

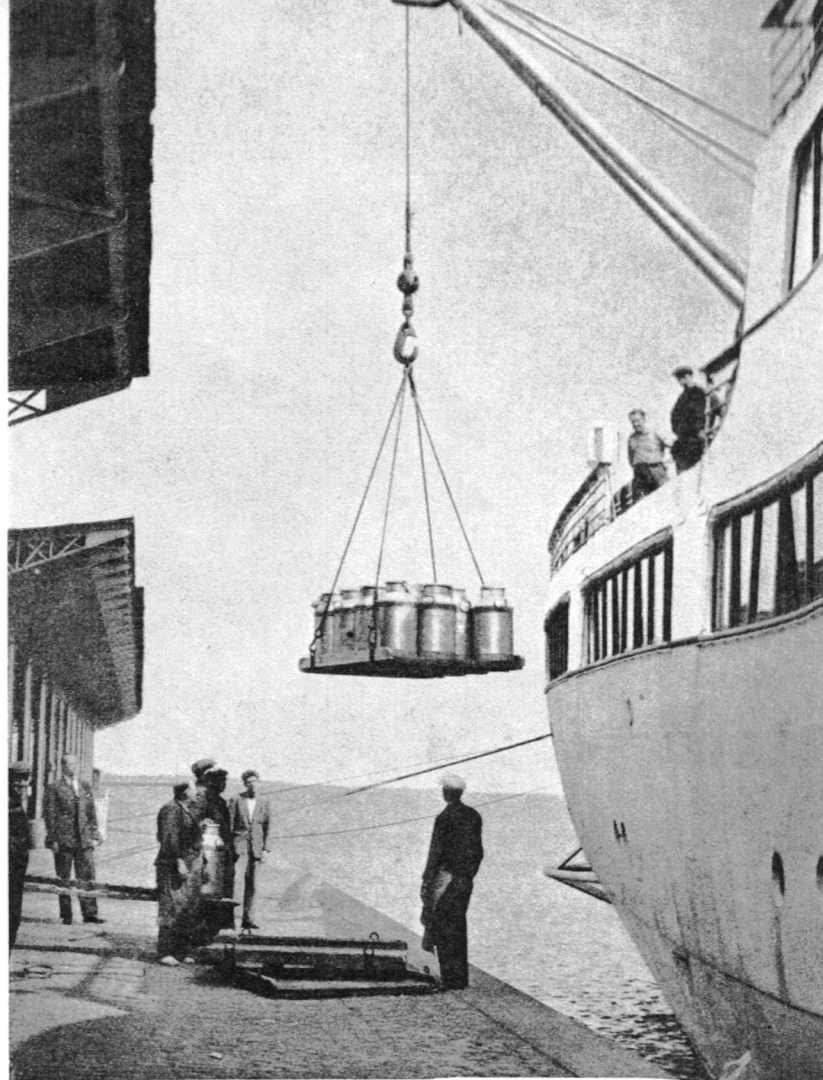


Udlosning af jernbanevogn i Esbjerg
Railway trucks being unloaded at Esbjerg

I Oslo produceres en letfordærlig vare, som anvendes i Englands levnedsmiddelindustri. Varen kræver en meget hurtig transport i stærkt afkølet tilstand. Den indlades i M/S „Kronprins Olav“ torsdag, ankommer til København fredag morgen, videresendes samme dag med kølevogn pr. jernbane til Esbjerg, hvor den lørdag morgen hurtigt omlades til England: bådens kølerum. Efter ankomsten til Harwich søndag videresendes den pr. jernbane til London, hvor den er klar til udlevering mandag morgen — 4 dage efter afsendelsen.

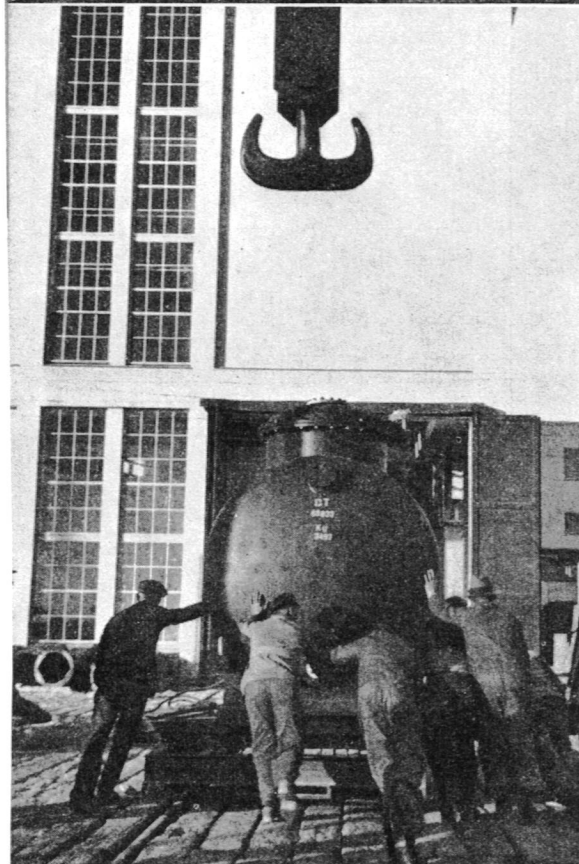
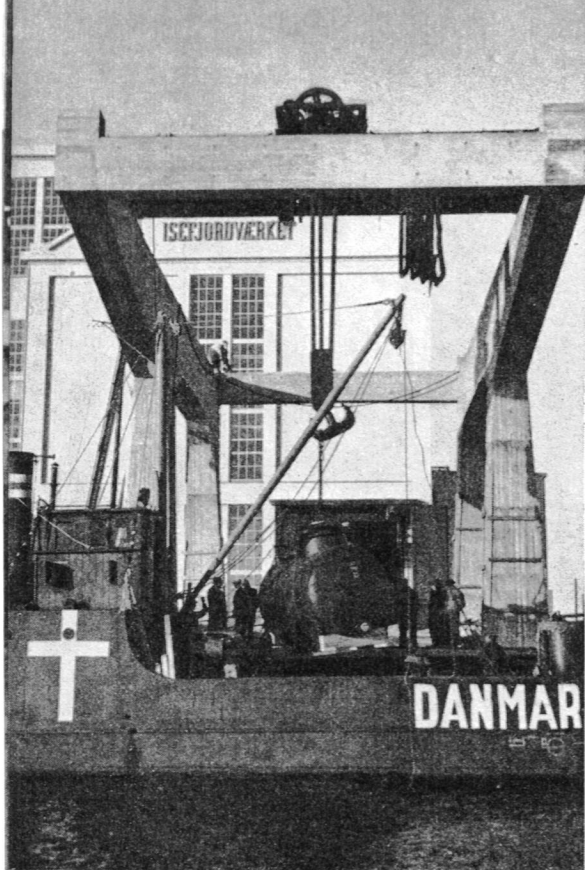
Oslo produces a perishable commodity, used in the British food industry, which has to be carried quickly at a low temperature. It is shipped by „Kronprins Olav“ on Thursday, reaches Copenhagen on Friday morning, is forwarded by rail in a refrigerator car to Esbjerg the same day, and is shipped on Saturday morning. On arrival at Harwich it is sent on Sunday by rail to London, and is ready to be delivered on Monday morning, four days after leaving Oslo.

Indladning i Englandebåden i Esbjerg
Loading at Esbjerg for England

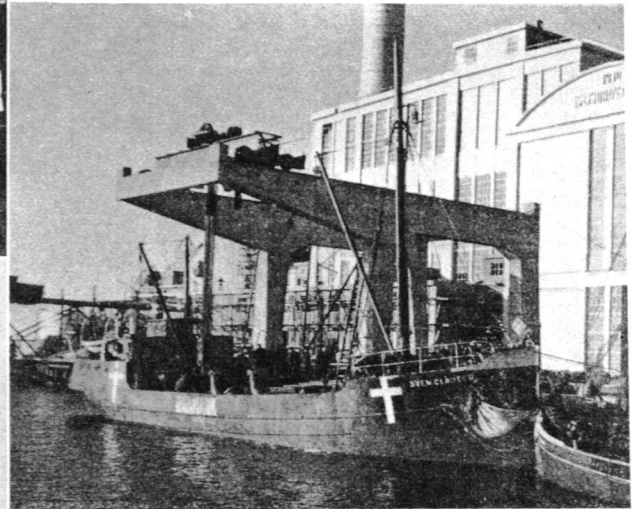


Losning fra
M/S „Kronprins Olav“
i København

M/S „Kronprins Olav“
unloading
at Copenhagen



Til NESAs store kraftstation „Kyndbyværket“ ved Isefjorden har firmaet i Årenes løb haft transporterne af en række store maskinanlæg fra udlandet. Den første transport, hvorfra disse billeder stammer, fandt sted i krigens første år. De forskellige maskindeles usædvanlig store dimensioner og vægt tillod ikke passage under jernbaneviadukterne, ligesom de små biveje til det afsides beliggende værk ikke var egnede til sådanne sværtransporter. Godset befordredes derfor pr. jernbane til København og derfra med skib til Kyndbyværket.



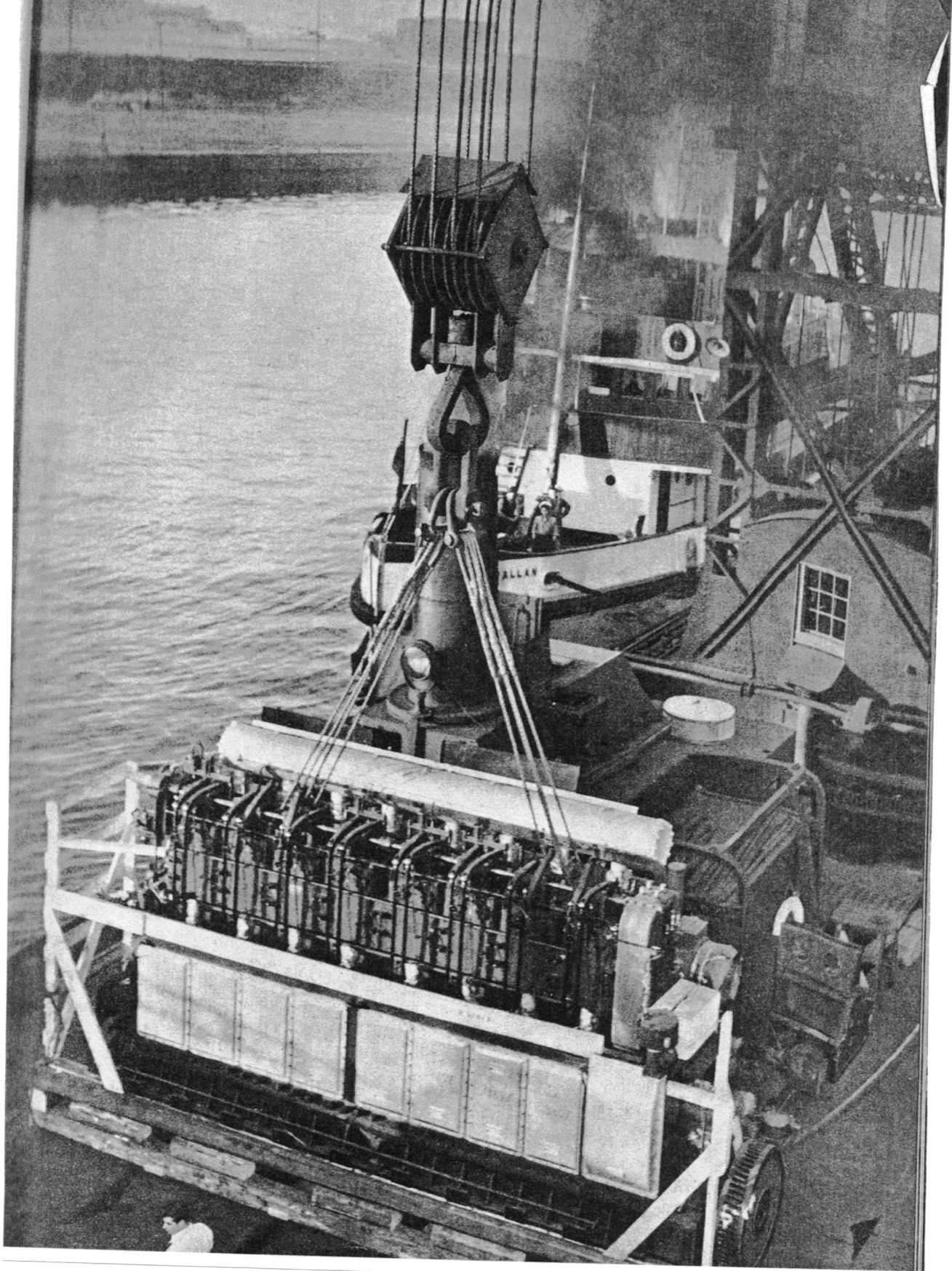
We have handled the transport of a number of large machines and plants from abroad to the great NESAs power-station, Kyndbyværket, on the Isefjord.

These pictures were taken of the first consignments. Owing to the large size and weight of many pieces, it was impossible to send by road, so, they were sent to Copenhagen by rail and thence by ship to Kyndbyværket.



Losning i Montreal af dieselmotorer fra Burmeister & Wain afsendt fra København med Svenska Chicago Linjen

Diesel motors from Burmeister & Wain, sent from Copenhagen by the Swedish Chicago Line, being unloaded at Montreal





I vinteren 1946/47 udførte vi transporten af ca. 1000 jernbanevognladninger egekævler fra Østzonen til Danmark. Kævlerne skulle via Padborg transporteres til København, hvor fordelingen til de endelige modtagere skulle foretages under hensyntagen til hver enkelt kævles kvalitet og størrelse.

Som følge af, at isen forhindrede overførsel over Storebælt, måtte kævlerne oplægges på havneområdet i Fredericia, hvorfra fordelingen foretoges i vinterens løb.

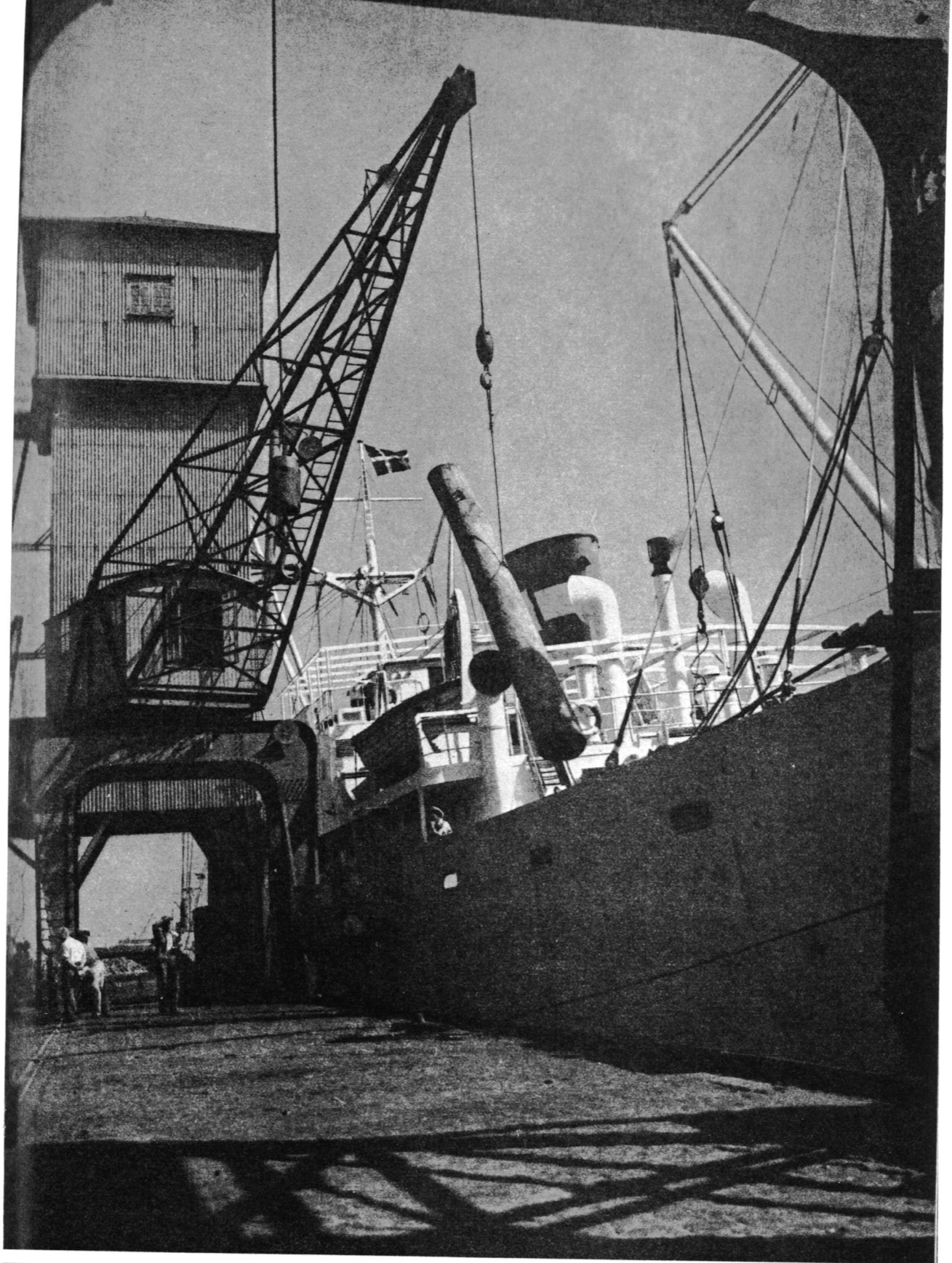
In the winter 1946—47 we arranged the transport of about 1.000 railway wagons of oak trunks from the East Zone to Denmark. These trunks were sent via Padborg to Copenhagen for distribution to various consignees.

Transportation over the Great Belt was delayed by ice, so the trunks had to be stored in the harbour at Fredericia, until distribution could be effected.

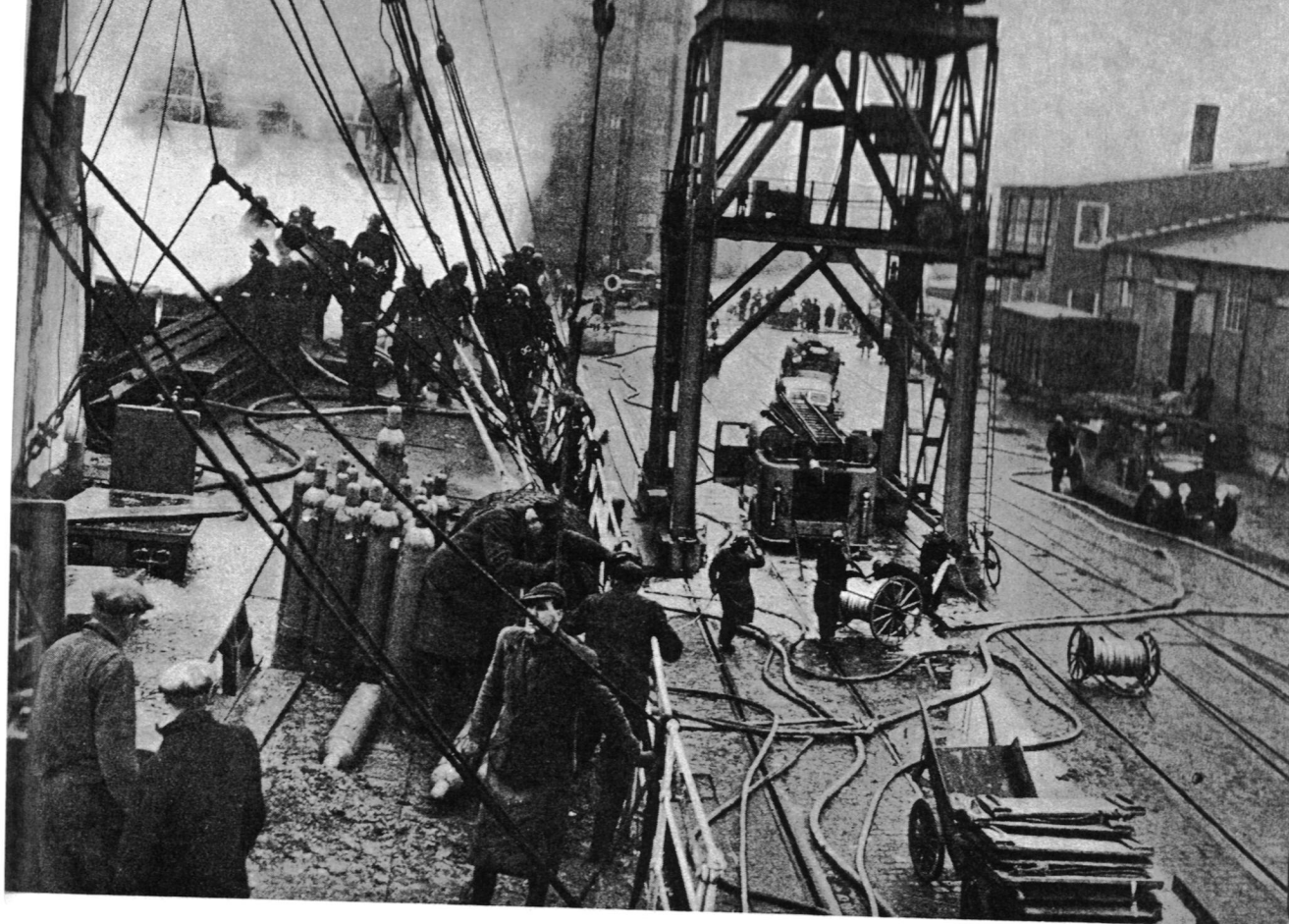
➤ M/S „Høegh Cygnet“, tilhørende Leif Høegh & Co., Oslo, lossere kævler fra Vestafrika i Københavns frihavn

The M/S "Høegh Cygnet", owners Leif Hoegh & Co., Oslo, unloading trunks from West Africa in the Free Port at Copenhagen









I en skibsladning foderstoffer, som ankom til Aarhus med S/S „Dubrovnik“ tilhørende det jugoslaviske rederi Jugoslavenska Linijska Plovidba opstod ved selvantændelse brand undervejs. I Aarhus fandtes ikke kulsyre i tilstrækkelig mængde til at slukke branden, men takket være en lykkelig inspiration forsøgte man med tøris i stedet. Forsøget faldt heldigt ud, hvorfor tørisfabrikken omgående gik i døgn drift, og det lykkedes på denne usædvanlige måde at holde ilden nede, indtil man havde fået losset så meget af ladningen, at skadens omfang kunne begrænses væsentligt.

As a result of spontaneous combustion fire broke out in a cargo of feeding-stuffs which arrived at Aarhus on board S/S „Dubrovnik“, belonging to the Yugoslav Shipping Line, Jugoslavenska Linijska Plovidba. There was not sufficient carbon dioxide available in Aarhus to put out the fire, but by a lucky inspiration dry ice was tried instead. The experiment succeeded, whereupon the factory began making dry ice day and night, and so it was possible to keep the firm under control and reduce considerably the amount of cargo damaged.

←
De første hjemtransporter af varer fra Tschekoslovakiet efter krigens afslutning var vanskelige at få gennemført, da de sædvanlige transportveje var lukket.

Det lykkedes os at gennemføre transporterne ved hjælp af UNRRA-vogne, som skulle afhente Røde Kors-varer i København.

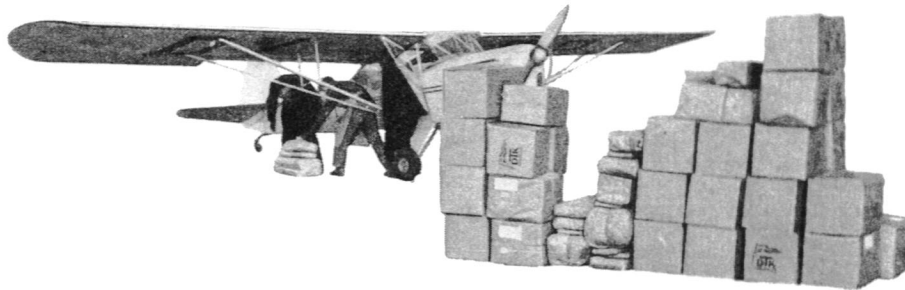
Billedet viser den første UNRRA-karavane på Københavns Toldbod.

The first UNRRA convoy at the Copenhagen Custom-house with goods from Czechoslovakia. We were able to arrange this method of transport after the war before normal transport facilities became available, and thus provided return loads for the UNRRA trucks taking Red Cross supplies from Copenhagen.



I vinteren 1946/47, da isvanskelighederne gennem en længere periode standsede den normale trafik over Storebælt, lykkedes det os ved hjælp af private sportsflyvemaskiner at gennemføre en regelmæssig transport af stykgods over bæltet. Vore maskiner fløj uafbrudt mellem Korsør og Nyborg, og det var ikke ubetydelige godsmængder, vi på den måde fik overført.

During the winter of 1946—47, when ice difficulties over a long period stopped all normal traffic over the Great Belt, we were able with privately owned aeroplanes to maintain a regular freight service across the Belt. Our machines flew uninterruptedly between Korsør and Nyborg, and the amount of goods carried was considerable.



➤
Svenska Chicago-Linjens
M/S „Helga Smith“ Indlader gods
i Københavns frihavn til den
internationale handelsudstilling
i Chicago

The Swedish-Chicago Line's
M/S "Helga Smith" loading in
the Copenhagen Free Port for
the International Trade Fair
at Chicago

