



MARITIME NEDSLAG

Humblebæk, 29.12.2021.

m/s "ITALIAN REEFER"

Jeg mønstrede m/s "ITALIAN REEFER" på rederiet J. Lauritzens (læs: JL) eget skibsværft Aalborg Værft A/S i november 1971, hvor skibet var i dok, og sejlede med dette helt specielle/pragfulde skib som 1. styrmand i 6 måneder og 23 dage, herunder den første af hele 2 sejladsen jorden rundt, således:

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

Det der gjorde m/s "ITALIAN REEFER" til noget helt specielt, var at stort set ALLE officerer fra kaptajnen, den navnkundige Aage Jepsen fra Fanø, de 3 styrmænd, alle maskinofficererne plus hovmesteren havde længere ansættelser bag sig i JL, og for de flestes vedkommende alle var startet som aspiranter i rederiet. Herudover var skibet dedikeret som skoleskib (læs: skoleskib 2) for styrmandsaspiranter, hvilket igen betød mange dygtige unge mennesker ombord, og naturligvis alle danske.



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

Egentlig skulle jeg slet ikke være mønstret ombord i m/s "ITALIAN REEFER", idet jeg, ved det ekstra lægecheck før polar/ekspeditionsskibet m/s NELLA DAN's afgang til Sydpolen, grundet en teknalitet, fik det røde kort, og således desværre ikke kom med til Sydpolen. Efterfølgende blev jeg udstukket til ishavsskibet m/s "THORA DAN" som 1. styrmand.

Kaptajnen på m/s "THORA DAN" var Sonnich Kromann-Frederiksen, som jeg desværre havde haft nogle meget uheldige sammenstød med, da jeg var styrmandsaspirant ombord i m/s "BELGIAN REEFER", hvor Sonnich Kromann-Frederiksen var overstyrmand.

Da jeg fik besked på at jeg skulle mønstre m/s "THORA DAN", tog jeg straks fat i skibsinspektør Jacob Th. Jacobsens sekretær, den stovte Rita Gleie (læs: vores "mor" mens vi var aspiranter) og meddelte "Jeg skal nok tage hyren på m/s "THORA DAN", 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". Her viste Rita Gleie/JL deres store personalansvarlighed, for kort efter blev min udmønstring ændret til m/s "ITALIAN REEFER".

By the way - blev kaptajn Sonnich Kromann-Frederiksen i november 1977 dræbt ved et groft piratoverfald, da hans skib m/s "LINDINGER IVORY", som i hundredvis af andre skibe, lå i venten på kajplads på Lagos red i Nigeria, Vestafrika. Om den gode kaptajn havde fortjent en så voldsom skæbne, er vel trods alt tvivlsomt !!!

Som skrevet ovenfor kom jeg med m/s "ITALIAN REEFER" på 2 jorden rundt sejlads, herunder at vi i Japan indtog en dellast frosen fisk bestemt for Bergen i Norge og Hamburg/Bremerhaven i dengang Vesttyskland.

Inden vi nåede så langt, anløb vi Puerto Bolivar i Ecuador, der dengang blev benævnt "Verdens Røvhul" grundet den uendelige fattigdom og trøstesløshed på stedet. Der var en enkelt kaj/pier hvor skibene lastede bananer, og denne pier løb direkte ind i regnskoven og "sumpen", hvor de lokale boede foruden nogle bush-barer med tilhørende horehuse.

Kaptajnen advarede på det kraftigste alle ombord om at gå i land i Puerto Bolivar, hvor det vi benævnte "Bulderup-Banden" huserede. Jeg husker dog stadig en dansk 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, idet de lokale havde forbarmet sig over den gode matros og ladet ham beholde underbukserne, men ellers stjålet ALT andet.

På rejsen over Stillehavet blev skibets koksmath frygtelig tilredt grundet skoldning, da vand/damp fra en steamgenerator i kabyssen sprøjtede ud over ham, så næsten 50% af koksmathens 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.



Traditionelt silkemaleri udført i Japan

Dette at sejle fisk til Norge, må være som det gamle ordheld "Sejle kul til Newcastle eller sand til Sahara", men transporten af fiskene fra Japan via Australien, hvor vi i Sydney og Melbourne komplementerede lasten med australsk smør, sejlede vi via Durban i Sydafrika, hvor vi bunkrede 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 være så løst lastet, at papkasserne, når skibet rullede i dønningerne, sled mod hinanden,

således at "papsmuller" lukkede for den nedkølede luft, der holdt fisken nedfrosset.

Ved ankomsten til Hamburg, meddelte kaptajn Aage Jepsen mig "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 uvejr 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 JL, der siden min første ansættelse i 1965 ved starten på Kogtved Søfartsskole, havde behandlet mig fantastisk, og dermed give lidt retur, således at lastskaderne var fuldt forsikringsdækkede.

Det er interessant at se på i dag, at det daværende JL med Knud Lauritzen i spidsen i vid udstrækning efterlevede, er dagens krav til Corporate Social Responsibility (CSR), uden på daværende tidspunkt på nogen måde at kende til dette begreb.

I forbindelse med anløbet af Hamburg, kom Anne-Marie 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.

Som sagt blev m/s "ITALIAN REEFER" benyttet som skoleskib for styrmandsaspiranter/kadetter, hvilket betød, at der, med de mange unge mennesker (læs: jeg var selv 24 år), ofte var fest og farver ombord, herunder også arrangementen af en behørig ækvatordåb, da vi passerede "linjen" på rejse fra Japan til Australien. Da jeg desværre, også selvom jeg naturligvis allerede havde passeret ækvator flere gange, ikke kunne fremvise behørig ækvatordåbs-attest, måtte jeg igennem hele dåbsritualet, idet jeg blev døbt SPRINGEREN. Kirsten, hustruen til skibets skoleofficer Torben Richard, havde en poetisk åre, således at der tilflød et lille vers til hver dåb/navn. Jeg husker ikke hele digtet, men det slutter i alle tilfælde således:

..... den evigt rastløse styrmand Ravn.
Som Springerer 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 (læs: sidste ben på den anden jorden rundt rejse indenfor lidt under 7 måneder. Fra 42 grader Syd/174 grader Øst til 51 grader Nord/0 grader W). 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 (læs: kun få krigsskibe kunne på daværende tidspunkt sejle hurtigere). Det var sandt at sige en kedelig/ensformig sejlads, så i løbet af denne rejse, besluttede jeg mig 100%, at det var slut med et liv som sømand, for derfor at starte på den nyudviklede skibsingeniøruddannelse på Helsingør Teknikum. Da jeg ikke var student, måtte jeg her starte på et specielt 1-årigt adgangskursus samt 4 år på selve studiet.

Dette uddannelses/job/karriereskift har jeg ALDRIG fortrudt, da min baggrund som sømand har betydet virkelig meget for en dybere forståelse af praktisk skibsfart/shipping, som mange skibsingeniører aldrig rigtigt har tilegnet sig/forstået !!!

Ved afmønstringen af m/s "ITALIAN REEFER" modtog jeg nedenstående Personalebedømmelse af kaptajn Aage Jepsen.

m/s "ITALIAN REEFER" - generelle data:

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





NR: "Italian Reefer".

PERSONALEBEDØMMELSE



STILLING: 1. styrmand.

NAVN: Torben Ravn.

OMBOORD FRA DEN: 3. Nov. 1971.

UDFYLDT DEN: 24. Maj 1972.

INTERESSE FOR DAGLIGT ARBEJDE: GOD MIDDLE RINGE
Omhyggelig og påpasselig med sit arbejde.

FAGLIG KUNNEN: GOD MIDDLE RINGE
Kan sine ting og følger godt med i alt nyt.

EVNE TIL AT LEDE OG DISPONERE: GOD MIDDLE RINGE
Planlægger sine ting fornuftigt.

TRIV: GOD MIDDLE RINGE

FORHANDLINGSEVNE: GOD MIDDLE RINGE
Klarer sig på tilfredsstillende måde med de mennesker han kommer i forbindelse med.

ØKONOMI: GOD MIDDLE RINGE
God overblik over de ting der sorterer under ham.

SELVSTÆNDIGT ARBEJDE, SPECIELLE FASTE OPGAVER: JA NEJ
God og pålidelig på vagten. God tilsyn med sine arbejder samt med lastn./loas.

INITIATIV: GOD MIDDLE RINGE
Virker interesseret i sit arbejde. Har mange gode ideer.

HELSTED: GODT RINGE

SPRITUSPROBLEMER: JA NEJ

Ingen.

HVIS (A - BESKRIV HVORDAN):

ORDEN OG HYGIJNE: GOD MIDDLE RINGE
God orden i sine ting. Velsigneret.

EVNE TIL AT OMGÅS ANDRE OG INDRØJND SIG: GOD MIDDLE RINGE

Ingen omgangsbesværligheder.

SPROGKUNDSKABER: Engelsk.

HVILKEN VIDERE UDDANNELSE, FORBEREDELSE OG FART VIL DE ANBEJALE:

Fortsat Reeferfart.

HVAD ER BEDDMTE SELV INTERESSERET I: Fortsat Reeferfart.

KENDSKAB TIL LOVG, REGULATIVER OG BEKENDTGBELSER: GOD MIDDLE RINGE

God kandskab med de ting han har med at gøre.

SÆRDE INDTYK: Dygtig ung mand. Omhyggelig og pålidelig med alt sit arbejde.

ER BEDDMELSEN VIST ELLER DISKUTJRET MED MEDMIL: JA NEJ

HVIS IKKE - ANFOR GRUNDEN DERTIL:

Torben Ravn
KAPTJN

MASKINCHEF

HØJRESTER

OVERSTYMANO

I. MASKINMESTER