

Ex. 1 Sjs. 8013



Forsvarets Bibliotek

Marinens  
Bibliotek



000000009903

JØRGEN MØLLER

MIN TID PÅ ORLOGSVÆRFET I TRE PERIODER 1936-1946.



Forsvarets Bibliotek



Den 1'december 1936 kom jeg i lære på Orlogsværftet. Det første sted jeg skulle være var i magasinbygningen for enden af tørdokken. I gavlen mod nord var der udlevering af pneumatisk håndværktøj m.v.. Den første dag mødte jeg op i mit ældste sæt tøj, da jeg mente, at en kedeldragt var noget underligt tøj at gå i ! Mit arbejde den første dag blev derfor at pudse mesters cykel.

Manden, der passede magasinet og reparerede værktøjet var meget elskværdig, og lærte mig hurtigt navnene på de forskellige værktøjer.

Efter et par uger blev jeg flyttet om på vestsiden af samme bygning, hvor man udleverede nagler, skruer, møtrikker samt håndværktøj af alle slags, -forhamre, muggertes o.s.v., dette værktøj var mærket med kongens monogram, noget af det helt tilbage til Chr.9. Magasinet blev passet af en mand, der var ligeså uelskværdig, som manden i det første magasin havde været elsværdig. Måske var han bitter over, at have tilbragt mange år i samme mørke og snavsede lokale.

En anden opgave i dette magasin var at veje alle mindre dele, der gik ned ombord, for at kunne kontrollere skibets vægt under bygningen. Dette er ulige mere nødvendigt ved et krigsskib end et handelsskib.

På beddingerne stod 3 U-både af "Havmanden"-typen, 2 på den store bedding og 1 på den lille bedding. Disse både var en videreudvikling af "Flora"-typen, idet den mellemliggende "Daphne"-typen ikke var så vellykket. Dette skyldtes, at man for denne klasse havde krævet, at de skulle have så lille dybgang at de kunne gå gennem Bøgestrømmen. Følgelig "bulede" de ud til en extra stor bredde midtskibs. Svendene forklarede at de derved fremkomne "sadel-formede" plader havde været næsten umulige at lave. Pladerne udenbords i en ubåd er jo af temmelig stor tykkelse.

At begynde en skibsbygningskarriere med ubåde, giver en indtrykket af, at skibsbygning er en uhyre kompliceret ting. Der var her mange forskellige spanteafstande i båden, men alle målene var trods alt i meter. Da jeg siden kom til værftet i Helsingør var der på et almindeligt fragtskib kun to afstande 27" midtskibs, og 24" for og agter. Vel at mærke i engelske tommer. Resten af skibet en blanding af "feet" og meter.

Efter tiden ved værktøjsudleveringen kom jeg ind i skibsbygningshallen. På den tid hed skibsbygningsmesteren Andersen, værkføreren Fich, og driftsingeniøren Thorvang. Jeg blev sat til at hjælpe en smed i vinkelsmedien i det sydøstlige hjørne af hallen. Her blev alle vinkler af mindre dimensioner opvarmet i en esse, hvorefter smeden formede dem i den ønskede facon efter en træskabelon.

Ikke langt herfra var spanteovnen, hvor vinkler af større dimensioner- til spanter- blev opvarmet. Det var virkelig imponerende, at se når sådan en glødende vinkel blev hevet hurtigt ud af ovnen, for hurtigt at blive bøjet i den rette facon af de raske smede, således at den passede til den træskabelon sendt ned fra spanteloftet.

Selvom skibsbyggeriet var fra slutningen af 1920-erne, var det et meget trist og snavset sted. Det virkede derfor helt grotesk en dag, da en søofficer spankulerede igennem i fuld uniform, -og med en hund i snor!

Senere kom jeg på spanteloftet, der lå ovenover skibsbyg-



ningshallen, hvor der dengang kun arbejdede 2 svende, Svendsen og Nielsen, samt et par lærlinge. Der var endnu ikke kommet extra-bevilling til flåden, og der var småt med arbejde.

Det var hovedsagelig Svendsen, der lærte mig op. Han var en meget behagelig mand, og jeg lærte en masse om udfoldning af plader og om afslagning i det hele taget. Han kunne også fortælle meget om den ældre tid på værftet, da dette lå, hvor nu søofficersskolen ligger. Han havde jo været med til at bygge panserskibe, hvilket han var stolt over. En dag vi var nede ombord, hvor vi udførte et eller andet, der svinede mere eller mindre til, begyndte jeg at rydde op efter os. "Det har vi arbejdsmandene til". Da lærte jeg, hvad en faglært var!

På spanteloftet lagde man et skib ud i fuld størrelse på gulvet. Dette bestod af brædder lagt under en vinkel på 45 grader for, at man ikke skulle få spidsen af tømmerblyanten ned i revnerne. Fra Konstruktionskontoret (Skibstegnestuen) fik spanteloftet en opmåling med halvbredder på vandlinier målt for hver spant, mål på sent etc. Denne opmåling var foretaget meget omhyggelig formodentlig i skala 1:10. Hvis der var særlige vanskeligheder blev der tilkaldt hjælp fra Konstruktionskontoret (ing. Erik Nielsen).

De skibe, som jeg mest havde med at gøre dengang var minestrygerne af "Søløven"-typen. Disse skibe havde en meget stor skrue for at give stor slæbeeffekt. Skruen sad delvis i en tunnel, som i gamle torpedobåde af Thornycroft-typen. Det var ikke alene svært at tegne op, men endnu sværere at udføre i værkstedet.

Spanteridset i fuld størrelse blev tegnet ud på finerplader lagt på gulvet. Når mærkerne fra den modtagne opmåling var sat af, skulle vandlinier, sent o.s.v. lægges ud på gulvet, på langs af loftet for at jævnes ("faïres"). Skibet blev dog presset sammen til halv længde (men korrekte halvbredder), for at give bedre skæringer. Efter fairingen førtes de korrigerede halvbredder ind på spanteridset og de endelige spanter tegnet op. Herefter blev bundstokke, knæ o.s.v. tegnet ind.

Derefter blev der udført skabeloner i træ svarende til de forskellige spanter, plader, knæ o.s.v.. Mange af skabelonerne måtte forstærkes med stivere, ligeledes af træ, for at de kunne holde faconen, når de kom ned i værkstedet.

Arbejdstegningerne til de forskellige ståldele var mest i skala 1:15, en skala, der er "forbudt" til større skibe, men ideel til det, som vi lavede.

Inden jeg rejste til Helsingør Skibsværft var jeg også med til noget af afslagningen til opmålingsskibet "Freja".

På væggen i den sydlige ende af loftet sad der halvmodeller af træ, hvorpå klædningspladerne var optegnet. Disse havde været anvendt ved bestilling af stål. Jeg troede, at jeg kendte alle Orlogsværftets seneste nybygninger, men der var en (no. 139), som jeg ikke kendte. Det var en damper "Hermod", bygget 1920/21 til Marinen til brug til hjemtransport af kul til eget forbrug. Den blev drevet af rederiet C.K.Hansen, men forliste 3 oktober 1927 på en rejse Sverige til England lastet med malm.

I den sydlige ende af loftet, var der også adgang til en udvendig ståltrappe ned til værkstedet. Hvis mester eller værkførereren var på vej op, kunne man høre dem, inden de kom ind på loftet. Det kunne have sine fordele.

Af og til kunne der komme opgaver på loftet af speciel karakter. Således var jeg med til sammen med Svendsen, at udføre afslagningen til nye undermaster til fregatten "Jylland". Disse blev udført af stål og installeret ombord, men vist kun for en kort årrække, da skroget ikke var istand til at bære dem. De er nu sat ombord igen, men er gemt bag et tyndt lag træ. Forøvrigt stod "Jylland"s skorsten endnu på en græsplæne på Holmen, da jeg kom i lære.

Af mangel på arbejde blev arbejdstiden en tid skåret ned. Det var jeg meget glad ved, da jeg gik på Teknisk Skole om aftenen. Imidlertid krævede lærlingene samme løn for den kortere arbejdstid. Der blev derfor arrangeret et kursus i elektrisk svejsning i stedet.

Orlogsværftet anvendte i nogen grad elektrisk svejsning på et meget tidligt tidspunkt. På "Søløven"-typen blev det meget anvendt. Således var 2 ud af 3 spanter svejst. Derved havde man hver 3' spant, at hænge klædningspladerne op på. Senere er man naturligvis gået over til fuldt sektionsbyggeri.

Den første søsætning jeg overværede var ubåden "Havmanden", den 19' juni 1937. Navnet var jo ingen hemmelighed, da dette var givet ved kongelig resolution, inden at man begyndte at bygge skibet. Der var heller ingen gudmoder eller champagne-flaske. Efter søsætningen blev skibet bygget videre i kanalen mellem Skibsbyggeriet og Nordre Magasinbygning.

Senere var jeg med til at håndnitte det ydre tårn. Jeg sad indenfor "og holdt for", mens svenden nittede udefra med håndkraft. Tårnet var af messing. Det indre tårn - med periskop, nødudgang etc. - var støbt af tykt stål, og var en del af tryk-skroget. Senere blev skibet flyttet til maskingraven for installation af de 2 B. & W.-motorer bygget af Orlogsværftet.

I sommeren 1938 skulle "Havmanden" på prøvetur. Jeg spurgte sa min svend, om jeg kunne komme med. Han spurgte mester, der spurgte driftsingeniøren, og jeg fik virkelig lov at komme med. Bagefter kan man jo undre sig, da jeg faktisk ikke havde ret meget at lave ombord, idet jeg dog gik en svend til hånde.

Prøveturschefen var orlogskaptajn Nyholm. Da vi sejlede ud, spurgte han om, hvorfor at jeg var med, hvortil min svend sagde, at jeg skulle hjælpe ham. Jeg kunne imidlertid mærke, at Nyholm var utilfreds med dette arrangement.

Imidlertid sejlede vi op i Nivåbugten for at dykke for første gang. Der blev givet ordre til dykning, hvorefter båden trimmede godt forover. Lidt efter kunne vi høre vandet komme ind flere steder i båden. Man havde glemt, at lukke for talerørene, der havde forbindelse op til broen og videre-. Vi gik op til overfladen og vi fik travlt med at tørre op på dørken, inden vandet nåede batterierne nedenunder.

Om kantineforholdene på værftet, kan jeg fortælle, at jeg gik derover på min første dag for at spise min medbragte madpakke. Jeg satte mig ved siden af de andre lærlinge, der kunne se, at nu var der kommet en rigtig "tøsedreng" i lære. En af lærlingene ved bordet tog derfor sin ostemad, lagde sine møgbeskidte fingre henover osten for, at jeg rigtig skulle miste appetiten, hvilket jeg også gjorde. Desuden var der en utrolig dårlig luft og tykt af tobaksrøg, så jeg foretrak fremover at spise i omklædningslokalet sammen med en anden lærling.

Ellers brugte jeg frokostpausen til at fotografere skibene under bygning og i dok. Dengang var der overhovedet ingen, der påtalte den slags ting. Jeg kan også huske, at vi af og til

kikkede ind af vinduet i "modelkammeret", hvor man kunne se, hvilket skib modelbygger Dørge arbejdede på for tiden. Han udførte modeller til skibe, der skulle bygges, og hvis der ellers var tid, fremstillede han modeller af gamle orlogsskibe.

Den 14. august 1938 var min sidste dag på værftet. Derefter fortsatte jeg min læretid på Helsingør Skibsværft for senere, at gå på dagskole på Skibsteknikum, hvor jeg tog min eksamen i marts 1941.

-----

Den 1. september 1941 vendte jeg tilbage til Orlogsværftet, denne gang som ingeniør på Skibstegnestuen. Det var jo nu en ændret situation, idet landet var besat af tyskerne. Bygningen af forskellige planlagte skibe var blevet udskudt, og Marinen havde bestilt yderligere 3 minestrygere af "Søløven"-klassen til hurtig levering. På tegnestuen fortsatte arbejdet dog på de 2 torpedobåde på 700 t, på tegnestuen betegnet "T 40". Disse blev senere søsat som "Najaden" og "Nymfen", for efter krigen at blive omdøbt til "Willemoes" og "Huitfeldt". Desuden arbejdede man på 6 torpedobåde på 350 t, betegnet "T 41". Disse var erstatningsbåde for de 6 både af "Dragen"-klassen, som tyskerne drog afsted med i februar 1941. "T41"-typen var faktisk af en forældet type, og Marinen prøvede faktisk, at få dem ændret til yderligere 2 skibe af "T 40"-typen, men det kunne ikke lade sig gøre.

Chefen for Skibstegnestuen hed Chr. Andersen, en meget højtidelig herre, men svarende vel til ånden på værftet på dette tidspunkt. Overkonstruktøren hed Sørensen. Orlogsværftets direktør var N.K.Nielsen også en værdig mand, men jeg mener en meget dygtig konstruktør. Underdirektøren hed V.H.Nøring.

Projektafdelingen kom man til, ved at gå ned af en trappe fra Skibstegnestuen, der lå på 1. sal. På projekter arbejdede ingeniørerne Wassilevsky, Johansen m.fl.. Projekttegningerne blev udført af Oscar Petersen. Det er nogle af de smukkeste tegninger, som jeg nogensinde har set udført på et værft.

En dag stod direktør Nielsen og overkonstruktør Sørensen og diskuterede et problem. Sørensen kom til at sige-"jamen på de værfter, hvor man bygger skibe-", hvilket blev taget meget ilde op af direktøren. Sørensen mente formodentlig handelsskibe.

En dag kom viceadmiral Vedel på besøg. Tegnestuechefen instruerede os om, at alle tegninger som man anvendte -udover den man arbejdede med- skulle lægges i højre side af tegnebordet i "pyramideform"!. Endelig kom viceadmiralen ind, ledsaget af andre officerer med aftagende antal snore. Derefter vore direktører o.s.v.. Vedel bemærkede til en vandliniemodel af 700 t-torpedobåden, at springet nok skulle have været lidt større. Det havde nok været kønnere, men var nok bestemt af kedlernes størrelse.

Til "T 41"-bådene fik man stål fra Tyskland. Det havde man lovet ved afleveringen af "Dragen"-bådene. Disse plader var i standardstørrelser, hvilket gav stor spildprocent. Stålet skal også have været af middelmådig kvalitet. Dette var måske en af grundene til, at bådene blev ophugget allerede i 1959.

Udover torpedobådene mener jeg også, at der blev arbejdet på et nyt fyrinspektionsskib. Dette blev senere bygget på Nakskov Skibsværft ("..Ravn"?).

Selvom jeg havde taget min eksamen i Helsingør, var jeg endnu ikke udlært. Læretiden var 4 år. Jeg kom derfor i værkstedet igen 1. februar 1942, i god tid, inden jeg skulle udføre mit

svendestykke, der var et skylight til en af "T 41"-torpedobådene (den senere "Krieger"-klasse). Man var noget nervøs, da det var flere år siden Orlogsværftet havde udstedt et skibsbygger-svendebrev.

Jeg slog selv skylightet af på loftet, hvorefter jeg også selv udførte arbejdet i værkstedet. Det eneste sted, som jeg fik hjælp var ved klipning af pladerne ved den store saks. Skuemesteren kom fra Burmeister & Wain, og var tilfreds med mit arbejde. Man skulle også vise ham en teknisk tegning, som man havde udført. Her fremlagde man min tegning af kølevandsaf- og tilgang- med en mængde snit- til "T 40"-bådene. Man kunne deraf se, at jeg nok kunne udføre en teknisk tegning

I denne periode, jeg nu var på værftet blev ministrygerne "Søridderen", "Søhesten" og "Søhunden" søsat, og den 3' juli 1942 lagde man kølen til "Najaden" og "Nymfen", idet man håbede, at nu måtte krigen snart være slut.

Om perioden kan jeg iøvrigt fortælle, at der overhovedet ikke var tyskere på Holmen, måske med undtagelse af dem der måtte været kommet for at tale om ministrygningsarbejder. Selv har jeg aldrig set en tysker derude.

Efter at have fået udstedt svendebrev pr. 28' maj 1942, kom jeg igen på tegnestuen, hvor jeg var til 30' september samme år. Derefter blev jeg værnepligtig i Marinen, og havnede med ministrygeren "Søridderen" i Sverige den 10' marts 1943.

-----

Efter hjemsendelsen fra Den Danske Brigade i juli 1945, gik jeg ud på Orlogsværftet, og spurgte, om de havde brug for en mand. Det havde de ikke! Min far sammensatte så et brev, som jeg skrev til Orlogsværftet. Det var stilet til direktør N.K. Nielsen p.p.. Herefter fik jeg det svar, at jeg kunne begynde derude den 1' september.

Man arbejdede nu videre med "Najaden" og "Nymfen" (der var søsat før 29' august 1943), samt de 6 både af "Krieger"-klassen (hvoraf de 3 stod på bedding).

En kommission af søofficerer blev sendt til England, for at høre om de forskellige nye våben, radar og andre ting. Resultatet var, at der var mange ting, der skulle ændres på de allerede under bygning værende skibe. På "Najaden" blev hele broen skåret af, og stillet på kajen for skrotning. Et vittigt hoved skrev på siden "dette har kostet 173 000.-kr."

På "Krieger"-bådene blev torpedorørerne fjernet forude. Dette var også et meget forældet arrangement. Kun thailandske torpedo-både bygget i Italien umiddelbart før krigen var udrustet på denne måde, men de var muligvis baseret på det projekt, som Orlogsværftet havde udarbejdet til samme skibe.

Selv arbejdede jeg på 2 nye mineskibe og 2 små transport-skibe til Kystdefensionen. Det ene af mineskibene blev annulleret, mens det andet blev afleveret som "Langeland". De 2 skibe til Kystdefensionen blev annulleret og erstattet af "Den lille Havfrue" og "Kirsten Piil", som fik navnene "Hollænderdybet" og "Kongedybet". Disse skibe var købt af Øresundsselskabet.

I denne periode blev købt fra England 2 fregatter og 1 korvet. Det var "Niels Ebbesen", "Holger Danske" og "Triton". Der var så meget tegnesteuarbejde, at firmaet Knud E. Hansen måtte hjælpe til. Et ændret bådearrangement blev tegnet til fregatterne af KEH, og tegnet af folk fra Orlogsværftet, som aftenarbejde! Lønnen på tegnestuen var lille dengang, og jeg mener, at flere supplerede den om sommeren ved at tage arbejde

i Tivoli.

I den tid 1943-45, hvor tyskerne havde værftet, var det drevet af Howaldtwerke. Jeg husker kladdepapir, hvor der bagpå stod "Orlogswerft Kopenhagen, als Treuhänder Howaldtwerke, Kiel".

Den 15' april 1946 forlod jeg værftet, for at tage job på Smith's Dock (korvetternes fødested) i Middlesborough i England.

-----

Om min læretid vil jeg sige, at tiden kunne have været bedre udnyttet. Hvorfor kom man ikke 3-6 måneder på Orlogsværftets maskinværksted, der var af en meget høj kvalitet. I det hele taget var værftets arbejde af fin kvalitet, hvilket jeg jo kunne vurdere, da jeg kom ud på værfter indstillet til bygning af handelsskibe

Gennem årene er kommet megen kritik af værftet. Nu kan man sige, at der stort set ikke findes Orlogsværfter i nogle lande, men det hænger i nogen grad sammen med, at kvalitetskravene på værfter der bygger handelsskibe er betydelig højere end for 50 år siden, i nogen grad forårsaget af at man bygger helsvejste skibe idag.

Orlogsværftet eksisterer ikke mere. Man savner en beskrivelse for det 20' århundrede af de mange smukke skibe, der blev bygget der. For ikke at tale om de dygtige konstruktører og håndværkere, som hørte til "Holmens faste Stok".

28/3-1995.

Jørgen Møller  
Rørmoen 310, 2990 Nivå  
Tlf. 42244818

