

# FRA 'VERDENS RØVHUL' TIL FALSK VIDENFORKLARING OM RÅDNE FISK

m/s ITALIAN REEFER



**E**fter at have passeret Panamakanalen var der halvanden dags sejlads i Stillehavet, før vi anløb Puerto Bolivar i Ecuador. Jeg var førstestyrmand på skibet m/s ITALIAN REEFER, og vi var på den ene af næsten to jordomsejlinger, da vi lagde til på havnens eneste pier. Her lastede skibene bananer, og denne pier løb direkte ind i regnskoven og 'sumpen', hvor de lokale boede i blandt nogle bushbarer med tilhørende horehuse. Stedet blev dengang benævnt 'Verdens Røvhul' grundet den uendelige fattigdom og trøstesløshed.

Kaptajnen advarede på det kraftigste alle ombord om at gå i land i Puerto Bolivar, hvor en gruppe, vi benævnte 'Bulderup-Banden', huserede. Jeg glemmer dog sent den danske matros, der "kraftedeme nok selv skulle bestemme, hvor han skulle gå i land". Han forlod skibet i flot stil iført landlovstøj, men blot en halv time senere kom han slukøret tilbage blot iført underbukser, da de lokale havde forbarmet sig over den gode matros og ladet ham beholde underbukserne, men ellers stjålet alt andet.

Det, der gjorde m/s ITALIAN REEFER til en speciel og pragtfuld skude, var, at udover at skibet var et topmoderne køleskib (deraf efternavnet 'Reefer'), der gik under øgenavnet en 'banankrydser', havde stort set alle officerer fra kaptajnen, den navnkundige Aage Jepsen fra Fanø, de tre styrmænd, telegrafisten, alle maskinofficererne plus hovmesteren længere ansættelser bag sig i Rederiet J. Lauritzen (JL). For de flestes vedkommende gjaldt det, at de var startet som aspiranter i rederiet. Herudover var skibet dedikeret

som skoleskib for styrmandsaspiranter, hvilket igen betød mange glade og dygtige unge mennesker ombord, naturligvis alle danske.



► Søsterskibet NIPPON REEFER - for rigtigt at vise skibets flotte design - i dækshuset agter var indrettet en swimmingpool til besætningen.

Jeg mønstrede m/s ITALIAN REEFER på Rederiet J. Lauritzens eget skibsværft, Aalborg Værft A/S, i november 1971, hvor skibet var i dok, og jeg sejlede med skibet som førstestyrmand i helt præcist seks måneder og 23 dage, herunder den første af hele to sejladsen jorden rundt. Ruten var således:

- Aalborg
- Antwerpen, Belgien
- Fort Everglades, Florida, USA
- Panamakanalen
- Puerto Bolivar, Ecuador
- Losning i Yokohama, Kobe og Shimonoseki + lastning i Otaru og Muroran, Japan
- Sydney og Melbourne, Australien
- Durban, Sydafrika
- Bergen, Norge
- Hamburg og Bremerhaven, Vesttyskland

Den allerede dengang åbne personalepolitik i rederiet JL var medvirkende årsag til, at jeg kom med m/s ITALIAN REEFER. Egentlig skulle jeg have været med det ikoniske polarekspeditionsskib m/s NELLA DAN til Sydpolen, men i lægetjekkert kort forinden fik jeg grundet en teknikalitet 'det røde kort', der betød, at jeg måtte afmønstre, før skibet stævnede mod Australien og Antarktis.

I stedet blev jeg udstykket til ishavskibet m/s THORADAN som førstestyrmand, men her hed kaptajnen Sonnich Kromann-Frederiksen, og ham havde jeg desværre haft nogle meget uheldige sammenstød med tidligere i min karriere, da jeg var styrmandsaspirant ombord i m/s BELGIAN REEFER, hvor Sonnich Kromann-Frederiksen var overstyrmand.

"Jeg skal nok tage hyren på m/s THORADAN, men jeg kommer hjem efter maksimalt 14 dage, idet kaptajn Sonnich Kromann-Frederiksen og jeg er som hund og kat, og det jo nok er mig, der trækker det korteste strå," måtte jeg meddele skibsinspektør Jacob Th. Jacobsen.

Kort efter fik jeg besked om, at jeg kunne mønstre m/s ITALIAN REEFER i stedet. Og det kom jeg aldrig til at fortryde. For de knap syv måneder på skibet har givet mig en række uforglemmelige oplevelser. Oplevelser, jeg fortsat husker med glæde.

På den første rejse over Stillehavet blev skibets juniorkok, koksmathen frygtelig tilredt grundet en skoldning, da vand og damp fra en steamgenerator i kabyssen sprøjtede ud over ham, så næsten 50 procent af hans hud var ødelagt.

Her måtte jeg som skibets læge træde i funktion, og heldigvis havde vi i skibets hospital et badekar, hvor patienten kunne nedsænkes. Med god assistance fra Radio Medical i Danmark kunne jeg således aflevere patienten i rimeligt god behold til et hospital ved ankomsten til Japan – og ikke mindst en erfaring rigere.

På samme rejse fra Ecuador til Japan var vi i december 1971 standby-skib i forbindelse med redningen af besætningen fra det danske skib m/s HEERING KIRSE, der, efter at skibets last af majs havde forskubbet sig i en storm, kæntrede og forliste 190 kilometer nordøst for Midwayøerne. I forbindelse med forliset omkom skibets kaptajn og fire besætningsmedlemmer, mens de øvrige 31 besætningsmedlemmer, heraf seks kvinder, blev reddet af et norsk og et amerikansk skib.



► Traditionelt silkemaleri fra Japan

Efter udlosning af m/s ITALIAN REEFERs bananlast i Japan, genlastede vi frossen fisk fra to havne på den nordlige japanske ø Hokkaido til Bergen i Norge og Hamburg/Bremerhaven i dengang Vesttyskland.

At sejle fisk til Norge må være som det gamle ordheld "Sejle kul til Newcastle eller sand til Sahara", men på trods heraf transporterede vi fiskene fra Japan via Australien, hvor vi i Sydney og Melbourne komplementerede lasten med australsk smør, og derefter sejlede vi via Durban i Sydafrika, hvor vi bunkrede (indtog fuelolie) til Norge og videre til Vesttyskland.

Under losning af de frosne fisk, viste det sig desværre, at noget af lasten var gået i forrådnelse, idet fisken i papkasser havde været så løst lastet, at

kasserne sled mod hinanden, når skibet rullede i dønningerne, således at 'papsmuller' lukkede for den nedkølede luft, der holdt fisken nedfrosset.

Ved ankomsten til Hamburg meddelte kaptajn Aage Jepsen mig følgende:

"Styrmand, vi skal op til Notarius Publicus og afgive søforklaring om årsagen til skaderne på lasten, og det er underforstået, at skibet ved rundingen af Cap Det Gode Håb i Sydafrika har været ude i en fuld storm."

På daværende tidspunkt var weather routing med guidance omkring optimal sejlads i forhold til storme og voldsom sø kun lige i sin vorden, så der var heldigvis ingen, der kunne se os i kortene.

Rent faktisk vidnede jeg hos Notarius Publicus falsk, idet vi absolut ikke havde været ude i meget dårligt vejr, men jeg var på daværende tidspunkt på ingen måde i tvivl om at støtte op om kaptajnens forklaring og dermed hjælpe rederiet, der, siden min første ansættelse i 1965 ved starten på Kogtved Søfartsskole, havde behandlet mig fantastisk. På den måde kunne jeg give rederiet lidt retur, således at lastskaderne var fuldt forsikringsdækkede.

Det er interessant at se på i dag, at daværende JL med skibsreder Knud Lauritzen i spidsen i vid udstrækning efterlevede dagens krav til Corporate Social Responsibility (CSR), dog uden på nogen måde at kende til dette begreb. Herunder praktiserede man i vid udstrækning en fremsynet personalepolitik med interesse for den enkelte medarbejders ve og vel.

Efter mere end en måned i søen siden afgang fra Australien – rundt om Sydafrika og op til Nordeuropa – var det i forbindelse med anløbet af Hamburg dejligt, at min daværende kæreste og senere hustru, Anne-Marie, kom ned og besøgte mig. Men da skibet skulle skifte fra Hamburg til Bremerhaven, hvor den sidste last skulle losses, måtte Anne-Marie pænt gå i land for at tage toget fra Hamburg til Bremerhaven, hvor hun ved skibets ankomst var klar til at tage imod trosserne og gerne måtte komme ombord igen.

Kaptajn Aage Jepsen var moralens strenge vogter, så da vi ikke var gift, måtte Anne-Marie ikke være ombord under sejlads. Et forhold, vi i 1972 fandt helt ok.



Selvom m/s ITALIAN REEFER med sine 23 knobs fart var det, vi benævnte en 'hurtigløber', havde vi mange dage i søen, og her var det opløftende, at skibet var skoleskib for styrmandsaspiranter. Det betød nemlig, at der med de mange unge mennesker ombord ofte var fest og farver, herunder også arrangementen af en behørig ækvatordåb, da vi passerede 'linjen' på rejse fra Japan til Australien. Trods mine egne blot 24 år havde jeg passeret ækvator adskillige gange, men kunne desværre ikke fremvise behørig ækvatordåbsattest, så jeg måtte igennem hele dåbsritualet, hvor jeg fik tilnavnet SPRINGEREN. Kirsten, hustruen til skibets skoleofficer Torben

Richard, havde en poetisk åre, således at der tilflød et lille vers til hver dåb. Jeg husker ikke hele digtet, men det slutter i alle tilfælde således:

... den evigt rastløse styrmand Ravn.  
 Som Springereren er han aldrig i ro,  
 og så går han altid med larmende sko.

Min sidste rejse med det gode skib m/s ITALIAN REEFER var med en last æbler fra Nelson i New Zealand gennem Panamakanalen til London. Den lange sejlads over det sydlige Stillehav gennem Panamakanalen, Caribien og Nordatlanten blev udført på kun 21 dage med en gennemsnitsfart på næsten 23 knob (kun få krigsskibe kunne på daværende tidspunkt sejle hurtigere).

Det var sandt at sige en lige dele kedelig og ensformig sejlads, så i løbet af denne rejse besluttede jeg mig for, at nu skulle det være slut med et liv som sømand. I stedet ville jeg begynde på den nyudviklede skibssingeniøruddannelse på Helsingør Teknikum, når jeg kom i land. Da jeg ikke var student, måtte jeg her starte på et specielt etårigt adgangskursus samt fire år på selve studiet.

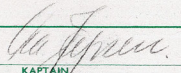
Dette karriereskift har jeg aldrig fortrudt. Og min baggrund som sømand har betydet virkelig meget for en dybere forståelse af praktisk skibsfart, herunder hvordan en skibsorganisation fungerer - en viden, mange skibssingeniører aldrig rigtigt har tilegnet sig eller forstået.

Det er lidt tankevækkende, at da jeg i 1964 havde bestået realeksamen, stod valget mellem at mønstre ud som dæksdreng versus at starte som skibsbyggerlærling på Helsingør Skibsværft A/S, og nu otte år senere gik jeg skibssingeniørvejen på Helsingør Teknikum.

Jeg er overbevist om, at den karriere, jeg efterfølgende har haft i Det Blå Danmark (det, jeg kalder 'Torbens fire S'er' = **S**ømand, **S**hip manager, **S**kibsreder og **S**kibsteknisk konsulent), ikke kunne være opnået uden såvel den praktiske sømandsuddannelse som teoretiske skibssingeniøruddannelse.



Ved afmønstringen af ITALIAN REEFER modtog jeg nedenstående personalebedømmelse af kaptajn Aage Jepsen.

| M.S. "Italian Reefer".   |                   | PERSONALEBEDØMMELSE   |                  |
|--|-------------------|---|------------------|
| STILLING:  | 1. styrmand.      | SPIRITUSPROBLEMER:  | JA NEJ           |
| NAVN:  | Torben Ravn.      | Ingen.  |                  |
| OMBORD FRA DEN:  | 3. Nov. 1971.     | HVIS JA - BESKRIV HVORDAN:  |                  |
| UDFYLDT DEN:   | 24. Maj 1972.     | ORDEN OG HYGIEJNE:  | GOD MIDDEL RINGE |
| INTERESSE FOR DAGLIGT ARBEJDE:   | GOD MIDDEL RINGE  | God orden i sine ting.<br>Velsøigneret.                           |                  |
| Omhyggelig og påpasselig med sit arbejde.  |                   | EVNE TIL AT OMGÅS ANDRE OG INDØRNE SIG:                           | GOD MIDDEL RINGE |
| FAGLIG KUNNEN:   | GOD MIDDEL RINGE  | Ingen omgangsbesværigheder.                                       |                  |
| Kan sine ting og følger godt med i alt nyt.  |                   | SPROGKUNDSKABER:  |                  |
| EVNE TIL AT LEDE OG DISPONERE:   | GOD MIDDEL RINGE  | Engelsk.  |                  |
| Planlægger sine ting fornuftigt.   |                   | HVILKEN VIDERE UDDANNELSE, FORFREMMEELSE OG FART VIL DE ANBEFALE: |                  |
| FLID:  | GOD MIDDEL RINGE  | Fortsat Reeferfart.   |                  |
| FORHANDLINGSEVNE:  | GOD MIDDEL RINGE  |   |                  |
| Klarer sig på tilfredsstillende måde med de mennesker han kommer i forbindelse med.            |                   | HVAD ER BEDØMTE SELV INTERESSERET I:                              |                  |
| ØKONOMI:   | GOD MIDDEL RINGE  | Fortsat Reeferfart.   |                  |
| God overblik over de ting der sorterer under ham.  |                   | KENDSKAB TIL LOVE, REGULATIVER OG BEKENDTGØRELSER:                | GOD MIDDEL RINGE |
| SELVSTÆNDIGT ARBEJDE, SPECIELLE FASTE OPGAVER:   | JA NEJ            | God kandskab med de ting han har at gøre.                         |                  |
| God og pålidelig på vagten.<br>God tilsyn med sine arbejder samt med lastn./losn.              |                   | SAMLEDE INDTRYK:  |                  |
| INITIATIV:   | GOD MIDDEL RINGE  | Dygtig ung mand. Omhyggelig og pålidelig med alt sit arbejde.     |                  |
| Virker interesseret i sit arbejde.<br>Har mange gode ideer.                                    |                   | ER BEDØMMELEN VIST ELLER DISKUTERET MED BEDØMTE:                  | JA NEJ           |
| HELBRED:   | GODT MIDDEL RINGE | HVIS IKKE - ANFØR GRUNDEN DERTIL:                                 |                  |
|  |                   |   |                  |
| <br>KAPTJAN |                   | MASKINCHEF  |                  |
| HØVMESTER  | OVERSTYRMAND      | 1. MASKINMESTER   |                  |

### m/a ITALIAN REEFER Generelle data:

- **Byggeår** 1968
- **Byggeværft** Aalborg Værft A/S
- **Dødvægt** 8.636 tdw
- **Maskinkraft** 16.300 ihk
- **Servicefart** 23 knob