



Havet førte ham på eventyr

Side 4

Foto: Kim Rasmussen



Først levede de af chokolade i to døgn:

Bagefter huggede de is

Da han mange år senere blev skibssingeniør, forstod han for alvor, hvorfor der skulle fjernes is i stormen i 1965.

Den 76-årige Torben Ravn havde en lang karriere, der begyndte som juniordækselev og undervejs bød på rollen som skibsreder. Foto: Kim Rasmussen

Af Steffen Slot
steffen.slot@sn.dk

HUMLEBÆK: For en rigtig sømand var stormen Pia ikke noget særligt. Den ramte mange mennesker på land hårdt med det højvande, som stormen skabte, men som storm ude i bølgerne blå – nej, ikke rigtig...

- Jeg var ude at sejle i stormen Pia, på vej til Oslo, og det gik fint. Det var ikke en rigtig storm som dengang vi lå underdrejet ud for Newfoundland, fortæller Torben Ravn, der tydeligt husker sin uddannelsesstur med det isforstærkede skoleskib m/s FENJA DAN.

Han var 18 år gammel og styrmandsaspirant, da han i 1965 lå underdrejet i en fuld vinterstorm på Nordatlanten.

- Når du ligger underdrejet i en storm, kan du ikke lave andet end holde dig fast. Du sover ikke, og du spiser ikke, for du kan ikke lave mad eller kaffe. Vi levede af chokolade i de to døgn, og det var koldt. Det betød, at skibet overisede, husker Torben Ravn.

Når bølgerne slog ind over skibet, frøs vandet til is i mødet med skibet, og langsomt opbygger det en dødvægt med et farligt højt tyngdepunkt. Torben Ravn vurderer, at isen vejede op mod 400 tons, og han kan stadig huske

fornemmelsen af skibets langsomme bevægelser i stormen.

Der går simpelthen længe tid, inden skibet retter sig op i høj søgang, når det er tynget af is.

At beregne succes

I yderste konsekvens kæntrer et skib, der ikke er bygget til forholdene – eller hvis stormen er særlig voldsom og kold. Heldigvis kom skoleskibet ind i læ ved Newfoundland's kystlinje i St. Lawrence-området, og da bølgerne faldt til ro, blev styrmandsaspiranterne sendt på dæk for at banke og hamre isen af.

- Det var koldt, hårdt arbejde – og det var nervepirrende tæt på, at det kunne være gået galt, fortæller Torben Ravn, der i sit liv har været både kaptajn, skibssingeniør og skibsreder.

Historien fortæller han i bogen "Vand under kølen – et liv i den blå verden", som han før jul har udgivet på Skriveforlaget.

Torben Ravn bor i Humlebæk med sin hustru, og i dag ejer han ikke et skib, ej heller et lille et – det er solgt for nogle år siden. Han er dog medlem af Nivå Sejlcenter, hvor han kan låne en sejlbåd, hvis han får lyst til at opleve den berusende følelse af sætte et sejl og glide afsted igennem vandet med hånden på roret.

I bogen fortæller han om sine oplevelser efter at have fået sin sømandsuddannelse i 1960'erne, og han fortæller om vejen til at blive skibssingeniør med ansvar for at konstruere og bygge skibe. Dermed fik han indsigt i de helt basale beregninger, der skal holde et skib flydende i det vejr, som det er skabt til at sejle i.

- Du skal tænke dig om, når du bygger et skib og beslutte, hvor skibet skal sejle. Hvis det skal sejle i 30 graders varme, er det en anden konstruktion, end hvis det skal bygges til Royal Arctic Line, fortæller Torben Ravn, der tidligt i sin karriere som skibssingeniør havde blik for en vigtig del af skibsbygningen.

Løsningerne skal være praktiske og effektive. Så kommer det æstetiske i næste række. Torben Ravn har kun været ansat i ét selskab, hvor han fremhæver skibene som særligt smukke, og de var bygget på Helsingør Skibsværft til rederiet Ove Skou.

Skibene var hvide og fremstod altid harmoniske – dog ikke i Stillehavet i november 1977, hvor der udbrød en eksplosionsagtig brand i DAGNY SKOU.

Katastrofe og succes

En kemikalielast var i agterstelastrum, og lasten kunne ikke

tåle varme, fugt eller rystelser, hvilket var en dårlig kombination tæt op ad maskinskottet på vej ind i tropisk klima. Især når kaptajnen ikke var informeret om risikoen på forhånd.

Rystelserne fra motoren fik lasten til at selvantænde og eksplodere, og det var en ulyk-

kelig hændelse – kaptajnen døde, ramt af ruller med stålkabler.

Torben Ravn, der netop var ansat som skibssingeniør, tegnede i sin fritid et forslag til at istandsætte det uskadte forskib med det delvist udbrændte agterskib. Direktør Kaj

Lorenzen var dog ikke imponeret:

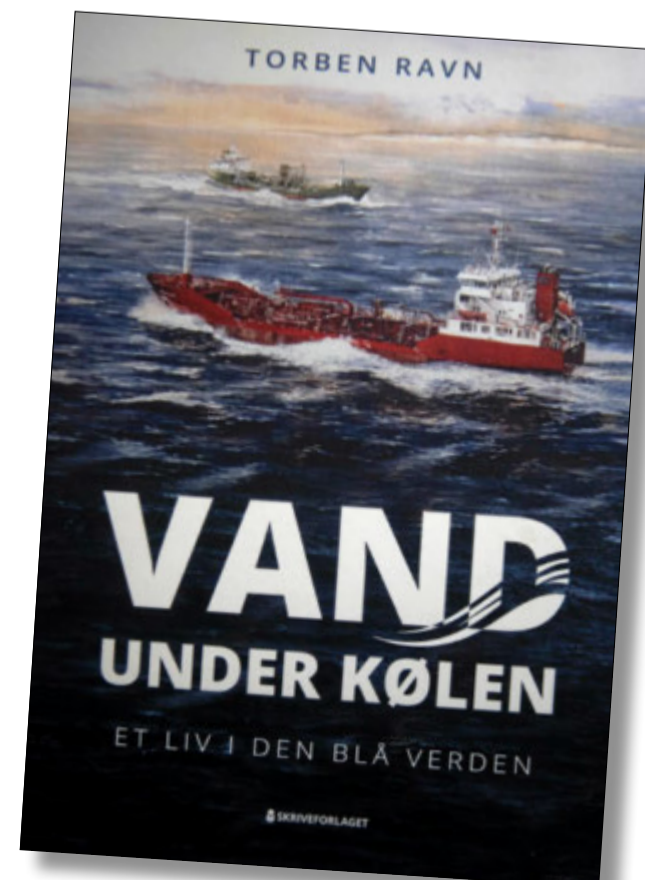
"Det ser IKKE pænt ud, som de oprindelige skib", var hans eneste kommentar.

Erindringsbogen er et tidsbillede på en historisk periode, hvor det var muligt at arbejde sig op fra matros til at blive skibsreder. Torben Ravn krydrer de ganske mange sider med tekniske detaljer med et væld af anekdoter.

Han lægger ikke skjul på, at der til ungdommen også hørte drengestreger, men i takt med at voksenårene indtraf, opstod også større ansvarlighed.

De mange år til søs har budt på bonede gulve på rederikon-torerne, fire skibsforlis, et militærkup og milliardinvesteringer. At bygge sig selv og et rederi op fra bunden til at tjene millioner på egne skibe ville næppe være muligt i dag, vurderer Torben Ravn.

- Siden jeg begyndte, er der kommet mange flere lovkrav, og det er blevet en branche, hvor det kræver, at man har mange penge for at kunne tjene penge, konstaterer Torben Ravn.



Vand under kølen - et liv i den blå verden. Skriveforlaget. Vejledende pris 299,95 kroner.