



KALUNDBORG  
SØFARTSMUSEUM  
ÆGTE MARITIM FORMIDLING

**GRATIS VERSION**



# MEDLEMSNYT - FEBRUAR 2024

## INDHOLD:

### 1. NYT FRA FORMANDEN

### 2. NYT FRA MARITIM FORMIDLING

2.1 Fragtskibet LISTER

2.2 Stormen Pia

2.3 SIMAC i Svendborg

2.4 REEPERBAHN

2.5 ASSISTER, SIMA og CABLE ONE assisterede efter stormen Pia.

### 3. NYT FRA "SØMANDSKIRKEN"

3.1 Aften på museet

### 4. SVITZERS HJØRNE

4.1 Bugserbåden SVITZER THOR (2011- )

4.2 Bugserbåden BJARKE (1964-1984)

### 5. NYT FRA SKIBSKENDEREN

5.1 Tankbarken ASTRID

5.2 Fuldriggeren RJUKAN's grundstødning ved Gisseløre

5.3 Et trist budskab til en sømand på fuldriggeren RJUKAN

### 6. MUSEETS ÅBNINGSTIDER



## 1. NYT FRA FORMANDEN

Kære medlemmer, støtter, følgere og venner af Kalundborg Søfartsmuseum,

Godt nytår 2024! - Vi håber, at I alle har haft en glædelig start på det nye år. Vi ønsker at dele nogle spændende opdateringer omkring museet og de kommende begivenheder.

### 1. Tak for 2023– sæsonen

Året 2023 var en stor succes med mange besøgende og generøse donationer af nyt udstyr. Vi er dybt taknemmelige for den støtte, vi fortsat modtager fra vores dedikerede sponsorer. Disse bidrag har gjort det muligt for os at forbedre vores faciliteter og forberede os på et spændende år i 2024.

### 2. Ny udstilling 2024 og et Seafarers Club Corner:



Et smugkik ind til vores skibstømrer, Flemming. Flemming er sammen med Ivar, Jens og Iris i gang med at forberede den del af 2024- udstillingen, der kommer til at indeholde maritim radiokommunikation.

Foto: Michael Jamni Nielsen

I øjeblikket arbejder vi intensivt på at forberede en spændende ny udstilling, som står klar når vi åbner 2024-sæsonen lørdag den 23. marts 2024. Vi vil senere komme med en mere udførlig beskrivelse af udstillingen. Vi kan dog røbe at den blandt andet kommer til at indeholde en udstilling om maritim radiokommunikation, Forsvarets Efterretningstjeneste, Marinehjemmeværnet, Kalundborg Havn, et større dansk rederi mm.



Et andet smugkik ind til det der bliver en del af vores nye Seafarers Club Corner.

Foto: Michael Jamni Nielsen

Samtidig arbejder vi på at indrette et særligt område i vores lokaler til "Seafarers Club Corner." Sidstnævnte projekt udføres i tæt samarbejde med Dansk Sømandsmission og er designet til at skabe et indbydende rum for de besøgende søfolk fra havnen. Vi ser frem til at styrke vores forbindelser til det maritime fællesskab gennem dette initiativ.

### **3. Foreningens ordinære generalforsamling - sæt kryds ved 19. marts 2024:**

Vi inviterer alle foreningens medlemmer til den årlige generalforsamling, som finder sted den 19. marts 2024 kl. 19:30 på vores adresse, Bethesdagade 20a, 4400 Kalundborg.

Deltagelsen er afgørende, da vi vil dele resultaterne fra det forløbne år, fremlægge regnskabet for 2023 samt budgettet for 2024 samt diskutere fremtidige planer. Vi opfordrer også til deltagelse i bestyrelsesarbejdet og ser efter frivillige hænder til at styrke vores team.

### **4. Information om arrangementer - følg os på vores hjemmeside og Facebook:**

Hold øje med vores meddelelser via e-mail, vores hjemmeside [www.kalundborg-søfartsmuseum.dk](http://www.kalundborg-søfartsmuseum.dk) og vores Facebook-side for mere information om åbningstider og arrangementer. Sæt kryds i kalenderen ved disse tre datoer:

#### **Tirsdag den 19. marts 2024**

Generalforsamling i Foreningen Kalundborg Søfartsmuseum.

#### **Lørdag den 23. marts 2024.**

Foreningen Kalundborg Søfartsmuseum åbner 2024- sæsonen. Vi slår dørene op til vores nye udstilling i "Sømandskirken" i Bethesdagade 20 i Kalundborg.

#### **Lørdag den 13. april 2024.**

Kalundborg Søfartsmuseum deltager som en del af hjemmeværnets 75 års jubilæums arrangement.

### **5. Foreningens nyhedsbreve "Medlemsnyt" i 2024**

For at optimere kommunikationen vil vi overgå til en ny praksis med større kvartalsvise nyhedsbreve og mindre løbende opdateringer efter behov i løbet af året. Dette vil give jer mere fokuserede og relevante oplysninger om vores aktiviteter.

Vores næste nyhedsbrev der forventes at blive udsendt umiddelbart efter generalforsamlingen vil bl.a. indeholde en gennemgang af vores nye udstilling.

Vi ser frem til at byde jer velkommen til generalforsamlingen og vores nye udstilling. Vi håber på jeres fortsatte støtte og engagement i det kommende år. Tak for jeres dedikation til Kalundborg Søfartsmuseum.

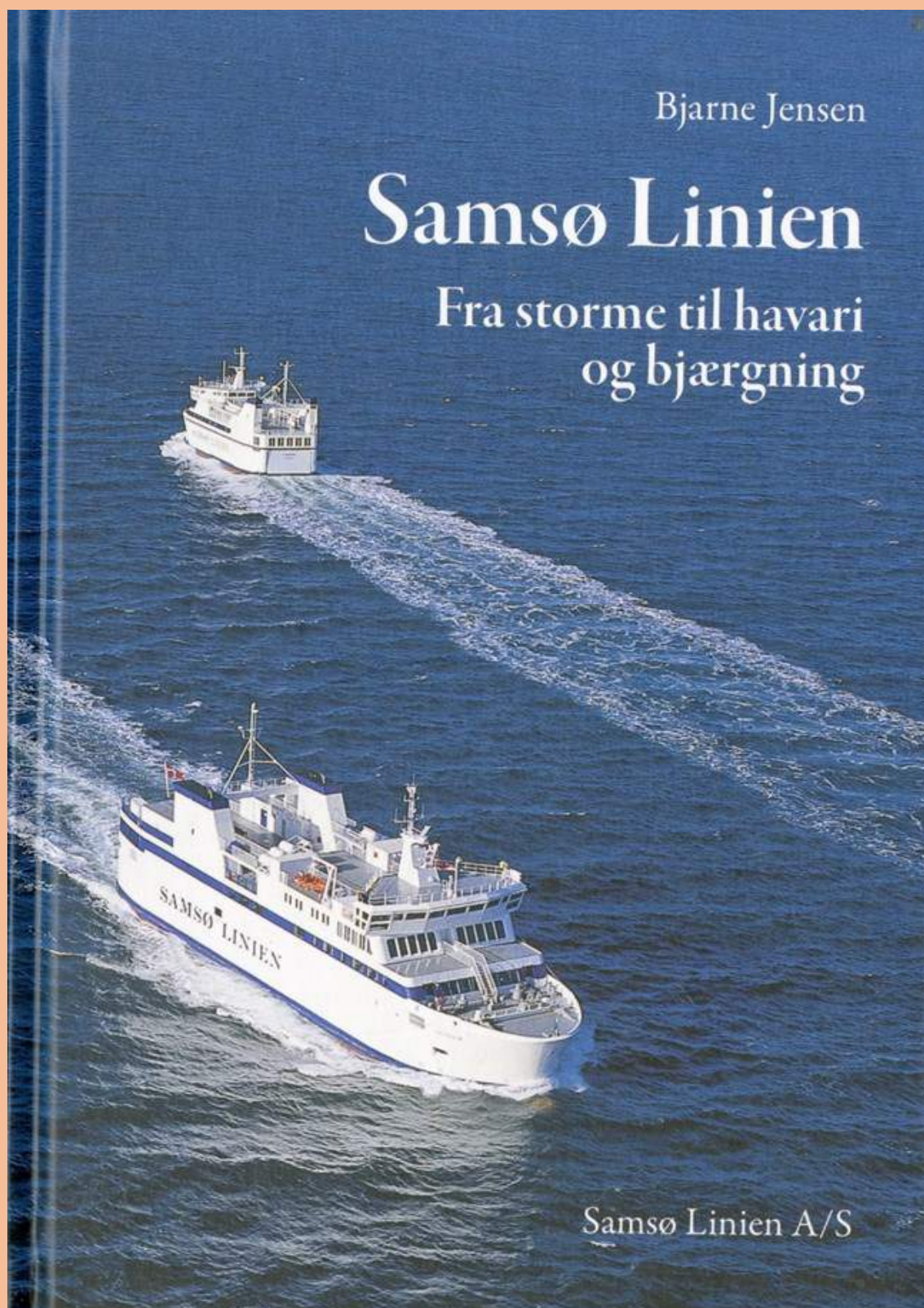
**SAMSØ LINIEN A/S** har doneret et antal af Bjarne Jensens velskrevne bog

**"Samsø Linien – Fra storme til havari og bjærgning"**

til Foreningen Kalundborg Søfartsmuseum.



**SAMSØ LINIEN A/S**



Køb eller giv et **medlemskab af Foreningen Kalundborg Søfartsmuseum for 2024** (150 kr.) eller bogen **"Samsø Linien – Fra storme til havari og bjærgning"** (75 kr.) til en god ven eller et familiemedlem.

**ELLER endnu bedre: Køb begge dele til en samlet pris på 200 kr.!**

Ønsker man at afgive en samlet bestilling på de to kan det ske på foreningens mailadresse:

[kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk](mailto:kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk)

Ønsker man alene at købe bogen kan dette ske ved Kalundborg Lokalarkiv, Volden 1, 4400 Kalundborg.

**Bogen sælges for 75 kr. pr. stk.**

Arkivet har åbent tirsdage og torsdage kl. 10-17 samt første lørdag i måneden kl. 10-12.

Beløbet går ubeskåret til Kalundborg Søfartsmuseum.

## 2. NYT FRA MARITIM FORMIDLING

### 2.1 Fragtskibet LISTER

Der kan til tider være langt mellem fragtførende skibe i Kalundborg, som er indregistreret under ét af Det Danske Rigsfællesskabs flag, Merkid, Erfalatorput eller Dannebrog.

Mandag den 11. december 2023 kl. 00.30 ankom det færøske fragtskib, **LISTER** (IMO 9155963), til kaj 12 i Kalundborg sydhavn. Skibet ankom fra Kalmar i Sverige. Kl. 16.30 tirsdag den 12. december afsejlede skibet igen, - nu mod Mukran i Tyskland.

Skibet blev bygget ved Bodewes Scheepswerf Volharding Foxhol BV i Foxhol i Holland (byggenr. 336). Det blev leveret den 15. maj 1997 til det tyske rederi Reederei Frank Dahl MS GRANEORG GmbH & Co KG i Stade, som **GRANEORG**.

I januar 2007 blev det solgt til Uman Rederi AB i Sverige. I forbindelse med købet skiftede skibet navn til **LISTER**. Det blev samtidig indregistreret i Gibraltar, med Gibraltar som homeport.

I januar 2016 blev **LISTER** indregistreret på Færøerne, med Torshavn som hjemsted.

**LISTER** er stadig indregistreret på Færøerne, men nu med Tjørnuvik som hjemsted.

Skibet er fortsat ejet af Uman Rederi AB.

**LISTERs** hoveddata er:

IMO: 9155963

Kaldesignal: OZ2163

Længde OA: 85,0 m

Bredde: 13,6 m

Dybgang: 5,7 m (7,2 m)

DVT: 4.113 ts

BRT: 2.863 ts

NRT: 1.527 ts

Hovedmaskineri: Krupp MAK Masch. Bau GmbH – 2.200 kW.

Servicefart: 12 knob

Hjemsted: Tjørnuvik

Fotos: Michael Jamni Nielsen





Færøske LISTER ved kaj 12 i Kalundborg sydhavn i december 2023. Fotos: Michael Jamni Nielsen





## 2.2 Stormen Pia.

Forud for stormens Pias ankomst torsdag den 21. december 2023, udviste JD-Contractor A/S og Marinehjemmeværnsflotille 251 Kalundborg, rettidig omhu ved at flyttede hhv. bugserbåden **NAJA** og marinehjemmeværnsfartøjet MHV 912 **HOLGER DANSKE** fra kaj 9 til kaj 7-8 i Kalundborg.

På deres Facebook- side skriver Marinehjemmeværnsflotille 251, i et opslag, at de takker deres gode nabo, JD-Contractor A/S, for at kunne låne en sikker kajplads ved kaj 7 til flotillens fartøj **HOLGER DANSKE**.



Herover: Marinehjemmeværnsflotille 251s fartøj **HOLGER DANSKE** i sikker havn ved kaj 7 hos JD Contractor A/S. Foto: Michael Jamni Nielsen.

Herunder: JD-Contractors bugserbåd **NAJA** blev flyttet fra kaj 9 til kaj 7 forud for stormen Pia ankomst den 21. december. Foto: Michael Jamni Nielsen



## 2.3 SIMAC i Svendborg

Kalundborg Søfartsmuseums sejledende Facebook- redaktør, Ivar, havde i december måned 2023 mulighed for at få et kik ind i vores maritime nutid og fremtid. Det skete da han besøgte landets nyeste maritime topmoderne og topaktuelle uddannelsescenter Svendborg International Maritime Academy, forkortet SIMAC.

Det nye SIMACs bygning – beliggende på Nordre Kaj i Svendborg – er en sag helt for sig. Storslået og visionær siger de fleste. En enkelt læser i Fyens mente dog at det hele lignede en grim betonklods.

Den visionære bygning skaber optimale rammer om et fleksibelt lærings- og udviklingsmiljø, hvor undervisning, forskning og samarbejdet med erhvervslivet bliver bragt sammen. Og med en samlet ambition om at blive et maritimt kraftcenter, der vil række langt ud over landets grænser.

Bygningen er opført af den private erhvervsdrivende fond: Fonden Svendborg Maritime Uddannelsescenter (SMUC) og er blandt andet muliggjort takket være en betydelig donation på 100 millioner kroner fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal.

Det ny SIMAC er tegnet af C.F. Møller Architects og EFFEKT med C.F. Møller Architects som totalrådgiver. Bygherres ingeniørrådgiver er MOE A/S.

Bygningen er på 12.500 m<sup>2</sup> brutto og indeholder:

- Fællesarealer på 1.880 m<sup>2</sup>. Herunder Campustorvet, Open Learning Center og Student Service Area.
- Undervisningsarealer på 6.585 m<sup>2</sup>. Herunder undervisningslokaler i forskellige størrelser, to auditorier, en række forskellige laboratorier/værksteder samt simulatorcenter med virtuelle læringsmiljøer.
- Administration på 320 m<sup>2</sup> med kontorer og mødelokaler til ledelse og administration.
- Teknisk service på 1.215 m<sup>2</sup>. Herunder teknikrum, vaskerum, depoter og servicefaciliteter fordelt i bygningen.





Det nye SIMAC. Foto: Ivar Svane

Blandt andet rummer SIMAC- bygningen flere topmoderne skibssimulatorer.

Eksempelvis kan skibsførerstuderende øve sig i SIMACs to virkelighedstro 240° Full Mission Bro Simulatorer, hvor der er mulighed for at simulere manøvrer med mere end 100 forskellige skibstyper. Alle modeller inkluderer naturligvis matchende brobilleder og target ship-billeder til det visuelle system.

De to brosimulatorer kan forbindes med to identiske maskinrumssimulatorer, så de tilsammen kan danne et fuldt skib, hvor bro og maskine kan øve sammen i realistiske rammer.

SIMAC blev dannet i 2001 da de fire maritime uddannelsesskoler, A. P. Møller Maersk værkstedsskole, Kogtved Søfartsskole, Svendborg Maskinmesterskole samt Svendborg Navigationskole blev sammenlagt under det nye navn Svendborg International Maritime Academy.

Fotos: Ivar Svane





Det nye SIMAC. Foto: Ivar Svane

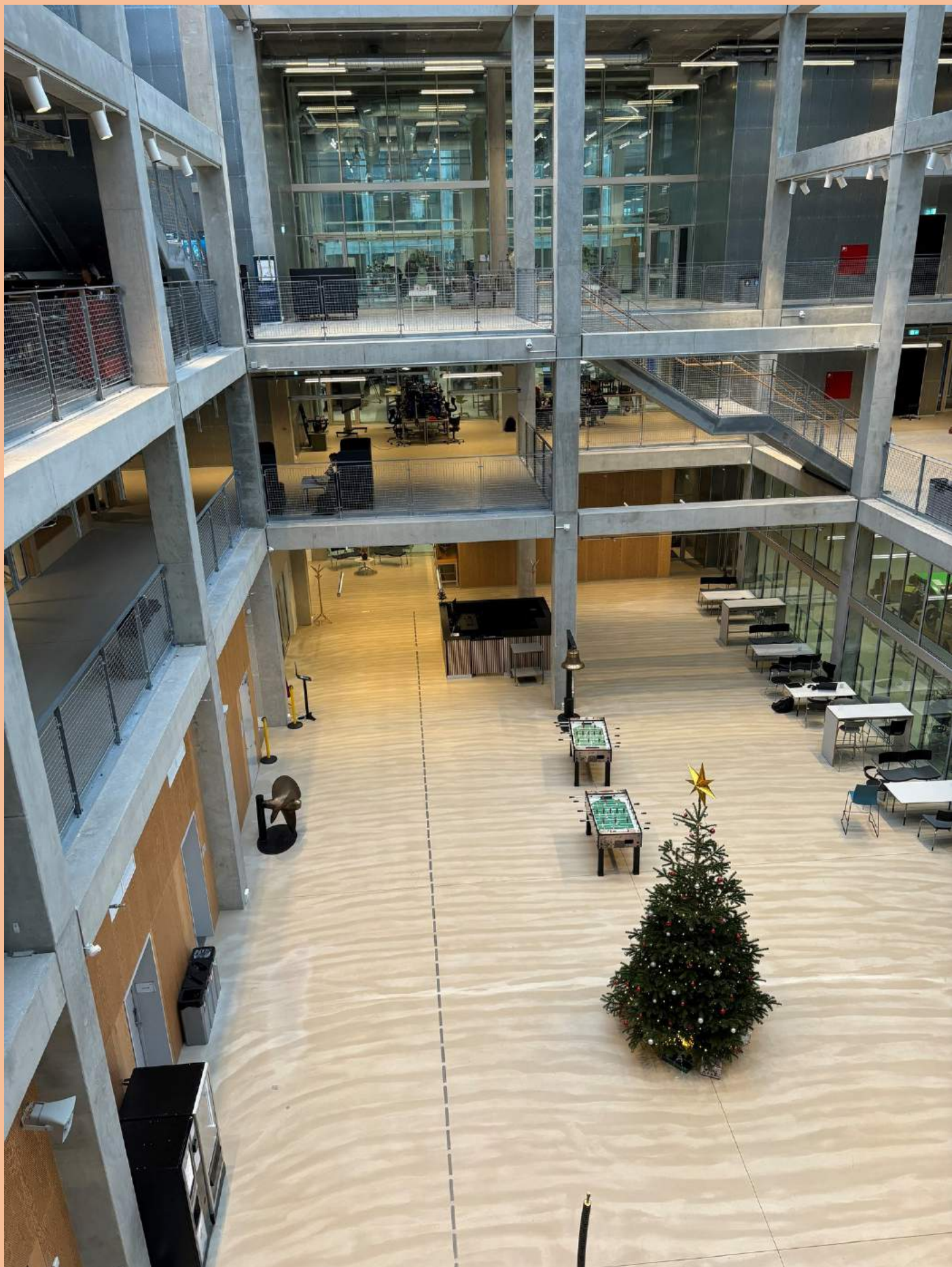


Foto: Ivar Svane



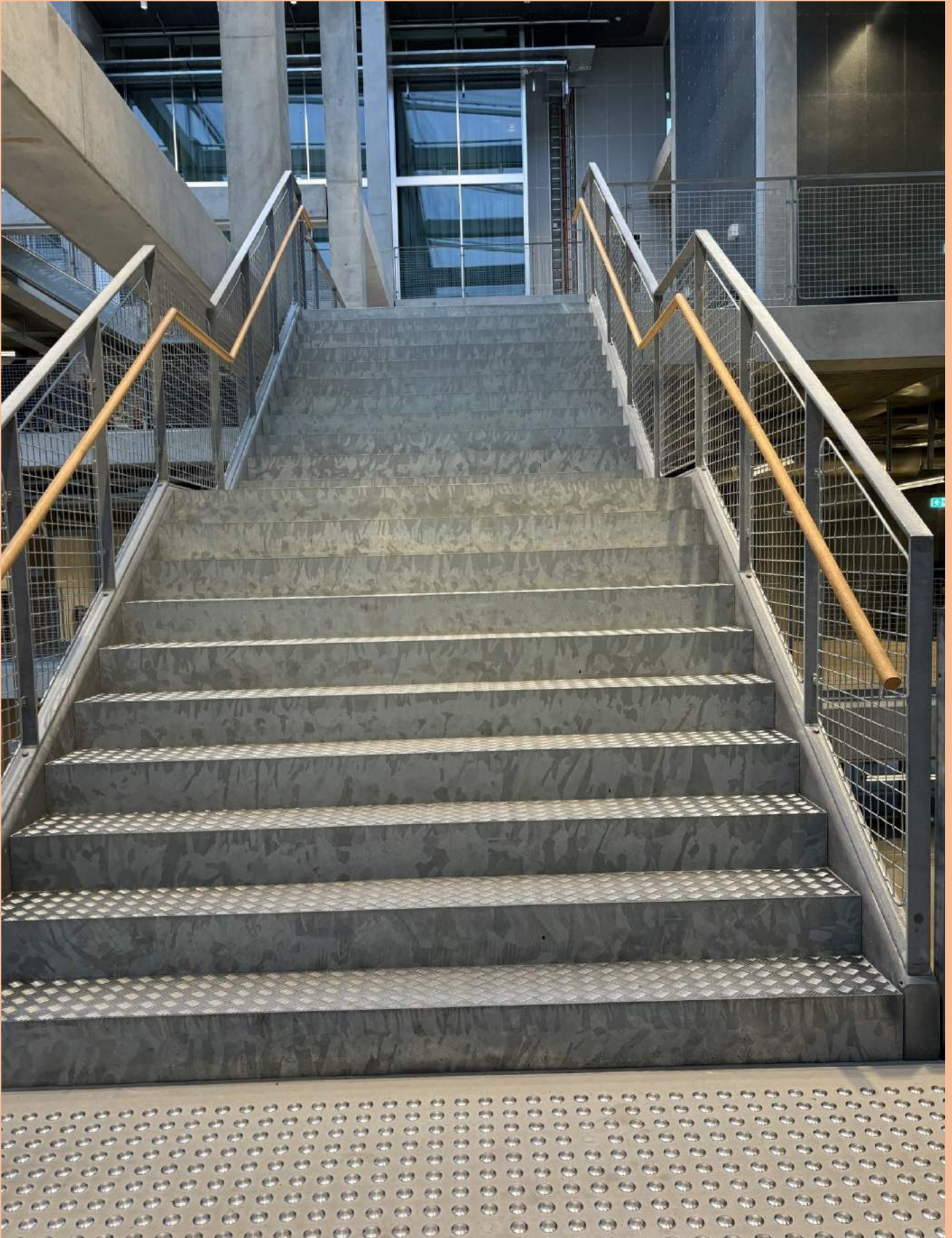
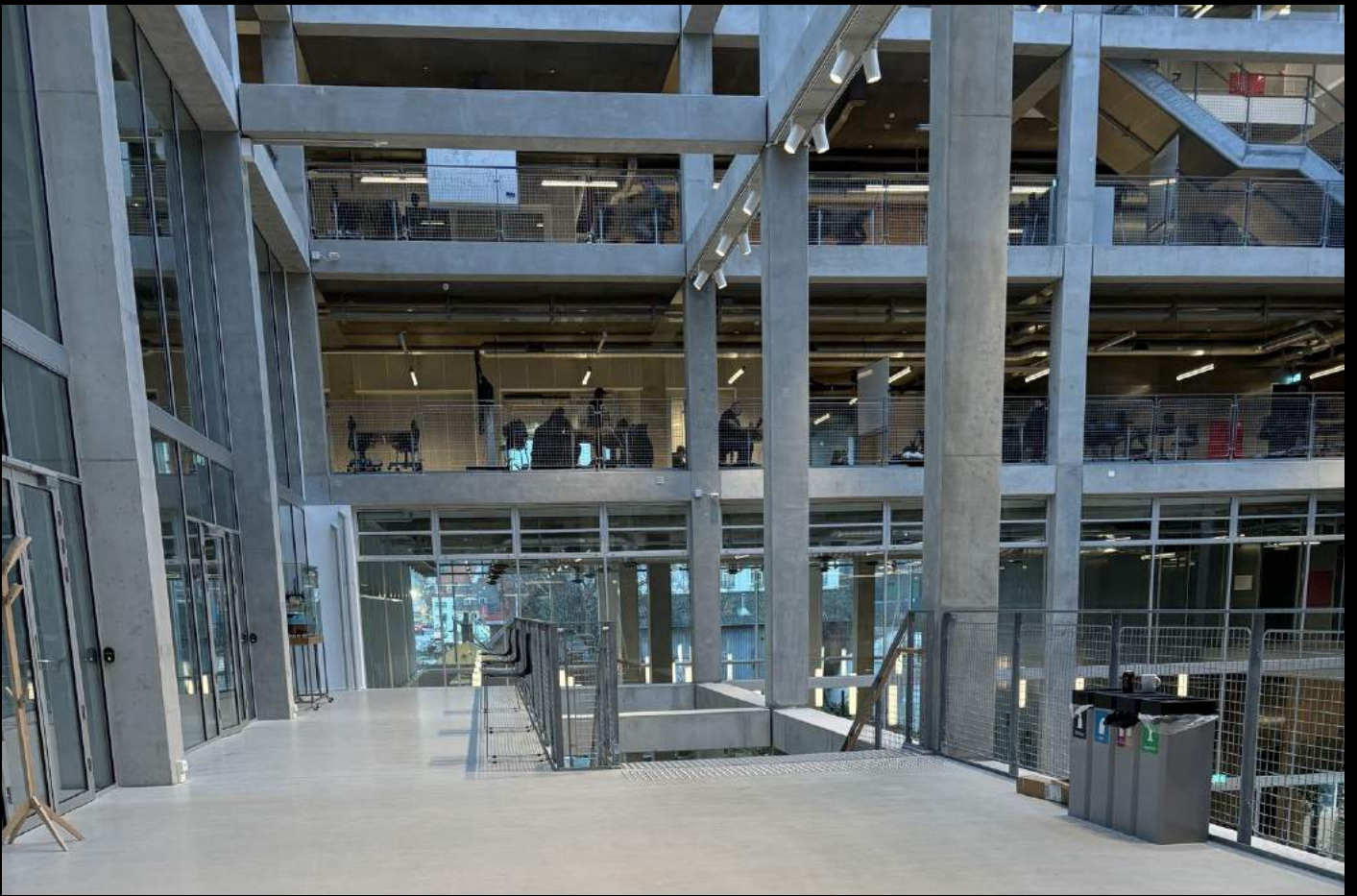


Foto: Ivar Svane







Det nye SIMAC i Svendborg set lidt på afstand. Foto: Ivar Svane.

## 2.4 Fragtskibet REEPERBAHN

Som nogle af vores følgere formentlig har bemærket, bliver Asnæsværkets gamle nord-syd vendte kul-kaj, ofte anløbet af tre grønne tørlastskibe ejet af det tyske rederi Claus Rodenberg Waldkontor GmbH?

Disse tre skibe, opkaldt efter kendte Hamburg- lokaliteter (nogle ville utvivlsomt sige ”anløbne” Hamburg-lokaliteter), har navnene **REEPERBAHN**, **GROSSE FREIHEIT** og **MILLERNTOR**. Tidligere havde man også et fjerde skib **ST. PAULI**, der siden er solgt fra.

Skibene bringer træflis til Asnæsværket, til glæde for fjernvarmebrugerne i Kalundborg. Levering af fjernvarme til kalundborgensernes stuer er blevet værkets hovedfunktion. For at kunne gøre det skal der bruges træflis – megen træflis.

En af de operatører der er med til at sikre leveringen af dette er Claus Rodenberg Waldkontor GmbH, der har til huse i Kastorf, der ligger sydvest for Lübeck. Som navnet og rederiets logo indikerer, er selskabet, udover skibsfart, stærkt involveret i skovbrug. Træflisen til Asnæsværket bliver derfor ofte hentet ved Claus Rodenberg Waldkontors egen terminal ved Konstinkai i Lübeck.

Således også juleaftensdag den 24. december 2023, hvor vores sejlene Facebook- redaktør tog nogle fotos ombord i forbindelse med en lodsning,

**REEPERBAHN** (IMO 8607725), der sejler under Antigua & Barbuda flag (hjemsted St. Johns), blev bygget ved det kendte Sietas skibsværft i Hamburg i Vesttyskland i 1986.

Skibet har ét stort lastrum med plads til 6.150 kubikmeter træflis. Lugen over lastrummet har målene 55,3 \* 13,0 meter.

Skibets øvrige hoveddata er:

Kaldesignal: V2GW3

BRT: 3.300

NRT: 1.852

DVT: 4.644

Længde: 92,4 meter

Bredde: 15,5 meter

Dybgang: 6,7 meter

Højde fra mastetop til vandoverfladen fuldt lastet: 31,6 meter

Topfart: 11 knob

Hovedmaskine: Mak på 1.815 kW

Bovthruster: 184 kW

Skibet er klasset ved DNV, er forsikret ved SKULD og har isklasse 1B.

Kilder: Claus Rodenberg Waldkontor GmbH.

Fotos: Ivar Svane og Michael Jamni Nielsen



Broen på REEPERBAHN. Fotos: Ivar Svane





Broen på REEPERBAHN. Fotos: Ivar Svane





Fragtskibet **REEPERBAHN** på Kalundborg fjord. Fotos: Michael Jamni Nielsen





claus rodenberg waldkontor gmbh

DATASHEET M/V Reeperbahn



MS Reeperbahn GmbH & Co.KG

Schmiedekoppel 7-9 • D-23847 Kastorf • www.waldkontor.com

Mobile +49 175 4155540 • reeperbahn@waldkontor-fleet.com

Herover: Datablad på **REEPERBAHN** med mål. Kilde: Claus Rodenberg waldkontor GmbH

Herunder: Træflis ved Asnæsværket. Foto: Michael Jamni Nielsen



## 2.5 ASSISTER, SIMA og CABLE ONE assisterede efter stormen Pia.

Under stormen Pias hærgen natten mellem 21. og 22. december 2023, var containerskibet **MAYVIEW MÆRSK** så uheldig at miste 46 containere udfør Jammerbugten, da skibet var på vej fra Bremerhaven til Gdansk.

Herunder ses **MAYVIEW MÆRSKs** rute natten mellem 21. og 22. december. Kilde: Gatehouse.



Mærsk har for længst erkendt sit ansvar og er godt i gang med få lokaliseret og få bjærget de tabte containere og deres indhold. Fem containere drev i land dagene derefter. Dem tog private og lokale maskinstationer sig af, så alt blev fjernet fra strandene.

Derudover hyrede Mærsk først ét af JD-Contractors store offshore skibe, **ASSISTER**, der på det tidspunkt befandt sig i Thyborøn. Nogle få dage senere hyrede Mærsk endnu et af JD-Contractors specialskibe, **SIMA**, som på daværende tidspunkt lå i basishavnen i Kalundborg. Lørdag den 20. januar sluttede **CABLE ONE** sig til eftersøgningen af containerne. Mange kalundborgensere genkender utvivlsomt både **SIMA**, **CABLE ONE** og **ASSISTER** fra deres jævnlige besøg i JD-Contractors basishavn i Kalundborg østhavn.

**ASSISTER** er siden trukket ud af eftersøgningen af de tabte containere. I stedet indsatte JD-Contractors lørdag den 20. januar 2024 et andet af firmaets specialskibe, **CABLE ONE**, i eftersøgningsarbejdet. **SIMA** har siden nytår har været indsat i opgaven med at lokalisere de manglende containere.

**SIMA** og **CABLE ONE**, der søger de tabte i Skagerrak langs **MAYVIEW MÆRSKs** rute, er specialudrustet til at lokalisere og bjærge så mange af de resterende containere som muligt, inden de også driver i land.

**CABLE ONE** og **SIMA** skanner havbunden, mens et tredje skib **FRIENDSHIP** benytter en særlig slags undervandskamera. Arbejdet foregår på den måde, at **FRIENDSHIP** med deres undervandskamera fotograferer de objekter som **CABLE ONE** og **SIMA** finder på havbunden, for at afgøre om der er tale om en af de tabte containere.

Natten til mandag den 22. januar var det en måned siden at **MAYVIEW MÆRSK** tabte 46 containere. Status på det tidspunkt var at fem containere er drevet ind på kysten. Derudover havde JD-Contractors indtil videre lokaliseret yderligere tolv containere på havets bund udfør den jyske vestkyst. Der resterede således endnu 29 containere, som **CABLE ONE** skulle hjælpe med at finde.

Først og fremmest sætter Mærsk alt ind på at få ryddet op efter de tabte containere. Senere skal Den Maritime Havarikommission undersøge det nærmere hændelsesforløb op til uheldet.



Herunder de to navigationsadvarsler med relation til uheldet, som efterfølgende er blevet bragt i Efterretninger for Søfarende:

Danmark - Skagerrak - Jammerbugt.

Ikke kortlagte sejlads-hindringer.

42 containere tabt den 22. december 2023, formodes sunket, i området mellem pos.

57° 22,4'N - 008° 23,6'E,

57° 24,1'N - 008° 28,5'E,

57° 22,8'N - 009° 43,0'E,

57° 15,4'N - 009° 34,0'E,

57° 08,5'N - 009° 07,6'E ,

57° 05,9'N - 008° 47,0'E, og

57° 17,4'N - 008° 10,9'E.

Der kan forefindes tabt gods og/eller containerdele i området.

Skibsfarten bør navigere med særlig agtpågivenhed i området.

(Publiceret 10. januar 2024)

Danmark - Skagerrak - Jammerbugt

Der udføres undersøgelser af skibene

»SIMA« kaldesignal OUXR2,

»FRIENDSHIP« kaldesignal HO5089 og

»CABLE ONE« kaldesignal OVZC2 mellem

57° 22,4'N - 008° 23,6'E,

57° 24,1'N - 008° 28,5'E,

57° 22,8'N - 009° 43,0'E,

57° 15,4'N - 009° 34,0'E,

57° 08,5'N - 009° 07,6'E ,

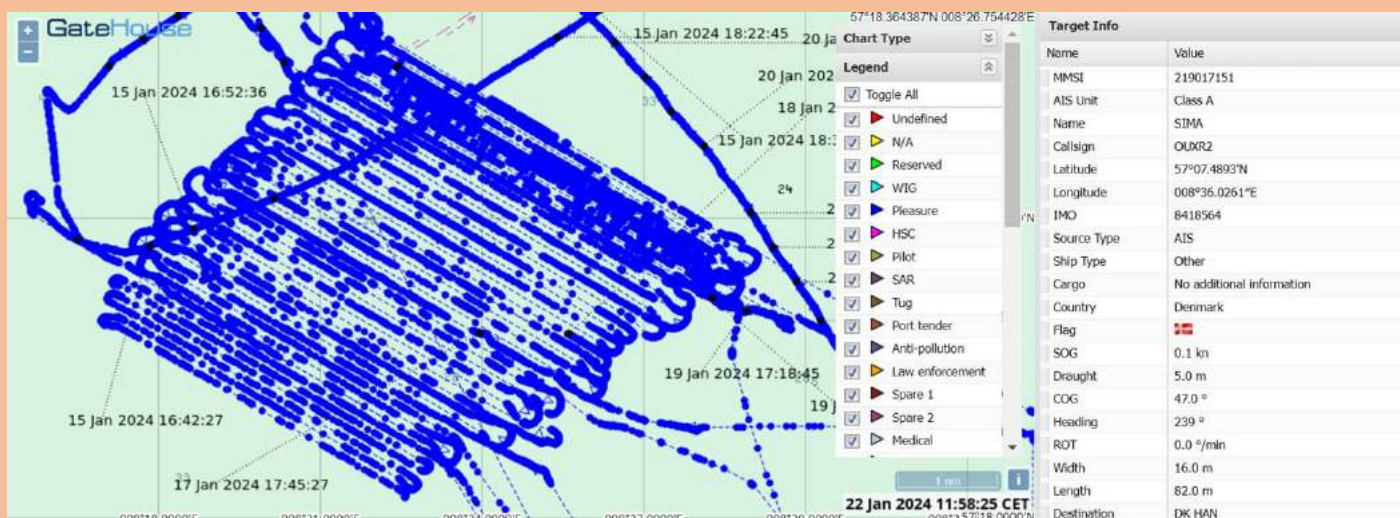
57° 05,9'N - 008° 47,0'E, og

57° 17,4'N - 008° 10,9'E.

Arbejdet kan vanskeliggøre skibenes evne til at manøvrere.

Skibsfarten anmodes om at vise hensyn ved passage.

(Publiceret 20. januar 2024)



Herover ses SIMAs søgemønster i forbindelse med eftersøgningsarbejdet i Jammerbugten.

Kilde: Gatehouse.

### MAYVIEW MÆRSK:

**MAYVIEW MÆRSK** er et containerskib i Mærsk Lines såkaldte Triple E Klasse. Triple E klassen består af 31 containerskibe bygget på Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering skibsværft i Sydkorea i perioden 2013- 2019. Triple E er bygget i to serier. Den første serie på de første 20 skibe klassen, som **MAYVIEW MÆRSK** er en del af, kan laste 18.270 TEU (20-fods containere). Den anden serie der tæller de sidste 11 skibe kan laste 20.568 TEU.

Triple E klassen – Første serie:

**Mærsk Mc-Kinney Møller**  
**Majestic Mærsk**  
**Mary Mærsk**  
**Marie Mærsk**  
**Madison Mærsk**  
**Magleby Mærsk**  
**Maribo Mærsk**  
**Marstal Mærsk**  
**Matz Mærsk**  
**Mayview Mærsk**  
**Merete Mærsk**  
**Mogens Mærsk**  
**Morten Mærsk**  
**Munkebo Mærsk**  
**Maren Mærsk**  
**Margrethe Mærsk**  
**Marchen Mærsk**  
**Mette Mærsk**  
**Marit Mærsk**  
**Mathilde Mærsk**

Triple E klassen – Anden serie:

**Madrid Mærsk**  
**Munich Mærsk**  
**Moscow Mærsk**  
**Milan Mærsk**  
**Monaco Mærsk**  
**Marseille Mærsk**  
**Manchester Mærsk**  
**Murcia Mærsk**  
**Manila Mærsk**  
**Mumbai Mærsk**  
**Maastricht Mærsk**

### **MAYVIEW MÆRSKs hoveddata er:**

IMO: 9619995

Længde OA: 399,2 m

Dwt: 213.970 ts

Hjemsted: København

Hovedmaskineri: Twin MAN 8S80ME-C9 engines, 29,680 kilowatts (39,800 hp) each at 73 RPM

Fart: 20,0 knob (topfart 22,7 knob).

Kaldesignal: OWJN2

Bredde: 58,6 m

Br: 194.849 ts

Dybgang: 16,6 m



Herover: Containerskibet **MAYVIEW MÆRSK**. Foto: Ivar Svane

### SIMA:

**SIMA** er et tidligere sovjetisk/ russisk supply- og ankerhåndteringsskib, som JD Contractor i 2012 købte og fik ombygget til brug for firmaets mange avancerede undervandsopgaver.

**SIMA** blev bygget i 1990 ved Stocznia Szczecinska im Adolfa Warskiego i Szczecin i Polen (byggenummer 216) til det sovjetiske rederi Kaliningrad Mornefte Gazprom i Kaliningrad i Sovjetunionen. Skibet blev navngivet **NEFTEGAZ 66** med hjemsted i Kaliningrad. Skibet er ét i en serie af 23 søsterskibe bygget på værftet i perioden 1983- 1992.

Efter Sovjetunionens sammenbrud blev skibet i 1992 om registreret til russisk flag. Stadig ejet af Kaliningrad Mornefte Gazprom med Kaliningrad som hjemsted. I marts 2010 blev det solgt til et cypriotisk rederi Shl Neftergaz 66 Ltd. Skibet blev ved den lejlighed indregistreret på Cypern med Limassol som hjemsted.

I april 2012 blev det solgt til JD- gruppen. Ved den lejlighed kom det under dansk flag, omdøbt til **SIMA** og med hjemsted i Struer. Navnet **SIMA** er en sammentrækning af Silja og Marcos. Efter købet i april 2012 blev resten af året brugt på at ombygge skibet. Bla. blev den gamle aptering rykket ud og erstattet med 33 enkeltmandskamre. Skibets egen besætning lægger beslag på otte til 14 af disse afhængigt af opgaven som skibet er ude på. Derudover blev der ved samme lejlighed installeret ekstra hjælpemaskineri.

Ved Ørskov skibsværft blev der senere bla. installeret nye thrustere og en 36 ton rammekran som bruges til udsætning af skibets Remote Operated Vehicle (ROV). En ROV er en slags fjernstyret undervandsgravemaskine der benyttes ved etablering af kabler og rør på havbunden. Gravemaskinen bevæger sig med en fart på 40 meter i timen, mens den kører hen over havbunden og graver. Skibet er endvidere udstyret med et dynamisk positioneringssystem (DP), der sikrer at **SIMA** kan holde sin position helt uden brug af ankere.

Herunder: **SIMA** ved kaj 6 i Kalundborg østhavn den 27. december 2023. Foto: Michael Jamni Nielsen



### **SIMAs hoveddata er:**

IMO: 8418564	Kaldesignal: OUXR2	
Længde oa: 81,4 m	Bredde: 15,9 m	Dybgang: 4,9 m
Dwt: 1.393 ts	Br: 2.723 ts	Nrt: 817 ts
Hjemsted: Struer		
Hovedmaskineri: Sulzer/Zgoda på 5.300 kW.		
Fart: 15,3 knob.		

### **CABLE ONE:**

**CABLE ONE** blev oprindeligt bygget som hæktrawler ved Goole Shipbuilding & Repairing Co Ltd. (bygger. 588) i Goole i Storbritannien. Skibet blev leveret i juli måned 1976 som **CLARKWOOD** til Burwood Fishing Co Ltd. i Peterhead.

I 1991 blev skibet solgt til North Star Shipping Group i Aberdeen som byggede det om til et stand-by / rescue vessel til brug ved olieplatformene i Nordsøen. Det blev bla. indrettet som hospitalsskib. I forbindelse med ombygningen skiftede skibet navn til **GRAMPIAN WOOD**.

Da JD-Contractor købte skibet i 2000 skulle det bygges helt om. Kun broen og maskinrummet undgik de helt store ændringer. Bla. blev den gamle aptering rykket ud og erstattet med bla. nye enkeltmandskamre. Skibets egen besætning lægger beslag på fem af disse, mens der er plads til underbringelse af yderligere 11 personer ombord.

**CABLE ONE** fremstår nu som et meget alsidigt skib. Udover udstyr til nedspuling af kabler, og en stor A-ramme agter til brug ved søsætning af tunge undervandsrobotter er det også indrettet som et supermoderne dykkerskib. Skibet er endvidere udstyret med et dynamisk positioneringssystem (DP), der sikrer at det kan holde sin position helt uden brug af ankre, hvis der er brug for det.

### **CABLE ONEs hoveddata er:**

IMO: 7409281	Kaldesignal: OVZC2	
Længde oa: 39,1 m	Bredde: 9,5 m	Dybgang: 3,8 m
Dwt: 400 ts	Brt.: 432 ts	Nrt: 129 ts
Hovedmaskineri: 1 Blackstone ESL 16M på 1.250 kW		Servicefart: 10 knob (topfart 12 knob)
Hjemsted: Struer		



**CABLE ONE** ved kaj 7 i Kalundborg Østhavn i juli 2022. Foto: Michael Jamni Nielsen

### 3. NYT FRA "SØMANDSKIRKEN"

#### 3.1 - Aften på museet.

Det var december og museet havde vinterlukket. MEN også i vinterperioden er der mulighed for at holde særligt åbent i forbindelse med særarrangementer. Således også onsdag den 13. december om aftenen.

Det var jo onsdag. Dvs. **LAURA MÆRSK** var ankommet under skibets ugentlige anløb af containerterminalen i Kalundborg. Otte af skibets besætningsmedlemmer - alle med filippinsk baggrund - havde valgt at bruge deres friaften på Kalundborg Søfartsmuseum.

Det blev til en rigtig hyggelig aften, som startede med en middag bestående af en kombination af filippinske middagsretter samt danske æbleskiver, småkager og gløgg (sidstnævnte naturligvis alkoholfri).

Bagefter blev der vanen tro sunget - til tider skrålet - på livet løs. 😊 😊 😊

Desværre har vi kun et yderst beskedent udvalg af musikinstrumenter - en guitar og et MEGET bedaget "orgel". Skulle nogen derfor ligge inde med musikinstrumenter, som de ikke længere bruger - og som de ønsker at donere til museet, til brug for søfolk der gæster museet, - hører vi meget gerne fra jer.

Andre af vores gæster den aften prøvede at manøvrere i vores skibssimulator.

Ikke alene er vi formentlig den eneste "sømandskirke" i verden, der har en model af en VLCC'er som kirkeskib. Vi er formentlig også den eneste kirke i verden med egen skibssimulator!



Herover: Et besætningsmedlem fra **LAURA MÆRSK** øver havnemanøvrer i vores skibssimulator.

Foto: Michael Jamni Nielsen



Der blev der vanen tro sunget - til tider skrålet - på livet løs under besøget. Foto: Michael Jamni Nielsen



Otte besætningsmedlemmer fra containerskibet **LAURA MÆRSK** samt fire af foreningens frivillige under besøget i "Sømandskirken" om aftenen den 13. december 2023. Foto: Michelle.

## 4. SVITZERS HJØRNE

### 4.1 Bugserbåden SVITZER THOR

Vores sejlede Facebook- redaktør havde mulighed for at følge arbejdet på tæt hold, da bugserbåden **SVITZER THOR** den 11. december 2023 assisterede råolietankeren **SAFEEN ELIZABETH**, ved afsejlingen fra Kalundborg Refinery A/S.

Tidsplanen så således ud:

Kl. 1500: Forberedelse af **SAFEEN ELIZABETH**'s afgang fra Pier E ved Kalundborg Refinery A/S.

Forinden har besætningen på **SVITZER THOR** været travlt beskæftiget med alle forberedelserne til afgang. Kaptajn og styrmanden gennemgår de nødvendige sikkerhedsprocedurer og ruter for at sikre en så smidig afgang som muligt. Samtidig tjekker maskinchefen, at alt fungerer og i orden i maskinrummet, og skibsassistenterne assisterer med de sidste klargøringer.

Kl. 1515: Bugserbådene fastgøres til **SAFEEN ELIZABETH**.

De tre bugserbåde **SVITZER THOR**, **SVITZER MALTBY** og **SVITZER MARS** er nu alle gjort fast til råolietankeren **SAFEEN ELIZABETH**. Besætningen på de fire skibe er i fuld gang med at sikre, at alle bugserliner er korrekt fastgjort og strammet. Lodsens fra Danpilot og kaptajnen koordinerer via radioen operationen med de andre bugserbåde for at sikre præcis positionering og styring af råolietankeren.

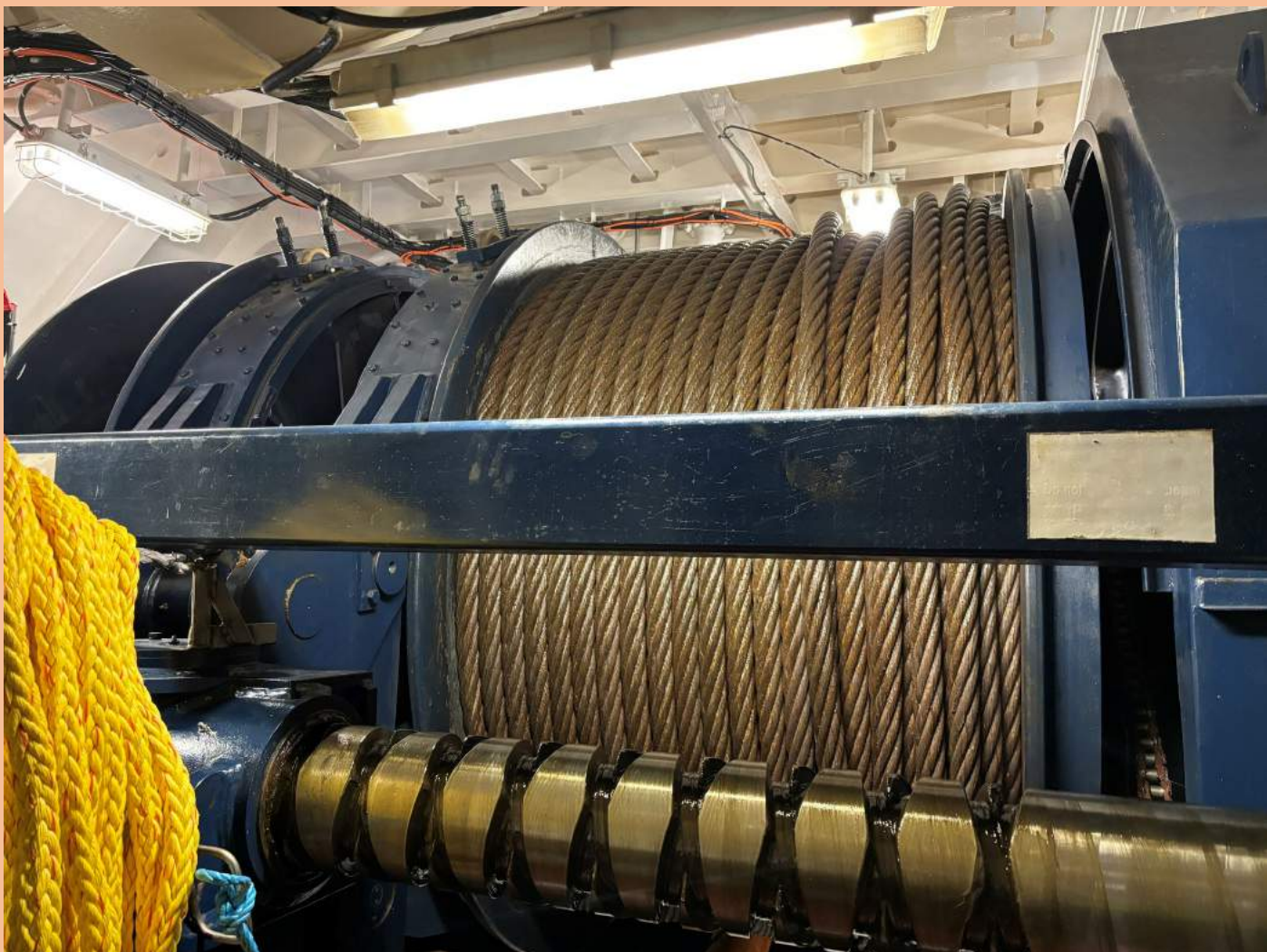
Kl. 1530: Afsejlingen påbegyndes.

Bugserbådene begynder at trække **SAFEEN ELIZABETH** ud fra Pier E ved Kalundborg Refinery. Kaptajnen og styrmanden kommunikerer nøje med hinanden og de andre besætningsmedlemmer for at sikre en sikker og effektiv sejlads. **SVITZER THOR** befinder sig i en central position og spiller en vigtig rolle i at opretholde kurs og stabilitet under bugseringen. Efter en vellykket bugsering med at føre **SAFEEN ELIZABETH** sikkert ud fra Pier E, kan de tre bugserbåde koble fra igen.

**SVITZER THOR** og de to andre bugserbåde vender tilbage til deres base eller næste opgave.



Herover: **SVITZER THOR** langs kaj 5 i Kalundborg. Foto: Ivar Svane.



Herover: Skibets agterste slæbespil Foto: Ivar Svane

**SVITZER THOR** blev bygget på Qingdao Qianjin Shipyard (byggenr. H7Z2025) i Qingdao i Kina. Skibet blev køllagt 2. marts 2010 og leveret i januar 2011. Ruten fra Kina til Danmark gik via Panama- kanalen.

Skibet har et stort trækspil agter med en 1.000 meter langt og 54 mm tyk stålwire, med en trækraft på 207 tons samt et 175 meter langt og 56 mm tyk slæbetrosse med en brudstyrke på 323,8 tons. På spillet på forskibet har **SVITZER THOR** et 150 meter langt og 96 mm tyk slæbetrosse med en brudstyrke på 268,2 tons.

Slæbetrosserne gør det muligt at udføre såkaldt indirect towage, fra slæbebåden igennem en trosse fastgjort til det assisterede skib. Det er en type slæbeassistance, hvor der gennem en kombination af fremdrivnings- og hydrodynamiske kræfter, stilles store krav til navigation, styring og opbremsning.

Skibet er klasset ved Lloyds Register + 100A1 Escort tug, FiFi 1 (2,400 cbm/h) with waterspray, IWS Ice Class 1B.





Messe/ opholdsrum på **SVITZER THOR**. Foto: Ivar Svane

Skibet har mange søsterskibe, alle bygget i perioden 2009-2012.

Disse er:

**SVITZER ANGOLA** Flag: St. Vincent Grenadines

**SVITZER CANETE** Flag: Peru

**SVITZER CHINCHA** Flag: Peru

**SVITZER MACQUARIE** Flag: Australien

**SVITZER MELCHORITA** Flag: Peru

**SVITZER NAIAD** Flag: Australien

**SVITZER NANA** Flag: Australien

**SVITZER NEREID** Flag: St. Vincent Grenadines

**SVITZER PADRAO** Flag: St. Vincent Grenadines

**SVITZER PINDA** Flag: St. Vincent Grenadines

**SVITZER PISCO** Flag: Peru

**SVITZER SOYO** Flag: St. Vincent Grenadines

**SVITZER STOCKTON** Flag: Australien

**SVITZER THOR** Flag: Danmark

**SVITZER TRYM** Flag: Danmark

**SVITZER TYR** Flag: Færøerne

**SVITZER ZAIRE** Flag: St. Vincent Grenadines

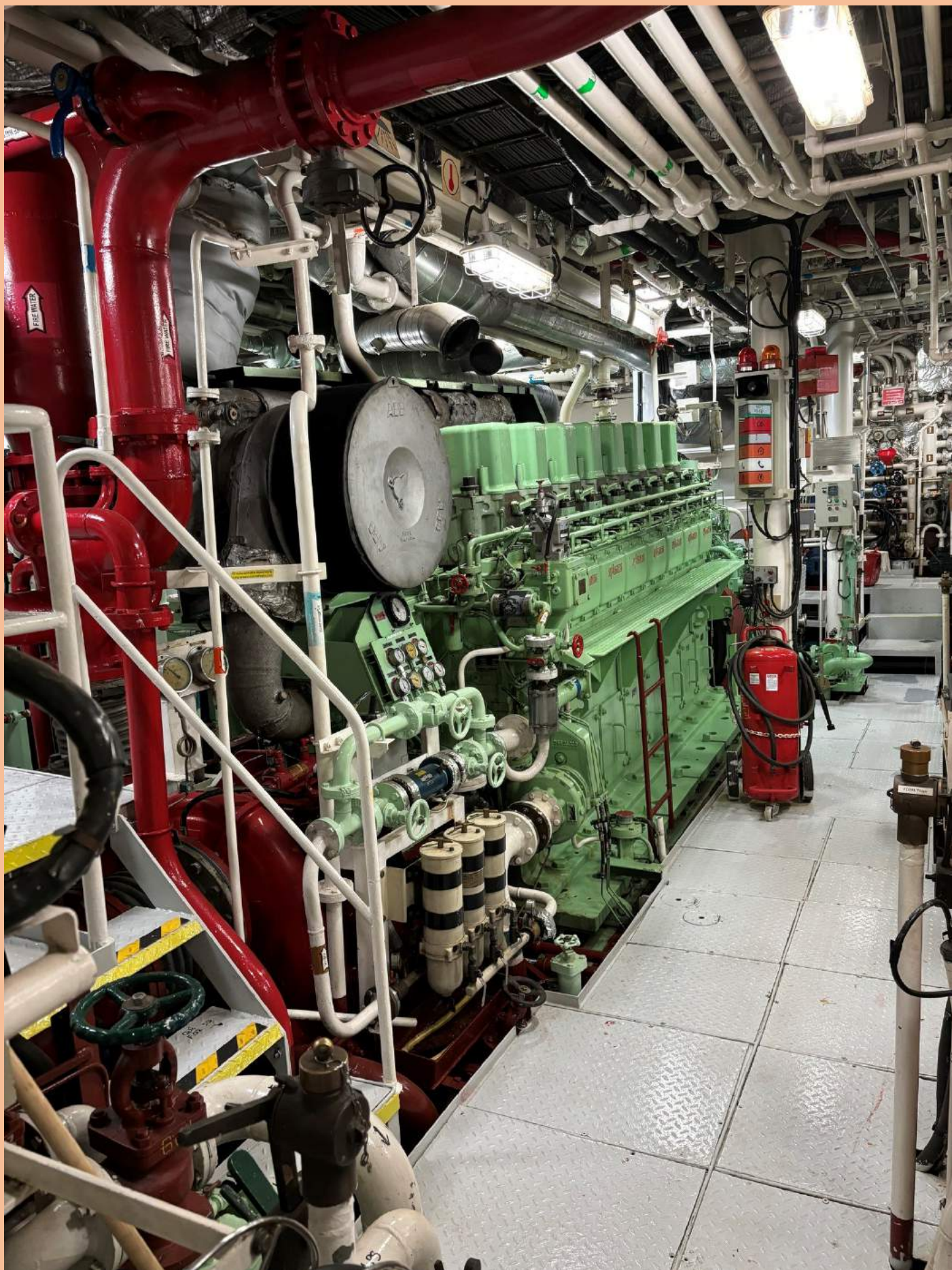




Maskinkontrolrummet på SVITZER THOR. Foto: Ivar Svane



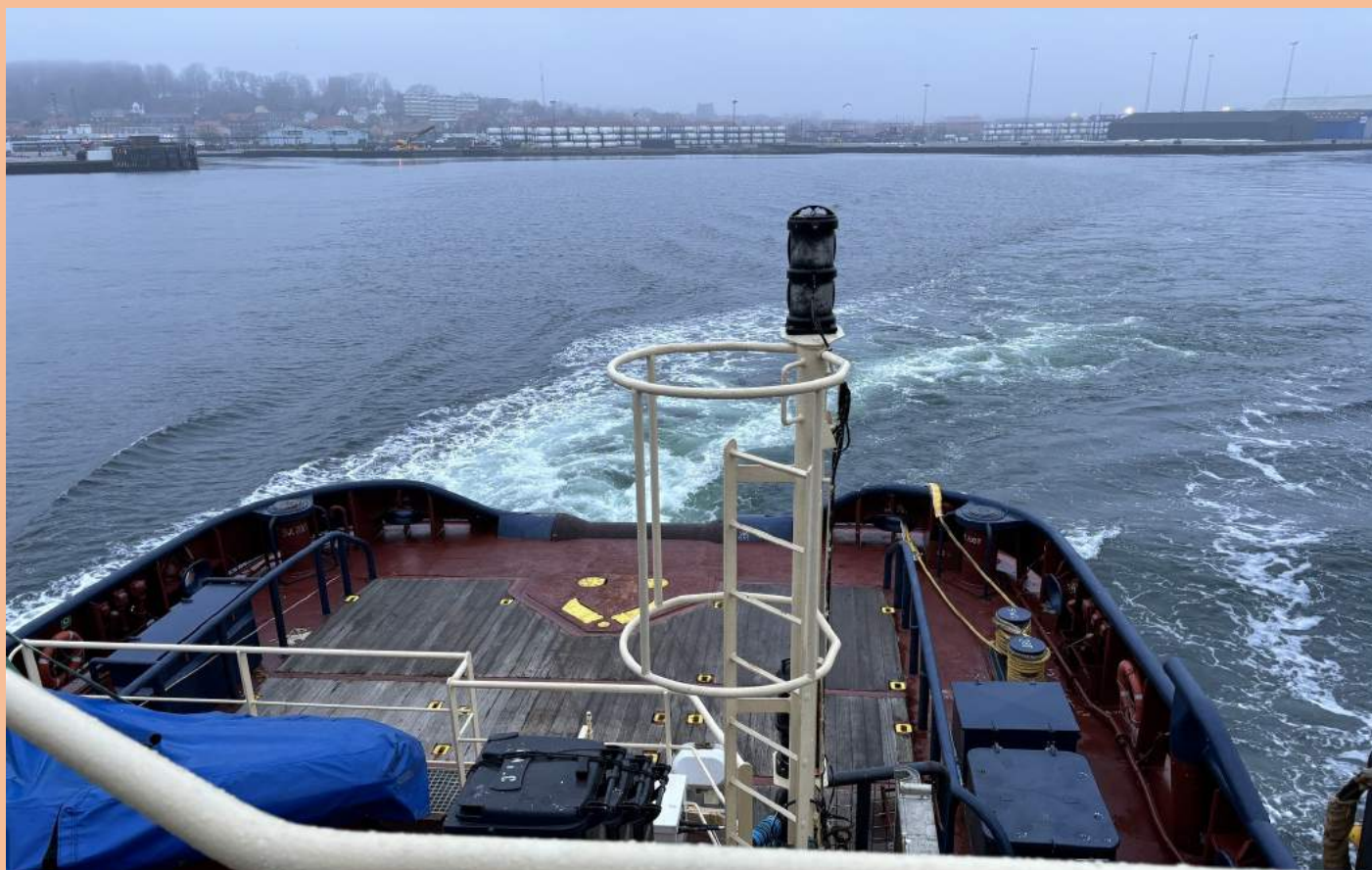
El-tavler i maskinrummet på **SVITZER THOR**. Foto: Ivar Svane



En af de to hovedmaskiner. Foto: Ivar Svane.



Den anden af de to hovedmaskiner. Foto: Ivar Svane.



Herover: Agterdækket på **SVITZER THOR** (Fotos: Ivar Svane).

Herunder: Fordækket - ved almindelige havnebugseringer bugseres der over forenden på slæberen.





Herover: Broen på **SVITZER THOR**

Fastgøring af slæber—skibsassistent Kim

**SVITZER THORs** hoveddata er:

IMO: 9548366

Kaldesignal: OWDJ2

Længde OA: 33,3 m

Længde pp: 28,6 m

Bredde: 13,0 m

Dybgang: 5,7 m

Højde køl til mastetop: 26,0 m

Displacement: 1.294,4 ts

DVT: 438,3 ts

BRT: 635 ts

NRT: 190 ts

Hovedmaskineri: 2 x Niigata 8L28HX – 4.4.12 kW.

Hjælpemaskiner: 2 x CAT C18 på hver 400 kW = 800 kW samt 1 x CAT C9 på 215 kW.

Bowthruster: 1 x Kawasaki på 315 kW

Servicefart: 10 knob (topfart 12,8 knob)

Skibet har et brændstofforbrug på 7,7 m<sup>3</sup> pr. dag ved 8,8 knob.

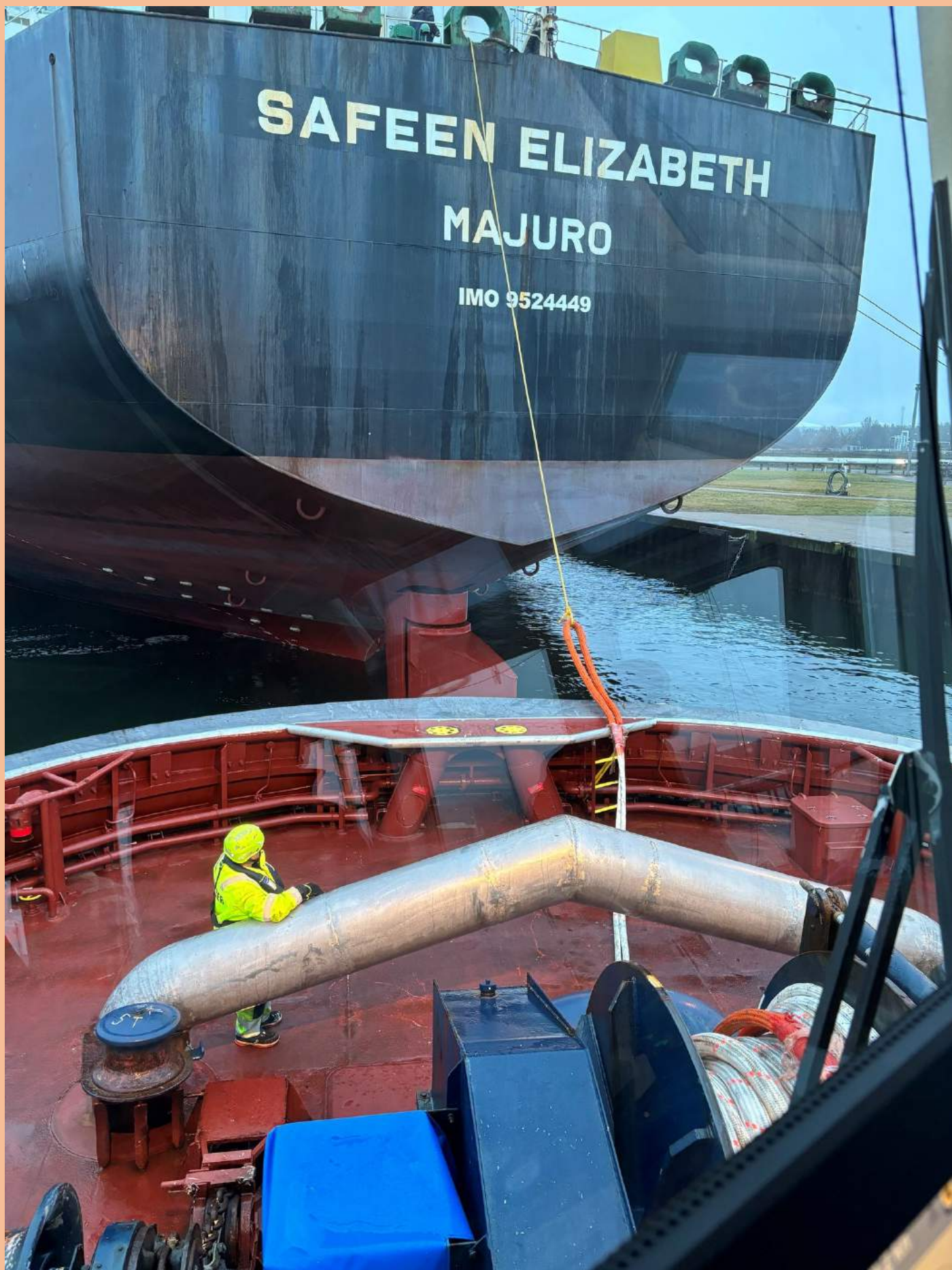
Pæletræk: 83 tons

Hjemsted: Aarhus

Fotos: Ivar Svane

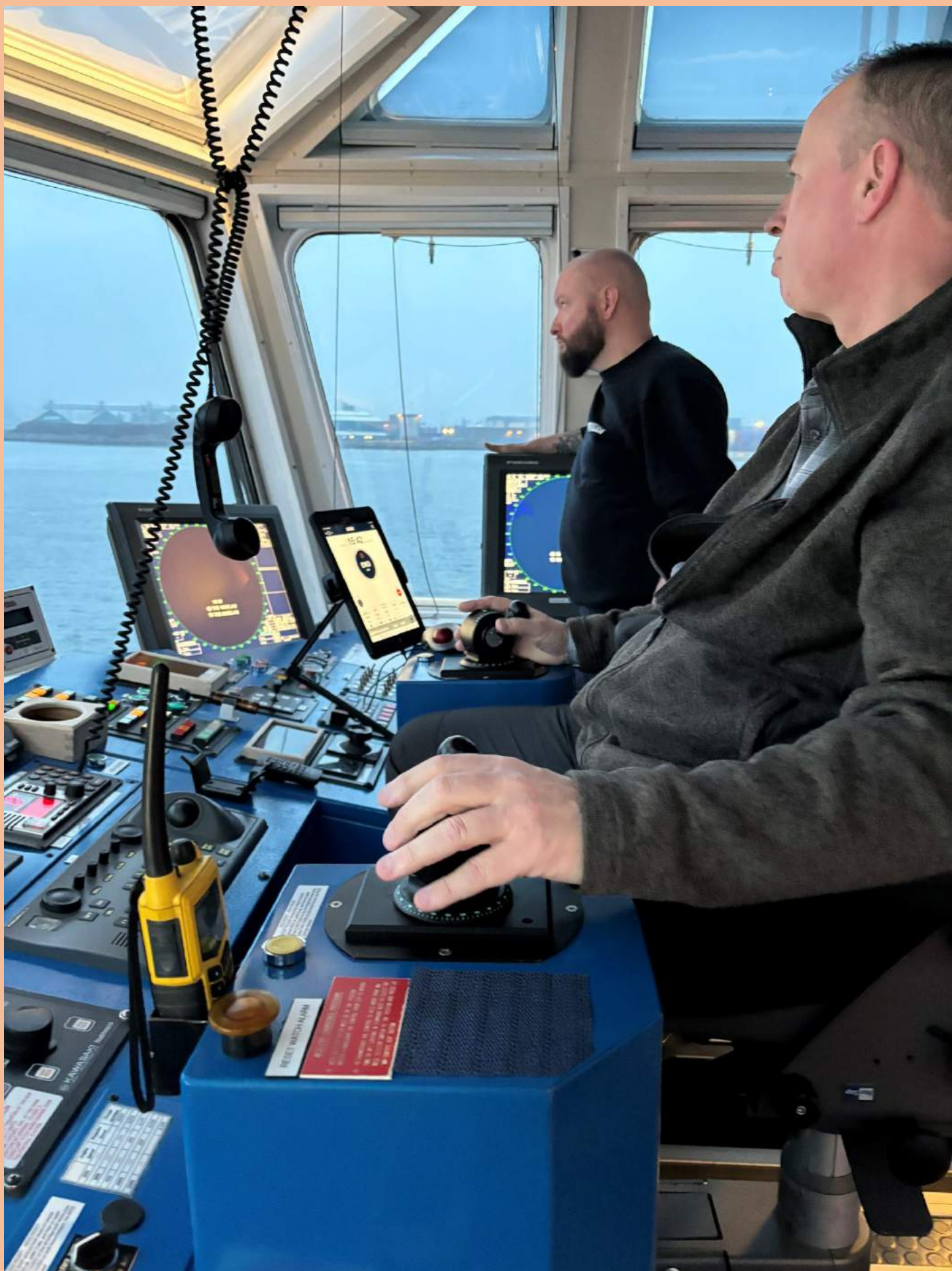
Lidt forklaring under hvert billede kan ses.





Fastgøring af slæber over stævnen - Skibsassistent Kim

Foto: Ivar Svane.



Kaptajner ved **SVITZER THORs** manøvrehandtag. Et sådant skib har ingen ror!  
De to skruer kan dreje 360 grader rundt. Med dem styres skibet. Foto: Ivar Svane.



Herover: De assisterende bugserbåde SVITZER MARS og SVITZER MALTBY.  
Herunder: SAFEEN ELIZABETH (Fotos: Ivar Svane).





Job very well done—SVITZER THOR returnerer til Kalundborg havn (Fotos: Ivar Svane).



## 4.2 Bugserbåden BJARKE (1964-1984)



**BJARKE** ved kaj. Fotograf: Knud Fredfeldt, M/S Museet for Søfart

Skibet blev bygget ved Schulte & Bruns GmbH i Emden i Vesttyskland i 1964 (bygge nr.: 237). Det blev leveret til Em. Z. Svitzers Bjerignings-Entreprise A/S i august samme år.

### Hoveddata for **BJARKE**:

Kaldesignal: OZDO

Længde oa: 27,5 m

Bredde: 7,5 m

Dybgang: 3,7 m

BRT: 157,3 ts

NRT: 0 ts

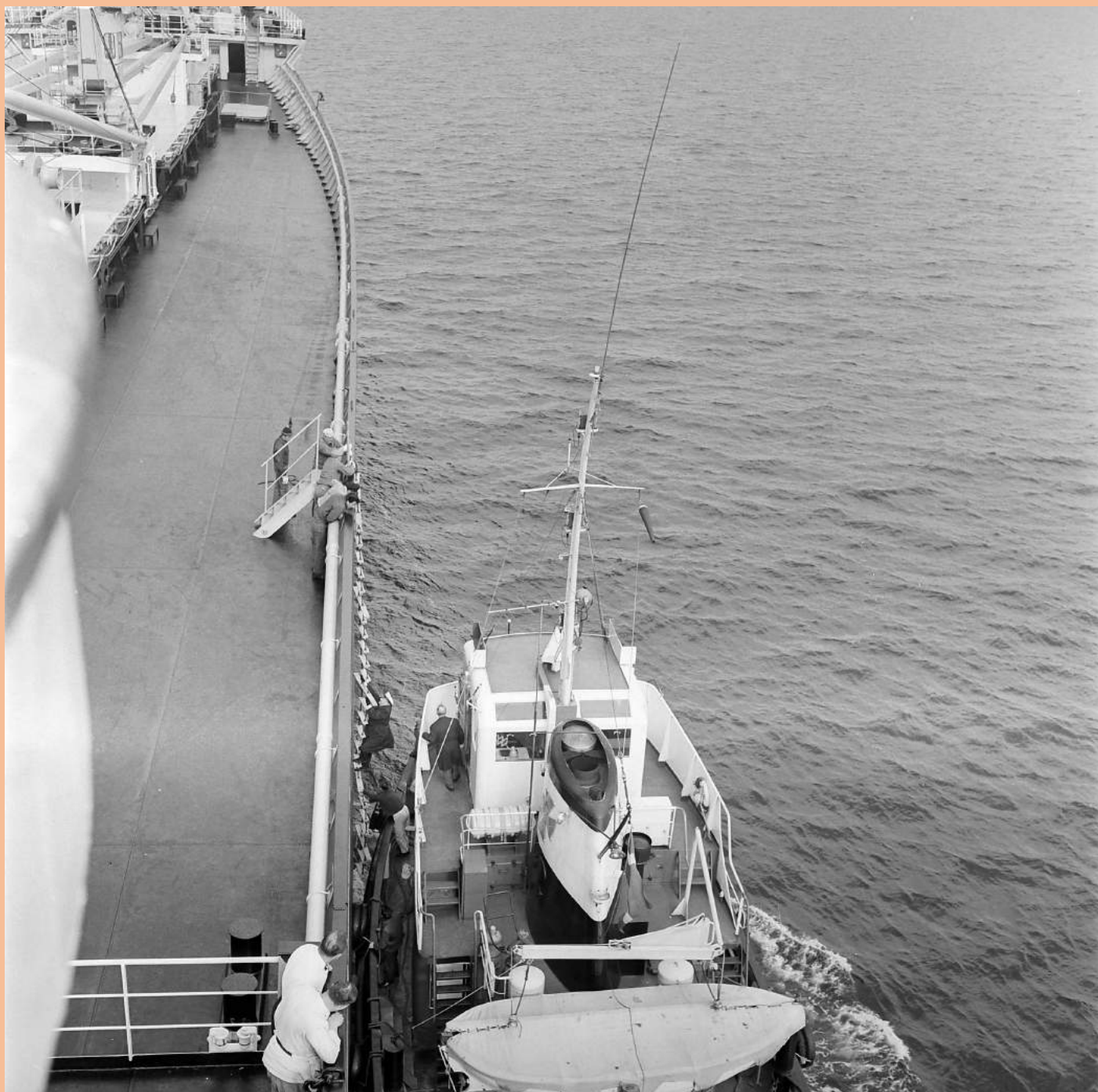
Hovedmaskineri: 1 Kloeckner Humboldt Deutz diesel, 8-cyl, 4SA, på 1.740 iHK.

Servicefart: 12 knob

Pæletræk: 19 tons samt hydraulisk slæbespil på 12 tons.

Hjemsted: Nyborg.

Skibet var isforstærket og klasset ved Bureau Veritas.



På dette foto ses lods Hansen fra Nakskov på vej op af lejderen fra bugserbåden **BJARKE** til fragtskibet **ANCONA** den 13. maj 1965.

Foto: Thomas Hald, Nakskov Skibsværft.

Arkiv: Nakskov Lokalhistoriske Arkiv

Se også: [arkiv.dk](#) | [Svitzers bugserbåd Bjarke Nyborg, ved m.m. Ancona. Billedserie](#)



På dette foto ses bugserbåden **BJARKE** lidt oppefra.

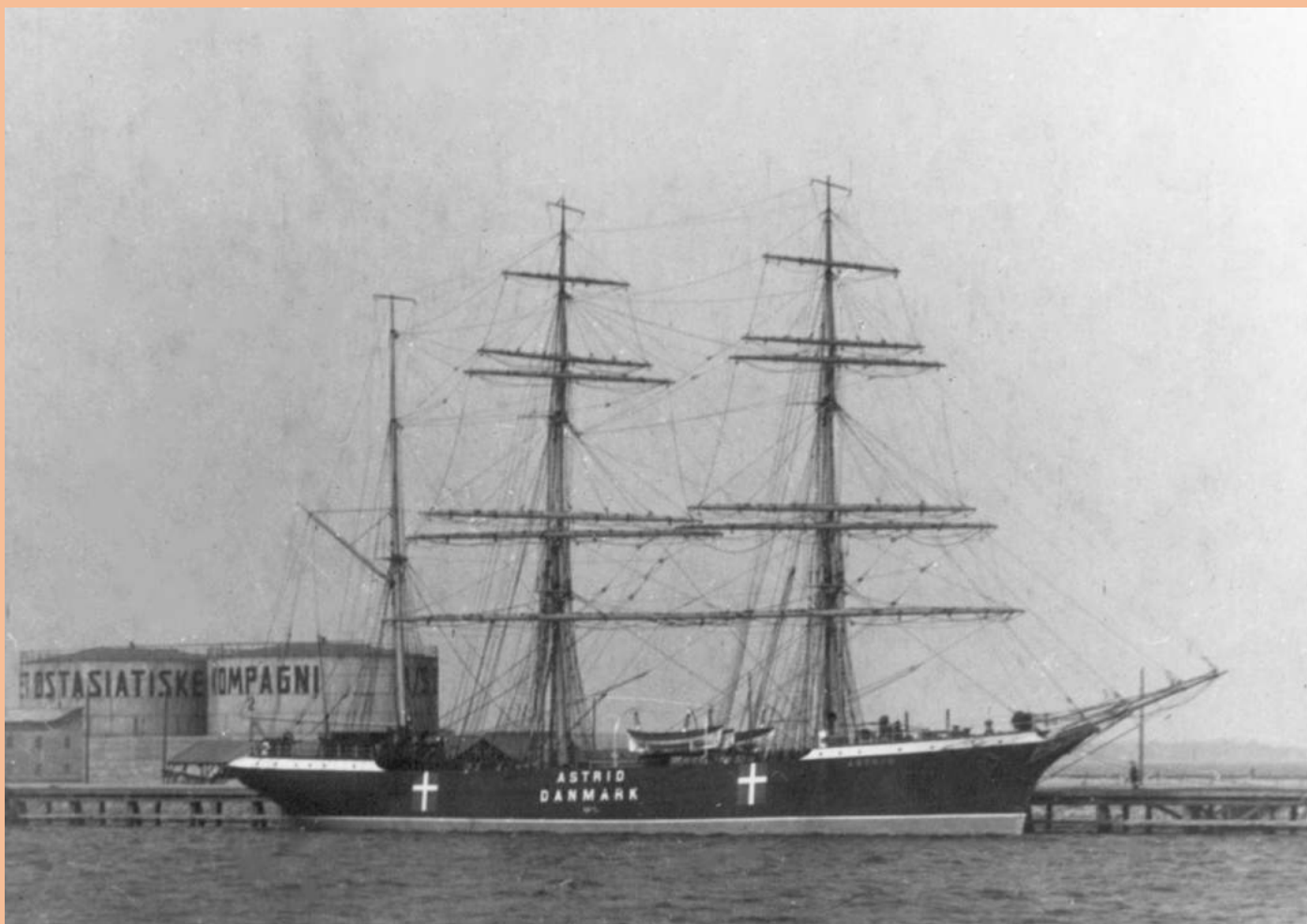
Fotoet blev taget torsdag den 13. maj 1965, hvor BJARKE assisterede da Nakskov Skibsværft afleverede nybygning nr. 168, fragtskibet **ANCONA**, til Det Østasiatiske Kompagni. Efter end prøvetur i Storebælt, afgik skibet til København og er derefter indsat på kompagniets fjernøstlige rute.

Foto: Thomas Hald, Nakskov Skibsværft.

Arkiv: Nakskov Lokalhistoriske Arkiv

Se også: [arkiv.dk | Svitizers bugserbåd Bjarke Nyborg, ved m.m. Ancona. Billedserie](#)

## 5. NYT FRA SKIBSKENDEREN



**ASTRID** efter at være genoprigget til tankbark ved Helsingør Skibsværft i 1918.

Fotograf: Ukendt, muligvis P. A. Gruelund selv (foto fra P. A. Gruelunds samling).

### 5.1 Tankbarken **ASTRID**

Som vi har nævnt i tidligere udgaver af Medlemsnyt, har vi i vores samling en del gamle fotos som oprindelig stammer fra lods P. A. Gruelund. Gruelund, der levede fra 1887 til 1966, var en passioneret fotograf og samler af skibsfotos. Specielt fotos af sejlskibe havde hans store interesse. Gennem en omfattende brevveksling med søfolk fra hele verden fik han gennem årene oparbejdet en meget stor fotosamling med sejlskibe. Blandt andet korresponderede han flittigt med Kalunborgs kendte marinemaler Otto Stoltenberg.

I denne udgave af Medlemsnyt har vi valgt et foto af **ASTRID**, der var noget så usædvanligt efter nutidens forhold, som et tankskib rigget som tremastet bark. Da denne bark blev bygget i 1893, var tankskibe, hvor man kunne pumpe olien i land fra indbyggede tanke ombord, stadig en ret ny ting. Verdens første egentlige tankskib, det tyske **GLÜCKAUF**, var blev søsat blot syv år før. Selvom **GLÜCKAUF** var et dampskib, var det samtidig rigget som skonnertbark for det tilfælde at dampmaskinen skulle svigte.

Tankbarken blev bygget i 1893 under navnet **ALICE ET ISABELLA** (ALICE & ISABELLA) ved Ateliers et Chantiers de Penhoët, Compagnie Générale Transatlantique i Saint Nazaire i Frankrig til det franske rederi P. Lessourd & Fils i Sables d'Olonne.

I 1898 blev skibet omdøbt til **ALICE ISABELLA**.

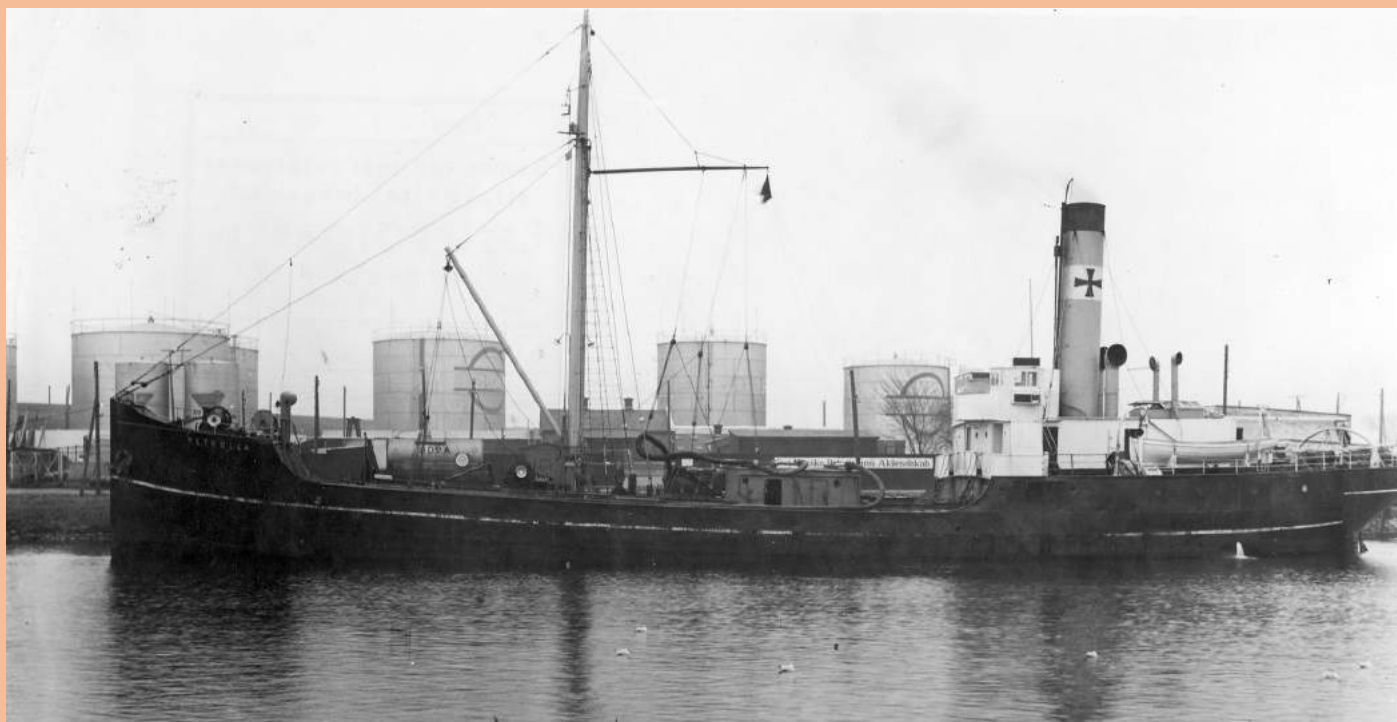


I 1904 blev tankbarken overført til P. Lesourd & fils ( H. Prentout-Leblond & E. Leroux ) i Sables d'Olonne i Frankrig.

I december 1907 blev den til solgt til Raffineries de Gransmout (H. Prentout-Leblond & E. Leroux) i Sables d'Olonne i Frankrig.

I 1909 blev den solgt igen. Nu til Soc. Immobiliere & Industri du Midi ( H.Pretout Leblond & E.Leroux) Sables d'Olonne.

I juni 1910 blev skibet solgt til A/S Vallø Oljeraffineri i Tønsberg i Norge.



Herover: Det Danske Petroleums Aktieselskabs dampskib/tankskib **PETROLEA** der 1912-1917 havde tanklægteren **DIESELEA** på slæb mellem de danske provinsbyer. Foto: Ukendt, M/S Museet for Søfart.

I marts 1912 blev barken solgt til Christian V. A. From Holm i København, som var administrerende direktør for Det Danske Petroleums Aktieselskab. Ved den lejlighed blev den omdøbt til **DIESELEA** og nedrigget til tanklægger. Ideen med tanklægteren var, at den skulle på slæb efter et andet af rederiets fartøjer, tankskibet **PETROLEA** (bygget 1904 ved Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft). Det gjorde det muligt at øge distributionskapaciteten når der skulle transportere olieprodukter rundt mellem de danske provinshavne. Dette var længe før tanklastbilerne gjorde deres indtog.

To år efter at **DIESELEA** var blevet nedrigget til lægger udbrød Første Verdenskrig i 1914.

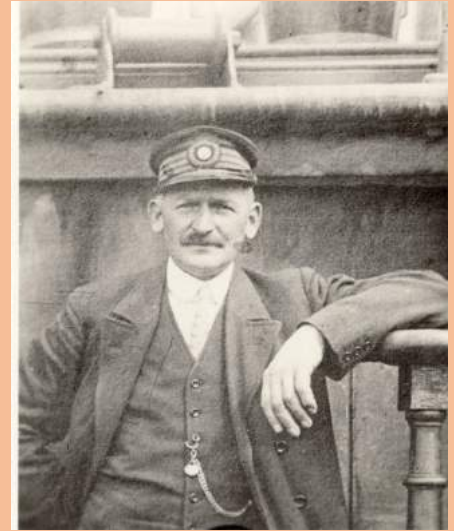
Det Danske Petroleums Aktieselskab havde i mange år klaret sig med indlejet udenlandsk tonnage til den oversøiske import af olie. Efter Første Verdenskrigs udbrud blev det hurtigt meget svært at skaffe egnet tonnage til disse transporter – og fra årsskiftet 1915-1916 var det helt umuligt. Ingen skibsværfter havde kapacitet til at bygge tankskibe til Det Danske Petroleums Aktieselskab. I stedet måtte olien transporteres som man havde gjort 25- 30 år før, dvs. i tønder på almindelige fragtskibe. Dette var en både dyr og langsommere proces.

Man besluttede derfor at rigge **DIESELEA** op til tankbark igen. I slutningen af 1917 blev der indgået en aftale med Helsingør Skibsværft om, at man, for 275.000 kr., omskabte tanklægteren **DIESELEA** til tankbark. Arbejdet tog tre måneder.

I februar 1918 gik tankbarken, **ASTRID**, - som skibet i mellemtiden var blevet omdøbt til, - ud på sin første rejse til USA efter en ladning petroleum. **ASTRID** fortsatte på Atlantfarten mellem USA og Danmark frem til 1921. Den 19. juli 1921 sejlede det for sidste gang fra New York med en ladnings brændselsolie i tankene. Det nåede Nyborg den 27. august 1921. Da ladningen var blevet udlosset i Nyborg, fortsatte skibet til København, hvor det blev oplagt.



Herover: Førstestyrmand, telegrafist og andenstyrmanden på **ASTRID**.



Kaptajn Mads Pedersen Skov, fører af **ASTRID** i perioden 1917-1923.

Fotos denne side: Ukendt, P. A. Gruelunds samling, M/S Museet for Søfart.

Herunder: Tankbarken **ASTRID** med Kronborg om styrbord ca. 1925-1926.



1923 (januar) blev skibet solgt til Christian von Tangen A/S i Bergen i Norge.

1924 blev det videresolgt til S. Staalesen i Haugesund i Norge.

1925 (juni) blev det købt af Aktieselskabet Astrid /ved Grosserer Johan C. Giertsen i København.

I august 1926 blev **ASTRID** solgt til Norsk Tankanlegg A/S i Oslo og omdøbt til **MIL 15**. Ved samme lejlighed blev det endnu engang nedrigget til tanklægter. Lægteren eksisterede endnu i juni 1937 hvor den er fotograferet liggende fast ved MIL tankanlægget ved Indrefjord Hammerfest. Anlægget blev udbygget senere det år. Lægteren kan være blevet ophugget da det nye anlæg var færdigbygget.

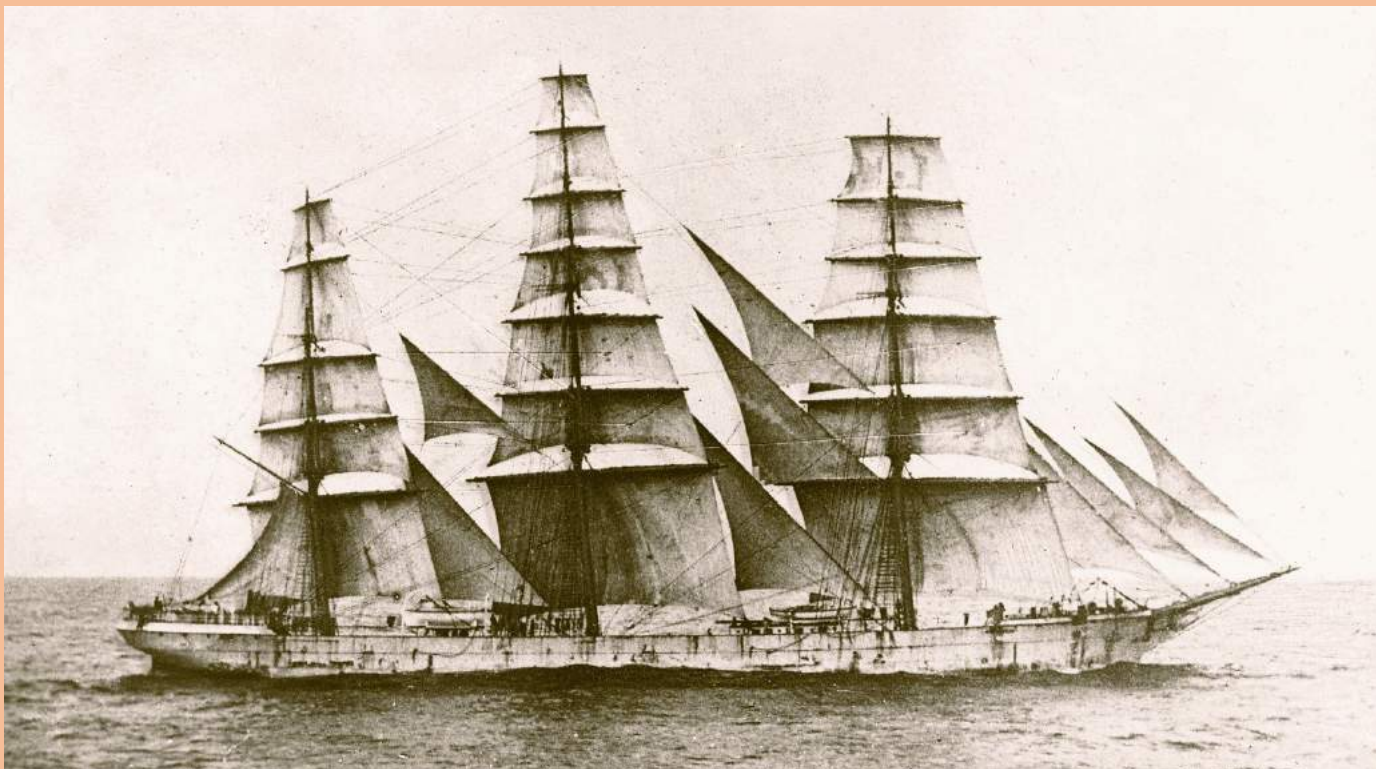


Herover: Norsk Brændseloljes tankbåd **MIL** på siden af tanklægteren **MIL 15** ex. **ASTRID** engang i 1930'erne.  
Fotos: Ukendt, Stadsarkivet i Stavanger i Norge.

Herunder: Tanklægteren **MIL 15** ex. **ASTRID** ved Norsk Brændselolies anlæg i Indrefjord, Hammerfest, i juni 1937.



## 5.2 Fuldriggeren RJUKAN's grundstødning ved Gisseløre (fortsat fra december 2023).



Fuldriggeren **RJUKAN** af København. Foto: A. D. Edwardes Collection (fra P. A. Gruelunds samling).

I medlemsnyt i december måned 2023 bragte vi beretningen om fuldriggeren **RJUKAN**s grundstødning ved Gisseløre tirsdag den 23. december 1919. Siden da har vi fået lidt supplerende oplysninger om **RJUKAN**. Både med relation til grundstødningen og til et besætningsmedlem ombord fra Sønderjylland, som havde hele seks søskende som fald på tysk side i Første Verdenskrig.

**RJUKAN** var på rejse fra Iquique i Chile til Kalundborg med Salpeter, da fuldriggeren den 23. december 1919 grundstødte ved Gisseløre og blev stående. **RJUKAN** havde lods ombord og blev bugseret af den norske slæbebåd **SPEJDEREN** af Kristiansand, da skibet kl. 09.45 om formiddagen stødte på grund ved Gisseløre.

Dagen efter, onsdag den 24. december 1919, kunne man læse følgende i Kallundborg Avis:

*Fuldriggeren RJUKAN, der i Gaar Formiddag løb paa Grund ved Gisseløre lige i Sejlløbet, staar endnu paa Grunden. Man staar uforstaaende overfor, hvorledes Skibet kan løbe paa Grund netop paa dette Sted, hvor der menes at være dybt Vand. En Svitserdamper er ankommen til Strandingsstedet og Bjergelavet fra Kallundborg lossere en Del af Ladningen over i den hollandske Skonnert HEILINGEN, som er lejet til dette brug.*



Bjergningsskibet **BIEN** fra Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S der sammen med bjærgelauget fra sømandsforeningen Enigheden i Kalundborg fik bragt fuldriggeren **RJUKAN** flot juleaftens dag 1919. Foto: M/S Museet for Søfart.

Lørdag den 27. december 1919, bragte Kallundborg Avis en opfølgning på historien:

## ***Jul i Havnen.***

***RJUKAN ved Bolværket.***

***- En Masteskov i Havnen.***

***- Der ventes endnu en Del store Skibe.***

***Da man havde lægtet en Del af RJUKAN's Last, og Switzer havde bakset noget med Fuldriggeren begyndte den at flyde ved Middagstid i Onsdags. BIEN spændte igen sine Kæmpekræfter for, og ganske langsomt gled det store, smukke Skib med den vældige Rigning ind mod Havnen.***

***Kl. 2 laa den ved Bolværk, dog kun med Forstævnen. Skibet stikker 20,5 Fod, og saa meget Vand skal der ikke være normalt paa dette Sted i Havnen - foran Stationen - og for Tiden er der vist betydeligt mindre, men der var ikke Plads andre Steder.***

***Sagen er den, at Havnen igen er overfyldt med Skibe. Det er et stolt Syn at se den lange Række Fartøjer i Køl vandlinje langs Bolværket, og den Skov af tilriggede Master, der rækker mod Himlen, men det er kedeligt at tænke paa, at der bestandig skal noteres Pladsmangel. En Havneudvidelse viser sig Gang paa Gang paatrængende nødvendig, og man skulde mene, at der faa eller ingen Steder i Landet var bedre naturlige Betingelser for Anlæg af en virkelig Importhavn end netop her. Her er en Fjord med Læ for Storm og Sø saa godt som noget Sted i Landet og et Sejløb mere ideelt end andre Steder, her er ideelle Pladser for Udvidelse, eller rettere for Nyanlæg, og her kan skaffes Oplagspladser af næsten ubegrænset Mængde og Størrelse, sikkert paa rimelige Vilkaar og med let Forbindelse med Jernbanen.***

***Men foreløbig er Forholdene altsaa ikke anderledes end de er. Havnefogeden maa bestandig spekulere for at skaffe Plads, saa Skibene hurtigst muligt kan blive ekspederede og Lodsens maa manøvrere fint med de store Skuder for ikke at rende noget i Stykker paa den knapt tilmaalte Plads.***

***Skønt Havnen allerede er fuld af Fartøjer ventes der i den allernærmeste Tid 6-7 store Skibe med Kul. En større Damper, nogle Fuldriggere og flere almindelige Sejlere, og som Forholdene er, er det uheldigt, at Skibene skal lægges paa Siden af hinanden. Det giver for meget Bræk paa Bolværket under en Storm som den, der har raset her i Gaar, Havnen er jo ikke bygget med saadan Stortrafik for Øje.***

***RJUKAN naaede altsaa efter sin besværlige 4-Maaneders Rejse at komme i Havn netop til Juleaften, og saa betids, at Hovmesteren kunde faa gjort lidt Indkøb af Julemad til Besætningen, der tæller et Par og tyve Mand. Officererne og Hovmesteren er Danske, men ellers er hele Besætningen Udlændinge. Der er Svenskere, Nordmænd, Tyskere, Englændere osv., ja saagar en enkelt Chilener.***

***I Havn kom de, og Jul holdt de, ligesom paa de andre Skibe. Fra en og anden Kabys lød Bægerklang, men fra andre Skibe var det Julens Sange, der tonede ud over Havnen og den stille By. Thi vel tager Sømanden Livet fra den glade Side, naar Skuden stryger over Havet og Stormen synger i Takkelagen, men han er dog gladest, naar den ligger fortøjet i sikker Havn og allergladest, naar han efter en besværlig Rejse naar i Havn netop til Juleaften.***

Problemerne med manglende plads til skibstrafikken i Kalundborg havn, blev først løst ved anlæggelsen af østhavnen og Dansk Svovlsyre- og Superphosfatfabrik i slutningen af 1920'erne ti år senere.

### 5.3 Et trist budskab til en sømand på fuldriggeren RJUKAN

Mange kender utvivlsomt filmen "Saving Private Ryan" fra 1998 med bla. Tom Hanks og Matt Damon i hovedrollerne, hvor en gruppe soldater får til opgave at finde en soldat, der har mistet tre brødre i krigen. Andre har sikkert også læst eller hørt om "The Five Sullivans", fem brødre der falder i Anden Verdenskrig, da deres krydser **USS JUNEAU** bliver sænket i 1942.

Kallundborg Avis kunne lørdag den 3. januar 1920 bringe en beretning der overgår både "Private Ryan" og "The Sullivans".

Sønderjyden Niels Skov, sømand på **RJUKAN**, modtog i Kalundborg i julen 1919 besked om, at seks af hans søskende, fire brødre og to søstre, var faldet på tysk side i Første Verdenskrig.

## Et trist Budskab til Juleaften.

### Sønderjydens sørgelige Hilsen fra Hjemmet.

Ombord paa **RJUKAN**, som Juleaften indkom i Kallundborg Havn, efter en 4-Maaneders Rejse fra Sydamerika, befinder sig 3 Sønderjyder, en fra Aabenraa, en fra Skærbæk og Niels Skov fra Tønder. Niels Skovs Fader var Arbejdsmand, og i det lille danske Hjem i Tønder voksede en Børneflokk op, 5 Dreng og 5 Piger.

I 1912 flyttede Familien til Flensborg. Nu begyndte Ulykkerne at strømme ind over Hjemmet. I 1913 døde begge Forældrene, Sønnen Niels, der var Sømand, og som sparede Penge sammen for at faa Raad til at tage Styrmandseksamen, var allerede i 1912 gaaet paa Langfart, og da Krigen brød ud, laa han med en Hamborg-Damper i en Havn i Chile. Besætningen var nu dømt til delvis Uvirksomhed i Krigsaarene, og dertil kom det deprimerende, at man næsten aldrig fik Bud fra Hjemmet. I 1915 fik Niels Skov et Kort, og ligeledes i 1910, men derefter hørte han intet mere.

Da **RJUKAN** nu kom til Kalundborg Juleaften, var der Brev fra en af Niels' Søstre, som for Tiden ligger syg paa Sygehuset i Tønder. Hun har kun sørgeligt Nyt at meddele sin Broder. Hun fortæller nemlig, at efter at Forældrene var døde og Krigen brudt ud, døde de to Søstre i Krigen som Røde Kors Søstre, og derefter indløb Ulykkesbudskaberne fra Slagmarkerne. De fire Brødre var med, og efterhaanden kom der Meddelelse om, at de alle fire var faldet. De to Søstre var tidligere afgaaet ved Døden. Af Familiens 12 Medlemmer er altsaa de 10 døde.



Fuldriggeren **DJUKAN**

Foto: M/S Museet for Søfart

## 6. MUSEETS ÅBNINGSTIDER



Museet holder vinterlukket frem til lørdag den 23. marts 2024:

Dog åbner vi for grupper efter særlig aftale. Send en mail til [kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk](mailto:kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk), hvis I er en gruppe som ønsker at besøge os i vinterperioden. Vi tager en beskednen betaling for dette.

Følg os på vores Facebook-side på linket: [www.facebook.com/4400kalundborg/](https://www.facebook.com/4400kalundborg/)

Man finder os som altid på adressen: Bethesdagade 20a, 4400 Kalundborg ("Sømmandskirken").

# INDMELDESESBANKET

JA TAK! - JEG ØNSKER AT BLIVE MEDLEM AF  
"FORENINGEN KALUNDBORG SØFARTSMUSEUM".



## KALUNDBORG SØFARTSMUSEUM

Navn: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_ Tlf: \_\_\_\_\_

Husk at sætte X kryds ved det valg du ønsker:

**1. Aktivt medlemskab**

(dvs. medvirke ved opsætning af udstillinger, indgå i vagtplaner i museets åbningstider etc.).

**2. Passivt medlemskab**

(dvs. Støttemedlem der ikke deltager i den daglige drift).

Medlemskontingent for året 2024 er 150,- kr.

Indmeldelsesblanketten returneres til [kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk](mailto:kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk)

Du vil kort tid efter modtage en kontingentopkrævning fra foreningens kasserer.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til foreningens formand Ivar Svane.

Dette kan ligeledes ske på email: [kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk](mailto:kontakt@kalundborg-søfartsmuseum.dk).

### Samtykke til opbevaring og behandling af dine personlige oplysninger.

Data beskyttelsesforordningen (GPDR) kræver **dit samtykke**, før vi må opbevare og behandle dine personoplysninger (navn, emailadresse og telefonnummer) i foreningen. Personoplysningerne opbevares i et sikret digitalt miljø, og behandles kun af en lille nødvendig kreds af foreningens bestyrelsesmedlemmer.

F.eks. i forbindelse med opdatering af medlemsoversigten (til internt brug), ved kassererens opkrævning af kontingent, ved formandens forberedelse af nyhedsmailen "Medlemsnyt" o. lign. (selv udsendelse af mails til medlemmerne sker altid i anonymiseret form).

Jeg giver hermed mit samtykke til at "Foreningen Kalundborg Søfartsmuseum" må opbevare og behandle mine personoplysninger.

Dato: \_\_\_\_\_ Underskrift: \_\_\_\_\_

Kalundborg Søfartsmuseum, CVR. Nr. 42524824

Sparekassen Sjælland/Fyn: Reg. Nr. 0516 konto nr. 0000485446

MobilePay: 131154