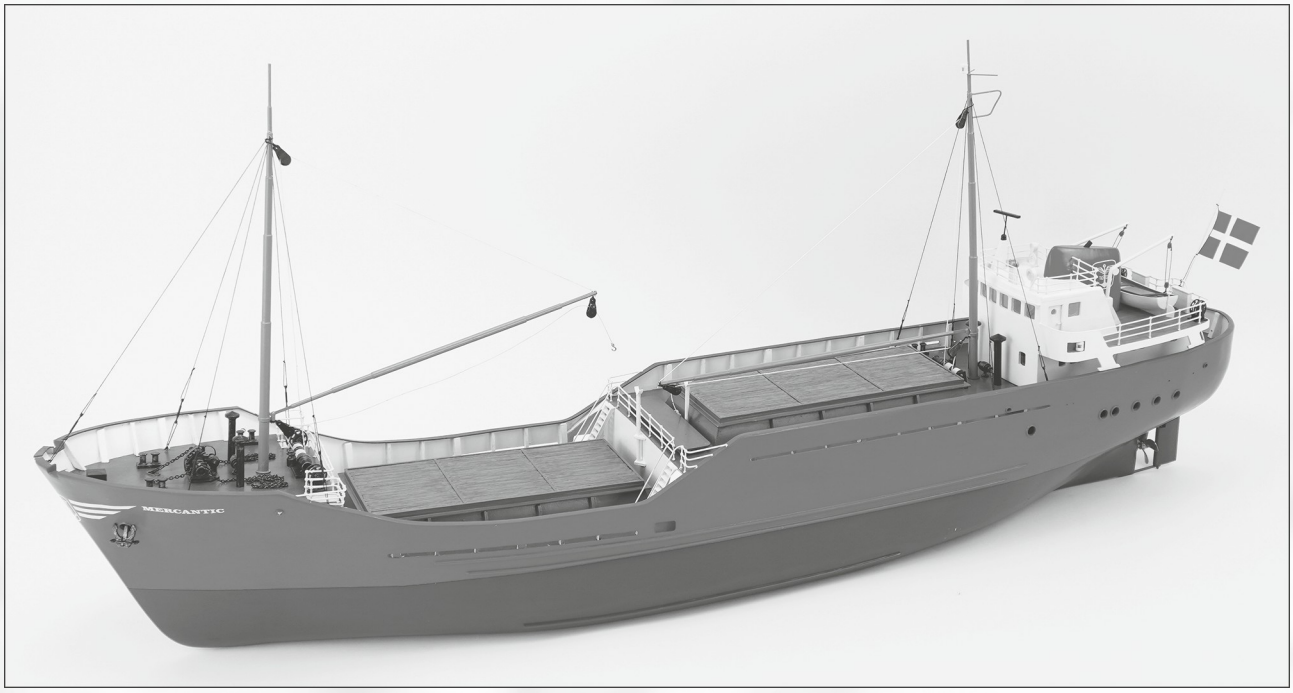
Billing Boats®

MERCANTIC

JOHN JOHANSEN AND MERCANTIC HISTORY



M/S. "Mercantic"		
Byggeår: 1964 Byggenr: 84. Køl lagt: Søsat: 23/11-1963.	Byggested: H. C. Christensens Staalskibsværft, Marstal, Danmark. Besætning: Antal TEU's: Lanemeter:	
Længde: 48,01 m. Bredde: 9,10 m. Dybgang: 3,33 m.	Brt: 299. Nrt: 200. Tdw: 625.	Hovedmaskine: 1 stk. B&W/Alpha 405-24VO. HK: 425 bhk. KW:313. Fart i knob: 10,0.
Prøvetur: Leveret: 8/4-1964. Indsat:	Periode i fart: 1964 – 1974. Sidste tur: Salgsår: 1974.	Ex. Navne:
Rederi: Per S. Henriksen, København.		IMO-nummer: 6402951.

Skibets videre historie:

1964:

"Mercantic" var Mercandia Rederiernes første skib.

1970:

Solgt 1/10 til Partrederi, (KR) Per S. Henriksen, København.

1974:

Solgt 4/11 til Selmer, Johannes, Wilhelm og Jacob I. Andersen, Aucklandshavn, Haugesund, Norge. Omdøbt til "Fairy".

1977:

Solgt til Singa A/S, Bergen, Norge. Omdøbt til "Signako".

1980:

Solgt /9 til Partrederi, (KR) Herstein Halvosen, Sandeid.

1987:

Ombygget. Ved samme lejlighed fik skibet 1 stk. Catarpillar D398TA hovedmotor på 625 KW. Ny tonnage: 542 brt. 223 nrt. 620 tdw.

1991:

Solgt /12 til KS Signako, Hersteun Halvorsen.

1993:

Solgt /5 til Jacobsen Shipping AS, Aucklandshavn, Haugesund. Ombygget til selvlossene skib hos Eide Contracting.

1994:

Solgt 16/6 til Cofinex S.A. Lorient, (KR) Societe Lorientasie d´Armement, Guadeloupe. Omdøbt til "Paco Palla".

1995:

Solgt /1 til Archipels Group Viking, Guadeloupe. Omdøbt til "Pointe Vieux Fort".

2004:

Solgt til Wade Group, Portsmouth, Dominikanske Republik. Omdøbt til "Love Divine".

2012:

Grundstødt 22/8 på Bequia Island, Vest Indien. Erklæret CTL.

M/S. "Mercantic"

Year of construction: 1964 Building no: 84. Keel leid: Launched: 23/11-1963.	Shipyard: H. C. Christensens Staalskibsværft, Marstal, Danmark. Crew: Number of TEU's: Lanemeter:	
Length: 48,01 m. Width: 9,10 m. Draught: 3,33 m.	Brt: 299. Nrt: 200. Tdw: 625.	Main engine: 1 stk. B&W/Alpha 405-24VO. HP: 425 bhk. KW:313. Speed in knots: 10,0.
Test voyage: Delivered: 8/4-1964. Deployed:	Period in speed: 1964 – 1974. Last trip: Year of sale: 1974.	Ex. Names:
Shipping company: Per S. Henriksen, København.		IMO-number: 6402951.

Further history of the ship:

1964:

"Mercantic" was Mercandia Rederieren's first ship.

1970:

Sold 1/10 to Partrederi, (KR) Per S. Henriksen, Copenhagen.

1974:

Sold 4/11 to Selmer, Johannes, Wilhelm and Jacob I. Andersen, Aucklandshavn, Haugesund, Norway. Renamed to "Fairy".

1977:

Sold to Singa A/S, Bergen, Norway. Renamed to "Signako".

1980:

Sold /9 to Partrederi, (KR) Herstein Halvosen, Sandeid.

1987:

Rebuilt. On the same occasion, the ship received 1 pc. Catarpillar D398TA main engine of 625 KW. New tonnage: 542 grt. 223 no. 620 tdw.

1991:

Sold /12 to KS Signako, Hersteun Halvorsen.

1993:

Sold /5 to Jacobsen Shipping AS, Aucklandshavn, Haugesund. Converted to self-unloading ship at Eide Contracting.

1994:

Sold 16/6 to Cofinex S.A. Lorient, (KR) Societe Lorientasie d´Armement, Guadeloupe. Renamed to "Paco Palla".

1995:

Sold /1 to Archipels Group Viking, Guadeloupe. Renamed "Pointe Vieux Fort".

2004:

Sold to Wade Group, Portsmouth, Dominican Republic. Renamed to "Love Divine".

2012:

Ground 22/8 on Bequia Island, West Indies. Declared CTL.

JOHN JOHANSEN og MERCANTIC

I 1966 da jeg var 15 år, skrev jeg et brev til skibsreder Per Henriksen og spurgte, om jeg kunne få nogle billeder af Mercantic. Jeg modtog hurtigt en pakke med billeder og samtidig blev jeg inviteret til København for at hilse på ham og se rederiet.

Efter en uge mødte jeg op på rederiet og blev vel modtaget af Per Henriksen. På et tidspunkt fik jeg et tilbud på at komme ud at sejle med Mercantic i min skoleferie når jeg var fyldt 16 år. I 1967 kontaktede jeg igen Per Henriksen og mindede ham om, at han havde lovet mig en tur med Mercantic. Da skoleferien nærmede sig, blev mine forældre ringet op af en medarbejder i rederiet, der lige ville høre, om det var i orden at jeg kom med ud at sejle. Jeg pakkede en kuffert med mit tøj, så jeg var klar når de ringede og sagde hvor jeg skulle møde op. Der gik en uge og telefonen ringede. Jeg fik at vide, at jeg skulle tage det første tog til Esbjerg. Det var nemt nok, da vi boede i Korsør.

Mine forældre kørte mig til stationen, hvor de sagde farvel og pas nu på dig selv. Mercantic lå i Esbjerg havn og ventede på at jeg mødte op. Kl. 18.00 lagde vi fra kaj og min tur med Mercantic begyndte. Jeg fik hilst på de tre dæksfolk, kokken, maskinmanden, styrmanden og hans kone samt kaptajnen. Vi sejlede ud fra havnen med kurs sydpå mod Ceuta i Spansk Marokko. Det lød spændende, bortset fra at jeg næste morgen blev meget søsyg da vi sejlede ned gennem den Engelske Kanal.

Jeg fik tjansen med at gøre lukaferne og toiletterne rene under dæk, hvor dæksfolkene, maskinmanden og kokken boede. Efter 2-3 dage var jeg ikke søsyg mere, men det havde været en hård omgang, da jeg selvfølgelig skulle passe mine opgaver. Heldigvis var styrmanden og kokken meget forstående over min søsyge.

Efter et par dage fik jeg 18.00 - 24.00 vagten sammen med styrmanden, der var en rar mand. Hans kone var også med og det var hyggeligt at være på broen med dem og lære en masse. Desværre skulle de afmønstre i Rotterdam, da styrmanden og kaptajnen havde forskellig opfattelse af hvordan man skulle sejle et skib. Vi fik så en ny styrmand ombord. Jeg forsatte med min 18.00 - 24.00 vagt med kaptajnen. Jeg var dog lidt nervøs, da jeg tydeligt kunne se, at han var beruset. Han sagde ikke meget og på et tidspunkt lagde han sig hen på en briks bagerst i styrhuset og spændte sig fast til briksen med en rem. Jeg fik besked på, at hvis der var noget jeg var i tvivl om, skulle jeg straks vække ham.

Sejladsen gik fint da jeg havde lært at holde øje efter lanterner ude i horisonten. Jeg kunne også aflæse på vores udstyr, hvor der lå andre skibe. Vi havde en slags automatisk styreenhed. Da klokken blev 23.30 gik jeg ned og vækkede den nye styrmand, der skulle passe vagten på broen fra kl. 24.00 -06.00. Jeg vækkede også kaptajnen, der blev godt sur og sagde, at jeg bare skulle passe sejladsen. KL. 24.00 overtogstyrmanden kommandoen og jeg gik ned i lukafet og gik i seng. En dag kaldte styrmanden på mig og spurgte om jeg ville have til opgave, at sætte de 3 andre dækdrenge i arbejde. Han syntes at jeg reagerede godt på vagterne. Det lød da spændende og det blev til, at styrmanden gav mig nogle opgaver, som jeg så skulle fordele til de andre. Jeg kunne selv bestemme hvad jeg ville lave. Alle accepterede det og jeg nød jobbet.

Næste stop var Ceuta i Spansk Marokko. Efter et par dage efter afgangen fra Rotterdam blev vejret ret ustabilt. Den ene aften var jeg nødt til at vække kaptajnen, da jeg kunne se en stor sejlbåd komme imod ospå styrbord side. Det var svært at se den, da bølgerne var så store, at båden forsvandt når den var i en bølgedal. Kaptajnen sagde jeg bare skulle holde lidt mere mod bagbord, så ville det gå godt. Han rejste sig ikke op, for at se om der var fare på færde. Det hele gik heldigvis godt. Da vi efter et par dage kom ind i Middelhavet og sejlede mod Ceuta hen ad aftenen, måtte vi ligge for anker på reden hele natten grundet meget voldsom tåge. Vi skulle så havde en mand ud på bakken og ringe med en klokke hvert minut, for at advare andre skibe omkring os. Da tågen lettede om morgenen, blev jeg meget forbavset over at se hvor mange skibe der lå for anker, og hvor tæt vi lå på hinanden. Vi fik hurtigt tilladelse til at sejle ind i havnen. Det var noget af en oplevelse. Vi fik lidt forskelligt vare ombord samt påfyldt brændstof tankene. Næste dag satte vi kursen mod Piræus i Grækenland. Det var fantastisk at se delfinerne svømme om kap med skibet.

Vi lagde til kaj i en frihavn, hvor der kom toldere ombord for at, om vi havde forbudte vare i ombord. Vi ville gerne i land, så vi fik et grønt Seaman`s Dock Pass så vi kunne forlade den lukkede havn senere på dagen. V tog en Taxa ind til byen. Den eneste matros vi havde ombord hed Thorleif, en stor stærk nordmand. Han ville ind på et værtshus som han kendte, da han havde en kæreste der. Der blev drukket godt, men jeg nøjedes med sodavand. Efter et par timer, ville jeg tilbage på skibet. Thorleif gik med ud på gaden og kaldte på en taxa. Han sagde til chaufføren at jeg skulle ud til frihavnen. Han spurgte hvad turen kostede og gav chaufføren et par sedler. Herefter viste han sin store knyttede næve til ham og sagde, at hvis jeg ikke kom ud til havnen i god behold, skulle han nok få fat i ham. Så han kørte mig direkte til havnen uden problemer.

Vi lå yderlig et par dage i Piræus, men fik så ordre på at sejle til en lille ø der hedder Milos i det Græske øhav. Det tog lidt over en dags tid at komme der hen. Desværre nåede nordmanden ikke at komme ombord da vi forlod Piræus og blev derfor agterudsejlet. De andre dæksfolk der havde deltaget i festlighederne om aftenen fortalte styrmanden, at han hellere ville blive i Piræus sammen med en kæreste. Gad vide hvor længde det forhold ville holde.

Milos er en skøn lille ø der har by der ligger lidt højt over vandet. Vi skulle laste en meget fin sand. Vi startede med at fjerne presenninger og derefter de tunge træluger.

Så skulle metal skærstokkene skubbes ud til begge ender, så lastrummet var helt åben. Det var en hård omgang. Næste morgen kom der flere lastbiler, der vippede stoffet ned i lasten der støvede meget. Kaptajnen kørte op til byen i en taxa og styrmanden der var meget træt lagde sig til at sove. Jeg fik tilladelse til at gå en tur ind til byen og se de fine hvide boliger, hvortil jeg skulle gå mange trin op, for at stå på byens højeste sted. Det var et flot. Efter et par timer vendte jeg tilbage til Mercantic. På afstand syntes det som om, at skibet lå meget skævt ved kajen så jeg skyndte mig derned.

Da jeg kom tæt på, kunne jeg ikke se en eneste dæksmand eller andre på skibet. Jeg kunne dog se, at agterdelen af skibet lå dybt i forhold til stævnen, der var løftet højt op. Da jeg nåede landgangsbroen, måtte jeg råbe til lastfolkene, at de skulle stoppe lastningen. Jeg måtte bruge fagter og pege på agterdelen, før de forstod faren. Derefter skyndte jeg mig ned i alle lukaferne og lukkede alle koøjerne i styrbords side, så havvandet ikke kunne løbe indenbords. Samtidig råbte jeg til dæksfolkene at de skulle gå op på dækket. Derefter fik jeg vækket styrmanden der lå og sov. Så der var ballade til alle der havde været ombord. Alle lastfolkene fik også en skideballe, men de kunne ikke engelsk så det hjalp ikke meget. De blev alle beordret ned i lasten for at fordele den jævnt. Man kunne undre sig over, at der ikke var nogen der kunne se faren. En time senere kom kaptajnen hjem i i en meget opløftet stemning. Det gjorde ikke styrmanden mere venlig. Vi forlod Milos efter et par dage.

Vi lagde atter kursen mod Ceuta for bunkring af brændstof og derefter sejlede vi ud i Biscayen hvor vi igen fik storm og store bølger. Kaptajnen sov stadig på sofaen i styrhuset og jeg kunne ikke vække ham. Vi kom dog ud i et par situationer, hvor jeg var nødt til at gå ned og vække styrmanden. Han blev rasende og kom op i styrhuset, men kaptajnen var stadig meget beruset. Styrmanden gik atter ned og sov videre, men da jeg måtte vække ham 3. gang blev han så tosset, at han kastede sin sko efter mig og råbte, at jeg skulle få kaptajnen til at passe sit job. Så da der atter var et problem ruskede jeg kaptajnen og talte talte højt til ham. Da jeg tog ham i armen for at få kontakt, slog han ud efter mig med den anden arm og ramte mig hårdt. Så her stod jeg som 16 årig i stormvej med ringe sigt, en gal styrmand der kastede med sko og en fuld kaptajn der gav mig et slag i hovedet. Jeg havde da heldigvis fået lært at slå autostyringen fra og ændre kursen, så vi holdt behørig afstand de de skibe vi skulle passere. Derefter lagde jeg kursen om til den planlagte rute igen. De næste mange dage var stadig spændende, da jeg ikke vidste hvad der kunne ske på aftenvagten.

Styrmanden skrev en klage til rederiet over kaptajnens alkohol problem og manglende deltagelse i det daglige. Vi skrev alle under på brevet.

Da vi kom op til Holland, skulle vi ind til Rotterdam og losse sandet. Vi kom ind ad flodåbningen og skulle på et tidspunkt dreje til styrbord for at lægge til i en mindre biflod. Kaptajnen havde roret, styrmanden og en dæksdreng havde ansvaret for trosserne på bakken og jeg havde ansvaret for trosserne agter. Kaptajnen havde lidt for meget fart på da han drejede til styrbord, med det resultat at han ramte en del af svingbroen, som gav problemer med at få broen lukket igen. Mercantic fik også en bule på stævnen. Da jeg stod agter, kunne jeg ikke forudse påsejlingen, men styrmanden havde heldigvis en megafon, så han kunne råbe til mig om at holde fast i rælingen, så jeg ikke ville falde. Skibet stoppede meget brat.

Efter 2 overnatninger i Rotterdam, blev kursen sat mod Kielerkanalen og med Bornholm som sidste stop for mig. Det var imponerende at sejle gennem Kielerkanalen med alle sluserne og græsmarkerne på begge sider af skibet. Til slut endte vi i Rønne. Jeg sagde farvel til især kokken og maskinmanden, som var fantastiske rare og lærte mig en masse omkring det faglige på et skib. De støttede også op når det ikke var så nemt. Jeg har dog aldrig fortrudt et øjeblik, at jeg kom ud at sejle med Mercantic. Et flot og dejligt skib.

Da jeg forlod Mercandia blev jeg hentet af en taxa og kørt op til en bornholmsk kaptajn, der kendte Per Henriksen persoligt. Han ville gerne høre min historie om sejladsen gennem de næsten 5 uger hvor jeg var på Mercantic. Han var bekendt med klagen over kaptajnen, der blev sendt hjem. Han måtte indrømme, at min tur nok havde været lidt mere spændende, end rederiet havde forventet. Den lokale tolder var også til stede på kontoret. Efter at jeg havde været der en times tid, spurgte kaptajnen om mine forældre røg. Det
kunne jeg bekræfte. Så tog han et par kartoner ud af et skab og lagde i en min taske. Han tænkte også, at en flaske Gin måske ville hjælpe lidt på det afsavn de havde haft på grund af min sejltur. Så spurgte han toldmesteren, om det var i orden, hvilket han nikkede ja til. Til slut overrakte han mig bornholmeren mig 200 kr. som tak for en god indsats. Så ringede han efter en taxa, som skulle køre mig til lufthavnen så jeg kunne komme til København og derefter tage toget hjem til Korsør. Han mente at det ville være bedre at flyve end at sejle til København. Det mente jeg også. Og jeg heller aldrig havde fløjet før,

Jeg har aldrig fortrudt sejlturen med Mercantic. En kæmpe oplevelse som jeg aldrig vil glemme. Et par år efter købte jeg samlesætte fra Billing Boats og havde modellen stående i mange år. Desværre har jeg ikke den mere. Min søn passede ikke så godt på den som jeg gjorde.

John Johansen

JOHN JOHANSEN and MERCANTIC

In 1966, when I was 15 years old, I wrote a letter to shipowner Per Henriksen asking if I could get some pictures of Mercantic. I quickly received a package of pictures and at the same time I was invited to Copenhagen to greet him and see the shipping company. After a week, I showed up at the shipping company and was well received by Per Henriksen. At one point, I got an offer to go sailing with Mercantic during my school holidays when I turned 16. In 1967 I contacted Per Henriksen again and reminded him that he had promised me a trip with Mercantic.
As the school holidays approached, my parents received a phone call from an employee of the shipping company who wanted to know if it was okay for me to go sailing. I packed a suitcase with my clothes so I was ready when they called and said where to show up. A week passed and the phone rang. I was told to take the first train to Esbjerg. It was easy enough when we lived in Korsør.

My parents drove me to the station where they said goodbye and now take care of yourself. Mercantic was in Esbjerg harbour waiting for me to show up. At 18:00 we left the dock and my tour with Mercantic began. I got to greet the three deck people, the cook, the engineer, the mate and his wife, as well as the captain. We sailed out of the harbor heading south towards Ceuta in Spanish Morocco. It sounded exciting, except that the next morning I got very seasick as we sailed down the English Channel. I was given the job of cleaning the hatches and toilets below deck, where the deckmen, the machinist and the cook lived. After 2-3 days, I wasn`t seasick anymore, but it had been a rough ride, as of course I had to take care of my tasks. Luckily the mate and chef were very understanding of my seasickness.
After a few days I got the 18.00 - 24.00 guard together with the mate, who was a nice man. His wife was also there and it was nice to be on the bridge with them and learn a lot. Unfortunately, they had to sign off in Rotterdam, as the helmsman and captain had different views on how to sail a ship. We then got a new mate on board.
I continued with my 18.00-24.00 shift with the captain. However, I was a little nervous as I could clearly see that he was intoxicated. He didn`t say much, and at one point he lay down on a couch at the back of the wheelhouse and strapped himself to the couch. I was told that if there was anything I was in doubt about, I should wake him up immediately.
The sailing went well as I had learned to keep an eye out for lanterns on the horizon. I could also read on our equipment where there were other ships. We had a kind of automatic control unit. When it was 11:30 p.m., I went down and woke up the new mate, who was supposed to look after the guard on the bridge from 24:00 to 06:00. I also woke up the captain who got well angry and said I should just take care of the sailing. At 24:00 the helmsman took command and I went down to the hatch and went to bed. One day the helmsman called me and asked if I wanted to be tasked with putting the 3 other tire boys to work. He thought I responded well to the guards. It sounded exciting and it turned out that the helmsman gave me some tasks, which I then had to distribute to the others. I could decide for myself what I wanted to do. Everyone accepted it and I enjoyed the job.

Next stop was Ceuta in Spanish Morocco. After a few days after the departure from Rotterdam, the weather became quite unstable. One night I had to wake the captain as I could see a large sailboat coming towards us on the starboard side. It was difficult to see it, as the waves were so big that the boat disappeared when it was in a valley of waves. The captain told me to just hold a little more to port and it would go well. He didn`t get up to see if there was danger. Fortunately, everything went well. When we entered the Mediterranean after a few days and sailed towards Ceuta in the evening, we had to anchor on the nest all night due to very heavy fog. We would then have a man out on the hill and ring a bell every minute to warn other ships around us. When the fog cleared in the morning, I was very surprised to see how many ships were anchored and how close we were to each other. We were quickly given permission to sail into the harbor. It was quite an experience. We got a little different item on board as well as refueled the tanks.

The next day we headed for Piraeus in Greece. It was amazing to see the dolphins swimming with the ship. We docked in a free port, where customs officers came on board to see if we had prohibited goods on board. We wanted to go ashore, so we got a green Seaman`s Dock Pass so we could leave the closed port later in the day. V took a taxi into town. The only sailor we had on board was Thorleif, a big strong Norwegian. He wanted to go to a pub he knew, as he had a girlfriend there. There was good drinking, but I settled for soda. After a few hours, I wanted back on the ship. Thorleif went out into the street and called for a taxi. He told the driver that I was going out to the free port. He asked what the trip cost and gave the driver a few notes. Then he showed his big clenched fist to him and said that if I didn`t get to the harbor safe and sound, he would get hold of him. So he drove me straight to the port with no problems.

We spent a few more days in Piraeus, but were then ordered to sail to a small island called Milos in the Greek archipelago. It took a little over a day to get there. Unfortunately, the Norwegian did not manage to get on board when we left Piraeus and were therefore left behind. The other deckmen who had taken part in the festivities that evening told the helmsman that he would rather stay in Piraeus with a girlfriend. I wonder how long that relationship would last. Milos is a lovely little island that has a town that is a little high above the water. We had to load a very fine sand. We started by removing tarpaulins and then the heavy wooden hatches. Then the metal cutting sticks had to be pushed out to both ends so that the cargo hold was completely open. It was a tough game.

The next morning, several trucks came and tipped the fabric into the load that was dusting a lot. The captain drove up to town in a taxi and the helmsman, who was very tired, went to sleep. I was allowed to walk into town and see the fine white dwellings, to which I had to climb many steps to stand on the highest spot in town. It was a splendid one.

After a few hours I returned to Mercantic. From a distance, it seemed that the ship was very crooked at the dock, so I hurried down there. When I got close, I couldn`t see a single deckman or anyone else on the ship. However, I could see that the stern of the ship was deep in relation to the bow, which was lifted high up. When I reached the gangway, I had to shout to the cargo crew to stop loading. I had to use gestures and point to the stern before they understood the danger. Then I hurried down into all the hatches and closed all the portholes on the starboard side so that the seawater could not run inboard. At the same time, I yelled at the deck crew to go up to the deck. Then I woke up the helmsman who was sleeping. So there was trouble for everyone who had been on board. All the cargo people also got a ball, but they didn`t know English so it didn`t help much.

They were all ordered down into the cargo to distribute it evenly. One might wonder why no one could see the danger. An hour later the captain came home in a very uplifted mood. That didn`t make the helmsman any friendlier. We left Milos after a few days.

We headed again for Ceuta for bunkering and then we sailed out into the Bay of Biscay, where we again got storms and big waves. The captain was still sleeping on the couch in the wheelhouse and I couldn`t wake him. However, we got into a couple of situations where I had to go down and wake up the helmsman. He became enraged and came up to the wheelhouse, but the captain was still very drunk. The mate went back down and went to sleep, but when I had to wake him up the 3rd time he got so crazy that he threw his shoe at me and shouted that I should get the captain to do his job. So when there was another problem, I shook the captain and spoke loudly to him. When I took him by the arm to make contact, he lashed out at me with the other arm and hit me hard. So here I was, as a 16-year-old, in a storm road with poor visibility, a mad mate throwing shoes and a drunk captain giving me a blow to the head. Fortunately, I had learned to turn off the autosteer and change course, so we kept a proper distance on the ships we were going to pass. Then I changed course to the planned route again. The next several days were still exciting, as I didn`t know what could happen on the evening shift.
The helmsman wrote a complaint to the shipping company about the captain`s alcohol problem and lack of participation in daily life. We all signed the letter.

When we got up to Holland, we had to go into Rotterdam and unload the sand. We entered the river opening and at one point had to turn to starboard to dock in a smaller tributary. The captain had the helm, the helmsman and a deckboy were in charge of the thrushes on the hill and I was in charge of the thrushes aft. The captain had a little too much speed when he turned to starboard, with the result that he hit part of the swing bridge, which caused problems getting the bridge closed again. Mercantic also got a dent on the bow. As I stood aft, I could not foresee the collision, but fortunately the helmsman had a megaphone so he could shout to me to hold on to the railing so that I would not fall. The ship stopped very abruptly.

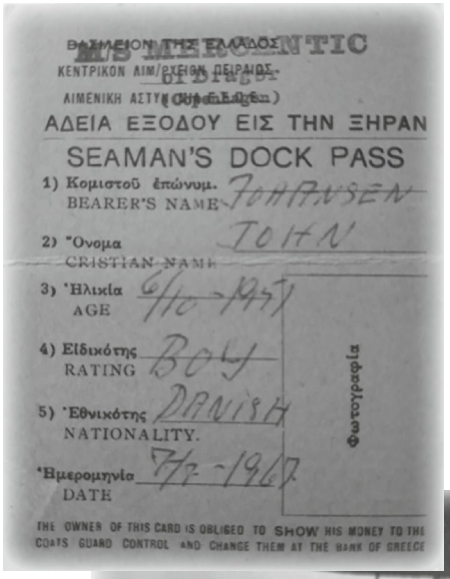
After 2 nights in Rotterdam, the course was set for the Kiel Canal and with Bornholm as the last stop for me. It was impressive to sail through the Kiel Canal with all the locks and grasslands on both sides of the ship. In the end we ended up in Rønne. I said goodbye to especially the chef and engineer, who were incredibly nice and taught me a lot about the trade on a ship. They also backed up when it wasn`t that easy. However, I have never regretted for a moment that I got out sailing with Mercantic. A nice and lovely ship.

When I left Mercandia, I was picked up by a taxi and driven up to a Bornholm captain who knew Per Henriksen personally. He wanted to hear my story about the voyage during the almost 5 weeks I was on Mercantic. He was aware of the complaint about the captain, who was sent home. He had to admit that my trip had probably been a little more exciting than the shipping company had expected. The local customs officer was also present at the office. After I had been there about an hour, the captain asked if my parents smoked. I could confirm that. Then he took a few cartons out of a closet and put in one my bag. He also thought that a bottle of Gin might help a little with the deprivation they had had because of my boat trip. Then he asked the customs officer if it was all right, to which he nodded yes. Finally, he handed me the Bornholmer me DKK 200 as a thank you for a good effort. Then he called a taxi to take me to the airport so I could get to Copenhagen and then take the train home to Korsør. He believed that it would be better to fly than to sail to Copenhagen. I thought so too. And I had also never flown before, I have never regretted sailing with Mercantic. A huge experience that I will never forget. A few years later, I bought kits from Billing Boats and had the model standing for many years. Unfortunately, I don`t have it anymore. My son didn`t take care of it as well as I did.

John Johansen

JOHN JOHANSEN PHOTHOGRAPHS





ΑΔΕΙΑ ΕΞΟΔΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΗΡΑΝ

SEAMAN'S DOCK PASS

1) Κομιστοῦ ἐπώνυμ. BEARER'S NAME JOHANSEN

2) Ὄνομα CRISTIAN NAME JOHN

3) Ἡλικία AGE 6/10 1951

4) Εἰδικότης RATING BOY

5) Ἐθνικότης NATIONALITY. DANISH

Ἡμερομηνία DATE 7/7 - 1967

THE OWNER OF THIS CARD IS OBLIGED TO SHOW HIS MONEY TO THE COAST GUARD CONTROL AND CHANGE THEM AT THE BANK OF GREECE

Φωτογραφία

















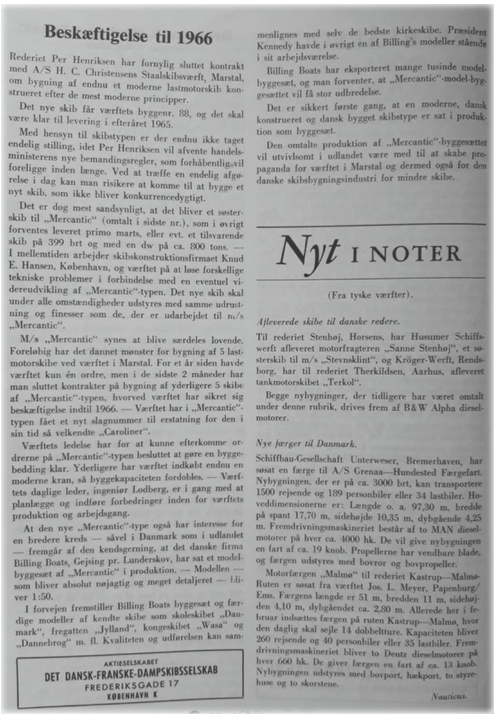








"VIKINGEN" no. 2 1964 1 February



Beskæftigelse til 1966

Rederiet Per Henriksen har fornylig sluttet kontrakt med A/S H. C. Christensens Staalskibsværft, Marstal, om bygning af endnu et moderne lastmotorskib konstrueret efter de mest moderne principper.

Det nye skib får værftets byggenr. 88, og det skal være klar til levering i efteråret 1965.

Med hensyn til skibstypen er der endnu ikke taget endelig stilling, idet Per Henriksen vil afvente handelsministerens nye bemandingsregler, som forhåbentlig,vil foreligge inden længe. Ved at træffe en endelig afgørelse i dag kan man risikere at komme til at bygge et nyt skib, som ikke bliver konkurrencedygtigt.

Det er dog mest sandsynligt, at det bliver et søsterskib til „Mercantic" (omtalt i sidste nr.), som i øvrigt forventes leveret primo marts, eller evt. et tilsvarende skib på 399 brt og med en dw på ca. 800 tons. — I mellemtiden arbejder skibskonstruktionsfirmaet Knud E. Hansen, København, og værftet på at løse forskellige tekniske problemer i forbindelse med en eventuel videreudvikling af „Mercantic"-typen. Det nye skib skal under alle omstændigheder udstyres med samme udrustning og finesser som de, der er udarbejdet til m/s „Mercantic".

M/s „Mercantic" synes at blive særdeles lovende. Foreløbig har det dannet mønster for bygning af 5 lastmotorskibe ved værftet i Marstal. For et år siden havde værftet kun én ordre, men i de sidste 2 måneder har man sluttet kontrakter på bygning af yderligere 5 skibe af „Mercantic"-typen, hvorved værftet har sikret sig beskæftigelse indtil 1966. — Værftet har i „Mercantic"-typen fået et nyt slagnummer til erstatning for den i sin tid så velkendte „Caroliner".

Værftets ledelse har for at kunne efterkomme ordrerne på „Mercantic"-typen besluttet at gøre en byggebedding klar. Yderligere har værftet indkøbt endnu en moderne kran, så byggekapaciteten fordobles. — Værftets daglige leder, ingeniør Lodberg, er i gang med at planlægge og indføre forbedringer inden for værftets produktion og arbejdsgang.

At den nye „Mercantic"-type også har interesse for en bredere kreds — såvel i Danmark som i udlandet — fremgår af den kendsgerning, at det danske firma Billing Boats, Gejsing pr. Lunderskov, har sat et modelbyggesæt af „Mercantic" i produktion. — Modellen — som bliver absolut nøjagtig og meget detaljeret — bliver 1:50.

I forvejen fremstiller Billing Boats byggesæt og færdige modeller af kendte skibe som skoleskibet „Danmark", fregatten „Jylland", kongeskibet „Wasa" og „Dannebrog" m. fl. Kvaliteten og udførelsen kan sammenlignes med selv de bedste kirkeskibe. Præsident Kennedy havde i øvrigt en af Billing's modeller stående i sit arbejdsværelse.

Billing Boats har eksporteret mange tusinde modelbyggesæt, og man forventer, at „Mercantic"-model-byggesættet vil få stor udbredelse.

Det er sikkert første gang, at en moderne, dansk konstrueret og dansk bygget skibstype er sat i produktion som byggesæt.

Den omtalte produktion af „Mercantic"-byggesættet vil utvivlsomt i udlandet være med til at skabe propaganda for værftet i Marstal og dermed også for den danske skibsbygningsindustri for mindre skibe.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Nyt I NOTER

(Fra tyske værfter).

Afleverede skibe til danske redere.

Til rederiet Stenhøj, Horsens, har Husumer Schiffswerft afleveret motorfragteren „Sanne Stenhøj", et søsterskib til m/s „Stevnsklint", og Kröger-Werft, Rendsborg, har til rederiet Therkildsen, Aarhus, afleveret tankmotorskibet „Terkol".

Begge nybygninger, der tidligere har været omtalt under denne rubrik, drives frem af B&W Alpha dieselmotorer.

Nye færger til Danmark.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhaven, har søsat en færge til A/S Grenaa—Hundested Færgefart. Nybygningen, der er på ca. 3000 brt, kan transportere 1500 rejsende og 189 personbiler eller 34 lastbiler. Hoveddimensionerne er: Længde o. a. 97,30 m, bredde på spant 17,70 m, sidehøjde 10,35 m, dybgående 4,25 m. Fremdrivningsmaskineriet består af to MAN dieselmotorer på hver ca. 4000 hk. De vil give nybygningen en fart af ca. 19 knob. Propellerne har vendbare blade, og færgen udstyres med bovror og bovpropeller.

Motorfærgen „Malmø" til rederiet Kastrup—Malmø-Ruten er søsat fra værftet Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems. Færgens længde er 51 m, bredden 11 m, sidehøjden 4,10 m, dybgående ca. 2,80 m. Allerede her i februar indsættes færgen på ruten Kastrup—Malmø, hvor den daglig skal sejle 14 dobbeltture. Kapaciteten bliver 260 rejsende og 40 personbiler eller 35 lastbiler. Fremdrivningsmaskineriet bliver to Deutz dieselmotorer på hver 660 hk. De giver færgen en fart af ca. 13 knob. Nybygningen udstyres med bovport, hækport, to styrehuse og to skorstene.

Nauticus.

"VIKINGEN" no. 2 1964 1 Februar

Rederiet Per Henriksen har fornyelig afsluttet kontrakt med A`S Hl. G. Christensens Staalskibsværft, Marstal, om bygning af endnu et moderne lastmotorskib konstrueret efter de mest moderne principper Det nye skib får værftets byggenr. 88, og det skal være Klar til levering i efteråret 1965. Med hensyn til skibstypen er der endnu ikke taget endelig stilling, idet Per Henriksen vil afvente handelsministerens nye bemandingsregler, som forhåbentlig vil foreligge inden lange. Ved at træffe en endelig afgørelse i dag kan man risikere at komme til at bygge et nyt skib, som ikke bliver konkurrencedygtigt.
Det er dog mest sandsynligt, at det bliver et søsterskib til "Mercantic"(omtalt i sidste nr.), som i øvrigt forventes leveret primo marts, eller evt. et tilsvarende skib på 399 brt og med en dw på ca. 800 tons I mellemtiden arbejder skibskonstruktionsfirmaet Knud E. Hansen, København, og værftet på at løse forskellige tekniske problemer i forbindelse med en eventuel videreudvikling af "Mercantic" typen. Det nye skib skal under alle omstændigheder udstyres med samme udrustning og finesser som de, der er udarbejdet til M/S Mercantic.
M/S Mercantic synes at blive særdeles lovende. Foreløbig har det dannet monster for bygning nf 5-last- motorskibe ved værftet i Marstal, For et ar siden havde værftet kan én ordre, men i de sidste 2 måneder har man sluttet kontrakter på bygning af yderligere 5 skibe af "Mercantic" typen hvorved værftet har sikret sig beskæftigelse indtil 1966. Værftet har i "Mercantic"; typen fået et nyt slagnummer til erstatning for den i sin tid så velkendte „Caroliner"
Værftets ledelse har for at kunne efterkomme ordrerne på "Mercantic"-typen besluttet at gøre en byggebedding klar. Yderligere har værftet indkøbt endnu en moderne kran, så bygge kapaciteten fordobles, - Værftets daglige leder, ingeniør Lodberg, er i gang med at planplanlægge og indføre forbedringer inden for værftet produktion og arbejdsgang.
At den nye "Mercantic" type også har interesse for en bredere kreds - såvel i Danmark som i udlandet fremgår af den kendsgerning, al det danske firma Billing Boats, Gejsing pr. Lunderskov, har sat et model af "Mercantic" i produktion. – Modellen som bliver absolut nøjagtig og meget detaljeret – bliver 1:50. I forvejen fremstiller Billing Fonts byggesæt og færdige modeller af kendte skibe som skoleskibet Dan- mark"fregatten Jylland" kongeskibet. Wasa og Dannebrog m. fl. Kvaliteten og udførelsen kan ammenlignes med selv de bedste kirkeskibe. Præsident Kennedy havde i øvrigt en af Billings modeller stående i sit arbejdsværelse. Billing Boats har eksporteret mange tusinde model byggesæt, og man forventer, at Mercantic -model-byggesættet vil få stor udbredelse. Det er sikkert første gang, at en moderne, dansk konstrueret og dansk bygget skibstype er sat produktion som byggesæt. Den omtalte produktion af "Mercantic" byggesættet vil utvivlsomt i udlandet vare med til at skabe propaganda for
værftet i Marstal og dermed også for den danske skibsbygningsindustri for mindre skibe.

"VIKINGEN" no. 2 1964 1 February

The shipping company Per Henriksen has recently signed a contract with A`S Hl. G. Christensen Steel Shipyard, Marstal, for the construction of yet another modern cargo motor ship constructed according to the most modern principles
The new ship will have the shipyard`s construction number. 88, and it should be ready for delivery in the fall of 1965. As far as the type of ship is concerned, no final decision has yet been taken, as Per Henriksen will await the Trade Minister`s new manning rules, which hopefully will be available shortly. By taking a final decision today, there is a risk of building a new ship that will not be competitive.
However, it is most likely to be a sister ship to the Mercantic (mentioned in the last issue), which, incidentally, Expected to be delivered at the beginning of March, or possibly a similar ship of 399 GRT and with a DW of approx. 800 tons Meanwhile, the shipbuilding company Knud E. Hansen, Copenhagen, and the shipyard are working to solve various technical problems in connection with a possible further development of the "Mercantic" type.
In any case, the new ship must be equipped with the same equipment and subtleties as those prepared for MS Mercantic. MS Mercantic seems to be very promising. So far, it has formed the pattern for building nf 5-last- motor ships at the shipyard in Marstal, A year ago the yard had one order, but in the last 2 months contracts have been concluded for the construction of 5 more ships of the "Mercantic" type, whereby the yard has secured employment until 1966. - The yard has in ..
The Mercantic type has been given a new stroke number to replace the then well-known "Caroliner" In order to comply with the orders for the "Mercantic" type, the shipyard`s management has decided to prepare a construction slipway. In addition, the shipyard has purchased yet another modern crane, so that the building capacity is doubled, - The shipyard`s daily manager, engineer Lodberg, is in the process of planning and introducing improvements within the shipyard`s production and workflow. That the new.. Mercantic type also has interest to a wider circle - both in Denmark and abroad is evidenced by the fact that all the Danish company Billing Boats, Gejsing pr. Lunderskov, has put a model of "Mercantic" into production. – The model, which will be absolutely accurate and very detailed – will be 1:50. Billing Fonts already manufactures construction kits and finished models of well-known ships such as the training ship "Dan- mark the frigate Jutland" the royal ship. Wasa and Dannebrog et al. The quality and workmanship are comparable to even the best naves. President Kennedy, by the way, had one of Billing`s models in his study. Billing Boats has exported many thousands of model building kits, and it is expected that the Mercantic model building kits will be widely distributed. It is probably the first time that a modern, Danish-designed and Danish-built ship type has been put into production as a construction kit. The production of the "Mercantic" construction kit will undoubtedly help to generate propaganda abroad for the shipyard in Marstal and thus also for the danish shipbuilding industry for smaller vessels.

"VIKINGEN"
no. 9 1964 1 September



Forsidebilledet:

Et usædvanligt skib og en usædvanlig reder

Bag den succes, der ombølger m/s „Mercantic", som pryder dette nummers forside, står vel nok i første række skibets reder, Per Henriksen, København — en dygtig vajsenhusdreng med succes i erhvervslivet.

Vi har tidligere omtalt dette gennemrationaliserede skib på 299 brt, bygget af H. C. Christensen Stålskibsværft i Marstal, hvor man i øvrigt om et par måneder kølstrækker endnu et skib af typen (aflevering i eftersommeren 1965) til Per Henriksen, som samtidig forhandler med værftet om bygning af et tredie skib af typen til aflevering i 1966.

Som bekendt var H. C. Christensens Stålskibsværft — grundlagt af den tidligere vogterdreng Hans Clausen Christensen, der selv fo'r til søs, selv fik mange skibe i søen for senere at gå i land for selv at bygge sine skibe — for godt og vel et års tid siden ude i store økonomiske vanskeligheder. Værftets redning blev så at sige det skib, vi i dag kender som m/s „Mercantic", tegnet af skibskonstruktionsfirmaet Knud E. Hansen, København. Skibsreder Henriksen med bedstefaderlige aner i søfartsbyen henvendte sig til værftet. Alle advarede ham. Det skib bliver aldrig bygget færdig, sagde man, værftet går fallit forinden. Men han troede på værftet. Det stedlige byråd var i Indenrigsministeriet for at få tilladelse til at garantere for værft og skib — og dermed for fortsat beskæftigelse til byens indbyggere.

Og det gik, som det skulle. I dag hersker der atter travlhed på værftet, der har ordrer på adskillige skibe af typen. „Mercantic", nyskabelsen inden for dansk skibsfart, blev et pletskud — for alle de implicerede parter. *Red.*

"VIKINGEN" no. 9 1964 1 September

Et usædvanligt skib og en usædvanlig reder !
Bag den succes, der ombølger m/s „Mercantic", som pryder dette nummers forside, står vel nok i første række skibets reder, Per Henriksen, København -en dygtig vajsenhusdreng med succes i erhvervslivet. Vi har tidligere omtalt dette gennemrationaliserede skib på 299 brt, bygget af H. C. Christensen Stålskibs. Værft i Marstal, hvor man i øvrigt om et par måneder kølstrækker endnu et skib af typen (aflevering i efter-sommeren 1965) til Per Henriksen, som samtidig forhandler med værftet om bygning af et tredie skib af typen til aflevering i 1966.
Som bekendt var H. C. Christensens Stålskibsværft grundlagt af den tidligere vogterdreng Hans Clausen Christensen, der selv drog til søs, selv fik mange skibe i søen for senere at gå i land for selv at bygge sine skibe -- for godt og vel et års tid siden ude i store økonomiske vanskeligheder. Værftets redning blev så at sige det skib, vi i dag kender som m/s, Mercantic", tegnet af skibskonstruktionsfirmaet Knud E. Han-sen, København. Skibsreder Henriksen med bedstefaderlige aner i søfartsbyen henvendte sig til værftet.
Alle advarede ham. Det skib bliver aldrig bygget færdig, sagde man, værfet går fallit forinden. Men han troede på værftet, Det stedlige byråd var i Indenrigsministeriet for at få tilladelse til at garantere for værft og skib - og dermed for fortsat beskæftigelse til byens indbyggere.
Og det gik, som det skulle, i dag hersker der atter travlhed på værftet, der har ordrer-på adskillige skibe af typen. ".Mercantic", nyskabelsen inden for dansk for alle de implicerede skibsfart, blevet pletskud

"VIKINGEN" no. 9 1964 1 September

An unusual ship and an unusual shipowner ! Behind the success that surrounds m/s „Mercantic", which adorns the cover of this issue, is probably in the first row shipowner, Per Henriksen, Copenhagen -a skilled Vajsenhusboy with success in business. We have already mentioned this thoroughly rationalized ship of 299 GRT, built by H. C. Christensen Steel Ship. shipyard in Marstal, where, incidentally, in a few months' time Keel-puller another ship of the type (delivery in after- summer 1965) to Per Henriksen, who at the same time deals with the shipyard on the construction of a third ship of The type for delivery in 1966. As you know, H. C. Christensen's Steel Shipyard was founded by the former guardian boy Hans Clausen Christensen, who went to sea himself, got many ships in the lake to later go on land to build themselves his ships -- about a year ago out in great financial difficulties. The shipyard's rescue was so to speak, the ship we know today as m/s, Mercantic", designed by the shipbuilding firm Knud E. Han- sen, Copenhagen. Shipowner Henriksen with best Fatherly ancestors in the seafaring town turned to the shipyard Everyone warned him. That ship is never built finieshed- they said, the shipyard will go bankrupt beforehand. But he believed in the shipyard, The local city council was in the Interior Ministry to obtain permission to guarantee shipyard and ship - and thus for continued employment to the city Inhabitants. And things went as they should, today they rule again bustle at the shipyard, which has orders for numerous ships of the type. ". Mercantic", the innovation in Danish for all the shipping parties involved, it has been spotted.



Billing Boats

www.billingboats.com

service@billingboats.dk

This model is Copyright protected.
All Copyrights to this version of the John Johansen and Mercantic history belong to Billing Boats Denmark Aps.

Billing Boats Denmark Aps
Jegindøvej 21
DK-8800 Viborg
Denmark