

DEN ENES DØD, DEN ANDENS BRØD

Begyndelsen på min karriere
i ship management



Det var sent om aftenen, da jeg ankom til den sidste vejspærring og kontrolpost før lufthavnen tæt på Buchanan i det vestlige Liberia. I det kulsorte mørke kunne jeg blot se to skinnende øjne, et sæt hvide tænder og en Kalashnikov, der pegede direkte mod mig og ordløst forlangte løsepenge, for at jeg kunne få lov til at passere. På det her tidspunkt havde jeg passeret en række lignende kontrolposter på ruten fra Monrovia by, og jeg var derfor fuldstændig tømt for såvel penge som cigaretter.

Med bæven i stemmen måtte jeg meddele AK-47'erens ejermand, at enten lod han mig passere, eller også måtte han skyde mig, for jeg havde kun beskidt vasketøj i kufferten. Til alt held valgte AK-47'eren det første.

Grunden til, at jeg lidt hovedkulds måtte forlade Liberia, var, at den lokale general Thomas Quiwonkpa under mit ophold i landet havde forsøgt et militærkup mod den siddende og dybt korrupte men af USA støttede præsident, Samuel Doe. Liberia var derfor i militær undtagelsestilstand.

Men hvorfor var jeg overhovedet havnet i Monrovia, Liberia i Vestafrika? Årsagen var, at det italienske rederi MEDAFRICA Line i foråret 1985 var gået konkurs med et brag og dermed havde efterladt den hollandske skibshypotekbank Nedship Bank med fire nødlidende skibe, som banken havde finansieret.

De fire general cargo-/containerskibe, der var tale om, var:

- **Søsterskibene m/s FELLOWSHIP og m/s MEMBERSHIP**
Hver med en lastkapacitet 8.300 tons
- **Søsterskibene m/s BIRGITTE og m/s GERDA**
Hver med en lastkapacitet på 4.000 tons

Da alle fire skibe var tidligere danskejede, og de to af disse endda havde været i kommercielt og teknisk management hos min tidligere arbejdsgiver Rederiet Knud I. Larsen (KiL), havde banken henvendt sig til KiL for at få skibene overtaget, uden at disse blev arresteret, samt drive skibene kommercielt og teknisk, til de igen kunne sælges til en ny ejer.



► *m/s MEMBERSHIP
- efterfølgende som
m/s EMBER*

KiL kunne og ville gerne straks overtage alle fire skibes befragtning og kommercielle management, men ønskede ikke at belaste sin tekniske organisation med det betydelige oprydningsarbejde, der teknisk og mandskabsmæssigt måtte forventes efter det italienske rederis konkurs.

Seniorrederen hr. Larsen såvel som juniorrederen Finn Saksø Larsen viste her stor tiltro til sine to tidligere medarbejdere Poul Arne Bendtsen og mig.

Vi havde to år tidligere startet BR Marine Consult ApS ('BR' = Bendtsen & Ravn), og det blev med KiL's mellemkomst aftalt, at vi overtog det tekniske management for alle fire skibe – medfølgende en ikke ubetydelig fast månedlig indtægt til vores rimeligt nystartede skibstekniske konsulentfirma.

Når et rederi går i betalingsstandsning – eller som her direkte konkurs – er det for det første uhyre vigtigt nøjagtigt at finde ud af, hvor de involverede skibe rent fysisk befinder sig på jordkloden, samt i hvilken stand det enkelte skib samt besætningen er. Ligeledes er det vigtigt at få mulige kreditorer, der har penge til gode hos det konkursramte rederi passiviseret, så de ikke forsøger at arrestere skib og/eller ladning, hvis det enkelte skib har værdifuld last ombord, for derigennem at få præsenteret krav på deres ofte betydelige tilgodehavender.

Faktuelt befandt de fire skibe sig på følgende positioner og med følgende last ombord:

- **m/s FELLOWSHIP**
– på rejse fra Vestafrika til USA med en fuld last værdifulde kakaobønner – jeg mener, værdien af lasten allerede dengang var cirka 10 millioner USD
- **m/s MEMBERSHIP**
– til ankers ud for Congofloden i Vestafrika i ballast
- **m/s BIRGITTE**
– i canadisk farvand med en last tropisk træ fra Vestafrika
- **m/s GERDA**
– sejlads mellem to europæiske havne i ballast

Situationen ombord på m/s MEMBERSHIP var yderst kritisk, idet skibet grundet det italienske rederis konkurs havde ligget til ankers uden for Boma på Congofloden i næsten 14 dage, hvorfor der ikke var mere ferskvand ombord. Til gengæld var der masser af bunkers ombord, så vi løste problemet ved at beordre skibet til søs, således at det ved at sejle rundt i Sydatlanten kunne producere eget ferskvand til besætningen med

skibets ferskvandsgenerator, der udnyttede overskudsvarmen fra de to hovedmotorer. Med m/s FELLOWSHIP og den værdifulde last af kakaobønner var det naturligvis yderst vigtigt at komme frem til lossehavnen på USA's østkyst – uden at nogen gjorde ubetalte fordringer gældende over for skibet eller ladningen, så en arrest ville stoppe skibets videre færd.

Men et større her-og-nu-problem end at holde skibe væk fra mulige arrester viste sig at være at få besætningerne på de fire skibe, der stort set udelukkende bestod af jugoslaviske søfolk, til at holde sig i ro og passe deres arbejde. Dette var helt klart først og fremmest et spørgsmål om at garantere for alles hyrer, og roen lagde sig heldigvis, da Nedship Bank på den måde reelt udstedte en blankocheck på alle løntilgodehavender.

Mens der var ro på de fire besætninger, var der til gengæld utallige ubetalte udeståender fra de italienske og cypriotiske rederier bag de fire skibe, hvorfor Nedship Bank ikke havde anden mulighed end at bede os bringe skibene til Holland, hvor banken som største kreditor arresterede alle fire skibe. Herefter gik de igennem en tvangsauktion (den noget specielle Dutch Auction), hvor banken som eneste byder på auktionen erhvervede skibene, der herefter blev lagt i et til formålet oprettet selskab Goldenspirit Marine Ltd., Limassol på Cypern, og dermed kom under cypriotisk flag.

Min kompagnon, Poul Arne Bendtsen, og jeg måtte hurtigst muligt teknisk ind under huden på de fire skibe, og det stod hurtigt klart for os, at som det næsten altid er tilfældet, når et rederi er nødlidende, havde alle fire skibe gennem længere tid lidt en trang skæbne vedligeholdelsesmæssigt. De var således alle stærkt såvel teknisk som kosmetisk nedslidte, hvorfor banken anså det for umuligt igen at sælge skibene i den sørgelige forfatning, de var bragt i. Det blev derfor besluttet at bringe alle fire skibe på værft for fyldestgørende reovering.

Rent praktisk skete det for de to store skibe, m/s FELLOWSHIP og m/s MEMBERSHIP, på Conoship skibsværftet i Harlingen i Nordholland, mens m/s

BIRGITTE og m/s GERDA blev renoveret hos Van Brinck Shipyard i Rotterdam. Det var her en stor fordel, at Poul Arne Bendtsen, før sin ansættelse i KiL, havde været inspektør i Bentsen Line, og derfor kendte de to eks-Bentsen Line skibe m/s BIRGITTE og m/s GERDA i detaljer, mens jeg kendte m/s FELLOWSHIP og m/s MEMBERSHIP fra min ansættelse i KiL som teknisk chef.



► *m/s BIRGITTE – efterfølgende som m/s SEA PEARL*

Det var betydelige beløb, som vi på vegne af Nedship Bank spenderede på såvel dokning som dybgående reovering af skibenes stålgedæksler, ligesom der blev foretaget betydelige maskinoverhalinger og klasning (kvalitetssikring) af skrog, maskineri og komponenter. Det var interessant her – og faktisk lidt latterligt – at når vi præsenterede et ofte betydeligt reoveringsbudget over for bankens direktør, blev dette godkendt stort set uden anmærkninger, mens den gode bankdirektør borede i selv de mindste detaljer i vores trods alt beskedne rejseafregninger.

Et var skibenes tekniske tilstand. Noget andet var, at vi havde brug for dygtige søfolk til sammen med os at få skibene tilbage i fornuftig og dermed indtægtsgivende service, og den opgave krævede mange ressourcer.

Vi fandt hurtigt ud af, at de jugoslaviske søfolk generelt var rigtig dygtige, hvorfor der blev etableret et samarbejde med skibenes tidligere manager, Marine Consult i Graz i Østrig, således at dette firma med chefen, kaptajn Frano Miskovic, på vores vegne forestod den daglige styring af besætningerne, det, vi kalder crew-management.

Frano Miskovic, som var en rigtig fornuftig person, og som efterfølgende blev min gode ven, sagde allerede dengang, at Jugoslavien var en krudttønde, og at der ville udbrude borgerkrig inden for kort tid, hvilket dog faktisk først skete i 1991, da Jugoslavien gik i opløsning. Det med krudttønden betød, at vi allerede dengang ikke kunne blande kristne og muslimske søfolk.

Mens Frano Miskovic var en reel fyr, havde hans yngre bror sammen med de italienske ejere af de fire skibe drevet en noget anløben forretning i regi af MEDAFRICA Line, og hvor man i blandt andet Elfenbenskysten, Ghana og Nigeria havde formået at omgå den daværende UNCTAD-kode om lastfordeling via American-West Africa Freight Conference. Med mafialignende metoder havde man opnået en uforholdsmæssig stor del af den lukrative eksport af kaffe og kakao fra primært Elfenbenskysten og Ghana og masseimporten af alle former af gods til Nigeria. En dag fandt vi blandt andet en detaljeret liste over kontant bestik af de forskellige myndigheder i havnen i Lagos (Nigerian Port Authorities). Fra havnekaptajnen og nedefter kunne vi læse, hvad hver person skulle have af krøllede cool cash dollarsedler.

Efter de betydelige og dyre værftsophold blev alle fire skibe sat i drift igen med kommercielt management af KiL og teknisk management af os i BR Marine Consult ApS. Dette arrangement fungerede i mere end et års tid, hvorefter skibene, der nu var i en driftsmæssig god gænge, et efter et i løbet af 1987 blev solgt til nye ejere. M/s BIRGITTE blev solgt til min senere bekendte Jan Fabricius i Marstal og fik efterfølgende navnet m/s SEA PEARL.

Samarbejdet omkring besætningerne til de fire Nedship Bank-skibe med Marine Consult, Graz og Frano Miskovic, medførte i efteråret 1985 en meget

spændende opgave omkring skibet m/s KIS COBA, da dette skib som m/s DOUGLAS BAY skulle forsejles fra Danmark til Sydafrika.

Historien var her, at det sydafrikanske diamantfirma De Beers havde etableret et firma ved navn De Beers Marine (Pty) Ltd. (i dag Debmarine), der skulle eftersøge diamanter til søs ud for Namibias og Sydafrikas kyster. De Beers Marine havde købt Danmarks daværende største sandsuger, m/s KIS COBA, af Sydbank A/S, der havde overtaget skibet på en tvangsauktion fra Sønderborg Sten & Grus, og vi i BR Marine Consult skulle på vegne af De Beers Marine på Fredericia Skibsværft foretage den indledende ombygning til diamanteftersøgningsskib. Yderligere fik skibets hovedmotor her udskiftet en knækket krumtap.

De gode folk fra De Beers Marine, der udviste BR Marine Consult ApS en fantastisk tillid ved at overføre betydelige beløb til skibets reaktivering og begyndende konvertering fra sandsuger til diamanteftersøgningsskib, direkte til vores konto, havde, hvor utroligt det end kan lyde, ikke gjort sig klart, hvordan den ombyggede m/s KIS COBA nu som m/s DOUGLAS BAY kom fra Danmark til Sydafrika. Her fik vi, ved Frano Miskovics mellemkomst, stillet med en kompetent jugoslavisk besætning under den dygtige kaptajn Josko Berket, til at forestå den lange sejlads i ballast fra Danmark til Sydafrika.

Til den lange sørejse havde vi det problem, at m/s KIS COBA kun havde begrænset radio-/kommunikationsudstyr, da skibet normalt opererede i skandinaviske farvande. Men vi fik dispensation for en enkelt rejse fra Fredericia til Cape Town i Sydafrika, så længe skibet holdt sig tæt på kysten, hvor udstyret kunne holde skibet i kontakt med omverden.

På selve rejsen blev vi dog nødt til at krydse over Guineabugten i stedet for at sejle ind i den, fordi bugten allerede dengang var berygtet for piratoverfald. Det betød, at der i en længere periode ingen kontakt kunne opnås med skibet. Det resulterede i kæmpe opstandelse hos de gode folk hos De Beers Marine, der troede, at vi havde bortført og stjålet skibet, så der var fest og glæde, da skibet en uge senere med skum for boven sejlede

ind i havnen i Cape Town, og vi kunne levere skibet til dets nye ejer ved kaj i Victoria Basin.



► *m/s DOUGLAS BAY tidl. KIS COBA i Cape Town med Taffelbjerget i baggrunden*

Opgaven med reaktivering og forsejlingen af m/s KIS COBA for De Beers Marine (Pty) Ltd. gav visse efterfølgende hovedbrud for mig og betød i en længere periode, at vi i BR Marine Consult var lagt på is hos DANIDA (Udenrigsministeriets organisation for hjælp til udviklingslande). Det var ikke forbudt at samarbejde med firmaer i Sydafrika, men for de kære bureaukrater i Udenrigsministeriet var De Beers Marine fanden selv i et Sydafrika under apartheidstyret. Vi fik først genetableret et godt forhold til DANIDA, da vi i 1999 vandt den betydelige opgave med at renovere otte Jamuna River-færger i Bangladesh.

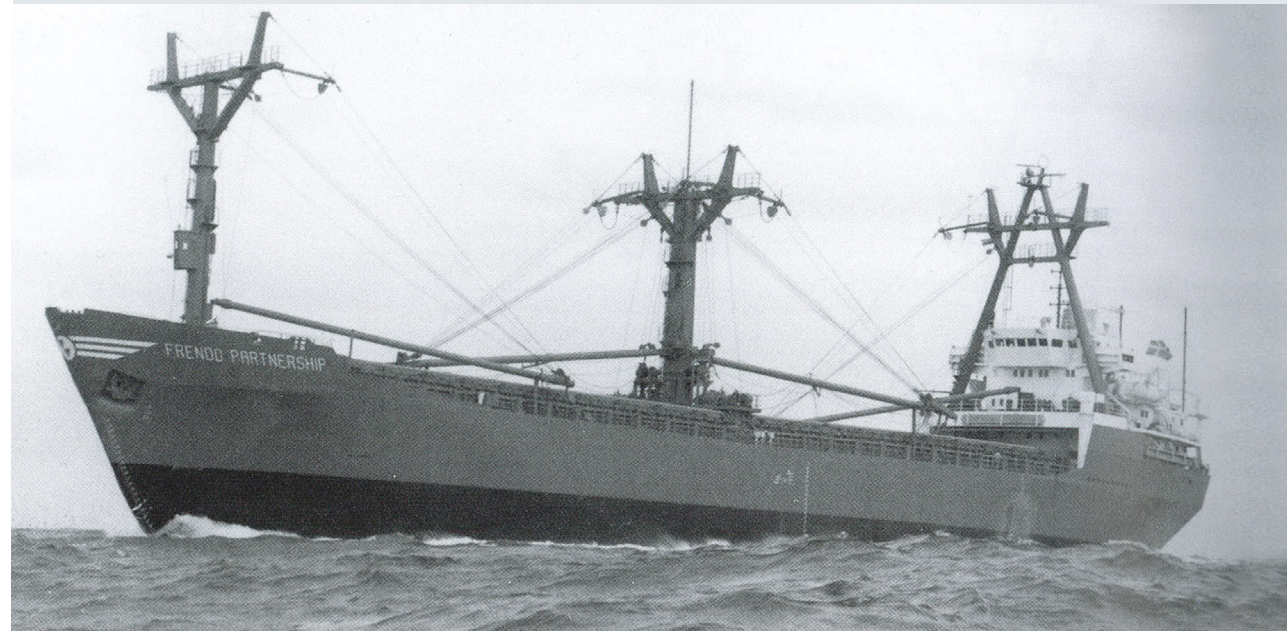
Militærkuppet i Liberia og diamanteftersøgningsskibet i Sydafrika er to yderpunkter af mine mange opgaver og dermed oplevelser i Afrika, der efterfølgende blandt andet har omfattet renovering af færger i Tanzania og nybyggede færger til sejlads på verdens største menneskeskabte sø Lake Volta i Ghana.

Samtidigt var driften af de fire Nedship Bank-skibe og KIS COBA-projektet stærkt medvirkende til, at vi i BR Marine Consult ApS fik et nyt forretningsben i form af teknisk og crew management. I 1986 etablerede vi således det 100 procent ejede datterselskab BR Shipmanagement A/S, hvilket skete samtidigt med, at BR Marine Consult selskabsmæssigt fik en skarpere profil som aktieselskab og ikke blot som et anpartsselskab.

m/s ELLOW (tidl. FELLOWSHIP) og EMBER (tidl. MEMBERSHIP)

Generelle data:

- **Byggeår** 1973
- **Byggeværft** Galatz Shipyard, Galatz, Rumænien
- **Dødvægt** 8.300 tdw
- **Maskinkraft** 2 x 2.500 HK MWM medium speed-motorer
- **Servicefart** 13 knob

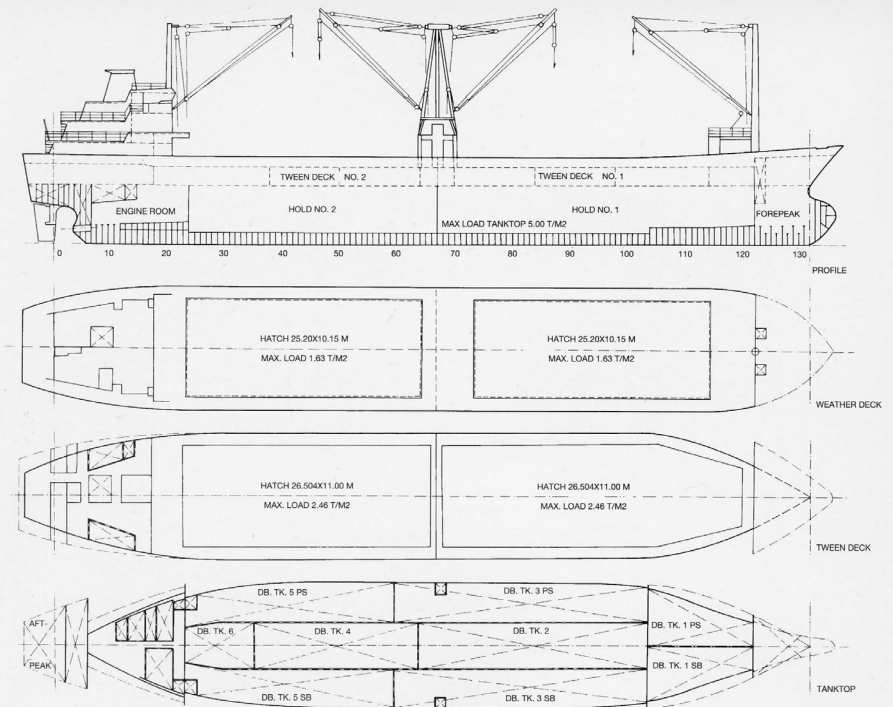


m/s BIRGITTE (tidl. BIRGITTE BENTSEN – tidl. WIVI BEWA)

m/s GERDA (tidl. GERDA BENTSEN – tidl. CONNY BEWA)

Generelle data:

- **Byggeår** 1973 – forlænget i 1977
- **Byggeværft** Büsumer Schiffswerft, Büsum, Vesttyskland
Forlænget. Vlaardingen Oost, Rotterdam, Holland
- **Dødvægt** 3.880 tdw
- **Maskinkraft** 1.721 kW
- **Servicekraft** 12 knob



GENERAL:
 Shipowner : Sea Pearl Ltd.
 Call signal : C6DF6
 Control No. : 711164
 Flag : Bahama
 Home port : Nassau
 Telex : 61674
 Builder : Busumer Werft (lengthened HVO/Vlaardingen)
 Delivery : 1973 (1977) – Newb. 246

CLASS:
 Bureau Veritas – Cargo ship, I 3/3 E Haute mer glace III.

TYPE:
 Multipurpose cargo vessel.

PRINCIPLE DIMENSION:
 Length o.a. : 89.32 m
 Length p.p. : 83.29 m
 Breadth mld. : 13.60 m
 Depth to main deck : 8.50 m
 Depth to tween deck : 6.43 m
 Draught, scantling : 5.885 m
 Corr. deadweight : 3880.5 mt

TONNAGE:
 Brutto/Netto (1947) : 1593.97/1096.95 BRT/NRT

SPEED AND CONSUMPTION:
 Speed : 11 kn
 Fuel consumption : 8 mt
 Cruising range : 9440 nm

CARGO CAPACITY:
 Grain/bale : 223.225/205.668 cbft.

CONTAINER INTAKE:
 In hold : 90 TEU or 36 FEU
 On deck : 56 TEU or 16 FEU
 Total : 146 TEU or 52 FEU

TANK CAPACITIES:
 Gas oil : 336,5 m³
 Ballast water : 875,9 m³
 Fresh water : 56,2 m³

HATCHES:
 Main deck : 2 – Each 25.20 × 10.15 m
 McGregor – Single pull type
 Tween deck : 1 – 32.71 × 11.06.71 m
 Steel pontoons : 1 – 25.50 × 11.00 m
 Steel pontoons

DESIGN LOADS:
 Hatch covers : 1.63 mt/m²
 Main deck : 2.32 mt/m²
 Tween deck : 2.46 mt/m²
 Tanktop : 5.00 mt/m²

HOLD VENTILATION:
 Electrical ventilation 30 airchanges per hour (based empty hold).

DERRICKS:
 2 – 5/15 mt derricks between hatches
 1 – 5 mt derrick forepart hold no. 1
 1 – 5 mt derrick aftpart hold no. 2

PROPULSION PLANT:
 B&W-ALPHA, type 18V 23L
 1990 kw/2610 hp at 800 rpm.

AUXILIARY ENGINES:
 1 – MAN, type MR 115 D 1500 kva 107
 1 – MAN, type MR 115 D 1500 kva 107
 1 – Shaft generator, E. C. C., type BRF 400 240 kw

EQUIPMENT:
 Steering gear – Svendborg, type 33H
 Anchor winch – Ankona
 Echo sounder, radar (2), autopilot, directions finder, telex, gyro compass, VHF, SSB, SATNAV

COMPARTMENT	Grain		Bale	
	cu.m	cu.ft.	cu.m	cu.ft.
Lower hold	3919	138396	3534	124799
Tween deck	2403	84859	2290	80869
Total	6322	223255	5824	205668

TANK	TANK CAPACITIES			
	cu.m	WB	FW	GO
Forepeak	117,4	1,025	1,000	0,850
DB 1 PS	74,4	76,6		
DB 1 SB	74,4	76,6		
DB 3 PS	129,0	132,2		
DB 3 SB	129,0	132,2		
DB 4 CL	106,7	109,4		
DB 5 PS	100,7	103,2		
DB 5 SB	100,7	103,2		
Aftpeak	43,1	44,1		
DB 8 SB	17,4		17,4	
STERN TK.	38,8		38,8	
DB 2 CL	152,5			129,6
DB 4 CL	106,7			90,7
OVERFLOW	11,1			9,4
SETTL. TK. 16	11,6			9,9
DAY TK. 15	9,2			7,8
DB 6 CL	43,1			36,6
DAY TK. 14	2,4			2,0
Total	897,8	56,2	286,0	

m/s KIS COBA

Generelle data:

- **Byggeår** 1976 – ombygget til sandsuger i 1980
- **Byggeværft** Stocznia Wisla sp. Z.o.o., Gdansk, Polen
- **Ombygget til sand-/ralsuger** Søby & Svendborg Skibsværft
- **Hopper volumen** 1.690 cbm - 1 dredging/sugerør
- **Maskinkraft** 1.835 kW
- **Servicefart** 13,5 knob

- a. Skibet oprindeligt bygget som m/s AISA af Bergen som single decker/mini bulker
- b. 13.10.1978 sunket efter en kollision i tåge i roligt farvand ud for Swinoujscie i Polen – erklæret CTL
- c. 07.1979 bjærget og slæbt til Søby – solgt til Sønderborg Steen og Grus A/S, Sønderborg
- d. Repareret og ombygget til sand-/ralsuger ved Søby Motorfabrik & Stålskibsværft og Svendborg Skibsværft
- e. 11.1979 sat i fart som m/s KIS COBA
- f. 06.01.1983 solgt på tvangsauktion til Sydbank A/S
- g. 11.02.1983 oplagt ved Fredericia Skibsværft med en knækket krumtap på hovedmotoren
- h. 12.07.1985 solgt til De Beers Marine (Pty) Ltd. Cape Town for USD 900.000
- i. 02.08.1985 registreret som m/s DOUGLAS BAY
- j. Så sent som i 2011 er m/s DOUGLAS BAY fortsat aktiv som diamanteftersøgningskib



► m/s AISA før ombygning til sandsuger KIS COBA