

## SELANDIA 1972

*I am sailing, I am sailing,  
Home again 'cross the sea.  
I am sailing, stormy waters,  
To be near you, to be free*

Sådan sang Rod Steward i 1972, i det samme år som Østasiatisk Kompagnis store containerskib SELANDIA og søsterskibet JUTLANDIA blev leveret fra Burmeister & Wain i København. Med en topfart på 31,5 knob på sin prøvesejlads i Østersøen, var SELANDIA verdens hurtigste fragtskib. Skibet satte ny verdensrekord med en tur rundt om jorden på 40 dage, 3 timer og fem minutter. Det var lige lidt over det halve af, hvad Phileas Fogg havde brugt 100 år før, i Jules Vernes roman "Jorden rundt på 80 dage".

Hvor den oprindelige SELANDIA havde været revolutionerende med sin dieselmotor, var den tredje SELANDIA det med sine tre B&W motorer på i alt 75.000 hestekræfter. Sammen udgjorde de den kraftigste motorinstallation, der endnu havde været anvendt i et skib. Indtil dette tidspunkt havde tre samtidige motorer kun været anvendt i krigsskibe og et enkelt passagerskib. SELANDIAS høje fart var dog bare en sidste faktor i en række af fremskridt, der havde revolutioneret søtransport siden midten af 1950'erne. Her indledte det amerikanske rederi SeaLand sejlads med standardiserede containere, og ikke siden skulle transport over havet blive det samme. Brugen af containere kædede transport over land og vand sammen til et samlet hele. Indtil da havde transport af stykgods foregået i mange forskellige beholdere som f.eks. kasser, sække eller tønder, med deraf følgende besværlige arbejdsgange. Med containeriseringen kunne varerne frit transporteres med forskellige transportformer og transportører uden at skulle



*SELANDIA bugseres i frodige omgivelser. Dækket er lastet med containere, dog ikke til fuld kapacitet.*

omlades. Bygningen af SELANDIA var det første danske forsøg på for alvor at komme med i den internationale omlægning af linjetrafikken fra den gammeldags transport af stykgods.

Den funktionelle standardcontainer blev et symbol på en ny verdensorden, hvor varer blev flyttet i stadig større mængder og i et stadigt større tempo, uden kontakt med menneskehånd. Dette afspejlede sig også i designet af de moderne containerskibe. I SELANDIAS tilfælde blev dette udført på en måde, hvor design og funktionalitet gik op i en ypperlig helhed. Ofte er SELANDIA og søsterskibet JUTLANDIA blevet kaldt de smukkeste skibe i den



*SELANDIA trækkes gennem Panama-kanalen af to lokomotiver. Skibet er i ballast, og billedet stammer formentlig fra den første jordomrejse i 1972. Bemærk hvordan skibets bredde passer nøjagtigt til kanalen.*

danske handelsflåde. Skibets linjer afspejlede fart og effektivitet, og ydermere blev dimensionerne afpasset således, at SELANDIA havde den maksimalt tilladte størrelse, der kunne gå gennem Panama-kanalen.

Udover skrogets linjer var det mest markante ved SELANDIA det store og helt plane containerdæk. Når skibet var i ballast fremstod linjerne indbydende rene, men også fuldt eller delvist lastet fremstod skibet smukt og funktionelt. Skibets brobygning blev bygget firkantet, og man mindskede dermed spildpladsen omkring de containere, der

blev stillet op omkring den. Ydermere sparede man på byggeomkostningerne ved at bygge i rette vinkler. Tydeligst var dette dog på hækken, der er skåret lige af for at undgå at skulle lave arbejder i buet metal. Det fantastiske var, at SELANDIA alligevel ikke fremstod som et skib, hvor der var sparet på noget. Endelig som en hilsen til sin berømte forgænger var SELANDIA udstyret med to relativt smalle og høje skorstene, der kan lede tankerne hen på de udstødningsrør det første oceangående motorskib af samme navn havde i stedet for skorstene. Også i skibets indretning og møblement



*Interiør fra SELANDIA. Ved alle bordene står Arne Jacobsens stol Syveren. Oprindeligt designet til Novos kantine i 1951 var den stabelbare stol et revolutionerende design, hvor formen er reduceret til det strengt nødvendige*



*Den lige afskårne hæk på SELANDIA. Man aner stadig omridset af teksten BURMEISTER & WAIN under navnetrækket.*

skinnede de moderne tider igennem. Her var ingen overflødig udsmykning og pynt, og vægten var i stedet lagt på en funktionel æstetik. Minimal vedligeholdelse og komfort for brugerne af skibet skulle gå hånd i hånd. Dette var også nødvendigt, for med de nye tider kom også mindre besætninger. Der blev derfor mere plads til den enkelte, men færre tjenende ånder til at pudse messing og polere mahogni. Til gengæld prægedes møblerne af en stilfuld enkelthed, godt repræsenteret af de myrestole der stod i mandskabsmessen. Tegnet af Arne Jacobsen, er de vel en af de fremmeste ambassadører for den danske modernisme verden over.

Det store og hurtige skib blev indsat på den prestigefyldte linje til fjernøsten, og forventningerne var høje. Men desværre, som så ofte før, fik menneskets tro på fremskridtet også her et knæk. Selvom SELANDIA sejlede for ØK i 21 år, kom det aldrig rigtig til at udfylde rollen som det mægtige skib, der skulle være arvtager for sine hæderkronede forgængere, der havde båret samme navn. Oliekrisen kom i vejen og SELANDIA sejlede ofte på nedsat maskinkraft. Når det sejlede på fuld kraft, havde det et brændstofforbrug på 300 tons i døgnet, hvilket ikke lige var sagen i en verden, hvor brændstof var blevet en væsentlig faktor i skibenes økonomi. Man tabte dog ikke troen på det stolte skib, og i 1984 blev det forlænget med 15 meter, således at containerkapaciteten øgedes betydeligt.

Det gik ikke godt for ØK i 1980'erne, og til sidst måtte man opgive den for kompagniet så traditionsrige linje til fjernøsten. I 1993 blev SELANDIA solgt til den amerikanske marine og ombygget til et specialskib udstyret med kraftige kraner, til løsning af store løfteopgaver i den amerikanske flåde. Et nyt navn blev det også til, da SELANDIA blev omdøbt til USNS GILLIAND.

Steen Schøn

Denne artikel er en del af hæftet *Modernismens skibe* udgivet af Handels- og Søfartsmuseet i 2005. Hæftet kan bestilles på [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk).