

ARGENTINEAN REEFER og Torms TEKLA fotografert under Anden Verdenskrig

ARGENTINEAN REEFER 1941

"Vinteren har været lang, kold og mørk endnu engang, uden Smil og uden Sang, uden Bægerklang. Ingen Sko og ingen Hat, Kort til dit og Kort til dat, ingen Sol og Kærlighed, og De ved Besked.

Men naar der kommer en Baad med Bananer, saa har vi glemt alle Sorger og Savn, og den kan komme langt før end vi aner og lægge til i den ventende Havn. Den vil vi hilse med Flag og med Faner, vi gaar og længes hver Dag i vor By, for naar der kommer en Baad med Bananer, så faar vi Solskin og Sommer på ny."

I sommeren 1945 havde den folkekære sanger og skuespiller Ib Schønberg sammen med Teddy Pedersens orkester et stort hit med sangen "Når der kommer en båd med bananer". Landeplagen forenede de sommerglæder, der nu endelig igen kunne opleves i frihed, med ønsket om at kunne sætte tænderne i de sydlandske frugter, som verdenskrigen havde gjort det stort set umuligt at få fat i. I efteråret 1945 blev ønsket til virkelighed, da D.F.D.S' skib PARAGUAY den 3. november ankom til København med lasten fuld af tropisk frugt. Det kunne imidlertid lige så godt have været rederiet Oceans ARGENTINEAN REEFER, der bragte de første bananer til Danmark – og som dermed blev symbol på endnu et skridt væk fra krigens mangel og smalkost. Skibet var nemlig, med sine moderne kølefaciliteter, bygget til netop denne sejlads.

ARGENTINEAN REEFER blev søsat fra Aalborg Værft den 8. januar 1941. Rederiet Ocean og moderselskabet J. Lauritzens ejere, brødrene Ivar og Knud Lauritzen, havde købt det kriseramte værft få år forinden ud fra et ønske om hurtigt at kunne konstruere skibe til eget brug – præcis som ØK kunne via værftet i Nakskov og A.P. Møller med deres værft i Odense. Lauritzen havde ellers dårlige erfaringer med



ARGENTINEAN REEFER bemalet med neutralitetsmærker – det var ellers ikke meget, at skibet nåede at sejle under Anden Verdenskrig.

værftdrift, idet et forsøg på at etablere et helt nyt værft i Køge i begyndelsen af 1920'erne var slået fejl med store tab til følge. Driften i Aalborg blev imidlertid langt mere succesfuld, og værftet fortsatte med stor aktivitet frem til de for den danske værftindustri så svære 1980'ere, hvor det måtte lukkes.

Men ligesom kommunismen, fascismen og nazismen satte en stopper for modernismens udtryk inden for arkitektur, billedkunst og musik lagde også disse masseideologiers yderste udtryk, storkrigen, i første omgang hindringer i vejen for J. Lauritzen, Aalborg Værft og ARGENTINEAN REEFER. Skibet kom slet ikke ud at sejle, før krigen var forbi over fire år efter stabelafløbningen – hvis man da ser bort fra sejlturen fra Nordjylland til København, hvor skibet blev lagt op.

Efter krigens slutning og nazismens undergang kunne den vestlige verden atter skue fremad. Modernismens kunstneriske udtryk var ikke længere "entartet", og også de økonomiske hjul kunne igen begynde at snurre.

ARGENTINEAN REEFERs første tur uden for Danmarks grænser var fra Aalborg til Le

Havre, hvor de amerikanske befrielsestropper fik glæde af en ladning dansk smør, kød og æg. Så kunne i hvert fald de soldater, der havde engelske aner, få et solidt og velkendt morgenmåltid med bacon, æg og pølser.

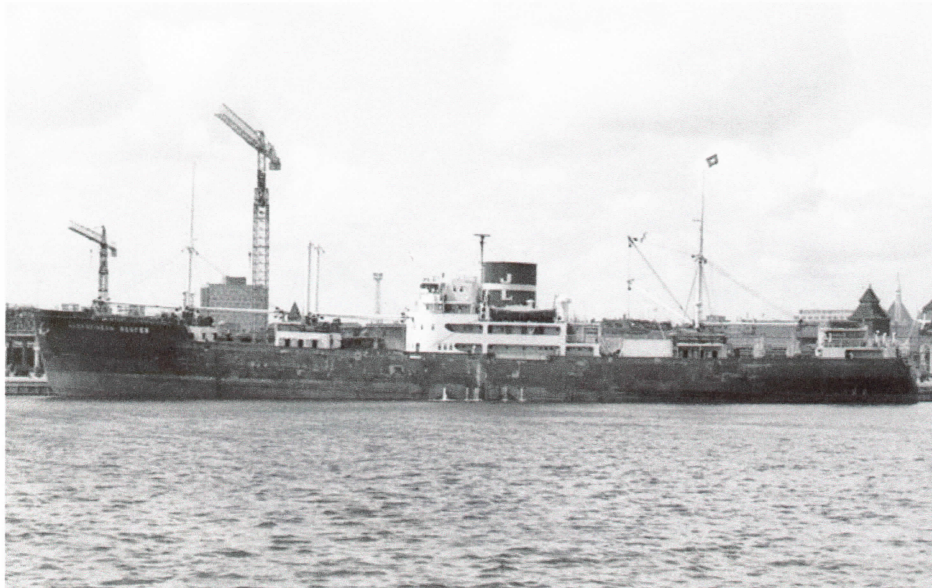
Selvom ARGENTINEAN REEFER ikke blev det første skib, der ankom med bananer til København, blev det en vigtig brik i ikke blot J. Lauritzens økonomi – men også i Danmarks handel med resten af verden. En verden der efter mange år med økonomisk indadvendthed og protektionisme, i hvert fald for store områders vedkommende, åbnede sig mere og mere for samhandel og kulturel interaktion. Skibet kom derved, sammen med J. Lauritzens øvrige køleskibe, til at stå som symboler for en ny tid, der både var fredelig og dynamisk i forhold til den periode, hvor ARGENTINEAN REEFER var blevet bygget. Efterhånden blev varerationeringerne færre og færre, og almindelige mennesker fik større råderum – for eksempel til at flytte ud i de nye og åbne forstæder eller til at købe møbler designet af folk som Wegner, Jacobsen og Mogensen. Mange mennesker købte sikkert også en ekstra banan eller to.



Nok var skibet moderne, men lastningen foregik ofte ved håndkraft – som her i Honduras.

ARGENTINEAN REEFERs udseende var på flere punkter i smuk overensstemmelse med modernismens idealer, hvor en enkelthed i udtrykket kombineredes med en sammenhæng mellem funktion og æstetik. Skrog og overbygning udgjorde en harmonisk enhed. Det hvide skrog hjalp med at holde de letfordærlige varer kølige og understregede samtidig elegancen i det slanke skib. I 1956 besluttede J. Lauritzen imidlertid at lade hele rederiets flåde gå over til rød bemaling. Den nye klare farve var især under sejlads i polarområder meget mere synlig end den hidtidige hvide. Med de nye nedkølingsteknikker, som eksempelvis aircondition, var det heller ikke længere praktisk nødvendigt at holde skibet i lyse nuancer. Den nye røde farve øgede sikkerheden og medvirkede samtidig til at give virksomheden et særegent udtryk. Et knaldrødt skib omgivet af dybblåt hav og jomfrueligt hvide isbjerge var grafisk flot og let genkendeligt. Selvom ARGENTINEAN REEFER stort set ikke sejlede i isfyldte farvande, men primært med kød og frugt fra Sydamerika, måtte skibet også en tur på værft for at blive malet i rederiets nye farver.

Efter næsten tredive år i rederiets tjeneste solgte J. Lauritzen ARGENTINEAN REEFER i 1968. Skibet var to år tidligere stødt på grund ud for Marokko, men da denne episode ikke var alvorligere, end at skibet kunne komme fri for egen kraft, har grundstødningen næppe haft indflydelse på det senere salg - ARGENTINEAN REEFER var ganske simpelt ved at være udtjent, og nye generationer af køleskibe var klar til at overtage sejladsen med de kølighedskrævende fødevarer. De nye new zealandske ejere solgte da også skibet igen allerede i 1972 til et rederi med kontor i Panama. Under det nye navn WAN LEE gjorde skibet kun en enkelt rejse – nemlig til ophugning i Thailand.



En noget slidt ARGENTINEAN REEFER fotograferet i København kort før salget i 1968.

Som en afslutning på denne korte historie om ARGENTINEAN REEFER kan det nævnes, at dagbladet Politiken i efteråret 2003 kunne fortælle, at bananer næsten præcist 58 år efter ankomsten af den første "båd med bananer" efter Anden Verdenskrig var det mest solgte produkt i Coop-Danmarks supermarkeder. Den gule frugt, som man i høj grad forbinder med J. Lauritzens reeferskibe, selvom disse også sejlede med andre fødevarer som kød, æg og mejeriprodukter, kilede sig ind foran letmælk! Der er således stadig et marked for køleskibe, og der vil nok også i fremtiden komme mange både med bananer.

Thorbjørn Thaarup

Denne artikel er en del af hæftet *Modernismens skibe* udgivet af Handels- og Søfartsmuseet i 2005. Hæftet kan bestilles på www.maritime-museum.dk.