



MARITIME NEDSLAG

Humblebæk, 15.08.2021.

m/s "BELGIAN REEFER"

Efter 18 måneders værnepligt i Søværnet, herunder 12 måneder som signalkorporal i torpedobåden "LAXEN", blev jeg d. 19.01.1968 hjemsendt, for straks igen at melde mig under fanerne som styrmandsaspirant i rederiet J. Lauritzen (JL). Allerede d. 06.02.1968 mønstrede jeg m/s "BELGIAN REEFER" i Hamburg. Vi var i alt 3 styrmandsaspiranter, der mønstrede sammen, og alle 3 gamle venner fra J. Lauritzen's Søfartsskole, nemlig Egon Kragh Christoffersen og Mogens Nørgaard (læs: senere kaptajn i KGH/KNI) foruden undertegnede.

Det gode skib m/s "BELGIAN REEFER" var på mange måder en tro kopi af kultskibet s/s "MARTHA" udødeliggjort af Henning Bahs & Erik Balling i filmen af samme navn. Naturligvis var m/s "BELGIAN REEFER" i teknisk meget bedre stand end s/s "MARTHA", men besætningen var næsten lige så tosset, og farten på Sydamerika & Caribien var dengang også bare fest og farver.

m/s "BELGIAN REEFER" var det, der blev kaldt en "banankrydser" på 5.600 tdw med plads til 12 passagerer, og en servicefart på 18 knob, hvilket var en flot fart tilbage i 1968. Yderligere flot var skibets smukke skrog-linjer med bl.a. en meget flot udformet krydserhæk (læs: alt for dyr at konstruere/bygge i dag). Endelig var skibet i 1963 ved en ombygning udstyret med forlænget bak og bulbstævn. Bulbstævnen, bl.a. for at øge opdriften i forskibet, men ikke mindst for at reducere fremdrivningsmodstanden, og dermed det betydelige fuelolieforbrug, som de 2 B&W hovedmotorer på tilsammen 10.810 HK forbrugte.



Hvor alle besætningsmedlemmer ombord i s/s "MARTHA" spiste Brottssjøsild og andre lækkerier sammen i en messe, var besætning/passagerer ombord i m/s "BELGIAN REEFER" opdelt på følgende måde, når der skulle skaffes (læs: spises):

- | | |
|-------------------------|------------------------------------------------|
| 1. Salon | kaptajn, maskinchef, overstyrmand & passagerer |
| 2. Officersmesse | de øvrige officerer |
| 3. Assistentmesse | maskinassistenter & aspiranter/kadetter |
| 4. Matros/fyrbødermesse | de menige søfolk |
| 5. Restaurationsmesse | kok, ungtkok/koksmath, stewardesser/messe-mænd |



Totalt var vi ca. 40 mands besætning (tænk 40 mand på et skib på "kun" 5.600 tdw, ville i dag være ca. 16 mands besætning) plus op til 12 passagerer, og bortset fra de 3 motormænd var alle af dansk herkomst. De 3 ecuadorianske motormænd havde på toppen en dansk donkeymand (læs: bådsmand i maskinen), der meget passende blev benævnt "Den hvide Neger".

På den første rejse fra Europa til Montevideo i Uruguay og videre til Bahia Blanca i Argentina var kaptajnen skibsfører H.J.Møller, der gik under øgenavnet "Løgne-Møller". Det var "Løgne-Møller"s sidste rejse som kaptajn, og sandt at sige var han meget lidt værd som skibschef, men rygterne gik, at han havde foretaget sig noget for JL meget hædrende til søs under 2. Verdenskrigen, og derfor var "Løgne-Møller" fredet i klasse A.

Rent faktisk blev skibet drevet/sejlet af trioen overstyrmand (læs: den meget dygtige Jørgen Therkild Petersen, som jeg efterfølgende sejlede under som 2. styrmand, da han var kaptajn på m/s "ROMAN REEFER"), maskinchef & hovmester.

Selvom "Løgne-Møller" som kaptajn var mindre værd, var han en "hyggeonkel" med et stort fortælleleg, så når han om aftenen kom op på broen, for at snakke med den vagthavende styrmand, var vi mange i besætningen, der i ly af mørket sneg os op på broen, og lyttede i spænding til "Løgne-Møller"s fortællinger fra et langt liv på de 7 verdenshave.

Som en vigtig del af det sociale liv ombord havde vi fælles filmforevisning via 16 mm spillefilm, som var udsendt af Handelsflådens Velfærdsråd, og som vi efter eget brug udvekslede med andre danske skibe, når vi mødte disse rundt om i havnene. Selvom aftenen var omfattet af et udmærket air-condition anlæg, benyttede vi ofte, når skibet befandt sig på troperne, om aftenen i tropenatten at se/visse film ude på dækket, idet der på forkanten af det agterste dækshus var malet et stort hvidt felt, der gjorde det ud for film lærred. Disse filmaftener blev naturligvis nydt med behørig mængde af øl og/eller spiritus. Drug & Alcohol politik og none-alcohol var dengang behageligt ubekendte begreber til søs.

Da den gode kaptajn "Løgne-Møller" afmønstrede for pensionering, fik vi ombord kaptajn Knud Ahlgreen, der som jeg husker det gik under øgenavnet "Gadedrengen". Et er sikkert, Knud Ahlgreen var en dygtig kaptajn, men en meget enerådige chef, der ikke accepterede nogen slinger i den daglige vals, også selvom Knud Ahlgreen selv i fuld kaptajnsornat, altid havde røde sokker på !!!

Det var ikke hver dag jeg snakkede med kaptajnen, og slet ikke en kaptajn som Knud Ahlgreen, men medio april 1968 henvendte jeg mig til kaptajnen, idet jeg gjorde opmærksom på, at jeg mente snarest at have fornøden sejltid til at kunne ommønstre fra aspirant/letmatros til aspirant/matros, hvilket kaptajn Ahlgreen replicerede, at det havde han ikke tid til at tage sig af. Hertil bemærkede jeg, at det kunne jeg ikke forstå, idet jeg da havde lært, at i skibsreder Knud Lauritzens rederi, kom mennesket altid først. Det kan godt nok være, at dette svar tændte den gode kaptajn af, idet han begyndte at råbe op om, at jeg, en snottet aspirant, var fræk overfor ham den store kaptajn, og derfor fortjente et par på siden af hovedet. Så gik det derudaf med mig forrest efterfulgt af kaptajnen i fuldt firspring ud på hoveddækket. Til alt held lagde overstyrmand Jørgen Th. Petersen sig imellem, indtil kaptajnen var kølet så meget af, at han igen gik op til sig selv (læs: og sin skrækkelige hustru), og jeg slap for videre tiltale. Ifølge min gamle Søfartsbog ommønstrede jeg til aspirant/ matros d. 19.04.1968 underskrevet af kaptajn Knud Ahlgreen.



Dokning i Antwerpen

Et andet udslag fra kaptajn Knud Ahlgreens "jeg alene vide" var, da vi skulle afgå fra en havn i Mellemerika (læs: jeg tror nok det var Santa Marta i Colombia), og en af matroserne ikke var mødt ombord ved afgang. Ved afgang var jeg som aspirant så heldig at være oppe på broen, og da vi lige har landsat lodsens og dermed på vej ud i åbent hav, kommer der en mindre båd op på siden af m/s "BELGIAN REEFER", og nede fra båden råber og fægter med arme & ben den agterudsejlede matros, for om muligt via falderebet at komme ombord i skibet. Det eneste kaptajn Knud Ahlgreen gjorde var, fra brovingen at kikke ud over skibssiden, for derefter at beordre "full speed ahead" - så kunne den agterudsejlede sømand lære at møde til tiden plus selv finde hjem !!!



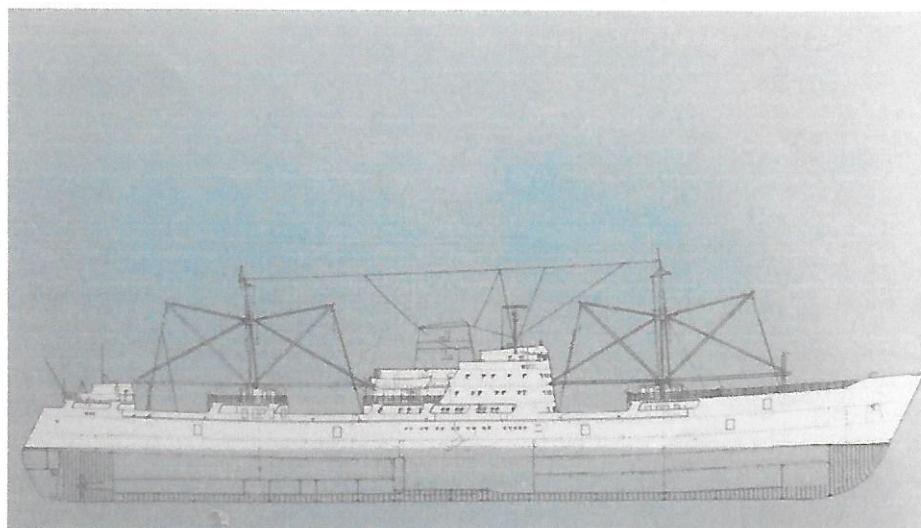
En sidste hændelse med den gode kaptajn Knud Ahlgreen: Vi styrmandsaspiranter vekslede vores arbejde ombord mellem søvagt på broen og almindeligt dæks/vedligeholdelsesarbejde, og hvor aspiranterne havde ansvaret for al vedligeholdelse af båddækket, hvor bl.a. passagererne opholdt sig.

En dag jeg var på vagt på broen sammen med skibets 2. styrmand (læs: Jørgen Ladegaard, der senere blev kaptajn i KGH/KNJ), så det har måttet være på 08-12 vagten, kom kaptajn Ahlgreen pludselig op på broen, og opdagede at 2. styrmanden havde tilladt sig at sidde ned på vagten på det sæde, som var placeret bag styresøjlen/rattet, beregnet til at rorgængerer, når der ikke sejledes med selvstyre, ved længere vagter med mand til rors, og dermed havde mulighed for at hvile lidt. Kaptajn Ahlgreen blev stik tosset over, at styrmanden havde formastet sig til at sidde ned på vagten, hvorfor han resolut gik hen til sædet, afmonterede dette, gik ud i brovingen, hvorefter han smed sædet ud over siden. JA sådan kunne en kaptajn opføre sig for 50 år siden !!!

Efter 4½ måned ombord på det gode skib m/s "BELGIAN REEFER" afmønstrede jeg i juni 1968, for derefter straks efter min hjemkomst at starte på Københavns Navigationsskole. Godt nok var semestret startet ca. 1½ måned tidligere, men det mente JL's skibsinspektør Jakob Th. Jacobsen godt jeg kunne klare, idet han havde arrangeret at jeg fik diverse lærebøger ombord, således at jeg kunne foretage den fornødne læsning på frivagterne.

m/s "BELGIAN REEFER" - generelle data:

- Byggeår 1958 + ombygning i 1963
- Byggeværft Aalborg Værft A/S
- Dødvægt 5.600 tdw
- Maskinkraft 10.810 ihk ved 2 hovedmotorer
- Servicefart 18 knob



Det smukke design med den flotte krydserhæk