

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



56. årgang

Nr. 3—august 2023

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

MARINEHISTORISK SELSKAB/  
ORLOGSMUSEETS VENNER  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til Lars Jordt,  
E-mail: [sekretaer@marinehist.dk](mailto:sekretaer@marinehist.dk)  
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Niels  
Mejdal, E-mail:  
[formand.ombl@gmail.com](mailto:formand.ombl@gmail.com) eller  
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)  
Roret 89  
3070 Snekkersten  
Tlf. 2287 2029  
E-mail: [redaktoer@marinehist.dk](mailto:redaktoer@marinehist.dk)

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.  
Artikler og anmeldelser, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, sendes til  
redaktionsadressen. Sidste frist for  
indlevering af stof er den 10. i måned-  
erne januar, april, juli og oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig  
kildeangivelse.**

Tryk:  
Toptryk Grafisk Aps  
[www.toptryk.dk](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

### Artikler

Tre generationer i Søværnet 3  
*Mogens Højstrup Sørensen*

### Boganmeldelser

Minekranerne Nr. 5 og Nr. 6 43  
*Lars Jordt*

Oplysninger om OMBL 45  
*Niels Mejdal*

**HUSK!** Sommerudflugt 47

[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk)

Forsidebillede:

*THETIS i is* (Mogens Højstrup  
Sørensens arkiv)

# Tre generationer i Søværnet 1909 – 2011

*Mogens Højstrup Sørensen*

*Originalmanuskriptet er venligst bearbejdet af Lars Jordt således, at det her kan bringes i et andet format end oprindeligt forudset.*

*En del billeder- og billedtekster er tilføjet af redaktionen*

## **Indledning**

Jeg vil her beskrive mit og min families liv og oplevelser med det danske Søværn gennem tre generationer og over en mere end hundredårig periode. Historien er beskrevet ud fra fotos og

oplevelser fra min barndom og samtaler med min far, Gerner.

Også mine egne erfaringer gennem et helt liv tæt på Søværnet og som ansat er baggrunden for denne fortælling.

Min familie har haft tilknytning til Søværnet fra år 1909 til 2015.

Svend Age - min farfar - fra 1909 til 1911.

Gerner - min far - fra 1939 til 1980.

Mogens - fra 1943 til 2015.



*De tre generationer her fotograferet ca. 1955. De tjente under splitflaget fra 1909 til 2016. (M. H. Sørensens arkiv)*

## Min farfar Svend Åge Højstrup Sørensen, 1909-1911

Min farfar var i Søværnet i to år. Han sejlede med ubåd både indenlands og udenlands.

Efter tiden i Søværnet sejlede han i den dansk handelsflåde primært på Middelhavet.

Mens han sejlede ubåd omkring 1909 traf han sin kommende hustru, min farmor, Astrid. De fik sammen tre børn.

Leif, Alice og Gerner. De bosatte sig først på Nørrebro og senere i Vanløse (Flakholmen). Jeg kom i deres hjem i Vanløse i min barndom.

Min farfar havde ikke nogen nær familie, og voksede derfor op hos sin tante. Når han blev spurgt til sin baggrund, sagde han altid, ”Jeg er rørt sammen i en træsko”.

Min farfar arbejdede i mange år på Kabel-



*Ubåden DYKKEREN fotograferet umiddelbart efter dens søsætning den 18. juli 1909 fra San Giorgio værftet i Spezzia i Italien. De næste to danske ubåde af A-klassen HAVMANDEN og THETIS blev bygget i 1911-12 i Fiume i Østrig. Den 2. maj 1911 blev den første dansk byggede ubåd HAVFRUEN, også af A-klassen, kølstrakt på Orlogsværftet der var hurtig til at lære kunsten om, hvordan man byggede ubåde. (Marinens Bibliotek)*



*Middelgrundsfortet var bygget i perioden 1890-95 og blev i mellemkrigsårene jævnligt benyttet som uddannelsessted for nye rekrutter. (Marinens Bibliotek)*

fabrikken Frederiksberg (NKT), hvor han var lagerforvalter.

Han var formand for NKT-musikforening, hvor også hans to sønner spillede. Min far spillede på klarinet, min fars bror Leif på basun og min farfar på trommer.

Jeg kan huske når der var julefest og revy med fabrikken. Min farfar holdt tale og spillede med NKT-orkestret som dirigent. Festerne blev afholdt i forsamlingshuset Gimle, som lå på Frederiksberg.

Min farfars sønner, min far Gerner og hans bror Leif, blev begge udlært på Kabelfabrikken. Min far som maskinarbejder, hansbror som elektriker.

### **Min far Svend Gerner Højstrup Sørensen 1938-1980**

Min far begyndte i Søværnet i 1938 på Middelgrundsfortet som er beliggende i Øresund, hvor der blev afholdt forskole.

Han sejlede med ubåde de første år indtil den 29. august i 1943, hvor det danske søværn kl. ca. 04.00 sænkede 27 enheder af den danske flåde på Holmen. Min far blev i den forbindelse, i lighed med mange andre ansatte, interneret af tyskerne på Holmen. Det var han fra den 29. august til en gang i oktober måned, hvor de alle blev hjemsendt.

Jeg blev født den 20. september 1943. På det tidspunkt boede mine forældre i Vanløse.



*MR 152 i perioden 1946-48. Danmark fik overdraget de første ex tyske R-boote (Räumboote) d. 16. august 1945. Det var på et tidspunkt, hvor formaliteter hurtigt kunne overkommes. Bådene skulle på havet og stryge miner, så både civil og militær skibsfart kunne sikres. Det var i høj grad i alles interesse. Danmark fik over årene i alt 27 R-boote overdraget. I Danmark fik bådene navnet NÆS-klassen. (Lars Jordts arkiv)*

Efter hjemsendelsen arbejdede min far på Nordisk Kabel og Trådfabrik (NKT) indtil krigens ophør den 4. maj 1945.

Ved krigens ophør blev min far genindkaldt til Søværnet og skulle møde på Holmen.

Min far blev to gange sendt til Tyskland, for at hjemsejle tyske skibe, som Danmark havde overtaget efter krigens ophør. Særligt tyske ministrygere var i høj kurs idet man skulle i gang med at rydde miner i de danske farvande.

Min far har fortalt mig, at det var en skræmmende oplevelse at besøge de sønderbombede byer Hamborg og Kiel. De tyske søofficerer de samarbejdede med var meget venlige og høflige overfor deres danske kollegaer.

Efter hjemkomsten til Danmark med skibene, begyndte de at sejle ud i de danske farvande for at stryge miner og sprænge disse. Deres arbejde gjorde at sejlrenderne i de danske farvande igen blev nogenlunde sejlbare.

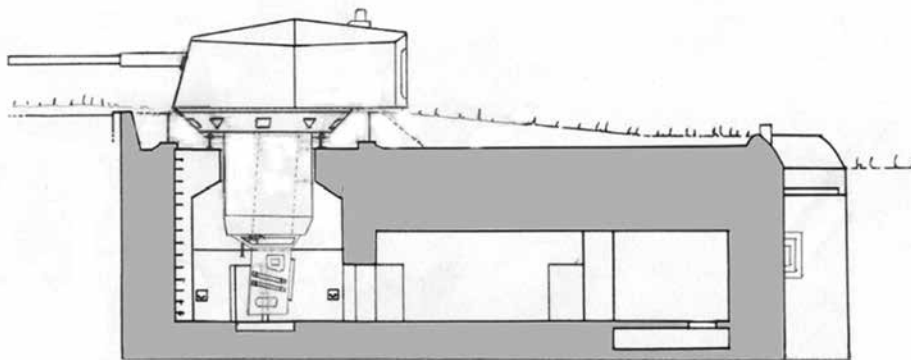
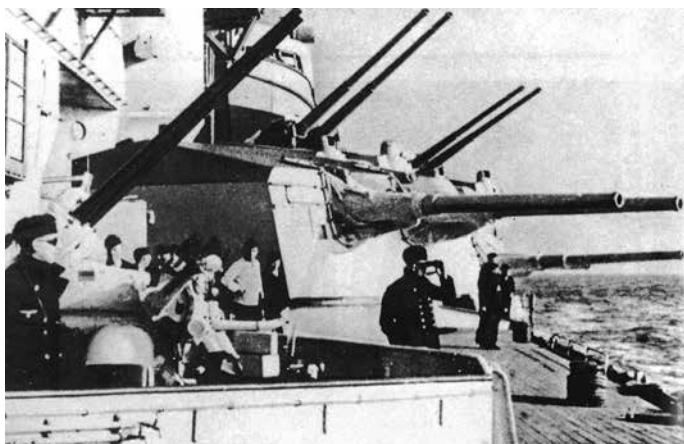
I 1947 kom min far til Fanø, hvor han skulle være med til at passe et større

bunkeranlæg, som tyskerne havde opbygget. Der var nogle kæmpe kanoner, der kunne skyde ud over Vesterhavet og over Grådyb - indsejlingen til Esbjerg (red.: Der må være tale om Batteri Grådyb bestykket med to dobbelte pansrede 15 cm kanontårne, der havde udgjort en del af mellemartilleriet ombord i det tyske slagskib GNEISENAU. Kanonerne kom senere til at udgøre hovedartilleriet på Stevnsvort, da det blev bygget i

begyndelsen af 1950erne.)

Min mor og jeg fulgte med min far til Fanø. Vi boede i Nordby i en lejlighed oven på brandstationen. Året efter flyttede vi til Esbjerg. I Esbjerg skulle der oprettes en ny Marinestation og min far skulle være med til dette arbejde. Vi flyttede fra Fanø til et sommerhus i Sædding lidt uden for Esbjerg. Her boede vi det næste års tid.

*Midt i billedet et af de fire dobbelte 15 cm tårne ombord i det tyske slagskib GNEISENAU. Slagskibet havde et fuldt lastet displacement på 38.900 t. (Tom Wismanns arkiv)*



*En af de to kanonbunkere i BATTERIE GNEISENAU på Fanø. (Marco Hansen)*

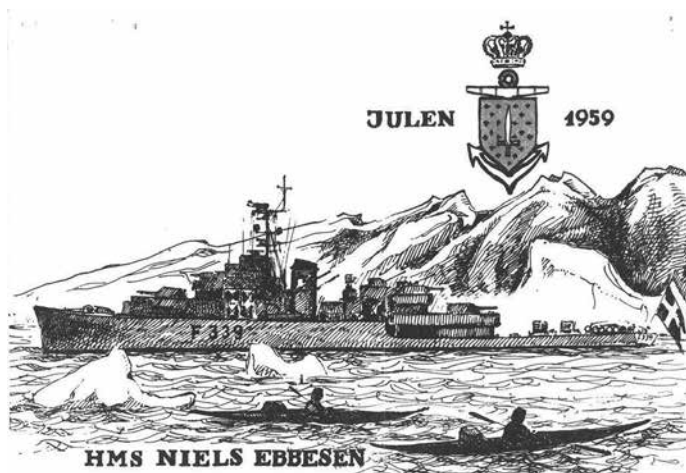
## **HOLGER DANSKE (HD) og NIELS EBBESEN (NE)**

Min far vendte tilbage til et aktivt arbejdsliv som sejlede. Han sejlede med Søværnets fregatter **HOLGER DANSKE** og **NIELS EBBESEN**. Han var på ture til Middelhavet, til Nordafrika, Europa, Grønland og Færøerne. Med **NIELS**

**EBBESEN** også til New York i 1954, hvor den sejlede som følgeskib for DFDS skibet **OHIO**, der havde danske kunstskatte om bord. Der var bare et problem nemlig at **OHIO** sejlede 18 knob og fregatten kun 8 knob. Det betød at **OHIO** kom 4 døgn før til New York end dens oppasser - fregatten.



*NIELS EBBESEN. Både **HOLGER DANSKE** og **NIELS EBBESEN** var tidligere engelske fregatter af **RIVER**-klassen, som Danmark købte af England i oktober/november 1945. (Tom Wismanns arkiv)*



*Sandsynligvis fra et julekort i 1959. **HOLGER DANSKE** udgik af flådens til i 1959 og **NIELS EBBESEN** i 1963. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)*





1959-60. Niels Ebbesens besætning. Svend Gerner Højstrup Sørensen kan desværre ikke ses, da billedet er beskåret. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)

## Syd på til Italien

Midt i 50'erne blev der mulighed for at Danmark kunne modtage fire korvetter som amerikansk våbenhjælp. De fire korvetter skulle bygges på italienske værfter og min far blev udtaget sammen med en gruppe, til at følge bygningen af disse enheder i Italien. Han arbejdede som inspektør for det danske søværn på de fire Italienske værfter, hvor enhederne blev bygget. Det var på en Flådebase i Taranto (1 skib), i Napoli (2 skibe) og i Genua (1 skib).

Den første jul de holdt i Italien, var min mor og jeg nede og besøge min far på flådebasen i Taranto i det sydlige Italien.

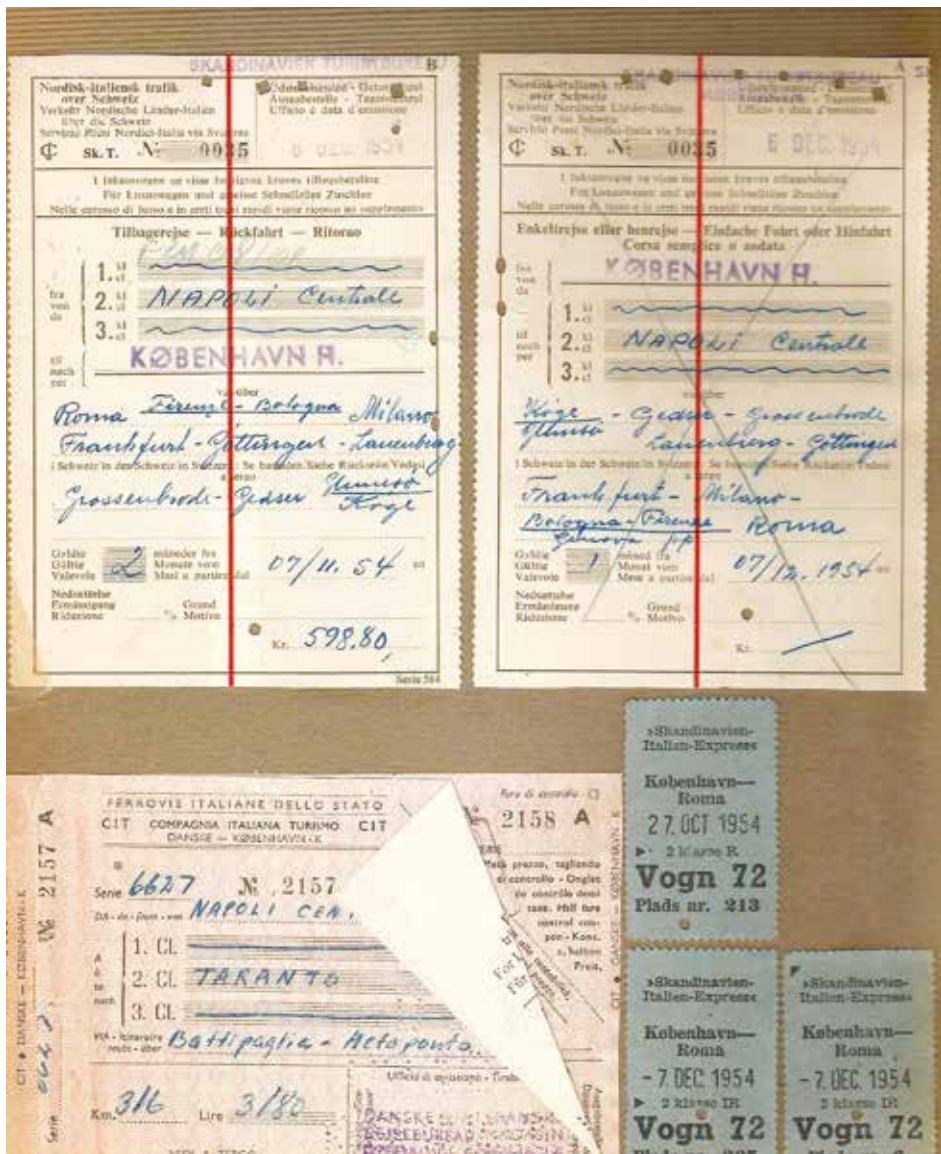
Vi kørte med tog fra København til Rom og der fra videre med tog over Napoli til Taranto. Da vi skulle hjem tog min far med os til Rom. På vejen boede vi i Napoli. Vi var ved ruinbyen Pompei, og på vulkanen Vesuv samt på en sejltur til Capri.

TRITON-klassen hed de skibe der blev bygget. Den bestod af skibene: TRITON, DIANA, FLORA og BELLONA, i daglig tale kom de hurtigt til at hedde ”spagettibådene”.

Efter bygning af klassen i Italien kom enhederne til Danmark, hvor de indgik i Flåden de følgende år. De var tjenestegørende indtil 1978, hvor de



*Et tidligt billede af TRITON (1955-59), hvor den har de oprindelige italienske 76 mm kanoner. De blev senere udskiftet med amerikanske 76 mm. Det var et skib med elegante linjer. (Marinens Bibliotek)*



Det var dengang hvor der blev benyttet Skandinavisk Turistbureau for at få billetter fra København til Napoli. Som det ses var prisen for en 2. klasses billet 598 kr. til Napoli og retur, hvilket svarede i 2023 vil svare til en halv månedsløn for en ingeniør. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)



*Forfatteren til denne artikel med sin far under sydens palmer i 1954. Det var ikke hvem som helst forundt, at opleve sådant i 1954. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)*



*Familiebillede med forfatteren tv. og så min mor yderst th og to damer fra den italienske Navy Club i Taranto. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)*



*Så er der familiefest hvor nogle af marinerne også deltager. For bordenden tv. forfatteren samt far og mor. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)*

udgik af flådens tal. Min far sejlede med klassen en hel del år. Det var under den Kolde Krig. Det foregik for det meste på stjernepatrulje i Østersøen i perioder på tre uger, hvor de kun anløb Rønne på Bornholm.

På sine ture med TRITON-klassen var de også på langfart. De var på togt til England, Skotland, Italien, Portugal, Frankrig og Færøerne. Efter endt sejltid fik min far landtjeneste resten af sin tid i Søværnet. Først på Havariskolen, hvor han var leder af et maskinværksted. Senere i Søværnets Materiel Kommando (SMK), hvor han var i ansat i afdeling S6. En afdeling hvor man udsendte oplysninger over det materiel, der var i enhederne.

Efter dette arbejde blev han forflyttet til Flådestation Korsør (FLS-KOR). Her blev min far leder af et oliedepot i udkanten af Korsør. Dette oliedepot var et depot i NATO-regi. Der hørte tjenestebolig med til stillingen som min far og mor flyttede ind i. Efter nogle år i Korsør blev hans tjeneste igen SMK S6. Her var han ansat indtil han i 1980 blev pensioneret fra Søværnet.

### **Dengang flådens folk boede i Nyboder**

Mine forældre boede i Nyboder næsten alle årene min far var ansat i Søværnet. Min far og mor flyttede ind i Nyboder da jeg var 3 år. Vi boede først i Skt.

Pauls Gade nr. 17. Det var i de grå bygninger, der også er en del af Nyboder. Der skulle gå et par år, før min far blev tilbudt en lejlighed i de mere kendte gule huse.

Den nye lejlighed var moderniseret med isolering under gulvbrædderne og lå i Delfingade. Vi boede i nr. 24 de næste mange år. Jeg blev konfirmeret, mens vi boede der og gik til præst i Holmens Kirke. Jeg startede på Nyboder Skole i 1. klasse. I min klasse gik også en dreng der boede Suesonsgade nr. 12. tæt på mit hjem og lige overfor telefonboksen. Drengen hed Finn og vi blev meget gode kammerater og det har vi nu været i mere end 65 år.

Mine forældre boede i Nyboder helt op til 1980, hvor min far blev pensioneret. I forbindelse med min fars pensionering, skulle mine forældre fraflytte lejligheden i Nyboder. De fik en lejlighed i Vanløse, men efter et år flyttede de til et lille helt nyt rækkehus i Odense. De havde i mange år et sommerhus i Faxe Ladeplads, hvor de var meget glade for at være.

Jeg boede med mine forældre i Nyboder helt op til 1970. Fire år senere var jeg tilbage i Nyboder i forbindelse med mit nye job som skibsinspektør i SMK. Jeg boede med min familie i Odense, men havde behov for en lejlighed i hovedstaden, når jeg skulle



*Begyndelsen af 1900årene. Nyboder blev påbegyndt af Christian IV i 1631, som "boder" til Holmens Faste Stok. Den var praktisk beliggende, da man kunne gå fra boderne og ned til havnen på ca. 10. minutter. (Marinens Bibliotek)*



*2011. Nogle af længerne er igang med at blive moderniseret, og indvendigt bragt op til tidens standard. (Jens A. M. Ludvigsen)*

arbejde på Holmen og ikke var rundt i landet på tjenesterejse. Lejligheden havde jeg indtil 1994, hvor Storebæltsbroen og tunnelen gjorde den overflødig.

De sidste år jeg havde lejemålet i Nyboder var det mine døtre, tvillingerne Anne og Line som boede i den. Et godt sted at bo i København, mens de var ved at uddanne sig. Anne som lærer, Line som sygeplejerske.

Nyboders indbyggere ændrede sig med udflytningen af flåden fra Holmen. Jeg og de andre skibsinspektører blev flyttet til Flådestation Frederikshavn og Flådestation Korsør. Jeg til Korsør og det betød et sidste farvel til København og Nyboder i professionelt regi.

*Den 29. august 1943 kl. ca. 0400 morgen, blev 27 af den danske flåde skibe sænket af egne besætninger på Holmen. Ikke på politisk ordre, men alene på vice-admiral Vedels. Skibene skulle ikke falde i tyskeres hænder.*  
(Marinens Bibliotek)



## **Mogens Højstrup Sørensen** **Mine første år 1943-1965**

Jeg er født den 20. september 1943 i Vanløse.

Min far var på tidspunktet for min fødsel interneret på Holmen af tyskerne. Det var han og mange andre ansatte i Søværnet som følge af at flåden var blevet sænket med vilje den 29. august i 1943.

Da min mor var kommet sig lidt over fødslen af mig, tog hun ind på Shellhuset i København. Det var tyskerens hovedkvarter i Danmark. Hun forespurgte der, om min far kunne komme hjem og se sin nyfødte søn.

Tyskerne gav min far fri i en uge. Herefter skulle han stille ude på Holmen igen.

Jeg har mange år efter spurgt min far, hvad han tænkte på, da han skulle til-



bage til Holmen. Havde han overvejet at forsvinde til Sverige? Han svarede mig, at det havde han ikke, for hvad repressalier kunne der så overgå hans kammerater ude på Holmen. Så han tog linje 8 (sporvogn) tilbage til Holmen.



### Skolegang og uddannelse

Jeg har gået på Nyboder skole og Gunnar Jørgensens skole. Efter endt skoletid kom jeg i lære som elektriker ude på Vibeholm NKT som lå i Glostrup. Jeg blev udlært i 1965.

### Mogens Højstrup Sørensen i Søværnet og handelsflåden 1965-2015

Jeg søgte ind som værnepligtig i Søværnet. Min tid som værnepligtig i Søværnet startede med en indkaldelse til skolen i Auderød. Her var jeg i to måneder. På skolen spillede jeg i Tamburkorpset, hvilket var naturligt da jeg som barn og ung dreng havde været i Tivoligården.

Efter grundskolen ønskede jeg at komme ud og sejle og kom ombord på inspektionsskibet INGOLF som elektriker. Vi sejlede på fiskeriinspektion på Færøerne/Grønland og kom også en tur til Island og Skotland.



*4. september 1963. INGOLF var et helt nyt skib i 1965. Det var nummer tre af fire af HVIDBJØRNEN-lassen. Det havde et fuldt lastet deplacement på 1.777 t, længde 67 m, bredde, 11,6 m og stødste dybgang 5,14 m(agter). Farten var 18,5 knob og bevæbningen en "antik" amerikansk 76 mm kanon, og dybdebomber. Som noget helt nyt i Søværnet var der agter et helikopterdek og i starten var der en fransk bygget Aluette helikopter, der nærmest revolutionerede inspektionstjenesten. (Marinens Bibliotek)*



Første togt gik til Grønland, hvor vi sejlede på vestkysten på fiskeriinspektion. Var inde i Godthåb, Sukkertoppen, Umanak, Jakobshavn og flere andre små steder. I de store byer blev der afholdt dansemik og kaffemik, når et dansk orlogsskib ankom. Andet togt gik til Færøerne i to måneder med en afstikker til Skotland og et besøg i Aberdeen. Tredje togt gik til Færøerne, Island og Grønland. Dette var et vintertogt, hvor der var meget storm og dårligt vejr. Megen sejlads i is på Grønland. I foråret gik sejladsen hjem til Danmark, hvor jeg blev hjemsendt i april 1967.

### **Til søs i handelsflåden og arbejde i det civile 1967-1976**

I foråret 1967 blev jeg ansat i A.P. Møller (MÆRSK) rederiet. Sejlede derefter i 1½ år i Mærsk. Jeg sejlede jorden rundt under mit arbejde hos Mærsk.

Derefter ¾ år ved Søværnets Televæsen, hvor en del aftiden var i Aarhus. Her traf jeg min hustru Birgitte, som tog med mig til København, da jeg skulle i gang med at læse på Maskinmesterskolen.

Tog elektroinstallatøreksamen i 1969 og efter endt eksamen blev jeg ansat i Firmaet Hassel og Teudt som overmon-tør. Det var jeg de næste to år.

Derefter skulle der ske noget, da vi var

blevet gift, og ikke havde børn endnu.

Vi ville ud og sejle og tog kontakt til det Norske Rederi Leif Høegh og Co. i Oslo. Vi fik begge hyre på et fragtskib Høegh Merchant, som sejlede fra Europa og på vestkysten af USA – Japan - Mexico og Østen.

Birgitte fik hyre som stewardesse og jeg som elektriker.

Vi skulle påmønstre i Cristobal i Panama. Den by ligger ved indsejlingen til Panamakanalen fra østsiden. Vi fløj fra Kastrup til New York.

Videre over Miami til Panama City. Derefter videre gennem junglen i agentens bil til Cristobal, hvor vi blev indlogeret på et hotel. Efter to dage ankom skibet til Cristobal. Vi blev sejlet ud til skibet en sen aften ved 23-tiden. Der blev vi modtaget af maskinchefen og anvist vore lukafer. Birgittes lukaf nede ved messepersonalet. Mit oppe på officersgangen, hvor jeg både havde dagligstue og soveværelse samt bad og toilet. Birgitte fik dog lov til at bo hos mig.

Kl. 05.00 ringede min telefon, at jeg skulle være standby i kontrolrummet.

Vi skulle til at sejle igennem den første sluse i Panamakanalen. Kort tid efter meldte de fra agterdækket, at styrbord (SB) winch ikke virkede. Den skulle de

**LEIF HØEGH & CO.**  
AKTIESELSKAP

TELEGRAMS: HØEGHSHIP, OSLO  
HØEGHLINE, OSLO  
HØEGHAFRIC, OSLO  
TELEX: 18330 HSHIP N (5 LINES)  
TELEPHONE: 56 35 80 (10 LINES)  
OFFICE ADDRESS: PARKVEIEN 55 OSLO 2 NORWAY  
POSTAL ADDRESS: P. O. BOX 1328 VIKA OSLO 1 NORWAY

THE CONSULATE OF PANAMA  
COPENHAGEN

OSLO June 2nd 1971.

YOUR REF.  
OUR REF: Crew Dept./kkr

Dear Sirs,

Guarantee in connection with application for transit visa

We have engaged Norwegian subject:

Birgite Holst Sørensen  
.....  
born 7/7-45 ..... at Odense, Denmark  
address Vitterup Alle 46, Kastrup  
Stewardess  
as .....

for our ship M/S HØEGH MERCHANT  
her

It is our intention to send her by plane  
leaving Oslo about June 14th 1971.

Upon arrival at Panama..... he will contact our branch office:

C.B.Fenton & Co.Inc.  
Cristobal, Canal Zone

This office will arrange passage to the port of embarkation.

In connection with application for visa, we hereby guarantee  
payment of all expenses occurring during the above-mentioned  
person's stay in Panama....., including return fares to Norway.

Yours faithfully  
for LEIF HØEGH & CO. A/S



Steinar Kølbel

Min kone, Birgittes, kontrakt med LEIF HØEGH & CO. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)

bruge sammen med den bagbord (BB) for at holde skibet fast inde i slusen.

Maskinchefen og jeg gik i gang med at finde ud af, hvad der var galt, alt imens vi gik igennem de tre første sluser. Efter fire timer fik vi winchen i gang igen.

Efter den hårde start havde jeg glemt alt om Birgitte og hvordan det gik hende!

Så jeg måtte finde ud af, hvordan det var gået med hende. Om aftenen fortalte hun mig om hendes oplevelser ombord den første dag. Kl. 06.00 bankede det på døren og en person sagde at klokken var 06.00. Hun tænkte, at det ikke var noget, der kom hende ved, så hun sov videre i en halv times tid, indtil hun nok mente, at hun hellere måtte stå op.

Hun skulle så finde ned til messerne, hvor de andre var i gang. Hun blev sat til at dække op i officersmessen, hvor jeg skulle spise. Hovmesteren, som var Birgittes chef, sov længe.

Det var den anden messejente, som var gift med 2. mester, som viste Birgitte til rette og fortalte hvad hun skulle gøre. De første dage ombord var ikke så nemme for Birgitte, men jeg sagde til hende, at hun måtte sætte sig i respekt. Ellers måtte hun have sat et frimærke på ryggen og sendes hjem ved næste

havneanløb, i Los Angeles i USA.

Herefter gik det fint. Hun fik styr på arbejdet og mandskabet, som ikke var så flinke til at rydde op. Hun fik en snak med overstyrmanden, så han fik hanket op i mandskabet. Jeg kunne jo ikke rigtig blande mig, kun støtte hende, idet jeg jo var officer og på lige fod med hovmesteren, overstyrmanden og 1. mester.

Men som skrevet, efter nogle dage gik det fint. Birgitte og den anden messejente havde på skift, en uge ad gangen i mandskabsmessen og en uge i officersmessen samt salonen.

Vores første anløb var Los Angeles. Der boede min onkel Ernst og hans hustru Inge. Vi kontaktede dem, og en eftermiddag kom min onkel og hentede os, og tog os med til deres hjem. Vi havde en hyggelig dag og aften, hvorefter han kørte os tilbage til skibet. Vi var nåede også en tur i Disneyland.

Ellers gik alt tiden med arbejde og sejlads mellem Amerika, Østen, Mexico og Canada.

Forskelligt gods fra Amerika til Østen. Biler fra Østen til Amerika og Mexico. Træ og papirruller fra Canada til Europa, hvor vi anløb London, Hamburg, Rotterdam samt Antwerpen. Biler fra Italien, Genua, til Vestkysten af Amerika og Canada og så videre til Østen igen.



026282815005

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK

**PAN AMERICAN**



ISSUED BY  
PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS, INC.  
**WORLD'S MOST EXPERIENCED AIRLINE**  
MEMBER OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

EACH PASSENGER SHOULD CAREFULLY EXAMINE THIS TICKET FOR THE NAME OF THE CARRIER. THE CARRIER RESERVES THE RIGHT TO REFUSE CARRIAGE TO PASSENGERS WHOSE TICKET IS IN VIOLATION OF APPLICABLE LAW OR CARRIER'S REGULATIONS. CONDITIONS ON PAGE 2.  
PAGE 1



(Mogens Højstrup Sørensens arkiv)

På et tidspunkt skulle skibet i dok. Dette foregik i Canada på Vancouver Island i en by, der hed Victoria. På et Navy Værft, hvor vi lå i 14 dage.

I den periode gik vores brandalarm adskillige gange, da der blev svejset rundt omkring i skibet og vi fik ikke varskoet tids nok, at brandalarmen skulle slås fra.

### **Brand ombord!**

Da eftersynet på værftet var slut, gik turen over Stillehavet til Japan med stykgods. Efter tre døgn sejlads gik brandalarmen kl. 01.30. Vores reaktion var at vende os om på siden og sove videre, da vi jo var blevet vant til, at det var falsk alarm. Jeg stod nu alligevel op og gik ud på dækket og så at flammerne stod langt op over skorstenen og agterskibet. Nu gik det op for os, at det var alvor. Så jeg kom ned i kontrolrummet, hvor vi gik i gang med at koordinere slukningsarbejdet. Efter en time var branden slukket.

Vi kunne nu komme i gang med at få et overblik over skaderne. Hurtig fandt vi ud af, at branden var opstået på dæk 1, i et kammer hvor der boede en dansker, der hed Ivan. Desværre fandt vi hurtig ud af, at Ivan var omkommet. Der var desuden sket store skader på dæk 1.

Vi lå midt ude i Stillehavet tre døgn fra Japan, så det blev besluttet at lægge

Ivan ind i en presenning. Efter vi havde tømt den ene fryser, blev Ivan lagt ind i denne. Så kunne vi tage Ivan med til Japan.

Kaptajnen havde en samtale med rederiet. De kontaktede Ivans forældre i Danmark. Et døgn efter kom der besked fra rederiet, at hans forældre ønskede ham bisat til søs.

Dagen efter bisatte vi Ivan ved en lille højtidelighed på fordækket, hvorefter han gled stille ned i Stillehavet.

Efter anløb til Japans havneby Kobe, kom politiet ombord. Vi blev afhørt, men der kom ingen sag ud af det. Brandens opståen skyldtes, at Ivan havde røget i sin køje.

Den danske sømandspræst kom også ombord, og spurgte om der ikke skulle afholdes en mindegudstjeneste i den danske sømandskirke i Kobe. Birgitte og jeg havde en god samtale med præsten. Vi blev enige med ham om, at vi alle have fået det lidt på afstand. Så det blev til at Birgitte og jeg besøgte kirken.

Efter vi kom hjem til Danmark, kontaktede vi Ivans forældre, der boede i Vanløse. Vi aftalte et møde med dem. De var glade for, at vi kom og vi havde en god snak. De fortalte at Ivan ikke havde været i Danmark i mange år. Han var flyttet til Australien.

De var taknemmelige for, at vi havde bisat Ivan i havet. De sagde, at havet har forbindelse til alle steder og et godt sidste sted for deres søn.

Efter 1½ år kom vi tilbage til Danmark. Vi afmønstrede i Antwerpen og lejede en bil til at fragte os og vores mange ting hjemover. I Kiel blev vi mødt af Birgittes familie, der fulgte os det sidste stykke hjem til Odense.

Vi havde sparet en del penge op til søs da vi kunne leve af Birgittes hyre. Min løn kunne vi sætte i banken på en opsparing. Det betød, at vi havde til

udbetalingen på et nyt hjem og købte vores hus på Hjejlebakken 16 i Odense NV. Vi flyttede ind i april måned 1974 og bor stadig i huset den dag i dag.

Derefter sejlede jeg i en periode i rederiet J. Lauritzen. Birgitte og vores søn Lasse, på et år, kom ombord i byen Stettin i Polen og fejrede jul sammen med mig. Senere foresatte jeg i Rederiet Dansk Fransk og sejlede på ruten Europa-Vestafrika.

Jeg afmønstrede den 27. december 1975 på Lagos red i Nigeria. Jeg var blevet ansat i Søværnets Materiel



*BESKYTTEREN* søsættes fra Aalborg Værft d. 27. februar 1976. Skibet var i størrelse og udrustning nærlig de tidligere HVIDBJØRNEN-klassen, men bygget til civile specifikationer. (Marinens Bibliotek)

Kommando (SMK) som skibsinspektør og skulle starte først på det nye år i 1976. Jeg fløj hjem fra Lagos via Bern til Kastrup og der fra det sidste stykke til Odense. Jeg blev modtaget af min højgravide hustru Birgitte (det viste sig at være tvillinger!) og vores søn Lasse.

### **Tilbage til Søværnet 1976**

Jeg blev den 1. januar i 1976 ansat i Søværnets Materiel Kommando (SMK), som havde hovedkontor på Holmen i København. Jeg fik ansættelse som Skibsinspektør.

Mit første skib var en nybygning fra

Aalborg Værft inspektionskibet BESKYTTEREN. Dette skib skulle jeg arbejde med de næste 15 år!

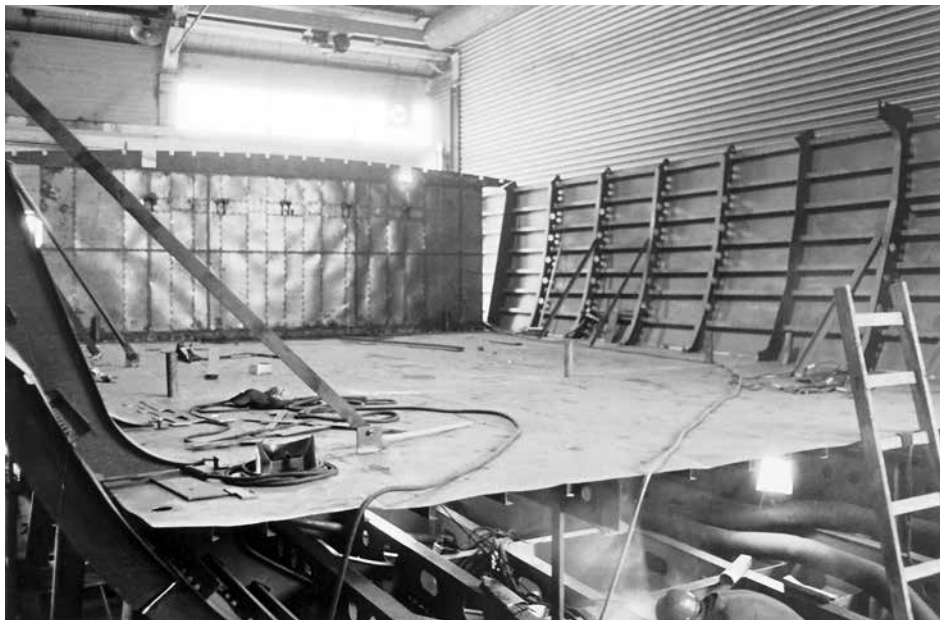
En anden af min første opgaver i SMK var at føre tilsyn med bygningen af 10 nye torpedobåde (TB-68 Willemoes-kl). Disse skulle alle bygges på Frederikshavn Værft. Dette arbejde varede de næste fem år.

Det blev også besluttet i Folketinget, at der skulle bygges tre nye korvetter. De skulle kaldes:

NIELS JUEL Klassen (NIJU-kl.)



*BESKYTTEREN i sit rette element her ved Flådestation Grønnedal i Grønland. Denne base var oprindeligt bygget af amerikanerne under Anden Verdenskrig. (Marinens Bibliotek)*



*Juni 1974. Torpedobåden WILLEMoes under bygning på Frederikshans Værft. Det var i starten en udfordring for værftet at bygge skroget i 3 mm stålplade, da det ikke var en dimension som blev benyttet ved bygning af handelsskibe. (Marinens Bibliotek)*



*Sådan kom WILLEMoes-klassen til at tage sig ud i sit rette element. Der er ingen tvivl om at klassen var flådens overfladeknytnæve mod øst, fra sidst i 1970'erne indtil hele klassen med et raskt politisk besparelsessnuptag blev taget ud af drift i år 2000. (Marinens Bibliotek)*



Enhedernes navne var:

- NIELS JUEL, NIJU
- OLFERT FISCHER, OLF
- PEDER TORDENSKJOLD, PETO

Jeg fik til opgave at føre tilsyn med enhederne i hele byggeperioden på Aalborg Værft A/S, som vandt udbuddet foran Lindø.

Jeg har haft med disse skibe at gøre





*Tre korvetter på stribe. (Marinens bibliotek)*

lige ”fra vugge til grav”, som vi siger i Søværnet. De blev købt til ophugning af firmaet H. J. Hansen i 2012. De blev slæbt til Lindø fra Flådestation Korsør, hvorefter alle tre skibe blev ophugget.

I hele den aktive periode af klassen har jeg gennemført en masse eftersyn samt ombygninger og en MLU (Mid-LifeUpdate) Levetidsforlængelse af skibene.

Eftersyn blev foretaget på følgende værfter:

- Fredericia Værft
- Ørskov Værft
- Frederikshavn Værft
- Helsingør Værft
- Svendborg værft
- Aarhus Værft
- Dubai Drydock

### **Større eftersyn og reparationer.**

Lige efter aflevering af OLFERT FISCHER (OLFI) havde enheden brand i det agterste maskinrum. Skibet lå ude i Østersøen tæt på Bornholm. Jeg blev fløjet over til Bornholm i helikopter og sejlet ud til OLF I, hvor jeg dannede mig et overblik over skaderne. Fik installationer sat sammen, så enheden kunne sejle til København. Efter en udbudsrunde blev Aalborg Værft A/S valgt til at udføre reparationerne, som løb op i 11 millioner kroner.

Samtidig havde jeg BESKYTTEREN liggende på Aalborg Værft A/S efter en vandfyldning i agterst maskinrum. Den skade var sket i havet ud for Holsteinborg, Grønland.

I den forbindelse fløj jeg op til Sønder Strømfjord og videre til Godthåb (Nuuk), hvor BESKYTTEREN ville ankomme. Tre uger tog det at gøre skibet i stand til at sejle til Danmark for at komme på værft. Arbejdet blev udført på Aalborg Værft A/S, hvor også OLFI lå.

Skibene blev på værftet kaldt "Badekarret" og "Brandtomten".

Prisen på reparationen af BESKYTTEREN løb op i 6 millioner kroner og Aalborg Værft A/S udførte et godt stykke arbejde på begge enheder. Til stor tilfredshed hos mig der som Søværnets Skibsinspektør havde ansvaret.

Pris på diverse eftersyn af NIJU-KL.

- Periodisk dokning (PD) 4 mil. Kr.
- Periodisk eftersyn (PE) 12 mil. Kr.
- Mid Live Update (MLU). 3 enheder.

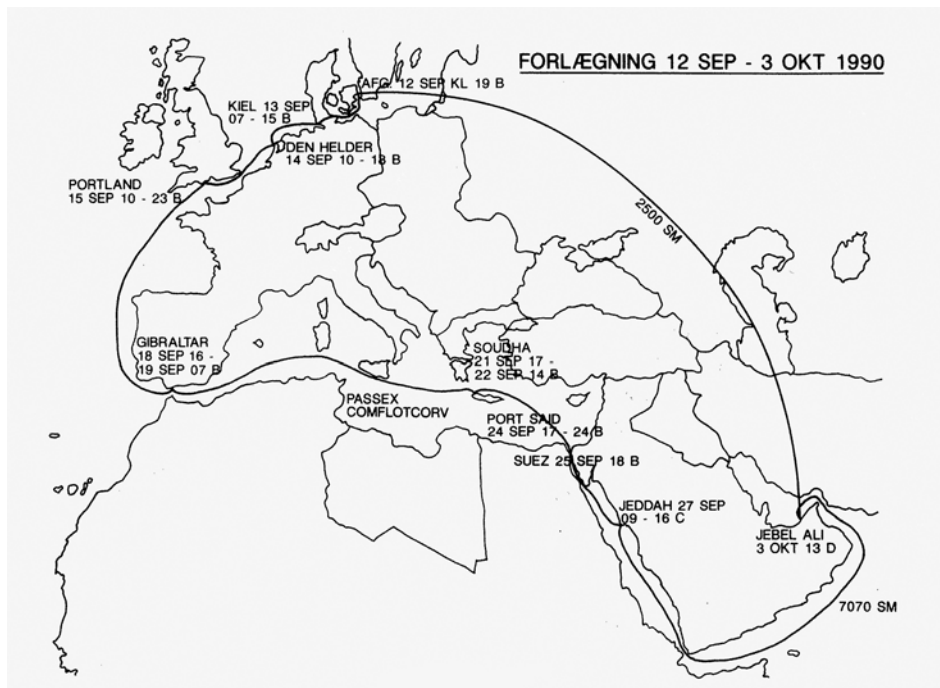
Pris pr. enhed 24 mil. Kr.

### **Klargøring af OLFI til afgang til Golfen - Operation Faraway.**

OLFI blev udsendt til Golfen i august i 1990. OLFI havde netop gennemført et større eftersyn på Svendborg Skibsværft A/S. Der var kun en uge til at gennemføre eftersynet, der bestod af 800 arbejds punkter. Enheden ankom til værftet en lørdag morgen. Der blev afholdt møde med værftet. Vi var tre personer fra SMK på værftet i hele perioden.



*Korvetten F355 OLFERT FISCHER fotograferet ved Svendborg Værft i forbindelse med ombygningen inden afsejlingen til Golfen. På korvettens styrbord side ses bevogtningsfartøjet P533 HAVFRUEN af DAPHNE-klassen. (Forsvarets Bibliotek)*



### Operation Faraway. (Marinens Bibliotek)

Det var:

- Ingeniør Lars C. Clausen.
- Skibsinspektør Laurits Jensen.
- Skibsinspektør Mogens Højstrup.

Svendborg Skibsværft A/S:

Leder af eftersyn, reparationsingeniør Kaj Elbjerg.

Nybygningschefingeniør Leif Madsen.

Reparationsingeniør Otto.

El-installationer, Semco Maritime,  
Ingeniør Svend Madsen.

Vi havde under arbejdet på Sydfyn indlogeret os på Hotel Svendborg.

Hver dag blev der afholdt møde med værftet. Gennemgang af tidsplan og økonomi var på dagsorden.

Lørdag aften afsejlede enheden på søprøve, under forlægning fra Svendborg til København. Med et anløb på Flådestation Korsør.

En uge efter afgik OLFI til Golfen

### **Olfert Fischer maskinrumsbrand i Golfen.**

Den 26. marts 1991 udbrød der brand i agterst maskinrum under sejldes,

hvorved OLFI blev hæmmet i sin sejlads. Skibet kunne dog lige klare sig ind til Jebel Ali, verdens tredje største udgravede havn i den Persiske Golf.

Jeg kom hjem fra søprøve med inspektionsskibet VÆDDEREN, en nybygning fra Svendborg Værft, den 27. marts. Min hustru havde fået en opringning fra SMK om, at jeg skulle gøre mig klar til at rejse til Dubai skærtorsdag den 28. marts. Sammen med skibsingeniør Lars C. Clausen fløj jeg fra Kastrup til Schiphol lufthavn i Holland. Her overnattede vi inden turen gik videre til Dubai med mellemlanding i Jedda i Saudi Arabien.

Ved ankomst til Dubai blev vi hentet af Dalog, der var den organisation, der var oprettet til at sørge for forsyninger mv. ved OLFI's ophold og sejlads i Golfen. Sammen med det norsk inspektionsskib ANDENES.

Temperaturen var 42 grader om dagen og 22 grader om natten. Vi blev indlogeret på Hotel Hayet i Dubai. Næste dag blev jeg afhentet af min private driver fra agenten i Dubai og kørt ud til OLFI. En tur på tre kvarter. Han kørte som død og helvede hele vejen ud til Jebel Ali. Der var en masse kameler på vejen.

Jeg inspicerede enheden for skader for at få et overblik over arbejdsomfanget.

Det viste sig at være et større havari og omfanget af skadede komponenter var stort. Samme dag afholdt jeg møde med skibsledelsen ombord på OLFI. Gennemgik mit oplæg til reparationernes omfang og tid, samt forespurgte enheden om, hvor mange folk de kunne afsætte til at hjælpe med til at udføre reparationerne. Jeg besluttede, at vi kunne udføre en del af arbejdet selv ved hjælp af eksterne firmaer.

Disse eksterne firmaer blev:  
Dubai Drydock med renovering af elmotorer, diverse stål-opgaver og aluminiumsarbejde samt isolering.

Semco Svendborg med levering af elmateriel, kabler, skilte, samlekasser, gennemføringer mv.

Orlogsværftet (OLV) med to montører som kom til Dubai for hjælpe med hydraulik og el-automatik.

Vi var i alt 12 personer fra OLFI. To fra OLV samt inspektøren selv (Mig!). Jeg var arbejdsleder og arbejdede på de forskellige hold.

Løbende fik jeg sendt bestillinger til SEMCO Svendborg, som så sendte varerne ned til os. De kom frem til Golfen på ca. to døgn.

Vi var ombord hver dag fra 0700 til 1800.





*OLFI. Maskinrummet efter branden 26. marts 1991. (Gustav Lang)*

Derefter på hotel og afslapning i Dubai. Vi boede på 10. sal og kunne gå i baren kvit og frit. Der var en stor dejlig pool og skøjtebane på hotellet. Spisning foregik på diverse restauranter i Dubai, og vi kom godt omkring i diverse egnretter. Når vi ikke tog ud kunne vi bestilte room service.

Dubai Drydock hjalp os med alt stålarbejde ombord, samt udførte reparation af spjæld og lemme ombord. Alle komponenter og elmotorer blev kørt til værftet. Løbende var jeg på Dubai Drydock for at besigtige og godkende arbejdet.

Ombord på enheden kom der dagligt en formand fra værftet, som jeg holdt møde med om arbejdets gang samt gennemgik tidsplanen. Formanden var fra Polen. Folk der udførte arbejdet var fra Pakistan og Indien. Dygtige håndværkere. Men de talte ikke til mig. Al samtale gik igennem formanden.

Chefen på værftet i Dubai var englænder. Værftet udførte et meget fint arbejde både på værksteder og ombord.

Efter 19 dages intenst arbejde, var enheden klar til at gå på søprøve ude i Den Persiske Golf.

Jeg havde udført et søprøve-program, som jeg gennemgik med Chefen og maskinchefen fra OLFERT FISCHER. Så

et par dage efter var vi klar til afgang på søprøve fra Jebel Ali. Efter 12 timers søprøve var enheden klar til at gå på en fire dages patrulje.

Jeg blev sat i land med gummibåd ude fra Golfen til sejlads til Jebel Ali.

Da vi kom ind til havnen, kom jeg i tanke om, at jeg ikke havde mit pas med. Så det var spændende, om der stod nogen, der ville se pas, da jeg jo havde været ude af landet. Men det var kun agenten der stod på kajen for at køre mig tilbage til Dubai.

Så gik der fire gode dage med afslapning, god mad og ture samt ophold ved stranden og poolen. En tur med Viking Gummibåds agent i Dubai over til Det Indiske Ocean, hvor den stod på sol og badning og kold te. (Dvs. øl der drikkes i tekru), idet det jo var et muslimsk land, og det var midt i Ramadanen. Vi fik lov til at få to øl hver dag.

Da OLF I var kommet ind til Jebel Ali efter tre døgn, blev jeg kørt derud af agenten for at afslutte opholdet med enheden.

Jeg havde møde med chefen og maskinchefen, hvor jeg udtrykte min store tilfredshed med skibets indsats ved reparationen. Chefen udtrykte også sin tilfredshed med det arbejde, vi



*Persergolfen. (Mogens Højstrup Sørensen's arkiv)*





*Persergolfen. (Mogens Højstrup Sørensens arkiv)*

Søprøver med korvetten OLFERT FISCHER 11. APR 1991

1. Opstart
2. Afgang Jebel Ali
3. Afprøvning af diverse anlæg berørt af branden fra kontrolrum
4. MTU(jvf. TKO-program)
5. Styremaskine. Drejepøver(M-SB-BB-M) med stabs indkoblet
6. Close Down med MTU-kørsel
7. Opstart af GT
8. GT-kørsel(jvf. TKO-program)
9. Styremaskine. Drejepøver(M-SB-BB-M) med stabs indkoblet
10. Close Down med GT-kørsel
11. Fuld Speed GT(15 min)
12. MTU-kørsel/nødstop MTU-GT bro)
13. Opsamling af observationer/fejl og mangler
14. Møde TKO-VLO-ELO-DRO-SMK/OLV
15. Afslutning


VM M. Højstrup

Afslutningsmøde pkt.15 & jfr. søprøveprogram.

Deltagere:

TKO	P.G.Paulsen
VLO	E.Holst
DRO	J.Højer
ELO	H.W.Petersen
ENO	P.Vestergaard
OLV	S.Skovhøi (VKST 20)
OLV	R.Schnipper
SMK VM	M.Høistrup

1. Søprøver afholdt & jfr. program pkt. 1-15.
2. Gennemgang af OLF I reparationsoversigt nr.8.
3. a. Endestop udsugning rum J forbindes. E.B.  
b. Kabelfastgørelse skorsten. E.B. samt maskinrum J.  
c. Lem for udsugning rum J(SB), rettes op UDFØRES AF VÆRFT
4. Efter afholdt søprøve er skib funktionsklar for sejlads.
5. Skibet er ikke klart for gastæt lukning i maskinrum, samt længere tids sejlads, før isolering er udført.

  
TKO P.G.Paulsen

  
SMK VM M.Høistrup

havde udført i samarbejde med Dubai Drydock samt af SMKs indsats ved at få enheden sejlklar igen efter 19 døgn.

Derefter tog jeg tilbage til Dubai og efter et par dage fløj jeg tilbage til Holland og der fra videre til Kastrup Lufthavn. En kæmpe opgave samt en god oplevelse rigere.

OLFI kom tilbage til Danmark 9 mdr. senere, hvor vi tog den på værft i Aalborg til et stort eftersyn og tilretning af diverse installationer efter det store havari i Golfen.

### **Nye inspektionsskibe**

I 1980'erne, blev det besluttet af Folketinget, at der skulle bygges fire nye inspektionsskibe. De skulle kaldes THETIS-klassen. Byggeværftet blev Svendborg Skibsværft A/S.

### **Thetis Klassen.**

THETIS, TRITON, VÆDDEREN OG HVIDBJØRNEN. Jeg var skibsinspektør for disse i 10 år, fra ca. 1991-2001, indtil der skete en tilpasning af organisationen i Søværnet. Igen og igen.

### **Holmen lukkes**

Den 1. maj 1993 blev Holmen, Flådestation København (FLS-KBH) officielt nedlagt og skibene gradvist forlagt til Flådestation Korsør (FLS-KOR) og Flådestation Frederikshavn (FLS-FRH). Skibsinspektørerne blev også delt

ud på FLS-KOR og FLS-FRH. Jeg valgte FLS-KOR, så jeg måtte sige farvel til THETIS-kl. Men fik så enheder på FLS-KOR. Så fra 2001 hørte jeg til på FLS-KOR.

### **MID-LIFE UPDATE (MLU) af NIJU-kl.**

Det blev politisk bestemt i 1994, at de nu lidt ældre korvetter skulle gennemgå en MLU for at blive opgraderet på systemer og gøre enhederne lettere rent tonnagemæssigt. De havde over årene fået en større dybgang.

Der blev udarbejdet specifikationer sammen med firmaerne Logimatic og Brix & Kamp. Begge firmaer beliggende i Aalborg. Specifikationen blev sendt i udbud til de danske værfter. Det var før, at udbud skulle ud i EU.

Efter flere forhandlinger blev det Aalborg Værft A/S som opgaven gik til. Fra 1995 til 2000 gennemførtes MLU på alle tre korvetter.

Værftet nedsatte en projektgruppe bestående af:

Ingeniør Knud Boesvang.

Reparationsingeniør Mogens Hansen.

Mester Jørgen Nielsen. (JØNI).

SMK værftgruppe:

Kommandørkaptajn Aage Skøttrup.

Kaptajn løjtnant Gert Nørskov Pedersen.

Skibsinspektør Mogens Højstrup (HØJSTRUP).

Maskinoversergent Karsten Hellmann

(BULLER).

Marinespecialist Niels Christian

(BAJSEN).

Marinespecialist Anders Hansen.

Selve opgaven gik ud på at gøre hver enhed lettere og at installere lettere udstyr i enhederne samt udskifte kabelnettet til letvægtskabler. Alt udstyr der blev udtaget af første skib, NIELS JUEL, blev vejjet og noteret.

Efter færdiggørelse af MLU-PE på første enhed, viste resultatet, at den var blevet 50 tons lettere. Så vi fortsatte på de næste to enheder.

Der skulle også installeres nye aircon-

dition anlæg samt fire nye hjælpemotorer, nye kraner og bovpropeller. Samtidig med MLU gennemførtes et Periodisk Eftersyn (PE) på hver enhed. MLU og PE tog over et år pr. enhed. Pris pr. enhed. 50 mill. kr.

En del våbensystemer skulle opgraderes og der skulle også installeres nye våbensystemer.

Jeg havde med disse tre enheder at gøre fra vugge til grav, som vi sagde i Søværnet - fra 1976 til 2010, hvorefter de blev hugget op af H. J. Hansen Odense i 2012 på Lindø Værftet.



*8. februar 2013. Alle tre korvetter af Niels Juel-klassen blev placeret i den store dok på Lindø Værftet, og så blev de på kort tid "gnasket" i stumper og stykker. (Forsvarets Bibliotek / Per Körnefeldt)*



*FLYVEFISKEN, HAJEN og LOMMEN blev i 2008, 2009 og 2010 overleveret til Litauen og i 2017 fulgte HAVKATTEN. I 2023 sejler alle fire enheder stadig. (Marinens Bibliotek)*

**På pension 2008 men konsulent til 2011.** Efter at været gået på pension i 2008 fortsatte jeg som konsulent for Forsvarets Materiel Tjeneste (FMT) ved eftersyn af tre enheder af den tidligere FLYVEFISKEN-klasse, inden de skulle afleveres til Litauen Navy. Eftersyn blev foretaget på Faaborg Værft A/S i perioden 2007 til 2010.

Jeg havde et fint samarbejde med litauerne, fik afleveret alle tre enheder til dem i fin stand. Jeg var to gange i Litauen til parade ved aflevering af enheder fra Danmark til Litauen.

I 2015 købte Portugal fire enheder af FLYV-kl..

Således var der nu (2016) kun fire enheder tilbage, som er oplagt og udgået af Flådens tal.

### **Slutbetragtninger**

I min tid i Søværnet havde jeg ofte svært ved at se, hvor ledelsen var henne og hvad de egentlig ville på de store linjer. Men det gjorde heller ikke altid noget, da hver Skibsinspektør på en måde havde hver deres eget lille rederi at lede. Vi havde vores skibe hver især og stor selvbestemmelse til at gøre hvad vi ville.

I det næste afsnit nævner jeg personer der har haft betydning for mit virke i Søværnet.

Afdelingsingeniør Arne Sørensen (Min chef igennem mange år)

Underdirektør Carl Sørensen (SMK) - Den eneste jeg var ”Dis” med, da jeg blev ansat i SMK. Men et halvt år efter, på en prøvetur med torpedobåden BREDAL fra Frederikshavn Værft, hvor jeg var ude agter og se på skrue-vand, kom han hen til mig og sagde: ”Højstrup; vi skal være dus for fremtiden”, og så gav han mig hånden.

Tekniskchef Bent Hansen, SMK  
(Aalborg Værft A/S)

Afdelingsingeniør Per Hansen (SMK)  
Værft direktør Niels Strøm (Aarhus Værft)  
Værft direktør P. Glente (Svendborg Skibsværft A/S)

Tegnestuechef Maskine Mogens Rosenkjær (Svendborg Værft A/S)  
Maskiningeniør Ebbe Jørgensen (Svendborg Værft A/S og Faaborg Værft)

Reparationsingeniør K. Elberg (Svendborg Skibsværft A/S)  
Reparationsingeniør Jørn Nielsen (Frederikshavn Værft/ Svendborg Værft)

Nybygningschef Leif Madsen (Svendborg Skibsværft A/S)

Reparationschef E. G. Sørensen (Frederikshavn Værft)

Reparationsingeniør Mogens Hansen (Frederikshavn Værft, Aalborg Værft A/S, Ørskov Værft)

Reparationsmester Jørgen Nielsen (Frederikshavn Værft, Aalborg værft A/S, Ørskov Værft)

Værft ejer Kresten Vester (Grenå Skibsværft)

Værft direktør N. Martiensen (Assens Skibsværft.)

Værft direktør Jan Mortensen (Faaborg Værft)

Kommandørkaptajn Erik Månson (SMK/Korvetter/Golfen)

Kommandør Bent Sloth Larsen (bygning af korvetter)

Kommandørkaptajn Aage Skøttrup (korvetter, MLU)

Orlogskaptajn Hans Erik Hansen (I/S BESKYTTEREN. FLS-FRH)

Orlogskaptajn P. G. Paulsen (Thetis-kl, NIJU-kl, OLFI (Golfen))

Kommandørkaptajn Budsted (I/S 86, bygning af THETIS-kl)

Orlogskaptajn. Hessellund (I/S 86, bygning af THETIS-kl.)

Kommandørkaptajn H. Mussfeldt (Chef OLFERT FISCHER (Golfen), SMK)

Admiral Hans Garde (Chef PETER TORDENSKJOLD, Forsvarschef)

Orlogskaptajn Ib Vandmand (korvetter 2. Eskadre FLS-KOR)

Kaptajnløjtnant Gert Nørskov Pedersen (skibstypeinspektør, korvetter, kollega FLS-KOR)

Kommandørkaptajn Henrik Worm (elektroofficer OLFI)

Kommandør Lars Gullaksen (NIJU-kl., FLS-KOR)

Kaptajnløjtnant Erling Holst (korvetter)

Kaptajnløjtnant. Erling Alby (WILLEMOES-kl.)

Seniorsergent Karsten Hellmann

(Buller) (korvetter, MLU)  
Marinespecialist Niels Christian  
(Bajsen) (korvetter, MLU)  
Marinespecialist Anders Hansen  
(korvetter, MLU)  
Værkmester B. B. Pedersen (SMK,  
bygning af torpedobåde og korvetter)  
Værkmester S. Hansen (Kanon Søren)  
(SMK, bygning af torpedobåde og  
korvetter)  
Overværkmester Laurits Jensen (SMK,  
korvetter, bygning af Inspektionsskibe)  
Ingeniør Lars Christian Clausen (SMK,  
korvetter, Golfen)  
Sektionschef SMK VS 2 M.E. Wismann  
(maskinsektionen)  
Ingeniør S. Stegenborg (SMK, torpedobåde)  
Ingeniør M. P. Larsen (Torpedobåde)  
Ingeniør Svend Madsen (Semco  
Maritime, bygning af inspektionsskibe,  
Svendborg Skibsværft A/S)  
El-mester Henning Jørgensen (Semco  
Maritime, Svendborg Værft A/S)  
Maskinmester Jacob Wesenlund (HRS Kor-  
sør, reparationer af enheder, FLS-KOR)  
Sektionschef Arne Hougård (leder af  
maskinsektionen, FLS-FRH)  
Værkmester Ole Jacobsen (leder af el-  
værkstedet, FLS-FRH)  
Ingeniør Erland Hansen (Logimatic, MLU)  
Ingeniør Per Jørgen Nielsen (Brix &  
Kamp, MLU)  
Aut. Elinstallatør Jens Friis (Aarhus  
Værft)  
Service Manager Ron Auld (SMMS,  
Uk)

**Diverse kurser og besøg i ind- og udlandet**  
Under bygning af diverse nybygninger,  
var der indlagt diverse fabrikskurser.

**WILLEMOES-klassen TB.68.** 10 enheder.  
Bygget på Frederikshavn Værft.  
Gasturbiner, Rolls-Royce, UK.  
Dieselmotorer MTU, Bodensøen, Tyskland.  
Propelleranlæg. Liåen Norge.

**NIELS JUEL-klassen.** 3 enheder. Bygget  
på Aalborg Værft.  
Gasturbine, General Electric, Ohio og  
Florida, USA.  
Maskinmanøvreanlæg Hawker  
Siddley, England.  
400 HZ Omformere Holland.  
Dieselmotor, MTU, Friedrichhafen,  
Bodensøen, Tyskland.

**Inspektionsskibe, THETIS-Kl.** fire  
enheder. Bygget på Svendborg Værft.  
Propelleranlæg, KaMeWa, Karlshamm  
Sverige.  
Dieselmotorer, MTU, Friedrichhafen  
Bodensøen.  
Oliecentrifuger, Tyskland.  
Alarmanlæg, Lyngsøe Marine, Danmark.  
Generatorbrydere. Merlin Gerin. Frankrig.  
Helikopter Handling System, Skotland.  
Toiletanlæg, England.  
400 HZ omformere, Holland.  
Generatorer, Van Kaick, Tyskland.  
Bovpropeller samt Asimuth truster,  
Norge.



## Holmens Hæderstegn og 25-års Jubilæum

Den 22. november 1999 havde jeg 25-års jubilæum i Statens tjeneste. Dette jubilæum holdt jeg for min familie og nære venner, samt gode kollegaer fra Søværnet. Jeg havde inviteret til frokost på Cafe Petersborg, som

ligger i Bredgade i København. Efter frokosten forlagde vi til Bangs Bodega som ligger i Store Kongensgade og var stambodega for mange i Nyboder. Der var baren åben i 2 timer, så der blev drukket en del fadøl i festligt lag. Jeg havde en god og dejlig jubilæumsdag.



### *Hæderstegnet for god tjeneste ved søetaten*

der er indstiftet af kong Christian VII er ved kongelig resolution tildelt

værkmester ved Søværnets Materielkommando  
Mogens Højstrup Sørensen

fra den 29. januar.

Et eksemplar af de af kongen stadfæstede bestemmelser vedrørende  
hæderstegnet vedlægges.

Forsvarsministeriet, den 29. januar 2001.

P.M.V.

  
Anders Truldborg

  
Francis Zachariae

## Afslutning

Min farfar og min far, Svend Aage og Gerner, er nu begge døde. Det samme er min mor.

Jeg har stadigvæk kontakt til mit gamle netværk i Søværnet og følger stadig med i flådens gøren og laden i det omfang jeg kan.

Jeg har kontakt til Litauen NAVY og deres kaptajnløjtnant Darius Miskus. Jeg hjælper dem med gode råd og vejledning i det omfang de skulle spørge.

Jeg har kontakt til Bo Berglund der var den svensker, der købte maskineriet fra hele NIELS JUEL klassen, da de skulle ophugges på Lindø i 2013. Han købte

tre Gasturbiner LM 2500 og tre dieselmotorer MTU. Jeg hjalp ham med at skaffe diverse oplysningsbøger, tegninger og reservedele fra Søværnets lagre som han kunne have nytte af.

Det har været en god og spændene tid i Søværnet. Ikke to dage var ens. Kæmpe opgaver har jeg haft og løst til stor tilfredshed for mig selv og mine kunder.

Til slut skal lyde en stor tak til min hustru og mine børn. For at hele mit virke i Søværnet, kunne lade sig gøre krævede det opbakning hjemme fra. Alle årene i Søværnet krævede en del rejseaktivitet og betød jeg var en del væk hjemme fra.



Skrevet af  
Mogens Højstrup Sørensen ”HØJSTRUP”  
2016

## Bog anmeldelser

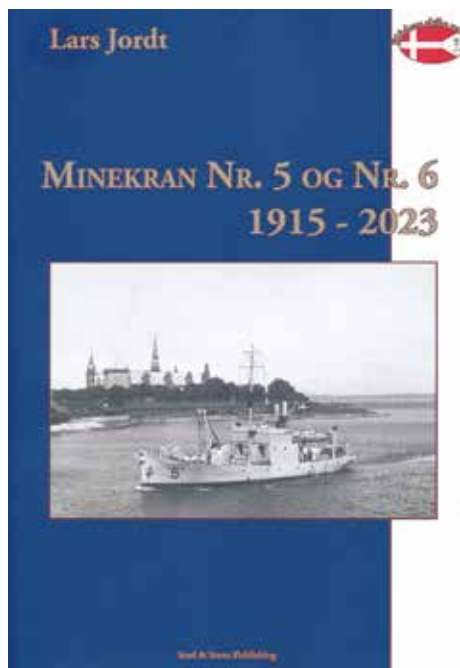
**MINEKRAN NR. 5 og NR. 6, 1915 – 1923** af *Lars Jordt* udgivet i juni 2023 af ”Steel and Stone Publishing”. Kan købes på [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk) 52 sider. Pris kr. 150,00 inkl. moms, **plus** forsendelse.

Det er en ganske interessant historie, som nu bringes i det seneste nummer (nr. 19) i serien ”Flådens skibe”.

Hæftet omhandler to lidet kendte skibe bygget på Orlogsværftet og afleveret til Flåden i henholdsvis januar 1918 og i juli 1919. Fra starten fik de navnene MINEKRAN NR. 5 og MINEKRAN NR. 6. Beretningen er godt fortalt af Lars Jordt.

Marineministeriet gav grønt lys for bygningen af den første enhed i 1915, men en del af ”råvarerne” til skibet (stålplader, nitter m.m.) skulle først leveres fra Tyskland, som var midt i en storkrig. Toiletterne fra England kunne først leveres efter krigen. Bygningen varede i to og et halvt år. Den anden enhed blev bestilt i 1916 og var først klar efter krigens afslutning.

Skibene må have været solidt bygget af Orlogsværftet. Det ene (”Minekran Nr. 5) blev formentlig ophugget i 1960’erne eller 1970’erne, mens den anden enhed stadig eksisterer – om ikke i bedste velgående, så holder skibet sig dog stadigt flydende trods mere end 104 år på bagen. (Undertegnede har



selv observeret FREUNDSCHAFT (ex-MINEKRAN NR. 6) på Dänholm ved Stralsund i april 2023).

Det er som bekendt dyrt at være fattig. Hele denne historie om de to såkaldte minekraner er i bund og grund en ynkelig udstilling af leveringsproblemer og om et dårligt beredskab, især op til 1939/1940. Fra 1937 blev der givet forøgede midler til Flåden, men der var ikke midler nok til at forøge minelægningskapaciteten.

Da den Anden Verdenskrig startede,

var de to skibe nedslidt og krævede værftsophold. På grund af oliemangel blev kabysen ombygget til kulfyring så der stadig kunne koges kartofler!

De to skibe var hver på 186 tons og havde en besætning på 26 mand. Der kunne være 60 miner om bord på hver enhed. Pladsforholdene om bord må have været meget spartanske. Intet ved skibene virker prangende, bortset fra den store kran, som var nødvendig for at bakse med de tunge miner.

Skibene var hverken smukke eller hurtige, men de var billige i drift, og det var vigtigt. De virkede i mange år som en slags arbejdsheste for Flåden. Minekranerne kunne udlægge minefelter med såvel selvvirkende miner som kontrollerede miner. (Et kontrolleret minefelt kan armeres/ desarmeres fra land.) Fra september 1939 og frem til den tyske besættelse af Danmark udlagde de to enheder talrige minefelter.

Den 29. august 1943 blev begge skibe sænket på Holmen af egne besætninger. Siden blev de hævet og bragt til Rostock og anvendt af Kriegsmarine som vagt-, transport og mineskibe. Efter krigens afslutning blev skibene ikke vurderet egnet til hjemtagning og istandsættelse. Dermed overgik de til tyskerne i den sovjetiske besættelseszone, hvor de gled ind i DDRs forskellige tjenester

som søpolitienheder, som bøjelæggere for den hydrografiske tjeneste og senere som skolebåde for den kommunistiske pionerbevægelse.

Skibene har haft mange navne: MINEKRAN NR. 5 blev i 1934 omdøbt til MINEFARTØJET KVINTUS og i DDR til PRENZLAU. MINEKRAN NR. 6 blev omdøbt til MINEFARTØJET SIXTUS, i DDR til FÜRSTENBERG og senere til det nuværende navn FREUNDSCHAFT.

En lang række gode fotos er med til at gøre hæftet meget spændende. Blandt andet kan man se krigsminer blive bragt med toget fra København til Korsør. Her tages de ombord, mens et talrigt publikum nærmest står i vejen for minerne. Der er ingen afspærring, hverken til beskyttelse af civilbefolkningen eller for nysgerrige udenlandske blikke.

Hæftet er velskrevet og meget fornøjelig læsning for marineinteresserede læsere.

*Poul Grooss,*  
kommandør, (pensioneret)

# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Også modelbyggere er mennesker. Der har derfor været lidt stille på værkstederne i arresten, mens medlemmerne har holdt sommerferie med familie og venner.

Fredag d. 23. juni var alle ”arrestanter” inviteret til åbning af udstillingen ”Skibene på Holmen” i Mastekranen. Interessen var stor – ikke mindst - for at se, hvordan laugets store model af Mastekranen var tilgodeset. Den stod heldigvis som hidtil i stueetagen med plads til opstilling af funktionsmodellen af fregatten Christiansborg på kajen lige under kranen. Det er også i Mastekranen, at modellen af fregatten ROTA (permanent udlånt af Københavns Museum) skal opstilles, når takkelage mm. er repareret.

Bygning af den åbne model af HMS DEFENCE til Strandingsmuseet skrider tilfredsstillende fremad. Museet har nu betalt første rate, men endnu ikke underskrevet den samlede aftale. Selve bygningen påvirkes dog ikke af den manglende, men forventede underskrift. De fleste af de meget forskellige spanter er nu lavet, og når alle hækspanterne er færdige, monteres spanterne i skroget. Når dette læses, skulle modelbyggerne være i fuld gang med monteringen og



gerne være færdige med denne del af projektet inden jul. Det har været en stor teknisk udfordring med spanterne til den åbne model. Men også meget lærerigt. Det har hele tiden været et ønske at få flest mulige af modelbyggerne involveret i projektet, men indtil nu har det været et projekt for de meget få. Efter montering af spanterne skulle dette gerne ændre sig.

Reparation af kirkeskibet til Brøndby Øster Kirke er afsluttet, og modellen står hos Brøndby Marineforening. Den overdrages til kirken ved en festgudstjeneste søndag **den 10. september**.

Bygning af korvetten FORTUNA som kirkeskib til Frederikskirken i Paris forløber planmæssigt. Aftalen er på plads, første rate betalt og byggeriet kommet godt i gang. Der er dannet en lille projektgruppe på 3-4 modelbyggere, der mødes af og til. Her aftales det videre forløb, og opgaverne fordeles. Det meste arbejde udføres fordelt blandt gruppens medlemmer og uden for arresten.



*Udsnit af de mange og forskelligartede spanter til modellen af DEFENCE, juli 2023. (OMBL)*

Fra Filips Kirken på Amager er kommet et ønske om renovering af kirkens tre kirkeskibe i forbindelse med kirkens samlede istandsættelse oktober-november 2023. Opgaven forventes primært at omfatte en lettere rengøring af modellerne, især dæk og rigning for støv samt mindre opstramning af dele af rigningen. Der er også nogle skader i malingen af skroget på den store model ”DEUS REGITE”.

En meget flot model af linjeskibet TREFOLDIGHEDEN har i en årrække stået på Høje Taastrup Rådhus. Den er skabt ud fra vort afdøde medlem Niels Probst rekonstruktionsarbejde og er enestående som repræsentant for de store skibe i 1600-tallet. Modellen blev bygget i 1990’erne – blandt andet med hjælp og vejledning af modelbyggerlauget. Efter laugets anbefaling er den nu kommet tilbage til Nationalmuseet, og lauget har tilbudt at sætte

den i stand. Bl.a. har museet ønsket at få fjernet en særlig hilsen, idet de sikkert velmenende modelbygere har malet deres portrætter ind på agterspejlets vinduer.

Vores næste medlemsmøde bliver sommermødet med pårørende og grill mm. i arrestgården **lørdag d. 26. august**. Og vejrudsigten ... ja, det kan ikke blive værre end sidste år og sidste år og sidste år.

**26. september** har vi aftalt besøg på Krudtværket i Frederiksværk med en guidet rundvisning. Efterfølgende en selvbetalt frokost i området.

**Tirsdag d. 28. november** har vi reserveret Bræddehytten på Nyholm til vores traditionelle julemøde. Alt efter samme program som tidligere.

Og til næste år fortsætter rutinen. Måtte et eller flere medlemmer have forslag til foredragsholdere eller besøg, så sig endelig til.

# Marinehistorisk Selskabs ekskursion 2023

## Oplev Christiansborg

Slots- og Palæforvalter, orlogskaptajn Ole Bent Pedersen, vil selv vise os kendte og ukendte steder i Christiansborg Slot med dets 800 år lange historie. Siden begyndelsen af 1400-årene har slot-tet været rigets magtcentrum, og huser i dag Folketinget, Statsministeriet, Højesteret, De Kongelige Repræsentationslokaler og Slotskirken hvor folketingsåret åbnes med gudstjeneste.

Det nuværende Christiansborg er det sidste i en lang række af bygninger på dette sted. Christian VI lod det middelalderlige Københavns Slot bryde ned og opførte i 1734-1745 det første Christiansborg. I 1794 brændte slottet, kun ridebaneanlægget stod tilbage. Det andet Christiansborg blev færdigbygget i 1828 under Frederik VI, men i 1884 brændte også dette. I 1907 lagde Frederik VIII grundstenen til det tredje Christiansborg, og Christian X indviede slottet i 1928.

**Ekskursionen finder sted tirsdag den 12. september 2023**

**Mødested: Prins Jørgens Gård.**

**Mødetid; 1020. Samlet indgang 1030 via Dronningeporten til Drabantsalen.**

Transport: Metro M3/M4 til Gl. Strand Station eller bus nr. 2A, 23, 31 og 37 med stoppested ved Slotskirken.

Pris for deltagelse: kr. 250,-

Tilmelding: Den 4. september 2023 via [Marinehist.nemtilmeld.dk](http://Marinehist.nemtilmeld.dk).

Deltagerantal: maks. 40.

Rundvisningen varer knap 1½ time. Derefter går vi til Frederiksholms Kanal 1, Café Katz, hvor vi har vort eget lokale. Her afsluttes ekskursionen med en frokostplatte, øl eller vand.

Vel mødt

Bestyrelsen



**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

**Arrangementer 2023 - 2024**

Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet "Ubåden" Holmens Kirke.

**Tirsdag 12. september 2023 kl. 1030 - UDFLUGT. Se mere på side 47.**

Onsdag 25. oktober 2023 kl. 1930

*Flotilleadmiral Carsten Fjord Larsen NK Søværnskommandoen*

**Status for Søværnet samt perspektiver i henhold til forsvarsforliget.**

Onsdag 29. november 2023 kl. 1930

*Michael Clemmesen og Peter Bogason, ordstyrer Søren Nørby*

**Temaaften om Søværnets udvikling i mellemkrigsårene (1919-1939)**

Onsdag 31. januar 2024 kl. 1930

*Tom Wismann*

**Verdens største slagskibe Yamato og Musashi 1934-45.**

Onsdag 28. februar 2024 kl. 1930

*Arkitekt Ph.d. Christian Lemée*

**Tre velbevarede vrage i Østersøens dyb.**

Onsdag 20. marts 2024 kl. 1930

*Poul Grooss*

**Torpedobådseskadren 1968 – 1973, et tilbageblik fra en af torpedobådscheferne.**

Onsdag 17. april 2024 kl. 1930

**Generalforsamling**

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 150 kr.

**HUSKAT** holde øje med hjemmesiden: [www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk). især  
øverst tv under: **Velkommen og så: Kontingent**

Tilmelding til foredrag og spisning via link:[marinehist.nemtilmeld.dk](http://marinehist.nemtilmeld.dk)