

*Kåre Lauring*

## Den sidste rejse

– skrot, genbrug og designermøbler

22. april 2005 nåede DSB's gamle motorfærge KONG FREDERIK IX, under navnet RIKY, frem til Alang Beach i Indien, hvor ophugningsfirmaet Shreeji Shipping Agency havde overtaget skibet.

Alang Beach ligger på Indiens nordlige vestkyst, på østsiden af halvøen Gujarat ud til Khambat Bugten, og KONG FREDRIK IXs ankomst til den fjerne strand, som de fleste danskere næppe kan finde på et verdenskort, skete under stor mediebevågenhed hjemme i Danmark. Flere grupper havde forgæves prøvet at holde færgen tilbage i Danmark, nogle fordi de ville bevare færgen, der var bygget på Helsingør Værft tilbage i 1954, som museumsskib, andre fordi færgen indeholdt store mængder af miljøfarlige stoffer som f.eks. asbest.

Skibets gamle rederi Scandlines havde intet med afsendelsen til ophugning på Alang Beach at gøre, for rederiet havde otte år tidligere overdraget færgen til et nystartet museumsprojekt, Danmarks Færgemuseum. Museet var siden gået fallit, og derefter blev færgen købt og solgt flere gange, indtil den via forskellige noget indviklede transaktioner var endt som statsløst skib. I marts 2005, efter afgørelse fra Korsør Kommune, fik færgen tilladelse til at forlade Halsskov Færgehavn for at begive sig

ud på den rejse, der skulle føre den gamle statsfærge til ophugningsværftet på Alang Beach.

Debatten om motorfærgen KONG FREDERIK IXs skæbne skabte blandt mange en bevidsthed om, at skibe ikke kun fødes, de dør også. Men hvor skibe – i modsætning til mennesket – altid fødes under musik, taler, champagne og festmiddage, så dør de – lige som mennesket – under meget forskellige former.

Krigsskibe kan således have en heroisk død. Som det tyske slagskib BISMARCK, der 27. Maj 1941 blev sænket efter en glørværdig kamp mod en engelsk flådestyrke, der involverede både krydsere, slag- og hangarskibe.

For handelsskibe er en heroisk død mere sjælden, men de kan få en majestætisk død. Som da R.M.S. TITANIC løb på et isbjerg en klar aprilnat med næsten havblik. Et par timer tog det, medens orkestret spillede, og skibet stille gled dybere ned i vandet. Så rejste agterskibet sig som en kæmpe hval ud af vandet og stod lodret under den stjerneklare himmel, medens larmen fra tusinder af stykker møbler, porcelæn, glas, kufferter og fem flygler, der knustes mod skibets vægge og skotter, rullede ud over havet. Efter et par minutter begyndte agterskibet så at glide lodret ned i dybet, me-



Stranden langs med Alang Beach. I baggrunden ses to udfasede bulk carriers og i forgrunden de sidste rester af det italienske passagerskib T/S EUGENIO C på 30.567 brt. bygget i 1968 til Costa Armatori S.p.A. i Genua, der indsatte skibet i passagerfart mellem Genoa og Buenos Aires. I 2003 nåede skibet under navnet BIG RED BOAT frem til ophugningsvæftet på Alang Beach. I baggrunden ses også, hvordan ophugningsaktiviteterne har skabt et langstrakt "Klondyke" af mindre bygninger og skure med alt fra værksteder til kontorbygninger og i nogle tilfælde også boliger for arbejderne.

(Foto Peter Knego 2004)

The beach alongside Alang Beach. In the background are two phased out bulk carriers and in the foreground the last remains of the Italian passenger ship the T/S EUGENIO C of 30,567 brt., which was built in 1968 for the company Costa Armatori S.p.A. in Genoa. The shipping company put the ship into passenger service between Genoa and Buenos Aires. In 2003 the ship, now named the BIG RED BOAT, arrived at the shipbreaking yards at Alang Beach.

In the background can also be seen how the breaking up of ships has created an extensive "Klondyke" of smaller buildings and sheds, containing everything from workshops to office buildings and in some cases even housing for the workers.

(Photo Peter Knego 2004)

dens de overlevende sad tavse i bådene og overværede dramaet.

Mindre kunne også gøre det. D/S Vendilas skib S/S ERIK BOYE blev torpederet i Atlanten en junaften i 1940; om selve forliset skrev skibets styrmand Martin Bantz bagefter: "Pludselig rettede den sig op, så den kom til at ligge på ret køl stadig med fart fremover. Så sank den hurtigt dybere og dybere i vandet. Vi så vandet vaske over agterdækket, og den sank, stadig med nødbelysningen tændt. Da skorstenen var halvt i vandet, lød der et frygteligt spektakel, og en søjle af røg og damp slog op igennem den. Vi sad alle og stirrede tavst på den, for mig var det som at være vidne til et kæmpe-dyrs døds-kamp, dens stønnen lød så levende, medens den styrtede af sted gennem vandet. Et øjeblik efter at den var forsvundet, var havet atter stille og roligt, som om der aldrig havde været noget skib. Alt hvad der var tilbage var 22 mand i en båd."

Skibe dør i krig, skibe dør ved forlis, og skibe dør ved strandning. Nogle under stor bevågenhed andre helt alene og uden mange spor som grønlandsskibet HANS HEDTOFT. Eller de dør sporløst som skoleskibet KØBENHAVN. Andre, som M/F KONG FREDERIK IX overlever, og for dem venter, efter et langt og arbejdssomt liv, ophuggerens skærebrændere.

Et skib har, ligesom mennesket, en livscyklus. For et skib er den gerne ca. 30 år, fra det bliver født, og til det dør. I den danske handelsflåde blev et skib tidligere oftest født på et dansk værft, den tid er forbi, og nu sker fødslen i udlandet. Derefter sejler skibet for

det danske rederi i en årrække, kortere eller længere alt efter skibstype, og sammenlagt har den danske handelsflåde en gennemsnitsalder på omkring 7 år, derefter bliver det solgt. Køber kan være et udenlandsk datterselskab af det danske rederi, eller det kan være et udenlandsk rederi, der enten selv ønsker at bruge skibet, eller evt. stille det til rådighed for det danske rederi i en form for charter.

Efter endnu en årrække bliver skibet så solgt en gang til, og nu begynder for alvor turen ned ad den sociale rangstige. Fra at være ejet af et dansk rederi, glider skibet nu ud på verdensmarkedet, og næste ejer er gerne et rederi i Den tredje Verden. Som årene går, skibet ældes, og udgifterne til vedligeholdelse stiger, stiger også hyppigheden af ejerskift. Indtil skibet ender hos sin sidste ejer, firmaet der sælger det til ophugning.

Frem til anden Verdenskrig foregik ophugning af skibe i både USA og Europa. I Københavns Sydhavn lå således ophugningsfirmaet Petersen & Albeck, der var landets største ophugningsværft, hvor en stor del af den tidlige danske dampskibsflåde, der hovedsageligt var indkøbt som "second-hand" skibe, endte deres dage.

Efter krigen begyndte ophugningsindustrien at flytte ud til lande, hvor omkostningerne, ikke mindst arbejdslønningerne, var lavere. I de første år flyttede ophugningen til lande som Jugoslavien, Grækenland og Tyrkiet, men siden flyttede aktiviteterne endnu længere væk. Til Gadani Beach i Pakistan og til Bangladesh.

I Bangladesh begyndte ophugning af skibe ved en tilfældighed. Forskellen mellem ebbe



PRINCESS hed det her skib, da det nåede frem til Alang, men med den særegne skorsten og agteraptering, er man, på trods af navnet, ikke i tvivl. Skibet her er DFDS' gamle PRINSESSE MARGRETHE, der i 1968 sammen med søsterskibet KONG OLAV, blev leveret til DFDS' rute mellem København og Oslo.

I 1984 blev PRINSESSE MARGRETHE solgt til et rederi i Kina. Derfra blev det i 1988 solgt til Panama, og samme år videresolgt til et rederi på Cypern. I 2005 blev skibet solgt til et selskab i Dubai, der solgte det videre til Alang Beach. Ophugningen gik i gang i april, og i oktober samme år var skibet væk.

(Foto Kaushil Trivedo)

PRINCESS was the name of this ship when it arrived at Alang, but with its peculiar funnel and aft accommodation one is in no doubt despite the name. The ship is the DFDS's former PRINSESSE MARGRETHE, which in 1968, together with its sister ship KONG OLAV V, was delivered to the DFDS route between Copenhagen and Oslo.

In 1984 the PRINSESSE MARGRETHE was sold to a Chinese shipping company. From there it was sold in 1988 to Panama, and in the same year it was sold again to a shipping company on Cyprus. In 2005 the ship was sold to a company in Dubai, who sold it onwards to Alang Beach. Breaking up work began in April and by October the same year the ship was gone.

(Photo Kaushil Trivedi)



M/S WINSTON CHURCHILL, der her ses efter ankomsten til Alang Beach, blev bygget 1967 til DFDS' passagerute mellem Esbjerg-Harwich.

1996 blev skibet solgt Emerald Holding Ltd., Kingston Jamaica, og døbt om til MAYAN EXPRESS, og det var planen, at det skulle indsættes i passagerfart omkring Yucatanhalvøen.

Selskabet, der skulle stå for sejladsen, gik dog fallit, depositum for skibet blev aldrig betalt, og i de næste par år blev WINSTON CHURCHILL købt og solgt 32 gange, før det i foråret 2003 af et selskab i Dubai blev solgt til ophugning på Alang Beach. Den 24. Januar 2004 blev WINSTON CHURCHILL af et "sail-on-the beach-crew" sejlet op på stranden ved Alang.

(Foto Peter Knego)

The M/S WINSTON CHURCHILL, which is seen here after its arrival at Alang Beach, was built in 1967 for DFDS's passenger routes between Esbjerg and Harwich.

In 1966 the ship was sold to Emerald Holding Ltd., of Kingston, Jamaica and renamed the MAYAN EXPRESS, and the plan was to put her into passenger service around the Yucatan peninsula.

However, the company which was to run the ship went bankrupt, the deposit on the ship was never paid, and in the next couple of years the WINSTON CHURCHILL was bought and sold 32 times, before it was sold to the breaker's yard at Alang Beach in the spring of 2003 by a company in Dubai. On January 24th 2004 the WINSTON CHURCHILL was sailed up on to the beach at Alang by a "sail-on-the beach-crew".

(Photo Peter Knego)

og flod er i Den bengalske Bugt omkring 6 meter. I 1965 blev et stort fragtskib ved en cyklon kastet så højt op på stranden, at man opgav at få det trukket fri. Da der i området var mangel på stål, gik der ikke mange dage, før ivrige metaljægere var i gang med at skære skibet op, og derfra udvikledes så skibsophugningsindustrien ved Chittagong. Fra 1980 begyndte ophugning af skibe ved Alang Beach, og i årene efter voksede stranden ved Khambat Bugten frem som verdens førende center for ophugning. Stålet fra de gamle skibe var der hårdt brug for i forbindelse med Indiens gryende industrialisering, og inventaret om bord i skibene fandt, som nævnt ovenfor, sine kunder.

At årene før afgang til ophugning er år med mange ejerskift, og skift der ikke har meget med danske rederiinteresser at gøre, ses også af den skæbne, der overgik motorfærgeren KONG FREDERIK IX. I 1997 blev færgen, som nævnt ovenfor, af rederiet Scandlines overdraget vederlagsfrit til det nystiftede Danmarks Færgemuseum i Nyborg. Desværre gik det museum fallit i 2001, hvorefter skibet af konkursboet blev solgt til en kinesisk forretningsmand, der ønskede at sætte det ind i passagerfarten langs kysten af Kina.

Den plan gik heller ikke, hvorefter færgen blev solgt til et selskab, RIB Invest Ltd. på Cypern, der solgte skibet til en investorgruppe i Danmark, der kaldte sig MF Kong Frederik IX A/S. Da RIB Invest Ltd. overtog skibet, anmeldte det skibet i det danske skibsregister, men uden at tilmelde det til registret på Cypern. Da det danske register kun må overtage

second-hand skibe, der kommer fra andre registre, kunne færgen, efter salget til MF Kong Frederik IX A/S, ikke komme tilbage til det danske skibsregister, og færgen var dermed i praksis gjort statsløs.

Ved årsskiftet 2004-05 blev færgen så igen solgt. Denne gang til et indisk selskab, der ville bruge den i passagerfart langs kysten af De forende arabiske Emirater. I marts 2005 afgik færgen så fra Halsskov færgehavn mod officielt Piræus, men da man nærmede sig den by, blev kursen lagt om, og færgen stod ned gennem Suez Kanalen og videre over det Indiske Ocean mod Alang Beach og de indiske ophugningsværfter.

Alang Beach huser omkring 180 ophugningsværfter, og værfterne langs med stranden står for ophugningen af ca. 50 % af de skibe, der årligt fra hele verden bliver sendt til ophugning.

Stedet er på mange måder ideelt, for forskellen mellem flod og ebbe er ekstrem stor, og der er kun flod to gange om måneden.

Skibe, der skal hugges op, kommer ind, når der er flod. Ud for stranden bliver skibet overtaget af et særligt "sail-on-the beach-crew", der står for at løbe skibet op på stranden. For en sidste gang er motoren vækket til live, så den kører, og med højest mulige hastighed sejler skibet op på stranden, for det meste så præcist, at det ligger lige ud for værftets lille plot og foran de maskiner, der ved hjælp af kæder skal trække skibet det sidste stykke i land. Arbejderne løber til, der bliver skåret huller ude i stævnen og kraftige kæder bliver fastgjort inde i skibet. I den anden ende er kæderne i forbin-

delse med dieselmotordrevne spil, og medens kæderne strammes op til bristepunktet, og nogle gange over – så arbejderne holder sig på afstand under den del af processen – trækkes skibet så langt op på stranden, som det er muligt. Et par timer efter trækker vandet sig ud, og som var det en strandet hval, ligger skibet fortabt tilbage.

Før ophugningen går i gang, skal skibets tanke tømmes for at forhindre en eksplosion. Dernæst går arbejdere og opkøbere skibet igennem for at fjerne alt det løsøre, der kan videregives. Det kan være møbler, porcelæn og bestik, tæpper, gardiner, vaskekummer, badekar og toiletter. Simpelthen alt, som er brugbart, og som kan sælges videre til genbrug i, hvad der nok må betragtes som en af verdens største genbrugsindustrier.

Når skibet er tømt for brugbart løsøre, går ophugningsformanden det igennem og bestemmer, hvorledes opgaven skal gribes an, og derefter går arbejderne i gang med skærebrænderne. Det tager alt efter størrelsen fra to uger og helt op til et år at hugge et skib op.

På de 180 ophugningsværfter, der ligger langs med Alang Beach, bliver der årligt ophugget omkring 350 skibe. Det gav tilbage i 1998 værfterne et samlet overskud på omkring 130 mill. \$.

Der er på værfterne ansat omkring 40.000 arbejdere, medens omkring 200.000 mennesker er økonomisk afhængige af de aktiviteter, der foregår på stedet. Arbejdstiden er lang, gerne omkring 12 timer dagligt, men lønnen, ca. 2 US. \$ om dagen, er en af de højeste blandt

ufaglærte arbejdere i Indien. På trods af det, og på trods af, at forholdene på Alang Beach er bedre, end de forhold man ofte finder på ophugningsværfterne på Chittangong i Bangladesh, så er arbejdsforholdene på Alang Beach udsat for kraftig kritik. Det er der også grund til, for der er helt sikkert ikke i tilstrækkelig grad styr på arbejdssikkerheden for den enkelte arbejder. Mange arbejder uden sikkerheds-hjelme og -sko, uden livliner, og der sker stadig eksplosioner fra efterladte eksplosive luftarter i skibenes tankanlæg, ligesom der ikke er tilstrækkelig sikkerhed, hvad angår arbejdet med asbest, bly, kviksølv og andre farlige stoffer.

Noget er dog ved at ske, og i Indien har man opsat nye og strammere regler for, hvordan man skal hugge skibe op og omgangen med farlige stoffer. Vi er dog også i Den tredje Verden, så spørgsmålet er, hvorvidt disse regler bliver overholdt, eller hvorvidt man kan betale sig fra dem. Det at få forbedret arbejdsforholdene på ophugningsværfterne er en international opgave, som et enkelt land som Danmark umuligt kan klare alene. I 1992 blev der indgået en konvention i Basel, der forbød eksport af farligt miljøaffald til bl.a. lande som Indien, Pakistan og Bangladesh, og siden er både EU og IMO (International Maritime Organisation) i London gået ind i arbejdet for at sikre mere kontrol med de skibe, der bliver solgt til ophugning.

Miljøorganisationen Greenpeace, der har været en af de skarpeste kritikere af arbejdsforholdene på ophugningsværfterne, har rettet en berettiget kritik af forholdene og mente, at op-



M/F KONG FREDERIK IX, eller som den hed på det tidspunkt RIKY, fotograferet efter ankomsten til Alang Beach sommeren 2005, lige før arbejdet med ophugningen gik i gang.

(Foto Kaushil Trivedi)

M/F FREDERIK IX, or as it was called at the time RIKY, photographed after its arrival at Alang Beach in the summer of 2005, just before work on the dismantling began.

(Photo Kaushil Trivedi)

hugningen i Pakistan, Indien og Bangladesh er et perfekt eksempel på, hvordan den rige verden dumper sine problemer i u-landene. Den del af kritikken er dog næppe berettiget, for dem, der er ansvarlig for de skibe, der afgår til steder som Alang Beach, er skibenes sidste ejer. Med den sociale deroute et skib gennemløber i løbet af sin ca. 30 årige levetid, og den livscyklus, der er beskrevet ovenfor, så er sidste ejer yderst sjældent et rederi i f.eks. Danmark, men derimod et rederi, eller måske snarere en investorgruppe, med base i Den tredje Verden.

### Genbrug og designermøbler

Ophugning af skibe er et prekært og følsomt problem. Hvordan slipper man af med de gamle skibe, ikke mindst de gamle tankskibe, og helst på en måde, så det er miljømæssigt forsvarligt også i tider, hvor ophugningsaktiviteterne stiger?

En sådan stigning så man således i årene 2003-08, hvor bl.a. KONG FREDERIK IX ankom til stranden, og stigningen i de år skete specielt inden for passagerskibe. Mange af de gamle skibe var drevet af "steam-turbine"-ma-



De hjemkøbte stole fotograferet, medens de endnu befandt sig på Alang Beach om bord i M/F KONG FREDERIK IX. Bagved t.v. ses et lille udsnit af et jernbanekort, der er kendt af de fleste danskere, der har været ude "at se med DSB".

(Foto Peter Knego)

The chairs purchased by the museum photographed while they were still at Alang Beach on board the M/F FREDERIK IX. Behind the chairs on the left a small section of a railway map is visible, one that will be recognised by most Danes who have been "out and about with DSB".

(Photo Peter Knego)

skiner, og da den type anlæg har et meget højt olieforbrug, var resultatet, at i takt med at oliepriserne steg, afgik en lang række af Europa og USA's gamle glørværdige – og ofte lige så asbestfyldte – passagerskibe til ophugningspladserne, medens en ny tids krydstogtskibe tog over.

Den sidste generation af de gamle passagerskibe, der oprindeligt var bygget til at fragte gods og passagerer over Atlanten og mellem de europæiske lande og deres forhenværende kolonier i Afrika og Asien, havde opgivet at være med i konkurrence med flytrafikken, og

mange af de gamle passagerskibe var derefter fortsat som krydstogtskibe.

Efterhånden som årene gik, udviklede de nye brændstofbesparende dieseldrevne krydstogtskibe deres eget design. Yderkahytter med egen balkon, stort centralt midtertorv med butiksarkader, restauranter, diskoteker, barer og floor-show. Nye skikke til nye tider, og efterhånden som de nye krydstogtskibe kom ud på markedet, blev de gamle sendt til Indien, hvor de blev tømt for alt genbrugeligt inventar, hvorefter skibet blev skåret op og stålet sendt til omsmelting. Der var dog en forskel på passagerskibene og de fragtskibe, man normalt havde set på ophugningspladser som Alang Beach. Om bord i passagerskibene var inventaret: møbler, døre, paneler, malerier og relieffer udført af nogle af tidens førende kunstnere og designere.

Rygtet om, at designermøbler og andre kunstgenstande, der hobede sig op på stranden langs Alang Beach eller i områdets genbrugsbutikker, begyndte at spredes. Opkøbere dukkede op, og imellem dem var Peter Knego fra firmaet MidShipCentury i Los Angeles.

Under ophold på Alang Beach tog Peter Knego en lang række fotografier fra stranden, ligesom han opkøbte en lang række møbler og andet inventar fra de gamle passagerskibe. Af de skibe, hvorfra Peter Knego opkøbte møbler, kan nævnes DFDS' forhenværende Englandsbåd M/S WINSTON CHURCHILL, der ankom til Alang Beach med de fleste af de møbler, arkitekten Kay Kørbing havde designet til skibet. Samt M/F KONG FREDERIK IX, der ved



ankomsten til Alang Beach stadig var i besiddelse af en stor del af de oprindelige møbler fra dengang færgen forlod Helsingør Værft.

Møblerne blev hjemtaget til Peter Knego og MidShipCentury's lager i Los Angeles, og derefter blev de sat til salg via internettet. Det lykkedes derved Handels- og Søfartsmuseet at hjemkøbe to øreklapstole samt seks mindre stole. De to øreklapstole var af den type, der stod i skibets salon og i kaptajnens dagkahyt, ligesom det var den type stole, der stod i skibets kongesalon.

Stolene blev transporteret hjem fra Los Angeles med Maersk Line, og i juni 2009 nåede de frem til København og museets magasin, hvor de blev pakket ud. De var noget ramponeret, men taget i betragtning, at stolene havde taget hele turen fra Halsskov Færgehavn, til Alang Beach, hvor de var blevet fragtet ind til stranden, og derfra til Los Angeles, hvorfra museet så hentede dem hjem, havde de nu klarret det meget godt.

Stolene kom hjem. M/F KONG FREDERIK IX, blev bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Den blev afleveret 16. December 1954, og derefter indsat på Rødby-Puttgården.

Siden sejlede den på Gedser-Warnemünde, og fra 1968 fungerede den også som fast afløserfærge på Storbæltsoverfarten.

I 2005 afgik KONG FREDERIK IX, efter flere forgæves forsøg på at bevare færgen i Danmark som museumsfærge, til Indien. Efter ankomsten derude nåede sagen op på ministerniveau, og endnu et par forsøg blev gjort på at få færgen hjem igen, men det lykkedes ikke.



Museets konservator Andreas Grinde i færd med at pakke stolene fra M/F KONG FREDERIK IX ud efter ankomsten til Handels- og Søfartsmuseets magasin. (Foto Kåre Lauring)

The museum's conservator Andreas Grinde in the process of unpacking the chairs from the M/F FREDERIK IX after their arrival at the Danish Maritime Museum storeroom.

(Photo Kåre Lauring)

KONG FREDERIK IX blev hugget op, men et lille stykke af færgen, ikke meget måske, kun otte stole, fik dog, efter en tur rundt om jorden, lov til at vende hjem til Helsingør, hvor de vil indgå som et centralt element i efterårets udstilling om skibsophugning på Alang Beach.

*Kåre Lauring*

## The Last Voyage

– scrap, recycling and designer furniture

### SUMMARY

In 2005 the former DSB car ferry from the Rødby-Puttgården crossing M/F KONG FREDERIK IX arrived at the shipbreaking yards at Alang Beach in India. Its arrival at Alang Beach was followed with great attention by the media back home in Denmark, partly because there were some dangerous substances such as asbestos on board the ferry, and partly because the ship's arrival at the shipbreaking yards was due to a number of unforeseen accidents.

In 1997 the car ferry had been handed over to the Danish Car Ferry Museum free of charge by its owner Scandlines, but unfortunately this museum went bankrupt in 2001. After this the M/F KONG FREDERIK IX faced a turbulent existence, which involved several changes of ownership, before it arrived at Alang Beach in 2005 under protest from several circles in Denmark.

Around the year 2000 Alang Beach had the world's largest shipbreaking yards. The beach had around 50% of the world market for the dismantling of ships, and every year about 350 ships are cut up in one of the beach's 180 shipbreaking yards.

Working conditions on the beach have quite understandably been subject to a lot of criticism, and both the EU and the IMO (International Maritime Organisation) have now started to work for the improvement of the working conditions. However, this is a difficult matter because with the social collapse that the ships experi-

ence in the last years of their active life they often end up in the possession of less responsible shipping companies and investment groups in the Third World, who then sell them to Alang Beach.

At the time when the M/F KONG FREDERIK IX arrived there was a lot of breaking up going on at Alang Beach, and the ships which were being dismantled were mostly older passenger ships. Many of the ships still had on board the original designed furniture, paintings, wall reliefs, panels and doors. As a result a number of firms from the western world appeared on the beach in order to buy up these pieces of furniture, and among them was the firm MidShipCentury from Los Angeles in the USA. Among the pieces of furniture bought by MidShipCentury were some items from the Danish ships M/F KONG FREDERIK IX and DFDS's old England ferry M/S WINSTON CHURCHILL.

On returning to Los Angeles the furniture was put up for sale on the internet, thus enabling the Danish Maritime Museum to purchase six armchairs and two winged armchairs of the same kind as the ones that originally stood in the King's Lounge of the ferry.

The chairs have now been transported home to the museum where they are a central part of the museum's latest special exhibition, which deals with the shipbreaking work at Alang Beach.