

NR 1

2018

81. ÅRGANG



Barkskibet Peking

Udgiver

Georg Stage Foreningen.
En upolitisk forening af tidligere
befalingsmænd og elever fra skole-
skibet "Georg Stage".

Bestyrelsen

Formand Peter Armfelt
Bakken 2, DK-3050 Humlebæk
Tlf.: 21819178
E-mail: peter_armfelt@hotmail.com

Næstformand

Jan Hamilton
Ordrup Jagtvej 79 st. tv.
2920 Charlottenlund
Tlf.: 21712104
Mail j.hamilton@youmail.dk
Girokonto 6 43 22 04

Formand Fyns Afdeling

Kurt B. Kaysen
Degnemosen 1, Tåsinge
5700 Svendborg
Tlf.: 6222 6247
Kurt.kaysen@mail.dk

Formand Midtjylland

Bjørn Bertelsen
Vinkelvej 97A
8800 Viborg
Tlf.: ?
bjorn@bertelsen.net

Kasserer/Bladets udenlands/ Medlemsservice

Viggo Billstrøm
Skøringen Vest 19
4660 St. Heddinge
Tlf.: 2021 3348
vigbil@privat.dk

Ansvarshavende redaktør

Peter Armfelt

Redaktion

Hjørdis Lorenzen
Bakken 16, 3050 Humlebæk
E-mail: hus16@bf-bakken.dk

Annoncer

Henvendelse til redaktionen

Fuldriggeren

Udsendes 4 gange om året.

Oplag

Ca. 1300 stk.

Grafisk produktion

Nordkystens Bogtrykkeri ApS

Hjemmeside:
www.georgstageforeningen.dk

Kalender

Tirsdagsaftener kl. 19 30
Obs Obs Obs

Husk at vores mødeaftener
fremover er den
anden tirsdag i måneden.

Deadline for indlæg til
næste nummer
10.april 2018

Tirsdag d. 13. marts
Generalforsamling
Kl. 18 00

Tirsdag d. 8. maj

Husk sæt allerede nu x i din kalender.

Dødsfald.

Jens Erik Odgaard, årgang: 1946 Skibsnr. 80
Ellingebjervej 3F, 4573 Højby,
Døde den 29. december 2017

Flemming Sørensen, årgang 1954,
skibsnr. 2, døde d. 25-06-2017.

Æret være deres minde

Generalforsamling.København 2018.

Tirsdag den 13. marts 2018 kl. 18.00 afholdes ordinær generalforsamling i **vores stue** Langebrogade 8, 1411 København K. Obs. Bilister gøres opmærksomme på, at der er indført parkeringsafgift hele døgnet på hverdage. Så parker et sted, hvor det er gratis nær Metroen, og tag denne til Christianshavnstov.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Kassererens forelæggelse af det reviderede regnskab til generalforsamlingens godkendelse.
4. Fondskassererens forelæggelse af fondets regnskaber til generalforsamlingens godkendelse.
5. Fastsættelse af næste års kontingent.
6. Behandling af indkomne forslag.
7. Valg:
 - a. Valg af medlemmer til bestyrelsen.
 - b. Valg af suppleanter.
 - c. Valg af revisorer for foreningen samt en revisorsuppleant.
 - d. Valg af revisorer for fondet samt en revisorsuppleant.
8. Eventuelt.

I forbindelse med generalforsamlingen er følgende på valg:

2018:
Erik Rossing
Viggo Billstrøm
Gorm Bramsnæs

2019:
Jan Hamilton
Steffen Schultz
Torben Dam

2020:
Peter Armfelt
Jørgen Amtrup Jørgensen

Suppleanter
Revisor
Alle er villige til genvalg

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen bedes sendt skriftligt til formanden senest 8 dage før generalforsamlingen.
Formanden.

Efter generalforsamlingen vil bestyrelsen byde på en øl og en bid brød. Af hensyn til dette arrangement skal der ske tilmelding, hvis man ønsker at deltage i spisningen.

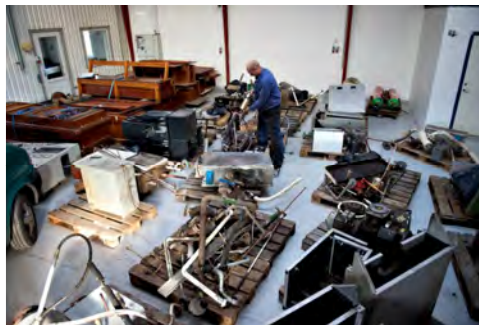
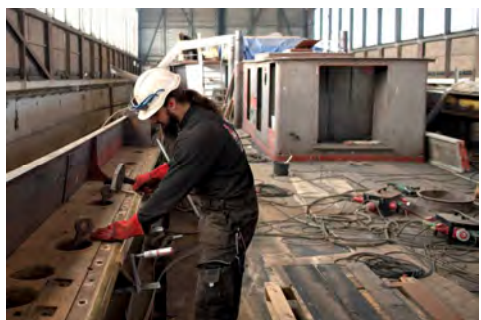
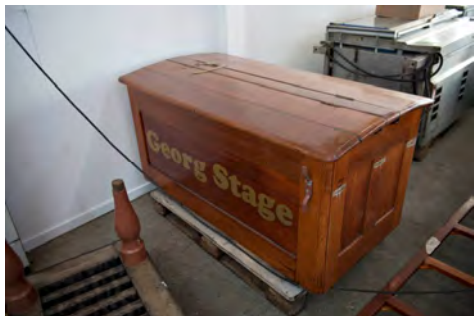
Tilmelding.

I de tilfælde vi beder om en tilmelding til et af vores arrangementer, kan det gøres på en af følgende adresser eller e-mail.

Peter Armfelt Tlf. 21819178
E-mail peter_armfelt@hotmail.com
(husk _ mellem peter og armfelt)

Jan Hamilton Tlf.21712104
E-mail jhc@dma.dk

Besøg på Assens Værft



Stiftelsen Georg Stages Minde Skoleskibet Georg Stage

A. H. Vedels Plads
Nyholm tlf. 32 95 80 19
1439 København K fax 32 95 80 16

kontor: stiftelsen@georgstage.dk
skibet: skoleskibet@georgstage.dk



www.georgstage.dk

Besøg på Assens Værft

Vil du gerne se Georg Stage efter den store ombygning, så har Georg Stage Foreningen i Jylland arrangeret et besøg på Assens Skibsværft den 12. maj.

Vi mødes i Assens Marineforenings lokaler, Sdr. Ringvej 13, 5610 Assens, lørdag den 12. maj kl. 11.30. Her spiser vi frokost og kl. 13 går vi i samlet trop over til værftet, hvor vi får en rundvisning på skibet. De som ikke ønsker at spise med, har mulighed for støde til os kl. 13 ved porten til Assens Værft.

Vi har endnu ikke fået en pris på frokosten i marineforeningen – men vi regner med en pris i omegnen af 125,00 kr.

Tilmelding inden 1. april 2018 skal ske til:

Georg Stage Foreningen Jylland

gsfjylland@gmail.com

Eller:

Formand Bjørn Bertelsen tlf: 20 27 78 05

Kasserer Ronald P. Grassmé tlf: 22 40 36 69

Selv om Georg Stage jo er blevet løbende vedligeholdt, så var der efterhånden en del små

og store problemer rundt omkring på skibe. Derfor var det nødvendigt, at skibet fik en gennemgribende renovering. Renoveringen, som begyndte i 2015, har været omfattende. Det vil sige, at al apteringen er taget ud og skibet er blevet sandblæst. Det stål, som var i dårlig forfatning, er blevet udskiftet. Skibets ”indmaden” monteres lige nu, og det gøres efter højeste standard. Det betyder ikke, at de gamle teaktræsinteriører skrottes, men den teknologi og standart, som er bag teaken bliver topmoderne, samtidigt med at de kulturhistorisk vigtige elementer bevares.

Renoveringen af Georg Stage er blevet muliggjort gennem donationer fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal, fra Aktieselskabet Dampskibsselskabet Orient's Fond og fra Augustinus Fonden. Derudover kommer pengene fra midler, som Stiftelsen selv har opsparet gennem årende. En stor del af det opsparede beløb stammer i øvrigt fra gamle elever, som har tilgodeset Stiftelsen i deres testamente.

Fyens Stiftstidendes journalist Charlotte Pedersen besøgte Assens Skibsværft i november 2017. Hun har givet Fuldriggeren lov til at bringe artiklen fra besøget. Billederne er taget af fotograf Kim Rune, Fyens Stiftstidende.

Verdens ældste skoleskib er ét stort puslespil, mens det bliver totalrenoveret på Assens Skibsværft. Og der findes ingen samvejledning, når specialister på værftet skal samle det igen

Georg Stage er en stolt tre-mastet fuldrigger, der siden 1935 har uddannet tusindvis af unge søfolk. Det er verdens ældste skoleskib og mønstrer normalt en besætning på 62 elever og ti voksne, som hvert år drager ud i verden på togt. Det tangerer formentlig majestætsfornærmelse at sammenligne Georg Stage med et stumpemarked eller et puslespil, men det er ikke desto mindre det billede, der hugger sig ind på nethinden, når man på mønstrer fuldriggeren en lun novemberdag i Assens.

175 kvm stål

Her - på Assens Skibsværft og i omkringliggende haller - er det 82 år gamle fartøj splittet til et gigantisk puslespil. På kajen ved siden af den overdækkede dok ligger masterne, som er skruet af for første gang, siden Georg Stage II i 1935 forlod Frederikshavn Skibsværft og erstattede det første Georg Stage-skib, der blev søsat i 1882.

I tørdokken står det 57 meter lange og otte meter brede skib nøgent, mens en besætning på 10-15 mand hugger, svejser og skruer, så det synger i det 82 år gamle skrog.

Assens Skibsværft er to måneder henne i en cirka ti måneder lang opgave, der går ud på at gennemrenovere Georg Stage. Det er en specialisopgave, som langt fra alle værfter kan eller vil løfte, men det vestfynske værft vandt det første udbud, da Georg Stage blev renoveret for to år siden, og da etape to blev udbudt, var Assensværftet igen billigst og vandt entreprisen i konkurrence med bl. a Søby Værft.

- Vi lavede stævnen for to år siden, så den er intakt - men ellers er der intet tilbage. Vi har piller al inventar og indmad ud, og derefter har vi sandblæst hele skibet. Det slidte stål er skiftet ud - i alt 175 kvadratmeter indtil nu, så det er da blevet til en del, men det er en balancegang. Hvis vi piller for store stykker stål ud, risikerer vi, at skibet falder sammen, siger Benny Uglevig Madsen uden at løfte et øjenbryn og lige så naturligt, som bad han om en kop kaffe.

Nyt stål og gammelt træ

Benny Uglevig Madsen står i spidsen for det sjak, der har ansvar for stålarbejdet - f.eks. for at lokalisere og udskifte det slidte stål i skroget eller efterse alle de gamle nitter, banke rusten af og få dem svejset sammen igen. Hans kollega, tømrer Henrik Hansen, har ansvar for det sjak, der tager sig alle opgaver med træ, og sammen har de ansvar for at få nyt stål og gammelt, restaureret træ til at falde i hak igen, når Georg Stage igen skal samles.

- Den største udfordring er at få det hele til at passe sammen igen. Der er ingen detaljerede tegninger, som hvis det havde været et Ikea-skab. De tegninger, der er, er ikke ret præcise, så vi har taget rigtig mange billeder af alt, inden vi afmonterede det, og hvis det nye stål ikke passer

med det gamle træ, så kan vi altså ikke bare opfinde noget nyt. Men vi er gode til at være kreative, og det er også nødvendigt, smiler Benny Uglevig Madsen, mens Henrik Hansen tilføjer, at der er "rigtig" meget træ på Georg Stage.

Skrabe, skrabe, skrabe

Det bliver skåret ud i pap en lille køretur senere, da træ-delen af skibs-puslespillet folder sig ud i en industrihal.

Her ligger rækker af døre, vinduer, håndtag, låger, trapper, skabe og stole - ikke hulter til bulter, men på paller og i bunker med mærkater, der tydeligt fortæller, at det her f.eks. er den vask, der hører til skibets hospital. Hører der møtrikker eller skruer til, ligger de sirligt i samme bunke.

- Alt er mærket, så vi præcist ved, hvad der hører til hvor. Det er afmonteret meget forsigtigt, og jeg regner med, at vi kan genbruge langt det meste af det. Det er faktisk imponerende så godt, det holder, når man tager i betragtning af, hvad det har stået igennem i mere end 80 år, men der er selvfølgelig noget, vi bliver nødt til at udskifte i stedet for at renovere. Og hver gang, vi støder ind i det, skal vi tilbage og konsultere Georg Stage, så det er ikke bare "sådan lige" at gøre, for det er jo ikke bare et gammelt skib - det er også kulturhistorie og et spørgsmål om penge, siger Henrik Hansen.

Han får de gamle trædele i hænderne, når de én for én er blevet rensat for lak og maling. Det foregår manuelt og er lagt i hænderne på Simon Nielsen og Lars Sørensen, som møder hver morgen i hallen og tager hul på en ny bunke træ. Duoen har foreløbigt været i gang med at skrabe lak og maling af i en måneds tid.

- Jeg synes, det er fint nok. Jeg ved, hvad jeg skal lave, og vi står da i tørvej, og det er lunt, smiler Lars Sørensen og kaster sig over at skrabe den sidste rest hvid maling af en låge.

Den store ubekendte

Lars Sørensen og Simon Nielsen har vundet tjansen at skrabe lak og maling af alle trædele, så de er sikre på fast arbejde under tørre forhold i nogle måneder frem.

Georg Stage-opgaven sikrer beskæftigelse i ti måneder til cirka faste 30 medarbejdere, og

hertil kommer de underleverandører, der f.eks. skal male skibet. Hvad bundlinjen i sidste ende siger, hverken kan eller vil værftsejer Erling Pedersen sige noget om.

- Den store ubekendte er, om vi har ramt rigtigt med at gætte antallet af mandskabstimer. Det er meget svært, og vi lå i skarp konkurrence med Søby Værft om den her opgave, så prisen var meget skarp - jeg håber, vi har ramt nogenlunde rigtigt, for rammer det ret meget ved siden af, er det noget skidt, siger Erling Pedersen uden at ville komme ind på hverken bud eller bundlinje. Renoveringen af Georg Stage er støttet med fondsmidler for 21,5 millioner, og hertil kommer midler, som Georg Stage selv har lagt til side og afsat. Skibet drager på togt igen i juli 2018.

**G.S.F Jylland afholder
generalforsamling,
lørdag den 24. marts 2018 kl. 12.30 i
Aarhus Søfarts Museum, Hveensgade,
Århus Havn.**

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Kassereren fremlægger regnskabet.
4. Valg til bestyrelsen:
 - Best. medlem Alex S. Nielsen
5. Indkomne forslag. (Skal være formanden i hænde senest 8 dage før)
6. Eventuelt.

Da forening er vært for en dram og en bid brød efter generalforsamlingen, vil vi gerne have din tilmelding senest:

Den 18. marts 2018 til:

Formand Bjørn Bertelsen 20 27 78 05
bjorn@bertelsen.net
Kasserer Ronald P. Grassmé 22 40 36 69
ronald@grassme.dk
Best. medlem Alex S. Nielsen 23 21 08 52
alexstigsen@gmail.com

Da der i de sidste par år er 2 af bestyrelsens medlemmer som er stoppet på grund af alder, mangler vi medlemmer i bestyrelsen for at opfylde den krav som er stillet i foreningens regler om antal af medlemmer i bestyrelsen. Vi vil derfor opfordre til - at hvis man har interesse i at deltage i forenings arbejde og forme dens fremtid - så er man meget velkomne til at møde op og måske lade sig vælge som medlem af bestyrelsen.
Så mød op og lad os få en hyggelig dag.

Georg Stage Foreningens Fyns Afdeling

holdt en vellykket julefrokost for 25 medlemmer og ledsagere i Marinestuen den 29. november.

Ordinær generalforsamling afholdes **torsdag den 12. april kl. 1100** i Svendborg Marinestue, Færgevej 5.

Dagsorden ifølge vedtægterne. På valg til bestyrelsen er Kurt Kaysen, Bent Nielsen og Tage Bloch Johansen. Til revisor Charles Junker og til suppleant Niels Erik Møller.

Efterfølgende spisning for medlemmer og ledsagere. Tilmelding til spisning udbedes en uge før.

En gruppe medlemmer af Svendborg Marineforening var i september 2016 en tur på Grønland og besøgte blandt meget andet søfartsskolen i Nuuk. Der hørte vi, at mange unge mennesker gerne ville på et togt med Georg Stage, men det var dyrt og vanskeligt for dem at få finansieret.

Den lokale afdeling af Marineforeningen støtter en fond, som samler ind til unge grønlænderes videreuddannelse til en maritim fremtid. Vi syntes, det er et godt initiativ og har i marinestuen opsat en indsamlingsbøsse (et patronhylster som tidligere har været anvendt til andre indsamlinger). Der er allerede kommet en del penge i, både fra marineforeningsmedlemmer og ved Georg Stage Foreningens julefrokost. Patronhylstret vil blive åbnet ved generalforsamlingen, og indkommet beløb overført til fonden i Nuuk. Hvis andre vil støtte initiativet, kan undertegnede formidle overførsel.

Kurt Kaysen

Nyt fra kassereren.

Kassereren har konstateret at der er lidt problemer med at foretage indbetaling af kontingent med de giroindbetalingskort vi udsender hvert år.

Tiderne er jo gået stærkt inden for betalingsmåder og flere har rettet henvendelse til kassereren om det ikke kunne lade sig gøre at foretage en direkte pengeoverførsel, når der skal betales kontingent. Og selvfølgelig kan det lade sig gøre.

Det man så skal gøre, er at overføre penge til følgende konto:

Danske Bank, regnr.: **1551** kontonr.: **6432204**

Det man så skal huske er at anføre i feltet **Besked til modtager** er skibsnummeret, som står ovenover navnet på det fremsendte giroindbetalingskort. Et eksempel kan være: 1950111 eller 1969006 eller 2007056.

Skibsnummeret er opbygget med årstallet først og der er sat et nul (0) ind foran skibsnummeret man havde ombord på Georg Stage. Der er en undtagelse med de elever, som var med Georg Stage i årene efter krigen hvor der var 2 togter om året.

De elever, som var med på andet togt, fik et skibsnummer der starter med 1??, som for eksempel nr. 11 på andet togt fik nr. 111.

Kassereren
Viggo Billstrøm

Bosniens Pyramider.

Bosniens pyramider? Jo, du hørte rigtigt. Der er pyramider i Bosnien. Opdagelsen blev gjort i 2006 af Semar Osmanagic, der er født i Bosnien, men bosiddende i USA. Han har i mange år studeret pyramider over hele verden, så da han i 2005 var på besøg i sit hjemland, fangede et særligt bjerg hans opmærksomhed på en tur igennem en bjergdal ved Visoko, 30 kilometer syd for Sarajevo. Med sin perfekte pyramideform og siderne perfekt orienteret efter verdenshjørnerne lignede det ikke et naturligt bjerg, men mest en urgammel pyramide dækket af vegetation og aflejringer i stil med pyramidestrukturer andre steder i verden.

Over den næste tid fandt han i alt syv sådanne pyramideformede "bjerger" i området. De første arkæologiske undersøgelser bekræftede, at det ikke var af naturlig oprindelse. Bosniens pyramider var født. Osmanagic satte sig selv i spidsen for videre arkæologiske udgravninger. Siden da har en blanding af professionelle arkæologer og frivillige fra hele verden udgravetstensætninger på pyramidesiderne såvel som forhistoriske underjordiske tunneller under hele området.

Disse, Europas oversete pyramider i Bosnien kan måske sætte gang i en omskrivning af verdenshistorien. Den bør nemlig omfatte, hvad man anser for en af menneskehedens største og tidligste civilisationer.

De fleste har endnu ikke hørt om dette, selv om det måske er århundredets arkæologiske sensation. Det har flere årsager. En hård kerne i det arkæologiske etablissement nægter at acceptere, at der kan være pyramider i Europa. Pyramidernes daterede alder på op til 24.000 år er også et problem for et arkæologisk samfund, der står fast på, at de første tilløb til civilisation fandt sted for højst 10.000 år siden. Ydermere ser nogle egyptiske pyramideforskere ud til at modsætte sig omtalen af de Bosniske pyramider, hvor de to største er større end Kheops-pyramiden, Egyptens største pyramide. Alt dette bidrager til, at opdagelsen ikke får den omtale, den fortjener. Man kan da vist endda tale om en

direkte undertrykkelse af opdagelsen. F. eks kan man læse på Wikipedia, at der kun er tale om naturlige dannelser, og at det er svindel og bedrag, at der skulle være rigtige pyramider i Bosnien.

Ravne-tunnellerne.

Det forhistoriske tunnelsystem Ravne blev opdaget for seks syv år siden, og er inden for de sidste fem år blevet udgravet. Dog er det kun en brøkdæl, der mangler rigtig meget endnu. Indgangen til tunnellerne ligger langs en smal bjergvej. Her er der i dag stor aktivitet, hvor mange frivillige hjælper til med at grave en slags grus ud af tunnellerne. Det er fyldt, som tunnellerne blev afspærret med for mindst 5000 år siden. Nu bliver de gravet fri igen. Der er indtil i dag udgravet 940 meter tunnel, og man regner med, at der er omkring 25 kilometer tunnel under hele området.

Tunnellerne er smalle, og mange steder må man dukke hovedet for at komme frem. En del af området er blevet sikret for besøgende med belysning, udgangsskilte o.s.v. Andre steder har kun forskerne adgang. Man kan stadig se mange side tunneller, der er blokeret af sten og fyldmateriale. Dateringen af fyldmaterialet viser, at tunnelkomplekset blev blokeret og de ydre dele af tunnellerne fyldt op for 5.000 år siden. Det er ikke miner fra en senere tid man har at gøre med, men et forhistorisk tunnelnetværk, der ifølge dateringerne blev lavet for mindst 12.000 år siden.

Luften i tunnellerne er særdeles frisk. Målinger har vist et iltindhold på 20,7 procent ilt, hvilket er mere end den atmosfæriske luft udenfor. Hvordan de forhistoriske bygherrer har bygget tunnellerne, så luften altid er så frisk, har man endnu ikke fundet en forklaring på.

Tunnellerne understøtter, at vi har at gøre med ægte pyramider. Under de fleste pyramidekomplekser i verden, f. eks. I Egypten og Mellemamerika, er der lignende tunnelnetværker.

Der kommer allerede i dag en jævn strøm af turister for at se pyramiderne og tunnellerne,

måske et par hundrede til hverdag og op til et par tusinde i weekenden. Det kan på sigt blive en fremragende turist attraktion for Bosnien, og samtidig en stor indtægtskilde for landet. Hvis Egypten med 80 millioner mennesker og Mexico med 100 millioner kan leve af deres pyramider, så vil lille Bosnien kunne leve rigtig godt af sine.

I tunnellerne har man blandt andet fundet sten med indridsninger, som eksperter er i gang med at vurdere ”tegnesnes” alder og oprindelse. Men det man venter sig mest af, er en stump træ fundet i en af gangene. Det er blevet sendt videre til kulstof – 14 – datering. Og hvis træet for eksempel er 5000 år eller 12.000 år gammel, betyder det, at nogen, som kunne skrive, var her for 12.000 år siden.

De syv pyramider og gravhøje er placeret relativt tæt på hinanden; dvs. inden for et par kilometers afstand. Den største pyramide, som har fået navnet ”Solpyramiden” er nu den højeste pyramide i verden. Den har en synlig højde på 220 meter og man skønner, at den endda kan være så høj som 360 meter, baseret på en 3D computermodel bygget via analyse af jordens satallitbilleder. Den lidt mindre af de bosniske pyramider ”Månepyramiden” kommer på andenpladsen med en højde på 190 meter. Til sammenligning, kommer Giza-pyramiden, som tidligere havde rekorden som den højeste pyramide i verden, nu kun på tredjepladsen med en højde på kun 146,5 meter.

Solpyramiden er orienteret i forhold til den ægte nordpol med en fejlmargen på kun 12 sekunder. Denne orientering er langt mere præcis end Giza pyramidens, som har en orienterings fejl på omkring 3 minutter, altså 15 gange større! De andre pyramider er også orienteret i forhold til nord. De tre største pyramider, solens, månens og dragepyramiden er hver især adskilt fra hinanden med en fejlmargen på ca 2.18 kilometer mindre end 2 procent. De danner på den måde med tre spidser en perfekt ligesidet trekant. Endnu et af mange argumenter for, at der ikke er tale om almindelige bjerge. Naturlige bjerge arrangerer sig simpelthen ikke med denne form for præcision endsige i form af geometriske mønstre som der her er tale om.

Dette pyramidekompleks er de ældste menneskeskabte strukturer i verden. En kulstof 14 datering af noget organisk materiale fra under en af pladerne i pyramiden angiver en alder på omkring 33.640 kalenderår før vor tid (-29.200 år før krist.) Dette placerer pyramidernes tilblivelse i midten af istiden, omkring 8000 år efter udryddelsen af Neanderthalmennesket, som fandt sted omkring 40.000 år siden. Selvom der er usikkerheder forbundet med kulstof 14 metoden ligger bygningen af disse pyramider med al sandsynlighed meget meget langt tilbage i historien.

Den overordnede opbygning af pyramiden er konstrueret af et grus-konglomerat. Der er desuden fundet et stort netværk af mange kilometer af tunneller i området omkring pyramiden. Betonen er blevet laboratorium testet og testen viste at det ikke er af naturlig oprindelse. Testen viste desuden, at det har en hårdhed og modstandsdygtighed overfor indtrængning af vand meget lig med den bedste beton skabt i dette århundrede.

Der er blevet målt en elektromagnetisk energistråle lodret fra toppen af Solpyramiden. Den har en frekvens på omkring 28 kHz, og varierer i intensitet spænding fra 40 millivolt til 4 volt. Signalet kan endda være fraværende i nogle perioder. Dette ser ud til at være ledsaget af en ultralydsbølge-stråle af en tilsvarende frekvens, der blev observeret til at have en diameter på 5 til 6 meter, og den varierer i intensitet og slukker endda helt i perioder på 10 minutter eller deromkring. Vejret blev desuden observeret til at påvirke intensiteten af ultralydsstrålen.

Bakker eller bjerge udstråler normalt ikke energisøjler ud fra toppen. Så der er tale om noget ganske usædvanligt og helt sikkert ikke af naturlig oprindelse. Ingen ved, hvordan energisøjlerne bliver genereret. Men det er højst usandsynligt, at det er en elektromagnetisk stråle som den slags radioantenner de fleste er bekendt med. En professor ved navn Mizdrak undersøger resultaterne af de eksperimenter og målinger der laves. Den slags stråler, som findes i lasere og

monokromatiske (dvs. de har en enkelt diskret frekvens) og det er ikke det der er tale om her. En anden mulighed er, at det kunne være en slags strålingslignende teknologi, som er udviklet af militæret og som bruges i mikroovne, strålings våben og Aerospace fremdrift (f. eks. Projekt Skyvault). Men så igen, vil det betyde at der er tale om meget avanceret teknologi, måske mere avanceret end hvad det 21. århundredes videnskab har opnået at skabe. Og det her er jo skabt i noget der må svare til stenalderen! Så det er meget interessant at se, hvad videnskabsmændene, der arbejder frivilligt finder ud af i de næste par år.

Der er fundet meget mere, men én ting er specielt. Der er registreret en særlig energi især i den tunnel der kaldes Ravnetunnellen. Der er set Orbs og lysfænomener samt ændrede bevidsthedstilstande og spontane healinger i og omkring pyramiderne. Disse fænomener er svære at forklare, og man kan ikke se dem med det blotte øje. Derimod viser det sig, at på digitale billeder og videoer, som besøgende har taget i tunnellerne, optræder noget som ligner Orbs eller svævende gennemsigtige vattotter (engle?). Det er ikke på grund af deres størrelse, men snarere fordi de lysende bølgelængder er uden for det synlige spektrum for øjet, men indenfor kameraets spektrene interval. For at få det fulde indblik i Orbfænomenet, er det bedst at se videoer, som har fanget dem flyvende rundt.

Er det ”Fuppyramider” eller ”Faktapyramider”. Det vil vi få mere at vide om i den kommende fremtid.

Googler man ”Bosniens Pyramider” er der flere videoer som viser disse underlige fænomener.

Djævlens Jernbane.

Året er 1907. Damperen Grangense lægger til kaj ved en lille flod by 3.000 kilometer inde i Sydamerikas hjerte. Den medfører en lille gruppe amerikanske ingeniører og tyve tons jern. Arbejdet med at bygge, hvad der senere i

almindelig tale blev kaldt ”Djævlens Jernbane” kunne gå i gang.

På forhånd var der tale om et yderst vanskeligt projekt. Den u igennem trængelige regnskov, sumpe og bjerge havde allerede sat en stopper for to fejlslagne forsøg på at bygge jernbanen i sidste halvdel af 1800-tallet. Men bygherren, amerikaneren Percival Farquhar, som var en af verdens mest magtfulde forretningsmænd på den tid, havde sat sig for at gøre endnu et forsøg. Jernbanen tegnede nemlig til at blive en yderst indbringende forretning.

Gummi – det sorte guld.

I begyndelsen af 1900 tallet var der en kraftigt stigende efterspørgsel på gummi til især den spirende bilindustri. Baggrunden var, at amerikaneren Charles Goodyear havde opdaget vulkaniseringsprocessen, som gjorde at gummi kunne bevare sin form selv ved store temperaturudsving. Dermed blev det et ideelt materiale til at lave bildæk af.

Med tog uden om vandfald.

Problemet var at få rågummiet – det sorte guld – fragtet ud af junglen. Det kunne bedst ske ad vandvejen på junglens floder. Men fra den gummirige region på grænsen mellem Bolivia og Brasilien var der 21 vandfald at forcere på floderne Mamore og Madeira, før vandet fik et roligt løb. Vandfaldene betød en alvorlig hindring og betydelige tab for gummitransporten. En femtedel af fragten gik tabt undervejs. Og turen tog op mod tre uger.

Med jernbane kunne turen langs floderne gøres på 2 dage og uden risiko for tab. En oplagt løsning. Men dens realisering skulle – som det senere blev sagt for at anskueliggøre de høje dødstal – komme til at koste et menneskeliv for hver svelle, der blev lagt. Og Percival Farquhars ruin, da banen stod færdig i 1912.

Madeira-Mamore jernbanen skulle anlægges mellem Guajara-Mirim på grænsen mellem Bolivia og Brasilien og have sit endepunkt i Porto Velho, som kunne anløbes af oceangående

dampere. De skulle transportere rågummiet videre ad først Madeira-floden og siden Amazon-floden ud til Atlanterhavet. Og herfra til industriel forarbejdning.

Allerede fra starten løb cheffingeniør Miller fra det amerikanske entreprenørselskab May, Jeckill og Randolph ind i uoverstigelige vanskeligheder. Aftalen med den brasilianske regering lød på, at der i løbet af tre måneder skulle anlægges mindst ti kilometer spor. Så arbejdet blev indledt med panikagtig hast. De kun 28 mand gik straks i gang med at anlægge en lejrplads, projektere banen, rydde junglen, grave latriner og meget mere. En uoverkommelig opgave, som hurtigt førte til arbejdsnedlæggelse.

Verdensomspændende hvervning.

Miller måtte indse det umulige i sit forehavende. Først og fremmest manglede han arbejdskraft, men områdets gummitappere var bundet på hænder og fødder i deres arbejdsforhold til godsejerne. Og al benytte junglens fjendtlige indianere var utænkeligt. Løsningen blev et verdensomspændende net af hverveagenter, som lokkede med udsigten til en tårnhøj hyre og mulighed for at købe billig, frugtbar jord langs floden.

Dansker forsvandt i junglen.

Blandt de mange tusinde mænd fra Amerika, Europa og Asien, der ønskede at prøve lykken som jernbanearbejdere var danskeren Carl Ruldorf Hansen fra Randers. I 1910 skrev han til sin mor i København, at han havde tegnet kontrakt med et nordamerikansk jernbaneselskab om et vellønnet arbejde i Brasilien. Det blev det sidste moderen kom til at høre fra sin søn. Han havde lovet at skrive, når han nåede frem, men intet skete. Da der var gået et år, søgte moderen underretning om hans skæbne gennem konsulatet i Rio de Janeiro. Her kunne man oplyse, at Carl var kommet til Madeira-Mamore jernbanen den 27. oktober 1910. Han var straks blevet sendt til en arbejdslejr i junglen. Og siden havde selskabet ikke haft kontakt med ham.

Tropesygdomme, insekter og indianere.

Carl delte skæbne med tusindvis af andre, som bukkede under for malaria, dysenteri, lungebetændelse, sumpfeber, den brændende hede og et utal af ukendte tropesygdomme. I de første år foregik alt arbejde med håndkraft og mandskabets lidelser har været uudholdelige. Oven i sygdommene kom den stadig plage fra junglens myriader af insekter, som alle havde eet tilfælles. At de stak. Og truslen fra regnskovens indianere, som så deres jagtområder ødelagt af jernbanens 33 meter brede gennemskæring af junglen.

Regnskovens løv kunne være så tæt, at man mistede orienteringen bare tre-fire meter inde i junglen. Flere jernbanearbejdere forsvandt sporløst på den måde. Derfor blev det almindeligt at lade lokomotivfjølten hyle konstant, hvis nogen fjernede sig fra de ryddede områder. Så kunne de gå efter lyden, hvis de var vild.

Selskabets mangel på forståelse for lokale forhold illustreres af, at jernbanesvellerne blev importeret fra Australien. Man gjorde sig ikke ulejlighed med at finde egnede træsorter i Amazonjunglens ellers righoldige natur

Med døden i hælene.

Tidligt under anlæggelsen viste selskabets beregninger, at for at opretholde en arbejdsstyrke på 2000 mand, var det nødvendigt at tilføre 500 nye hver måned. Arbejdernes kontrakt lød på mindst et år, før de kunne rejse. Og to år, hvis de skulle have fri hjemtransport. Virkeligheden var, at der oftest kun gik to-tre måneder, før man lå dødssyg i en hængekøje uden at være i stand til at arbejde.

De syge mænd tryglede om at komme ud af junglens dødsfælde, men fik gang på gang selskabets høflige afvisning. Lykkedes det alligevel at komme på en damper ned ad floden var det med døden i hælene. Mange drog det sidste suk på Madeira-floden, som fik tilnavnet, ”Den lange kirkegård”, fordi mange blev begravet på dens sandbredder.

Det skønnes, at jernbanen kostede op mod 10.000 mand livet. En medvirkende årsag til det høje dødstal, var den svækkelse, som den lange rejse til jernbanen indebar. De hvervede mænd var uvante med arbejde i junglen og levede af næringsfattig dåsemad, som fremkaldte mangelsygdomme. Malaria kunne bekæmpes med kinin, men det var forbeholdt de ledende medarbejdere.

Særlig makaber virker de overleverede beretninger om arbejdernes pokerspil efter hver månedlig lønudbetaling. Spillet strakte sig over flere dage indtil 3-4 heldige vindere havde blanket de øvrige af. Med penge på lommen kunne de nu blæse på selskab og kontrakt. Og redde livet ved at tage den første damper ud af junglens helvede.

Gravemaskiner sættes ind.

I 1909 efter to år, var der kun anlagt 50 kilometer spor trods det, at arbejdsstyrken blev øget til 4-6.000 mand. Med den fart ville det tage endnu tolv år at gøre jernbanen færdig. Og der dukkede hele tiden nye sumpstrækninger og bjergområder op, der var vanskelige at forcere. Men fra 1910 besluttede selskabet at sætte gravemaskiner ind. De arbejdede på fremskudte spor og kunne efterhånden sætte hastigheden op til én kilometer om dagen.

Den 7. september 1912 stod Madeira- Mamore jernbanen endelig færdig. Med 145.000 dollars pr. mile havde anlægsudgiften nået uhørte højder. Der blev drukket champagne og en hustru til en af cheffingeniørerne hamrede det sidste spiger – af guld – i en sveile. Nu skulle banen til at tjene penge.



Madeira-Mamore jernbanen vides at have været i fuld anvendelse med to ugentlige ture sidst i 60'erne, hvor den danske rejseskribent Arne Falk-Rønne kørte med toget fra Guajara-Mirim til Porto Velho. Han beskriver banen som den eneste i verden, hvor stationsforstanderne ikke tør vove sig uden for døren af frygt for at få en pil i ryggen fra de lurende indianere i junglen. Banens sidste store opgave blev at fragte maskiner og materiel frem til anlæggelsen af den nye bilvej, der i dag løber langs sporet. I dag er kun otte kilometer af banen åben som museumsbane, og det meste af det gamle materiel henstår forladt og overgroet af lianer.

Andreas Bilde fra Gjerrild, Randers amt og "Djævlens Jernbane"

Andreas Bilde var født i Gjerrild, den 24. april 1886. Efter at være blevet malersvend i 1906 gik han på valsen i Schweiz og Tyskland. Under en lockout i Hamburg i 1909, fik han og nogle danske kammerater imidlertid øje på et stort opslag: "1500 søges omgående til vellønnet jernbane arbejde i Brasilien". Fri rejse tur/retur, kost, tøj, smuk natur og et sundt klima, samt fri lægebehandling, hvis uheldet var ude. Hertil kom næsten astronomiske lønninger som arbejder på jernbanen Madeira- Mamore. I Brasilien kendt som "A FERROVIA do DIABLO", djævlens jernbane! Allerede i 1874 var man så småt begyndt, for at kunne transportere produktionen fra Bolivianske gummitræer til Amazonflods systemet og hermed videre til Atlanterhavet. Det mislykkedes, men i 1907 startede man igen og hyrede hvem man kunne få fat i, herunder Andreas Bilde. Efter en behagelig sejltur fra Hamburg til Amazonflodens munding, med et selskab på de i alt 600 arbejdere, det var lykkedes at hverve, heraf 10 danske, nåede man efter 14 dages sejlads på Amazonas og dens biflod Madeira til banens udgangspunkt, Porto Velho. Herfra var det meningen, at banen skulle anlægges gennem 320 kilometer tæt jungle for at omgå Madeiraflodens mange vandfald. Helt frem til bifloden Mamore, der var sejlbare langt ind i Bolivia. Da selskabet fra Hamburg nåede

Krak og fallit.

Men så skete der det, som en gang for alle satte en stopper for alle drømmene om skyhøj indtjening på fragt af gummi. Priserne på gummi raslede ned. Årsagen var, at ny anlagte engelske gummiplantager i Sydøstasien kastede store mængder af det eftertragtede materiale på markedet.

Med Madeira-Mamore banen kunne gummibaronerne ganske vist få fragtet rågummiet sikkert uden om vandfaldene, men nu kunne de ikke betale de høje fragtpriser, som kappede den sidste rest af deres fortjeneste af. I lang tid var der stillingskrig, for selskabet ville ikke nedsætte fragtprisen. Da den alligevel gjorde det efter nogle måneders forløb, var det med udsigten til ruin.

Banen gav et gigantisk drift underskud og medvirkede til den amerikanske investors fallit omkring 1. verdenskrig. Banen kørte herefter med kronisk underskud frem til 1931, hvor selskabet drejede nøglen om og overlod spor og materiel til sig selv.

I dag en museumsbane.

frem var der dog kun bygget 80 kilometer, så de 600 blev placeret 50 kilometer længere fremme. Her skulle de rydde jungle, bygge dæmninger, broer og udgravninger. Huse måtte man selv bygge og maden, fortæller Andreas Bilde med væmmelse, bestod af medbragte sorte bønner, hvedebrød og sardiner i olie! Vand der kunne drikkes, var der næsten umuligt at skaffe. Det varede derfor ikke længe førend de fleste blev ramt af malaria, tyfus, dysenteri og beri-beri. Læger var der ingen af og efter 3 måneder var selskabet mere end halveret, resten var døde. Af danskerne var to druknet og resten lå syge – så da også de døde, syntes Andreas Bilde, han havde fået nok. Han, og 84 overlevende stak af og nåede murakuløst på egen hånd gennem junglen til Manaos, og herfra videre til Hamburg, hvortil de nu 59 overlevende nåede juleaften 1909. De der nåede frem blev indlagt på hospitaler i Hamburg, hvor yderligere 33 døde, men Andreas Bilde overlevede og nåede sidst på året 1910, hjem til Gjerrild. Jernbanen i Brasilien kom til at koste over 10.000 arbejdere livet, eller hvad andre sagde, et lig pr. svelle. Mens jernbanen blev bygget havde Bolivia fået deres egen og langt kortere jernbaneforbindelse fra La Paz til Stillehavet i Chile. Herfra havde man tillige adgang til Atlanterhavet gennem den nye Panamakanal.

Andreas Bilde, følte sig til gengæld i oktober 1912 så rask, at han besluttede at vende tilbage til Sydamerika(!). Denne gang til Argentina, der var det mest populære indvandringsland for danskere. Tiden gik med høstarbejde, som bestyrer af et sømandshotel i Buenos Aires, men navnlig som malermester for de danske landmænd, der fik råd til at bygge store huse på den argentinske pampas under verdenskrigens højkonjunktur. Da den var ovre kom han som matros med et dansk skib til Boston i USA og vendte, efter nogle års arbejde i New York tilbage til København i 1919. Giftede sig med Marie (født Juncher) fra Dalbynder og flyttede endelig i 1945 tilbage til Randers, hvor han døde ca. 1980.

Togtplanen

Togtplanen for 2018 ser foreløbigt således ud:

3. juli 2018

Mødedag elever (København)

10. juli 2018

Store vinkedag (København)

17. - 21. juli 2018

Esbjerg (Tall Ship Race)

26.- 29. juli 2018

Stavanger (Tall Ship Race)

1. - 13. august 2018

Aarhus (Værkstedsskole og VM i sejlads)

17.- 19. august 2018

Christianshavn (Bydelens 400 års jubilæum)

25. - 26. august 2018

Åland

29. - 31. august 2018

Stockholm

I begyndelsen af september 2018

Christiansø

19. - 21. september 2018

Falmouth

1. - 3. oktober 2018

Porto, Portugal

10. - 11. oktober 2018

Portimao, Portugal

6. - 7. november 2018

Kiel

10. november 2018

Ankomst København

23. november 2018

Togtet slutter

Stiftelsen Georg Stages Minde drømmer om, at kunne afvikle to togter i 2019.

Hvis der kan skaffes finansiering til dette, så går ruten efter Portimao ind i Middelhavet, hvor skibet så vil blive vinteren over og eleverne vil blive fløjet retur til København.

Fødselsdage
april 2018

1954009
Kurt Vinter Rasmussen
Hørgårdsvej 47 A,
DK 8240 Risskov
Fylder 80 den 05-04-
2016

1944002
Poul Hilmer Rasmussen
Kvædevej 7,
DK 2830 Virum
Fylder 91 den 06-04-
2016

1951056
Kurt Ivan Christiansen
Skovbakken 74,
DK 3520 Farum
Fylder 82 den 08-04-
2016

1960021
Gorm Bramsnæs
Søndermarken 41,
DK 3060 Espergerde
Fylder 75 den 08-04-
2016

1986098
Gitte Søndergaard
Petersen
Hallingdal 14,
DK 2800 Kongens
Lyngby
Fylder 55 den 08-04-
2016

1942024
Kai Willy Mortensen
65 Inningwood Road,
USA 10546 Millwood,
New York
Fylder 92 den 15-04-
2016

1947054
Kurt Robertsen
Frøvænget 2,
DK 2630 Taastrup
Fylder 87 den 18-04-
2016

1945070
Bruno Thaubert
Jyllandsgade 55, 4. -
0003,
DK 8700 Horsens
Fylder 88 den 22-04-
2016

1996061
Lasse Block Petersen
Fanefjordgade 163,
Damme,
DK 4792 Askeby

Fylder 40 den 26-04-
2016

Fødselsdage
Maj 2018

1955015
Jens Bagh Jepsen
Kappelborgvej 21 C,
DK 9990 Skagen
Fylder 80 den 01-05-
2016

1948132
Jørgen Ahlman Svensson
Sprydet 29,
DK 3070 Snekkersten
Fylder 85 den 06-05-
2016

1946015
Axel Ravn
Veronavej 21,
DK 2300 København S
Fylder 89 den 07-05-
2016

1953017
Ib Møller Johansen
Gammel Kirkevej 2,
DK 8530 Hjortshøj
Fylder 80 den 11-05-
2016

1955021
Kaj Folden
Box 179,
E 35130 Puerto Rico,
Gran Canaria
Fylder 81 den 11-05-
2016

1970002
Peter Bjerre Poulsen
420 Oak Street, Suite
202,
P. O. Box 127
USA 55315 Carver,
Minnesota
Fylder 65 den 14-05-
2016

1950039
Erik Rossing
M. Bechs Alle 92,
DK 2650 Hvidovre
Fylder 84 den 15-05-
2016

1945036
Mogens Kierkegaard
Kystparken 142,
DK 6710 Esbjerg V
Fylder 89 den 17-05-
2016

1943045
Elo Helmer Jakobsen
1672 Valley Veiw Dr.
Courtenay,

CAN V9N 9A7 B. C.
Fylder 91 den 20-05-
2016

1948106
Kaj Lockenwitz
Gåbensevej 72, Orehoved
DK 4840 Nørre Alslev
Fylder 86 den 20-05-
2016

1971042
Rune Bergsby
Mejerivænget 22,
DK 7160 Tørring
Fylder 65 den 23-05-
2016

1953081
Per Hoffmann-Pedersen
Australiensvej 33, st. th.,
DK 2100 København Ø
Fylder 80 den 24-05-
2016

1980032
Henrik Nørgaard Geisler
Køgevej 126, 1. -004,
DK 4000 Roskilde
Fylder 55 den 24-05-
2016
1996030
Karsten Krag Heise
Randvej 13,
DK 7150 Barrit
Fylder 40 den 24-05-
2016

1996003
Lonni Elisabeth
Andersen
Sam Kleinschmidt A
19,
14 -E39,
DK 3900 Nuuk
Fylder 40 den 25-05-
2016

1941059
Gert Thomas Frederiksen
Engvej 20 A, st. th., -25,
DK 2791 Dragør
Fylder 94 den 28-05-
2016

2006080
Bo Hougaard Strandnæs
P. O. Box 3, Derry
USA 03038 New
Hampshire
Fylder 81 den 30-05-
2016

Fødselsdage
juni 2018

1944063
Ejner Meyer
Uni-Safe A/S

Amager Strandvej 124,
DK 2300 København S
Fylder 91 den 01-06-
2016

1949143
Peter Heilmann
Gl. Kirkesti 33 C,
DK 9990 Skagen
Fylder 85 den 01-06-
2016

1949028
Erik Alslev Holm
Krudttårnsvej 41 B, st.,
DK 2791 Dragør
Fylder 85 den 05-06-
2016

1980004
Jan Poulsen
Højgårdshaven 8,
DK 8382 Hinnerup
Fylder 55 den 06-06-
2016

1998052
Sofie Milling Holk
Poulsen
Hindbærvej 1, Ugelbølle,
DK 8410 Rønede
Fylder 40 den 09-06-
2016

1986017
Inger Riis Christiansen
Maribovej 114,
DK 4900 Nakskov
Fylder 50 den 10-06-
2016

1986040
Rasmus O Christensen
Nørregade 24,
DK 7280 Sønder Felding
Fylder 50 den 10-06-
2016
1947002
H. Emil Guldberg
Mikkelsen
Damløkkevej 3, Hasle,
DK 3790 Hasle
Fylder 88 den 16-06-
2016

1996008
Line Rønede Timm
Tanderupvej 65,
Tanderupkær
DK 7400 Herning
Fylder 40 den 18-06-
2016

**VI ØNSKER ALLE
TILLYKKE!**



[G.S.F. Medlemsservice, Skørengen Vest 19, 4660 Store Heddinge.](#)



Solpyramiden i Bosnien

Husk vi mødes i "Rabes Have"
Langebrogade 8 DK-1411, København K.
Tlf. 32573417