

## *Ole Stig Johannesen: De fire motortrampere fra Kalvehave*

*Forfatteren er lektor cand. mag. i fransk, tysk og russisk, men har også en maritim fortid. Han har desuden skrevet bøger om rederierne ØK, Ove Skou og Dansk-Fransk. Efter en indledning om rederiet beskrives de fire skibe og deres livsforløb.*

Da rederiet Motortramp A/S blev stiftet af A. Reimann<sup>1</sup> 15. juli 1925 skete der en pudsig sammenkobling af Danmarks daværende to hovederhverv: landbrug og søfart.

Reimann havde i 1923 købt godset Stensbygaard,<sup>2</sup> der er beliggende midtvejs mellem Vordingborg og Kalvehave, og hvor han især interesserede sig for kvægavl – udvikling af rød dansk malkerace, og for disse avlsresultater høstede han international anerkendelse – samt for trædyrkning, til trods for at han ikke var uddannet inden for landbrug.<sup>3</sup> Det var han til gengæld inden for shipping med diverse ophold i udlandet. Som udlært blev han 1912 ansat i det københavnske shippingfirma A. O. Andersen og efter et ophold i Norge udstationeret i USA, hvor han tilbragte krigsårene. Efter en periode i New York forlagde han bopælen til Portland, Oregon, der var og stadigvæk er en hovedby for træudskibning. Her beskæftigede han sig med og var også leder af forskellige foretagender inden for skibsfart og skibsbygning, såvel som han var det danske fragtnævns repræsentant i USA i efterkrigsårene.

I 1921 vendte han tilbage til hjemlandet, men da han ikke fandt en passende stilling, slog han sig derfor på landbruget. Shippingbranchen var dog ikke helt glemt – han indtræder på opfordring i bestyrelsen for det skrantende rederi Orient, men puslede samtidig med ideen om et rederi. Et aktieselskab med en kapital på 1,2 mio. kr. stiftes sammen med et par bekendte<sup>4</sup>, og nogle værelser indrettes til rederikontorer på Stensbygaard.<sup>5</sup> Året efter indkøbes M/S STENSBY, og lidt senere anskaffes det norskejede, men ligeledes svenskbyggede M/S LUNDBY.

I 1936 blev M/S TUREBY leveret fra B&W, og endelig som det sidste M/S VEDBY, der grundet krigen først blev sat i fart i 1945 efter krigens afslutning.

Skibene er ret karakteristiske med kun et dæk, og de to første skibe har hver tre lastrum og fem luger. De to sidste havde ligeledes tre lastrum, men med kun tre luger – til gengæld var de usædvanligt lange og brede. Regnet ud fra tonnagen havde de verdens største luger.

Skibene var egentlig datidens bulkcarriers – før dette begreb og ord vandt indpas – og de to sidst tilkomne skibe M/S TUREBY og M/S VEDBY var netop ud over at være beregnet til transport af almindelig løs bulklast også indrettet med henblik på

også at kunne sejle med træstammer. Reimann havde stadigvæk gode forbindelser til Oregon og forretningsfolk i skovområderne i det canadiske British Columbia, og de blev da også anvendt i træfarten herfra. Ud over træstammer blev også 25 meter langt tømmer fragtet til Sydafrika til anvendelse ved bygningen af guldmineskakter.

M/S STENSBY og M/S TUREBY gjorde hele 2. verdenskrig med. M/S TUREBY blev adskillige gange omtalt på hæderkronet vis. Under krigen fik man øje på de store luger, og skibet blev derfor udvalgt til en transport med lokomotiver fra England til Mellemøsten. Efter krigen blev både TUREBY og VEDBY sat ind i et par års time charter med lokomotiver fra USA til Cherbourg i Frankrig. I øvrigt fortsatte alle tre »overlevende« skibe i worldwide trampfart – dog ofte i langvarigt time charter, således var alle tre gennem hele 1950/51 indsat i fart mellem Freemantle, Vestaustralien og Christmas Island (den Christmas Island, der tilhører Australien, og som ligger lidt syd for Java).

TUREBY kom i de seneste år af sin levetid, og under andet navn, flere gange til Orehoved på Falster medførende mahognistammer til finérfabrikken, men selvsagt kom de fire skibe aldrig nogensinde til deres hjemsted, Kalvehave. Dog gik rederiet Motortramp i mange år populært under navnet »Kallehaverederiet«.

Efter salget af VEDBY i 1962 ejede rederiet ikke mere selvstændigt skibe, og de ansatte på rederiets kontorer på Stensbygaard blev overflyttet til Orients kontor i København. Rederiet havde fortsat igennem mange år interesser i såvel Orient som Norden og var indtil for kort tid siden

moderselskab i Motortrampkoncernen omfattende rederierne Motortramp, Orient og Norden. Samtidig beskæftigede Motortramp sig med diverse investeringsvirksomhed og ejendomshandel.

#### *M/S STENSBY*

Bygget af Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B, Göteborg, byggenr. 221.

Afleveret 29. september 1926 til A/S Motortramp, Stensved.

Tonnage: 6850 tdw; 3953 BRT; 2934 NRT.

Dimensioner: 350'2" x 50'8" x 25'4".

Motor: Diesel. 6 cyl. 4-takts B&W 6250-S. 2000 ihk. 9,5 knob. Forbrug 6,5 tons.

Først indregistreret i 1926 med hjemsted i København, derefter i Kalvehave.

Detaljer: Et dæk. To master. Tre lastrum. Fem luger. Ti 3-tonns bomme (5 tons i dobbeltløft).

#### *Hændelser:*

5. august 1933. Grundstødt med lods om bord i tæt tåge ved indsejlingen til Columbia-floden på rejse fra Portland til Seattle. To dage efter kom skibet flot ved fremmed hjælp. Grundstødningen skyldtes formodentlig tåge og strømsætning.

12. december 1939. Andenstyrmand omkom ved fald ned i lasten, medens skibet lastede koks i Port Arthur, Texas.

#### *Krigsbegivenheder:*

Ved Danmarks besættelse befandt M/S STENSBY sig i det Indiske Ocean og fulgte her opfordringen fra Det britiske Admiraltet om at søge ind til neutral havn.

29. april 1940 ankom skibet til Durban i Sydafrika, hvor det blev beslaglagt af Den



M/S STENSBY bygget på Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B i Göteborg til Motortramp A/S i 1926 og blev solgt i 1953 til Finland. Skibet lastede 6850 tdw i tre lastrum med i alt fem luger og var udstyret med en B&W-motor type 6250-S på 2000 ihk. (Foto: H&S)

*The M/S STENSBY was built at Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B in Gothenburg for Motortramp A/S in 1926 and was sold in 1953 to Finland. The ship's capacity was 6850 dwt. in three holds with five hatches altogether and was fitted with a B&W 6250-S engine of 2000 i.h.p. (Photo: DMM)*

sydafrikanske Union. STENSBY blev indstævnet for en priseret, hvor kaptajnen protesterede, idet han hævdede, at kontrollen med rederiets skibe nu var overgået til skibsfartskomiteen i New York. Der blev efterfølgende truet med konfiskation af

skibet, og til sidst måtte såvel STENSBY såvel som to andre danske skibe i samme situation (INGE MÆRSK og KALØ) tage imod tilbuddet på trods af, at de sydafrikanske vilkår ikke var særligt gode. De tre skibe blev alle overført til South African

Railways and Harbours, og STENSBY blev derefter sat i fart på Australien.

Det britiske Admiralitets repræsentant stillede en erstatning og godtgørelse for brug af skibene i udsigt efter krigens afslutning, men Sydafrika følte sig ikke bundet af dette løfte, og den senere erstatning, der først kom til udbetaling i 1952, var kun på halvdelen af det ansøgte.

18. november 1953. Ankom STENSBY til Aalborg, hvor overtagelse fandt sted efter dokning.

Solgt med virkning fra 26. november 1953 til Hacklin Holding Co. A/B, Helsinki, og omdøbt M/S WERNER H med hjemsted i Pori / Björneborg, Finland.

Solgt 1959 til ophugning i Japan, og skibet ankom til Osaka 2. april 1959.

#### *M/S LUNDBY*

Bygget af Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona, byggenr. 25.

Søsat: 8. marts 1926.

Afleveret 12. juni 1926 til Rederi-A/S Saga, Oslo og døbt M/S SAGA.

Egentlig kontraheret hos AB Götaverken, der rekontraherede skibet hos værftet i Landskrona.

Solgt 27. marts 1931 til A/S Mototramp, Stensved, og omdøbt LUNDBY.

Tonnage: 6850 tdw; 4150 BRT; 2506 NRT.  
Dimensioner: 357' x 51'3" x 25'4".

Motor: Diesel. 6 cyl. 4-takts B&W 6250-S. 1800 ihk. 10 knob.

Besætning: 34.

Detaljer: Bygget med krydserhæk. Et dæk. To master. Tre lastrum. Fem luger. Ti 3-tons bomme (5 tons i dobbeltløft).

#### *Krigsforliset:*

April 1940. Oplagt i New York.

30. marts 1941. Overtaget af U.S. Shipping Board og omdøbt M/S PINK STAR med hjemsted i Panama. Bemandet 12. juli 1941 i New York.

19. september 1941 blev LUNDBY på sin første rejse efter overtagelsen i engelsk konvoj fra Sydney i Nova Scotia, Canada til Reykjavik torpederet af en tysk u-båd. Konvojen, der bestod af 63 skibe, blev angrebet af 15-17 ubåde, og 20 skibe gik tabt.

På denne rejse bestod besætningen af otte canadiere, seks englændere samt af belgiere, hollændere, polakker og enkelte fra oversøiske lande. En mand omkom.

Den erstatning for brug og forlis, som USA tilbød efter krigen, fandt man for ringe, og sagen blev først afsluttet i 1954.

#### *M/S TUREBY*

Bygget af Burmeister & Wain A/S, København, byggenr. 615.

Søsat i december 1935.

Afleveret 3. januar 1936 til A/S Mototramp, Stensved.

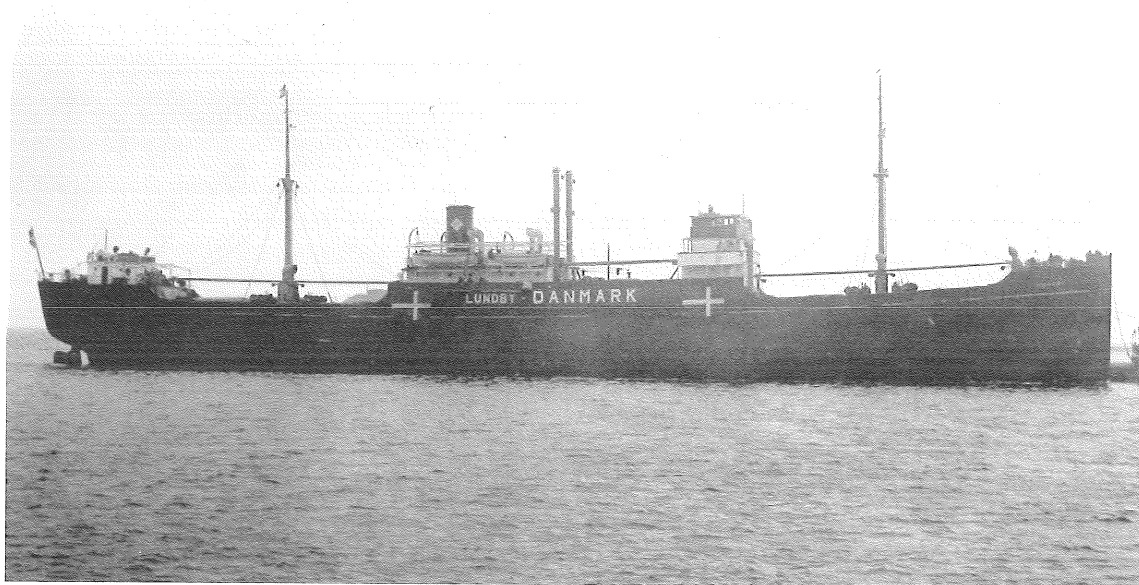
Tonnage: 7350 tdw; 4372 BRT; 2646 NRT.

Dimensioner: 363'6" x 56'4" x 24'9".

Motor: Diesel. To 4-cyl. 2-takts B&W 450-VF-90. 3000 ihk. To skruer. 12 knob. Forbrug 10 tons.

Besætning: 36.

Detaljer: Et dæk. Tre lastrum. Tre luger (19 x 6,25 m). Seks dobbelte samsonposter, hvor parret foran brobygningen og parret lige efter maskincasingen begge er forsynet med en mindre signalmast. Denne særlige konstruktion kaldes »goalposts masts«. Tolv 3-tons bomme og én 25-tons svær-



M/S LUNDBY blev bygget på Nya Varv A/B i Landskrona og Motortramp A/S købte det i 1931. M/S LUNDBY var egentligt søsterskib til STENSBY, men kontrakten var videresolgt til værftet i Landskrona. Motorens kraft er for dette skib opgivet til 1800 ihk. Under Anden Verdenskrig blev skibet overtaget af U.S. Shipping Board, men allerede på sin første rejse, blev det torpederet og forliste den 19. september 1941. (Foto: H&S)

*The M/S LUNDBY was built at Nya Varv A/B in Landskrona and Motortramp A/S bought it in 1931. The M/S LUNDBY was actually a sister ship to the STENSBY, but the contract was resold to a shipyard in Landskrona. The engine power for this ship is recorded as 1800 i.h.p. During World War II the ship was taken over by the U.S. Shipping Board, but already on its first voyage it was torpedoed and sank on 19th September 1941. (Photo: DMM)*

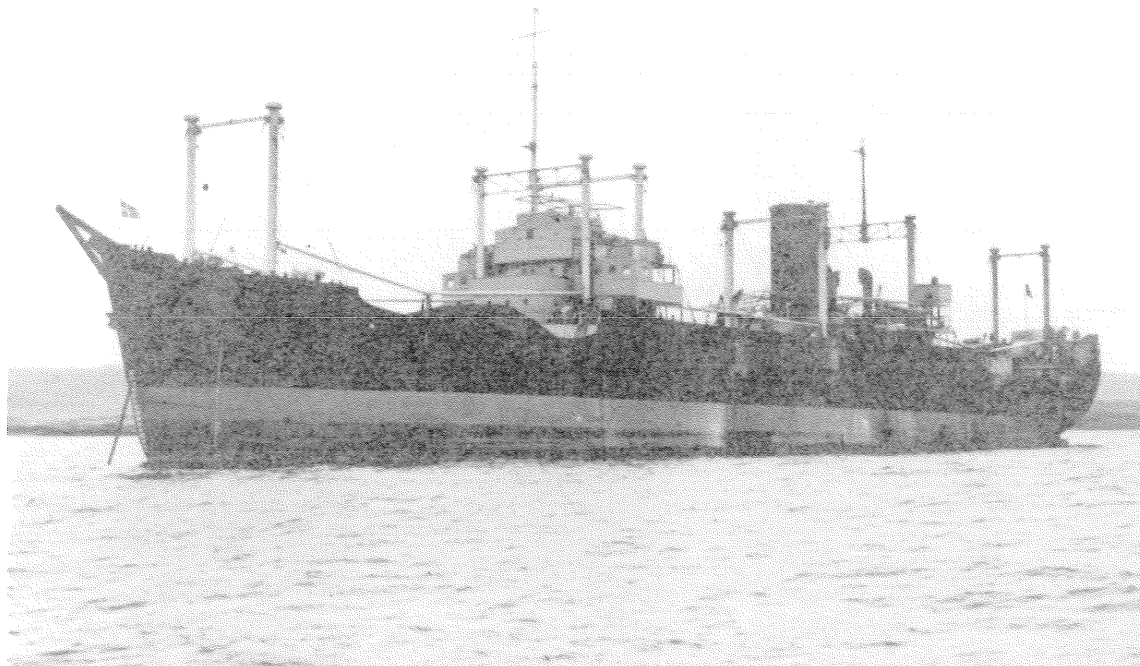
vægtsbom. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet.

#### *Krigsbegivenheder:*

Den 9. april 1940 befandt M/S TUREBY sig i Atlanterhavet på rejse fra La Plata til Danmark. Man valgte derfor at søge ind til Reykjavik på Island, hvor der en måned senere

blev landsat engelske tropper. Det blev herefter aftalt med engelske myndigheder, at TUREBY skulle sejle til Glasgow, hvortil det ankom juli 1940 og efterfølgende blev beslaglagt, og rederiet Hutchinson Line, Glasgow, blev indsat som bestyrer af skibet.

Efter en længere ventetid blev det sat i fart 14. oktober 1940. Bortset fra en enkelt



M/S TUREBY blev bygget på B&W i København og afleveret 1936 til Motortramp A/S. Skibet var på 7350 tdw og udstyret med en B&W-motor af typen 450-VF-90 på 3000 ihk. Skibet var godt forsynet med lossegej: Seks dobbelte samsonposter med tolv 3-tonns bomme og én 25-tonns sværvægtsbom. Ved Danmarks besættelse den 9. april 1940 befandt skibet sig i Reykjavik, og det blev senere overtaget af England og sat i drift under rederiet Hutchinson Line, Glasgow. I forbindelse med invasionen deltog TUREBY med to rejser til Normandiet. TUREBY blev 1960 solgt til Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italien, og omdøbt TALORO. (Foto: H&S)

*The M/S TUREBY was built at B&W in Copenhagen and delivered in 1936 to Motortramp A/S. The ship's capacity was 7350 dwt. and it was fitted with a B&W 450-VF-90 engine of 3000 i.h.p. The ship was well equipped with cargo gear: Six double Samson posts with twelve 3-ton derricks and one 25-ton heavy derrick. When Denmark was occupied on 9th April 1940 the ship was in Reykjavik, and it was later taken over by Britain and put into service for the Hutchinson Line shipping company in Glasgow. In connection with the D-day invasion the TUREBY made two voyages to Normandy. In 1960 it was sold to Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italy and renamed the TALORO. (Photo: DMM)*

tur til Amerikas vestkyst bestod de første rejser af farter over Atlanten. På den femte rejse skulle der transporteres 15 lokomotiver med en individuel vægt på 70 tons samt tendere foruden lastvogne og ambulancer til Mellemøsten. Når netop TUREBY blev udvalgt hertil, skyldtes det skibets usædvanligt store luger.

Rejsen gik fra Hull og syd om Afrika til Abadan og Basra. Under en senere rejse i Middelhavet med ammunition og flybenzin fra Alexandria til Tripolis blev skibet beskadiget ved et flyangreb under losningen. Tyskerne meldte, at det var totalt ødelagt, men det var dog ikke mere end at TUREBY ved egen kraft kunne sejle langsomt tilbage til Port Said for reparation

En anden dramatisk hændelse opstod under en senere rejse i 1943, da der i bugten ved Aden blev affyret en torpedo, der passerede agten for skibet. Derefter kom en u-båd til syne, og på TUREBY blev der slået fuld kraft frem for at vædre fjenden, der dog dykkede meget hurtigt. Tilkaldte bombefly, der nåede frem 20 minutter senere, nedkastede dybvandsbomber, men om u-båden blev beskadiget vides ikke. I forbindelse med invasionen deltog TUREBY med to rejser til Normandiet. Den første tur fandt sted allerede dagen efter invasionen, hvor der blev losset krigsmateriel ud for stranden ved Omaha Beach, og den næste gik til havnen i Arromanches.

På den fjortende kigsrejse fra USA til Antwerpen lå skibet elleve døgn i denne havn, hvor der dagligt var angreb med tyske V1- og V2-raketter. Aftenen før afrejsen blev fire mand af skibets kinesiske besætning dræbt af et raketnedslag.

Den 9. maj 1945 afsejledes for sidste gang i konvoj fra Newark, USA, til London, hvortil TUREBY ankom 27. maj 1945. Herefter blev skibet tilbageleveret.

Konklusion: Fra juli 1940 til maj 1945 udsejledes der totalt over 136.000 sømil. En del af rejserne var i admiralitetets tjeneste under Sea Transport Department. De fleste rejser var på Nordatlanten, men der var også rejser til det indiske Ocean og Rødhavet og en enkelt dramatisk rejse i Middelhavet og ofte bestod ladningen af krigsmateriel. Under denne periode blev mange besætningsmedlemmer udskiftet både med danske og udenlandske. TUREBY fik både før og under krigen betegnelsen et »*happy ship*«, hvorved forstås, at om bord var der en god stemning og god harmoni såvel mellem officerer og den menige besætning som grupperne indbyrdes.<sup>6</sup>

#### *Hændelser:*

29. januar 1958. Grundstødt ved Arubas vestkyst. Dagen efter kom skibet flot ved egen hjælp.

7. december 1960. Solgt til Teulada S.p.A. di Navigazione, Cagliari, Italien, og omdøbt TALORO.

1963. Solgt til Compañía Comercial y Navegación San Martín S. A., Panama, og omdøbt SILVERFIR.

1968. Solgt til Blue Greek Sea Compañía Naviera, Panama, og omdøbt STELLA.

1969. Solgt til Holland og umiddelbart derefter videresolgt til Eisen & Metal AG., Hamburg for ophugning. Ankom 12. aug. 1969 til Hamburg i slæb.

Årsagen til ophugningen var en grundstødning i februar samme år ud for Hol-



M/S VEDBY blev bygget på B&W i København og var færdigt på værftet i januar 1942, men blev først afleveret til Motortramp A/S i maj 1943. Skibet var på 7270 tdw og med en B&W-motor type 562-VTF-115 på 3200 ihk. Dæksudstyret var lig TUREBYs. Mens skibet under krigen var oplagt i København blev det saboteret af Schalburgkorpset. Skibet blev solgt til A/B Sally ved A. Johansson, Mariehamn, Ålandsøerne, og omdøbt til DAFNY. (Foto: H&S)

*The M/S VEDBY was built at B&W in Copenhagen and was finished at the shipyard in January 1942, but was not delivered to Motortramp A/S until May 1943. The ship had a capacity of 7270 dwt. with a B&W 562-VTF-115 engine of 3200 i.h.p. The deck equipment was the same as the TUREBY's. During the war, while the ship was laid up in Copenhagen, it was sabotaged by the Schalburgkorpset. The ship was sold to A/B Sally's representative Mr. A. Johansson, Mariehamn, in the Åland Islands, and it was renamed the DAFNY. (Photo: DMM)*

land ved Terschelling, da skibet var på rejse fra Gdynia til Vestafrika med kul. Da tidevandet satte ind forsøgte skibets kaptajn ivrigt at komme fri af grunden ved at

sætte fuld kraft på maskinen, men under disse anstrengelser, blev bunden ødelagt i en længde af over 50 meter. (Kaptajnen blev i øvrigt afskediget umiddelbart efter,



fordi han bl.a. ikke havde afventet fuldt tidevand). Efter en nødreparation i Emden fuldførtes rejsen. På tilbagerejsen medbragtes der mahognistammer til Orehoved tæt ved hjemhavnen. I marts 1969 blev det sendt til eftersyn i dokken på Aalborg Værft. Reparationen viste sig at være kostbar, og TUREBY blev derefter lagt op i Aalborg, medens det græske rederi overvejede situationen, der altså resulterede i ovennævnte ophugning.

#### *M/S VEDBY*

Bygget af Burmeister & Wain A/S, København, byggenr. 664.

Søsat 18. september 1941.

Færdigbygget 10. januar 1942, men først afleveret maj 1943 til A/S Motortramp, Stensved, og derefter oplagt i København. I 1943 blev skibet udsat for en sabotageaktion fra det tyskvenlige Schalburgkorps.

Tonnage: 7270 tdw; 4446 BRT; 2625 NRT.

Dimensioner: 363'6" x 56'4" x 24'9".

Motor: Diesel. 5 cyl. 2-takts B&W 562-VTF-115. 3200 ihk. 12 knob. Forbrug 10 tons.

Detaljer: Et dæk. Tre lastrum. Tre luger (19 x 6,25 m). 6 dobbelte samsonposter, hvor parret foran brobygningen og parret lige efter maskincasingen begge er forsynet med en mindre signalmast, »goalpost masts«. Tolv 3-tonns bomme og en 25-tonns sværvægtsbom. Alt dæksmaskineri er elektrisk drevet.

#### *Hændelser:*

18. oktober 1955. Da M/S VEDBY befandt sig i Stillehavet ca. 60 sømil vest for Californiens sydspids, indtraf en eksplosion i

hovedmaskinen, og en stikflamme ramte en maskinassistent, der blev alvorligt forbrændt. Eksplosionen skyldtes sandsynligvis, at et trykleje var løbet varmt, og varmen herfra forplantede sig til krumtaphuset, hvorved oliedampene heri er blevet antændt.

30. januar 1959. Kollideret i Kielerkanalen på rejse til Lübeck. Da M/S VEDBY, der havde lods om bord og afgav tågesignaler, i tæt tåge passerede broen ved Rendsburg, sås ret forude et modgående skib, der senere viste sig at være BALTIC EXPRESS af London. Roret lagdes styrbord og derefter bagbord, men umiddelbart efter tørnede BALTIC EXPRESS med bagbord låring mod bagbord side af VEDBY.

4. januar 1962. Solgt til A/B Sally ved A. Johansson, Mariehamn, Ålandsøerne, og omdøbt DAFNY.

14. august 1975. Solgt til Eckhardt & Co. KG., Hamburg, for ophugning. VEDBY fik dog endnu nogle leveår, da det ikke blev ophugget, men derimod videresolgt 1975 til Euro-Atlantica de Navegación, Panama og omdøbt MARLIN II. Solgt 1980 til Naviera Mogor S. A., Spanien for ophugning.

Ankom 9. marts 1980, til Marin, hvor ophugningen påbegyndtes 24. november 1980.

#### *Fart efter krigen*

Skibenes særlige konstruktion med de omtalte store luger blev nu atter værdsat, da både TUREBY og VEDBY i de første efterkrigsår blev sat ind i transport af diesellokomotiver og andet jernbanemateriel fra USA til Frankrig.

*Noter*

<sup>1</sup> Født 15. april 1889.

<sup>2</sup> Købt for penge optjent ved forretninger under opholdet i USA. Ikke for intet var han søn af en børsvekslerer.

<sup>3</sup> Ifølge eget udsagn skulle han fra sin ungdom have haft to hovedinteresser: skibsfart og landbrug.

<sup>4</sup> Hans tidligere chef, skibsreder P. Carl fra rederiet Hejmdal, samt godsejer og frøgrosserer H. Hartmann. Størsteparten af aktierne ejedes dog af Reimann selv og den nærmeste familie.

<sup>5</sup> For øvrigt var rederiets prokurist (en tidligere skibsfører) også gårdejer og boede på nabogården.

<sup>6</sup> *Turebys* rejser under krigen omtales indgående i bd. III og IV hos Chr. Tortzen.

*Kilder:*

Christian Tortzen: *Søfolk og skibe* 1939-45, I-IV. København 1981-85.

Rigsarkivet.

## The Four Motor Tramps from Kalvehave

### *Summary*

The founder of the shipping company, Mr. A. Reimann, had a long stay in the United States during World War I, where he made many good contacts within the forestry and timber industry on the Pacific coast. After his return home he established himself as a landowner, but since he still retained his earlier interest in and love of ships and shipping he soon founded a shipping company that he ran parallel with cattle breeding, both of them quite skilfully. The shipping company now reaped the benefit of his old contacts on the Pacific coast, and the company's ships were all especially adapted for the transport of logs. The hatches, for example, were exceptionally large.

During World War II the LUNDBY was lost on

its first voyage in allied service, and the last ship to be built, the VEDBY, was not put into service until after the end of the war. As far as the STENSBY and the TUREBY were concerned it was a five-year period full of drama. The STENSBY was transferred to South Africa, and the TUREBY, after a detour via Iceland, came into British service, where it was involved in many dramatic episodes. The ship was honourably mentioned several times for its efforts in the war. Both during and after the war the ships with the large hatches proved themselves particularly well suited for the transport of locomotives and railway material, for example to a devastated Europe in the post-war years.

