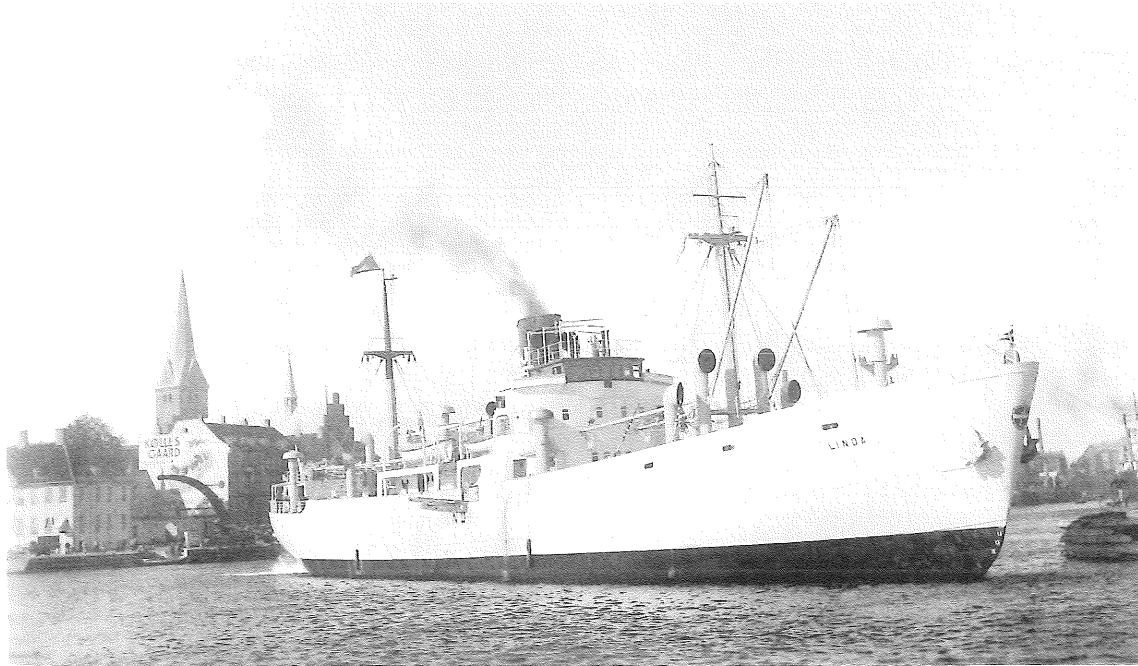
M/S SLESVIG: Solgt 1957 til Rederi – A/B Zachariassen & Co., Nystad og omdøbt til M/S KRONOBORG. Solgt til Finland 1969 og omdøbt til M/S TIURI. 1972 solgt til Shanghai for ophugning.
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The M/S SLESVIG: Sold in 1957 to the shipping company A/B Zachariassen & Co., Nystad and renamed M/S KRONOBORG. Sold to Finland in 1969 and renamed M/S TIURI. In 1972 it was sold to the breaker's yard in Shanghai. (Photo: DMM.)

VIG ud på sin jomfrurejse med rederiets seniorkaptajn Poul Haure-Petersen på broen. Rejsen gik i ballast til Portland, Maine, for at indtage en ladning korn til Hamburg. Efter en rundtur på Vestafrika, gik rejsen igen fra en europæisk havn i ballast til Philadelphia for en ny ladning korn til Rotterdam. Derfra igen i ballast til New York for så at indgå i timecharter til A.P. Møllers Maersk Line for en rundtur i Fjern-

østen. Efter tilbagekomsten til New York i efteråret 1939 var 2. Verdenskrig brudt ud; skibets videre beskæftigelse blev nu overtaget af det danske Fragtnævn, som indsatte SLESVIG i korntransporterne fra Argentina til Danmark.

Efter losning i dansk havn i slutningen af marts 1940 var SLESVIG – stadig med kaptajn P. Haure-Petersen på broen – på rejse i ballast til Buenos Aires, da Danmark blev



S/S LINDA: Fragtskib på 1.500 tdw. Bygget 1936 på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. Ved besættelsen april 1940 blev S/S LINDA oplagt på i Las Palmas, Gran Canaria. Marts 1944 afgik S/S LINDA sammen med S/S THYRA S fra Las Palmas og kom til USA, hvor skibet blev sat ind i sejladsen mellem USA og Grønland. November 1945 blev skibet leveret tilbage til rederiet og i året efter blev det omdøbt til S/S LINDA DAN. 1961 solgt til Palermo og omdøbt til S/S LINDA PRIMA.

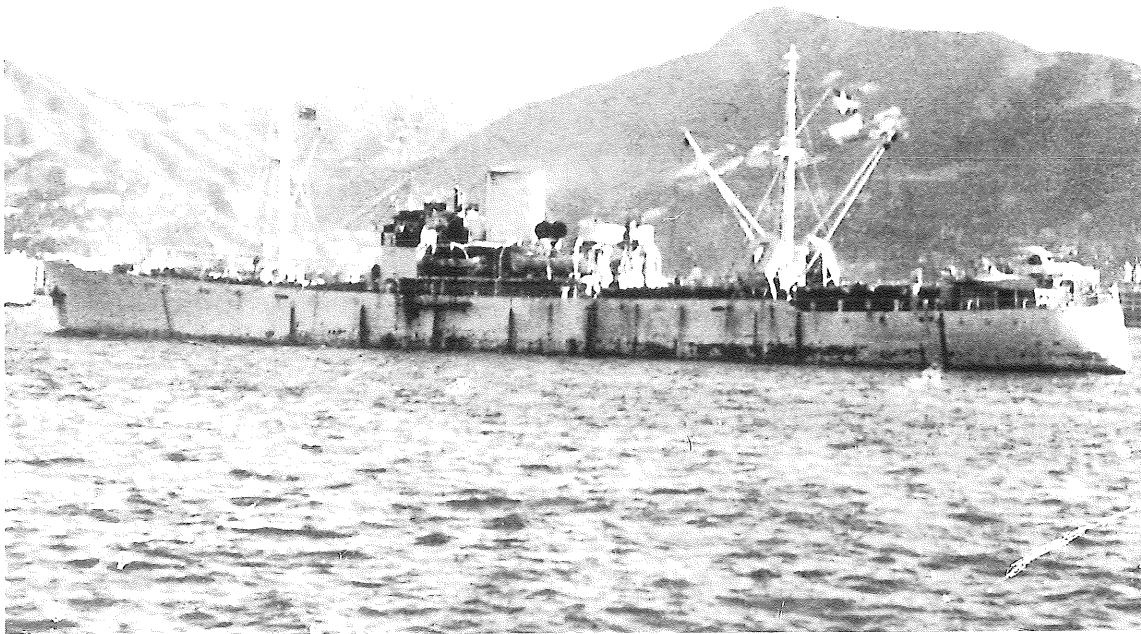
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The S/S LINDA: A cargo ship of 1,500 dwt. Built in 1936 at the Elsinore Iron Ship and Engineering Works for the shipping company Vesterhavet, Copenhagen. When Denmark was occupied in April 1940 the S/S Linda was laid up in Las Palmas, Gran Canaria. In March 1944 the S/S LINDA together with the S/S THYRA S left Las Palmas and sailed to the USA, where the ship was put into service between the USA and Greenland. In November 1945 the ship was handed back to the shipping company and in the following year it was renamed the S/S LINDA DAN. In 1961 it was sold to Palermo and renamed the S/S LINDA PRIMA. (Photo: DMM.)

besat 9. april 1940. Skibet befandt sig ud for Las Palmas, og kaptajnen besluttede sig til foreløbig at løbe ind i denne neutrale havn. Der skulle gå 6½ år, før han genså sin hjemstavn, Bornholm – måske en rekord

for en kaptajn at være så længe om bord på sit skib uden afbrydelse.

I Las Palmas lå allerede J. Lauritzens S/S LINDA, 1.500 tdw, bygget 1936. Kort efter



S/S LINDA i allieret tjeneste fotograferet i Hong Kong 1945. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The S/S LINDA in allied service photographed in Hong Kong in 1945. (Photo: DMM.)

kom DFDS' M/S CALIFORNIA, 8.273 tdw, bygget 1913, til havnen, men efter bunkring – og løfte om at sejle til Freetown for at indgå i de danske skibe under engelsk kontrol, et løfte, der imidlertid ikke blev holdt – sejlede skibet til den brasilianske havn Pernambuco, hvor det blev lagt op. Et andet DFDS skib, M/S OREGON, 8.740 tdw, bygget 1915, kom til Las Palmas 13. april, ligeledes for bunkers; efter afsejling 17.

april gik skibet til Freetown, en aftale som blev holdt. Senere kom så D/S Torms M/S THYRA S, 2.860 tdw, bygget 1936, ind til Las Palmas. Herefter lå tre danske skibe - SLESVIG, LINDA og THYRA S – ved siden af hinanden i Las Palmas havn; her skulle de forblive, ubeskæftigede i flere år!

Om bord på SLESVIG modtog kaptajn Haure-Petersen telegram fra rederiet: »Afvent ordrer. Befragtningskontrakten

annulleret«, og fra den danske skibsfartskomite i Washington DC kom et andet telegram om ligeledes at afvente ordrer – fra komiteen.

Fra engelsk side kom der hurtigt en opfordring til skibene i Las Palmas om at sejle ud og slutte sig til de danske skibe, der allerede var kommet – eller vel rettere sagt var taget – i engelsk tjeneste. Denne opfordring blev fulgt op i en radioudsendelse i BBC (British Broadcasting Corporation) af kaptajn H. C. Røder, D/S Orients m/s TASMANIA, der frivilligt var løbet ind til Falmouth på rejse fra Fjernøsten til Danmark med foderstoffer.

Kaptajn Haure-Petersen besvarede skibsfartskomiteens telegram med: »Det allierede pres for at overgive skibet frivilligt vokser stærkt. Det danske flag betragtes som fjende. Vores stilling meget vanskelig«.

Skibenes kaptajner rådslog med hinanden og besluttede sig til – foreløbigt – at blive liggende. Det havde de nu også været nødt til, for de spanske myndigheder fjernede vigtigt maskineri fra de tre skibe, så de ikke kunne sejle – Spanien var på det tidspunkt mere tysk-orienteret end, hvad der senere blev tilfældet.

Da de danske skibe i USA blev beslaglagt af den amerikanske regering 30. marts 1941, sendte Det Danske Raad i London en appel til skibene om at sejle ud, og i begyndelsen af april sendtes et nyt telegram:

»Til kaptajner og besætning på SLESVIG, THYRA S og LINDA. 4.000 danske sømænd sætter deres liv på spil her i Eng-

land for Danmarks frihed. Vil De svigte Deres landsmænd og forråde Deres land i nødens stund? De Forenede Stater har beslaglagt 38 danske skibe, så vi råder Dem til straks at sejle, før andre nationer følger efter, og spare Danmark for mere vanære.

Underskrevet

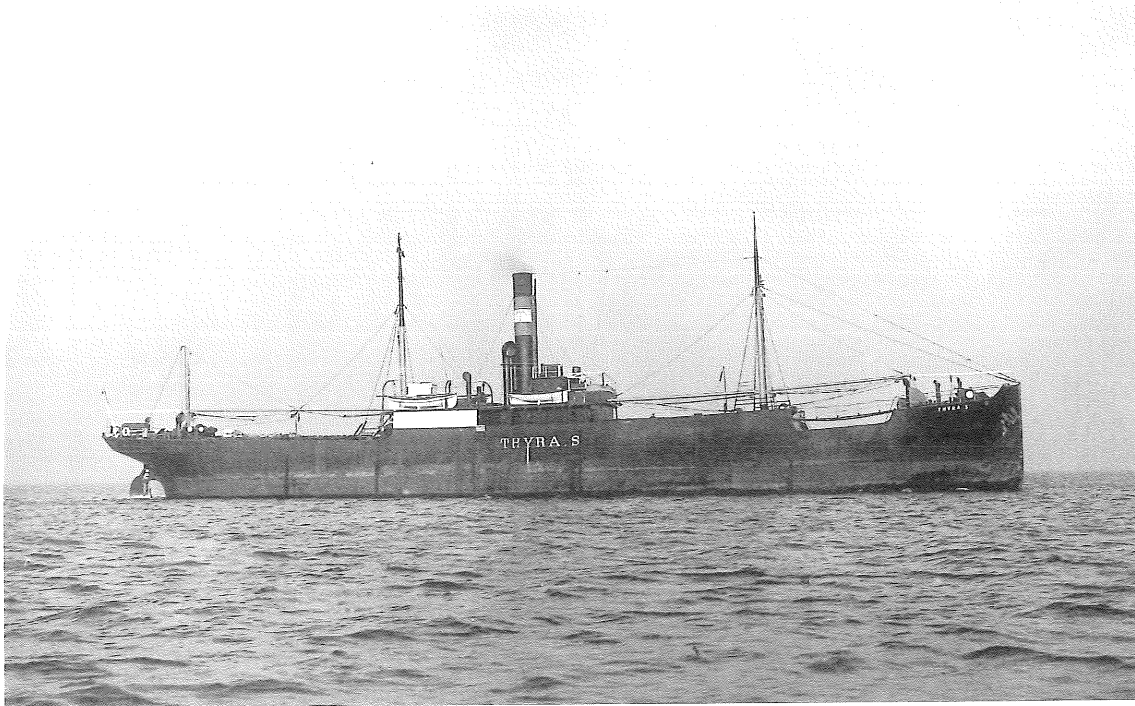
Krøyer Kielberg – Anker Petersen

Det Danske Raad, London.«

Opfordringerne gjorde dog stadig ikke mere indtryk på kaptajnerne, end at de fortsat var enige i at blive, hvor de var – indtil videre. Gennembruddet kom først i sensommeren 1943!

Begivenhederne i Danmark 29. august 1943, hvor som bekendt blandt andet den danske flåde sænkede sig selv for ikke at falde i tyskernes hænder, medførte fornyet aktivitet for at få de tre skibe i Las Palmas ud at sejle. Besætningerne var efterhånden skrumpet betydeligt ind, men nyt mandskab blev sendt til Las Palmas fra den danske sømandspool i Newcastle-upon-Tyne. Da den danske ambassade i Madrid også havde tilkendegivet sin støtte for Danmarks kamp for frihed, lagde de spanske myndigheder ikke længere hindringer i vejen for, at skibene kunne afsejle.

Det første skib, der forlod Las Palmas, var SLESVIG, der forlod havnen 29. september 1943, og til søs blev mødt af et engelsk krigsskib, som eskorterede det danske skib til Gibraltar. Efter ankomsten hertil 5. oktober blev SLESVIG omgående prisedømt og beslaglagt – af formalitetshensyn. Skibet



S/S THYRA S: Fragtskib på 2.860 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Torm, København. 9. April 1940 befandt THYRA S sig i Sydatlanten, hvorfra skibet gik til Rio de Janeiro. Senere i april kom skibet til Las Palmas, hvor det blev oplagt. Marts 1944 afsejlede skibet sammen med S/S LINDA fra Las Palmas og blev opbragt af englænderne. Resten af krigen tilbragte skibet i engelsk tjeneste. Efter krigen kom skibet tilbage til rederiet, og i 1962 blev det solgt til Piræus og omdøbt til M/S AKTI.
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The S/S THYRA S: A cargo ship of 2,860 dwt. Built in 1936 at Nakskov Shipyard for the shipping company Torm, Copenhagen. On April 9th 1940 the THYRA S was in the south Atlantic from where it proceeded to Rio de Janeiro. Later in April the ship came to Las Palmas, where it was laid up. In March 1944 the ship sailed from Las Palmas together with the S/S LINDA and was seized by the British. The ship spent the rest of the war in British service. After the war the ship was returned to the shipping company, who in 1962 sold it to Piræus, where it was renamed the M/S AKTI. (Photo: DMM.)

skiftede Dannebrog ud med det engelske koffardiflag, The Red Duster, og blev tildelt det engelske rederi Furness, Withy & Co. Ltd.s datterselskab, Prince Line, London, som bestyrer. Udskiftningen af flaget varede heldigvis kun kort tid, for allerede 25.

december fik de danske skibe, der endnu gjorde tjeneste under engelsk kontrol, atter lov at flage med Dannebrog – en anerkendelse af, at Danmark endelig blev betragtet som en allieret nation, i krig mod Tyskland.



Krøyer-Kielberg holder tale i Den danske Klub i London 1. december 1944. T. h. for ham ses den engelske udenrigsminister Anthony Eden samt fru Krøyer-Kielberg.

(Foto: Det kongelige Bibliotek)

Krøyer-Kielberg making a speech in the Danish Club in London on December 1st 1944. To the right are the British Foreign Secretary Anthony Eden and Mrs. Krøyer-Kielberg.

(Photo: The Danish Royal Library)

Efter befrielsen 5. maj 1945 fortsatte SLESVIG i sin fart for de allierede i engelsk forsyningsstjeneste i Fjernøsten. Det var betydningsfuldt for England at kunne beholde skibet i denne fart længst muligt, så SLESVIG blev faktisk først tilbageleveret 22. oktober 1946 – langt over 1 år efter befrielsen, og efter en længere periode i dok i

England, før at skibet igen fandtes egnet til sin oprindelige trampfart.

Det var dermed det sidste skib, der blev tilbageleveret fra allieret krigstjeneste.

For brugen af skibet betalte England de faste takster for de forskellige kategorier af skibe – i SLESVIGs tilfælde 2 sh /1½ d pr. måned pr. tdw = £ 637. 7 sh. 10½ d, men

først fra 5. oktober 1943. I tiden efter 1. juli 1945 og indtil tilbageleveringen 22. oktober 1946 betaltes de rater, der var fastsat af UMA (United Maritime Authority), som Danmark havde tilsluttet sig.

Efter tilbageleveringen fra engelsk tjeneste gik SLESVIG i ballast til Philadelphia for at indtage en ladning kul til Nørresundby. Efter losningen her kunne kaptajn P. Haur-Petersen så mønstre af og tage på en velfortjent lang ferie på Bornholm.

SLESVIG blev herefter indsat i Dansk-Fransk's nyoprettede linje mellem Nordeuropa og Vestafrika - Dafra Line - med speciel betjening af det daværende Belgisk

Congo, nu Den Demokratiske Republik Congo, og var beskæftiget i denne fart indtil 11. september 1957, hvor det blev solgt til det finske Rederi-A/B J.A. Zachariassen & Co., Nystad - en af Dansk-Fransk's særlige befragtningsfirma, A.N. Petersens, meget faste forretningsforbindelser og omdøbt til KRONOBORG. I 1969 videresolgte J. A. Zachariassen & Co. skibet til Ilmari Tuuli, Helsingfors, som gav skibet et nyt navn TIURU.

Den 5. oktober 1972 ankom TIURU til Shanghai for ophugning hos China Mainland Shipbreakers. Skibet havde da tjent sine forskellige ejere i 34 år.

M/S SLESVIG 1938 - 1972

Summary

The SLESVIG, a 12½-knot tramp motor ship of 6000 dwt., was delivered from the shipyard in Elsinore to A/S Det Dansk-Fransk Dampskibsselskab (The Danish-French Steamship Company) after a successful trial run on November 1 1936. From then on it sailed as a tramp ship, and from the autumn of 1939 for the Danish Freight board.

On April 9 1940 the SLESVIG was sailing in ballast to Buenos Aires in order to take on a cargo of corn for Denmark. The captain, P. Haure-Petersen, decided to put in to the port of Las Palmas, where the ship was laid up for 3½ years. On September 29 1943 The SLESVIG sailed out to join the Danish ships sailing under British admin-

istration. The ship was put under the management of Furness, Withey & Co. (Prince Line) in London, and it sailed as a supply ship for the British forces in East Asia. The ship was not delivered back from British service until October 22 1946.

Afterwards the shipping company put the Slesvig into service on the newly started route between Northern Europe and West Africa, but in 1957 it was sold to a Finnish shipping company, which sold the ship again in 1969 to another Finnish shipping company. Three years later the ship came to the breaker's yard in Shanghai.