



---

## MARITIME NEDSLAG

---

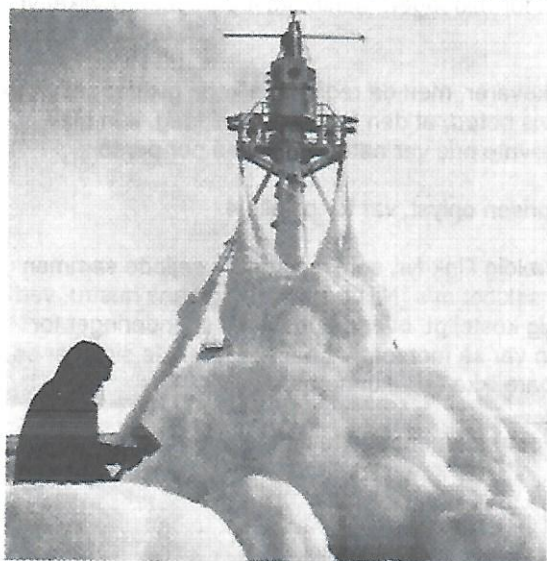
### m/s "FENJA DAN"

Efter et fantastisk år på Lauritzen's Sjøfartsskole i Kogtved beliggende lidt udenfor Svendborg og med endelig afslutning d. 16.12.1965, fortsatte vi 14 senior/dækselever den videre styrmandsaspirantuddannelse ombord i det lastførende isforstærkede skoleskib m/s "FENJA DAN". Her var vores skoleofficer 1. styrmand Jørgen Damgaard, og hvor vi var ombord i skibet i 5 måneder og 20 dage.

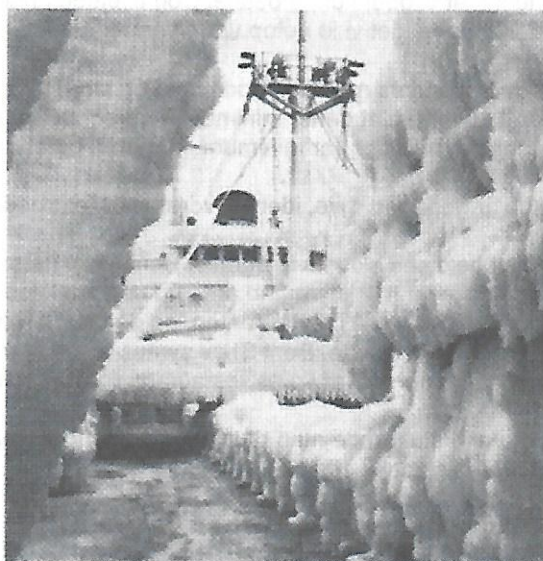
Vi mønstrede m/s "FENJA DAN" d. 20.01.1966, mens skibet lå i bøjer i Gravesend på Themsen udenfor London, hvorefter turen gik til Liverpool for at laste til Canada i det JL dengang benævnte "Sct. Lawrence Winter Service". Det var en ilddåb og lige på og hårdt med en fuld vinterstorm i Nordatlanten, hvor vi lå underdrejet i 2 døgn ud for Newfoundland, og hvor det underafkølede søvand straks frøs til is på skibet, med meget betydelig overisning til følge (se fotos nedenfor).

### *m. s. FENJA DAN -*

*stærkt overiset under sejlads på St. Lawrence Winter Service 1965/66.*



*Fot. styrmand J. Damgaard.*



---

Navnet "FENJA" var en "JL-omskrivning med de obligatoriske 5 bogstaver endende på A" af "FANØ", som var navnet på et tidligere JL sejlførende skoleskib.

Ombord i m/s "FENJA DAN" vekslede vi styrmandsaspiranter mellem 14 dages teori og 14 dages praktisk sømandsarbejde, hvor vi indgik/forestod en vigtig del af skibets generelle drift/vedligeholdelse.

Efter den til tider hårde "mandstugt" på Sjøfartsskolen, var det et noget friere liv ombord i m/s "FENJA DAN", hvor der såvel ombord, men ikke mindre, når skibet var ved land for lastning og/eller losning, var der fest og farver for de 14 unge aspiranter. Og selvom hyren kun var 500,- DKK/måned formåede vi at sætte fest i gaden, specielt når vi lå under land.

Vi startede, som nævnt ovenfor, med en vinterrejse til Canada, og efter returnering til Europa, gik m/s "FENJA DAN" ind i det, JL benævnte Finlandsfarten, hvor der lastedes forskellige skov/cellulose/papir-



produkter i finske havne, og med losning i forskellige havne i Nordeuropa, UK og Middelhavet.

Dette med at vi ikke have særligt mange penge gav sig bl.a. udslag i 2 noget specielle og nok ikke så flatterende oplevelser:

- 1) Under skibets losning i Napoli i Syditalien, tog vi aspiranter på en sightseeingtur til øen Capri. De unge mænd var sultne, så vi gik frejdigt ind på en lokal restaurant og bestilte en god frokost, uden først at se priserne på menukortet, og ikke mindst gjort vores samlede kontante formue op - husk kreditkort eksisterede ikke dengang.

Det korte af det lange, efter en god frokost, hvor jeg er sikker på, at vi også har nydt en god lokal vin, fik vi regningen, og til vores STORE FORSKRÆKKELSE opdagede vi, at vi ikke havde kontanter nok, til at betale for det, vi havde bestilt.

Nu var gode råd dyre, og jeg skammer mig over at måtte fortælle det, men efter diverse rådslagning, så vi ikke anden udvej, end at stikke af fra regningen. Så på et givet signal, sprang vi alle op, og spurtede væk fra restauranten. Pinligt, men løst var problemet med den manglende betalingsevne !!!

- 2) Efter lastning i Casablanca lossede vi fosfat i Nørresundby til Dansk Svovlsyre- og Phosphat-Fabrik (læs: det senere Superfos), og 4 af de håbefulde styrmandsaspiranter skulle da en tur i byen i Aalborg, der allerede dengang var kendt som et festligt sted.

Vi fandt et rigtigt spændende sted, hvor de reklamerede for en god middag for en pris, som vi trods alt mente, at vi godt kunne betale. Dog tilføjede annoncen for middagen "minimum 4 personer", hvilket vi fandt super, idet vi jo netop var 4 venner sammen.

Vi mæskede os med den gode mad og tilhørende drikkevarer, men da regningen kom, gik det desværre først op for os, at dette "minimum 4 personer" naturligvis betød, at den betydelige middag, kun blev igangsat, hvis der var minimum 4 gæster, og at den nævnte pris var naturligvis også per person.

Nu var gode råd dyre, idet vi i vores naivitet troede at prisen oplyst, var for os alle 4.

Til alt held sad skibets telegrafist Bent Skov (læs: en vældig flink fyr, som jeg senere sejlede sammen med da jeg var 1. styrmand ombord i polar/ekspeditionsskibet m/s "NELLA DAN") og hans hustru, ved et af de andre borde i restauranten, og de havde moret sig kosteligt, over de 4 herrers spendinger for penge vi ikke havde. Bent Skov syntes vores optræden var så morsom, at han forbarmede sig over os, og betalte den del af vores restaurantregning, som vi bare ikke selv kunne betale.

Det var 4 slukørede men taknemmelige ungersvende, der sammen med telegrafist Bent Skov kom ombord i skibet igen.



Glade styrmandsaspiranter ombord i FENJA DAN



Vi afmønstrede m/s "FENJA DAN" d. 9. juli 1966 efter spændende og lærerige 5 måneder og 20 dage ombord.

Der havde ikke været tid til megen lediggang/ferie siden starten på Søfartsskolen 1½ år tidligere, så der blev nu tid til en god måneds ferie, inden jeg skulle møde på Søværnets Eksercerskole i Auderød udenfor Frederiksværk som rekrut.

Det nok eneste minus ved aspirantuddannelsen i JL var kravet om at man som styrmandsaspirant skulle tage værnepligten før navigationsskolen, således at man ikke var kvalificeret til uddannelsen som reserveofficer i Søværnet. Dette fordi JL mistede en del dygtige unge styr mænd, på hvem man havde bekostet en dyr uddannelse til længere tjeneste som reserveløjtnanter i Søværnet.

Reserveofficersuddannelsen med efterfølgende tjeneste som reserveløjtnant har jeg til tider ærgret mig over ikke at have haft mulighed for at opnå, og som flere af mine gode venner fra navigationsskolen har haft megen glæde af.

#### **m/s "FENJA DAN" - generelle data:**

- Bygget 1958
- Byggeværft Fr. Lütssen, Bremen-Vegesack, Vesttyskland
- Dødvægt 4.225 tdw
- Maskinkraft 3.250 ihk
- Servicefart 13,5 knob