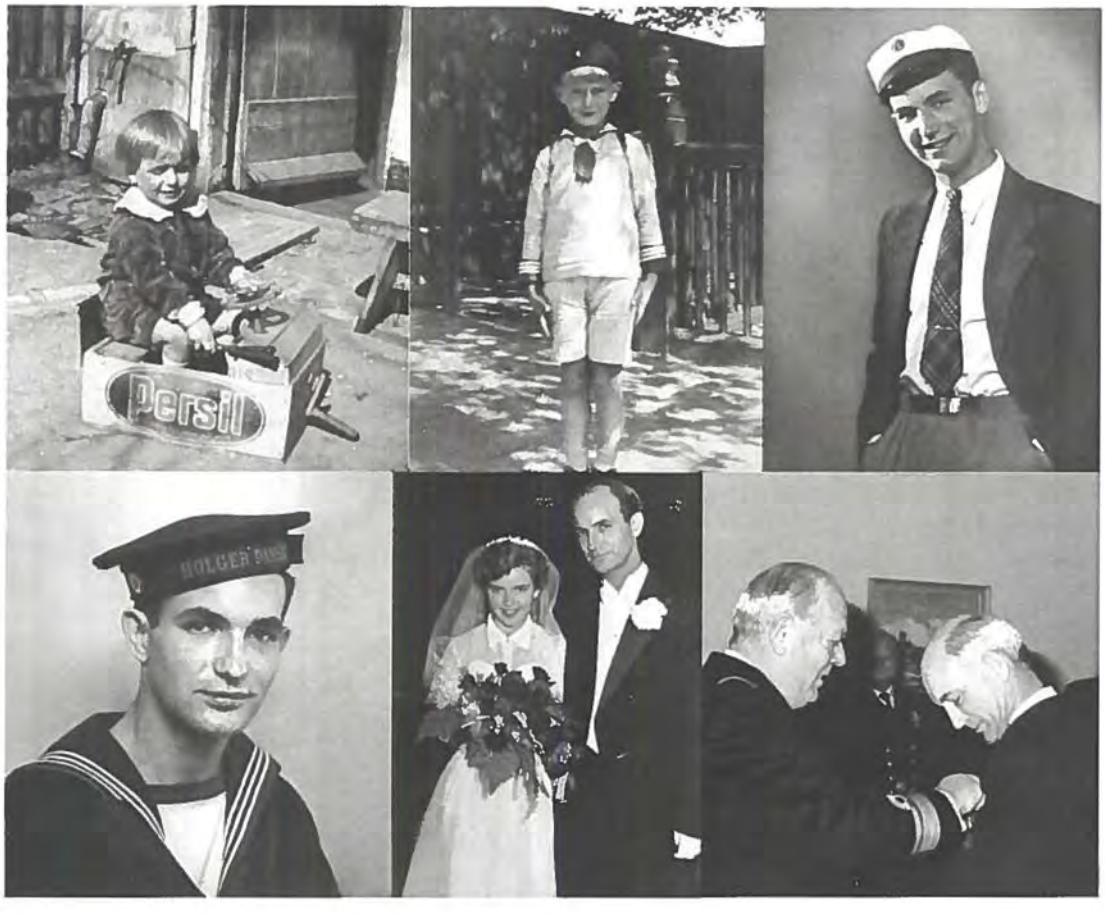
Mine livserindringer
1924-1993

Mogens Emil Wismann



Mogens E. Wismann:
Mine livserindringer 1924-1993
© Mogens E. Wismann 2004
Udgivet i 2004 af
STEEL & STONE PUBLISHING
Omslag og layout: Tom Wismann
Redaktion: Tom Wismann
Tryk: FORCE Technology

ISBN 87-985948-6-9

STEEL & STONE PUBLISHING
v/Tom Wismann
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsinge

Tlf.: 4879-7028
E-Mail: steel.stone@mail.tele.dk

Indholdsfortegnelse

side

Forord 5
1. Min barndom i Nyboder, 1924-42 7
2. Ole Suhrs Gades skole, 1-5 klasse, 1930-35 25
3. Østre Borgerdydskole, 1935-1942 29
4. Ahm´s kursus, Adgangseksamen til Polyteknisk læreanstalt 1942-43 41
5. Polyteknisk Læreanstalt, Danmarks Tekniske Højskole,1. Del, 1943-45 43
6. Værkstedsåret, AUG 1945 - AUG 1946 47
7. Polyteknisk Læreanstalt, Danmarks Tekniske Højskole, 2. Del, 1946-49 59
8. Orlogsværftet, Maskintegnestuen, FEB 1949 - APR 1949 69
9. Værnepligtig i søværnet, APR 1949 - MAR 1950 75
10. Orlogsværftet, MAR 1950 - APR 1952 89
11. Søværnets skibs - og maskininspektion, MAJ 1952 - JAN 1971 97
12. Søværnets Materielkommando, FEB 1971- DEC 1993 121
13. Prøveture med søværnets skibe 135
14. NATO Naval Fuels & Lubricants Working Party, 1955-1993 161
15. NATO Information Exchange Group on Ships Design (IEG 6) 167
16. Undervisning 169
17. Censorvirksomhed 175
18. Foreningen af ingeniører i forsvaret 177
19. Efteruddannelse 181
20. Tjenesterejser 185
21. Ansøgning om stillinger udenfor søværnet 189

Bilag 1. Ansættelser og udnævnelser 193
Bilag 2. Anvendte forkortelser 197
Bilag 3. Oversigt over skibe og fartøjer i søværnet og hestekraft på hovedmaskiner 199

Forord

Inspireret af

1. at jeg som dreng og senere igen som voksen med stor interesse har læst de af min far maskinmester Emil Wismann medio 1930´erne skrevne erindringer FRA DEN GAMLE SKOLE om hans barndom i Nyboder, hans optagelse som 13-årig på søværnets underofficersskole ELEVSKOLEN, hans oplevelser på skolen og hans sejlads med søværnets skibe 1906-1932.
2. at jeg som voksen har læst de af min fars tvillingbror maskinmester (maskinkaptajn) Viggo Wismann som pensionist skrevne erindringer TRADITIONER OG TILDRAGELSER vedr. et lang liv i SØVÆRNETS TJENESTE.

har jeg efterhånden erkendt, at det måske kunne være af interesse for mine sønner Tom og Lars og mine børnebørn Emilie, Sofie, Simon og Malthe at læse noget om mit liv og specielt mine 45 år i søværnet.

Disse erindringer er ikke skrevet med henblik på offentlig udgivelse. Jeg har derfor tilladt mig at gå tæt på nogle af de omtalte personer og undertiden afsløret uheldige menneskelige træk. Dette viser noget af livet, som det virkeligt er, men det ville nok ikke være lige behagelig læsning for eventuelle endnu levende samt evt. efterladte eller efterkommere.

Jeg har bestræbt mig for ikke at gå i detaljer med omtale af maskineri men lagt hovedvægten på almindelige menneskelige oplevelser og den omgang, jeg har haft med andre mennesker.

Da jeg aldrig tidligere har syslet med planer om udarbejdelse af livserindringer, så har jeg hverken haft notater eller dagbøger at støtte mig til. Det skrevne er derfor i det væsentlige efter bedste evne baseret på hukommelsen. Jeg blev færdig med en håndskreven udgave den 21 OKT 1999, men jeg orkede ikke at maskinskrive det ret lange koncept.

Da jeg nærmede mig 80 års alderen begyndte jeg at syse med tanken om at anskaffe mig en bærbar PC. Til min 80 års fødselsdag den 29 JAN 2004 fik jeg foræret en printer og anskaffede selv kort efter en PC.

Da jeg knapt ½ år senere var færdig med at skrive erindringerne på min PC kun med ganske få rettelser eller tilføjelser til det oprindelige koncept tilbød min ældste søn Tom at være redaktør på den endelige udgivelse af erindringerne. Teksten blev sat i to spalter for at fremme letlæseligheden. Endvidere tog Tom fotos af de 5 steder, jeg har boet i Nyboder, for indsættelse i erindringerne sammen med billeder fra nogle gamle familie fotoalbum. Alle foto hvor det ikke fremgår hvor de stammer fra er fra disse gamle album. For det store arbejde, som Tom har ydet for at gøre livserindringerne mere indbydende og interessante at læse, vil jeg gerne takke ham på det hjerteligste.

Hvis nogen skulle være interesserede i at se yderligere data eller foto af søværnets skibe i den omtalte periode kan jeg anbefale: Gunnar Olsen og Sven Storgaards bog FLÅDENS SKIBE OG FARTØJER 1945-1995.

Mogens E. Wismann
Ellehøj 25, 2900 Hellerup
DEC 2004

Kapitel 1
Min barndom i Nyboder
1924 –1942

Jeg blev født den 29 JAN 1924 på dr. Esmanns klinik i København som søn af undermaskinmester i søværnet Emil Wismann (født den 09 JUL 1892) og Lilly Tea Sophie Wismann (født Christensen den 21 NOV 1893). På dette tidspunkt boede mine forældre i Hjertensfrydsgade 17, 1. sal, i et af de gule huse. Jeg erindrer intet herfra.

Mine forældre fotograferet i julen 1922, fire måneder før de blev gift 1. maj 1923. Min far var maskinist af 2. klasse og min mor klinikassistent. Da jeg blev født boede de i Hjertensfrydsgade nr. 17, 1 sal. Lejligheden lå bag de tre vinduer på første sal til højre for døren.
(Foto: Tom wismann 2004)

Nyboder blev planlagt bygget af kong Christian den 4. i 1631 og bebyggelsen blev færdig i 1639. Den bestod oprindelig udelukkende af etplans huse. En enkelt længe med Nyboders Mindestuer er endnu tilbage i Sankt Pauls Gade. I 1721 blev Nyboder udvidet med nogle toetagers huse. Byggeriet fortsatte indtil Nyboder i år 1800 rummede 15000 beboere. Omkring 1890 blev der i Nyboder bygget nogle grå toetagers huse beliggende i Haregade, Gernersgade,Rævegade, Sankt Pauls Gade og Olfert Fischers Gade.

Det første, jeg erindrer fra Nyboder, er mine forældres lejlighed nr. 2 – også i de gule huse – i Elsdyrsgade 23, 1. sal. Dette var en hel sal på ca. 40 m². Fra trappen kom man ind i et lille køkken, der lå til gården. Herfra var adgang til spisestuen og herfra til sovekammeret (til gården) og til dagligstuen (til gaden). Fra dagligstuen var adgang til 2 små kamre til gaden. På loftet havde vi et lille pulterkammer og et koksrum.

Mine forældres møbler var af en kvalitet, der sjældent ses i dag.

I spisestuen var der følgende møbler af massivt egetræ: et ovalt spisebord med 4 stole og en buffet. Endvidere var der lige plads til en divan.

I dagligstuen var der følgende møbler af massivt mahognitræ: et ovalt bord med 4 stole, en sofa, et bogskab og en grammofon.

I soveværelset var der 2 senge, et toiletbord og min barneseng. Sengenes hoved- og benende gik fra væg til væg, og den inderste sengs langside stod helt op mod væggen.
Man kunne således kun komme op i den ved at kravle over den yderste seng. Barnesengen stod ved vinduet.

I det ene kammer til gaden stod et mahogniskrivebord og senere også min seng, efter at min søster Rigmor var kommet til verden

Elsdyrsgade nr. 23, 1.sal. Lejlighden lå bag de fire vinduer nærmest gavlen. Mine første erindringer fra livet i Nyboder stammer herfra. Vi boede her til jeg var ca. ni år.
(Foto: Tom Wismann 2004)

Det første kendte billede af mig et halvt år gammel, sammen med min far i sommeren 1924.

på dr. Esmanns klinik den 25 AUG 1928. Min mor havde lagt et stykke sukker i sovekammervinduet og fortalt mig, at hvis storken en dag havde været og snuppet sukkeret, fik jeg nok snart en lillesøster eller en lillebror.

Faciliteterne i lejligheden bestod af elektrisk lys, indlagt vand (koldt) i køkkenet og gas til 2 gasapparater og en gasovn. Opvarmning skete med koksfyrede kakkelovne i spise- og dagligstuen.

Toiletforholdene bestod i et lokum i gården fælles med familien i stuen. Denne familie Sisby Jensen bestod af faderen, der var snedker på Orlogsværftet (OLV), moderen, en søn, der var meget ældre end mig og 3 døtre. Sønnen endte som overværkmester ved Søværnets Televæsen (TLV), som senere kom til at indgå i Søværnets Materielkommando (SMK). For at komme ud på lokummet i gården skulle man gennem underboens køkken.

Underboen var dels generet heraf dels af, at natmanden skulle gennem køkkenet, når tønden med visse mellerum skulle hentes og udskiftes med en tom tønde. Dette skete altid om natten, hvorfor afhenteren kaldtes natmanden. For at være sikker på, at natmanden ikke kom til at spilde noget af tøndeindholdet i køkkenet, sagdes det, at det var klogt, at der stod en opskænket dram på køkkenbordet.

Lejlighederne i Nyboder blev efter ansøgning til Nyboders Kommandantskab (Nyboders kommandant var en søofficer med rang af kommandør) uddelt under nøje hensyntagen til militær grad eller civil stilling (ved OLV eller en af søværnets tekniske institutioner) samt anciennitet. De mindste lejligheder bestod af en halv stue eller en halv 1. sal enten til gården eller til gaden. En hel 1. sal, som vi havde i Elsdyrsgade, var ret fint. Enkelte af højere rang kunne få et helt hus, og det var meget fint.

Da jeg gik i 3. klasse flyttede vi fra de gule huse til de grå i Gernersgade 32, 1. sal til venstre. Lejlighederne i de grå huse var større og af bedre kvalitet end i de gule, og der var højere til loftet. Vi fik 2 værelser og kammer med køkken og entre. På loftet havde vi et koksrum og et pulterkammer. Det var en stor forbedring.

I soveværelset (til gården) var der plads til mine forældres 2 senge og de 2 barnesenge samt toiletmøblet.

I værelset til gaden fik vi spisestue. Den var nu så stor, at møblementet kunne forøges med et dækketøjsskab til sengelinned og duge m.m.

Fra spisestuen var der adgang til kammeret, som blev dagligstue.

Her er jeg to år gammel sammen med min bedstefar på min mors side. Min bedstefar havde en urtekram forretning i Øster Farimagsgade. En gang kom der to drenge ind i butikken hvor de bad om at få for to øre blandede bolcher - min bedstefar tog et stort glas bolcher frem - gav drengene to bolcher og sagde så til drengene at de selv kunne blande dem.

Med legekammerater 4 år gammel den 16 MAR 1928. Det er mig forrest til venstre med rundhue og huebånd fra torpedobåden HAVØRNEN.

Gernersgade 32, første sal. Lejligheden lå bag vinduet over døren og de to vinduer til højre herfor. (Foto: Tom Wismann 2004)

På loftet havde vi et koksrum og et pulterkammer, hvor jeg havde en bænk, hvorpå der var spændt en lille høvlebænk, som jeg havde overtaget fra min fætter Rune, efter at han havde fået en større med understel.

Indgangen til Gernersgade 32 gik helt igennem huset ud til gården. I gangen var adgang til stuen til venstre og stuen til højre. Dvs. beboerne fra de 2 lejligheder på 1. sal kunne komme ud i gården uden at skulle igennem underboernes køkken.

I gården fandtes 2 lokummer til de 4 familier, der boede i nr. 32. Endvidere var der et vaskehus, som skulle deles med naboer og genboer. Man kunne således disponere over vaskehuset 2 dage om måneden. En dag til iblødsætning og en dag til storvask.

Da jeg gik i 2. mellem flyttede vi til Haregade 33 stuen. Det var også i de grå huse i en såkaldt frontspids. Det var bedre end de almindelige numre. Her boede kun 2 familier, og på 2. sal var der til hver lejlighed et rigtigt værelse med vindue til gaden.

Lejligheden i stuen bestod af 2 værelser og kammer samt køkken. Vi fik dagligstue i værelset til gaden og spisestue i værelset til gården. I kammeret til gaden fik mine forældre og min søster soveværelse.

Værelset på 2. sal fik jeg, og jeg var meget stolt over i så ung en alder at få eget værelse. Sofaen fra vores tidligere spisestue fik jeg samt et lille skrivebord, et lille sofabord, en kommode og et klædeskab alle grønmalede.

Til vores spisestue blev anskaffet en ny ottoman og en lænestol. En tilsvarende lænestol blev.anskaffet til dagligstuen.

Haregade 33 stuen.
(Foto: Tom Wismann 2004)

Da jeg gik i 3. mellem iværksattes et stort moderniseringsprogram i Nyboder. Der blev indlagt rigtigt WC med træk og slip. WC´et blev indbygget i en del af vores pulterkammer lige over for mit værelse, så det var jo særdeles praktisk for mig. Det var knapt så praktisk for mine forældre og min søster, som skulle gå fra stuen og op til 2. sal . Materielmester af 1. grad Schmidt og hans kone, som boede på 1. sal, var fælles med os om toilettet.

I sommeren mellem 4. mellem og 1. G flyttede vi til Rævegade 20, 1. sal. Det var et gråt endehus til 2 familier. Postadressen var Rævegade 20, men indgangen var i husgavlen i Borgergade. Før 2. verdenskrig var Borgergade og Adelgade nærmest et slumkvarter med meget gamle og dårligt vedligeholdte huse. Det ville således være særdeles kedeligt at have adresse i Borgergade.

I det store gule endehus ved siden af Rævegade 20 boede chefen for Luftmarinen

Rævegade 20. med mig selv foran huset hvor vi flyttede ind i sommeren 1939 - for 65 år siden. (Foto: Tom Wismann 2004)

kommandør Grandjean sammen med sin kone og 3 døtre i hele huset. Han havde også indgang i gavlen i Borgergade (postadresse Sankt Pauls Gade). En kommandør var en stor mand. Han blev hentet om morgenen i en tjenestebil med en værnepligtig chauffør og kørt hjem igen om aftenen. En kommandør åbnede ikke selv bildøren. Om morgenen åbnede bassen (den værnepligtige) bildøren, når kommandøren kom ud af huset, og han gjorde stram honnør. Om aftenen steg kommandøren ikke ud af bilen, før bassen var ude af bilen og havde åbnet døren samtidig med, at han gjorde honnør for kommandøren.

Vores 1. sal bestod af 3 lige store værelser, køkken og entre. I forbindelse med køkkenet var der et meget lille kammer formentlig et tidligere spisekammer. Her fik min søster Rigmor for første gang eget værelse i en alder af 10 knapt 11 år. Når der var placeret en seng, var der ikke plads til meget mere. I kammeret var der ligesom i køkkenet og i soveværelset ingen opvarmningsmulighed.

Jeg fik et dejligt stort værelse på 2. sal med toilet lige uden for døren. Toilettet var fælles for os og maskinmester Ove Frandsen, der boede i stuen med sin islandske hustru Gudny.

Endvidere havde vi et pulterrum og et koksrum på 2. sal.

Vi boede i Rævegade 20 til jeg blev student i sommeren 1942.

Før jeg kom i skole, fulgtes jeg hver eftermiddag med min mor og senere også min søster over til moster Asta og min bedstefar, der havde en urtekramforretning i Øster Farimagsgade 63. Han ejede huset, der lå på hjørnet af Øster Farimagsgade og I.A.Schwarz Gade. Han boede selv på 1. sal. Hans kone var død i 1911 47 år gammel efter at have født 3 døtre: Asta, Mary og Lilly. Efter hendes død havde moster Asta (født i 1890) ført hus for min bedstefar og gjorde det lige til hans død i 1935. Hun blev aldrig gift og havde aldrig haft beskæftigelse udenfor hjemmet.

Moster Mary blev gift med direktør (skibsprovianteringshandler) Carl Georg Ostermann Petersen i 1915.

To år gammel i min første "bil" i gården i Nyboder.

Min mor blev gift med min far den 01 MAJ 1923 i Holmens Kirke.
Bag min bedstefars butik var der et værelse, hvor han slappede af i sin stol, når der ikke var kunder i butikken. Her sad jeg tit i min første bil og hyggede mig sammen med ham.
Bilen var fremstillet af en trækasse, hvori der havde været Persil-vaskepulver. Låget var fjernet og bilsædet vat et bræt sømmet på tværs i kassens ene ende. I den anden ende var der et lille rat.

Da jeg blev noget større fik jeg en rigtig legebil, der kunne køre ved at man trådte på 2 pedaler. Den kørte jeg med ude i Schwarzgade, der praktisk talt var uden trafik. Jeg havde her en legekammerat, der var søn af skuespilleren Bjarne Forchammer.

Efter at have været indlagt et par uger i slutningen af 2. klasse på Børnehospitalet, som lå i Øster Farimagsgade skråt overfor min bedstefars forretning, fik jeg foræret et Johnny-løbehjul med trædeklap af min bedstefar. Det var jeg meget glad for, og det var en meget flot gave.

Jeg fik min første cykel om foråret, da jeg gik i 3. klasse. En splinterny cykel kostede 65 kr.. Den kunne heldigvis stå inde i gangen i tørvejr og i sikkerhed, da vi boede i Gerners Gade 32.

Nogle gange søndag formiddag om sommeren var jeg på tur med min bedstefar. Det var spændende at køre med sporvogn især de åbne bivogne. Ture til søerne nord for København og sejlads på søerne(Lyngby Sø, Furesø m.m.) med bådene var noget, jeg var meget glad for.

På disken i forretningen havde min bedstefar en stor montre med glaslåg. Her kunne man stå og kigge ned på indholdet, som var et stort udvalg af forskelligt slik. Af og til vankede der en godbid herfra. Elever fra Øster Farimagsgades Skole, som lå lige overfor forretningen, kom af og til efter skoletid for at købe slik. En dag kom der en og spurgte om han kunne få for 2 øre blandede bolcher. "Det kan du godt", svarede min bedstefar, hvorefter han tog et stort glas med blandede bolcher ned fra en hylde og gav drengen 2 bolcher efterfulgt af ordene: "Så kan du selv blande dem, min ven".

Mine bedsteforældre på fædrene side boede på Amager i Polensgade 49 st. tv.. Min bedstefar havde været bøssemager i søværnet og havde i sin tid gjort flere ture til Dansk Vestindien. Efter at være blevet pensionneret var de flyttet fra Nyboder, og min bedstefar var blevet inspektør i ejendommen Søndre Strandborg og fået en 2½ værelses lejlighed her med badeværelse med vandkloset og brusebad.

Når vi (min mor, min far, mig, min søster, min fars tvillingbror onkel Viggo, tante Karen og fætter Henning) var inviteret til frokost fik vi børn sodavand til maden. En flaske (25cl)

6 1/2 år gammel med min bedstefar, Harald, tidligere bøssemager i søværnet.

til hver var for flot. Vi fik 2 flasker til deling. Som den ældste skulle jeg dele ligeligt i 3 glas.

Min fætter havde fundet ud af, at når jeg delte, skulle han vælge først. Jeg var derfor særdeles påpasselig med delingen.

Ved fastelavn havde mine bedsteforældre arrangeret tøndeslagning i kælderen for ejendommens børn og os. Under overvågning af den forhenværende bøssemager stod alle børnene på en snorlige række uden mudder i geleddet, og næste dreng/ pige kom først frem til tønden, når min bedstefar havde givet signal. Bagefter serverede min bedstemor varm chokolade og fastelavnsboller til alle børnene.

Søndag formiddag kom der ofte spillemænd i gården. Min bedstemor pakkede nogle små papirspakker med en 2 eller 5 øre i, som vi børn skulle kaste ud af soveværelsesvinduet og ned til spillemændene.

Hver aften kl. 20.00 skulle al leg i gården ophøre i henhold til ejendommens reglement. På slaget 20.00 gik min bedstefar ud af køkkendøren og startede sin inspektionsrunde i gården Var der nogle unger, der ikke havde overholdt reglementet og ikke forføjede sig hurtigt nok, når han dukkede op, kunne de godt risikere et rap med hans stok. Det sidste min bedstemor sagde til min bedstefar, når han gik ud af køkkendøren, var: " Nu slår du ikke ungerne, Harald". Hver gang, vi besøgte min bedstemor og bedstefar, fik vi en 25 øre til vores sparebøsse. En sådan havde min far lavet til mig og min søster. Den bestod af en elefant støbt i 2 halvdele i bronce. I enden af snablen var der en holder til en mønt. Når man trykkede på elefantens hale, blev mønten kastet ind i elefantens mave. Tømning af sparebøssen skete ved at skrue elefantens 2 halvdele fra hinanden.

Lige i nærheden lå der et stort anlæg med en udmærket legeplads med vipper og gynger og en sandkasse. Mine bedsteforældre havde foræret os (min fætter Henning, min søster og mig) en lille trækvogn. Vi kom tit op at skændes om hvem, der skulle trække, og hvem der skulle sidde oppe i vognen.

Min bedstefar havde en søster tante Mathilde, som var gift med onkel Niels, der havde været rangérformand i DSB med tjeneste i Korsør. Min far og onkel Viggo havde tit besøgt dem i Korsør under sikringsstyrken i 1. verdenskrig. De boede på Irlandsvej i et lille gult parcelhus med rødt tag. Det mindede meget om Nyboder.

Onkel Niels havde en hønsegård i haven, så de selv kunne holde sig med æg og høns.

Tante Mathilde, der i sine unge dage havde været i huset hos grosserer Olsen i Korsør, var ikke nogen ørn til madlavning. Når vi fik kogt høne i kaperssovs, var det næsten umuligt at få kødet fra benene. En gang vi fik citronfromage, der så noget bleg ud og var uden smag af citron, kunne min bedstemor, der var meget dygtig til madlavning, ikke dy sig for at spørge: "Sig mig en gang, Mathilde, hvor mange citroner har du brugt ?" Mathilde svarede:" Gud, jeg har helt glemt citronerne ".

I haven havde onkel Niels bygget et lysthus af træ. Det var ikke ret stort. Når vi alle sammen var proppet derind om sommeren, blev der så varmt, at det næsten ikke var til at holde ud.

Hver gang, vi besøgte tante Mathilde og onkel Niels, fik vi en 50 øre til vore sparebøsse.

Da vi boede i Elsdyrsgade boede min fætter Henning i Hjertensfrydsgade 1, 1. sal. Han var 1½ år yngre end mig, og vi legede tit sammen.Hjertensfrydsgade er en fortsættelse af Elsdyrsgade på den anden side af Kronprinsessegade, så vi boede ganske tæt på hinanden.

Om vinteren, hvis det var snevejr, gik min far altid over i Østre Anlæg med os, da vi var mindre, for at kælke på en af kælkebakkerne søndag formiddag. Der var en lille kælkebakke ovre ved legepladsen og en større bag Statens Museum for Kunst for de lidt større børn.

Da jeg blev noget større, fik jeg isskøjter i julegave og gik under isvintre hver eftermiddag efter skoletid ned at løbe på skøjter et par timer på Kastelsgraven i Grønningen.

Her er jeg 5 3/4 år gammel på besøg hos onkel Niels og tant Mathilde. Min søster Rigmor på tantes arm er her 14 måneder gammel.

I mine 3 gymnasieår var det isvinter hvert år.

Efter at jeg var startet i 3. klasse blev Københavns første svømmehal – Østerbrohallen - åbnet og nogle gange søndag formiddag i vintersæsonen gik jeg med min far, onkel Viggo og fætter Henning i svømmehallen. Det var skønt. I baderummet skulle man afvaskes grundigt, inden man gik op i svømmehallen. Hertil var stillet træuld til rådighed. Sæbe blev udleveret samtidig med kabine- eller skabsnøgle. En vagthavende bademester i baderummet kontrollerede, at man ikke snød med afvaskningen. Ethvert besøg i svømmehallen blev afsluttet med, at min far tog et spring fra 5 m vippen. Det var vi meget imponerede af.

Mens vi boede i Haregade kom Matadorspillet på markedet. Jeg fik et forærende til enten jul eller fødselsdag, og det var et spændende og fornøjeligt tidsfordriv, når hele familien visse aftener sad samlet ved spisebordet og spillede Matador. Det kunne tage flere timer.

Min mors søster Mary, der var gift med onkel Carl Georg boede i Gentofte på hjørnet af Resedavej og Lyngbyvej. De havde 5 børn. Fætter Arne, der var knapt 8 år ældre end mig, fætter Rune, der var 4 år ældre end mig, fætter Helge, der var et ½ år ældre end mig kusine Jytte, der var 1 år ældre end min søster og kusine Ulla, der var på alder med min søster. De boede til leje på 1. sal i en meget stor villa. De havde fast ung pige i huset, og de havde bil. Det var en meget høj levestandard i forhold til det, vi var vant til.

Vi kom tit sammen og legede røvere og soldater i den store have eller på villavejene i nærheden.

Juleaften tilbragte vi flere gange i Gentofte. De havde et meget stort juletræ. Det ville ikke kunne have stået i de lave stuer i Nyboder.

Efter min bedstefars død i 1935 opstod desværre et bittert uvenskab mellem min mor og onkel Carl Georg i forbindelse med arvesagen. Så vidt jeg forstod, bestod uenigheden i, at min mor foreslog, at moster Asta skulle blive boende i huset og flytte op i kvistlejligheden og have hele lejeindtægten af 1. salen og de 2 forretninger i stuen til at leve for. Hun havde aldrig haft en særlig rosenrød tilværelse ved altid at gå hjemme og passe hus for sin far, og specielt de sidste 4 år, han levede efter at have solgt urtekramforretningen, må have været særdeles belastende. Min bedstefar fik en blodprop i hjernen og var delvis lammet og kunne ikke tale og lå hele dagen på en sofa. Den eneste hjælp, moster Asta fik, var en menighedssygeplejerske, der kom hver morgen og aften og vaskede og skiftede ham.
Min mors forslag ville give onkel Carl Georg nogle skattemæssige problemer. Det endte med, at det kom til at gå som foreslået af min mor, men det betød så meget, at den hidtidig gode forbindelse ellem de 2 familier totalt ophørte. Der var dog stadig en vis kontakt med børnene. Fætter Arne var specielt flink til at besøge moster Asta og fætter Rune besøgte af og til min mor. Jeg blev hvert år til jul sendt ud til Gentofte med julegaver til mine fætre og kusiner. Her blev jeg altid meget venligt modtaget.

Af større begivenheder i Nyboder erindrer jeg, at mens vi boede i Haregade fik min far Holmens Hæderstegn for 25 års tro tjeneste i søværnet. Det var noget, der betød noget særligt for ham, og nu fik han et ordensspænde på sin daglige uniform. Der var fest den aften den 29 JAN (min fødselsdag) i den lille familie. Min far spillede på lut og sang, hvad der ellers ikke fandt sted i hjemmet. Lutten brugtes ellers kun i messen under togt, når der var behov for lidt underholdning. Vi var stolte af vores far, og der var ingen af de voksne, der ville drømme om at komme med nedsættende bemærkninger om ordenssystemet. Da min far fik hæderstegnet medfulgte der ikke længere en årlig livsvarig pengegave. Da min bedstefar i sin tid fik hæderstegnet medfulgte 20 kr., hvilket formentlig har været 20 – 25 % af hans månedsløn. I resten af

I sommerhus KNASTHYTTEN ved Vejby Strand i sommeren 1930. Jeg er her 6,5 år gammel og står sammen med min mor og lillesøster.

sin levetid kunne han gå ud på Holmen hvert år den 29 JAN og hæve 20 kr. på lønningskontoret.

I APR 1938 blev jeg konfirmeret i Holmens Kirke af 1. residerende kapellan Gunnar Engberg. Om aftenen var der middag i Haregade 33 for den nærmeste familie og 2 kusiner til min mor tanterne Tju og Henriette, som begge var ugifte og havde boet sammen i mange år.

Inden konfirmationen havde jeg fundet ud af, hvad jeg ville være, nemlig civilingeniør (maskin). Dette blev bakket helt op af begge mine forældre. Min far havde skrevet en sang til konfirmationen, hvori der blandt andet stod:

Maskinen kører godt, når man den smør
vi alle håbe må du blive ingeniør.

Jeg fik penge til en ny cykel. Min far overtog så min gamle cykel, hvorefter han kunne tilbagelevere en cykel, han havde lånt af en kollega (maskinmester Nurgaard) de sidste par år.

Om sommeren var vi altid på landet i sommerferien.

I 1929, da jeg var 5½ år, holdt vi ferie i Lynæs i et sommerhus, som vi havde lejet sammen med tante Karen og fætter Henning. Rigmor var da knapt 1 år. Huset lå nogle få minutters gang fra stranden (Isefjord). Min far og min onkel var som sædvanlig ude at sejle om sommeren. Vi havde vores trækvogn med og en dejlig læderfodbold, som min far havde haft med hjem til mig fra England.

Oppe ved hovedvejen mellem Hundested og Lynæs lå et gasværk. En dag, jeg var deroppe, havde de lige tømt et læs kul, som var hentet fra et skib i Lynæs havn. Jeg spurgte, om jeg måtte køre med ned til havnen efter næste læs. " Ja, hop du bare op ", sagde den flinke kusk. Jeg drømte

På stranden ved Vejby med min far og lillesøster i sommeren 1930. Det var den eneste gang i min fars levetid, at han var på ferie med os andre om sommeren. Normalt var han altid ude at sejle om sommeren i den årlige eskadreøvelse.

Sommeren 1932 blev tilbragt i Lynæs, hvor mine forældre havde lejet en ferielejlighed hos enkefru Olsen. Her har jeg bygget en tømrerflåde sammen men en jævnaldrende dreng Bertel Henriksen.

I sommeren 1935 var vi på sommerferie i et sommerhus i Vesterlyng ved Nykøbing Sjælland. På et nærliggende husmandssted hjalp min søster og jeg til i marken. Jeg er her 11 1/2 år og har netop fået "kørekort" til et markredskab.

Her er jeg i sommeren 1935 sammen med min søster på hesten FRANS.

ikke om at rende hjem og spørge, om jeg måtte køre med. Sæt manden var kørt i mellemtiden. Da jeg kom tilbage, var jeg åbenbart kulsort af kulstøv. Min mor blev meget vred over, at jeg kunne finde på at tage så langt væk uden tilladelse, og over at jeg var blevet lige så sort som en kulsjover. Jeg fik hevet bukserne ned i en fart og fik et par velfortjente rap med tæppebankeren i den bare rumpe. Derefter blev jeg vasket fra top til tå og beordret i seng resten af dagen.

I sommeren 1930, det år jeg skulle begynde skolen, havde vi lejet et sommerhus KNASTHYTTEN ved Vejby Strand. På en eller anden måde havde det kunnet lade sig gøre, at min far var på ferie med os, men det blev også både første og sidste gang i hele hans levetid. Huset lå tæt ved stranden, og der var en meget høj skrænt ned til stranden.

Det var i radioens barndom. Min far havde selv bygget en stor radio i en flot mahognikasse, som vi havde med på ferie. Desværre var modtageforholdene ikke gode i Vejby. Min far fik fat i en meget lang stang (nærmest en mast) til en antenne. Derefter spillede den fint.

I somrene 1931, 32, 33 og 34 var vi igen på ferie i Lynæs, hvor mine forældre havde lejet en sommerlejlighed hos enkefru Olsen tæt ved det sommerhus, vi havde boet i 1929. Tæt ved lå et sommerhus helt ned til

Inspektionsskibet FYLLA i Nordatlanten. Noget af det bedste jeg vidste som dreng var, når jeg kom med min far ombord i flådens skibe. (Orlogsmuseet)

Isefjorden, hvor der boede en dreng Bertel Heriksen på min alder. Vi blev gode venner og gik ofte ud at fiske sammen efter rejer og krabber med nogle små fiskenet, vi havde på en stang. Bagefter kogte min mor den sparsomme fangst, og vi nød det rigtigt.

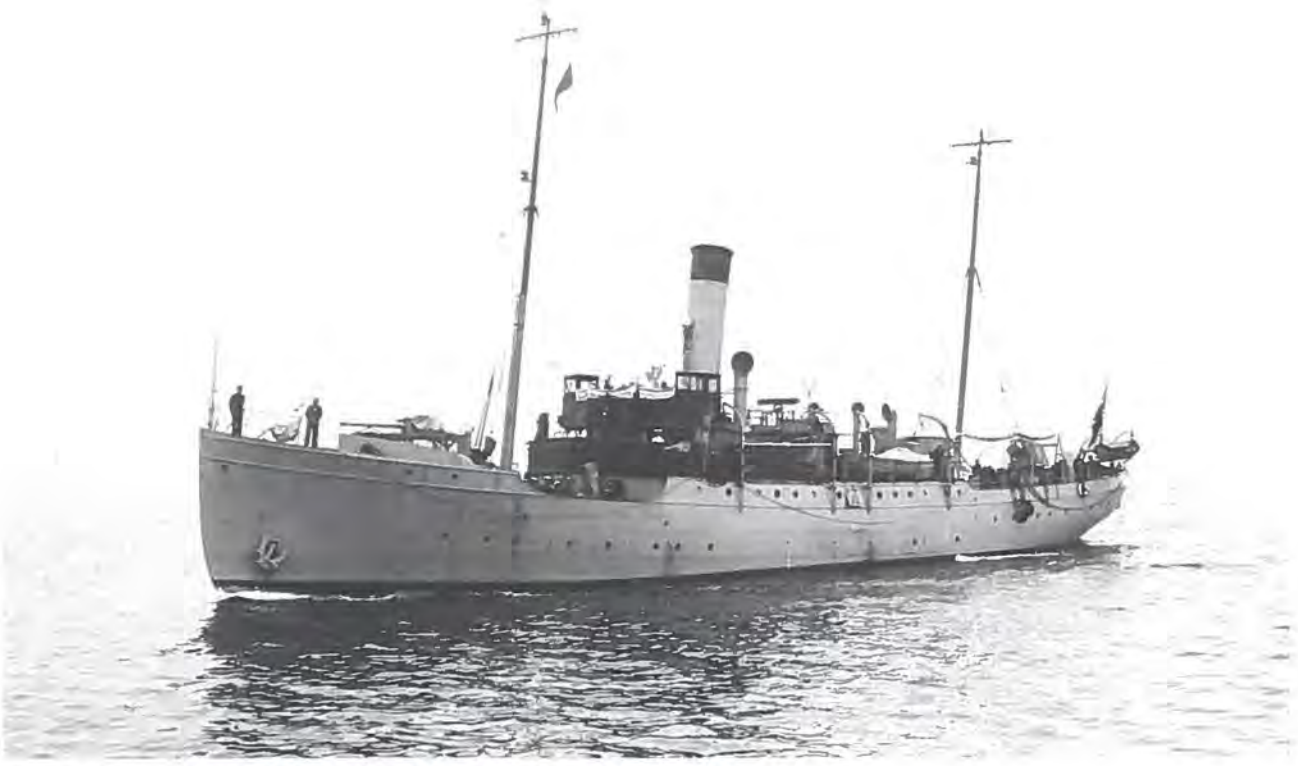
Vandet var lavt i Isefjorden meget langt ud. Der var 3 revler, og man skulle helt ud over 3. revle, før det blev rigtig dybt.

Bertel og jeg var begge interesserede i at bygge en tømmerflåde. Det lykkedes os at samle så meget tømmer, at den kunne bære en af os. På flåden var 2 sildekasser – en til at sidde på og en, hvori vi slog 4 stk. 7 ttommer søm til brug som åregafler. På et nærliggende snedkeri fik vi en snedker til at lave 2 årer til os af et bræt, vi havde fundet. Vi var nu flot sejlende. På lavt vand stagede vi os frem. Hver aften blev tømmerflåden trukket på land, for at træet ikke skulle blive for vanddrukkent.

I sommeren 1935 havde vi lejet et lille sommerhus i Vesterlyng et godt stykke vest for Nykøbing Sjælland tæt ved vandet. I nærheden lå et lille husmandssted, hvor jeg og en jævnaldrende kammerat,der boede i nærheden, tilbragte en stor del af vores tid. Vi hjalp til med høsten og med at flytte deres 4 køer og hesten Frans på marken m.m. En dag vi legede oppe på høloftet, var der kommet hø hen over en åbning ned til loen. Jeg drattede desværre ned gennem det ikke synlige hul og ramte betongulvet nedenunder og brækkede begge ben i venstre underarm et stykke over håndleddet. Det var grimt.

I sommeren 1936 holdt vi ferie i HYTTEBO et sommerhus, der lå i Russerbakkerne i Kildekrog ved Sjællands nordkyst vest for Hornbæk. Huset lå skønt i bakkerne, men ret langt fra vandet, hvor vi hver eftermiddag var nede for at bade.

I somrene 1937 og 38 boede vi i som-



Inspektionsskibet ISLANDS FALK (Orlogsmuseet)

merhuset FREDBO i Nøddebohuse på Sjællands nordkyst lidt øst for Kikhavn.

I sommeren 1939 var vi ikke på landet, idet vi flyttede fra Haregade til Rævegade.

I somrene 1940 og 41 lejede vi et sommerhus LILLEBO i Kirkevænget i Rørvig.

Et af højdepunkterne i barndommen var at komme på besøg i de skibe, min far sejlede med. Når min far skulle ombord med alle sine uniformer m.m. fyldte han en meget stor kurvekuffert, og vi kørte så til Holmen i Taxa, hvad der var en stor oplevelse, for vi kørte ellers aldrig i bil. Det var spændende at se de forskellige skibe.

Det første skib, jeg husker, var inspektionsskibet FYLLA søsat i 1915 til den engelske marine og købt af Danmark efter 1. verdenskrig. Det var inden, jeg var begyndt skole. Togtet gik til Island på fiskeriinspektion i 1 år kun afbrudt af et meget kort ophold på Holmen midt på togtet. Da min far kom hjem efter togtets 1. del fik jeg en meget flot modelsejler, som han havde lavet under togtet på sine frivagter. Den sejlede jeg med i mange år på Sortedamsøen. Efter togtets 2. del fik jeg en stor kasse med tinsoldater, som min far havde støbt under togtet, men ikke fået malet. Om aftenen når jeg var kommet i seng hjalp min mor min far med at male alle tinsoldaterne. Dem fik jeg megen tid til at gå med.

I begyndelsen af 30´erne havde søværnet meget små bevillinger og min far sejlede i flere år som 2. mester med forskellige torpedobåde af DRAGEN-kl under den årlige sommereskadre.

Da jeg gik i 5. klasse var min far med inspektionsskibet ISLANDS FALK i ca. 1 år på Færøerne, dog med enkelte anløb af engelsk havn samt Holmen.

Senere kom min far med artilleriskibet NIELS JUEL, hvor der var 6 maskinmestre ombord.

Her var han med til flåderevy ved Spitehead i England i anledning af kong Georg den 6. kroning i 1936.

Minestrygeren SØBJØRNEN. Min far var i 1940-1941 1. mester ombord i minestrygeren, der i 1941 blev indsat til strygning af miner foran færgerne på Korsør-Nyborg ruten. (Orlogsmuseet)

Ved krigsudbruddet i SEP 1939 var min far 1. mester i en minestryger af SPRINGEREN-kl. Den var bygget på OLV som torpedobåd under 1. verdenskrig. Chefen og 1.mester var de eneste, der havde eget lukaf ombord. Næstkommanderende og 2. mester sov i officersmessen, hvorfra der var indgang til chefens lukaf. Adgang til 1. mesters lukaf skete direkte fra maskinrummet. Indtil den 09 APR 1940, hvor Danmark blev besat af tyskerne sejlede min far med denne båd på bevogtningen af minespærringen syd for Lillebælt. De var 2 døgn ude på spærringen og 2 døgn i havn. I denne periode døde både min fars mor og far.

Ved afprøvningen af de 3 første af de nye minstrygere af SØLØVEN-kl i 1940 blev min onkel 1. mester i SØLØVEN og min far 1. mester i SØBJØRNEN. Afprøvningen foregik med tysk tilladelse på Isefjorden.

Ved OLV `s projektering af SØLØVEN-kl kendte man ikke noget til magnetiske miner. Sådane blev først anvendt i begyndelsen af 2. verdenskrig. SØLØVEN-kl var bygget som et konventionelt stålskib, som allerede under bygningen bliver magnetisk. Dette betyder, at der er et magnetfelt om skibet, som kan få en magnetisk mine til at eksplodere ved oversejling. Ved at installere et elektrisk kabel langs hele skibssiden (indenbords) og sende en passende strøm igennem ophævede man skibets egen magnetisme. Problemet var blot,at skibets egen magnetisme er en variabel størrelse afhængig af, hvor skibet sejler. Det var således nødvendigt at oprette en målestation på Lynetten for med visse mellemrum at måle skibets egenmagnetisme og korrigere strømstyrken i minesikringskablet. Efter minstrygeren slæbtes 3 elektromagneter af form som en stor torpedo. Disse blev strømforsynet fra minestrygeren og kunne med deres kraftige magnetfelt få en magnetisk mine til at eksplodere.

Efter prøverne på Isefjorden blev SØBJØRNEN indsat på strygning af magnetiske miner under dagsejlads i Drogden med station på Holmen. Det var et stående spørgsmål ved middagen i Rævegade 20 hvor mange miner, de havde bragt til eksplosion den dag.

I 1941 blev der indgået en aftale med tyskerne om, at søværnet skulle stryge magnetiske miner foran færgerne på Korsør – Nyborg og Kalundborg – Århus ruterne. Min far sejlede med SØBJØRNEN på Korsør – Nyborg ruten indtil han i NOV 1941 blev indlagt på Korsør sygehus med et hjertetilfælde kort efter, at de var kommet i havn i Korsør. Vi havde den store sorg at miste min

far den 05 DEC 1941. Han døde på Korsør sygehus efter en blodprop i hjertet i en alder af 49 år. Min mor da 48 år, jeg 17 og min søster 13 år.

Inden udgangen af DEC 41 fik min mor 3 måneders opsigelse af lejemålet Rævegade 20 til 01 APR 1942. Boligen var jo en tjenestebolig, som man ikke bare kunne beholde. Min mor gik over og snakkede med kommandanten og forklarede ham, at jeg stod for at skulle op til studentereksamen i MAJ – JUN 1942, og at det jo var almindelig kendt, hvor vanskeligt det var at skaffe sig en lejlighed under krigen. Kommandanten var en forstående mand, så vi fik lov til at blive boende til 01 JUL 1942.

Det viste sig at være særdeles vanskeligt at skaffe en lejlighed. Til sidst lykkedes det dog min mor at få en 3½ værelses lejlighed i Nørre Søgade 9 A, 3. th. Den var noget større end vi behøvede, hvorfor det ene værelse blev lejet ud til en islandsk sygeplejerske frk. Snæbjørn, som var "frosset" fast i Danmark ved den tyske besættelse.

Min far Emil Wismann (til venstre) og hans tvillingebror Viggo Wismann i tjenesteuniform som undermaskinmestre i 1924.

Kapitel 2

Ole Suhrs Gades skole
1.- 5. klasse
1930 - 35

Som nyboderdreng ville det have været nærliggende at komme i Nyboders skole på Østervold. Desværre var det sådan, at de fleste børn fra Borgergade – Adelgade kvarteret kom i Nyboders skole, som den nærmeste skole. Da jeg skulle begynde i 1. klasse som 6½ årig i 1930, var Borger-Adelgade, som tidligere nævnt i kapitel 1, et slumkvarter, og børnene herfra var næppe Guds bedste. Mine forældre var derfor meget kede af at skulle sende mig i Nyboders skole og dermed risikere, at jeg kom under dårlig påvirkning.

Den næstnærmeste kommuneskole lå i Øster Farimagsgade lige overfor min bedstefars urtekramforretning. Denne skole havde et godt ry på sig. Skolen var delt i en pige- og en drengeafdeling med adskilte skolegårde. Man kunne gå her fra 1. klasse og slutte efter 10 år med en realeksamen.

I Ole Suhrs gade lige overfor Polyteknisk Læreanstalt ved Sølvtorvet lå en lille skole, der var en filial af Øster Farimagsgades skole. Her var en underskole 1. – 5. klasse med blandede pige- og drengeklasser og en mellemskole udelukkende for piger. Skolen havde oprindelig været en privatskole – frk. Kruses skole. Min mor kendte en lærerinde på skolen frk. Feldthausen. Hvilke overvejelser, min far og mor har lagt til grund, ved jeg ikke, men resultatet blev, at jeg kom i Ole Suhrs Gades skole. Skolegården lå ud mod Rørholmsgade og indgangen til skolen var normalt gennem skolegården.

Når man mødte om morgenen inden kl. 08.00, skulle man blive i skolegården til klokken ringede. Så skulle man stille op klassevis 2 og 2 på et langt geled, og skolens 9 klasser blev en ad gangen beordret til afgang af gårdvagten. På vej op til klasseværelserne måtte der ikke snakkes i geledet. På hver etage stod en lærerinde, der kontrollerede, at dette blev overholdt. I givet fald kunne man risikere en oversidningstime efter skoletid (en såkaldt svedetime). Samme procedure blev gentaget i hvert frikvarter.

Her er jeg som 6,5 årig klar til at starte i Ole Suhrs Gades skole.

Når lærerinden kom ind i klassen rejste alle sig op og stillede sig ved siden af skolepulten, indtil lærerinden sagde: "Værsgo at sidde ned".

Om morgenen startede 1. time altid med en morgensang. Vi var ca. lige mange piger og drenge i klassen.

I de 5 år, jeg gik på skolen, sad jeg altid

ved en af de bageste pulte i klassen, og min sidekammerat var Jørn Østberg.

En af klassekammeraterne (Hans Leo)'s far deltog som fotograf i flere af de store Grønlandsekspeditioner. På en af disse ekspeditioner havde man ikke ladet høre fra sig i længere tid. Der blev skrevet meget om det i aviserne, og mange frygtede, at hele ekspeditionen var omkommet. Pludselig fik man kontakt. Alle var i god behold, og vi var glade på Hans Leo's vegne.

I timerne var der totalt ro. Man måtte ikke sige noget, før man blev spurgt.

I 1. klasse begyndte vi med skrivning, dansk, regning,sang, tegning, bibelhistorie og gymnastik. En gymnastiktime sluttede altid med et brusebad.

I 2. klasse fik vi også zoologi. Endvidere begyndte vi at få karakterer (skala 0 – 6), og vi fik karakterbog med hjem hveranden måned. Den skulle underskrives hjemme. Endvidere fik vi tildelt nummer i klassen beregnet på basis af karaktergennemsnittet. Det var altid en pige, der var nr. 1. Nr. 2 var normalt Hans Leo, og jeg var næsten altid nr. 3. Nogle enkelte gange lykkedes det mig at blive nr. 2.

I løbet af 2. klasse fik man nogenlunde læsefærdighed.

I 3. klasse kom danmarkshistorie og geografi til. Det syntes jeg var meget interessant.

Da jeg i foråret i 3. klasse havde fået min første cykel, fik jeg med det samme lov til at køre på cykel til skole. Her fik jeg anvist et bestemt stativ i cykelskuret i skolegården. Et års tid før, jeg fik min egen cykel, havde jeg lært at cykle på en af mine klassekammmeraters (Haralds) cykel.

Min far og min mor mente, at det var vigtigt, at jeg lærte at svømme så hurtigt som muligt. I skolen havde vi ikke svømning, men ude på Holmen ved Hønsebroen var der i sommermånederne mulighed for at få svømmeundervisning, hvis ens far var ansat i søværnet. I foråret i 3. klasse begyndte jeg at gå til svømning på Holmen. For enden af Hønsebroen var der placeret en flåde med skur på til omklædning. På en flåde vinkelret herpå var der en 1 m og en 3 m vippe. De 2 andre sider af svømmebassinet var begrænset af lange trælægtere. Vi var 8 – 10 nyboderdrenge fra 9 år og opefter, der gik til svømning 2 gange ugentligt om eftermiddagen fra ultimo MAJ til medio SEP. I starten fik man et korkbælte om maven og blev derefter beordret ud i det dybe, mørke havnevand, hvor bunden var usynlig. Svømmelæreren (en af søværnets gymnastiklærere) gik med en lang stang, som i enden havde en halvcirkelformet bugt, hvori man kunne holde fast med hænderne, og så begyndte man under militær kommando med benbevægelserne. Senere fik man et korkstykke til at holde hænderne på. På den første sæson nåede jeg at klare søværnets lille frisvømmerprøve på nær dykningen. Et hvidt kors skulle hentes fra 2,5 m dybde. Det mørke vand på Holmen gjorde det umuligt at se korset oppe fra. Det kneb med denne prøve, men det følgende år (1934) lykkedes det. Prøven omfattede iøvrigt: 200 m brystsvømning, 40 m rygsvømning, 15 m bjergning, flydning i favnstilling og vandtrædning.

På Ole Suhrsgade skole var der ikke sløjdundervisning, men der var åbnet mulighed for at deltage 2 eftermiddage om ugen i frivillig sløjdundervisning i sløjdlokalet på Øster Farimagsgades skole. Det blev jeg tilmeldt til og fik en meget grundig og god sløjdundervisning i 3 år (3.-5. klasse).

Da jeg gik i underskolen hørte det med til god opdragelse at lære at danse. Jeg gik til dans i 4 år. Lærerinden var en tidligere solodanserinde ved Det Kongelige Teater Ellen Fischer. Hun havde først undervisning på Kongens Nytorv og de 2 sidste år på Sankt Annæ Plads. Man skulle møde op i stadstøjet dvs. matrostøj. Vi lærte at danse polka, slow fox, quikstep, tango, engelsk vals og lancier. Det var ikke min store hobby, og jeg var glad for at slippe for det, da jeg kom i mellemskolen.

Til mine fødselsdage kom mine fætre Henning, Helge og Rune samt de kammerater fra klassen, som jeg selv blev inviteret til fødselsdag hos. Vi var en 4 – 5 drenge i klassen, som havde særlig god kontakt. Hjemme hos mig havde min mor bl.a. arrangeret lotteri. Vi skulle efter tur tage et lod i en pose. Det var et lille stykke papir, der var rullet sammen ligesom Børnehjælpsdagens lodder. På papiret stod et nummer og på bordet, vi sad om, lå de indpakkede gevinster med et nummer på. Det var meget spændende og meget populært.

Tidligt på foråret i 5. klasse skulle vi op til mellemskoleprøven. Den bestod i flere prøver i diktat, genfortælling, regning på tid og tekststykker i regning. Jeg bestod prøven med et gennemsnit på 5,67, hvilket var meget flot, da højst opnåelige var 6 00.

Da vi som drenge skulle skifte skole, når vi var færdige med 5. klasse, så kunne man indgive ansøgning og anføre 3 ønsker om ny skole. Mine forældre fandt, at det var bedst, at jeg kom ind på en skole, hvor der både var mellemskole og gymnasium, så jeg ikke behøvede at skifte skole igen, hvis jeg forhåbentlig kunne komme i gymnasiet. Østre Borgerdydskole havde et meget fint navn, og den lå i Stockholmsgade dejlig tæt på Nyboder, så den kom som nr. 1 på listen. Nr 2 blev Sortedams Gymnasium og nr. 3 Metropolitanskolen. Jeg var heldig at få opfyldt mit første ønske. Der var 2 af mine klassekammerater (Hans Leo Hansen og Jacob Winsløw), der kom på samme skole.

De af mine klassekammerater, der ikke klarede mellemskoleprøven med tilstrækkelig godt resultat, eller som måske slet ikke havde været indstillet til prøven skulle så fortsætte i 6. klasse og afslutte skolegangen efter 8. evt. 7. klasse.

Et billede fra første klasse hvor jeg står sammen med en kammerat udenfor indgangen til skolen.

Her er jeg sammen med min søster Rigmor i 1932.

Kapitel 3

Østre Borgerdydskole
1935 – 1942

Alment om skolen

Skolen var i de 7 år, jeg gik der, et statsgymnasium beliggende på hjørnet af Stockholmsgade og Dag Hammerskjölds Alle. Den havde ca. 375 elever – udelukkende drenge – fordelt på 2 gange 4 mellemskoleklasser, 1 realklasse, 3 gymnasieklasser af matematisk – naturvidenskabelig linje, 3 gymnasieklasser af nysproglig linje og 3 gymnasieklasser af klassisk sproglig linje.

Borgerdydskolen, der blev oprettet i 1787, deltes hurtigt i 2 skoler:

Borgerdydskolen på Christianshavn, som senere flyttede til Vesterbro og blev til Vestre Borgerdydskole og Borgerdydskolen i København, som fik til huse flere steder i den indre by. I 1919 blev den overtaget af staten og fik navnet Østre Borgerdydskole.

Efter engelsk mønster havde skolen et præfektsystem. Den 1. FEB, det år man gik i 2. G, blev man præfekt og var det herefter i 1 år til den 01 FEB i 3. G.

En af præfekterne blev af rektor udnævnt til overpræfekt og chef for hele præfektkorpset som var ansvarlig ro, orden og disciplin på hele skolen uden for selve undervisningstimerne.

Om morgenen var hele skolen samlet til morgensang i sangsalen på 4. sal. Klassepræfekterne sørgede for, at klasserne kom op i sangsalen inden kl. 8, og at der var ro i geledderne inden rektor kom kl. 08.00. Overpræfekten stod foran og så ud over hele elevskaren, og de enkelte klassepræfekter sørgede for roen ved at daske evt. sludrehoveder kraftigt i hovedet med sangbogen. Når rektor kom stillede han sig ved siden af overpræfekten, og hvis han ikke havde nogle særlige oplysninger eller bemærkninger, meddelte han blot, hvilket

Østre Borgerdydskole. Skolen lå ca. 10 minutters gang fra mit hjem i Nyboder.
(Foto: Tom Wismann 2004)

nummer vi skulle synge. Skolens sanglærer hr. Clausen spillede på flyglet.

Når en undervisningstime var slut, forlod læreren øjeblikkelig klasseværelset og gik hen på lærerværelset. Klassepræfekten mødte så op og sørgede for, at klassen omgående blev ryddet, og at ordensduksen åbnede vinduer og viskede tavlen ren. Alle skulle ud i luften i frikvarteret. Mellemskoleklasserne skulle over Stockholmsgade, hvor der stod et par gadepræfefter og dirigerede overgangen til en legeplads i Østre Anlæg lige overfor skolen. Realklasen og gymnasieklasserne holdt frikvarter i den almindelige skolegård. I frikvarterne var der en lærer som gårdvagt på hver af de 2 pladser.

Ved indgangen til legepladsen i Østre Anlæg stod der ofte i 10-frikvarteret en ældre mand med en lille vogn med varme peanuts i skaller. Her kunne man købe en lille pose for 5 øre og en stor for 10 øre. Mine lommepenge var 2 kr. om måneden i mellemskolen og 4 kr. i gymnasiet.

I spisefrikvarteret spiste klassepræfekten sin mad ved katederet i sin klasse og sørgede for acceptabel orden. Her var det tilladt at tale sammen. Når spisedelen af spisefrikvarteret var slut, skulle klassen ryddes, og eleverne gennes ud, så der kunne blive luftet ordentligt ud inden næste time.
Præfekter blev endvidere brugt til:

1) at føre tilsyn med cykelskur og cykelstativer og at kontrollere at kun de elever, der havde tilladelse (udstedt af præfekten) til at cykle til skole, gjorde det.
2) at føre tilsyn med skolens bibliotek.
3) at føre tilsyn med fysik- og kemilokaler

Som præfekt var det tilladt at forlade skolen i frikvarterne.

På 4. sal havde præfekterne deres eget værelse – præfektværelset -, hvor det var tilladt at ryge.

Præfekter blev normalt altid adlydt omgående, idet de var tildelt strafmyndighed. En præfekt kunne således idømme en opsætsig elev at skrive Kong Christian en eller om nødvendigt flere gange.

Den 01 FEB 1941 blev jeg klassepræfekt i en 1. mellemklasse, som jeg efter sommerferien fulgte videre i 2. mellem. Vi var 2

På cykel med søster 1936.

klassepræfekter pr. klasse, så man havde tørn hveranden uge.

Foruden skolebygningen i Stockholmsgade rådede skolen over en lejrskole et halvtøndeformet hus nær Slagslunde og Buresø i Nordsjælland. Lejrskoleophold à 10 dage var planlagt som en del af undervisningen i 3. og 4. mellem samt i 1. og. 2. G. Om formiddagen var man på en eller anden valgt teoretisk opgave et eller andet sted i nabolaget, og denne opgave skulle ved opholdets afslutning resultere i en skriftlig rapport, som skulle afleveres inden afgang. Om eftermiddagen var der f.eks. badning i Buresø, base-ball spil, terrænløb i Krogenlund skov lige bag lejrskolen eller en eller anden form for praktisk arbejde f. eks. havearbejde, snedkerarbejde, rengøring m.m.

Her er jeg på færgen ISEFJORD i sommeren 1937, 13 år gammel.

Der var altid 2 lærere med på et lejrskoleophold, og de havde et fælles værelse i enden af sovesalen, hvor der var faste køjer til alle.

Maden blev lavet af en økonoma. Al borddækning, bordrydning og opvask blev på skift udført af et elevhold på 4 mand. En af eleverne blev af lærerne udpeget som holdleder med ansvar for, at alt arbejde blev udført korrekt og til tiden.

Det var almindeligvis meget eftertragtet at komme på disse lejrskoleophold.

I sommerferien og efterårsferien var der mulighed for at komme op på lejrskolen i en uge mod betaling. Her var opholdet et rent ferieophold, og der var adgang for elever fra alle skolens klasser.

Skolen blev i hele min skoletid ledet af rektor Einer Andersen, som også underviste i historie og i tysk.

Mellemskolen, 1935 – 1939

Fra gammel tid havde elever fra 2 privatskoler Krebs skole, der lå i den anden ende af Stockholmsgade, og Finn Tulinius skole på Østerbro fortrin til at komme ind på Østre Borgerdyd i 1. mellem. Resterende pladser kunne besættes af elever med de bedste mellemskoleprøver fra Københavnske kommuneskoler. Når man kom fra en kommuneskole, kunne man resten af skoletiden låne alle skolebøgerne. De skulle hvert år inden skolestarten den 15 AUG hentes på en bestemt kommuneskole. De elever, der kom fra privat skolerne, skulle selv (deres forældre) betale alle bøgerne.

Jeg kom i 1. mellem b den 15 AUG 1935, og jeg gjorde desværre min entre med en brækket venstre arm i gibs. Jeg havde fået en ny dejlig lædermappe til mine bøger til afløsning af det sælskindstornyster, jeg havde haft i underskolen. Det havde til sidst mistet alle hårene.

I 1. mellem havde vi rektor det første halve år i historie og inspektor (Kålund-Jørgensen, kaldet Kølle) det næste halve år, så de 2 ledere kunne lære de nye elever at kende.

I engelsk havde vi en rar gammel lektor Heskjær, men ham skulle man ikke genere personligt ved fejlagtigt ar komme til at kalde ham hr. Hessekjær eller hr. Hestekjær. i så fald blev man kaldt op til katederet og fik på

Her er jeg i sommeren 1938 blevet 14 år gammel og skal starte i tredje mellem. Jeg er sammen med min søster Rigmor og min fætter Henning der var søspejder.

stedet en knaldende lussing.

I fysik og naturlære havde vi lektor Lorentsen, som var en meget venlig mand. Han underviste udenfor den normale skoletid også i svømning. Om vinteren i Øbro-hallen og om sommeren på badeanstalten i Skudehavnen. For at tage livredderprøven, hvad jeg gjorde i 1. G (man skulle have en vis alder for at få udstedt bevis), måtte man ud i skudehavnen. Til denne prøve skulle foreages en bjergeprøve fuldt påklædt, hvilket ikke var tilladt i Øbro-hallen.

I regning og matematik havde vi "Lille Jensen".

I geografi havde vi frk. Lauritsen kaldet Laura. Hun var den eneste lærerinde på skolen, og hun underviste kun i mellemskolen. Vi havde hende hele mellemskolen, og hun var vist ikke for god til at tage drenge, og vi var vistnok lidt for gode til at drille hende.

I hver pult var et blækhus. En gang i slutningen af mellemskolen havde vi tømt alle blækhusene for blæk, og lige inden timen skulle begynde, havde vi påfyldt alle blækhuse svovlbrintevand, som vi havde "lånt" oppe i kemilokalet. Blækhusene var uden låg, så vi var ikke ret langt inde i timen, før der lugtede, som om hele klassen sad på toilettet og forrettede stort på en gang. Hun (og vi) befandt os dårligt ved det, men hun fandt ikke ud af, at høm-høm lugten kom fra blækhusene.

I dansk havde vi lektor Alf Larsen, kaldet Flip-Lars, fordi han havde en høj stiv flip. En lille meget venlig mand, som også underviste på privatskolen Øster-Søgades Gymnasium. Hvis man 2 gange i træk havde skrevet en fristil til mg+ eller derover fik man et frikort til en stil . Hvis næste stil også var til mg+ eller derover fik man igen et frikort. Resultatet blev, at jeg kun kom til at skrive halvdelen af stilene i hele mellemskolen.

I 3. og 4. mellem blev man i dansk opfordret

til en gang om året t holde et foredrag for klassen i en hel undervisningstime. I 3. mellem holdt jeg et foredrag om bogindbinding. Min far havde i nogle år interesseret sig for bogindbinding og anskaffet det nødvendige værktøj. Jeg havde ind imellem hjulpet ham og var godt inde i proceduren. I 4. mellem holdt jeg et foredrag om den engelse søhelt lord Nelson og hans 3 mest berømte.søslag: Slaget ved Aboukir 1798 mod den franske flåde, slaget på Rheden 1801 mod den danske flåde og slaget ved Trafalgar 1805 mod den fransk-spanske flåde – det slag, hvori Nelson selv faldt.

I 3. mellem begyndte vi på svensk i forbindelse med danskundervisningen.

I 2. mellem begyndte vi på tysk med rektor som lærer. Hans undervisning har nok været noget foran sin tid. Han startede med at sige: "Tysk er et meget nemt sprog, så fra nu af taler vi kun tysk i tysktimerne.". På katederet var et blækhus og et penneskaft med en pen påsat.. Så tog han penneskaftet og sagde: " Das ist ein Feder ". Så spurgte han en: " Was ist das? " Så skulle man svare: " Das ist ein Feder " og sådan fortsatte det. Det var meget svært specielt i 2. mellem, men også i 3. mellem og først i 4. mellem begyndte metoden virkelig at give bonus. Som supplement til de almindelige lærebøger gennemgik vi et Linguaphone kursus i tysk, hvor man vænnede sig til at høre rigtige tyskere tale sproget. via grammofonplader.

Fra 2.- 4. mellem havde vi hr. Galløe som lærer i historie. Han var god, og han kunne beskrive den franske revolution særdeles levende. Han underviste kun i mellemskolen og har formentlig haft almindelig folkeskolelæreruddannelse. Han havde en bror lektor, dr. phil. Olaf Galløe, som vi fik i gymnasiet i naturfag.

I 4. mellem fik vi latin med Kølle som lærer. Det var en skrap omgang. Det tog næsten lige så lang tid at forberede som alle de andre fag tilsammen. Til hvert tekststykke i Mikkelsens latinbog var der en gloseliste. Hvis man senere stødte på ord, man ikke kunne huske betydningen af, var man noget på spanden, idet gloser ikke blev gentaget. Min far udarbejdede så en ordbog Latin – Dansk med alle ord opstillet i alfabetisk orden dækkende hele vort pensum. Det gjorde han for at hjælpe mig, og det var et særdeles omfattende og tidsrøvende arbejde. Det viser lidt om familiens økonomiske muligheder.

Man gik ikke bare lige hen og købte en Latin – Dansk ordbog, som man kun ville få brug for 1 år. Resultatet udeblev heldigvis ikke. Jeg fik ug- (7 2/3) til den såkaldte Lille Latinprøve. Denne prøve krævedes til lægestudiet, tandlægestudiet, farmaceutstudiet og lægesekretæreksamen.

En gang om året på skolens fødselsdag den 01 MAJ uddeltes flidspræmier. Det lykkedes mig en gang at få flidspræmie, det var i 4. mellem. Det var et stolt øjeblik at blive kaldt op til rektor inden morgensang og i hele skolens nærvær at få udleveret en bog indbundet i rødt skind "De seks" af R.Bruhn.

Først på efteråret var der arrangeret - skovtur for hele skolen. Turen gik til Dyrehaven, hvor vi spiste vores medbragte mad og købte en sodavand. Om ettermiddagen var der oppe ved Fortunen konkurrencer bl. a. sækkevæddeløb, hvor man skulle hoppe i en sæk. Det var meget fornøjeligt.

Efter vel overstået mellemskoleeksamen JUN 39 blev jeg efter eget ønske opflyttet i 1. G m-n.

Gymnasiet, 1939 – 1942

I matematik fik vi desværre en meget forhadt lærer lektor Niels Ebbesen Josephsen (kaldet Moses eller 1-2-3, fordi han kun havde 1 lunge, 2 tænder og 3 veste). Det var drøjt at skulle have ham 7 timer om ugen. 2 gange om ugen skulle vi aflevere hjemmeopgaver. Afhængig af hvor gode besvarelserne var, og ikke mindst hvor godt han syntes om vedkommende elev, kunne man få udleveret frikort, som kunne klistres ind i hjemmeopgavebogen i stedet for at løse en opgave, eller evt. frikort til et helt

På vej i sommerhus sommern 1940, 16,5 år gammel. Efter sommerferien skal jeg starte i anden G.

sæt opgaver.

Den daglige eksamination forgik altid ved at Per (hans yndlingselev) blev kaldt op til tavlen for at skrive. Moses stillede så spørgsmål, og hvis man kunne svare, skulle man række hånden op, og den udvalgte skulle diktere Per, hvad han skulle skrive. Udledningen eller beviset, hvad det nu var blev således hakket i en masse småstykker, og ingen blev trænet i at give en samlet fremstilling.

I fysik og kemi blev klassen delt i 2 lige store hold. Det ene hold fik Lille Jensen, som jeg havde haft i regning og matematik i mellemskolen. Det andet hold, som jeg var heldig at komme på, fik lektor Rønning Jensen, som oprindelig var uddannet civil-ingeniør- bygnings.
Han var god til at terpe målesystemer (det tekniske og c-g-s systemet) med os. Der blev lagt megen vægt på øvelser og de følgende fysikrapporter hyppigt inklusiv usikkerhedsberegninger.

I naturfag fik vi lektor dr. phil. Olaf Galløe. Han underviste kun tirsdag til fredag incl. Lørdag til mandag incl. arbejdede han hjemme som videnskabsmand – forsker i danske mosser og laver. Han var i sin tid blevet dr. phil. i dette emne, og disputatsen stod i skolens bibliotek. Siden havde han arbejdet videre på emnet, som syntes uudtømmeligt. Adskillige bind var siden kommet til biblioteket.

I 1. G havde vi geologi, i 2. G erhversgeografi og i 3. G biologi og fysiologi. Da vi i biologi kom til det menneskelige forplantningsystem sagde doktoren: " Det behøver vi ikke tage nu, det får vi i fysiologi ". Da vi i fysiologi nærmede os de nedre regioner sagde han, at det kunne vi springe over, det havde vi haft i biologien. En af eleverne (Opperby) syntes ikke, det var fair, så han gjorde læreren

Her sidder jeg i sommer 1941 og nyder en pibe. Jeg er nu næste voksen 17,5 år, og klar til tredie G.

opmærksom på, at han måtte huske forkert. Det skulle han aldrig have gjort. For det første fik han ikke noget ud af sin protest, og for det andet fik han fremover meget dårlige karakterer og en dårlig årskarakter

I religion havde vi lektor Albinus. Han var oprindelig uddannet cand.theol. Han underviste i religion og tysk. Han gik altid i noget gammelt sort cheviot tøj. Når han sad oppe ved katederet, havde han for vane at køre fra den ene til den anden side. Det var derfor en yndet spøg at påføre et tykt lag kridt på undersiden af listen under skuffen i katederet. Når han så kørte fra den ene til den anden side, blev hans sorte bukser og jakke svinet ind i det hvide kridt.

En af eleverne (kaldet svigermor) havde en særlig teknik med at sidde lidt skråt ud mod vinduet med lidt bøjet ryg og kiggende nedad, som om han læste i en bog. Når Albinus opdagede det, satte han pludseligt i fuldt firspring for at gribe den formastelige synder på fersk gerning. Den kiksede desværre hver gang.

En dag var vi dog gået lidt over stregen. I klassen var der en dør til et skab med diverse rekvisitter. Denne dør var en del mindre end døren ind til klasseværelset, men lignede den iøvrigt. Derfor fik en det gode påfund at tage døren til klasseværelset af inden Albinus kom, og sætte skabsdøren på det øverste hængsel. Da Albinus skulle lukke døren og opdagede, at den kun hængte på et hængsel, og at der manglede noget forneden, blev han så rasende, at han sagde, at nu ville han ikke mere finde sig i vores lømmelstreger, nu ville han hente rektor. Inden han nåede tilbage med rektor, nåede vi heldigvis at sætte den rigtige dør på igen, og der var sevfølgelig ingen, der kendte noget til en forkert dør.

I dansk havde vi lektor Rehling, som i modsætning til Flip-Lars, som vi havde haft i mellemskolen, ikke var særlig glad for mine stile. De fleste blev bedømt til omkring

g (5).
Den eneste danske stil jeg fik mg (7) for i gymnasiet, var den jeg skrev til studentereksamen, men der var jo også en censor på.

Jeg var ikke særlig glad for faget dansk. Rehling var ikke så god og inspirerende som Flip-Lars. De fleste af teksterne og versene, som vi skulle læse, var noget værre volapyk. Til en side tekst skulle der ofte læses flere sider tekstforklaring i en anden bog. Gamle danske folkeviser, olddansk, runetydning på gamle sten og dialekter havde ikke min store interesse.

I fransk havde vi adjunkt Erik Husfeldt, som var en udmærket lærer. Han sagde De til os, hvad der var lidt uvant. I dette sprog anvendte skolen også et Linguaphone-kursus (ligesom i tysk). Husfeldt havde en bror, der var professor, dr.med. og medlem af Danmarks Frihedsråd.

I oldtidskundskab havde vi lektor Bundgård. Hans far havde i sin tid lavet Gefionspringvandet. I 2. G havde Bundgård orlov for at skrive en doktordisputat, som han desværre ikke fik godkendt. I 3. G fik vi ham tilbage efter at have haft en vikar i 2. G.

I gymnastik fik vi hr. Hansen, kaldet Hansi, som afløser for lektor Vorbeck, som jeg havde haft i gymnastik i mellemskolen. Hansi havde os bekendt haft en fortid i hæren, og han var en udmærket gymnastiklærer.

Om sommeren foregik de fleste gymnastiktimer med at spille håndbold på skolens legeplads i Østre Anlæg.

En gang om året deltog vi i københavnske skolers idrætsdag på Østerbro Stadion og en gang årligt havde vi en gymnastikopvisning sammen med Metropolitanskolen i gymnastiksalen på Østerbro Stadion.

I 1. G fik jeg en ven Svend Trier, som kom fra mellemskolens parrallelklasse. Vi talte godt sammen og begyndte at komme sammen privat i vores respektive hjem. Svends far var praktiserende læge med speciale i gynækologi. Da jeg i 1953 blev gift med Evy fik vi dr. Trier som huslæge, og han sørgede for, at vores to drenge Tom og Lars kom godt til verden på fru Nyholms klinik.

I sommerferien 1940 foretog Svend og jeg en cykeltur Sjælland rundt. På vejen besøgte vi min far, som lå med til ankers på reden i Roskilde med den nye minestryger SØBJØRNEN. Min far kom ind og hentede os i Roskilde havn med minestrygerens rofartøj roet af to basser og med min far ved rorpinden. Vi redede os en fin frokost ombord, inden vi kørte videre mod Kalundborg, hvor vi fik middag hos noget af Svends familie.

I sommerferien 1941 kørte vi Fyn rundt og redede os også her nogle gratis måltider hist og her.

Efter at familien Trier havde tilbragt to år 1943-45 i Sverige som flygtninge, kom Svend og jeg kort efter 2. verdenskrigs slutning på en rundtur med tog og skib til Nordtyskland, Holland, Belgien og Nordfrankrig doneret af Svends far.

Som nævnt i kapitel 1 havde vi den store sorg at miste min far den 05 DEC 1941. Det var et meget hårdt slag for såvel min mor som min søster Rigmor og mig samt min fars tvillingbror onkel Viggo.

Min mors enkepension blev efter min fars død 275 kr. månedlig med 2 hjemmeboende børn. Det var derfor tvivlsomt, om det overhovedet kunne lade sig gøre, at jeg påbegyndte en uddannelse på 6½ år (formentlig 1 år til adgangseksamen og minimum 5½ år på Polyteknisk Læreanstalt) uden at kunne regne med at tjene noget i disse år.

Pastor G. Engberg, som jeg i 3. mellem var blevet konfirmeret hos i Holmens Kirke, og som havde begravet min far på Holmens Kirkegård, anbefalede mig at søge ind på Søværnets Officersskole og blive uddannet til søofficer. Det var en gratis uddannelse ovenikøbet med et mindre lommepengebeløb og incl. uniform, kost og logi.

Endvidere kaldte kommandør Grandjean (vores nabo) mig ind til sig en søndag formiddag kort efter min fars død for at høre lidt om mine fremtidsplaner og for evt. at give mig nogle gode råd. Da jeg fortalte ham, at pastor Engberg havde foreslået mig

at blive søofficer, kunne jeg mærke på ham, at det ikke helt passede ham. Han sagde, at det jo også kunne være et godt valg at blive maskinofficer eller intendanturofficer. Der lå åbenbart det i det, at han som søofficer helst så, at søkadetter blev rekrutteret blandt sønner af søofficerer eller fra det bedre borgerskab. Kommandøren har åbenbart ikke ment, at en maskinofficer – oprindelig uddannet på Søværnets Elevskole (underofficersskole) 1906 – 12 og først i 1932 overført til officerskorpset – hørte til denne personelkategori.

I slutningen af 3. G dumpede et brev ind til mig med en sparekassebog med 1000 kr. indsat og med oplysning om, at der hver måned kunne hæves 40 kr. dvs. der var til 2 år. Dette var så stor en økonomisk hjælp, at min mor mente, at det var forsvarligt, at jeg gik videre som oprindelig planlagt og prøvede på at blive maskiningeniør. Pengene, jeg fik, kom anonymt, men den eneste jeg kunne forestille mig at være så storladen var min onkel Carl Georg. Efter 2 år blev der ligeledes anonymt sat yderligere 1000 kr. ind på bogen.

Da vi nærmede os studenter eksamen blev de 5 mundtlige fag, vi skulle op i, kundgjort lige inden den 10 dages læseferie.

Det første fag var dansk. Det fag jeg frygtede mest af alle. Nå, jeg bestemte mig så for at bruge alle 10 dages læseferie til dansk alene i håb om,at jeg kunne tilegne mig så megen viden, at det ikke kunne gå helt galt. Først kom jeg op i Rungsteds lyksaligheder af Evald og bagefter i noget fra en svensk avis. Resultatet var ikke opmuntrende tg, som tålte 1 point. Karakterskalaen gik fra

Selv om billedet ikke er særligt skarpt synes jeg at det skal med, da det er det sidste billede jeg kender af min far og jeg sammen. Min far er i uniform som maskinmester af 3. grad med to brede rundgående snore, og jeg som gymnasiast i 1941.

8 (ug) til –23 (slet). Man skulle have 5,00 i gennemasnit for at bestå eksamen, dvs. jeg var allerede fra første fag 4 hele point bagud for bare at bestå.

2 dage senere skulle jeg op i matematik, hvor vi fik 2 spørgsmål, som jeg bestod med mg+ (7 1/3). Det lunede jo lidt.

Næste fag var kemi med en gammel censor, som faldt i søvn under sidste halvdel af eksaminationen. Da jeg var færdig og stod udenfor i vores gamle lidt faldefærdige kemilokale, kunne jeg lytte mig til diskussionen mellem lærer og censor. Sidstnævnte bidrog ikke ret meget i drøftelserne, men Rønning Jensen kunne så fortælle ham, hvilke ting jeg havde sagt, som ikke var helt korrekte. Jeg fik g+.

Fjerde fag var fransk, hvor jeg også fik g+.

Det sidste fag var oldtidskundskab, hvor jeg kun havde 1 dag tl forberedelsen. Jeg var i den dumme situation, at ca. halvdelen af pensum kunne jeg ikke alt for godt og ville ikke være i stand til at læse det på 1 dag. Den anden halvdel kunne jeg ret godt. For en gangs skyld spillede jeg og valgte at læse på det, jeg kunne, så jeg kunne det særlig godt. Heldet var med mig. Jeg kom op i Sokrates` forsvarstale og fik ug- (7 2/3).

Resultatet af bestået studentereksamen i JUN 1942 blev mg-, 6,29.

Studenterkammerater i sommeren 1942. Fra venstre er det Svend Nielsen, Svend Trier, mig, Torben Nielsen, Palmann, Preben Jørgensen. Vi står i Gothersgade udfor Svend Triers bopæl.

Efter studentereksamen var jeg på cykeltur rundt i Danmark med Svend Trier.

Student sommeren 1942, 18 år.

Kapitel 4

AHM`s Kursus
Adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt
1942 – 1943

Med det resultat (6,29), jeg havde fået til studentereksamen, var jeg på forhånd klar over, at jeg ikke umiddelbart ville kunne komme ind på Polyteknisk Læreanstalt. Adgangskvotienterne de foregående år havde ligget meget tæt på og over 7 afhængig af, hvilken af de 4 retninger man søgte(fabriks-(senere benævnt kemi-), bygnings-, maskin- og elektro).

Foruden at kunne komme ind med matematisk studentereksamen kunne man komme ind med en særlig adgangseksamen, der tog 1 år og alene bestod af fagene: matematik, fysik, kemi og naturfag i samme omfang som til studentereksamen. Minimum for at begynde denne uddannelse var realeksamen med fransk. Det var uhyre få realister, der fik tilstrækkelig kvotient efter 1 år. De fleste gik 2 nogle endda 3 år og mange måtte helt opgive.

På Læreanstalten fandtes et kursus til adgangseksamen. Endvidere fandtes AHM`s Kursus på Nørre Vold. Dette kursus havde ry for at have særlig gode lærere. Derfor valgte jeg dette kursus. Det fortrød jeg ikke. Der var bare det kedelige ved det, at når man skulle op til eksamen, foregik dette på Læreanstalten og eksaminatorer og censorer kom alle herfra.

På kursus gik jeg sammen med to af mine gamle skolekammerater Svend Nielsen og Hans Henrik Hvidt.

En af mine nye kammerater Niels Yding havde lige efter adgangskursus var begyndt meldt sig ind i Danske Studenters Roklub (DSR) og talte meget begejstret herom. Dette tilskyndede mig til at melde mig ind, og jeg fik mange gode år i klubben med roning (motions- og langturs-) om sommeren. Om vinteren var der gymnastik og svømning på Statens Gymnastikinstitut i Nørre Alle. En vinter gik jeg til boksning hos Malle på hans bokseinstitut i Nørregade. DSR havde en særlig aftale med Malle`s bokseinstitut.

Endvidere gik jeg sammen med et fint 3-kløver bestående af Lars Foss, kaldet Lars Fup, fra F.L.Smidth`s Foss familie, baron Iver Reedtz Thot ( bror til Gavnø`s ejer) og Robert Arnsted. De ønskede alle tre at blive bygningsingeniører.

Heldigvis fik jeg efter 1 år eksamen med et gennemsnit på 7,22 (mg+), hvilket var over det nødvendige for at komme ind på Læreanstaltens maskinretning.

Hans Henrik Hvidt kom ind på fabriksretningen og hele det fine 3-kløver kom ind på bygningsretningen og Niels Yding på elektroretningen. Desværre fik Svend Nielsen ikke nok til at komme ind, og han opgav at blive ingeniør.

Nogle år efter at vi var blevet færdige på Læreanstalten mødte jeg Lars Foss, og da havde jeg lige set i INGENIØREN, at han var blevet underdirektør hos Sadolin & Holmblad.
Jeg spurgte ham:"Hvordan har du som bygningsingeniør båret dig ad med at blive underdirektør på en farve- og lakfabrik ?". Han svarede lidt undvigende, men senere erfarede jeg, at F.L.Smidth ejede Sadolin & Holmblad.

Kapitel 5

Polyteknisk Læreanstalt
Danmarks Tekniske Højskole
1. Del
1943 - 1945

Endelig var mit ønske om at blive stud. polyt. på maskinretningen gået i opfyldelse. Den 01 SEP 1943 mødte jeg på Læreanstaltens gamle afdeling ved Sølvtorvet, hvor 1. dels afdelingerne havde til huse.
Der var ikke studiestøtte under nogen form, tværtimod skulle man betale for at gå der 50 kr. halvårlig på 1. del og 20 kr. halvårlig på 2. del.

Første del var delt i 2 årsprøver. Undervisningen til 1. årsprøve var fælles for bygnings-, maskin- og elektroingeniørstuderende. I matematikundervisningen deltog endvidere aktuarstuderende (forsikringsmatematikere) og navigatører, der skulle være lærere på navigationsskolerne. Vi var ofte op til 300 samlede i auditoriet.

Om formiddagen fra 9 til 12 var der forelæsninger på alle 6 hverdage.

I matematisk analyse havde vi professor Richard Petersen, som var en aldeles fortræffelig og inspirerende lærer – den bedste matematiklærer, jeg nogensinde havde haft. Han opfordrede os til ugentlig at aflevere opgaver, idet det gennem opgaveregningen først viste sig, om man havde forstået og kunne bruge det forelæste stof. Dette tog jeg naturligvis til efterretning.

I geometri havde vi professor Fabricius Bjerre (en onkel til den senere så kendte musiker og komponist). Han var knap så god. Stoffet var særdeles vanskeligt. Han stod og småmumlede foran tavlen, så man skulle helst sidde på en af de forreste rækker for rigtigt at høre, hvad han sagde. Folk oppe på galleriet helt tilbage i auditoriet havde svært ved at høre ham. En studerende havde en dag opgivet at følge med, hvorfor han tog

En forelæsning på polyteknisk læreanstalt.

en avis frem og gav sig til at læse i den, hvilket han åbenbart mente, at han fik mere ud af. Det skulle han aldrig have gjort. Da Fabricius opdagede det, stoppede han øjeblikkeligt forelæsningen og råbte rasende op til den avislæsende stud.polyt., at han kunne pakke sin avis sammen og øjeblikkelig forlade auditoriet. Derefter fortsatte han forelæsningen i sit normale lave lydniveau.

I fysik havde vi professor E.S.Johansen, som forelæste i mekanisk fysik, væskers bevægelse, varmelære, lydlære og elasticitetslære. Karaktererne fra den skriftlige eksamen fra årgangen før os hængte endnu på opslagstavlen ude på gangen. Fra

gymnasiet havde man været vant til, at Ørsteds karakterskala fra ug (8) til slet (-23) i det store og hele kun blev brugt mellem ug og tg (1). Her var hele skalaen anvendt lige ned til –23. Af nogle ældre studerende blev vi anbefalet at gå til manuduktion i fysik hos en meget anerkendt manuduktør mag. scient. C. Silfwander nede i Øster Søgade. Jeg meldte mig hos ham, hvad jeg ikke fortrød. De penge var givet godt ud. Han var en meget bedre lærer end professoren, som i øvrigt havde et bijob om søndagen som ypperstepræst i et eller andet kirkesamfund.

I Rationel Mekanik, et fag der gav en dybtgående matematisk behandling af statik og dynamik, havde vi lektor Lauritsen, som gik under navnet Kyllingen.

I kemi havde vi en docent en lidt ældre festlig fyr i hvid kittel. I forårssemestret havde vi en eftermiddag om ugen kemiske øvelser i et af kemilaboratorierne.

3 dage pr uge havde vi hele hele eftermiddagen tegning. Dette foregik på tegnestuer på 4. sal i bygningen ud mod Farimagsgade. Det var et fag, der blev lagt megen vægt på. En ingeniør skulle kunne udføre tegninger af høj kvalitet rimeligt hurtigt. Vi startede med geometriske tegninger, som skulle udføres med den allerstørste akkuratesse. Alle tegninger skulle trækkes op med tusch og alle streger, der skulle have samme tykkelse, skulle være nøjagtig ens. På hver af tegnestuerne var der en assistent, der gav en vis instruktion og hen ad vejen kritiserede det udførte arbejde. Kunsten at tegne er kunsten at radere (uden at det kan ses). Hvis ikke assistenten var tilfreds, måtte man udbedre det eller lave det om. Når assistenten havde godkendt en tegning, skulle man ind og aflevere den hos professor Gunner, som studerede den meget nøje, før han accepterede den. Jeg var meget glad for at tegne, og jeg erindrer ikke, at professoren en eneste gang kasserede en af min tegninger.

Senere på året begyndte vi på teknisk tegning. Her skulle ofte påføres mål og tekst. Vi skulle lære at skrive tenisk skrift helt fra bunden. Man startede med at skrive 1-taller og a-er og fortsatte nøjagtig ligesom i første underskoleklasse, indtil assistenten kunne godkende det.

1. årsprøve skulle som halvdelen af 1. del bestås mede et gennemsnit på min. 5,00, men der var ingen særkrav til de enkelte karakterer.

Der var følgende skriftlige prøver: 2 i matematisk analyse, 1 i geometri 1 i rationel mekanik 1 i fysik og 1 i kemi.

Der var kun 1 mundtlig prøve, og det var i fysik. Jeg var oppe om eftermiddagen og trak spørgsmålet "Den hydrodynamiske tværkraft". Silfwander havde gjort meget ud af dette emne i sin manuduktion, idet professorens lærebog ikke dækkede emnet alt for godt. Jeg fik lov til at besvare spørgsmålet uden afbrydelser, og da jeg var færdig med udredningen, havde professoren kun et par spørgsmål, som jeg let besvarede. De 2 censorer blandede sig ikke i det. Der skulle en op til efter mig før karakterne blev meddelt. Man vurderede 3 eksaminander ad gangen. Da den sidste havde været oppe, stod vi længe og ventede på resultatet. Der skete ikke noget, og vi blev lidt urolige. Efter ca. ½ time kiggede jeg tilfældigvis ud af vinduet ned i gården. Hvad så jeg? professor Johansen i skarp trav på vej hen mod porten. Det kan nok være, vi fik fart på, og vi var heldige at komme ned og få stoppet ham. Han så på os 3, som om han aldrig havde set os før, og spurgte hvad vi ville ham? Vi måtte så fortælle ham, at vi lige havde været oppe til mundtlig eksamen hos ham, og at vi meget gerne ville have resultatet at vide. "Hvad har jeg helt glemt at komme ud og fortælle jer det?" sagde han. Han trak så nogle papirer op af sin mappe, og jeg fik at vide, at jeg havde fået ug (8). Det var jo skønt.

Jeg bestod 1. årsprøve med 6,57 (1. karakter) i gennemsnit. Udover regnestok var der ingen hjælpemidler tilladte ved samtlige eksaminer.

Den 01 SEP 1944 begyndte jeg på 2. årsprøve.

I matmatisk analyse, geometri, rationel mekanik og tegning fortsatte vi med de samme lærere. I fysik fik vi professor Bjerre i elektricitets- og lyslære.

Kemien var afsluttet med eksamen til1. årsprøve. I stedet fik vi et nyt fag sammen med B`erne, nemlg Bygningsstatik og bærende Konstruktioner med professor P.M.Frandsen som lærer. Det begyndte nu at smage lidt af teknik.

Ca. 1 måned efter 01 SEP stoppede Læreanstalten al undervisning. Ligesom tyskerne i 1943 havde taget og deporteret alle jøder, som enten ikke var blevet advaret eller ikke havde taget givne advarsler alvorligt nok og var flygtet til Sverige, havde det den 11 SEP 1944 været politiets tur. Under en falsk luftalarm forsøgte tyskerne at tilfangetage og deportere hele det danske politi. Det lykkedes heldigvis mange politifolk at undslippe, men et par tusind blev fanget og sendt til tysk koncentrationslejr. Kort efter var der så snak om, at man kunne frygte tilfangetagning og deportering af studenter på lignende måde, som var sket med jøderne og politiet. Læreanstalten vurderede åbenbart situationen så alvorlig, at der var for stor risiko ved at have så mange polyteknikere samlet dagligt på et relativt lille begrænset område.

Der var mange foruden mig, der havde et økonomisk problem af rang, hvis ikke studiet kunne gennemføres på den normerede minimumsstudietid. Selv om alle håbede, at 2. verdenskrig snart blev afsluttet, kunne ingen vide, hvornår dette skete, eller hvordan slutfasen ville udvikle sig.

En del af mine kammerater forsøgte at starte værkstedsåret omgående for ikke at spilde tiden. Det var imidlertid vanskeligt at finde en læreplads med kort varsel.

Læreanstalten fik ret omgående etableret en nødundervisning med små hold fordelt på diverse kommuneskoler og gymnasier, således at man med langt lavere risiko kunne følge denne undervisning, og kombineret med et udstrakt selvstudium skulle man have mulighed for at gå op til 2. årsprøve sommeren 1945. Det var en uhyre usikker situation.

Jeg valgte at melde mig til manuduktion dels hos Silfwander i geometri og rationel mekanik dels hos Gunnar P. Rosendal (civilingeniør B) i bygningsstatik og bærende konstruktioner. Rosendal, der var en dygtig manuduktør, underviste på AHM`s kursus.

I matematisk analyse, fysik og tegning fulgte jeg Læreanstaltens nødundervisning på diverse skoler. Tegning skulle udføres hjemme, men man kunne komme og forelægge og aflevere tegninger hos assistenten på diverse skoler.

I foråret 1945 skulle der udføres fysiske øvelser og udarbejdes et antal fysikrapporter. Det blev gennemført på Læreanstaltens Østervold afdeling i små hold. Jeg arbejdede her sammen med søløjtnant, stud. polyt. Lenholm, der senere blev elektroingeniør og vendte tilbage til søværnet som søofficer og endte som kommandør og chef for søværnets televæsen.

Efter besættelsens ophør 05 MAJ 1945 blev normal undervisning genoptaget på Læreanstalten og eksamen til 2. årsprøve blev afvklet i JUN – JUL 45.

2. årsprøve bestod udelukkende af skriftlige prøver: en i matematisk analyse, en i geometri, en i rationel mekanik, to i fysik og en i bygningstatik og bærende konstruktioner. Endvidere fik man to karakterer for udførte kursusarbejder i geometrisk og teknisk tegning

Jeg bestod 2. årsprøve med 7,04 i gennemsnit, dvs. hele 1. del blev bestået med 6,82 (1. karakter) i gennemsnit. Ingen hjælpemidler var tilladt udover regnestok. For at klare 2. årsprøve skulle man også have 1. årsprøves stof præsent. F.eks. skulle man kunne ca. 1700 sider i matematik alene.

Kapitel 6

Værkstedsåret

F.L.Smidth`s maskinfabrik i Valby
01 AUG 1945 – 22 MAR 1946

Mellem 1. og 2. del af civilingeniøreksamen (M) skulle man 1 år (11 måneder) i værkstedspraksis. Dette skulle foregå på en af Læreanstalten godkendt maskinfabrik. Det var imidlertid muligt at få godkendt de sidste 3 af de 11 måneder ved sejlads som maskinassistent i et skib.

Statslige værksteder og visse private værksteder lønnede ikke deres polyteknikerlærlinge, men mange private firmaer ydede løn som for maskinlærlinge. Af økonomiske grunde prøvede jeg selvfølgelig at vælge et de sidstnævnte. Endvidere var det af økonomisk betydning, at jeg fik en læreplads i Københavnsområdet, så jeg fortsat kunne blive boende hjemme hos min mor. Jeg var heldig at blive ansat på F.L.Smidth`s maskinfabrik i Valby nær Toftegårds Plads.

Jeg startede på fabrikken i Valby den 01 AUG 1945 kl. 07.00. Der var 48 timers arbejdsuge med arbejdstid mandag – fredag kl. o7.00 – 16.00 og lørdag kl. 07.00 – 13.00. Frokosten, der ikke var inkluderet i de 48 timer, var på en ½ time daglig. Lønnen som polyteknikerlærling var den samme som for en 2. års maskinlærling, dvs. 15 øre i timen. Da man i visse afdelinger kunne være heldig at indgå i akkordarbejde, kunne den ugentlige udbetaling ofte ligge på ca. 10 kr.

Inden arbejdstiden startede kl. 07.00, skulle man være omklædt i arbejdstøj. Alle havde urkort, som skulle stemples inden kl. 07.00. Ved urkortstandererne, som var placerede lige inden indgangen til maskinværkstedet, stod en kontrollør, som checkede, at man var i arbejdstøj, inden man stemplede. Man kunne altså ikke snyde, og stemple inden man var omklædt, hvis man var lidt sent på den. Folk, der kom for sent, blev mig bekendt trukket for en ½ time, men det fik jeg heldigvis ikke selv nogen erfaring for.

Uddannelsen fulgte i store træk maskinlærlingenes uddannelse, men hvor en maskinlærling måske var i en afdeling 3- 4 måneder, var en polyteknikerlærling der kun i ca. 1 måned. Udover maskinlærlingenes uddannelse skulle man også have ca. 1 måned i støberiet og ca. 1 måned i modelsnedkeriet.

Min første afdeling var montageafdelingen for mindre FLS-gear. Arbejdet bestod i at hjælpe en svend med at montere og tilkøre gearene.

En dag skulle jeg trille et emne til et tandhjul et stykke hen ad gulvet. Emnet var ca 40 cm i diameter og 8 – 10 cm bredt i massivt stålgods. Uheldigvis væltede det for mig, og jeg fik det ned over min venstre storetå, og det var før, begrebet sikkerhedssko var indført. Det gjorde fatastisk ondt.Jeg fik lov til at tage på skadestuen, så jeg bed smerterne i mig cyklede ind på Kommunehospitalets skadestue. En læge kiggede på det. Det meste af storetåen var blåsort. Han sagde, at det så jo ikke godt ud, men det kunne de ikke gøre noget ved. Jeg spurgte, om det ikke skulle røntgenfotograferes, så man kunne se om der noget, der var brækket eller flækket. Lægen sagde, at hvis jeg insisterede kunne de godt røntgentfotografere det. Røntgenbilledet viste heldigvis, at der ikke var sket noget med knoglerne. Jeg fik besked på at tage hjem og lægge mig ned et par dage.

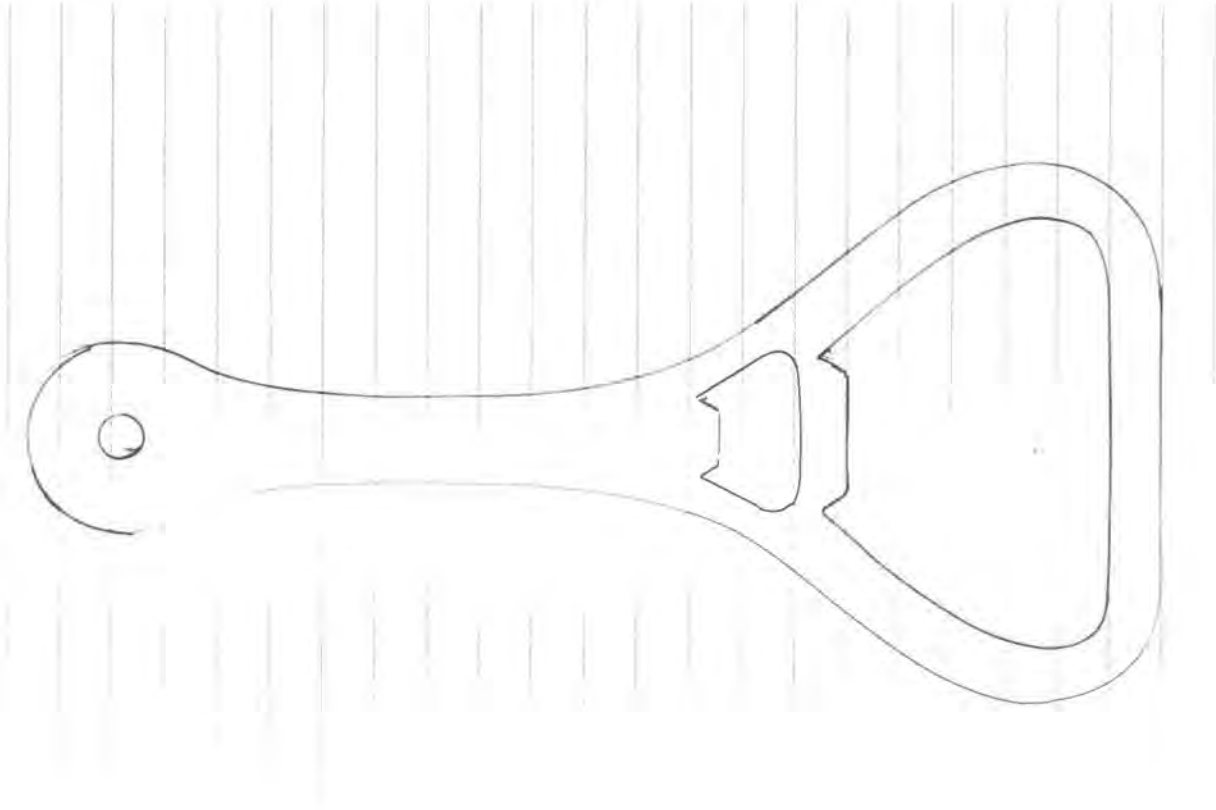
Den næste afdeling, jeg kom i, var skruestiksafdelingen. Mit første arbejde var et fint akkordarbejde på at bore et tværgående hul

i hver ende af nogle ca. 1 m lange stålrør. Jeg stod ved en søjleboremaskine i 3 dage fra morgen til aften og borede huller. Den eneste pause, jeg havde, var frokostpausen. Det var lidt ensformigt til sidst, men det gav kasse.

For at indøve opmærkning, boring, savning, filing, slibning og polering i rustfrit stål fik jeg lov til at lave et stort øljern og bagefter tage det med hjem. Det var temmelig tidsrøvende og svært at file, så det blev symmetrisk om en midtlinie, og polering med smergellærred til sidst tog lang tid.

Støberiet var ikke rart at være i. Der var en infam lugt. Som polytekniker blev man ikke sat direkte i arbejde med noget. Man skulle gå rundt og følge arbejdet med fremstilling af forme og kerner i sand efter modeller fremstillet i modelsnedkeriet, klargøring af smelteovne til de forskellige støbematerialer og selve støbningen med den flydende støbemasse. I ca. 1 uge var jeg på laboratoriet og hjalp laboratorieingeniøren eller laboranten med diverse laboratorieprøver.

Modelsnedkeriet var rarere at være i. Der var dejlig varmt. Det var spændende at lære trædrejning. Anvendelse af maskinhøvle og maskinsave skete med en vis forsigtighed og frygt, da jeg konstaterede, at flere af modelsnedkerne havde mistet en eller flere fingre. Indimellem bev der set igennem fingre med, at man lavede lidt fusk. Jeg lavede f.eks. et par skrivebordslamper. Der var en overingeniør Oxner, som var chef for såvel støberiet som modelsnedkeriet og gud nåde og trøste en, hvis han kom forbi og så, at man lavede fusk. Så fik man alle tiders skideballe.



Øljern fremstillet i 3 mm rustfrit stål. Udført som lærlingearbejde hos F.L.Smidth i efteråret 1945.

Hærderiet og smedien var en god afdeling at være i. Der var en hærdemester Jacobsen, som af en eller anden grund var meget positiv for at sætte polyteknikere ind i kunsten at indsætte kul i ståloverflader og udføre selve hærdeprocessen i forskellige bade for at bibringe materialet en hård overflade.

I smedien, som hørte under hærdemesteren, fik vi prøvet lettere smedeopgaver som smedning af mejsler og lignende.

Af værktøjsmaskiner fik jeg prøvet en drejebænk til ikke alt for komplicerede drejearbejder. Endvidere var jeg nogen tid ved en maskinhøvl og en shapingmaskine.

Da jeg havde været hos FLS i nogle måneder og set en hel del af det maskineri og ovne, der blev fremstillet til en cementfabrik, fandt jeg, at det kunne være interessant at se en hel cementfabrik i arbejde. Jeg talte med lærlingeværkføreren herom, og det blev arrangeret, at jeg kunne få fri en dag og aflægge RØRDAL cementfabrik ved Nørre Sundby et besøg for egen regning. Jeg rejste med DFDS båd KØBENHAVN til Ålborg. For at rejse billigst muligt skete det på 3. klasse, dvs. uden kahyt og uden køje. 3. klasse havde et rum ude agter. Heldigvis var der ikke så mange passagerer med, så jeg kunne ligge ned og sove på et af lædersæderne. Vi kom til Ålborg om morgenen i tæt tåge. Med lidt besvær fandt jeg over til fabrikken. Her blev jeg meget venligt modtaget af direktøren, som stillede en ingeniør til rådighed til at vise mig rundt. Det var meget interessant ar se og rørovnen, hvori cementen produceredes, virkede enorm.

Kl. 23.30 sejlede jeg igen fra Ålborg og lagde mig igen på briksen. Da jeg vågnede om morgenen bemærkede jeg, at vi ikke sejlede. Skibet var kort efter afsejling fra Ålborg gået på grund ved Hals Barre. På grund af tågen var skibet kommet på forkert side af sømærket ved udsejlingen af Limfjorden. Radar var på det tidspunkt et ukendt navigationsudstyr i civile skibe. Skibet sad desværre godt fast på grunden og det varede flere timer, før vi kom flot. Vi ankom først til til København kl. 23 med 16 timers forsinkelse. Det var muligt at købe mad og drikke ombord, men DFDS fandt det åbenbart ikke rimeligt eller nødvendigt at bespise passagererne uden beregning.

Da vi nåede til medio MAR 46 havde jeg takket være en meget forstående lærlingeværkfører været allle de steder, hvor en polyteknikerlærling kom.

Det var mit store ønske at komme ud at sejle som maskinassistent de sidste 3 måneder af værkstedstiden. Det viste sig imidlertid vanskelgt at få opfyldt dette ønske. Det skyldtes primært, at der i 1946 lige efter 2. verdenskrig var et uhyre behov for transport af folk. Al disponibel plads i skibe kunne udnyttes, og rederierne tjente godt herpå. En dag jeg talte med min onkel Carl Georg, som havde et skibsprovianteringsfirma, hvori han bl.a. havde ansat mine 2 ældre fætre Arne og Rune, nævnte jeg mit problem for ham. Jeg fortalte, at jeg havde henvendt mig til Grønlandske Handel dels på rederikontoret dels til maskinchefen i M/S DISKO, men uden resultat. Det samme hos rederiet Ove Skou. Min onkel sagde, at han gennem mange år havde haft en god forbindelse til rederiet C.K.Hansen, og at han gerne ville lægge et godt ord ind for mig der.

I slutningen af MAR 46 blev jeg kaldt til telefonen midt på eftermiddagen ude hos FLS. Jeg blev lidt nervøs. Hvad kunne det nu være ?. Det var ikke accepteret praksis hos FLS, at folk kunne ringe til en lærling midt i arbejdstiden og gribe forstyrrende ind i arbejdet. Det var min fætter Arne, der ringede for at fortælle mig, at C.K.Hansens nyeste motorskib DANSBORG ankom til Århus om et par dage for at losse 10.000 t kul fra USA. Jeg kunne påmønstre om 3 dage som overtallig maskinassistent uden løn, men med kost og logi betalt. Jeg kunne deltage i de næste 2 ture til USA efter kul, og det ville vare ca. 3 måneder. Det var jo fint. Jeg var ellevild af glæde.

Jeg henvendte mig straks til lærlingeværkføreren med anmodning om at kunne holde op næste dag. Han kunne ikke sige, om det kunne lade sig gøre at slippe mig med så kort varsel. Det måtte han gå videre med. Der gik ikke en halv time, før jeg blev kaldt ind til direktør Carlsen. Han var synlig opbragt. "Hvad er det for noget mærkeligt noget Wismann. Tror De ikke, De kan lære det De skal her på fabrikken ?" Jeg måtte så forklare ham, at jeg havde været særdeles

glad for at være hos FLS, og at jeg havde lært en masse, men jeg fandt det yderst hensigtsmæssigt, at jeg som supplement kunne tilbringe de sidste 3 måneder af min værkstedstid som maskinassistent i et skib, hvilket jo var almindelig godkendt af Læreanstalten. Dette kunne blive en fordel, hvis jeg i mit fremtidige virke som ingeniør skulle få ansættelse på et af vore mange skibsværfter eller i et rederi. Til sidst gav han sig og meddelte, at jeg kunne afregne og afgå næste dag.

Jeg fik senere til brug ved en legatansøgning følgende udtalelse fra FLS :

Valby Maskinfabrik & Jernstøberi
Gl. Køgelandevej 22, København, Valby

Vor ref. CEC/HM

På given Foranledning bekræftes herved, at stud.polyt. Mogens Emil Wismann har modtaget Værkstedsuddannelse på vor Virksomhed indenfor Tidsrummet fra 1/8 1945 til 22/3 1946.
Mogens Wismann har med stor lyst og interesse deltaget i Arbejdet i de forskellige Afdelinger og vist ganske udmærket Haandelag og Anlæg for det praktiske Arbejde. Da tillige hans personlige Optræden har været yderst tiltalende i alle Maader, er det med Glæde, vi giver ham vor bedste Anbefaling

Valby, den 21 September 1946
C.E.Carlsen
Direktør

Samtidig med min afgang fra FLS måtte jeg opgive en kærkommen ekstraindtægt, jeg havde haft ved lektiehjælp i matematik til gymnasieelever. Jeg havde en elev på Toftegårds Plads,, som jeg besøgte 2 gange ugentlig 1 time på vej hjem fra FLS, og jeg havde en anden på Frederiksborgvej, som jeg besøgte om aftenen 2 gange ugentlig, efter at jeg havde været hjemme at spise. Lønnen var 4,00 kr. i timen godt 26 gange så meget som jeg havde hos FLS: Min mor havde en halvdagsplads i et større kolonialfirma i den indre by med at ordne alt med ratineringsmærker. Herfor fik hun 40 kr. om måneden, dvs. ca. 65 øre i timen. Dette var nødvendigt som hjælp til den lille enkepension.

Rederiet C.K.Hansens motorskib DANSBORG 24 MAR 1946 – 10 AUG 1946

For at kunne blive udmønstret som maskinassistent skulle jeg først melde mig i rederiets skibs- og maskininspektion i Amaliegade. Her fik jeg foretræde for en meget venlig maskiinspektør, civilingeniør Wulf. Han fortalte mig, at rederiet (også benævnt dampskibsselskabet DANNEBROG) havde 10 skibe, hvoraf DANSBORG var det nyeste. Jeg fik papir på, at jeg var ansat som maskinassistent i rederiet fra den 24/3 1946. Dette papir skulle vises ved lægeundersøgelsen og udstedelse af søfartsbog samme dag. Han ville ikke undlade at meddele mig, at man beklagede, at man kun kunne stille et matroskammer ude agter til min disposition. Som maskinassistent hørte jeg til officersbesætningen og jeg skulle spise sammen med de 4 andre maskinassistenter i den særlige assistentmesse, som havde fælles pantry med officersmessen. Jeg ville endvidere kunne benytte maskinassistenternes bade- og toiletforhold midtskibs. Som tilhørende officersbesætningen skulle jeg være opmærksom på, at jeg kotymemæssigt ikke måtte tale med smørere eller matroser. Henvendelse til disse måtte normalt kun ske i forbindelse med en tjenstlig ordre.

Efter ar være kommet til Århus med toget tog jeg straks ombord i DANSBORG. Jeg spurgte efter maskinchefen, men han var ikke ombord. Jeg blev henvist til 2. mester Baden, som var den øverste maskinofficer efter maskinchefen. Han fortalte mig, at jeg foreløbig skulle være på hans vagt 8 – 12 og 20 – 24. Det syntes jeg lød godt, men på det tidspunkt kendte jeg ikke Baden.

M/S DANSBORG var bygget på Burmeister & Wains skibsværft i København og blev leveret i 1945. Skibet havde følgende data:

Længde	126,8	m
Bredde	15,3	m
Dybgang	7,6	m
Ladning	8920	t DW
Motoreffekt	4800	HK
en skrue		
Fart	13	knob

Skibets besætning bestod af:
Kaptajnen, 1., 2. og 3. styrmand, maskinchefen (Bengtsen), 2., 3. og 4. maskinmester, 4 + 1 (mig) maskinassistenter, 1 radiotelegrafist, 1 hovmester, 1 kok, 1 bådsmand, 6 matroser, 1 donkeymand, 4 smørere, 2 drenge i alt 30 mand.

Kaptajnen og maskinchefen spiste hver for sig i deres egen salon. Man sagde, at maskinchefen havde noget syltetøj med hjemmefra sin kone, og det ville han ikke dele med skipperen.

Når der var passagerer med fordelt på 6 dobbeltkamre spiste disse sammen med kaptajnen i hans salon.

Styrmænd, maskinmestre, hovmester og radiotelegrafist spiste i officersmessen.

Maskinassistenter spiste i assistentmessen.

Kokken spiste i kabyssen

Bådsmanden og matroser spiste sammen agter.

Donkeymanden og smørere spiste sammen agter.

De 2 drenge spiste for sig.

Dvs. der spistes i alt 8 forskellige steder. Den 30 mand store besætning var således tydelig klassedelt.

Mit matroskammer lå henne agter, hvor bådsmand, matroser, donkeymand og smørere alle havde enkeltkamre. Mit lå indvendigt og var forsynet med et skylight, hvad jeg senere på turen skulle blive meget glad for. Udstyret på kammeret bestod i en fast køje med 2 skuffer under, et lille bord med en stol og et åbent rum til anbringelse af tøj på en stang og på hylder.

Efter afsejling fra Århus gik turen norden om Skagen og norden om Skotland, hvor vi sejlede gennem Pentland Firth – et stræde med meget stærk strøm. Vel fri af Skotland blev kursen sat mod Cheasapeake Bay på USA`s østkyst. Vores mål var Baltimore, som ligger i den nordlige ende af Cheasapeake Bay. På grund af den store distance sejlede vi storcirkelsejlads, hvilket giver den mindste udsejlede distance. Selv om skibets marchfart efter datidens forhold var ret høj (13 knob), tog turen fra Århus til Baltimore 14 døgn.

Maden ombord var i det store og hele

Motorskibet DANSBORG var et helt nyt skib (færdigbygget hos B&W i 1945) da jeg påmønstrede som overtallig masinassistent i marts 1946.
(Foto: Handels og Søfartsmuseet på Kronborg´s arkiv)

udmærket. Til morgenmad blev serveret friske rundstykker og te eller kaffe og et blødkogt æg.

Til middag kl. 12 blev serveret 2 retter mad.

Til aften kl. 18 blev serveret en varm ret og 6 forskellige slags pålæg.

Maden blev serveret af messegasten (en af de 2 drenge), som var fælles for officers- og assistentmessen.

Til aftensmåltidet delte vi i assistentmessen en hel flaske snaps (Rød Ålborg). Den kostede på udførsel 2,95 kr., så det var 60 øre til hver. Når vi var nået til osten, bad vi altid messegasten om at kalde på kokken. Han kom så ind og fik skænket en voksen snaps. Det var klog politik at holde sig gode venner med kokken. Så var vi sikre på altid at få det bedste ind i assistentmessen.

Der var en af de varme retter, som jeg kun spiste en gang. Retten gik under navnet cement. Den bestod af gammelt hakket pålæg, der havde været på bordet en 4 – 5 gange uden at blive spist, så det efterhånden havde bukket begge ender sammen. Det hakkede pålæg blev blandet i varm kartoffelmos, og denne ret var noget af det mest rædselsfulde, jeg nogensinde havde smagt. Når der fremover blev serveret cement gik jeg skyndsomst direkte til pålægsmadderne.

Da vi var kommet rigtig ud i Atlanten begyndte skibet, der var ballastet, dvs. uden last, rigtig at rulle og søsygen begyndte at melde sig. Søsygepiller var den gang et ukendt begreb. Det var rædsomt. Der gik 2 à 3 dage, hvor jeg flere gange måtte ofre til fader Neptun. Det lettede hver gang, men når der ikke mere var mad tilbage i maven, og det var den rene galde, der kom op, var det ikke sjovt mere. Nå jeg kom så heldigvis over det og klarede mig siden uden søsyge.

Selv om jeg ikke var meget værd i de dage, jeg var søsyg, passede jeg dog mine vagter.

På hver vagt i maskinrummet var 2. mester, 1+ 1(mig) assistent og donkeymanden eller 1 smører. I dagtimerne 8-16 excl. søndag var der yderligere 1 assistent og 1 smører til daglig vedligeholdelse.

Vagtarbejdet bestod i almindelig overvågning af maskineriet. Med faste mellemrum aflæstes diverse tryk og temperaturer, omdrejningstal m.m. dels til brug for maskinjournalen dels for at have et løbende check på, at alt var i orden.

Endvidere start og indkøring af hjælpemotorer, tilsyn med varmekedel og oppumpning af trykluft på startluftbeholderne, således at disse altid var på nær max. tryk, hvis der pludselig skulle blive brug for for trykluft i forbindelse med manøvrer. Normalt var det vagthavende mester, der betjente svartelegrafen og udførte de beordrede manøvrer.

På hver vagt fik jeg det ubehagelige arbejde at rense en af oliecetrifugerne. Hvis man blot har antydning af eller tilløb til søsyge, er det noget af det værste arbejde. Når centrifugen er stoppet og åbnet, står der en infam og kvalmende os af varm olie op imod en, og så kan man begynde at skrabe det udcentrifugerde oliesnav ud.

Efter et vist antal driftstimer på hjælpemotorerne skulle der foretages stempeleftersyn og topstykkeeftersyn. Dette blev altid foretaget under gang i søen, og det var jeg med til flere gange.

Stempeleftersyn på hovedmotoren kunne naturligvis kun foretages, når skibet lå i havn. Det var jeg med til til 2 gange under togtet, og det var et større arbejde, som begyndte om morgenen og først sluttede sent samme dag.

Der gik ikke ret lang tid efter, at jeg var kommet ombord, før jeg blev klar over, at 2. mester ikke var sympatisk indstillet overfor civilingeniører eller stud.polytter. Senere i livet skulle jeg erfare, at der blandt maskinmestre var en del, der nærmest havde antipati overfor ingeniører.

Nå, en dag havde han fundet noget, som han troede, han kunne genere mig med. Ombord fandtes nogle reservesmøreolietanke, som var fremstillet som lange cylindre. Tankene var ophængt vandret under dæk, og på den ene endebund var et oliestandsglas, hvor olistanden kunne

aflæses. Man kunne så gå ind med denne aflæsning i en særlig pejltabel og få indholdet af olien i smøreolietnaken. Forudsætningen herfor var imidlertid, at tanken lå vandret. I et fragtskib kan det ofte ske, at skibet har en vis styrlastighed, dvs. skibet hælder en større eller mindre vinkel med vandret. Baden var derfor interesseret i at få udarbejdet nogle tabeller, der gav tankindholdet ved forskellige oliestandsglasaflæsninger ved forskellige vinkler med vandret. "De er jo stud.polyt.", sagde Baden, "så det må De jo nok kunne regne ud". Jeg havde ham lumsk mistænkt for, at han havde håbet på, at jeg havde svaret, at det kunne jeg ikke. Jeg svarede, at det ikke var nogen særlig nem beregning og meget tidskrævende. "OK", sagde han, "fra i morgen er de fri for maskinvagterne, så kan De blive oppe på kammeret og lave disse beregninger i stedet". Jeg gik så i gang næste dag, og efter 3 dage var jeg færdig og kunne aflevere det til ham, hvorefter jeg genoptog de normale vagter.

DANSBORG ved at laste til det forreste lastrum. (Foto: Søfartens Bibliotek)

Da vi ankom til Baltimore, var vi forbavsede over at se så mange skibe liggende på reden. Forklaringen herpå var, at der var havnestrejke. Skibene kunne ikke komme til kaj for at laste eller losse. Vi kunne ikke komme i land med skibets egen motorbåd, fordi den ville skipperen ikke sætte i vandet, da man havde haft motorstop med den, sidst han havde været ude at sejle i den. Det havde varet flere timer, før han var kommet ombord igen. Der var imidlertid en del småbåde, der sejlede rundt på reden, og en sådan kunne man praje og få den til at sejle sig til kaj formedelst 1 $ = 4,50 kr. Det var spændende at komme i land i USA – mit første udlandsbesøg i det hele taget bortset fra Sverige. Jeg stiftede her for første gang i mit liv kendskab til 2 amerikanske specialiteter.: en hamburger og en bananasplit. Sidstnævnte er en banan skåret igennem på langs og lagt ned i en aflang skål i varm flydende chokolade med hakkede nødder i. På bananen lægges 3 store kugler is og ovenpå isen flødeskum med syltetøj.

Da jeg skulle tilbage til DANSBORG, var jeg glad for, at jeg ikke havde brugt mine sidste dollars, for nu kostede det dobbelt

så meget nemlig 2 $ at blive sejlet tilbage til skibet.

Efter at have ligget knapt en uge på reden uden at det så ud til, at strejken snart ville ophøre, gik der rygter om, at vi skulle chartres ud til et amerikansk rederi. Resultatet blev, at vi blev chartret ud på en større rundtur. Vi skulle afgå til Montreal i Canada og hente 9000 t korn, der skulle sejles som UNRA hjælp til Italien til 2 byer i Neapelbugten: Castellamare og Torre Annunziata. Derfra skulle vi gå ballastet til Takoradi på Guldkysten af Afrika (det nuværende Ghana) og hente manganerts, som skulle sejles til Newport News i USA. Her ophørte charteren, og vi skulle så samme sted hente en ladning kul, som skulle sejles til Århus i Danmark. Nå, jeg var jo ved at blive lidt nervøs for, om jeg nåede hjem til o1 SEP, hvor jeg skulle begynde på 2. del på Læreanstalten.

På vejen til Montreal, som ligger et godt stykke inde i landet opad St. Lawrence floden vest for den store by Quebec, begyndte man at snakke om, at vi muligvis blev det første skib, der kom til det fransktalende Montreal efter at floden var blevet isfri. Da vi nærmede os flodmundingen, fik vi at vide, at vi ville blive det første skib, der anløb Montreal i 1946. 3. mester Høgsberg fortalte mig, at det var kotyme, at førstanløbne skibs kaptajn sammen med en styrmand og en af maskinofficererne blev inviteret op på rådhuset hos borgmesteren til en reception. Han var blevet bedt om at forestå udstikningen af en, der skulle repræsentere maskinen, idet hverken maskinchefen eller 2. mester var interesserede i at deltage. Han fortalte mig, at han var blevet enig med 4. mester og de 4 assistenter om, at da jeg var den eneste, der kunne fransk, var det i orden, at jeg deltog. Jeg skulle blot meddele 2. mester, at jeg var blevet valgt til maskinens repræsentant. Det varmede jo lidt, og det var rart at omgås så flinke folk. Jeg gik så direkte til 2. mester og meddelte ham, at man havde valgt mig til receptionen hos borgmesteren, når vi kom til Montreal." Hvad for en reception?" spurgte han. Med det samme stod det mig klart, at det var noget, man havde fået mig til at hoppe på.

Nogle dage senere kom 3. mester dog og forærede mig en hel flaske rom, som en slags undskyldning for den specielle spøg de havde haft med mig.

I Montreal lå vi kun i 3 dage. De 9000 t korn blev gennem nogle store rør pustet dirrekte ned i lasterne

Vi afgik derefter mod Castellamare i Neapelbugten i Italien. Det var væsentlig rarere at sejle med et fuldt lastet skib.

Det var spændende at passere gennem Gibraltarstrædet og se alle aberne på Gibraltarklippen.

Den første dag, vi lå ved kaj i Castellamare, måtte vi af en eller anden grund ikke forlade skibet. Der kom en masse handlende ombord og ville sælge alt muligt. Jeg købte heldigvis kun lidt frugt bl.a. nogle ualmindelig dejlige citroner. De handlende var meget villige til at tage betaling i cigaretter Disse havde vi meget billigt ombord 3,50 kr for et karton dvs. 35 øre for en 20 stk. pakke amerikanske cigaretter. Først da vi kom i land dagen efter, opdagede vi, at cigaretterne var guld værd.

Mens vi lå i Neapelbugten, måtte der ikke skilles noget ad i maskinen. Vi skulle hele tiden være klar til øjeblikkelig afgang, hvis der skulle komme udbrud fra Vesuv. Nogle dage arbejdede jeg med overhaling af nogle dækssplil, men ellers blev der givet rigeligt med frihed til at gå i land.

En dag var jeg sammen med 3. mester, 2. styrmand og assistent Carlsen på en heldagstur til Capri. Det var en oplevelse. Vi sejlede ud med en motorbåd fra Castellamare, og da vi kom til Capri, hyrede vi en åben taxa til disposition hele dagen. På et fint hotel oppe i Anacapri fik vi en 3 retters middag med vin og kaffe og cognac. Vi var ude i den blå grotte, hvilket var imponerende, og vi var rundt på hele øen. Hele dagen alt iberegnet kostede mig 2 pakker cigaretter (70 øre). 2. styrmand havde på udmærket

DANSBORG var indrettet med et antal passagerkamre, så der kunne medtages et mindre antal betalende passagerer. Her ses passagerernes opholdssalon. Set med 2004 øjne er indretningen noget spartansk, men i 1946 var dette tip top. (Foto: Handels og Søfartsmuseet på Kronborg´s arkiv))

måde stået for alle betalingerne hele dagen og det samlede regnskab.

Efter ca. 1 uge i Castellamare var ca. halvdelen af kornet losset, og vi sejlde til Torre Annunziata, hvor lossefaciliteterne var endnu mere krigsramte end i Castellamare. Her havde man kun direkte sugekapacitet fra 1 last ad gangen. Fra øvrige laster blev kornet fyldt i sække og løftet i land med skibets egne spil. Når havnearbejderne gik i land stjal de så meget korn, som de kunne have i deres lommer og i sokkerne.

Mens vi lå i Torre Annunziata, fik jeg en dag lejlighed til at besøge Pompei sammen med 2 af assistenterne. Da vi kom til Pompei, stod der flere personer, der tilbød sig som guider selvfølgelig mod betaling. Det mente vi nok, at vi kunne spare. Vi vendte defor guiderne ryggen og gik videre, men en af dem råbte efter os:" You will never find the pornografic pictures without a guide", så ombestemte vi os og hyrede guiden til en pris, vi fik pruttet godt ned. Det var en meget stor oplevelse at se Pompei.

På en ferietur med Evy i 1985 til Rom og Sorrento havde jeg den store glæde at gense både Capri og Pompei.

Efter at have brugt godt 2 uger for at losse de 9000 t korn afsejlede vi fra Italien og satte kursen mod Gibraltar. På vejen fik vi en drivende sømine ret for, og hvis ikke styrmanden havde set den og ændret kurs i tide var vi sejlet lige på og blevet minesprængt.

Gibraltar skulle anløbes for at fylde olie. Desværre kom vi ikke til kaj. På reden lå en tanker, som vi gik på siden af, og i løbet af et par timer var vi atter fyldt op. Vi fortsatte sejladsen sydpå til Guldkysten, som kun ligger 5 grader nord for ækvator. Man fik rigtig et begreb om, hvor stor Afrika egentlig er, idet det tog os 12 døgn at sejle fra Gibraltar til Takoradi – det var på 2 dage nær lige så længe, som det havde taget os

at sejle fra Århus over Nordsøen og Atlanten til Baltimore i USA.

For hver dag vi kom længere sydpå, blev det varmere og varmere, og vagterne i maskinrummet var langt fra behagelige. Jeg havde kun et par gamle shorts på og en gammel skjorte.

For at undgå at besætningen skulle få væskemangel, blev der til alle måltider udleveret gratis iskold Lime Juice, som blev drukket i spandevis. Endvidere fik vi 1 stk. kininpille daglig mod malaria.

Da vi ankom til Takoradi, lå der flere skibe på reden, og vi fik at vide, at vi først kunne komme i havn om 10 dage. Der var kun plads til nogle få skibe i havnen, og lastning af manganerts kunne kun ske et sted. Her var sætlige lastefaciliteter med et transportbånd, der gik fra lagerbunkerne på kajen og op til skibslasterne, hvor ertsen blev dumpet direkte ned i lasten.

På reden gik der en meget kraftig dønning, men det varede alligevel ikke ret længe før DANSBORG blev omringet af en masse krigskanolignende fartøjer, hvori de sorte (kulsorte) medbragte alskens frugter: ananas, bananer kokusnødder m.m. Jeg købte nogle ananas for næsten ingenting, og de var virkelig saftige. Jeg var blevet advaret om at skrælle dem meget omhyggeligt, idet malariamyggen kunne have lagt æg i ananassens meget nubrede overflade. Da jeg havde gaflet godt halvdelen af en meget stor ananas i mig, opdagede jeg en del blod på ananassen, og i spejlet i mit kammer så jeg blodet pible frem fra adskillige revner i mine læber. Den pragtfulde ananassaft havde åbenbart været for stærk for mine læber.

Efter et par dage på reden gav skipperen dog tilladelse til at sætte skibets motorbåd i vandet. Jeg var heldig at komme på det hold, der først skulle have en dag i land. Da båden skulle sættes i vandet, var man så uheldig på grund af den voldsomme dønnung at tabe den et stykke, før den flød på vandet. Båden var en træbåd, som ikke var særlig glad for den behandling. Inden vi nåede havneindløbet havde den taget en betydfelig mængde vand ind. På kajen stod der nogle negre, som med det samme tilbød at lænse båden for vand med forhåndenværende kasseroller og lignende.

Det var spændende at se Takoradi, hvor der var nogle festligheder i anledning af den engelske konges fødselsdag. Et område, hvor man kunne høre, at der rigtig foregik noget, forsøgte vi at komme ind, men en kæmpestor neger stillede sig truende op og fortalte os barskt: "Not for white massa". Ham var der ingen af os, der havde lyst til at tage en diskussion op med.

På det tidspunkt vi havde aftalt, at motorbåden skulle hente os igen, var der ingen motorbåd, og den kom slet ikke den dag. Vi måtte så bide i det sure æble og overnatte på et lille ikke særlig dyrt hotel i nærheden af havnen. Først næste formiddag dukkede motorbåden op igen og bragte os tilbage til DANSBORG. Man havde dagen før arbejdet på at udbedre den utæthed, båden havde fået, da den blev tabt. Resultatet var, at nu kom der ikke flere i land før en uge senere, da vi kom til kaj. Skipperen ville ikke have mere vrøvl med den motorbåd.

Da vi kom til kaj, kom der en neger ombord og tilbød sig som vagtmand. Han havde en gammel slidt uniformsjakke på, og han satte sig på dækket ved landgangen, hvor han forblev de 3 dage vi var om at få lastet manganertsen. Der var ingen uvedkommende, der bare skulle prøve at snige sig forbi vagtmanden.

Nede på kajen gik der nogle negre og skovlede manganerts op på transportbåndet. De arbejdede i bagende tropesol fra 7 morgen til 7 aften for 1,50 kr. pr. dag. Hvis de fik mere fortalte formanden en dag, så ville de tjene mere end familien skulle bruge på en dag, og så kom de ikke næste dag. Der var jo ingen grund til at gå på arbejde for at tjene penge, hvis man havde nogle i forvejen.

En dag jeg var i land for at købe noget frugt

oppe på markedet, kom der lille negerdreng, der tilbød at bære varerne for white massa. Han bar dem helt ned til skibet, hvor jeg som tak stak ham et par pence, som han strålede af lykke over.

En anden dag kom der en neger og tilbød mig en sten på størrelse med en almindelig mursten. I stenen var der en del ret store gule områder, som negeren påstod var pure gold, og at den var en formue værd. Jeg afslog dog at gå i nærmere prisforhandling med ham, men måske kunne jeg her have lagt begyndelsen til betydelig familieformue.

Vi skulle afgå fra Takoradi tidligt en søndag formiddag. Inden havde 2. mester sagt, at jeg resten af tiden skulle gå som dagmand sammen med maskinassistent Carlsen (en særdeles god kammerat.), dvs. vi skulle udføre forefaldende vedligholdelsesarbejde maskinen vedrørende i dagtimerne fra 8 – 16. Om søndagen havde vi fri. Da turen fra Takoradi til Newport News i USA tog 17 døgn fik vi 3 søndage i søen, hvor vi kunne ligge oppe på dækket på et af lugedækslerne og slikke solskin. Det var jo skønt.

Lige inden, vi skulle afgå fra Takoradi, stod jeg oppe på dækket for at overvære udsejlingen fra havnen. Pludselig ser jeg skipperen på dækket på vej hen mod mandskabsbeboelsen agter. Lidt efter ser jeg en hvid mand i hvidt tropetøj løbende hen ad dækket mod landgangen, som endnu ikke var taget. Efter ham kom skipperen også i fuldt firspring råbende efter ham: "Feje hund". Nå, manden nåede ned ad lejderen og løb ind over pladsen med manganerts, og ud af hans hvide shorts dumpede 2 brune pølser – han sked simpelthen i bukserne af skræk. Det viste sig, at manden var en svensk sømand, som var blevet agterudsejlet, og som havde haft kontakt med nogle af DANSBORG`s matroser, som åbenbart havde skulle prøve at tage ham med som blind passager til USA. Det havde blot ikke været smart nok at gemme ham i et matroskammer. Hvordan skipperen var kommet under vejr med, at svenskeren var kommet ombord, sivede aldrig ud, men det er en yderst alvorlig sag for en kaptajn og et rederi at få en blind passager ombord.

Et skib, der er lastet med 9000 t manganerts, opfører sig ligesom en nikkedukke, der er tung i foden, så når man giver den et skub, begynder den at nikke, og det kan vare længe. Manganerts er så tung, at den ikke fylder ret meget op i hvert lastrum. Nåt skibet først begynder at rulle, fortsætter det ligesom nikkedukken. Efter en uges tid havde vi dog vænnet os til det, men det var ikke særlig behageligt.

Vel ankommet til Newport News, hvor blandt andet verdens største skibsværft ligger, begyndte udlosningen af manganertsen. Det tog en 2-3 dage, hvorefter vi blev flyttet til en kulkaj, hvor vi fik lastet 9000 t kul på 1 dag. Det var så hurtigt, at man kunne stå på kajen og se skibet blive trykket ned i vandet.

Der var nu gået ca. 3½ måned, siden vi forlod Danmark, så vi glædede os til snart at komme hjem. Kullene skulle losses i Århus og bagefter skulle DANSBORG til København for garantieftersyn på B&W, hvor skibet var blevet bygget.

På turen hjem fik 2. mester i bogstaveligste stand Carlsen og mig ned i møget. Uanset skibet skulle direkte til garantieftersyn, havde han fået den snedige ide, at det var rart – under gang – at få efterspændt alle hovedmotorens fundamentsbolte. Nå, Carlsen og jeg måtte bide i det sure æble og kravle ned under maskindørken og begynde fra en ende af. Det var helt utænkeligt, at 2 maskinassistenter kunne kommentere, ja ligefrem udtrykke det urimelige i en ordre fra skibets 2.mester. Under dørken og tæt på hovedmotoren ligger der en masse rør bl.a. returolierør, som er ret varme, og som det ikke er rart at komme til at berøre. Overalt er der mer eller mindre beskidt. Vi måtte således bakse os frem den ene med en stor fastnøgle, som skulle ned på hver og en af de rigtig mange fundamentboltes møtrik og den anden med en stor mukkert, som det var yderst besværligt at få et ordentligt slag på fastnøglen med. 2. mester kunne så gå

ovenpå dørken og checke, at vi ikke snød. Fundamentsboltene sad i sæt på 4.

Når vi skejede ud til middag og til aften, måtte vi vaske al olie og snavs af os med petroleum lige fra hoved til fod for derefter at tage et brusebad og rent tøj på, før vi kunne vise os i messen.

Det tog os 10 dage at nå rundt om hele motoren, og vi fandt ikke en eneste løs fundamentsbolt. Det ville have været et typisk garantiarbejde, hvor der ikke er varme på motoren eller rørledninger, ligesom dørkpladerne kunne fjernes.

Da vi nærmede os Skagerak fik vi at vide, at der var rapporteret 16 drivminer i Skagerak. DANSBORG havde derfor fået en aftale med rederiet Nordens NORDKYN, der skulle samme vej som os gennem Skagerak, om at vi fulgtes ad tæt efter hinanden. Hvis der skete noget med det ene skib, var det andet lige i nærheden og kunne tage evt. overlevende op. Da jeg kom op fra tjeneste i maskinen kl.16, så jeg selv med det blotte øje 6 drivende miner. Vi skulle hele tiden ændre kurs for at komme uden om minerne.

Vel ankommet til Århus fik 3. mester og jeg lov til at rejse til København næste dag og møde igen ombord i københavn, når DANSBORG var kommet til B&W nogle dage senere.

På B&W fik jeg lejlighed til at overvære, hvad der foregår under et garantieftresyn. På hovedmotoren blev trukket 2 stempler og maskininspektøren fra C.K.Hansen kom og besigtigede stempler og cylinderforinger samt lejepander og sølerne på krumtapakslen. Alle mål blev checket. Endvidere blev en hjælpemotor hovedefterset.

En dag blev jeg kaldt op til maskinchefen. Det var aldrig sket før. Jeg havde i de 4½ måned, jeg var ombord, ikke talt med ham en eneste gang. Jeg havde været 1 måned ombord, før jeg så ham første gang i maskinen. Jeg hilste høfligt og bukkede, da jeg passerede ham, men han hilste ikke igen. Jeg udtalte min forbavselse herover ved næste måltid i assistentmessen. Jeg fik her at vide, at en maskinchef er en stor mand, tror du han hilser på en skide maskinassistent.

Maskinchef Bengtsen havde besøg af en søn, der lige var blevet student, og han skulle begynde på Polyteknisk Læreanstalt 01 SEP og læse til maskiningeniør. Maskinchefen bad mig indenfor et par timer om at sætte sønnen ind i, hvordan det foregik på Læreanstalten og evt. give ham nogle fiduser.

6½ år senere mødte jeg sønnen igen, da han aftjente sin værnepligt ved søværnet (tenisk løjtnant ved Søartilleriet). Senere kom han til Ålborg Værft, hvor han endte som teknisk direktør inden værftet lukkede. Her fik jeg en hel del med ham at gøre, da værftet projekterede og byggede inspektionsskibet BESKYTTEREN.

Den 10 AUG 1946 afgik jeg fra M/S DANSBORG og modtog et par dage senere følgende anbefaling fra rederiet.:

C.K.Hansen
Teknisk Afdeling

Det attesteres herved, at stud.polyt.
Mogens E. Wismann
har gjort Tjeneste som Maskinassistent i Rederiets Motorskib DANSBORG i Tiden fra 24 Marts til 1o August 1946. Hans Interesse for Arbejdet og hans Opførsel har været yderst tilfredsstillende.

København, den 14. August 1946
pr. C.K.Hansen
Teknisk afdeling
(ulæselig underskrift)

Kapitel 7

Polyteknisk Læreanstalt
Danmarks Tekniske Højskole
2. Del
1946 – 1949

Forprøven, 1. og 2. semester 1946 – 1947

Den 01 SEP 1946 begyndte jeg på Læreanstaltens Østervold Afdeling på forprøven til 2. del. Den normerede studietid hertil var 1½ år (3 semestre). Jeg glædede mig til at komme i gang med de rent tekniske fag.

Efter 2. semester var der enkeltprøver i følgende 3 fag: elektroteknik, materiallære og teknisk forbrændingslære.

Til forprøven havde vi i øvrigt følgende fag: alm. maskinlære og maskinkonstruktion, maskinelementer og kraner, bygningsstatik og bærende konstruktioner, mekanisk teknologi, maskinteknisk varmelære, bogholderi og nationaløkonomi

I elektroteknik havde vi docent Holstein Ratlow. Han havde selv skrevet en lærebog i 2 tykke bind, som blev brugt dels på Læreanstalten dels på maskinmesterskolerne til elektroinstallatørprøven. Han var en hyggelig gammel mand og en udmærket lærer.

I materiallære havde vi professor Suenson, en gammel tør snegl, som havde skrevet en hel række lærebøger.

I teknisk forbrændingslære havde vi professor Andreasen, som var en dygtig lærer, og hans fag var særdeles interessant.

I maskinlære var professoren sygemeldt i de 1½ år vi skulle have haft ham. Han kom fra søværnet, hvor han i sin tid var uddannet som marineingeniør. Hans lærebog i maskinlære så ikke ud til at være helt up to date, så det var vist heldigt vi ikke fik ham. I stedet fik vi lektor Andreasen, som var assistent hos professor Mansa. Han gik under tilnavnet Anders And. Han var en dygtig lærer, men da han åbenbart ikke mente, at han kunne bruge professorens lærebog, forgik al undervisning som 100 % forelæsning uden boglig støtte. Man måtte således vænne sig til at gøre så mange notater som muligt under forelæsningerne og senere renskrive det, når man kom hjem. Undervisningen omfattede: vandturbiner, dampmaskiner, dampturbiner, motorer og kølemaskiner. For at få et supplement til hans iøvrigt udmærkede undervisning var vi mange, der anskaffede de på maskinteknikum anvendte lærebøger Dampkraft og Motorlære samt de på maskinmesterskolerne anvendte lærebøger Læren om Skibsdampmaskinen og Skibsmotorlære.

I maskinelementer og kraner havde vi professor Holm, som havde skrevet 2 udmærkede lærebøger vedrørende beregning af de elementer, der indgik i maskiner og kraner, samt smøringsteori m.m. Som kursusarbejde i dette fag udførte jeg i 1. semester på tegnestuen et el.drevet ankerspil til et skib.

I bygningsstatik og bærerende konstruktioner havde vi 2 lærere: professor Hanneman og Professor Rambøl. Vores pensum var indenfor stålkonstruktioner af samme omfang, som krævedes af bygningsingniørstuderende til forprøven. Som kursusarbejde skulle vi i 2. semester udføre beregning og tegning af en mindre stålbro.

I mekanisk teknologi havde vi professor

Thaulow i materialer, støbning, smedning og virksomhedsledelse. Han havde skrevet nogle tykke lærebøger. Hans undervisning i virksomhedsledelse var meget inspirerende og blev almindeligvis omtalt som direktørlære.

I maskinarbejde, som hørte under mekanisk teknologi, havde vi professor Henriksen, som underviste efter et 2 binds værk skrevet af professor Thaulow.

I mekanisk teknologi havde vi i 1. semester 1 ugentlig eftermiddag i laboratoriet, hvor vi fik noget supplerende praksis til vores 1-årige værkstedsuddannelse primært i slibning og svejsning såvel gas- som elektrisk svejsning.

I maskinteknisk varmelære havde vi professor Mansa, som var leder af maskinlaboratoriet. Her udførte vi diverse øvelser med maskinerne i 1.og 2. semester. På den gamle Læreanstalt på Sølvtorvet var der et gammelt kulfyret kedelanlæg med ret store kedler til opvarmning og levering af damp til maskinlaboratoriet. Her skulle vi hver eftermiddag i en hel uge oplæres i fyringen af disse kedler. På dette grundlag kunne man efter bestået civilingeniøreksamen få udstedt et officielt kedelpassercertifikat, som gav ret til at forestå eller selv at passe et kedelanlæg af vilkårlig størrelse.

Under 1. del var det næsten umuligt for studerende at få legater og ej heller plads på kollegier. Da jeg havde bestået 1.del med et pænt resultat, og grundet min mors lille enkepension mente jeg, at nu var tiden nok kommet til, at jeg kunne søge og få et legat.. Jeg søgte derfor et opslået ledigt legat. Kort tid efter blev jeg kaldt op til Læreanstaltens inspektør Ulrich. Han fortalte mig, at han godt kunne se, at jeg var kvalificeret til at få legatet, men han ville godt vide, om jeg kendte professor Thaulow. "Ja, fra forelæsningerne" svarede jeg." Hvis han ikke kender Dem personligt, kan De vist godt glemme alt om legatet, professoren er nemlg formand for kommisionen til uddeling af dette legat", meddelte inspektøren. Ganske rigtigt, en af mine tegnestuekammerater, som var søn af en rig storbonde fra Jylland, fik det. Professoren har formentlig kendt både ham og hans far.

Efter forelæsningernes ophør medio MAJ 47 var der arrangeret en studietur til Nordfrankrig for mit hold af M-studerende. Jeg måtte undlade at tilmelde mig af økonomiske grunde.

I JUN 1947 var vi til skriftlig eksamen i elektroteknik ogt teknisk forbrændingslære uden hjælpemidler udover regnestok.. I materiallære var vi oppe i mundtlig.

Rederiet C.K.Hansens dampskib SØBORG
30 jun 1947 – 13 sep 1947

I foråret 1947 fik jeg den ide, at det ville være rart at tjene nogle penge i sommerferien til at klare nødvendige udgifter med de sidste 1½ år af studietiden. Desuden ville det også være godt, hvis jeg samtidig kunne få indblik i og erfaring med drift af dampmaskiner og dampkedler i et dampskib. Jeg henvendte mig derfor til mit gamle rederi C.K.Hansen og forhørte mig om muligheden for at få en hyre med et af deres dampskibe i JUL – AUG måned. Henvendelsen gav positivt resultat. Jeg blev forhyret som maskinassistent og skulle tiltræde den 30 JUN 1947, dagen efter at jeg havde været oppe i sidste fag i enkelteksaminerne i JUN 47. Ansættelsen var denne gang ikke som overtallig som i DANSBORG i 1946, men som ordinær maskinassistent. Der var på dette tidpunkt stor mangel på såvel maskinmester- som navigatøruddannet personel. Min løn som maskinassistent var incl. overtid ca. 750 kr. pr. måned eller noget højere end den, jeg 1½ år senere opnåede i ansættelse som civilingeniør.

S/S SØBORG var bygget hos W.Hartlepool i England i 1924. Skibet havde følgende data:

Længde	85,3 m
Bredde	12,2 m

Dybgang	5,9 m
Ladning	3097 t DW
Kul	173 t
Maskineffekt	990 HK
Fart	7 knob

SØBORG lå ved Kalvebod Brygge i Københavns havn, da jeg påmønstrede. Jeg meldte mig til 1. mester Madsen. Maskincheftitlen var endnu ikke indført i dette gamle skib. Han anviste mig et udmærket kammer i officersapteringen midtskibs med dejligt skrivebord med koøje over, fast køje med en masse skuffer under, klædeskab, sofa og håndvask.

Der var for officererne ét toilet og ét bad midtskibs. Badet var ikke den rene luksus. Der var en bruser og en håndpumpe med en sugeslange, som skulle stikkes ned i en pøs med vand. Når man havde fyldt pøsen med koldt vand, gik man hen til kabyssen, hvor der ude på dækket var et såkaldt steamrør. Det stak man ned i vandet, åbnede for afspærringsventilen og dampen strømmede nu ned i vandet, og man fortsatte til man følte, at vandet var tilstrækkeligt opvarmet. Man gik så tilbage til baderummet og pumpede vandet op til bruseren med håndpumpen. Denne procedure måtte gentages efter hver vagt i maskinen.

Foruden 1.mester var der til maskinen 2. mester, 3. mester og 1 assistent (undertegnede) samt i donkeymand (overfyrbøder), 2 fyrbødere og 1 kullemper. Man gik 3 skiftevagt i maskinen. Jeg skulle gå 1. mesters vagt 4-8 og 16- 20. Det betød i realiteten, at 1. mester var på sit kammer, og jeg var i maskinen og passede vagten. I daglig tale ombord blev jeg derfor ikke tituleret assistent, men 4. mester. På morgenvagten skulle jeg vække 1. mester kl. 06.00 gennem en talerørsforbindelse fra maskinrummet. Han kom så ned i maskinrummet 5 minutter efter og blev her, mens jeg var ude agter for at tilse og smøre styremaskinen. Når jeg 1o minutter senere kom tilbage, gik han atter op i sit lukaf. På eftermiddagsvagten kom han ikke i maskinen, men 2. mester kom efter at han havde spist sin aftensmad, ned og

Dampskibet S/S SØBORG. Med fuldt tryk på kedlerne kunne skibet gøre en fart af syv knob, hvilket svarer til ca. 13 km/time. (Foto: Søfartens Bibliotek)

afløste mig ½ time, så jeg kunne gå op og spise min aftensmad i officersmessen. Til gengæld overtog han så først vagten efter mig kl. 20.30.

Skipperen ombord hed Diderichsen, men blev mand og mand imellem aldrig kaldt for andet end Skideriksen. Han havde været med til invasionen i Frankrig i 1944 og havde ved denne lejlighed fået en fin kasket med guldegeløv på skyggen ligesom engelske søofficerer med rang af commander eller derover. Kasketten blev undertiden luftet, når vi lå i havn. Skipperen gik selvfølgelig ikke vagt, så 1. og 2. styrmand måtte gå 2 skiftevagt, dvs. vagt i 4 timer og fri i 4 timer og så videre døgnet rundt, da det ikke havde været muligt at skaffe en 3.styrmand.

Da jeg havde fået anvist mit lukaf sagde 1. mester til mig, at nu kunne jeg så gå ned i maskinen og sætte mig ind i det hele. Vi skulle sejle kl. 16.00. Man ventede en ny kullemper først på eftermiddagen. Han kom direkte fra Vestre Fængsel, og hvis han bad mig om lov til at gå i land, skulle jeg sige nej. 1. mester ville ikke risikere, at vi ikke så ham igen.

Om eftermiddagen kom 2. mester ned i maskinrummet og viste mig, hvordan en 3 cylindret 3-gangs dampmaskine skulle forvarmes inden start, og hvordan alle vægerne skulle sættes i de talrige vægesmurte smøresteder (krumtapakslens hoved- og krumtaplejer, glidereksentriklejer, krydshovedlejer m.m.)

Vi afgik som planlagt fra København og skulle til Oxelösund i Sverige (ca. 80 km syd for Stockholm) for at hente erts, som skulle til Barrow-in-Furness på Englands vestkyst.

Ved afsejlingen forblev 2. mester ca. 1 time i maskinen for at instruere mig i manøvreringen af maskinen og svartelegrafen til broen, samt manuel overføling med kanten af en hånd af alle oliesmurte lejer hvert kvarter for at checke, at der ikke var noget, der løb varmt. Man skulle lige vænne sig til at stikke en hånd ind i den åbne maskine, der kørte ca. 60 O/M.

Da 2. mester var færdig med instruktionen sagde han: "Nå, 4. mester nu kan De nok klare det hele selv, nu går jeg op".

Dampen blev leveret af 2 skotske kulfyrede kedler, hvis endebunde med vandstandsglas stak ind i maskinrummet gennem skottet til fyrpladsen. Vandstandsglassene var placeret her, fordi det var vagthavende mesters ansvar, at der hele tiden var korrekt vandsrand på kedlerne. Dette kunne ikke overlades til en fyrbøder. Endvidere kunne kedeltrykket også observeres i maskinrummet. Hvis trykket faldt for meget, måtte mester ud på fyrpladsen (der var en dør i skottet mellem maskinrum og fyrplads) og give fyrbøderen en opsang. Kun en gang i de 2½ måned jeg var ombord faldt trykket virkelig faretruende. Vi lå ud for den engelske Kanal i tæt tåge og havde hele tiden afgivet tågesignaler med dampfløjten på grund af den tætte trafik. Jeg havde 2 gange været ude på fyrpladsen og brokket mig over, at den var gal med trykket. Vi gik ned i fart og ville få problemer, hvis der pludselig kom manøvre. Nu måtte man faneme se at få det tryk op. Det hjalp ikke. Jeg varskoede så 1. mester via talerøret (det var den eneste gang på turen, jeg ulejligede 1. mester på min vagt). Han satte så yderligere donkeymanden til hjælp på fyrpladsen, og han lovede fyrbøderne og kullemperen, at hvis trykket ikke snart kom op på den røde streg (max. tryk), ville hele banden blive fyret ved første anløb af havn. Det hjalp.

Vel anløb af Oxelösund fortsatte søvagten, idet lastningen kun tog 1 dag. Jeg fik lejlighed til en tur i land. Solen skinnede og vandet på den anden side af havnemolen var krystalklart og så indbydende ud. Det fristede til en dukkert. Jeg tog et hovedspring fra en af de store sten og fik alle tiders chock. Vandet føltes iskoldt.

Efter afsejlingen fra Oxelösund begyndte det at blæse op, og da jeg skulle op på morgenvagten var det blevet rigtig grimt vejr. SØBORG rullede temmelig meget, og man skulle passe meget på, når man følte over på maskinen. 1. mester var vågnet af

sig selv før kl. 6 og kom ind på ristværket øverst i maskinrummet og råbte ned til mig: "Hvordan går det 4. mester?". "Det går fint", svarede jeg. Så gik han ind på kammeret igen. Han havde åbenbart været bange for, at jeg var blevet søsyg, så jeg ikke kunne passe maskineriet forsvarligt.

Ved passagen af København for nordgående skulle vi anløbe Refshaleøen for at fylde kul. Søvagten fortsatte. Jeg havde fri, mens vi fyldte kul. Ved alle følgende kulfyldninger på turen var jeg så uheldig, at det altid var mig, der havde vagt. Med 1. mesters tilladelse gik jeg over på LYNETTEN (Kystbefæstningens kommandostation), hvor min onkel Viggo (tvillingbror til min far) var tjenstgørende som maskinmester og inviterede ham ombord i SØBORG til en lille drink. Jeg havde både gin og whisky købt toldfrit. Vi havde en hyggelig time sammen. Sidst på eftermiddagen afgik vi til Barrow-in-Furness.

Ved ankomst til England erfarede jeg, at når vi lå i havn, var der normalt arbejde ombord kl. 8-16 og derefter skiftede 3. og 4. mester til at have vagt hver anden dag fra kl. 16 og til næste morgen kl. 8. Kl. 22 skulle lysmaskinen stoppes, hvilket skete ved at man skulle ind på kedeltoppen og lukke dampventilen. Hvis folk ønskede lys derefter, kunne de tænde en petroleumslampe, som var standardudstyr på alle kamre.

Fyrbødere og matroser mødte i havn ikke af sig selv ved arbejdstidens begyndelse. 2. styrmand og jeg havde hver dag fornøjelsen kl. 08.00 om morgenen og efter middagspausen midt på dagen at gå hen agter og med høj røst at kundgøre dels for matroserne dels for fyrbøderne: "Så er det an til arbejde". Evt. søvnige eller ugidelige elementer måtte så gennes af sted. De første par dage var jeg godt nok lidt bange for, om man kunne risikere at få en på skrinet, hvis en eller anden følte sig generet af en ung snothas af en 4. mester. Det skete dog aldrig. Der var alligevel en vis disciplin.

Da vi kom i havn, blev fyret slukket under den ene kedel, så den kunne blive kold til næste dag for indvendig kedelrensning. Donkeymanden skulle passe den kedel, der var under damp og de 2 fyrbødere skulle udføre kedelrensningen, og jeg skulle bagefter ind i kedlen og kontrollere arbejdets udførelse. Da vi havde demonteret mandedækslerne og skulle have fyrbøderne ind i kedlen, måtte.jeg desværre konstatere, at hverken fyrbøderne eller kullemperen var ombord. De havde simpelthen uden forlov forladt skibet. Jeg måtte så varsko 1. mester herom. "Den skal jeg nok klare", sagde han. Han gik i land, og på det første det bedste værtshus nærmest havnen fandt han sjakket i fuld gang med de våde varer. Den skovtur blev omgående stoppet og fyrbøderne kom ombord og ind i kedlen og kullemperen ind i kulkasserne. Ved normal arbejdstids ophør kl. 16 skulle kedlen inspiceres og atter lukkes for at kunne blive fyret op, hvilket på en skotsk kedel tog 12 timer, så den var klar til vi skulle afgå.

Jeg kunne konstatere, at det ingen steder var muligt at se det rene stål. Kedlen var overalt belagt med kedelsen. Jeg varskoede 2. mester om, at jeg ikke fandt kedlen tifredstillende renset, idet der var kedelsren overalt.. Han stak så hovedet ind ad et af mandehullerne og sagde: "OK, den er god nok. Det er en gammel kedel og stenene er med til at holde på evt. utætheder. Vi kan lukke og begynde opfyringen". Senere i livet skulle jeg erfare, at det var en anden standard, man havde i dampkedlerne i søværnets dampskibe.

Det var meget fint at have 4-8 vagten. Når jeg gik fra vagt kl. 20.30 og havde været i bad gik jeg straks til køjs for at være helt udhvilet til kl. 03.30, inden jeg skulle på vagt kl. 04.00. Jeg havde således hele dagen til rådighed til at forberede mig til forprøven af 2. del, som jeg skulle op til ½ år senere.

Fra Barrow-in-Furness sejlede vi til Santander i Nordspanien for at hente erts til Port Talbot i Bristol Kanalen i England.

Da vi var kommet til kaj i Santander, fik

vi besked på, at vi ikke måtte ligge med ufortoldede varer på kamrene. Alt ufortoldet skulle samles og låses inde i et særligt skab til vi skulle sejle igen. Jeg pakkede så de få ting, jeg havde – et par flasker og 1 karton cigaretter – ind og gik hen for at aflevere det. Der stod en tolder vagt ved skabet. Med gebærder gjorde han mig forståelg, at jeg jeg ikke skulle aflevere det. Han fulgte mig hen til mit kammer og lukkede døren og fortalte mig, at han var en "amigo" (ven) Jeg blev hurtig klar over, at han var ude på at købe toldvarerne. Vi blev enige om en fornuftig pris, som senere viste sig rigeligt til at dække mine udgifter i land. ½ time senere kom en overtolder for at kontrollere, om der var ufortoldede varer på kammeret. Han var meget grundig i sin inspektion.

Vi sejlede i alt 3 ture mellem Santander og Port Talbot. Santander var en dejlig by. Om søndagen var der normalt tyrefægtning. Det ville jeg meget gerne se. Jeg havde på forhånd søgt at overtale 3. mester til en vagtsbytning, hvis vi kom til at ligge der en søndag, og jeg havde vagt. Selv om vi kom særdeles godt ud af det med hinanden, var han ikke positiv for dette. For der første skulle han så have vagt 2 dage i træk uden at kunne komme i land, og for det andet ville han gerne selv til tyrefægtning. Imidlertid kom vi overhovedet ikke til at ligge i Santander en søndag..

En aften jeg var i land med 2. mester var vi ude at spise hummere. Virkelig store og flotte hummere. Friskkogte og lækre. Det var en hovedret, som man blev rigelig mæt af oven-ikøbet til en rimelig penge.

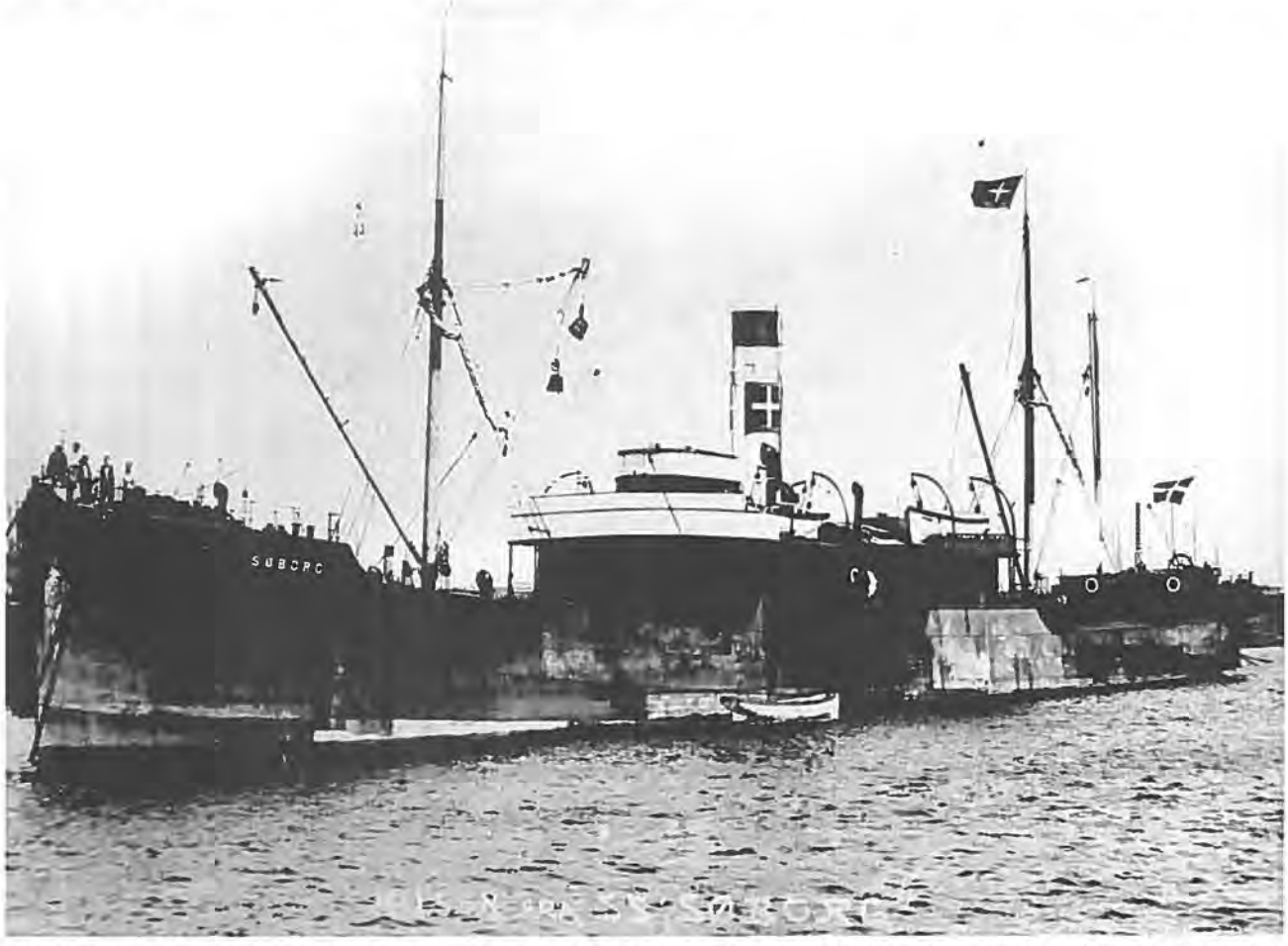
På en af turene fra Santander til England skulle vi have 2 passagerer med, der skulle sove i sygelukafet. Det var fruen til den engelske gesandt i Bilbao, en nærliggende by, og en yngre kontordame Patricia Picarlin fra gesandtskabet. Det sted vi fyldte erts lå noget uden for Santander, og passagererne skulle komme derud med en motorbåd lige inden, vi skulle sejle. 2. styrmand var stukket ud til at modtage dem, når de kom op ad lodslejderen og vise dem op til sygelukafet, som lå oppe i brobygningen ved siden af kaptajnens beboelse. Jeg stod oppe på dækket og kiggede på, og lige da motorbåden lagde til tog fanden ved 2. styrmand, og han nåede lige at råbe til mig: "Kan De ikke overtage det 4. mester?" "OK" svarede jeg. Da gesandtfruen var kommet ombord som den første af de 2 passagerer, sagde jeg: "Welcome onboard, madam". "Thank you", sagde hun og fortsatte: "What a lovely ship". "Yes, isn`t it ?" svarede jeg lidt tørt, og hun kiggede lidt forbavset. Skibet var på det tidspunkt ikke spor "lovely". Det var møgbeskidt og fyldt med ertsrester over hele dækket. Nå, jeg viste så damerne op i sygelukafet og hjalp dem med kufferterne. Gesandtfruen kom jeg ikke senere til at tale med. Damerne spiste sammen med skipperen. Patricia var mere interesseret i, hvad der foregik i skibet. Hun var blandt andet nede at se maskinen. Hende talte jeg med flere gange, og vi havde heldigvis godt vejr over Biscayen.

Ved et af opholdene i Port Talbot lå vi der en lørdag – søndag, og der fik jeg 3. mester til at tage min vagt den ene dag, så jeg (med 1. mesters indforståelse) kunne tage en tur til London, hvor jeg skulle have en overnatning på hotel for at få så meget som muligt ud af mit besøg. Togturen til London tog 4 timer, og det lykkedes mig at få et værelse på Regent Palace Hotel ved Picadilly Circus lige i byens centrum. Det var fantastisk, hvad jeg nåede på den weekend. Jeg var i Madame Tusseau`s vokskabinet, i sct. Pauls Cathedral, hvor jeg så lord Nelson`s kiste nede i Krypten, i Hyde Park, Oxford Street, Regent Street, Soho og meget meget mere. Undergrunden, som få år forinden havde været bombeskjul for London`s befolkning, var imponerende og togene hurtigste transportmiddel.

I Port Talbot ligger man inde i havnen med lukkede sluseporte på grund af stort tidevand. En dag fik jeg en interessant oplevelse. 1. mester bad mig hive en pøs vand ind fra havnen, idet han ville undersøge, om vi kunne bruge det til fødevand til kedlerne. Jeg var spændt på at se, om han havde et rigtigt

prøvekabinet, og hvilke undersøgelser han ville foretage på vandet. Jeg stillede pøsen med havnevandet på dækket og varskoede ham, at nu var pøsen der. Han kom ud med et stykke håndsæbe i hånden, stak hænderne ned i pøsen og begyndte at vaske hænder. "Det er dejlig blødt vand", sagde han, "Det kan vi godt bruge som fødevand 4. mester. De kan fylde vore fødevandstanke op med havnevand". "Javel" sagde jeg, men var lidt

til Safi de 01 SEP, den dag jeg skulle være begyndt på Læreanstalten igen, og kun godt 3 måneder før vi skulle op til forprøven efter 1½ års studium på 2. del. Vi kom næsten i havn med det samme heldigvis, men desværre bestemte skipperen, at søvagten skulle fortsætte, og ingen måtte forlade skibet, mens vi lå der. Man sagde, at det var et ret barskt sted. Hvis en mand gik alene i land, kunne han risikere at blive myrdet bare



Sejladsen med et dampskib gav mig megen god erfaring. På den tid så man lidt anderledes på tingene end i dag. Vi fik f.eks. en kullemper bragt ombord direkte fra Vestre fængsel. 1. mester gav mig en klar instruks om, at denne mand ikke måtte gå i land før vi sejlede for så ville vi aldrig se ham igen. (Foto: Handels og Søfartsmuseet på Kronborg)

lamslået. Nu kunne jeg bedre forstå, at jeg havde konstateret et tykt lag kedelsten i den kedel, som var åbnet for kedelrensning, da vi lå i Barrow-in-Furness.

Da vi havde afleveret sidste last erts i England skulle vi til Safi i Fransk Marokko (ca. 300 km syd for Casablanca) og hente en last fosfat, som skulle til Nørre Sundby. Vi ankom

for at hugge hans skjorte.

Dette fosfat var noget satans stof. Det lignede næmest sand, og der var ikke det sted, det ikke kunne komme ind. Skylighterne til maskinrummet var lukkede og ventilationsrørenes åbninger tildækkede. Der var varme på maskinen, mens vi lå der. Det var et mareridt i maskinen under klargøring til afgang. Efter at være blevet

lastet på 1 dag sejlede vi heldigvis igen, og nu drejede det sig for mig blot om at komme hjem hurtigst muligt.

Da vi nærmede os Portugal, kom vi ind i en storm. Ved Kap Finisterre var vores fart helt nede på 3 knob, og vi kom næsten ikke over grunden i 3 døgn. Nå, endelig nåede vi over Biscayen og nærmede os Kielerkanalen, som vi kunne passere med vores max. fart (7 knob) svarende til højst tilladte fart for alle skibe, der ønskede at passere kanalen.

Lørdag den 13 SEP 1947 ankom vi til Nørre Sundby. Vi sejlede ind gennem Limfjorden på min vagt 16 – 20. Da jeg havde klaret helt af i maskinen, gik jeg op til 1. mester og spurgte, hvornår jeg kunne afmønstre. Det kunne han ikke sige, måske var der noget post eller besked, som var gået til skipperen, men det måtte jeg selv spørge ham om.

Skipper Skideriksen havde jeg tidligere kun talt med et par gange, når jeg skulle hente toldvarer hos ham. Der var ingen hovmester ombord, så skipperen ordnede selv indkøb af toldfri varer i land. 1. mester fik så et totalbeløb for hver af maskinens folk til trækning i hyren. Første gang jeg fik toldvarer, havde skipperen regnet 100 kr. galt til sit favør (jeg kendte prisen på de enkelte varer). Jeg sagde til 1. mester, at jeg ikke ville trækkes for mere end det, jeg havde fået varer for. Han sagde, at han ikke havde hele regningen men kun slutbeløbet, så hvis jeg ville anke beløbet måtte jeg selv gå til skipperen. Det gjorde jeg så og fik tydelig indtrykket af, at han tænkte hvad pokker bilder sådan en 4. mester sig ind at kritisere kaptajnens regnskab. Nødtvungent fandt han papirerne frem og måtte efter en gennemgang sammen med mig erkende, at der var regnet 100 kr. for meget. Han lovede at give rettelse til 1. mester, hvad jeg checkede 4 dage senere.

Da jeg nu kom og spurgte om, hvornår jeg kunne afmønstre, svarede han blot: "En gang i næste uge, når der er kommet en ny maskinassistent ombord, som De først skal sætte ind i arbejdet" Jeg foreholdt ham, at man på rederiet havde lovet mig, at jeg kunne afmønstre, så snart vi var tilbage i dansk havn. Det kendte han ikke noget til, jeg skulle bare fortsætte med at passe mit arbejde. Mit humør var langt nede. Jeg var allerede nu bl.a. 14 dage bagefter med de kursusarbejder, jeg skulle have lavet om eftermiddagen på tegnestuen.

En halv time senere kom 1. mester og fortalte mig, at der var kommet telegram fra rederiet, at jeg skulle afmønstre søndag morgen, og at ny maskinassistent kom mandag. Sorg blev til glæde vendt.

Ved afgangen fra S/S SØBORG fik jeg følgende anbefaling af 1. mester:

S/S SØBORG
S.S.Co DANNEBROG
C.K.Hansen
35,Amaliegade
Copenhagen
Nørre Sundby den 13-9 1947

Maskinassistent M.Wismann, der har været tjenstgørende her om Bord i S/S Søborg fra den 30/6 til den 13-9-47, kan jeg anbefale paa det bedste, som en støt og pålidelig Mand.

H.Madsen
1. maskinmester

Forprøven, 3. semester, 1947

Efter at være afmønstret fra S/S SØBORG begyndte jeg på 3. semester 14 dage for sent. Mine kammerater var godt i gang med deres kursusarbejde i maskinlære. Det første, jeg gjorde, var at få udleveret min opgave, som var en mindre dampmaskine. Jeg måtte så arbejde ekstra hjemme om aftenen og den følgende lørdag eftermiddag og hele søndagen for at indhente de andre, så jeg kunne aflevere til tiden

I DEC 47 og JAN 48 var vi til eksamen. I skriftlig var vi oppe i: maskinlære og maskinkonstruktion, bygningstatik og bæren-

de konstruktioner samt mekanisk teknologi.

I sidstnævnte fag var alle hjælpemidler tilladt. Der var 2 spørgsmål at vælge imellem. Et meget svært under professor Thaulows område og et tilsyneladende let under professor Henriksens område. Formuleringen af sidste spørgsmål var imidlertid sådan, at teksten kunne misforstås. Efter at have tygget på det i ca. 10 minutter blev jeg enig med mig selv om, at jeg ikke turde vælge sidste spørgsmål vel vidende, at var opgaveteksten misforstået, var det en katastrofe. Jeg gik så i gang med det svære spørgsmål, hvilket handlede om beskrivelse af forskellige ståls mikrostruktur med henvisning til jern-kulstofdiagrammet. Prøven var 8 timers, og da der var gået 4 timer, kunne jeg ikke skrive en tøddel mere om dette emne. Jeg så det så igennem 3 gange, før jeg skrev det ind. Det var praksis, at man ikke gik før tiden. Det kunne trække ned på karakteren, hvis besvarelsen ikke var helt i orden. Jeg måtte blive til de 8 timer gået. Jeg fik g (5) for besvarelsen, og det var jeg særdeles godt tilfreds med. Hovedparten af de studerende havde valgt den lette opgave og så godt som alle misforstået teksten, hvorfor deres karakterer lå mellem mdl (-7) og tg (1). De prøvede at skrive til Læreanstalten og anmode om en omprøve under henvisning til den uklare opgavetekst. Resultatet var negativt.

I mundtlig var vi oppe i: maskinelementer og kraner, maskinlære og maskinkonstruktion, bygningsstatik og bærende konstruktioner samt mekanisk teknologi (2 gange).

Jeg bestod forprøven incl. enkeltprøverne med 6,90 i gennemsnit.

Slutprøven, 1. og 2. semester FEB 48 – JAN 49

Til slutprøven kunne man vælge 1 hovedfag og 1 bifag i gruppe A eller 2 bifag i gruppe B. Nogle valgte fag efter hvad, der var kendt for at være i den lettere ende f.eks. projektering af maskinfabrikker. Andre blandt andet jeg valgte fag efter det, der interesserede dem mest.

Jeg valgte forbrændingsmotorer og luftkompressorer som hovedfag. Lærer var professor Kjær, som tidligere havde været overingeniør på B&W. Faget var kendt som vanskeligt, og Kjær var kendt for at være ret streng. Han havde dagligt sin gang på tegnestuen og fulgte nøje med i, hvad den enkelte lavede, og hvis dette ikke var tilfredsstillende, skulle man nok få det at vide. Fra 01 FEB 1948 var faget blevet udvidet med gasturbiner en maskintype, der i slutningen af 2. verdenskrig var blevet udviklet til praktisk brug i fly.

Til støtte for forelæsningerne havde vi kompendier i forbrændingsmotorer, luftkompressorer og gasturbiner udarbejdet af professor Kjær.

Som bifag valgte jeg 2 fag i gruppe B: skibsmaskinanlæg og stationære maskinanlæg.

I skibsmaskinanlæg, som var et tvunget fag for studerende, der havde valgt skibsbygning som hovedfag, havde vi professor Mansa, som jeg tidligere havde haft i varmelære og i maskinlaboratoriet.

I stationære maskinanlæg, som jeg havde valgt, fordi det var eneste fag, hvori man kunne lære noget om dampkedler, havde vi professor Glindeman-Nielsen. Det var de samme forelæsninger, der skulle følges for studerende, der havde valgt det som hovedfag, som bifag A og som bifag B.

Begge professorer i mine bifag var udmærkede forelæsere, og begge havde udarbejdet skriftligt materiale eller bøger som grundlag for forelæsningerne. I stationære maskinanlæg havde vi også en amerikansk bog Steam Power Stations.

Hos professor Kjær udførte jeg i forårssemestret som kursusarbejde en regulator til en dieselgenerator til et lyntog. Tegningerne afleveredes i blyant.

Hos professor Glindman-Nielsen udførte jeg som kursusarbejde et dampanlæg. Glindeman forlangte tegningerne trukket op med tusch og alle rørledninger farvelagt med vandfarve efter Dansk Standard, dvs.

forskellige farver til mættet damp, overhedet damp m.m. For at farverne ikke skulle blive skjoldede, var teknikken den, at man startede med en farve, som var næsten farveløs. Ved gentagne påføringer trådte farven langsomt frem. Man måtte fortsætte op til 7-8 gange, før man nåede til den af Dansk Standard fastlagte farve. Der var ingen pardon. Det forekom at være rent tidsspilde.

I efterårssemestret 1948 fortsatte forelæsningerne om formiddagen og alle eftermiddage fra 01 SEP – 15 NOV var beregnet til udførelse af eksamensprojektet i hovedfaget. Jeg havde fået godkendt at lave en 4800 HK skibsdieselmotor.

I DEC 48 og JAN 49 var vi til eksamen.

I skriftlig var jeg oppe i hovedfaget og i bifaget stationære maskinanlæg.

I mundtlig var jeg oppe i hovedfaget og trak et spørgsmål om gasturbiner. Herfor fik jeg ug (8). Endvidere var jeg oppe i bifaget skibsmaskinanlæg.

Til eksamen talte også karaktererne for udførte kursusarbejder i hovedfaget og det ene bifag. For eksamensprojektet blev givet 1 karakter, som talte dobbelt. Denne karakter skulle minimum være g (5) for at kunne bestå eksamen som civilingeniør.

I alt var der således 7 karakterer, hvoraf 1 talte dobbelt. Jeg bestod slutprøven med et gennemsnit på 7,50.

Gennemsnit af samtlige karakterer til 1. og 2. del af eksamen blev 6,98.

Jeg nåede således at fuldføre min uddannelse som 24 årig, men 2 dage efter fyldte jeg 25, og et par dage senere begyndte jeg at arbejde som ingeniør på Orlogsværftet.

Min formue ved studiets slutning var 25 kr. Jeg havde heldigvis ingen studiegæld takket være:

- at jeg havde kunnet bo og spise gratis hjemme hos min mor
- at min onkel Carl Georg (anonymt) havde støttet mig økonomisk de første år efter studentereksamen
- at jeg havde tjent noget som jule- og sommerferieassistance ved postvæsenet
- at jeg havde tjent noget ved lektiehjælp til gymnasieelever i værkstedsåret
- at jeg havde tjent et stort beløb ved at sejle 2½ måned som maskinassistent i sommeren 1947
- at jeg havde haft et meget lille privatforbrug
- at jeg havde brugt et begrænset beløb til tøj
- at jeg havde undladt at deltage i Læreanstaltens studietur til Frankrig i 1947

Kapitel 8

Orlogsværftet
Maskintegnestuen
01 FEB 1949 – 18 APR 1949

Efter at jeg medio NOV 1948 havde afleveret mit eksamensprojekt, fandt jeg, at nu var tiden inde til at søge stilling som ingeniør, idet jeg forventede at afslutte min eksamen ved Danmarks Tekniske Højskole (DTH) med udgangen af JAN 1949.

Jeg indgav da en skriftlig ansøgning til Orlogsværftet (OLV) om ansættelse ved OLV`s maskintegnestue fra 01 FEB 1949 under henvisning til et stillingsopslag på DTH. Kort efter blev jeg indkaldt til interview hos chefen for maskintegnestuen, ingeniør af 1. grad C.G.Hansen. Man var fra OLV`s side interesseret i mine fagkombinationer: hovedfag i forbrændingsmotorer, gasturbiner og luftkompressorer og bifag i skibsmaskinanlæg og stationære maskinanlæg. Endvidere fandt man, at det var af betydning, at jeg havde sejlet 7 måneder som maskinassistent i såvel motorskib (4½ måned) som i dampskib (2½ måned).

Ved samtalen gjorde jeg opmærksom på, at jeg havde en indkaldelse til flyvevåbnet i APR 49, men at jeg ville forsøge at få den ændret til søværnet.

En uge senere blev jeg indkaldt til et nyt interview, der denne gang skulle foregå hos chefen for maskinafdelingen, underdirektør E.Otzen. Til stede var også chefen for maskintegnestuen. OLV var ikke glad for, at jeg efter en eventuel ansættelse pr. 01 FEB 1949 allerede skulle indkaldes til aftjening af værnepligten et par måneder senere. En ca. ½ times samtale endte dog med, at jeg blev antaget pr. 01 FEB 1949, og jeg fik endda tilsagn om, at OLV ville være mig behjælpelig med at blive overflyttet fra flyvevåbnet til søværnet. Så snart jeg fik udleveret mit eksamenbevis fra DTH skulle dette forevises tegnestuechefen.

Som tjenestemandsaspirant til en ingeniørstilling var man lønnet bagud. Lønnen var for en ugift ingeniør 726 kr pr. måned (6. lønklasse a) og for en gift ca. 160 kr. højere pr. måned. Dette var en relativ høj løn i forhold til det, man kunne få som nybagt ingeniør i større private firmaer. Her lå lønnen på ca. 600 kr. pr. måned.

Min begyndelseslønklasse var den samme som min fars slutlønklasse som maskinmester af 3. grad. En grad han kun havde haft de sidste par år af sin levetid med i alt 35½ år i søværnet.

Efter en tilfredsstillende aspiranttid på 2 år kunne man blive tjenestemand med kongelig udnævnelse og derefter lønnet forud.

Den 01 FEB 1949 kl. 08.30 mødte jeg til tjeneste på maskintegnestuen. Udover tegnestuechefen var jeg den eneste civilingeniør. Tenikumingeniører blev ikke benævnt ingeniører, men konstruktører. Disse begyndte som konstruktør af 3. grad og kunne avancere til 2. og 1. grad og enkelte til overkonstruktør. Overkonstruktør Kragholm, der var i slutningen af 60`erne, var oprindelig uddannet af søværnet på Skolen for Skibsbygning og Maskinvæsen, men han havde ikke haft nogen militær karriere, inden han blev ansat på tegnestuen. Nogle af konstruktørerne var teknikumingniører og nogle maskinmestre.

Ingeniører begyndte uden gradsbetegnelse. Man kunne senere avancere til ingniør af 2. grad i 4. lønklasse og ingeniør af 1. grad i 3. lønklasse. Derefter til afdelingsingeniør i 2. lønklasse, hvilket var højeste ingeniørstilling ved søartilleriet, søminevæsenet, søværnets televæsen og søværnets bygningdistrikt. Ved OLV fandtes 2 ingeniørstillinger som underdirektører i 1. lønklasse, en for skibsafgdelingen og en for

maskinafdelingen. Ved søværnets skibs- og maskininspektion (SMI) fandtes også en ingeniørstilling som underdirektør. Den højeste ingeniørstilling havde OLV's direktør N.K.Nielsen, som samtidig var chef for SMI og Forsvarets Fabrikstyrelse. Han var ligesom underdirektørerne i 1. lønklasse, men denne var opdelt i flere grader. Endvidere havde han et meget stort personligt tillæg.

OLV havde 4 tegnestuer med hver sin chef. Skibs-, maskin- og elektrotegnestuerne lå på 1. sal i OLV's administrationsbygnings vestlige fløj. Hver af tegnestuecheferne havde eget kontor i enden af de respektive tegnestuer. Alle øvrige tegnestueansatte stod på en stor tegnestue opdelt i de 3 faglige grupper. Det var således et tegnestuelandskab med tæt kontakt de 3 faggrupper imellem.

I stueetagen under den store tegnestue lå projekttegnestuen med en ingeniør af 2. grad som chef. Han var underlagt skibstegnestuechefen, der var afdelingsingeniør. Alt hvad der foregik på projekttegnestuen, som var på 4-5 mand, havde direktørens største bevågenhed. Han kom jævnligt på projekttegnestuen og var i højeste grad medbestemmende på projekternes udformning.

Frokosten blev indtaget flere forskellige steder. I den fineste frokoststue, der lå i stuen, spiste direktøren (når han ikke havde gæster til frokost i sin egen frokoststue/konferenceværelse i tilslutning til hans kontor), underdirektørerne, ingeniørerne, kontorchefen og lederne af ordre- driftskontoret. Jeg blev henvist til at spise her. Alle andre spiste på 2. sal. Her var en frokoststue for overkonstruktører og konstruktører af 1. grad, en for konstruktører af lavere grad og en større for alt andet personel.

Da jeg begyndte på maskintegnestuen, var projekteringen afsluttet af en ny kabelminelægger, LANGELAND, af en forbedret type af de 2 eksisterende kabelminelæggere LOUGEN og LAALAND. Udarbejdelse af arbejdstegninger af skib, maskinanlæg,

Orlogsværftets administrationsbygning. Tegnestuerne lå på første sal i bygningen.
(Orlogsmuseets arkiv)

el.installationer og udstyr, der skulle fremstilles på OLV, var lige påbegyndt.

Der var foreløbig givet bevilling til at bygge en enhed på OLV. Dette skib fik navnet LANGELAND. Der var planer/ønsker om at bygge 2 søsterskibe.

LOUGEN-kl havde 2 specielt fremstillede 5 cylindrede ALPHA-motorer med lav byggehøjde, således at man kunne få et gennemgående hoveddæk med mineskinner til anbringelse af så mange kabelminer som muligt. Hovedmotorerne havde et af B&W konstrueret og fabrikeret håndbetjent reversgear. Det havde vist sig i praksis, at minelæggerne havde mange manøvrer, når de arbejdede med udlægning og bjærgning af miner. De håndbetjente reversgear gav dels langsomme manøvrer fra frem til bak eller omvendt, dels var det meget trættende for maskinisterne at stå i timevis med håndmanøvrering.

LANGELAND skulle have samme type ALPHA-motorer som LOUGEN –kl, men reversgearene skulle moderniseres, så reverseringen kunne foregå hydraulisk ved at flytte på et håndtag fra frem til bak eller omvendt uden at skulle bruge fysisk kraft. Det var endvidere meningen, at reversgearene skulle bygges på OLV under så megen anvendelse som muligt af de gamle B&W arbejdstegninger.

Min første opgave på maskintegnestuen blev at udarbejde tegninger for ombygning af det håndbetjente reversgear til et hydraulisk betjent gear. Jeg blev helt frit stillet til opgavens løsning, men overkonstruktøren og tegnestuechefen fulgte daglig med i, hvordan jeg tænkte mig opgaven løst, og hvordan beregninger og konstruktioner skred frem.

Efter en uges ansættelse kom tegnestuechefen og meddelte mig, at man skulle have en mand til FRICHS i Århus for at overvære afleveringprøver med et dieselgeneratorsæt til inspektionsskibet FAROS, som var under bygning på OLV. I fortsættelse heraf skulle afprøves en ALPHA-motor hos ALPHA-diesel i Frederikshavn. Afleveringsprøverne bestod i prøvekørsel som specificeret i kontrakten. Jeg skulle kontrollere at motorerne kørte tilfredsstillende og røgfrit ved de forskellige

Et tidligt billede af minelæggeren LANGELAND. Bemærk den meget smukke skorsten som jeg har tegnet. (Foto: Søværnets Taktik Våbenskole - Faggruppe Fjernkending)

belastninger, og at brændstofforbruget ikke overskred kontraktkravet. Efter prøverne blev.der udtaget stikprøver af lejepander og stempler for kontrol af disse samt lejesøler, cylindre og filtre. Afprøvningerne forløb uden problemer, og der var intet at bemærke til de stikprøveudtagne dele, så jeg kunne godkende og modtage motorerne og underskrive prøveskemaerne. Ved afprøvningen af generarorsættet til FAROS var inspektøren, maskinmester Roed fra Fyr- og Vagervæsenet også til stede, og han var enig med mig i at afprøvningen var tilfredsstillende.

Både hos FRICHS og hos ALPHA bød man på en nydelig frokost, så det hjalp jo en del på statens rejsediæter.

Vel tilbage til tegnestuen skulle jeg udarbejde rejserapport og rejseregnskab.

Efter denne min første tjenesterejse for staten kunne jeg arbejde videre på mit reversgear. Efter ca. 1 måned var jeg færdig, og alle tegninger blev godkendt og underskrevet af tegnestuechefen. OLV's maskinværksted kunne derefter gå i gang med produktionen af 4 gear, 2 til LANGELAND og 2 til det forventede søsterskib (hos ALPHA var bestilt 4 motorer).

Min næste opgave var at tegne udstødsarrangementet for skibets 2 hovedmotorer, 3 hjælpemotorer og varmekedel samt skibets skorsten, hvori alle udstødsrørene gik op. Det var interessant at være med til at tegne en del af selve skibet, som kunne ses ude fra. Tegningen af skorstenen skulle godkendes af arkitekt Botfeldt, som var ansat på skibstegnestuen.

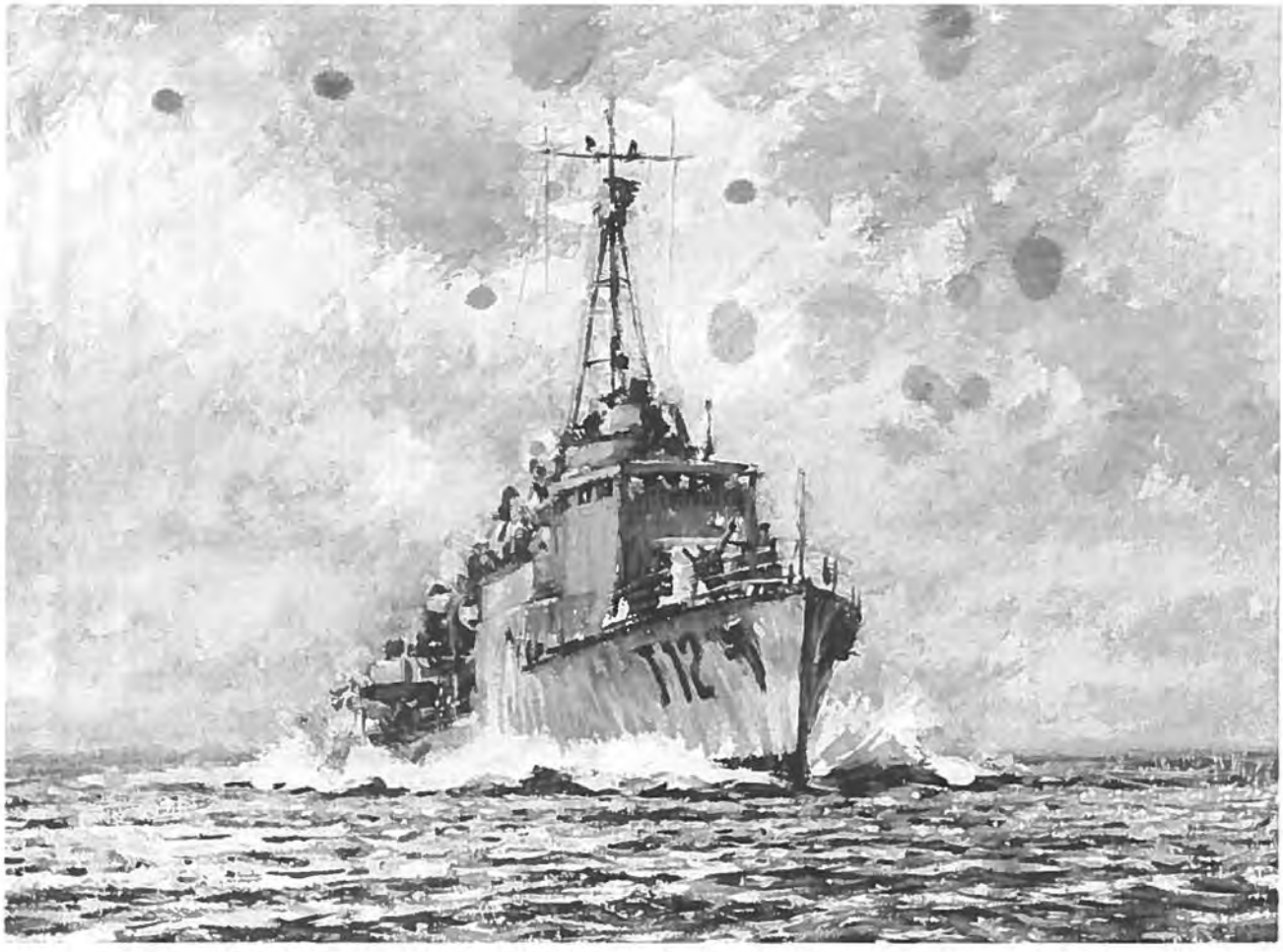
En dag skulle der være prøvetur med BUHL den 4. af 6 torpedobåde af KRIEGER-kl, der var under bygning på OLV. Disse både var erstatningbygning for 6 torpedobåde af DRAGEN-kl, som tyskerne havde beslaglagt kort efter Danmarks besættelse i 1940. Jeg blev udstukket til at være med på prøveturen. Denne foregik i Øresund med fartprøver på Ven-milen. Man sejlede først nordpå og bagefter sydpå og tog tiden med stopur mellem passage af 2 mærker med kendt afstand i land. Middeltallet for passage af mærkerne i de 2 løb divideret op i afstanden mellem mærkerne gav skibets fart (max. 28 knob). Jeg var observatør på den ene hoveddampturbine af dansk ATLAS fabrikat (3450 HK). Overkonstruktør Kragholm var observatør på fyrpladserne. Der var 2 vandrørskedler til mættet damp (22 bar) en på hver fyrplads. Kedlerne var bygget på OLV i kedelsmedien.

Ved middagstid var der en fin frokost i officersmessen afholdt af OLV. Chefen for Kystflåden, kontreadmiral Lundsten deltog i prøveturen. Når admiralen var færdig med at spise var alle færdige.

Da jeg var færdig med tegningerne til LANGELAND spurgte tegnestuechefen om jeg kunne beregne krumtapaksler og skrueaksler for torsionssvingninger. Dette kunne jeg bekræfte, idet en sådan beregning netop havde været en del af mit eksamensprojekt (en 4800 HK skibsdieselmotor). Jeg blev sat til at beregne skrueakslen til FAROS. Denne var allerede leveret, men den havde ikke været beregnet for torsionsvingninger. Jeg gik til opgaven med stor interesse og nåede at blive færdig, inden jeg skulle afgå fra OLV for indkaldelse til søværnet. Hvis skrueakslen skulle kunne stå for de af dieselmotoren frembragte torsionssvingninger, skulle den efter mine beregninger have været 10 mm større i diameter end den indkøbte aksel. Ingeniør Hansen var lidt ked af dette resultat, hvorfor han begyndte at gå mine beregninger nærmere igennem. Et par dage efter kaldte han mig ind og spurgte, hvor jeg havde den dæmpningsfaktor fra, jeg havde brugt til skibsskruens dæmpning i det beregnede svingningsystem. Jeg fortalte, at det havde været vanskeligt at finde noget herom. Det eneste sted, jeg havde fundet noget på tryk, var i en ca. 1 år gammel doktordisputats af civilingeniør, dr.techn. Draminsky ansat på B&W. Såvidt jeg husker var den brugte faktor 7. Ingeniør Hansen bestemte, at vi skulle sætte faktoren op til 8, så var den købte aksel stærk nok. For mig var der

dog ingen tvivl om, at havde man haft mine svingningsberegninger før skrueakslen blev bestilt, var den blevet 10 mm større i diameter. Mig bekendt blev der dog aldrig senere problemer med den anvendte skrue-aksel.

Den 18 APR 1949 lige før påske afgik jeg fra OLV for aftjening af værnepligt ved søværnet fra den 21 APR 1949.



Torpedobåden BUHL. Maleri af Søren Brunoe. (Orlogsmuseets arkiv)

Kapitel 9

Værnepligtig i søværnet
21 APR 1949 – 06 MAR 1950

Eksercerskole ARRESØDAL

Da jeg i sin tid var på session, blev jeg efter eget ønske udstukket til aftjening af værnepligt ved søværnet, idet jeg henviste til, at min far havde været maskinmester i søværnet, og at min bedstefar, oldefar og tipoldefar alle ligeledes havde haft deres livsgerning i søværnet.

I efteråret 1948 fik jeg på trods af sessionspåtegningen indkaldelse til flyvevåbnet med mødested på flyvestation KARUP i Jylland i APR 1949.

Efter at jeg den 01 FEB 1949 havde tiltrådt stilling som ingeniør ved OLV`s maskintegnestue, fik jeg med velvillig assistance fra OLV`s side ændret indkaldelse fra flyvevåbnet til søværnet.

Den 21 APR 1949 mødte jeg om morgenen ved Værftsbrovagten i Prinsessegade (hovedindgangen til Holmen). Vi marcherede under kommando af en underkvartermester indad hovedvejen til beklædningsmagasinet, hvor vi fik udleveret en køjesæk til hele den personlige militære beklædning. Efter at være blevet militært iklædt og efter at have sagt farvel til det civile tøj for det næste år (det var ikke tilladt under landlov at bære civilt tøj – end ikke juleaften i familiens skød) skulle vi fatte den tunge køjesæk og begive os ned til nogle ventende lastbiler (ikke busser) foran beklædningsmagasinet.

De godt læsede lastbiler med køjesække og basser (menige marinesoldater) afgik så fra Holmen med kurs mod søværnets eksercerskole Arresødallejren mellem Frederiksværk og Arresø.

Arresødallejren bestod af mange træbarakker fra krigens tid. Hvert kompagni havde sin barak, hvor der var fælles sovesal for 120 mand. I den ene ende af barakken var der et vaskerum, hvor hver mand havde sit eget blikvandfad. I den anden ende af barakken var der 2 dobbeltlukafer for kompagniets 4 delingsførere. 2 af disse var søkadetter af klasse B og 2 var var værnepligtige overkonstabler. Over delingsførerne stod en nybagt kompagnikvartermester (artillerikvartermester af 3. grad) og over ham kompagnichefen – en søløjtnant af 1. grad. Næstkommanderende på eksercerskolen var orlogskaptajn Bonnek, og chefen var kommandørkaptajn Clausen.

Efter at vi hver havde fået anvist et skab og en køje blev der udleveret 3 tæpper pr. mand. Hovedpude fandtes ikke, og lagen til madrassen og betræk til tæpperne blev ikke udleveret. Man sov direkte i tæpperne. Da vi skulle til køjs første aften, spurgte ham der havde køjen under mig, om jeg havde pyjamas med, fordi det havde han, men han havde forstået, at det var der ellers ingen andre, der havde. Jeg sagde, at det ville jeg

blæse på. Jeg havde også pyjamas med og ville tage den på. Den kunne dog vaskes en gang imellem. De udleverede tæpper blev dog af hygiejniske grunde uskiftet efter bestemte tidsrum. Det 1. tæppe 7 måneder efter indkaldelsen, det 2. tæppe 8 måneder efter inkaldelsen og det 3. tæppe 9 måneder efter indkaldelsen.

Træningen på skolen var ret hård. Ude i skoven var der efter engelsk mønster en feltbane med ret skrappe forhindringer. Et sted skulle man klatre ca. 10 m op i et træ med gevær på ryggen. Tovet var fastgjort på en gren af et meget højt træ. Ca. 1 m ved siden af tovet var fastgjort et andet tov, der var ført ned til jorden i en 45 graders vinkel. Man skulle så svinge sig over i det skrå tov og kure ned. På et af holdene før vores var en mand faldet ned og slået sig ihjel.

En anden forhindring var et tov, der var spændt tværs over og ca. 2 m over Frederiksværk å. I skulderhøjde var der 2 støttetove tværs over åen. Man skulle så balancere på tovet over åen uden at være så uheldig, at der kom så store svingninger i systemet, når man var ude midt på, at man drattede ned i åen. Det oplystes, at det kunne være ret koldt i slutningen af APR.

Roning på Arresø i store travaljer havde vi 3-4 gange ugentlig. På det tidspunkt anså man det stadig nødvendigt, at en marinesoldat kunne ro. Jeg havde 6 års rotræning bag mig i fra Danske Studenters Roklub, så roningen tog jeg som en ren fornøjelse.

Skydning med gevær foregik på hærens skydebaner ved Melby. Vi dels marcherede dels løb derud. En af kompagnicheferne var en dygtig løber, og han elskede at presse folk til det yderste i at løbe langt, meget langt. Som værnepligtig kunne man ikke holde op med at løbe, selv om man syntes, man snart ikke kunne mere. Indtil der blev givet ordre til holdt eller overgang til almindelig gang, måtte man fortsætte. På en af skolerne før os havde en mand dog stoppet uden ordre. Årsagen var et dødsfald – hans eget.

Ved lægeundersøgelsen en af de første dage af skolen konstateredes, at jeg var lidt nærsynet, hvad jeg selv havde fået konstateret 5 år tidligere. Jeg skulle derfor til specialistundersøgelse på Militærhospitalet i København, så jeg kunne få militære skydebriller til brug på skydebanen. Jeg kom så med en militær bus til København en dag og slap derfor for øvelser den dag. Det var jo fint. Ekspeditionstiden for levering af skydebriller med relativt svage spredelinser til brug for en let nærsynet var imidlertid ret lang. Skydebrillerne fik jeg først udleveret 10 måneder senere kort før hjemsendelsen. Jeg brugte imidlertid mine egne briller på skydebanen. I 3. G havde jeg været medlem af Akademisk Skytteforening og var således interesseret i skydning og ville gerne opnå gode resultater på skydebanen.

Meget af tiden gik med eksercits, marchøvelser og militær anstand.

Indimellem havde vi teoritimer, som primært gik ud på at lære de forskellige uniformer at kende. Disse kendte jeg i forvejen, så det var meget afslappende.

En dag, hvor jeg var ordonansvagt, blev jeg kaldt hen i overkonstablernes lukaf i enden af barakken. Deres kakkelovn var gået ud, så der var temmelig koldt. Jeg blev mødt med ordene: "1182 (det var mit nummer) det siges, at De er ingeniør, så må De vel kunne finde ud af at fyre op i en kakkelovn? ". Det kunne jeg kun bekræfte. Jeg undlod dog at fortælle, at det havde jeg gjort adskillige gange tidligere som dreng i Nyboder. Der var en masse aske og ubrændt koks tilbage i kakkelovnen. Jeg så mig om efter kulskovlen, men kunne ikke se den nogen steder. Derfor spurgte jeg efter den. Svaret herpå blev: "Hvad fanden, er han for fin til at bruge næverne ? ". Jeg indså straks, at skovlen var gemt væk med vilje. Jeg måtte så gå til den med næverne. Jeg fik raget de gamle rester ud og gjort klar til optænding og fik heldigvis hurtigt god ild i det hele, så jeg kunne forlade de høje herrer overkonstabler og gå ud at vaske min hænder.

En uges tid efter, at skolen var begyndt,

fik vi besked på, at der var indført en såkaldt talsmandsordning, og at hvert kompagni kunne vælge en talsmand, som i påkommende fald kunne tale de indkaldtes sag. Jeg blev valgt til talsmand, hvilket heldigvis ikke gav større problemer.

På eksercerskolen fik vi efter de 2 første ugers træning landlov hver onsdag aften fra kl. 19 til 23 og landlov fra lørdag middag til søndag aften kl. 24.00. Inden landlov var der en meget grundig landlovsmønstring. Hvis ikke geværet var helt perfekt passet og uniformen 100 % i orden og skoene nypudsede også under svangen, var landloven i alvorlig fare.

Efter landlovsmønstringen blev der udbetalt forstrækning for en uge samt en gratis togbillet fra Frederiksværk til København og retur. Lønnen som værnepligtig var det første halve år 1,50 kr. pr. dag + fri uniform, fri kost og frit ophold. Efter et halvt år steg lønnen til 1,75 kr. pr. dag. Fyrbødere fik et dagligt tillæg på 0,25 kr.

Da vi havde ca. 1 uge tilbage af eksercerskolen, kundgjorde kompagnikvartermesteren, at man skulle bruge 2 mand, der kunne engelsk, til en specialopgave, og han bad frivillige om at melde sig. Ingen turde melde sig, idet man jo havde hørt mange historier om, hvorledes befalingsmænd brugte snedige tricks, når særlig beskidt arbejde skulle udføres. Sagen lugtede ulden. Senere på dagen henvendte kompagnikvartermesteren sig direkte til mig og spurgte, hvorfor jeg ikke havde meldt mig. Jeg var jo student og civilingeniør, så jeg måtte da kunne noget engelsk. Jeg svarede, at jeg ikke havde været meget for at melde mig, da jeg ikke vidste, hvad opgaven gik ud på. Han svarede, at de 2, der meldte sig, skulle ind i Søværnskommandoen (SVK) i Gernersgade i morgen for nærmere instruktion, men han kunne dog godt afsløre så meget, at det drejede sig om ca. 1 uges ophold i en engelsk krydser SUPERB under dennes ophold ved Langelinie i København. Arbejdet skulle bestå i assistance på skibets telefoncentral og tolkearbejde. Med disse supplerende oplysninger var jeg ikke bange for at melde mig.

Dagen efter var vi i SVK og fik instruktion af den orlogskaptajn, som var stukket ud som dansk forbindelsesofficer. Vi skulle medbringe egen hængekøje og bo og forplejes ombord i en uge og indgå i en 3-skiftevagt i skibets telefoncentral og være behjælpelig med opkald til og fra byen m.m.

Da vi sidst på eftermiddagen kom tilbage til eksercerskolen var alle hjemmeværendes humør under nulpunktet. Man havde samme dag haft en af skolens afsluttende øvelser, som gik ud på at beordre folk til at marchere tværs gennem Frederiksværk å i

Den engelseke krydser SUPERB. Jeg gjorde i en uge tjeneste ombord som telefonvagt og tolk under krydserens ophold i København. (Foto: British Cruisers of World War Two)

fuld feltmæssig påklædning med gevær. Alle havde været gennemblødt til skindet lige fra fod til hals.

Om aftenen fik vi besked på, hvor vi skulle gøre tjeneste efter eksercerskolen. Jeg skulle ud med fregatten HOLGER DANSKE, der skulle på togt som kadetskib, og jeg skulle gøre tjeneste som fyrbøder.

Efter eksercerskolens afslutning med diverse parader for chefen kom jeg direkte til krydseren SUPERB.

Engelsk krydser SUPERB

Tjenesten i SUPERB var uden større problemer, og det var interessant at tale med de engelske gaster. Af de langtidsansatte på 8, 12 og 20 år fik man generelt det indtryk, at de alle havde bittert fortrudt den indgåede kontrakt. Kun udsigten til en pension efter 20 års tjeneste betragtedes som noget meget positivt.

Afstanden mellem engelske menige og deres officerer følte langt større, end vi var vant til i det danske søværn.

På visse punkter afveg engelske skikke fra danske. F.eks. befandt jeg mig af en eller anden tjenstlig grund på agterdækket en aften flaget skulle hales ned, hvorfor jeg efter dansk skik tog huen af og anbragte den under venstre overarm og stod ret. De engelske marinere gjorde ved denne lejlighed almindelig honnør med huen på hovedet.

I 1949 var den gamle skik om daglig uddeling af rom til besætningen endnu ikke afskaffet. Hver dag til middag kl. 12 kom der en stor spand med rom ned på banjen, hvor jeg var indkvarteret, og man stillede så op i en række 2 og 2. 2 ølglas med rom delvis blandet med vand blev skænket helt op af bakstørnen, og de 2 første i rækken fik deres daglige ration, som skulle drikkes på stedet. Det var ikke tilladt at at gemme rommen og drikke sig beruset en dag ved lejlighed. Når glassene var tømt, blev de samme 2 glas fyldt op igen, og de 2 næste i rækken kunne så drikke deres ration. Krydseren var på 10.000 t og havde en indbygget romtank på ca. 4 kubikmeter, dvs. ca. 4 t rom. Det ville også have været grimt at løbe tør for rom.

Efter afgang fra SUPERB blev jeg indlogeret et par dage på Søværnets Kaserne på Holmen, før jeg blev overflyttet til fregatten HOLGER DANSKE den 17 JUN 1949 i forbindelse med dennes kommandohejsning.

Fregatten HOLGER DANSKE

Fregatten, der var bygget i England under 2. verdenskrig, havde følgende data:

Søsat	1943
Længde	86,3 m
Bredde	11,2 m
Dybgang	4,4 m

Maskinydelse fordelt på 2 stk. 4 cylindrede 3 gangs dampmaskiner 5.500 IHK

Fart	19 knob
Besætning	170 mand
Hovedbevæbning	2 stk. 12,7 cm P.K.

Uanset jeg havde søgt om at blive maskinkonstabel vel vidende, at dette efter 11 måneders tjeneste ville give mig ekstra 3 måneders tjenestetid som maskinoverkonstabel, og uanset dette var anbefalet af underdirektør Otzen, OLV, havde stabsmaskinmester Hinrichsen ikke ment at kunne efterkomme dette ønske, idet der krævedes den alm. maskinisteksamen for at kunne blive maskinkonstabel. På stabsmaskinmesterens kontor havde man så vurderet, at når jeg var så interesseret i maskineri kunne jeg blive fyrbøder. Dette fandt jeg lidt underligt, idet jeg havde søfartsbog på sejlads i 7 måneder som maskinassistent dels i motorskib dels i dampskib. De fleste maskinkonstabler kom direkte fra Maskinmesterskolen uden sejltid til søs, og inden de påbegyndte deres teoretiske uddannelse havde de måske været i lære som maskinarbejder på en virksomhed, som intet havde med skibsmaskineri at gøre.

Nå- jeg måtte efter nærmere overvejelse erkende, at sejlads som fyrbøder ville give mig et maskinfagligt udbytte. I værste fald

kunne jeg f.eks. have risikeret at blive messegast for kadetterne eller officererne.

Jeg blev indkvarteret på maskinbanjen, der lå i dækshuset lige under agterste kanon. På denne banje var vi 20 mand: de værnepligtige maskinkonstabler, 4 faste fyrbødere og de værnepligtige fyrbødere. Banjen var vores opholdsrum på frivagter, vores soverum om natten i hængekøjer (kun de faste fyrbødere sov på hynder på kistebænkene) og vores spiserum under skafning. De værnepligtige sad ved et langt bord og de faste fyrbødere ved et mindre bord for sig selv. Det var de tilsyneladende godt tilfredse med, så var der ligesom markeret en forskel mellem dem og de værnepligtige, men kosten var den samme.

Foranlediget af at jeg havde erfaring som talsmand fra Arresødallejren, blev jeg valgt som talsmand for den værnepligtige maskinbesætning, dvs. såvel maskinkonstabler som fyrbødere. Desværre viste det sig, at der var flere problemer ombord i et skib, end der havde været på eksercerskolen. På den anden side gav jobbet også visse fordele, idet talsmændenne for dæk (vpl. teolog E. Banning) og maskine ved flere lejligheder blev inviteret med til arrangementer i land som eneste repræsentanter for den værnepligtige besætning.

Fregattens 1. mester var maskinmester af 2. grad Oluf Lessel (en gammel klassekammerat til min far). Ham og hans kone (af min onkel Viggo kaldet madam kæveafled) var kommet meget i vores hjem i Nyboder, så ham havde jeg kendt fra barn af. Den første dag jeg var ombord, meddelte han mig, at jeg under ingen omstændigheder måtte lade mig mærke med, at vi kendte hinanden. Hvis vi fik kontakt med hinanden, måtte jeg ikke

Fregatten HOLGER DANSKE. Fregatten var bygget i England under Anden Verdenskrig til Royal Navy under navnet H.M.S. MONNOW, som en fregat af RIVER klassen. Fregatten var et af to søsterskibe der blev købt af Danmark i november 1945. Søsterskibet hed NIELS EBBESEN. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

sige du til ham men udelukkende bruge de korrekte militære former i 3. person (f.eks. melder 1. mester, forespørger 1. mester, tillader 1. mester m.m.). Til gengæld kunne han fortsætte med at sige du til mig, idet det var almindelig skik og brug i søværnets skibe at sige du og fornavn til fyrbøderne, som var det laveste indenfor maskinbesætningen, medens maskinkonstabler i kraft af deres højere uddannelse blev tituleret med De og efternavn.

2. mester var maskinmester af 3. grad Wittenburg. Han var en venlig og behagelig mand, som var yderst positivt indstillet overfor ingeniører. Han sørgede for, at jeg fik en alsidig turnus ombord i de godt 3½ måned togtet varede, dvs. fyrpladstjeneste, maskinrumstjeneste, sejlads med motorbåd og storesrumstjeneste. Foruden at jeg blev sat til almindelige fyrbøderarbejder, blev jeg også sat til de samme arbejder som maskinkonstablerne, dvs. pasning og manøvrering af hovedmaskiner, diagramtagning, pasning af evaporator til fremstilling af destilleret vand og pasning og hyppig reparation af dieselgenerator sæt (Paxman) til strømforsyning under havneophold.

3. mester var undermaskinmester Relme. Han troede, at maskinsko, dvs. sko brugt på fyrplads eller i maskinrum, kunne og skulle være lige så blankpudsede som paradesko til landlov. Ved tøjeftersyn kasserede han altid pudsning af maskinsko. "Om igen" sagde han. Man gik så ind på maskinbanjen og stillede de af alskens maskintjeneste gennemfedtede sko ind på hylden. En halv time senere blev skoene taget ned igen til 2. mønstring. Samme resultat "Om igen". Ved 3. mønstring en halv time senere beklagede man (uden at have foretaget sig yderligere), at man desværre ikke kunne få dem bedre. Det accepterede han så. Alle tøjeftersyn under togtet foregik efter samme recept.

Pumpemesteren var en maskinkvartermester af 2. grad omtalt som forvalteren.

Lederen af de 2 fyrpladser var en maskinkvartermester af 3.grad Carlsen. Det var yderst sjældent, at han viste sig på fyrpladserne. De daglige fyrpladsledere var en nybagt underkvartermester af 2. grad Fiskbæk og en overfyrbøder, som havde sejlet under min far.

Da skibet på det forestående togt var kadetskib, havde det en komandør Hans Børge Larsen som chef. Næstkommanderende var orlogskaptajn Borg. Af kaptajnløjtnanter erindrer jeg Prause og Jack Nielsen. En af søløjtnanterne hed Otto Westergård, og han var svigersøn til 1. mester. Hans kone Inga havde jeg kendt fra barn af.

Af kadetterne kendte jeg i forvejen B-kadet Mogens Telling, som var forlovet med Jytte Bendtsen en veninde til min søster og datter af marinens musikdirigent.

Først begyndte jeg tjeneste på agterste fyrplads, som blev ledet af underkvartermester Fiskbæk.

Med stor velvilje fra 2. mesters side havde jeg lånt diverse rørtegninger og oplysningsbøger af ham for så hurtigt som muligt at sætte mig ind i maskineriet. Under normal drift sejlede vi kun med 1 kedel dvs. med en fyrplads i brug. En dag vi sejlede med agterste kedel blev der fra broen beordret damp til ankerspillet, og Fiskbæk bad mig gå op på ristværket og åbne ventilen for damp til ankerspillet. Nu var det så heldigt, at jeg kunne huske fra tegningerne, at der var kun en ventil fra fyrpladserne med damp til ankerspillet, og den var placeret på forreste fyrplads. Jeg råbte derfor måske lidt drilagtigt ned til Fiskbæk: "Jeg kan ikke finde den, kan du ikke lige vise mig, hvor den sidder ?" Fiskbæk kom op på ristværket og kikkede forgæves efter den. Til sidst sagde jeg: "Kan det ikke tænkes, at ventilen sidder på forreste fyrplads ?". Jeg blev så sendt derud og fik åbnet ventilen.

Fyrpladserne var lukkede, dvs. de var under et vist overtryk frembragt af nogle store blæsere. Arbejdet på fyrpladserne bestod i at betjene:

- blæserne således at lufttrykket på fyrpladsen netop svarede til behovet for røgfri forbrænding af olien. Hvis der var for lidt lufttilførsel, kom der sort røg op af skorstenen, og hvis

der var for meger luft, kom der hvid røg op. Det skulle man nok få et praj om.

- de dampdrevne fødepumper så vandstandsglasset på kedlen hele tiden var ca. halvt fyldt.
- brænderne, dvs. koble passende brændere fra eller til på kedlen, så der hele tiden var maksimalt damptryk.

Når en kedel ikke skulle bruges mere, skulle den rigges af. Der blev lukket for damp til blæsere, fødepumpe og oliepumpe samt for kedlens hovedstopventil. Inden man var færdig med det, var temperaturen på fyrpladsen nået op i nærheden af 70 grader. Når man skulle op fra fyrpladsen, kunne man ikke røre ved lejderens gelænder med de bare næver.

De faste fyrbødere havde en gul vinkel på overarmen med spidsen vendende nedad, dvs. de var ikke befalingsmænd. En af dem ved navn Olson ville en dag sætte mig i gang med noget arbejde. "Det kan du selv gøre", sagde jeg. Så pegede han på en af sine vinkler og sagde: "Har du ingen respekt for mine distinktioner?". "Nej, ikke en kæft", svarede jeg. "Vinklerne skal vende den anden vej, hvis du skal kunne give ordrer"

Hvis ikke der var noget direkte påkrævet arbejde, når vi lå i havn, blev vi sat i gang med krumtapeksercits. Det bestod i, at man skulle skille et af en af hovedmaskinernes krumtaplejer ad for opmåling og evt. efterskrabning af hvidtmetallet eller smørekanalerne i dette.

En dag, vi lå ved Kongsøre torpedostation, var en af masknkonstablerne (Julius) og jeg ved at skille forreste LT leje på SB hovedmaskine ad. Det var store og tunge ting, det drejede sig om. Da vi havde fået plejlstangen løs og trukket til side, skulle vi have overpanden ud. Inden vi havde fået fastgjort noget løftegrej, begyndte overpanden at dreje på krumtapsølen. Julius troede, han kunne stoppe den meget tunge lejepart med hånden med det resultat, at lejeparten drejede videre og klippede noget af det yderste led af langfingeren, som kom i klemme. Reservelægen ombord kom nu på arbejde med at klippe noget væk af benet i det yderste led og sy køder sammen om det. Julius blev derefter meldt kvartersyg, da han var ude af stand til at passe arbejdet i maskinen. 2. mester gik nu ind for at beholde Julius ombord, da vi på det tidspunkt stod for vores udenlandstogt til Skotland og Frankrig. Da Julius havde været en meget pålidelig og dygtig maskinkonstabel, syntes 2. mester, at det var synd for ham, hvis han skulle gå glip af udlandstogtet. Det havde uden tvivl været den letteste sag af verden at få Julius udskiftet, så det var en meget smuk gestus af 2. mester.

Når vi sejlede indenfor Skagen gik vi 2 skiftevagt, dvs. 4 timer vagt og 4 timer fri, dvs. hvis det var midt på dagen, fik man ikke fri, men skulle deltage i forefaldende arbejde. Det var uhyre trættende under gang. 2. og 3. mester havde hver sin vagt.

Udenfor Skagen gik vi 3 skiftevagt, og her gik pumpemesteren 1. mesters vagt. Når han havde maskinvagten, fortsatte vi vores normale rutine med at føle over på de forskellige lejer med 15-20 minutters mellemrum ved at stikke hånden ind i den åbne dampmaskine og med håndkanten checke, at de roterende deles lejer ikke var for varme. Da pumpemesteren havde set på det i nogen tid, spurgte han forbavset: "Hvad fanden render I der og rager efter hele tiden?". Inden han havde nået at få 2 bjælker på som maskinkvartermester af 2. grad, må han åbenbart udelukkende have gjort fyrpladstjeneste eller udelukkende have sejlet med motorskibe. Vi ignorerede, som de ansvarlige personer vi var, hans bemærkning og fortsatte med at rage videre.

1. mester viste sig normalt kun i maskinen under havnemanøvrer, hvor han stod på manøvrerpladsen mellem de 2 hovedmaskiner. Da vi skulle anløbe Edinburgh, stod jeg som manøvrist på den ene maskine, og det må have været nogle meget vanskelige havnemanøvrer, for vi stod og

manøvrerede i alt i 2 timer. 1. mester var på sin plads, og vi manøvrister puklede på med at skifte mellem frem og bak og med idelig skift af omdrejninger, afhængig af den på maskintelegrafen krævede fart. 1. mester overvågede nøje, at alle ordrer blev korrekt udført.

Hvis fregatten skulle sejle max. fart (19 knob), skulle begge kedler være i drift og maskinerne gå med max. omdrejninger. En dag, der var besøg ombord af udenlandske marineattacheer, skulle man rigtig vise, hvad vi kunne. Der blev beordret fuld kraft. Der var nu 2 skifter på post i maskinrummet og på fyrpladserne. Jeg var i maskinrummet. Der var en mand udfor hvert krumtapleje. Max. omdrejninger var 185 O/M, dvs. 3 gange så meget som dampmaskinen i S/S SØBORG, som jeg havde sejlet med i 1947. Det var grimt at stikke hånden ind for overføling i en så hurtiggående maskine. Hvis der var antydning af temperaturstigning på et leje, blev der i første omgang søgt tilført ekstra smøreolie. Hvis dette ikke hjalp, blev der med en brandslange, der var rigget til på dørken mellem de 2 maskiner, sat en kraftig stråle søvand direkte udenpå lejet for at køle det. Efter ca. ½ time var vi alle næsten gennemblødte af søvand og tilsvinede med olie. Det var skønt, når der slået halv kraft på telegrafen.

En af de værnepligtige fyrbødere var var stukket ud som bakstørn "kold fyrbøder". Han skulle gøre klar til skafning på maskinbanjen og hente maden i kabyssen og bagefter vaske op. Endvidere skulle han om formiddagen gøre rent på 1. mesters lukaf og rede hans køje. Det var det job ombord, jeg nødigst ville have. Jeg var så heldig, at det ikke nåede at komme med i min turnus.

Første gang den varme mad kom på bordet konstaterede folk, at kartoflerne ikke var skrællede. Det skulle den enkelte selv gøre. Hele koret på maskinbanjen brølede så i kor: "Talsmand op og klag". Jeg måtte svare, at jeg ikke kunne klage over kutyme. Ved praktisk talt hvert måltid startede koret, inden de overhovedet havde smagt på maden: "Talsmand op og klag". Det måtte jeg naturligvis overhøre. Kun én gang på togtet var der noget, der var grund til at klage over, nemlig en fordærvet medisterpølse. Jeg gik så til vagtghavende officer, som efter gammel skik havde fået en prøveportion op til kontrol, inden maden blev udleveret til besætningen. Han meddelte mig, at der ikke var noget i vejen med maden. Jeg fastholdt, at den var uspiselig. Han måtte så give sig så meget, at han tilkaldte reservelægen, som fik en smagsprøve fra kabyssen. Han har åbenbart ikke villet sætte vagtchefen i et dårligt lys, så han udtalte også, at der intet var at bemærke til maden. Jeg måtte så gå tilbage med uforrettet sag til maskinbanjen og meddele det sølle resultat, hvorefter alle gik ud på dækket og smed den uspiselige mad overbord. Det var trods alt bedre end at blive syg af den.

Hele den værnepligtige besætning fik 1 øl (skibsøl eller hvidtøl) pr.dag. Når vi var under damp fik maskinbesætningen 1 ekstra øl pr. dag. De kokkegaster, der stod for udlevering af disse øller troede, at vi kun skulle have 2 øller, hvis vi sejlede (hvad der jo nok har været meningen), men jeg måtte som talsmand for maskinbesætningen forklare dem, at der altid var damp på en kedel, selv om vi lå til ankers eller ved kaj. Man skulle jo alle have varmt vand dagligt, og der skulle altid på øjeblikkelig anfordring kunne leveres damp til ankerspil eller til bådspil, hvis et fartøj skulle sættes i vandet. Med lidt besvær lykkedes det næsten altid at få udleveret 2 øl pr. mand pr. dag til maskinens folk uanset om vi sejlede eller ej.

Folk var imidlertid ikke helt tilfredse med de 2 øl. Når man kom op fra en varm vagt i maskinen eller på en fyrplads, ville det være rart med en sodavand. Jeg henvendte mig defor til banjemesteren, artillerikvartermester af 1. grad Bisp, og foreslog, at der blev oprettet et sodavandssalg til værnepligtige. Han sagde, at jeg måtte være gal, sådan noget havde man aldrig haft i søværnet. Jeg spurgte så, om det var i orden, at jeg gik

videre til næstkommanderende (NK) med sagen. Han sagde, at det kunne jeg lige så godt spare mig. Første gang jeg så NK på dækket forespurgte jeg på relementeret tjenstlig vis, om der kunne blive arrangeret et sodavandssalg. Det afviste han med henvisning til, at der ikke var plads til et sådant lager ombord.

Efter at have undersøgt hvilke muligheder der var i skibet, fandt jeg et relativt stort ubenyttet rum ude agter ved siden af styremaskinrumet. Næste gang jeg så NK, fortalte jeg ham om det mulige rum til sodavand og salg herfra. "Det er meget godt, men jeg kan ikke afse folk til salg af sodavand", sagde NK.

Jeg gik så på udkik efter en person, som kunne tænkes at forestå et sodavandssalg. Det blev kokken. Han var villig til på sin frivagt en gang om dagen efter middagen i en halv time at sælge sodavand, hvis han selv tjente 5 øre pr. flaske. Jeg meddelte derefter NK, at jeg havde fundet frem til kokken, som på sin frivagt gerne ville sælge sodavand. "Ja, det må jeg tænke nærmere over", sagde NK.

Næste dag blev jeg stoppet af banjemesteren, som fortalte mig, at NK efterhånden var godt gal på mig, og at han var træt af min sodavandssnak. Han sagde derefter: "Din far har været i marinen, og du har kendt forholdene fra barn af. Du kan da nok forstå, man ikke pludselig kan begynde at sælge sodavand".

Næste gang jeg mødte NK på dækket, spurgte jeg, om han havde fået tænkt over problemet. "Nej, ikke endnu", svarede han. 2 dage senere spurgte jeg ham igen, og nu gad han åbenbart ikke mere. Han gav sig. Næste gang vi kom i havn, blev lageret af sodavand oprettet, og alle kunne købe hos kokken ude agter i en halv time daglig 2 sodavand. Alle bortset fra NK var glade.

Togtet gik først til en række besøg i danske provinsbyer. Her blev givet landlov efter udskejning hveranden dag.

Det bedste besøg var i Helsingør, som adopterede fregatten. Her var første formiddag en stor parade ombord for borgmesteren m.fl.. Jeg deltog ikke i paraden, idet jeg ene mand havde vagt på den ibrugværende fyrplads. Jeg passede særligt på, at der ikke kom røg op af skorstenen. Jeg ville have stået til en kæmpe skideballe, hvis der var

Der pibes faldereb for en standsperson der kommer ombord på HOLGER DANSKE under min tjenestetid.

væltet sort røg op af skorstenen midt under paraden.

Til middag var nogle få udvalgte officerer og kadetter samt de 2 talsmænd (pastor Banning og jeg) inviteret til en dejlig frokost på en lille hyggelig restaurant i havnen.

Om eftermiddagen var jeg ligeledes som talsmand inviteret til en reception på rådhuset.

Om aftenen var halvdelen af besætningen inviteret til en fin middag på en stor restaurant med efterfølgende bal. Der var inviteret det nødvendige antal unge piger (sygeplejeelever og lignende), så der var dansepartnere til alle. Dagen efter gentog samme arrangement sig for den anden halvdel af besætningen.

I Nakskov lå den lokale roklub lige i nærheden af HOLGER DANSKE`s kajplads. Søndag over middag, hvor jeg havde fri, gik jeg over i roklubben og fortalte, at jeg var medlem af Danske Studenters Roklub og spurgte, om jeg kunne låne en single sculler. Det var der intet i vejen for. Jeg fik i det dejligste solskin en fin tur ud på Nakskov fjord.
Efter ar have roet et godt stykke gik jeg i land på en af de små øer for at slappe lidt af, før jeg skulle ro tilbage. Det var dejligt at få noget frisk søluft i et godt område at ro i.

Vores første udenlandske destination var Mandal, Norges sydligste by. I udenlandsk havn fik vi mere landlov end hver anden aften.

Vi lå til ankers lidt syd for Skagen, før vi skulle afgå på turen over Skagerak. Vejrudsigten var ikke god. Der var lovet storm. For at være sikker på at nå frem til det berammede tidspunkt for anløb af Mandal afsejlede vi 12 timer før end oprindelig planlagt fra Skagen. Det blev en grim tur. Vindstyrken var 9-10 efter Beauforts skala, dvs. storm til stærk storm. Vi havde på en af mine vagter i maskinrummet 2 søkadetaspiranter på besøg, for at de kunne få et indblik i tjenesten i maskinrummet. Det fik de ikke meget ud af, de sad musestille i et hjørne og brækkede sig jævnligt i hver sin pøs. Det var ikke rart at skulle føle over i den voldsomme rulning. Da jeg kom op fra den meget trættende vagt, var jeg meget tørstig. Jeg gik ind på maskinbanjen og snuppede en dampøl, jeg havde gemt i mit skab og lod den glide ned i en fart ligesom i et nedløbsrør. Det skulle jeg aldrig have gjort. Pludselig meldte søsygen sig. Jeg måtte ud på agterdækket og ofre til Neptun. Medens dette foregik kom der en voldsom sø, der slog ind over agterdækket. Det kan nok være, at jeg måtte holde krampagtigt fast i gelænderet for ikke at blive skyllet overbord. Det kunne have været katastrofalt i det vejr. Jeg blev heldigvis hængende, men var gennemblødt til skinnet.

Underkvartermestre og overfyrbøderen, som havde beboelse helt fremme i forskibet, kunne under de vejrforhold overhovedet ikke opholde sig der. De kom hen og lagde sig på dørken på maskinbanjen i håb om at få lidt søvn på dette lidt roligere sted i skibet.

Næste dag præcis kl. 10.00 ankom vi til Mandal på det anmeldte tidspunkt og gik til ankers på reden.

Dagen efter vores ankomst havde jeg landlov og var i land sammen med Julius og 2 faste fyrbødere. Vi var på konditori og fik kaffe og lagkage. Nogle nordmænd ved bordet ved siden af os bemærkede, at vi var danske marinere, og at vi nok havde søgt læ for stormen i Mandal. Vi fortalte nordmændene, at vi var på et officielt besøg med fastsat dato og ankomsttidspunkt, hvilket var blevet opfyldt uanset vejret. De viste os så en norsk avis, hvori der stod, at mange skibe blandt andet den danske fregat HOLGER DANSKE havde søgt læ i Mandal på grund af den stærke storm.

Efter et par besøg i danske havne igen gik det næste udenlandstogt til Edinburgh i Skotland. Som tidligere omtalt kom vi efter en meget lang havnemanøvre til kaj. Edinburgh er en meget smuk by. Desværre fik vi ikke lejlighed til at se Tatoo på Edinburgh Castle, som ligger midt i byen.

Vi fandt ud af, at personel fra Royal Navy var uhyre respekterede og ansete af den civile befolkning, og dette smittede af på os.

En aften var vi nogle stykker inde et sted for at få nogle forfriskninger,som man selv tog på en bakke og gik hen til kassen, hvor der sad en nydelig pige, der gav os flere byttepenge tilbage, end det vi havde lagt som betaling for varerne, dvs. vi fik traktementet gratis og ovenikøbet nogle shilling oveni. Da man lukkede kl. 23.00 blev kassedamen inviteret på dancing hall af en af de danske marinere.

Fra Ediburgh sejlede vi sydpå langs Englands østkyst ned til Kanalen, som vi omtrent kom igennem, inden vi anløb Cherbourg, hvor der er en fransk flådebase. Vi kom til kaj i den civile havn, hvor der er et stærkt tidevand ca. 4 m. Nogle gange så man fra skibsdækket op til kajen og andre gange ned til kajen.

Der skulle 2 dage være besøg ombord om eftermiddagen. Jeg blev af 2. mester stukket ud til at vise rundt i maskinen på fransk, idet jeg var den eneste af maskinbesætningen, der kunne noget fransk. Jeg lånte Håndbog for Maskinmestre af ham. Heri fandtes alle skibs og maskintekniske udtyk i en særlig ordliste på dansk, engelsk, tysk og fransk. Jeg måtte så hurtigst muligt sætte mig ind i, hvad de enkelte maskindele hed på fransk. Der var temmelig stor interesse fra mandlige besøgende for at se maskineriet. Alle beundrede hvor fint og rent, der var overalt. Alle dørkplader var grundigt rensede i gasolie og kobberrør pudsede (af fyrbøderne) inden anløb af havn. Den sidste dag, der var besøg ombord, blev jeg efter besøget kaldt hen til den franske forbindelsesofficer, som takkede mig for rundvisningen, hvorefter han stak mig en nævefuld mønter, jeg kunne bruge til forfriskninger, når jeg var i land. Det var en nydelig og ganske uventet gestus.

En dag var der arrangeret en busudflugt til invasionskysten, hvor man bl.a. kunne se de rester, der var tilbage af de anlagte invasionshavne. Jeg var så heldig at komme med på denne tur. Af den værnepligtige besætning var det kun de 2 talsmænd, der kom med. Det var en uhyre interessant tur.

En aften Julius og jeg var i land sammen, var vi inde på en bar for at få en drink. Der var en del franske marinere. Der havde lige været et stort amerikansk slagskib MISSOURI på besøg i Cherbourg. Franskmændene var meget imponerede af amerikanerne, som på det tidspunkt var særdeles højt betalte i forhold til franske (og danske) værnepligtige. En fransk marineofficer kom ind og satte sig ved siden af os ved baren. Det viste sig, at han ejede baren. Efter han havde erfaret, at vi var danske, sagde han til pigen, der betjente baren, inden han kort efter forlod stedet, at hun ikke skulle tage betaling af os, og at hun bare skulle servere det, vi bad om. Vi takkede ham selvfølgelig hjerteligt og begyndte så at smage på specialiteterne. Da vi et par timer senere forlod baren, var vi vist ikke helt appelsinfrie.

Primo OKT var vi tilbage på Holmen, og de 07 OKT 1949 blev kommandoen strøget i HOLGER DANSKE. Kadetterne skulle tilbage til Søværnets Officersskole, og vi værnepligtige blev indlogeret på Søværnets Kaserne. De fleste af dæksbesætningen blev kort efter hjemsndt efter ca. 8 måneders tjeneste. Fyrbøderne skulle have i alt 11 måneders tjeneste og maskinkonstablerne 14 måneder. Maskinbesætningen skulle fortsætte med dagligt arbejde i HOLGER DANSKE med skortensrensning, kedelrensning, maskineftersyn og konservering.

Søværnets Kaserne, Holmen Torpedobådsafdelingen

Indkvarterede på Kasernen havde vagt hver anden dag og landlov hver anden fra kl. 16.00 til 24.00. Fyrbødere havde 1 nattegn pr. uge fra kl. 16.00 til kl. 07.00 næste morgen. Man kunne selv vælge, hvilken dag man ønskede nattegn. Maskinkonstabler havde dog nattegn ved hver landlov. På vagtsdage havde maskinkonstabler udelukkende indendørsvagter (f.eks. ordonnans), medens fyrbødere og dæksgaster udelukkende havde udendørsvagter (f.eks. skildvagt ved kaserne eller skib, der virkede som kaserneskib, skildvagt ved Rigets Flag på batteriet Sixtus m.m.)

Første gang, jeg var til landlovsmønstring, meddelte vagthavende underkvartermester, at jeg havde nattegn til kl. 07.00, uden at jeg havde anmodet herom. Jeg havde bestemt mig for at gemme nattegnet til lørdags eller søndagslandlov. Jeg valgte ikke at komme med kommentarer hertil. Ved næste landlovsmønstring fik jeg igen nattegn uden at have bedt om det. Jeg blev nu klar over, at der på en eller anden måde var sket en fejl, således at jeg var blevet indskrevet på kasernen som maskinkonstabel. Når søværnet forskelsbehandlede værnepligtige på basis af deres civile uddannelse, fandt jeg ingen anledning til at oplyse om fejlen, idet jeg mente, at en civilingniøruddannelse måtte rangere over en maskinmesteruddannelse. Jeg kunne jo ikke gøre for, at en eller anden underkvartermester havde klokket i det.

Nogle af mine fyrbøderkollegaer var godt misundelige og mere end antydede, at når jeg ikke deltog i de udendørsvagter, ville de få flere, fordi der var en mindre til at dele vagterne. Jeg forklarede dem, at der var så mange til at dele de udendørsvagter, at den enkelte ikke ville kunne mærke, at der var en mindre.

Kort tid efter at jeg var kommet på kasernen var jeg til lægen på kasernens sygeafdeling, hvor jeg blev henvist til Militærhospitalet grundet en formodet kæbehulebetændelse. Jeg blev meldt kvartersyg, hvilket indebar, at al landlov indtil videre var inddraget.

På Militærhospitalet konstaterede man, at det var kæbehulebetændelse, og efter at jeg i nogle dage var blevet ambulant behandlet ved gennemskylning af kæbehulen ved indstikning gennem næsen uden resultat, blev jeg indlagt for operation. På grund af stor belægning blev jeg allerede udskrevet et par dage efter oprationen med påtegning om, at jeg indtil videre ikke måtte gå nede i et koldt skib til dagligt arbejde.

Tilbage til kasernen kom jeg til at fortsætte som kvartersyg, dvs. uden landlov indtil man havde fundet ud af, hvor man ville placere mig. Jeg regnede med, at når jeg igen kunne få landlov ville den tidligere fejltagelse med at indskrive mig som maskinkonstabel være rettet.

Gennem kontordamen Inger Clausen på stabsmaskinmesterens kontor erfarede jeg dagen efter udskrivningen fra hospitalet, at jeg skulle flyttes til afdelingsmaskinmesterens kontor ved Torpedobådsafdelingen som skriver. Jeg var derfor glad for, at jeg havde taget et skrivemaskinkursus i blindskrift på aftenskole det sidste halve år, jeg gik på Læreanstalten. Det tog imidlertid nøjagtigt 2 uger at få papirerne gennem systemet, før jeg kunne blive raskmeldt og atter få landlov (som førhen med nattegn hver gang) og tiltræde mit nye job, som skriver ved Torpedbådsafdelingen.

Skriverjobbet var uden problemer. Jeg sad på kontor sammen med afdelingsmaskinmesteren, maskinmester af 2. grad Schwinke Hansen, en gammel klassekammerat til min far. I de ca. 4 måneder, jeg sad sammen med ham på hans kontor, henvendte han sig ikke én eneste gang til mig personligt. Der var kun tjenstlig samtale mellem os. Mit arbejde bestod i at skrive vagtlister for maskinpersonel tilkommanderet Torpedobådsafdelingen, hente folk nede i bådene til afdelingsmaskinmesteren og indimellem foretage personlige indkøb i byen til ham.

Da jeg havde været der en måneds tid, måtte jeg erkende, at selv om jeg måske nok havde det godt, så havde jeg ikke meget ud af det. Jeg var derfor interesseret i at komme ud at sejle igen resten af min tjenestetid, enten i en ubåd eller en motortorpedobåd eller allerhelst halvdelen af tiden i hver bådtype. Jeg gik derfor til underdirektør Otzen og spurgte, om OLV kunne hjælpe mig med dette. Det tvivlede han på. Han kunne fortælle mig, at OLV havde forsøgt at få mig hjemsendt noget før tiden, men det var blevet afslået af stabsmaskinmesteren.

Afdelingsmaskinmesteren kunne eller ville ikke hjælpe mig. Han strakte sig dog så vidt, at han lod mig deltage i nogle 1 dages prøveture med motortorpedobådene.

Der var det positive ved at sidde på afdelingsmaskinmesterens kontor, at jeg lærte en stor del af maskinmestrene fra torpedobådene at kende samt under-

maskinmester Thorlund Nielsen, som under afdelingsmaskinmesteren varetog alle problemer med motortorpedobådene.

Primo DEC 1949 skulle nogle af dem, jeg havde sejlet sammen med i HOLGER DANSKE, hjemsendes. En af dem, som havde været kold fyrbøder på det meste af togtet, var en lille irriterende fyr, som lignede skuespilleren Peter Lorre, hvorfor han ombord fik tilnavnet Peter Lort eller messepeter svarende til hans funktion som kold fyrbøder. Han følte åbenbart, at det var hans pligt at få rettet den fejl, der var begået, så han gik ned i vagtstuen aftenen før sin hjemsendelse og fortalte, at jeg fejlagtigt gik vagt som maskinkonstabel. Det blev omgående rettet, så jeg de sidste 3 måneder fik de værste udendørs nattevagter 24.00-02.00 eller 02.00-04.00. Det var koldt f.eks. at stå oppe på Sixtus i 10 graders frost og blæsevejr.

Søværnets Kaserne blev lukket medio DEC 1949 på grund af en nedkørt kedelcentral. Vi fik så kvarter i den oplagte fregat NIELS EBBESEN, søsterskib til HOLGER DANSKE. Det blev mit kvarter resten af tjenestetiden.

I JAN/FEB 1950 var det stærk frost. Kartoflerne blev opbevaret i nogle kasser oppe på det fri dæk og blev udsat for frost. Sådanne kartofler smager efter at være kogt underligt sødt og er nærmest uspiselige. Det siges, at hvis man lægger sådanne kartofler ud til svin, rører de dem ikke. Vi måtte så hver dag til aftensmaden bjerge noget ekstra rugbrød, som vi kunne spise til middagen næste dag i stedet for kartofler. De anskaffede kartofler kunne åbenbart ikke kasseres.

Jeg blev hjemsendt den 06 MAR 1950 og begyndte igen på OLV den 08 MAR.

Rigets flag på batteriet SIXTUS. Til højre ses lidt af Søværnets kaserne. Under min tid på kasernen havde jeg "fornøjelsen" af i mange vinternætter at gå vagt på SIXTUS.
(Foto: Tom Wismann 2000)

Kapitel 10

Orlogsværftet
08 MAR 1950 – 30 APR 1952

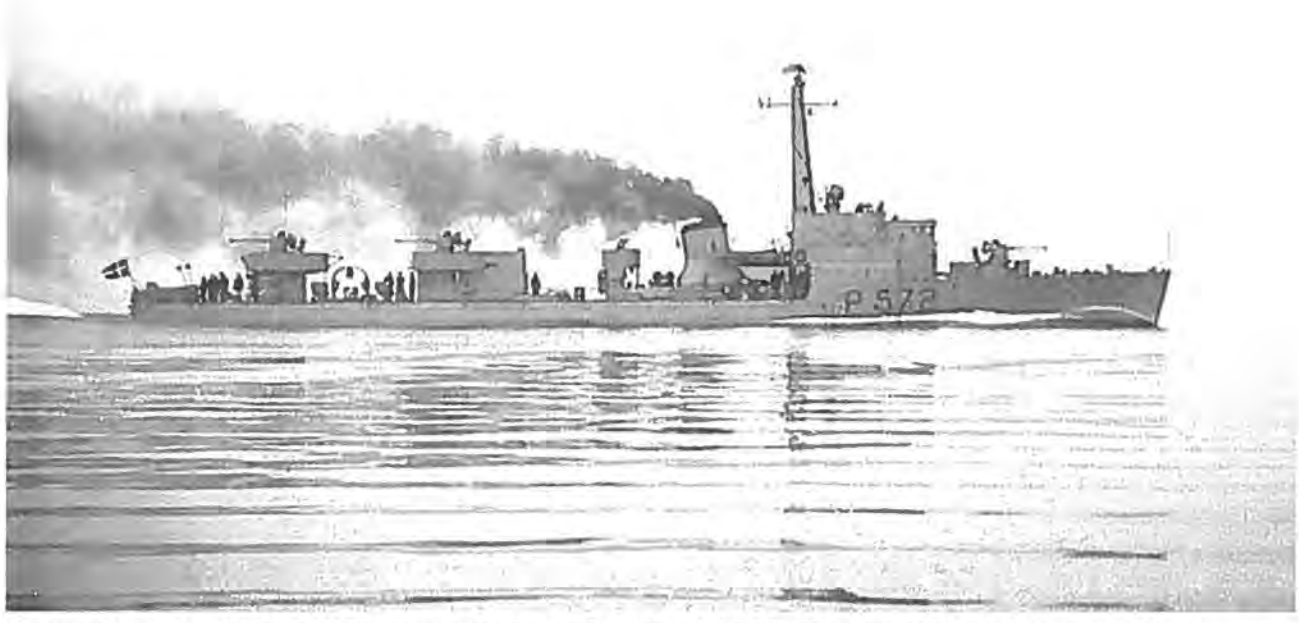
Maskintegnestuen
08 MAR 1950 – 30 JUN 1950

Underdirektør Otzen havde, inden jeg blev indkaldt til militærtjeneste, forhørt mig om, hvor mine interesser lå ved fortsat ansættelse ved OLV. Jeg havde givet udtryk for, at jeg efter en tid på maskintegnestuen var meget interesseret i at komme i driften som assistent hos chefen for maskinafdelingens værksteder, og at jeg på længere sigt var særdeles interesseret i at blive overflyttet til maskinafdelingen i Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI).

Jeg kom tilbage til maskintegnestuen og fik i starten nogle knapt så spændende opgaver nemlig rettelse af diverse oplysningsbøger og tegninger, så de blev i overensstemmelse med udførte ændringer. ombord.

Et par dage var jeg på prøveture med den sidste torpedobåd (HAMMER) af KRIEGER-kl.

Efterhånden var motorerne til LANGELAND klar til afprøvning hos ALPHA-diesel i Frederikshavn. De hydraulisk betjente reversgear var leveret af OLV til ALPHA og påmonteret, således at en komplet afprøvning på ALPHA`s prøvestand kunne finde sted af aggregaterne som helhed under såvel frem som bak under forskellige belastninger. Da jeg havde konstrueret den hydrauliske omstyring af reversgearene, lå det ligefor at sende mig op til afprøvningen.



Torpedobåden HAMMER efter omklasseficering i 1952 til patruljebåd alene med kanonbevæbning. (Orlogsmuseets arkiv)

ALPHA kørte på deres prøveplan en motor ad gangen. ALPHA-motoren kørte fint, og den hydrauliske omstyring virkede heldigvis også fint, og der var intet at bemærke til reversgearet under drift frem. I henhold til OLV`s prøvekrav skulle der afholdes en bakprøve på 30 minutter ved fuld motorydelse. Det kunne gearet desværre ikke klare. I gearnavet sad der nogle planethjul i meget lange hvidtmetallejer udført efter B&W`s tegninger. Disse planethjul var ikke belastede ved frem, men derimod ved bak. Det kunne de ikke klare. De brændte simpelthen af. Hvidtmetallet smeltede. Da gearet var fremstillet af OLV, ville ALPHA ikke begynde at skille det ad. En maskinarbejder fra OLV`s maskinværksted blev tilkaldt. ALPHA`s prøvemester Nielsen og driftsingeniør Støvring begyndte sammen med mig at studere de havarerede lejer og B&W`s tegninger. Vi fandt, at der var noget galt med smøringen af lejerne. De på tegningen viste smørekanaler skønnedes utilstrækkelige, hvilket B&W også må have fundet ud af, da de i sin tid fremstillede og prøvekørte gearene til LOUGEN-kl, men af en eller anden grund var tegningerne ikke blevet rettet op.

Udover de afbrændte lejer konstateredes ingen yderligere skader på gearet.

ALPHA støbte så nyt hvidtmetal i alle lejer og modificerede smørekanalerne som aftalt med mig. Ved en ny prøvekørsel fik vi igen havari. De samme lejer brændte af igen. Ved besigtigelsen af det åbnede gear konstateredes nu, at tænderne på gearets tandhjul, som var fremstillet efter B&W`s tegninger, ikke gik godt sammen. De gnavede på hinanden og var således årsag til, at planethjulene varmede som helhed og brændte hvidtmetallet af trods den forbedrede olietilførsel. Det bestemtes at sende de 4 leverede gear tilbage til OLV for nærmere undersøgelse og efterbearbejdning af tandhjul og lejer. Da dette var gjort, blev afprøvning afholdt på ny med fint resultat. Herefter blev den anden motor til LANGELAND og de 2 reservemotorer (som oprindelig var tænkt som motorer til et søsterskib) alle afprøvet uden problemer og med fint resultat. Reservemotorerne, der også ville kunne bruges i LOUGEN-kl, blev i øvrigt en del år senere begge brugt i denne klasse.

På grund af ovennævnte problemer kom jeg sammenlagt til at opholde mig i Frederikshavn i over en måned.

Gearene gav under hele skibets levetid ingen problemer, og maskinbesætningerne var særdeles tilfredse med den hydrauliske omstyring.

Selv om jeg ikke havde været så begejstret for arbejdet på tegnestuen med at rette tegninger og oplysningsbøger, havde jeg nu fået syn for, at det endda var et meget vigtigt arbejde. Det kunne have sparet os for megen tid og store udgifter, hvis B&W`s tegninger havde været oprettede.

Maskinafdelingens værksteder 01 JUL 1950 – 30 APR 1952

Ved overflytningen fra tegnestuen til maskinafdelingens værksteder afløste jeg min kollega ingeniør N.H.Hansen, som var begyndt på OLV et år før mig. Han skulle afløse mig på tegnestuen.

Min chef blev fremover afdelingsingeniør Thomassen, som var en behagelig og venlig mand.

Udover maskinafdelingen var der i OLV`s drift en elektroafdeling med afdelingsingeniør Danckwardt som chef og en skibsafdeling med afdelingsingeniør Clausen som chef. Thomassen og Danckwardt sorterede begge under underdirektør Otzen og Clausen under underdirektør Sanning, OLV`s skibsafdeling (tegnestue og værksteder).

Hver af de 3 værkstedsingeniører havde en ingeniør som assistent/stedfortræder. De 3 unge ingeniører skulle skiftes til at møde 2 dage om ugen kl. 07.00 ved værftets arbejdstids begyndelse. Direktøren havde bestemt, at der skulle være en ingeniør til stede kl. 07.00. Alle øvrige ingeniører mødte først kl. 08.30 Der var ikke noget, der hed afspadsering eller betaling for disse 3 ekstra timer pr. uge.

Jeg gjorde mig det til en vane, de dage jeg mødte kl. 07.00, at starte med at aflægge et besøg i skibe til reparation, i skibe under ombygning og i skibe under bygning for at checke, at folk var mødt og kommet i gang med arbejdet.

Følgende værksteder hørte under maskinafdelingen:

Opstillingen (alt monteringsarbejde ombord)
Maskinværkstedet
Motorværkstedet
Kedelsmedien
Kobbersmedien
Støberiet
Modelsnedkeriet

I nogle af værkstederne var der en overværkmester som leder i andre en værkmester/støbemester. Den samlede personelstyrke var på ca. 450 mand.

En gang ugentligt holdt Thomassen møde med samtlige ledende overværkmestre/ værkmestre.og lederen af driftskontoret for at drøfte status for arbejdernes fremadskriden og evt. terminsproblemer de enkelte værksteder imellem. Jeg deltog i disse møder og ledede dem i chefens fravær.

Dagligt aflagde jeg besøg i samtlige værksteder for at se og høre hvordan arbejdet skred frem og om mesteren havde termins- eller produktionsproblemer.

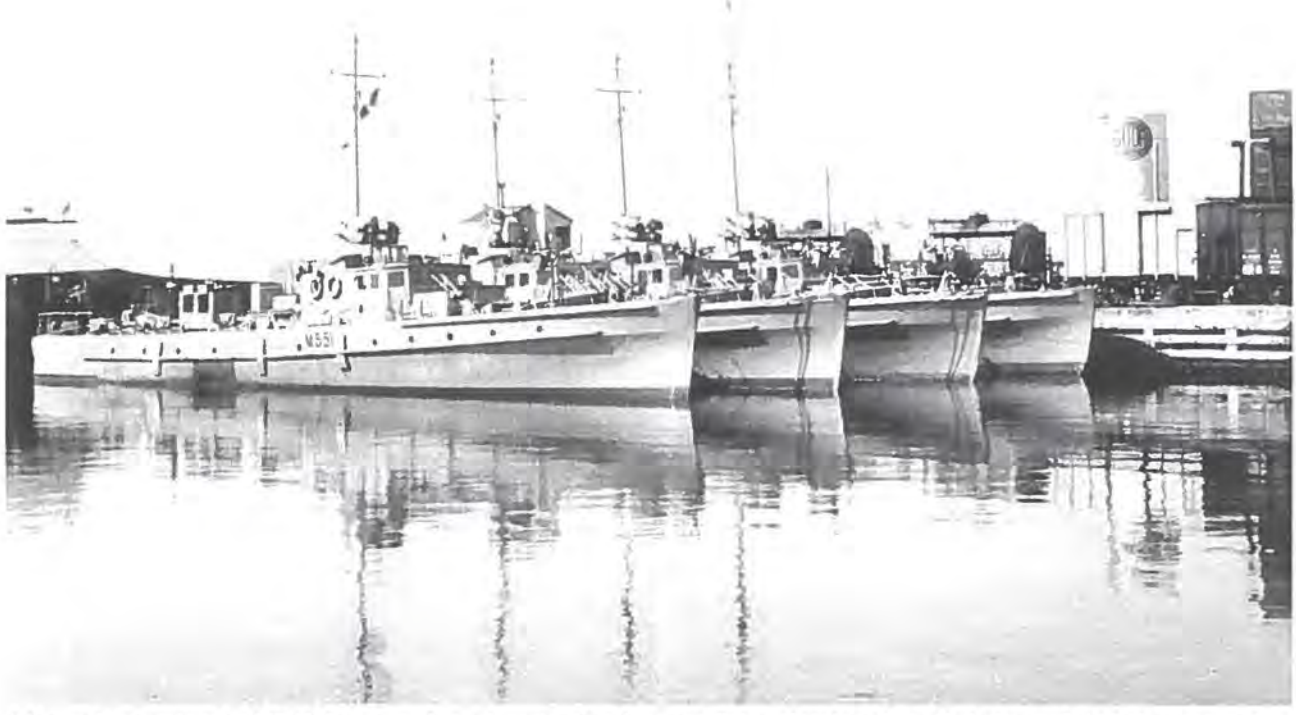
I maskinværkstedet var der en overværkmester og 3 værkmestre. En af mestrene fik jeg et godt forhold til, da han erfarede, at jeg var medlem af Københavns Amatør Sejlklub (KAS). Jeg var lige begyndt på klubbens 2 årige uddannelse af sejlere til duelighedsprøven. Han havde selv motorbåd og var medlem af samme klub. Vi fik os tit en hyggelig snak sammen. En dag kom Thomassen gennem værkstedet og observerede, at jeg stod og snakkede med Kukkerig. Han kaldte mig senere på dagen ind på sit kontor for at høre, om jeg kendte Kukkerig, siden jeg kunne stå og tale med ham. Det var der ingen andre , der kunne, fortalte han. Jeg erfarede senere, at overmester

Minefartøjet LOUGEN i Takkelloftgraven på Holmen. På siden af LOUGEN ses en minekabelbåd. (Foto: Søværnets Taktik og Våbenskole, Faggruppe Fjernkending)

Lennild (lederen af maskinværkstedet) og Kukkerig alene kommunikerede ved små håndskrevne sedler.

I maskinværkstedet hovedreparerede man bl.a. hovedmoterer til minestrygere af næs-kl (ex. tyske MR-både). Man havde her en besværlig arbejdsprocedure med at løfte krumtapakslen ud af stativet, og man skulle hele tiden disponere over kranen, sålænge man arbejdede med selve akslen eller sadlerne i motorstativet. Jeg foreslog Kukkerig, at arbejdet ville kunne lettes betydeligt, hvis man havde nogle dertil indrettede bukke, man kunne lægge og rotere krumtapakslen i, medens man arbejdede på den. Det syntes han var en udmærket ide. Jeg lavede derfor nogle tegninger til nogle bukke udført i stålrør beregnet med en rimelig sikkerhed til at tage en krumtapaksels vægt. Bukkene blev derefter fremstillet i maskinværkstedet. Nogen tid efter undrede jeg mig over, at jeg ikke havde set bukkene taget i brug. Jeg spurgte Kukkerig hvorfor, og jeg fik det svar, at ingen turde bruge dem. De så for spinkle ud, og folk skulle undertiden arbejde under akslen, og de var bange for, at bukkene skulle bryde sammen og den meget tunge krumtapaksel falde ned på dem og måske slå dem ihjel. OK sagde jeg, lad os lægge en krumtapaksel op på 2 bukke, så vil jeg lægge mig under den, så folk kan se, at jeg stoler på mine egne beregninger. Da jeg havde ligget under den et kvarters tid under påsyn af implicerede maskinarbejdere, sagde jeg, at nu må det vel være nok. Bukkene blev derefter taget i brug og var til stor lettelse i arbejdet fremover.

I støberiet udførtes såvel støbejerns støbninger som metalstøbninger. Disse sidste udførtes med metal smeltet i digler, som blev løftet op med en gammel faldefærdig svingkran med håndbetjent talje. Jeg foreslog Thomassen, at jeg tegnede en ny



Minestrygere af NÆS-kl i en dansk provins havn. Efter Anden Verdskrigs afslutning overtog Danmark fra de de engelske besættelsmyndigheder i Tyskland i alt 26 tidligere tyske minestrygere. Ikke alle minestrygerne kom ud at sejle idet en del blev "kanibaliseret", dvs. at dele blev udtaget for at få andre både i drift. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

kran, som drejede på kuglelejer, og som havde en tykluftbetjent hejsecylinder, så man hurtigt kunne få diglerne op med det glødene metal og hurtigt dreje hen til støbeformen, hvori metallet skulle hældes. Det syntes Thomassen var en udmærket ide. En dag jeg var ovre hos overmester Christensen i kedelsmedien, fortalte jeg ham, at jeg var i gang med at lave tegninger til en ny kran til støberiet. "Ha,ha", sagde han. "De er den tredje eller fjerde af de unge ingeniører, man sætter til denne opgave, når man ikke ved, hvad man skal sætte dem til, og der er endnu ikke nogen af de tegninger, der er blevet brugt til noget." Jeg blev jo lidt nedtrykt af at høre dette, men kunne fortælle ham, at jeg ikke var blevet sat til at lave tegningerne, men at jeg selv havde foreslået det.

Da jeg var færdig med tegningerne, afleverede jeg dem til Thomassen, som fandt dem udmærkede. Han gik videre med dem til underdirektøren, som godkendte dem og tiltrådte, at den gamle kran kunne udskiftes med en ny fremstillet efter mine tegninger. Det glædede mig naturligvis, og specielt var jeg glad for at kunne fortælle overmesteren i kedelsmedien, at nu skulle de have en ny kran i støberiet. "Det var pokkers", sagde han, "det ville jeg have forsvoret".

I motorværkstedet var man i gang med at overhale dieselmotorerne fra det tidligere inspektionsskib VITUS BERING. Dette skib var søsat i USA i 1942 (USS RESTORER) og beregnet til arktisk sejlads. Det var købt i USA og indgået i flådens tal 27 FEB 1948 og kun haft en tur til Grønland. Ved en efterfølgende dokning på Helsingør Skibsværft konstateredes, at al træværket i skibsskroget var fyldt med pæleorm, og at skibet som følge heraf var kassabelt. Det relativt nye dieselelektriske maskineri blev derefter udtaget. Dieselmotorernes regulatorer var hydrauliske af ukendt type for OLV. Thomassen fortalte mig, at man i motorværkstedet havde en kasse med en totalt adskilt regulator. Han bad mig studere disse dele og den amerikanske oplysningsbog, da der ikke var nogen, der rigtig kunne finde ud af, hvordan den egentlig virkede. Jeg gik til opgaven og fandt ud af, hvordan det hele hang sammen, og hvordan det virkede. Jeg udarbejdede en skematisk principtegning over regulatoren og en dansk funktionsbeskrivelse, som jeg fik megen ros for.

Jeg delte kontor med ingeniør Rump fra skbsafdelingen. Det var meget praktisk, fordi Rump stod for koordineringen af alle ind- og uddokninger i OLV`s 4 flydedokker og tørdokken, og jeg kunne orientere ham om status for de maskinelle dokarbejders fremadskriden. Det ville jo være højst uheldigt, hvis man dokkede ud, inden man var færdig med søventilerne eller ilægning af skrueakslerne.

Rump blev senere afløst af ingeniør A.Thostrup, som kom fra Nakskov Skibsværft. Han havde en bror og en fætter, der var søofficerer. Broderen endte som kommandørkaptajn og fætteren som viceadmiral og chef for søværnet.

Efter at jeg havde været ca.1 år i værkstedet blev jeg sat på 2 specialopgaver som koordinerende ingeniør på 2 store ombygninger:

Korvetten THETIS, som var bygget i England under 2. verdenskrig havde 2 skotske kedler 1 på hver sin fyrplads. Disse kedler var uhyre pladskrævende. Planen var at udtage begge kedler og udnytte den ene fyrplads til udvidelse af beboelsen. På den anden fyrplads skulle instaleres 2 mindre pladskrævende vandrørskedler af samme type, som var anvendt i de tidligere torpedobåde af DRAGEN-kl.

Fyrinspektionsskibet ARGUS havde et meget gammelt dampmaskineri, som det var planen at udskifte med det af inspektionskibet VITUS BERING udtagne dieselelektriske anlæg.

Mit arbejde bestod i at udarbejde terminsplaner for arbejdets fremadskriden incl. terminer for nødvendige tegninger. Daglig opfølgning af arbejdet for at sikre at planen blev overholdt og rykning for tegninger eller dele, som ikke var leveret til tiden.

Det nye fyrpladsanlæg til THETIS skulle fremstilles af renoverede dele af det udtagne maskineri fra DRAGEN-kl, som var blevet tilbageleveret til Danmark efter afslutningen af 2. verdenskrig. Dette materiel var opbevaret i de gamle kanonbådsskure på Holmen. Sammen med de respektive mestre fra kedelsmedien og maskinværkstedet udvalgte jeg det materiel, der så mindst medtaget ud.

Det lykkedes at finde 2 relativt pæne kedeloverbeholdere og 4 kedelunderbeholdere til 2 kedler. Kedelsmedien skulle montere nye kedelrør.

For ar få anvendelige fyrpladsblæsere til lukket fyrplads med overtryk, fødepumper, oliepumper m.m. var det nødvendigt at tage flere af de udtagne komponenter på værksted og stykke renoverede sammen af de bedste enkeltdele.

Under bolværksprøverne og prøveturene med THETIS erkendte jeg, at det var en stor fordel, at jeg var kendt med pasningen af vandrørskedler fra min værnepligtstid i HOLGER DANSKE.

Da vi begyndte bolværksprøverne i ARGUS, blev jeg en dag kaldt ned ombord. Man kunne ikke få dieselmotorerne til at køre ordentligt. De kunne ikke holde omdrejningerne konstant. Jeg spurgte opstillermesteren (Boesgård), hvilken olie de havde fyldt på regulatorerne, idet en forkert olie kunne være forklaringen. "Vi har da ikke fyldt olie på", sagde han, "skal der da

De to skibe til højre er to af de seks danske torpedobåde af DRAGEN-kl, som den danske regering i februar 1941 bestemte skulle udleveres til Tyskland. Skibene blev genfundet i Tyskland efter krigen, men blev svært beskadigede den 18 juni 1945, da et ammunitionslager eksploderede. Fem af de seks både (GLENTEN var blevet sænket i februar 1945) blev senere bugseret til Danmark, og brugbare dele udtaget inden de blev ophugget i 1949-52. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

det?" Jeg kunne så fortælle ham, at det var hydrauliske regulatorer, og hvilken olie der skulle fyldes på. Efter dette var sket kørte motorerne fint.

Maskinchefen i ARGUS var en ældre herre. Han havde kun et år tilbage, inden han skulle pensioneres. Han stod og kiggede på den store strømtavle inde på maskintoppen. Man kunne se på ham, at han tænkte, det ser noget kompliceret ud. Han ville nok have foretrukket at beholde sin gamle dampmaskine, det sidste år han skulle sejle.

Føreren af ARGUS var orlogskaptajn Dam. Han var åbenbart lidt urolig for det nye maskineri med den gamle maskinchef. Han spurgte mig, om jeg ikke kunne tænke mig at sejle med skibet som prøveingeniør de første 14 dage, indtil mestrene kom rigtigt ind i det nye anlæg. Det svarede jeg bekræftende på. Han gik så til OLV (formentlig underdirektør Otzen), hvor han fik pure afslag på sit forslag.

Med udgangen af DEC 1950 var ingeniør af 1. grad P.Wolff efter at være fyldt 65 år faldet for aldersgrænsen og måtte afgå som chef for maskinafdelingen i SMI. Herefter fortsatte maskinafdelingens overværkmester Rosted som fungerende chef indtil videre. Det var klart, at dette måtte være en midlertidig ordning. Det var lige en stilling, jeg kunne tænke mig, men jeg var godt klar over, at jeg på daværende tidspunkt var for ung og havde for lidt erfaring.

I 1951 var der blevet ansat 2 nye civilingeniører på OLV`s maskintegnestue.

Den ene var E.Bauch, som oprindelig var uddannet teknikumingeniør og blev som sådan ansat som konstruktør ved OLV`s maskintegnestue. Efter et års tid søgte han ud for at læse til civilingeniør. Efter 5½ års studium kom han nu tilbage til OLV.

Den anden var Christen Knak Christensen, som oprindelig havde fået maskimesteruddannelsen. Derefter gennemgik han Søværnets Officersskoles maskinofficerslinje og blev udnævnt til undermaskinmester af 2.grad. Et par år efter søgte han ud af søværnet og læste for egen regning til civilingeniør.

Da vi nåede frem til primo 1952 gik der rygter om, at man ville have placeret en ingeniør direkte i motorværkstedet grundet den igangværende store opbygning af motortorpedobådsvåbnet. Endvidere ønskede man snarest at få genbesat stillingen som chef for maskinafdelingen i SMI med en ingeniør.

Endvidere skulle man inden 01 AUG 1952 finde en afløser for underdirektør Poulsen, SMI, der skulle afgå på grund af alder.

Primo APR 1952 blev der truffet afgørelse om følgende placeringer:

Afdelingsingeniør Danckwardt skulle afløse underdirektør Poulsen som daglig leder af SMI (direktør N.K.Nielsen, OLV, var SMI`s chef og dermed søværnets skibs- og maskininspektør). Danckwardt skulle pr. 01 MAJ 1952 lånes ud fra OLV til SMI og virke som chef for maskinafdelingen og samtidig modtage overlevering fra underdirektør Poulsen, indtil han fra 01 AUG 1952 skulle være underdirektør.

Jeg skulle lånes ud fra OLV pr. 01 MAJ 1952 til SMI`s maskinafdeling og udnævnes til chef for maskinafdelingen pr. 01 AUG 1952.

Knak Christensen skulle flyttes fra maskintegnestuen til motorværkstedet, som han skulle lede under afdelingingeniør Thomassen.

Kapitel 11

Søværnets skibs- og maskininspektion 01 MAJ 1952 – 31 JAN 1971

Udlånt fra Orlogsværftet til tjeneste i maskinafdelingen 01 MAJ –31 JUL 1952

Den daglige ledelse af Søværnets skibs- og maskininspektion (SMI) blev forestået af underdirektør Poulsen, som havde kontor på 1. sal i OLV's administrationbygning. Han var en venlig, men myndig og afbalanceret chef. Den første dag jeg talte med ham, gav han mig det råd: "Lad nu være med at køre efter recepten nye koste fejer bedst, prøv at sætte Dem ind i arbejdet, se hvordan det hele kører og lær skibene at kende, før De evt. begynder at lave om på noget".

Resten af SMI havde til huse i stuen i det nordvestlige hjørne af OLV's administrationbygning.

Skibsafdelingen bestod af afdelingsingeniør Thorvang, værkmester Holme og værkmester Jans. Under underdirektørens fravær fungerede Thorvang som underdirektør.

Maskinafdelingen skulle i perioden 01 MAJ – 31 JUL 1952 ledes af afdelingsingeniør Danckwardt, der ligesom jeg var udlånt fra OLV. Afdelingen bestod ellers af mig, overværkmester Rosted, værkmester Vilhelmsen og pensioneret maskinmester Aggerholt. Sidstnævnte deltog ikke i inspektionarbejdet, men varetog udarbejdelse og ajourføring af maskinreglementer (fortegnelse over medgivne reservedele til skibene). Danckwardt viste ikke megen interesse for maskinafdelingen, hvorfor han sjældent sås her. Han opholdt sig mest oppe hos undirektøren på 1. sal for at få så meget overlevering som muligt inden Poulsens afgang.

Elektroafdelingen bestod af ingeniør af 1. grad, civilingeniør Lundbeck og værkmester Cortsen.

Kontorafdelingen bestod af fuldmægtig Jensen (kaldet åndemaneren) og en kontordame. Åndemaneren havde oprindelig været ansat på OLV's lønningskontor. Her havde han siddet ved siden af en mand af bedre familie. Desværre blev manden på et vist tidspunkt lidt mærkelig i hovedet. Han følte sig generet i arbejdet af en ånd, der sad højere oppe og ligesom dryssede sand ned i hovedet på ham. Jensen tilbød så manden at hjæpe ham med at mane denne ånd væk. Behandlingen skulle foregå efter fyraften. Den første behandling bestod i, at de sammen gik ud på en fin restaurant og spiste noget dyrt smørrebrød med øl og snaps til alt sammen naturligvis på mandens regning. Næste dag klagede manden over, at behandlingen ikke havde virket, ånden var der stadig. Jensen forklarede ham så, at han ikke kunne regne med, at ånden kunne manes væk så hurtigt. Der måtte flere behandlinger til. Efterhånden fandt mandens familie det lidt mærkeligt, at hans privatforbrug var steget enormt i den senere tid. Da de havde fået listet forklaringen ud af den stakkels mand, gik de til OLV's direktør og klagede over Jensen. Resultatet blev, at Jensen, der sad i en tjenestemandsstilling, blev fyret. Senere blev han genantaget på kontrakt og på et vist tidspunkt overført til SMI. Her avancerede han til fuldmægtig og blev ovenikøbet tjenestemand for 2. gang. Sådan lød forklaringen på, at Jensen blev kaldt åndemaneren.

Arbejdet i SMI bestod i:

Udskrivning af arbejdsordrer (håndskrevne) til OLV på planlagte dokninger og periodiske eftersyn og i mindre grad udbud og ordrer (maskin-skrevne) til private firmaer eller småværfter.

Besigtigelse af havarier og stillingtagen

til om reparation var nødvendig nu eller evt. kunne vente til udførelse i forbindelse med næste dokning eller periodisk eftersyn. Herefter udskrivning af nødvendige ordrer.

Opfølgning af arbejdets fremadskriden på iværksatte arbejder og udskrivning af nødvendige tillægsordrer.

Deltagelse i prøveture og undersøgelser ombord.

Skibsordrer til OLV gik op til ordrekontoret (OK) og maskin- og elektroordrer til OLV gik op til driftskontoret (DK). På disse 2 kontorer påførtes, hvilke OLV-værksteder, der skulle udføre de forskellige punkter i SMI`s specifikationer. Ordrerne blev maskinskrevet på OLV, men uhyre sjældent påført tilføjelser af produktionsmæssig art og kopi tilsendt SMI.

For første gang fik jeg som ingeniør mit eget kontor, som lå ved siden af chefen for elektroafdelingen. Desværre fik jeg kun en ½ telefon, dvs. ingeniør Lundbeck og jeg delte en telefon. For enden af mit skrivebord var der en drejelig klap i væggen ind til Lundbeck, og på den stod vores fælles telefon. Det var meget ofte sådan, at når telefonen ringede inde hos mig, og jeg tog den, var samtalen til Lundbeck, og jeg måtte dreje klappen ind til ham. Det samme gentog sig ofte inde hos Lundbeck.

Telefonen var ikke i mest moderne udførelse. Den var uden drejeskive. Tryknaptelefoner fandtes ikke på daværende tidspunkt. Telefonen havde et høre/talerør og et drejehåndtag. Når man drejede på håndtaget, fik man forbindelse til Holmens telefoncentral, hvor man kunne bestille det nummer, man ønskede at komme kontakt med.

Chef for maskinafdelingen (SMI-M) 01 AUG 1952 – 31 AUG 1966

Det daglige arbejde

Den 01 AUG 1952 tiltrådte jeg som chef for maskinafdelingen i SMI og fik det tekniske og økonomiske ansvar for vedligeholdelse og reparation af maskineriet i søværnets skibe og fartøjer. Ved denne lejlighed blev jeg udnævnt til ingeniør af 2. grad. (lønningsklasse 4 a).

Den 01 AUG 1952 var der i alt i søværnet 85 skibe og fartøjer (excl. motorbåde) med en samlet fremdrivningshestekraft på 236.552 HK.

Af bilag 3 fremgår endvidere, at antallet af skibe og fartøjer kulminerede i 1963 og 64 med 109. Ved min afgang fra Søværnets Materielkommando (SMK) ult. DEC 1993 var der 79 skibe og fartøjer med en kulminerende samlet fremdrivningshestekraftpå 577.711 HK.

Ordrerne fra maskinafdelingen havde hidtil gået direkte fra den enkelte medarbejder til DK, uden at det i SMI blev registreret, hvilke ordrer der var blevet afleveret til hvilket skib, hvornår, om hvad og SMI`s anslåede beløb. Det fandt jeg var utilfredsstillende, og jeg meddelte derfor overmester Rosted, at jeg fremover ønskede at se både hans og Vilhelmsens ordrer, før de gik til DK. Min plan var dels at få indblik i indholdet i alle de ordrer, der udgik fra maskinafdelingen dels at få mulighed for at drøfte sagen og om nødvendigt at ændre i teksten. Dernæst ville jeg anlægge en journal, hvori alle ordrer i nummerrækkefølge skulle indføres med dato for SMI`s afsendelse af ordren, skibsnavn, ordrens hovedindhold (meget kortfattet) samt anslået pris. Hermed ville vi få en hurtig indgang, hvis der var skibe eller militære afdelinger, der rykkede for noget, samt noget vi kunne bruge til at rykke DK for, hvis de var for længe om at få maskinskrevet ordrerne til værkstederne med kopi til SMI.

Dette blev meget dårligt modtaget af Rosted, som mente, ar jeg ikke ville kunne overkomme dette. Sandheden har selvfølgelig været, at han ikke var interesseret i, at andre ovenikøbet en ganske ung ingeniør skulle stikke sin næse i, hvad han lavede. Nu havde man kunnet bruge ham som fungerende chef i 1½ år.

Efterhånden som maskinafdelingen i løbet af de kommende 8 år voksede til godt

3 gange oprindelig størrelse blev journalen i takt med personeludvidelserne delt op i flere journaler, således at den mand, der havde det daglige ansvar for en gruppe skibe selv førte sin journal.

Inspektionsarbejdet blev i starten nogenlunde ligeligt fordelt mellem mig, Rosted og Vilhelmsen.

Efter at Danckwardt var rykket op på 1. sal i underdirektørkontoret, rykkede jeg ind i maskinafdelingens chefkontor. Nu fik jeg heldigvis en telefon helt for mig selv.

Efter underdirektørens ønske/ordre deltog jeg sammen med Rosted eller Vilhelmsen i samtlige kedelbesigtigelser, indtil jeg havde været gennem samtlige kedler i søværnets skibe. Der var ikke meget plads i kedlernes underbeholdere og slet ikke i overhederbeholderne i de 2 kystjagere af HUITFELDT-kl. Man skulle helst ikke lide af klaustrofobi, når man lå inde i bunden af en beholder. Jeg var imponeret af at se, hvor flotte kedlerne var. Der var ikke antydning af kedelsten, ja selv drejesporene fra kedlernes fremstilling trådte tydeligt frem. Det var rigtig nok en anden sag end den kedel, jeg havde inspiceret i S/S SØBORG i 1947.

Som chef for maskinafdelingen var jeg ansvarlig for, at søværnet altid havde en tilstrækkelig beholdning liggende af kedelrør til de forskellige skibes kedler, således at udskiftning om nødvendigt altid kunne foretages i forbindelse med periodisk eftersyn eller efter et havari. Leveringstiden kunne være over 2 år på nye kedelrør i de kvaliteter og dimensioner søværnet brugte.

De første år af underdirektørens (UDI) funktionsperiode blev afdelingscheferne kaldt op enkeltvis, når der var noget han ville tale med dem om eller give besked på. Man vidste aldrig, hvornår dette kunne ske. Senere blev det til et dagligt fællesmøde efter frokost mellem UDI og de 3 afdelingschefer.

Budgetforslag skulle udarbejdes flere

Kystjageren HUITFELDT. En af to kystjagere der blev bevilget inden Anden Verdenskrigs udbrud. Jagerne blev påbegyndt bygget under krigen med navnene Najaden og Nymfen. Fra 1943-45 blev arbejdet stillet i bero. Begge kystjagere, den anden hed WILLEMOES, indgik i flådens tal fra 1947. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

gange årligt.

Sidst på sommeren udarbejdedes foreløbigt budgetforslag for næste finansår, der gik fra 01 APR til næste 01 APR, dvs. man skulle vurdere, hvad der skulle bruges af midler godt 1½ år frem i tiden.

I slutningen af året udarbejdedes revideret budgetforslag for det finansår, der skulle starte følgende 01 APR.

Ca. 3 måneder før et finansårs udløb udarbejdedes forslag til tillægsbevillingslov for om muligt at rette op på uforudsete udgifter.

Efter at forslagene var udarbejdet i de 3 afdelinger holdt UDI et eller som regel flere møder strækkende sig over flere dage med de 3 afdelingschefer for at strikke et rimeligt samlet budget sammen.

Budgetforslagene blev indsendt til Søværnskommandoen (SVK), som kort efter indkaldte søværnets tekniske institutioner (SMI,Søartilleriet, Søminevæsenet. Televæsenet, Navigationsvæsenet og Søværnets Intendantur) til et samlet møde i SVK i Gernersgade. UDI gik aldrig selv med til disse møder, men sendte i stedet mig. Jeg repræsenterede således ved disse møder SMI som en helhed. For at få søværnets (SVN) budget til at gå op i sin helhed var det ofte nødvendigt på disse møder at foretage korrektioner i de indsendte budgetforslag. Møderne blev ledet af chefen for søværnsstaben, en kontreadmiral.

Kort efter min tiltrædelse i SMI nedsatte SVK en arbejdsgruppe vedr. oprettlse af 2 nye flådestationer (FLS) en i Frederikshavn og en i Korsør. Der var forventning om, at der ville kunne bevilliges NATO-midler til bygning af de 2 flådestationner.

Fra OLV blev værftsingeniør E.Hertz og fra SMI blev jeg udstukket til at deltage i planlægningsmøderne. Inden hvert møde blev Hertz og jeg sammen med de 3 underdirektører indkaldt til møde hos direktør Nielsen for at drøfte, hvilken stilling vi burde tage til de forskellige punkter på dagsordenen.

Møderne i arbejdsgruppen blev ledet af orlogkaptajn P.Holm fra SVK`s materielafdeling. Ham havde jeg tidligere truffet, da han som søløjtnant havde sejlet sammen med min far i minestrygeren SØBJØRNEN. Fra KFL deltog kystflådemaskinmesteren, maskinkommandørkaptajn Nyborg Christensen. Han var oprindelig uddannet som marineingeniør på det sidste hold af denne uddannelse og senere blevet cand. polyt. (på statens regning), men aldrig blevet placeret i et ingeniørjob. Nyborg var en særdeles ubehagelig person, som tilsyneladende troede, at han kunne benytte lejligheden til at få nedlagt OLV og SMI.

Direktør Nielsens ønske var at værkstederne på de 2 FLS skulle være civile værksteder underlagt OLV. Det viste sig hurtigt, at dette var uopnåeligt. Fra øverste militær side var der ønske om, at de 2 flådestationschefer skulle være Kommandører (SØ), og at cheferne for de tekniske afdelinger skulle være civilingeniører tillagt grad af kommandørkaptajn. Besætningerne i værkstederne skulle være blandede civile og militære.

Nyborg Christensen gik stærkt ind for, at Daimler Benz motortorpedobådsmotorerne skulle have hovedeftersyn (for hver ca. 1000 driftstimer) på en af de nye FLS. Dette gik jeg kraftigt imod under henvisning til, at der nu var uddannet en stab af erfarne værkmestre og maskinarbejdere ved OLV`s motorværksted, og at det ikke var et arbejde, man kunne sætte den første den bedste maskinarbejder til. Dette lykkedes det os heldigvis at komme igennem med til stor irritation for Nyborg.

Da FLS nogle år senere blev en realitet tilbød SVK Hertz jobbet som chef for teknisk afdeling i Frederikshavn og mig det tilsvarede job i Korsør. Man lokkede med et fint parcelhus i Korsør som tjenestebolig og tildeling af grad som kommandørkaptajn. På det tidspunkt var jeg ingeniør af 1. grad (same lønklasse som kommandørkaptajn), og hverken Evy eller jeg fandt det særlig attraktivt at skulle flytte til Korsør. Endvidere fandt jeg mit job som chef for SMI`s maskinafdeling langt mere interessant og forhåbentlig med udsigt til at avancere til afdelingsingeniør indenfor relativ kort tid. Både Hertz og jeg afslog tilbudet. Efter et par gange forgæves

at have averteret efter civilingeniører til de 2 FLS opgav man og beordrede 2 søofficerer (Gad og Nordbrandt), der begge havde læst til civilingeniør, til de 2 stillinger, som blev deres slutstillinger som kommandørkaptajner. Efter deres afgang adskillige år senere blev de 2 job fremover besat med maskinofficerer (maskinkommadørkaptajner).

Ligeledes kort efter min tiltrædelse i SMI oprettedes KFL's chockkommision, hvori jeg blev stukket ud som SMI's repræsentant. Kommisionen skulle planlægge og afholde kast med med skarpe dybdebomber med de typer enheder, der havde installationer til dybdebombekast. Formålet var, som jeg forstod det, at finde frem til laveste fart, hvormed det med rimelig sikkerhed for eget skib var muligt at kaste dybdebomber for at opnå største træfsikkerhed. Min opgave var at stoppe forsøget, inden der skete vitale skader på maskineri eller skrog. Mindre skader f.eks. brud på rørophæng og lignende, der ville kunne repareres indenfor det almindelige veligeholdelsesbudget kunne accepteres.

Formanden for chockkommisionenen, KFL's stabschef, kommandør Groth foreslog, at man sendte en mindre arbejdsgruppe bestående af en søofficer (kaptajnløjtnant Wessel-Tolvig) og to ingeniører (chockeksperten Bauch fra OLV's maskintegnestue og mig fra SMI) til det engelske Admiralitet i Bath for at indhente nogle informationer vedrørende Royal Navy's erfaringer med dybdebombekast. KFL fik hurtigt arrangeret det ønskede besøg.

Når man på daværende tidspunkt foretog en tjenesterejse til England, skulle man efter ankomst til til England starte med at melde sig hos marineattacheen i den danske ambassade i London. Marineattacheen var bortrejst, da vi ankom, så vi fik i stedet foretræde for militærattacheen, oberst prins Georg, som bød på et glas sherry og som med interesse hørte på, hvad vores besøg i Admiralitetet drejede sig om.

Inden vi forlod ambassaden, havde vi en kort samtale med marineattacheens sekretær. Jeg fortalte hende, at Bauch og jeg ikke var så glade for, at vi var tilmeldt i Bath som engineers i ambassadens skrivelse. Jeg oplyste hende om, at på engelsk anvendtes kun titler foran navnet, hvis det drejede sig om militært personel og visse akademiske grader som professor og doctor. Civile som os skulle tituleres med Mr. foran navnet og nogle forkortelser efter navnet, hvis man havde en akademisk grad. For civilingeniører skulle efter navnet anføres M.Sc. (Master of Science). Den anvendte titel "engineer" foran navnet angav for det første fejlagtigt, at vi var militære og ikke officerer, men teknisk personel af lavere grad. Engineer kan på engelsk bruges om næsten alt teknisk personel. I vores tilfælde ville Admiralitetet nok have opfattet det som maskinist af en eller anden underofficersgrad. Det var hun ked af at høre.

Da vi ankom til Bath med toget fra London, blev vi hentet af en tjenestevogn. Ved indgangen til Admiralitetet blev vi hentet af en af de personer, vi skulle have møde med. Det første, han sagde, var, at man havde fået en rettelse fra ambasaden vedrørende vores tilmeldelse. To af de herrer var åbenbart scientists. Samtidig med at dette blev sagt, bukkede vedkommende dybt under goddaghåndtrykket.

Englænderne, vi havde møde med, var ikke særlig villige til selv at meddele informationer. De besvarede venligt de spørgsmål, vi stillede, men uddybede på ingen måde svaret.

Det første skib, der skulle afholdes dybdebombekast med, var en af kystjagerne.

Jeg var på sommerferie på Bornholm med min forlovede Evy og modtog dagen efter vores ankomst til øen et blåt tjenestebrev fra SMI, hvori jeg blev beordret til Rønne næste dag kl. 09.00 for at deltage i dybdebombekast med HUITFELDT. Efter kastene skulle jeg fortsætte med kystjageren til Holmen, hvor der lå en billet til mig til Bornholmerbåden om aftenen.

Vi sejlede nordpå fra Rønne og skulle starte med kast med relativ stor fart. Jeg befandt mig inden første kast på en af

fyrpladserne og ventede spændt på at se evt. påvirkninger på kedelanlægget. Lige inden tidspunktet for kastet opdagede jeg, at hele fyrpladsbesætningen var forsvundet. De har åbenbart været bange for, hvad der evt. kunne ske. Jeg stod så helt alene på fyrpladsen og var glad for, at det havde jeg prøvet før. Der skete heldigvis ingen materielle skader, og besætningen kom kort efter kastet luskende tilbage.

Når man stod oppe på dækket, var det nogle enorme vandsøjler, man så stige op agten for skibet, når dybdebomberne eksploderede.

Der skete kun mindre skader på enkelte rørophæng i maskinrummet.

Under dybdebombekastene havde vi den minestryger af SØLØVEN-kl, der var stationeret i Rønne, liggende i nærheden af os. Jeg fik en aftale med chefen om at blive sat over i minestrygeren efter afsluttede dybdebombekast for at sejle med tilbage til Rønne, så jeg kunne genoptage min ferie uden først at skulle en tur rundt om København.

Med depotskibet ÆGIR (ex. tysk TANGA), som havde gennemgået et hovedeftersyn ved OLV, før det indgik i flådens tal, skete der lidt flere skader. 1. mester blev nervøs for, hvad der kunne ske med hans maskineri, og han begyndte på et tidligt tidspunkt at spørge mig, om ikke det snart var bedre, at man stoppede, inden der skete mere. Jeg mente, at vi nok kunne tillade os at gå lidt længere, så vi smed et par bomber til, som sprang lidt tættere på skibet, før jeg anmodede om at stoppe. 1. mester åndede nu lettet op og var glad for, at hans motorer stadig kørte rundt.

Efter besøget i England skrev jeg til Dansk Ingeniørforening og fortalte om mine dårlige erfaringer med Londonambassadens manglende viden om korrekt oversættelse af civilingeniørtitlen. En måneds tid senere modtog jeg fra Ingeniørforeningen en kopi af en instruks, som udenrigsministeriet havde udsendt til samtlige danske ambassader på foranledning af Dansk Ingeniørforening om korrekt oversættelse af civilingeniør til engelsk, tysk og fransk.

Den 10 OKT 1953 blev Evy og jeg gift i Holmens Kirke af pastor Banning, min gamle talsmandskammerat fra fregatten HOLGER DANSKE.

Vi kørte i karet til Buddinge til Evy`s morbror Ove, hvor brylluppet blev holdt. Da festen var slut tog vi over til og flyttede ind i en helt ny 2-værelses lejlighed Ved Bellahøj 2, 3.

Den 19 JUL 1954 fik vi Tom og den 14 JUN 1958 fik vi Lars. Evy gik siden vi blev gift hjemme og passede hus og børn de første 17 år. Herefter tog hun en 1-årig uddannelse som beskæftigelsesvejleder og var siden i ½ dags job indtil sin 70 års fødselsdag.

Den 10 oktober 1953 blev jeg gift med Evy i Holmens kirke.

I 1960 bestemte SVK at Kystbefæstningens (KBF) maskinafdeling skulle nedlægges, og opgaverne overføres til SMI.

Afdelingen blev ledet af kommandørkaptajn (M) Lindgren, og han havde til hjælp et par maskinofficerer, et par specialofficerer, en elektriker og en kontorassistent til administration af nødstrømsanlæg, projektører, varmeanlæg m.m. på sø- og landforter, flådestationer, radarstationer, batterier m.m. i et vist samarbejde med Søværnets Bygningsdistrikt (SVB).

Det blev aftalt mellem KBF, SVB og SMI, at KK(M) Lindgren, undertegnede, ingeniør Palvig og afd.ing. Lehrman fra SVB skulle foretage en ca. 14 dages tjenesterejse for besigtigelse af alle de anlæg landet over, som SMI skulle overtage fra KBF.

Motorkøretøjstjenesten stillede en gammel Humber til rådighed for transport uinder turen. På det tidspunkt kunne militært kørekort ikke udstedes til civilt personel, dvs. vi 3 civile havde en kommandørkaptajn stillet til rådighed som chauffør under hele turen. Humberen var en gammel, slidt og upålidelig spand. Efter anløb af Kalundborg med færgen fra Århus ville bilen ikke starte, og vi 3 civile måtte skubbe den ud, mens KK`en styrede til mange medbilisters irritation. Da vi kom ud på kajen, fik vi den ved et mirakel startet.

Turen foregik i FEB måned. For at komme over til Anholt skulle vi med en orlogskutter fra Grenå. Det var et frygteligt vejr. Turen tog ca. 2 ½ time. Vi var 3 timer på øen for dels at se strømaggregaterne til radaranlægget og for dels at få lidt frokost. Turen tilbage til Grenå, hvor vi skulle overnatte, tog også 2 ½ time.

Der blev skrevet en omfattende rapport dækkende alle de besøgte anlæg landet over med fastlæggelse af, hvad SVB fremover skulle bibeholde, og hvad SMI skulle overtage fra KBF og SVB.

Lindgren havde efter rejsen endnu ca. ½ år tilbage i søværnet. Han fortsatte sit job i den resterende tid med de folk, han hidtil havde haft, men han blev underlagt SMI. Danckwardt var i starten betænkelig ved at lade en kommandørkaptajn blive underlagt maskinafdelingen, hvorfor Lindgren blev direkte underlagt ham selv. I stedet for at kalde Lindgren ind i SMI på Holmen en eller to gange ugentlig for at få en briefing, som jeg også kunne overvære, om hvad der foregik ude på Lynetten, og hvilke problemer der var, valgte UDI selv at tage ud på Lynetten en eftermiddag om ugen. Da der var gået en måneds tid, blev UDI træt af det, og Lindgren blev underlagt mig. Han ringede dagen efter og ville tale med mig om noget og spurgte derefter, hvornår jeg kom derud.. "Jeg kommer ikke derud" svarede jeg, "De kan fremover komme ind på mit kontor hver fredag kl. 14.00, så har vi 2 timer til alm. drøftelse". Der havde på vores rundtur ikke været nogen problemer mellem Lindgren og mig, men han kunne godt lide at give den lidt og virke lidt blæret, så han havde godt af at blive sat lidt på plads. Der kom ingen protest fra hans side.

Efter Lindgrens afgang blev ingeniør Palvig flyttet ud på Lynetten og blev under mig leder af SMI`s afdeling for landanlæg. Efter at noget af det militære personel blev frakommanderet blev maskinmester Svend Madsen i 1962 ansat som maskinmester på overenskomst med tjeneste under ing. Palvig. Madsen kom fra en 10 årig ansættelse som maskinmester ved Kryolitselskabet i Ivigtut, der ligger tæt ved flådestation GRØNNEDAL

Samarbejdet med underdirektør C.Danckwardt 01 AUG 1952 –31 DEC 1963

Primo SEP 1952 ankom den første af 3 HUNT-fregatter fra Royal Navy til Holmen. Det var planen, at denne skulle have et hovedeftersyn ved OLV, inden den skulle indgå i flådens tal som fregatten ESBERN SNARE. Danckwardt beordrede hovedeftersynsspecifikationer udarbejdet hurtigst muligt, dvs. med dagligt overarbejde på 2 timer for alt personel, indtil specifikationerne var færdige. Rosted, Vilhelmsen og jeg fik maskinspecifikationerne klar på 2 uger.

Det var imidlertid ikke muligt for OLV at klare 3 fregatter samtidigt, hvilket der var et stærkt ønske om fra SVK`s side.

Hidtil havde kun kuttere og mindre fartøjer været til reparation ved privat værft. Jeg blev derfor pålagt af direktør Nielsen at aflægge Århus Flydedok og Frederikshavns Værft et besøg for at vurdere, om det var tilrådeligt og forsvarligt at overlade disse værfter sådanne omfattende eftersyns- og reparationsaarbejder.

Efter at have aflagt et besøg på Århus Flydedok, datterselskab af Helsingør Skibsværft, direktør Jørgen Christensen, søn af direktør H.P.Christensen, Helsingør Skibsværft, og Frederikshavns Skibsværft direktør Sanning, tidligere underdirektør for OLV`s skibsafdeling kunne jeg anbefale, at arbejderne på de 2 næste HUNT-fregatter blev udbudt til de 2 ovennævnte værfter.

Denne nye procedure med at lade større reparationsarbejder udføre på privat værft ville fremover kræve en større personelstyrke i SMI. Efter avertering i dagspressen blev maskinmester Ernst Christiansen ansat som værkmester den 07 APR 1953.

Under mit besøg i Århus i 1952 havde jeg haft et møde med maskinløjtnant Knud Hansen, som var interesseret i en civil ansættelse som værkmester i SMI. Hans overflyttelse til SMI`s maskinafdeling skete JUN 1953.

Underdirektør Danckwardt blandede sig ikke i disse 2 ansættelser, men overlod det helt og holdent til mig. Ved ansættelsessamtalerne tog jeg overværkmesteren, som værkmestrenes nærmeste foresatte, med, og ingen blev ved denne lejlighed eller eller senere antaget uden, at vi begge var enige. Når manden var valgt fik han foretræde for UDI.

Fregatten ESBERN SNARE. Fregatten ankom til HOLMEN i SEP 1952 som den første af tre HUNT-kl. fregatter, som England udlånte til Danmark. De to andre søsterskibe fik de danske navne VALDEMAR SEJR og ROLF KRAKE. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

Begge de 2 nye værkmestre var gode folk. Christiansen kaldet Tarzan kunne indimellem godt tale lidt højt, men det vænnede man sig til. Ca. 3-4 måneder efter Tarzans ansættelse kaldte UDI mig op og foreslog, at jeg fyrede Tarzan. Han var vist ikke nogen god mand for os, og han talte så højt.. Jeg forklarede UDI, at han var en udmærket mand med høje faglige kvalifikationer og særdeles høje eksamensresultater fra maskinmesterskolen, og at han var god til at sætte maskinofficererne på plads, hvis de kom med urimelige ønsker. Så jeg fandt ingen grund til at fyre ham.

Nogle dage senere foreslog UDI igen, at han blev fyret..Han fortalte mig, at han kendte en særdeles god mand, vi kunne antage i

stedet. Det syntes jeg var lige groft nok, at han bad mig fyre en mand for at skaffe en ind, han kendte. Jeg gik stærkt imod dette, og det bøjede han sig for. Hvad jeg ikke kunne forudse var, at det var begyndelsen til at skabe en vis uvilje mod mig. UDI, der i sin tid havde fået en marineingeniøruddannelse i søværnet, havde altid været vant til at sige javel til en overmand, og han forventede fuld lydighed af en undermand, uanset hvor urimelig han evt. selv måtte være.

Næste gang, vi fik et tilsvarende sammenstød, var ved besættelsen af overværkmesterstillingen i 1956, da Rosted faldt for aldersgrænsen. Jeg gik stærkt ind for, at Vilhelmsen som ældste værkmester og mangeårig medarbejder ved SMI fik jobbet. UDI havde hørt, at maskinkaptajn Winther skulle være interesseret, og han foreslog, at vi lod ham få jobbet. Jeg var bange for, at det kunne medføre, at han bare blev forflyttet i sin nuværnde militære grad med mulighed for at avancere til kommandørkaptajn om nogle år og så måske igen blive forflyttet. Jeg var primært interesseret i at bevare maskinafdelingen som en så ren civil afdeling som muligt, og at de værkmestre, der var eller måske senere blev ansat, følte, at overværkmesterstillingen var en avancementsstilling for dem. Efter længere tids diskussion frem og tilbage bøjede UDI sig til sidst for mit synspunkt. Vilhelmsen blev udnævnt til overværkmester og udførte som sådan sit job udmærket i mange år. Efterhånden som årene gik voksede antallet af værkmestre til ca. 10 og Vilhelmsen var god til at styre denne gruppe.

På et vist tidspunkt var elektroafdelingen blevet udvidet med civilingeniør P.Staal, som efter Lundbecks pensionering overtog hans job som afdelingschef.

Efter et års tid havde forholdet mellem UDI og Staal udviklet sig i dårlig retning. Jeg var ikke helt klar over, hvad der var galt, men jeg havde en fornemmelse af, at UDI ikke følte, at elektroafdelingen var hurtig og effektiv nok, og at Staal altid var for god til at komme med hurtige undskyldninger. En dag kaldte UDI mig ind alene og foreslog mig, at elektroafdelingen blev lagt ind under maskinafdelingen parallelt med OLV`s organisation. Det var jeg ikke særlig begejstret for.

For det første havde jeg et par år tidligere fået afslag på at få nogle få formiddagstimer fri ugentlig i et undervisningsår (2 semestre) for at deltage i et DTH kursus i elektroteknik, som med bestået eksamen gav en maskiningeniør samme rettigheder som en stærkstrømsingeniør til at få installationsret. Dette kursus var baseret på nogle forelæsninger sammen med elek troingeniørstuderende samt nogle specielle forelæsninger efter fyraften og et betydeligt hjemmearbejde.

For det andet kunne jeg ikke rigtig lide på denne måde at blive sat over en ligestillet kollega. Jeg meddelte derfor UDI, at jeg skønnede, at mit elektriske grundlag var for ringe til at få underlgt elektroafdelingen. Det var vel nok den første større dumhed, jeg begik, men det kunne jeg ikke se på daværende tidspunkt. UDI tog dette til efterretning, og Staal fortsatte som chef for sin afdeling direkte under UDI.

Visse sager skulle til UDI for underskrift, før de kom ud af huset. UDI var normalt ikke til sinds umiddelbart at godkende noget andre havde lavet. Der skulle altid rettes i det ikke en, men flere gange.

På et vist tidspunkt fik SMI og OLV et samarbejde med den nye tyske marine om hovedeftersyn af Daimler Benz Mercedes motorer til de tyske motortorpedobåde.

SMI førte korrespondancen med den tyske marine og afregnede med tyskerne for arbejdets udførelse (hovedeftersyn + afsluttende afprøvning).

OLV foretog reparationen under tilsyn af en af mine værkmestre. Til afprøvningen kom der en fregattenkapitän Anlauf op for sammen med mig og min værkmester at overvære den endelige afleveringsprøve. Bagefter fik han et par stykker smørrebrød + en øl og en kop kaffe på OLV`s regning.

Jeg skrev dagen efter en prøverapport og en regning på tysk. UDI brokkede sig altid

over mit tyske. Hvis han så ville have rettet med rødt og dermed vist, hvad han ønskede, der skulle stå, ville jeg have fået respekt for ham, hvis jeg kunne indse, at hans rettelser var korrekte. Men nej, jeg fik bare besked på at skrive det om. Han ville ikke skrive under på sådan noget dårligt tysk.

Denne procedure gentog sig uændret til min store irritation en 3-4 år. Efterhånden havde jeg fået et godt forhold til fregattenkapitän Anlauf. Vi diskuterede aldrig, hvad han havde lavet under krigen eller hans syn på nazisterne. Vores samtale var altid det bedre end det, der var skrevet, og at jeg var sikker på, at Anlauf ville forstå hvert et ord. "Med hvilken ret kommer De med denne påstand, når jeg har sagt, det er dårligt tysk ?", sagde Danckwardt. "Det skal jeg sige Dem, jeg fik Anlauf til selv at skrive brevet, så jeg er 100 % sikker på, at han forstår det hele", svarede jeg. Danckwardt så totalt måbende ud, og jeg trak mig skyndsomst tilbage. Brevet kom senere ned på kontoret i underskrevet stand. Jeg frydede mig, men senere har jeg godt kunne indse, at man ikke ustraffet kan gøre grin med en overordnet,

Motortorpedobåden T53/HAVØRNEN. I årene imiddelbart efter krigen overtog Danmark 19 tidligere tyske motortorpedobåde. Disse tilgik flåden i perioden fra 1947-1956. I perioden 1954-1963 blev der på Orlogsværftet nybygget 10 både (6 FLYVEFISKEN -kl. og 4 FALKEN-kl) af et forbedret design. (Foto: Orlogsmuseet´s arkiv)

alene relateret til den motor, der var blevet repareret og til afprøvningen, som heldigvis altid blev godkendt. Efter en afprøvning spurgte jeg Anlauf, om han havde meget travlt, eller om han evt. kunne afse ½ times tid til at hjælpe mig med at formulere det tyske brev, vi skulle sende om nogle dage, så vi var sikre på, at de fik alle nødvendige oplysninger. Det ville han gerne. Brevet fik nogenlunde samme formulering, som vi plejede at give. Da jeg kom ind til UDI med brevet dagen efter, ville han som sædvanlig ikke skrive det under. "Det er dårligt tysk. Der er ingen tysker, der vil forstå det, De har skrevet. Det må De skrive om", sagde han. Jeg svarede, at jeg ikke ville kunne skrive selv om det var velfortjent.

Efter at jeg i 1957 var blevet afdelingsingeniør efter Thorvangs afgang som chef for skibsafdelingen, blev jeg UDI`s stedfortræder, når han var på ferie eller tjenesterejse. På et tidspunkt opstod der problemer med motortorpedobådenes Mercedes-motorer. Motorerne fik efter ca. 1000 driftstimer et hovedeftersyn på OLV, som endte med en prøvekørsel i OLV`s prøverum i h.t. Daimler Benz forskrifter. Denne prøvekørsel blev overvåget både af en værkmester fra motorværkstedet og af en af mine værkmestre. Ingen motor blev installeret, før den havde gennemført en helt tilfredsstillende afprøvning. Efter motorens

installation gennemførtes en søprøve med fuld ydelse (ca. 42 knob) også under kontrol af SMI og OLV, inden båden blev afleveret til torpedobådsafdelingen. Dette havde virket tilfredsstillende i mange år. Pludselig kom vi ud for nogle alvorlige motorhavarier i form af cylinderrivninger med fastsiddende stempler i cylindrene til følge kort efter, at bådene var afleveret til torpedobådsafdelingen. Alle involverede i SMI og OLV lagde hovederne i blød, men kunne ikke finde en fornuftig forklaring herpå. En formiddag skete det 4. havari af denne type. Lige inden frokost stak UDI hovedet ind på mit kontor og meddelte uden kommentarer, at han efter frokost gik hjem og holdt 2 ugers ferie. Der blev ikke tale om nogen form for overlevering, og nu var det mig, der var fungerende underdirektør og formentlig samme eftermiddag kunne vente opringninger fra både SVK og Søværnets Operative Kommando (SOK) om, hvad der var galt, siden MTB`erne hele tiden havarerede.

Jeg startede samme eftermiddag med at tale med kaptajnløjtnant (M) Benny Møller, der var senior maskinofficer for MTB`erne med tjeneste ved torpedobådsafdelingen. Han garanterede mig, at alle både overholdt den foreskrevne max.tid med fuld motorydelse samt den foreskrevne minimumstid mellem 2 max.ydelser, og at der ikke inden havarierne var observeret for høje udstødstemperaturer.

Derefter talte jeg med Caltex, som leverede den af Daimler Benz godkendte NATO standardiserede smøreolie. Firmaet bedyrede, at olien fortsat blev leveret af de samme grundolier og tilsat de samme additiver i samme mængder, som olien i sin tid var blevet godkendt på af et NATO godkendt laboratorium og ved de specificerede praktiske motorprøver.

Til sidst gik jeg med disse informationer til Daimler Benz gennem deres danske representant Max Roe med oplysning om, at vi på prøveplan og ombord anvendte den af Daimler Benz godkendte smøreolie, og at bådene dette til trods havde haft 4 tilfælde af cylinderrivninger til søs. Deres rådgivende svar kom ret omgående. Det lød på, at de ikke brugte den samme smøreolie på prøveplanen som ombord i båden, hvilket vi aldrig tidligere var blevet gjort bekendt med. De anvendte på prøveplanen en ringere smøreolie, som gav en hurtigere tilsigtet tilkørsel (tilslidning) af motoren, inden den kom ombord.

Vi skiftede naturligvis omgående til den samme og ringere smøreolie, som Daimler Benz anvendte på prøveplanen. Man kunne derefter stille sig selv spørgsmålet, om bådene helt og holdent havde overholdt driftsforskrifterne, eller om Caltex evt. havde forbedret sammensætningen af sin olie, så denne blev bedre under normale driftsforhold men ringere i en tilkøringsperiode, eller om det har været en kombination af begge.

Den indførte bedre tilslidning under afprøvning har naturligvis været en fordel under alle omstændigheder. Det vigtigste var, at cylinderrivningerne ophørte.

I 1959 oprettedes under OLV et midlertidigt projekteringsorgan (MPO) bemandet med ingeniører udlånt fra civile værfter for projektering af 4 inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-kl (rent dansk finansierede) samt de under det amerikanske "cost sharing" program 50% finansierede 4 minelæggere af FALSTER-kl og 2 fregatter af PEDER SKRAM-kl. Når projekterne var færdige, skulle specifikationerne udbydes af SMI til private danske værfter, og SMI skulle føre tilsyn med bygningen af skibene. SMI havde fået til opgave at stille en koordinerende ingeniør til rådighed for at sikre et gnidningsfrit samarbejde mellem værfterne og hele søværnet. UDI foreslog, at jeg påtog mig denne opgave. Hertil svarede jeg, at det lød uhyre interessant, men jeg kunne forestille mig, at det ville kræve en mand 100 %, hvis det skulle løses tilfredsstillende. Såfremt jeg i den nævnte periode kunne frigøres helt for jobbet som chef for maskinafdelingen og lade min substitut ingeniør Palvig køre maskinafdelingen imens, ville jeg være meget interesseret. Det kunne eller ville man imidlertid ikke, og chefen for skibsafdelingen min kollega Carl Sørensen påtog sig jobbet uden kommentarter. Han lod så sin substitut

ingeniør H.Mohr køre afdelingen nærligt alene. Mohr kom tit og beklagede sig til mig over, at han aldrig kunne komme til at tale med Sørensen. Der kunne gå en hel uge, uden de talte sammen. Mohr fik som regel et råd med på vejen af mig.

Det var en meget uklog stilling, jeg tog til dette spørgsmål. Det havde været klogere, at jeg havde gjort som Carl Sørensen. Ingeniør Palvig, som havde flere års erfaring end Mohr, kunne bedre have kørt maskinafdelingen nærligt alene, end Mohr kunne køre skibsafdelingen.

På et vist tidspunkt fik Danckwardt sat et stort pengeskab med kodelås op på sit kontor til hemmelige sager. Jeg blev sat ind i koden (som blev skiftet med visse mellemrum), så jeg altid i hans fravær kunne komme ind i skabet.

Med mellemrum kørte man indenfor forsvaret en øvelse, der hed VÅGN OP. Øvelsen startede altid midt om natten eller meget tidligt om morgenen inden arbejdstidens begyndelse. UDI blev telefonisk tilkaldt fra Holmens meldecentral. Derefter tilkaldte han mig telefonisk. Som chef for maskinafdelingen havde jeg tjenestetelefon. Da vi boede på Kærvangen 6 i Gentofte i 1960 – 61, forventede UDI, som boede på Strandboulevarden, at jeg på vejen kom og tog ham med. Selv om jeg nøjedes med at tage lidt koldt vand i hovedet og sprang barberingen over, så jeg hurtigst muligt kunne komme afsted, blev Evy vækket igen kort efter, at jeg var kørt. Det var UDI, der ville vide, hvor jeg blev af; han stod og ventede. Evy kunne kun berolige ham med, at jeg snart måtte være der.

Ankommet til UDI`s kontor på Holmen startede jeg med at åbne hans pengeskab og dechifrere signaler, der blev modtaget i

Minelæggeren MØEN. I begyndelsen af 1960´erne tilgik der flåden et stort antal enheder delvist finansieret af USA under det såkaldte "Cost Sharing Programme". MØEN var en af fire minelæggere med meget stor minelægningskapacitet (ca. 400 miner/skib), der hejste kommando i 1963-64. (Foto: Orlogsmuseet´s arkiv)

kode. Endvidere skulle jeg udarbejde svar på signaler, som krævede action fra SMI. Øvelsen kunne vare til langt op ad dagen, før den blev afblæst.

Ca. 1 gang årligt afholdtes en øvelse, der varede en hel uge. Her var alle SMI's ingeniører involveret i en døgnvagt.

Min årlige sommerferie var i starten 3 uger. Da jeg blev ingeniør af 1. grad blev den 4 uger, og da jeg blev afdelingsingeniør blev den 5 uger, hvor den holdt sig til min afgang ult. 1993.

Normalt skrev vi os på en ferieliste først på foråret. Da jeg blev UDI's stedfortræder, måtte jeg vente med at vælge ferie, til han havde valgt. Min substitut ingeniør Palvig måtte vente, til jeg havde fået min ferie fastlagt.

Ca. 1½ år før Danckwardts afgang skulle han åbenbart endnu en gang vise hvem, der havde magten. På min sidste arbejdsdag inden min ferie kaldte han mig ind tidligt om formiddagen og meddelte mig, at jeg måtte udsætte min ferie indtil videre. Vi havde så meget at lave. Den kunne jeg ikke uden videre sluge. Jeg syntes ikke, vi havde mere at lave nu, end vi plejede at have. Det, der skulle laves, havde jeg givet nøje overlevering om til ingeniør Palvig. Det ville han ikke høre tale om, jeg kunne bare udsætte ferien.

Vi skulle alle 4 (Evy, Tom, Lars og mig) på ferie, og jeg havde bestilt færgebillet Rødby-Puttgarden og plads hos Lucia ved Gardasøen, så det kom mig meget på tværs. Derfor sagde jeg til UDI, at det ville jeg ikke uden videre acceptere og anmodede derfor om en samtale med direktør Nielsen om spørgsmålet.

Direktør Nielsen var ikke en mand, man bare gik ind til. Han havde et forkontor, hvor hans sekretær fru Hørman sad. Man kom normalt kun ind til direktøren, når man var tilkaldt. I det her tilfælde skulle UDI forespørge direktøren, om han havde tid til, og om han ville tale med mig ovenikøbet samme dag om dette spørgsmål. UDI sluttede med at sige, at hvis jeg insisterede, ville han gå til direktøren med sagen.

Jeg fik ikke inden frokost besked fra fru Hørman, hvornår jeg kunne komme til direktøren. Efter frokost så jeg tifældigvis direktøren forlade administrationsbygningen formentlig for at deltage i et møde i forsvarsministeriet eller noget andet, så det var vel tvivlsomt, om han overhovedet kom tilbage samme dag.

Ved 3-tiden stak UDI hovedet ind på mit kontor og meddelte, at han havde talt med direktøren, og jeg kunne holde min ferie som oprindelig planlagt.

Jeg tvivler stærkt på, at han havde talt med direktør Nielsen, som uden tvivl ikke ville have brudt sig om at blive ulejliget med en uenighed mellem en underdirektør og dennes substitut om, hvorvidt der var et rimeligt grundlag for at aflyse en tidligere godkendt ferieperiode dagen før feriens start.

Samarbejdet med overværkmesteren og værkmestrene/maskinmestrene

Ved min tiltrædelse i 1952 som chef for maskinafdelingen fik jeg som tidligere nævnt følgende medarbejdere: overværkmester J.W.Rosted, værkmester H.E.Vilhelmsen og maskinmester Aggerholt.

Primo 1953 blev afdelingen som tidligere nævnt udvidet med 2 værkmestre, nemlig Ernst Christiansen (kaldet Tarzan), som kom fra en sukkerfabrik på Lolland, og Knud Hansen, som kom fra marinestation Århus.

Den 01 AUG 1954 blev G.Vegge ansat som værkmester.

Den 01 JUL 1956 blev J.Palle ansat som værkmester. Palle havde sejlet med havundersøgelsesskibet GALATHEA som maskinkonstabel fra primo SEP 1950 til ultimo JUN 1952 på en jordomsejling. Endvidere havde han sejlet som maskinmester i rederiet Dansk-Fransk inden ansættelsen i SMI.

Den 01 DEC 1960 blev H.S.Rasmusen ansat som maskinmester på overenskomst. Han havde som værnepligtig maskinkonstabel sejlet med en ubåd. Inden ansættelsen i SMI var han maskinmester ved Isefjordværket. Han var den første, der blev ansat på overenskomst.

Den 01 JUN 1961 ansattes maskinløjtnant af 1. grad K.E.Juhl som værkmester. Efter afgang fra Søværnets Officersskoles A-linie havde han sejlet nogle år i minestrygere af SØLØVEN-kl, korvetten THETIS og kystjagerne af HUITFELDT-kl.

Senere ansattes 2 værkmestre Sørensen og Jacobsen. Disse fik i modsætning til de tidligere ansatte kun et par års tjenestetid, før de selv søgte væk. Sørensen fik et job som maskinmester på Knippelsbro og Jacobsen fik et job på Grønland.

På et tidspunkt ansattes værkmester N.J.Nielsen, som i nogle år havde været ansat som værkmester ved OLV`s maskinværksted. Han var den eneste af værkmestrene, der havde sejlet som maskinchef. Det var i en færge på Grenå-Varberg ruten. Som værnepligtig havde han sejlet med en ubåd.

Den sidste, der blev ansat indenfor den her omhandlede periode, var maskinmester Svend Madsen

Efter Rosteds pensionering som overværkmester blev Vilhelmsen som tidligere nævnt udnævnt til overværkmester den 01 JUN 1956.

De 10 værkmestre/maskinmestre, som jeg var med til at ansætte de første 10 år af min funktionsperiode i SMI, var alle gode og loyale folk, som man 100 % kunne stole på. Vores adgangskrav ved ansættelsen var fuld maskinmesteruddannelse. De havde alle haft sejltid til søs. På intet tidspunkt fik jeg ønske om at skille mig af med en eneste af dem.

Ledige værkmester/maskinmesterstillinger blev opslået i dagspressen. I annoncerne var henvist til mit tlf.nr., hvis man ønskede yderligere oplysninger. En enkelt opringning husker jeg tydeligt. Det var en maskinmester Baden, der ringede en gang midt i halvtredserne. Jeg sagde altid, når jeg tog telefonen: "Goddag, det er Wismann". Baden stillede nogle spørgsmål, som jeg besvarede. Derefter fortalte han, at han de sidste 15 år havde sejlet som maskinchef. Nu havde 2. mester Baden i DANSBORG, som jeg sejlede med i 1946 en meget speciel stemme, som jeg med det samme havde genkendt, så jeg kunne jo ikke dy mig for at sige: "Jamen, sejlede De ikke som 2. mester i DANSBORG i 1946 ?". Jo, det gjorde han, men det var bare en enkelt tur, han havde haft som 2. mester. Derefter fortsatte han: "Hvad var det nu De hed, jeg fangede det ikke lige i starten ?". "Wismann", svarede jeg. "Nå, er De den Wismann, der var med på DANSBORG`s lange chartertur i 1946?". "Ja, det var mig". "Nå, så kan jeg vist lige så godt lade være med at søge stillingen", sagde Baden. "Det er helt op til Dem selv", sagde jeg neutralt. Samtalen var slut, og der kom selvfølgelig ingen ansøgning. Jeg tog det som en bekræftelse på, at han erkendte, at han var gået over stregen ved at beordre assistent Carlsen og mig til at efterspænde samtlige fundamentsbolte på DANSBORG`s hovedmotor på turen hjem fra USA til Danmark i JUL 1946.

Værkmestrene udførte nøjagtig det samme arbejde som maskininspektørerne i de private rederier. Værkmestertitlen forbinder folk almindeligvis med en person, der er leder af et værksted eller en gruppe faglærte og arbejdsmænd i et større værksted. Det var derfor ønskeligt at få titlen ændret til noget med inspektør. Det prøvede jeg på, men forgæves. Fra gammel tid havde det været sådan, at cheferne for søværnets tekniske institutioner var søværnets inspektører. F.eks. direktør Nielsen var søværnets skibs- og maskininspektør, chefen for søartilleriet søværnets artilleriinspektør osv. Jeg måtte således være gal i hovedet, hvis jeg troede, at man kunne begynde at kalde vore værkmestre for noget med inspektør.

Ved DSB`s søfartsvæsen var der i maskinafdelingen ansat en maskinmester med titlen inspektionsmester og med bedre løn end vore værkmestre. En sådan titel ville man heller ikke acceptere. Man var bange for lønkonsekvenserne. Endvidere var SMI`s værkmestre ikke en homogen gruppe. I skibsafdelingen antoges folk alene på basis af en håndværksmæssig grunduddannelse (skibsbygger, kleinsmed m.m.) evt. suppleret med nogen tid som værkmester ved et af OLV`s værksteder. I elektroafdelingen

antoges værkmestre baseret på en håndværksmæssig grunduddannelse plus en 1-årig teoretisk uddannelse på en maskinmesterskole til elektroinstallatør. Kun maskinafdelingen havde folk med en håndværksmæssig uddannelse plus en 3-årig teoretisk uddannelse. Dette krav lykkedes det mig at fastholde i hele min tjenestetid. Mine folk måtte ikke være ringere stillet end de sejlende maskinmestre, som undertiden søgte og forventede at kunne få hjælp fra SMI.

Maskinafdelingens værkmestre blev således trukket ned i systemet specielt af skibsafdelingens værkmestre. Hvis skibsafdelingens værkmestre havde været erstattet af skibsteknikumingeniører, ville de 3 afdelinger have været nogenlunde ligestillede.

Efter indførelsen af ansættelsesformen maskinmester på overenskomst søgt nogle denne ansættelsesform, som gav mulighed for tildeling af et særligt tillæg for særlig kvalificeret arbejde udover den ancienitetsregulerede overenskomst løn.

I en anden statsinstitution - Statens Skibstilsyn – bestod personellet af ingeniører, maskinmestre og navigatører. De udførte arbejde som skibs- eller maskininspektører, men alle med fællestitlen skibsinspektør. Enkelte var overskibsinspektører og chefen for det hele direktør. En kleinsmed kunne således ikke ansættes som skibsinspektør.

Efter at depotskibet for MTB`erne HJÆLPEREN var modtaget i 1953 på det amerikanske våbenhjælp i 1953 og de 2 minelæggere af BESKYTTEREN- kl i 1954, fik vi mere kontakt med MAAG (den militære rådgivningsgruppe ved USA`s ambassade i København). Disse skibe havde GM-motorer og nogle lidt komplicerede allowance-lister over reservedele. SMI fik tilbudt at sende en medarbejder til USA en uges tid for at lære noget om allowancelister, og hvordan vi om nødvendigt kunne rekvirere reservedele fra USN-lagre, hvis der blev problemer med at skaffe dem rimeligt hurtigt gennem General Motors i København. Det blev bestemt, at Tarzan, som var værkmester på ovennævnte enheder passende kunne tage den tur. Nu opstod problemet, hvordan skulle værkmester oversættes til amerikansk. Vi fik sendt SVK`s oplæg til forsvarsministeriet til gennemsyn i SMI. Her var Tarzan tituleret som foreman, hvilket han med rette blev rasende over. Foreman vil på amerikansk nærmest blive opfattet som det, vi på dansk kalder sjakbajs. Jeg ringede SVK op og meddelte, at de var helt gal på den med den oversættelse af en værkmester fra SMI`s maskinafdeling. Jeg foreslog, at det blev rettet til superintendent engineer (maskininspektør) svarende til den funktion, han reelt havde. Det ville man overveje. Foreman blev rettet, men ikke til det, jeg havde foreslået,men til works manager (driftsleder). Fra amerikansk side havde man nok lagt mere i det, end jeg ville have gjort. Da Tarzan landede med flyet i USA, blev han modtaget i lufthavnen af en kaptajnløjtnant, som meddelte, at han var stillet til rådighed for ham (adjudant) under hans ophold i USA. Man havde bestilt et meget flot og dyrt hotel til Tarzan, som dagen efter flyttede til et billigere hotel. Det lugtede lidt af, at amerikanerne havde regnet med, at det var en direktør eller underdirektør, der kom.

Jeg følte selv, at jeg havde et udmærket samarbejde med såvel overværkmesteren som værkmestrene/maskinmestrene.

Jeg vil begrænse mig til omtale af en enkelt sag, hvor overværkmester Vilhelmsen og jeg var i en aktion sammen.

En af ubådene havde haft et alvorligt havari på en af sine 2 dieselmotorer. Mange af krummtaplejerne var brændt af. Motoren skulle adskilles totalt og krumtapakslen med tilhørende lejer udskiftes. Det var et arbejde til flere hundrede tusind kroner. SMI fik en rapport om havariet. Der var noget uldent ved den rapport, følte jeg. Hverken overværkmesteren, den værkmester, der havde båden, eller jeg kunne ud af rapporten se årsagen til havariet. Alt, hvad man havde foretaget sig, så meget korrekt ud. Jeg foreslog Vilhelmsen,at han og jeg gik ned ombord og snakkede med ubådens 1. mester, en maskinkaptajnløjtnant. Jeg bad

1. mesteren om, at vi 3 sammen gik ud i maskinrummet og stille og roligt trin for trin gennemgik, hvad man havde foretaget sig, inden havariet skete. I starten fulgte hans forklaring rapporten, men på et vist tidspunkt afveg forklaringen væsentlig fra rapporten. Det tog jeg som et bevis på, at det altid er nemmest at huske sandheden. Lidt efter stoppede jeg ham og gentog det sidste, han havde sagt, og fik ham til at bekræfte det. Jeg meddelte ham, at han måtte være klar over, at Vilhelmsen var vidne til det han havde sagt, og at dette ikke var i overensstemmelse med rapporten. Endvidere gav det en forklaring på, at man havde mistet olietrykket på motoren på grund af en fejlbetjening, hvilket SMI ville indberette til Kystflåden.

Efter havariet havde der været en auditørundersøgelse, som SMI ikke havde været involveret i, hvad vi undertiden var. Nu kom der en ny auditørundersøgelse foranlediget af SMI's skrivelse til Kystflåden om undersøgelsen ombord og årsagen til havariet.

Det varede flere måneder før rersultatet af auditørundersøgelsen forelå. Nogle få gange mødte jeg 1. mesteren på Holmen. Han skulede fælt og skulle ikke hilse på mig. Rygtet gik, at han kunne risikere at blive fyret ikke på grund af det ret kostbare havari, men på grund af at han som officer havde afgivet en falsk rapport. Det endte med, at han slap med en skriftlig irettesættelse af chefen for søværnet, og han endte endda sine dage i søværnet som orlogskaptajn (M).

Samarbejdet med ingeniørerne

Nogle få år efter jeg var startet i SMI, blev der åbnet mulighed for at ansætte yderligere en ingeniør i maskinafdelingen. Der var en yngre ingeniør, som havde været en kortere tid ved Søminevæsenet og som meget gerne ville forflyttes til SMI. Stillingen blev så vidt jeg husker ikke averteret, men manden blev bare overflyttet til SMI's maskinafdeling efter en kort samtale med mig.

I løbet af en måneds tid blev jeg klar over, at det vist ikke var den helt rigtige mand vi havde fået fat i. Han sad og nussede for længe med de opgaver han fik og hans væsen passede ikke rigtig til en inspektionsafdeling. Efter 1½ måneds tid meddelte jeg ham, at jeg ikke fandt, at han var faldet godt til i afdelingen og foreslog ham, at han søgte stilling et andet sted og derefter inden alt for længe selv søgte sin afsked. Det ville være det bedste for ham selv at komme væk fra SMI på denne måde fremfor at blive fyret. Dagen efter meldte han sig syg, og en uge senere sagde han sin stilling op til den kommende første. Vi så ham ikke mere.

Efter ovennævnte uheldige ansættelse fik jeg kort efter tilladelse til ar ansætte 2 ingeniører på en gang. Vi averterede i dagspressen, og efter nogle ansættelsessamtaler blev 2 civilingeniører ansat på Ingeniørforeningens overenskomst.

Den ene hed Kjeld Palvig. Han kom direkte fra Kystbefæstningen, hvor han havde aftjent værnepligt som søløjtnant TK. Han fik en meget fin bedømmelse herfra, og han blev en god medarbejder, der endte som afdelingsingeniør, inden han gik på pension.

Den anden viste sig efter et par måneder at være lige så uheldig, som den første ingeniør jeg fik, så ham måtte jeg også bede om at søge væk.

Efter fornyet avertering ansattes Svend Boeck, der først var uddannet som maskinmester og bagefter som teknikumingeniør. Han kom fra en maskininspektørstilling i et mindre rederi. Efterhånden som flådens opbygning skred frem, var der opstået behov for mange indkøb primært til maskinafdelingen. Efter aftale med UDI bestemtes det, at Boeck skulle underlægges maskinafdelingen, men fuldtids beskæftiges med indkøb til de 3 tekniske afdelinger. Han fik en kontormand til hjælp. Lidt flot blev de 2 benævnt SMI's indkøbsafdeling.

Til hjælp til det store nybygningsprogram blev maskinafdelingen primo 1962 udvidet med civilingeniør Lundberg (kaldet Lumomba), der kom fra B&W og den 01 AUG 1962 med teknikumingeniør N.Stegenborg, der

kom fra MPO, hvor han havde deltaget i projekteringen siden AUG 59 udlånt fra Frederikshavns Værft.

Samarbejde med militært personel

Efter maskinmester Aggerholts afsked på grund af alder blev maskinkaptajn Frohn fra Kystbefæstningen tilkommanderet maskinafdelingen. Han var en udmærket mand, der med stor påpasselighed førte maskinreglementerne. På et vist tidspunkt følte UDI sig tilskyndet til at blande sig i noget med reglementerne. Jeg måtte bringe dette videre til Frohn, som blev meget opbragt over det. Jeg måtte fortælle ham, at når UDI ville have det sådan og sådan, måtte han nok finde sig i det. Det var han ikke stemt for og bad mig udvirke, at han selv fik en samtale med UDI om sagen. Næste gang jeg talte med Danckwardt, forelagde jeg Frohns ønske om en samtale. "Det kan ikke lade sig gøre", sagde Danckwardt, "tror De jeg vil diskutere med en inferiør person som en maskinkaptajn ?". Jeg husker ikke detaljerne i sagen, men det berørte mig dybt, at han kunne tale så nedsættende om en maskinkaptajn, som var en slutstilling for de fleste maskinofficerer.

Efter et par år afgik Frohn på grund af alder og maskinkaptajnløjtnant Skovbjerg Sørensen blev tilkommanderet maskinafdelingen. Endvidere blev der tilkommanderet et par specialofficerer, som blev underlagt Skovbjerg Sørensen, således at der i realiteten blev tale om starten på en forsyningsafdeling, der skulle føre reglementer for skibs- , maskin- og elektroreservedele. Afdelingen fik til huse i et kontor på 1. sal i enden af OLV`s kleinsmedeværksted. Jeg havde dagligt en samtale med Skovbjerg Sørensen, som i det daglige kørte forsyningsafdelingen helt selvstændigt og særdeles tilfredsstillende.

Inspektionsskibet FYLLA, som var den fjerde og sidst byggede enhed af HVIDBJØRNEN-kl. Denne klasse var de første danske skibe der fra starten var bygget til at medføre og operere en helikopter. (FOTO: Orlogsmuseet´s arkiv)

Fra ult. 1954 blev maskinafdelingen udvidet med en søløjtnant (TK), som enten havde en civilingeniør (M) eller en maskinteknikumingeniøruddannelse som grundlag, før vedkommende på frivilligt grundlag søgte at aftjene værnepligt i 2 år i søværnet. Det meste af det første år gik med en reserveofficersuddannelse og det sidste år som TK-løjtnant med udførelse af ingeniørmæssigt arbejde i afdelingen.

Den første TK-løjtnant jeg fik hed Ussing, og han startede med at lave de første smørekemaer til skibene. Sådanne havde aldrig før været udsendt til skibene. Skemaerne havde som abscisse smøremidlerne (smøreolie, smørefedt og specialprodukter) og som ordinat de forskellige maskiner. Da vi i 1955 modtog den første minestryger af SUND-kl på den amerikanske våbenhjælp konstaterede vi med tilfredshed, at denne båd havde et smøreskema opbygget efter nøjagtig samme princip.

Den næste TK-løjtnant fortsatte med udarbejdelse af smøreskemaer til nye skibe og ajourføring af gamle smøreskemaer. TK-løjtnanterne blev således gennem årene mine nærmeste medarbejdere i alle sager vedr. brændstoffer og smøremidler.

TK-løjtnant nr. 2 udarbejdede endvidere totalt reviderede forskrifter for vandbehandling af kedelvand i søværnets dampkedler. De gamle træprøvekasser blev udskiftet med nogle stålkabinetter med tidssvarende laboratorieudstyr til udførelse af kontrol med kedelvandet og til fastsættelse af nødvendig kemikalietilsætning.

TK-løjtnanter blev ellers brugt til udarbejdelse af diverse materielbestemmelser og beregninger på tærede skrueaksler m.m.

I perioden 1960-67 under nybygningsprogrammet havde vi 2 TK-løjtnanter i maskinafdelingen.

Hver dag kl. 14.00 bragte en TK-løjtnant mig en kop kogende vand til en kop eftermiddagste.

I 1960 fik SMI overdraget skibstilsynet med Det Maritime Hjemmeværns (DMH) fartøjer. DMH havde deres eget vedligeholdelsesbudget og egen inspektion, men SMI skulle overtage samme skibstilsyn, som Statens Skibstilsyn havde overfor civile skibe. Til dette arbejde fik jeg tilkommanderet maskinløjtnant af 1. grad af reserven Raith. Han gik op i dette arbejde med stor interesse og håbede på, at SMI blev hans sidste tjenestested i søværnet. Efter ca. et år var han kommet gennem samtlige hjemmeværnkuttere landet over og fået anlagt et omfattende kartotek, hvor man kunne se terminer for tilsynsopgaver f.eks. besigtigelse af skrueaksler, luftflasker m.m. En uge efter, at han havde fået besigtiget den sidste hjemmeværnskutter, blev han med 1 uges varsel frakommanderet SMI. Jeg lovede mig selv, at jeg fremover ville gøre alt for at modsætte mig ansættelse af militært personel til egentligt inspektionssarbejde.

I 1961 fik vi ansat maskinløjtnant af 1. grad K.E.Juhl som værkmester i civil ansættelse. Han videreførte Raiths arbejde med DMH fra sin ansættelse i 1961 til sin afsked. Endvidere blev han beskæftiget med inspektionsskibe, isbrydere m.m.

Samarbejdet med underdirektør C.Sørensen 01 JAN 1964 – 31 JAN 1971

Et par måneder før underdirektør Danckwardts afgang på grund af alder med udgangen af 1963 blev der truffet afgørelse om, hvem der skulle være hans afløser. Det blev min kollega afdelingsingeniør C.Sørensen, der havde været chef for SMI's skibsafdeling i 6 år. Det blev en kæmpeskuffelse for mig.

For det første havde jeg været underdirektørens stedfortræder i 6 år og aldrig fået en eneste klage over den måde, jeg udførte hvervet på under hans fravær, hverken fra ham selv eller fra direktør Nielsen (fra 01 APR 1959 direktør Schou-Pedersen). Jeg var kun ude for ét tilfælde, hvor direktør Nielsen ændrede noget på en disposition, jeg havde truffet. Under en øvelse i Storebælt en mørk nat stødte 2 motortorpedobåde med slukkede lanterner og med høj fart sammen, så den ene blev

så beskadiget, at den øjeblikkelig sank. Jeg bestemte, at vi ville forsøge at få den anden på bedding det nærmest mulige sted, nemlig Korsør Værft, forhåbentlig inden den også sank. Jeg bad ing. C.Sørensen om at sende den skibsværkmester, der havde motortorpedobådene, omgående til Korsør for at være med ved beddingsætningen for at sikre, at båden ikke blev trykket under ophalingen og aluminiumsspanterne deformerede. Det var første gang, en MTB blev beddingssat på et privat værft. Man nåede heldigvis at få båden på land, men desværre blev nogle spanter deformerede. Direktør Nielsen greb ind og forlangte båden til OLV, når lækagerne var nødtørftigt udbedrede for udførelse af en kvalificeret reparation af skrog og spanter.

For det andet havde jeg som student en bedre sproglig uddannelse end Carl Sørensen, der var realist og kleinsmed med adgangseksamen til DTH, før han begyndte civilingeniørstudiet. Jeg havde i modsætning til Carl Sørensen deltaget i længere kurser i udlandet, deltaget i NATO-møder og møder i udlandet med private firmaer.

For det tredje havde jeg altid under UDI`s fravær haft et godt samarbejde med OLV`s direktør/SMI`s chef og OLV`s 2 underdirektører bl.a. under de 2 faste ugentlige formiddagsmøder hos direktøren.

For det fjerde havde jeg haft 4½ års længere tjeneste i søværnet incl. godt 2 år ved OLV og 11 måneder som værnepligtig i søværnet

Nå, jeg havde åbenbart ikke forstået, at en tjenestemandsansættelse nok indebar, at en underordnet kunne tale en overordnet imod, hvis det drejede sig om at få det optimale ud af tjenesten – uden at risikere afsked, men at det var langtfra sikkert, at det kunne være fremmende ved avancement. Danckwardt har nok tit været irriteret på mig, selv om han formentlig har været tilfreds med min arbejdsindsats. Han har uden tvivl udnyttet, at direktør Nielsen var afgået, og at det ikke blev underdirektør Otzen, der kom til at afløse ham, men underdirektør Schou-Pedersen fra OLV`s skibsafdeling. Direktør Nielsen havde jeg et fint forhold til og fik i hans tid nogle meget hurtige avancementer (se bilag 1). Schou-Pedersen var en teknisk kapacitet og en venlig mand, der ikke ønskede for meget vrøvl. Det har sikkert været en let sag for Danckwardt at overbevise Schou-Pedersen om, at C.Sørensen var den bedste. Mange år senere erfarede jeg fra chefen for Søværnets Officersskole, kommandør P.Holm, at det var en tilfældighed , at Sørensen fik jobbet, det kunne ligeså godt have været mig.

Under Carl Sørensen fortsatte jeg som underdirektørens stedfortræder og fik et udmærket og langt behageligere samarbejde med ham end med Danckwardt.

Chef for materielinspektionsafdelingen (MIA) samt maskinafdelingen 01 SEP 1966 – 28 FEB 1967

Den 01 AUG 1961 var institutionen Søværnskommandomaskinmesteren blevet nedlagt, og maskinkommandøren (MSKD) var overført til SMI. MSKD blev under SMI`s underdirektør koordinerende chef for 2 nye afdelinger i SMI:

Forsyningsafdelingen (FSA) og

Uddannelses- og Personelinspektionsafdelingen (UPI).

FSA blev en overtagelse af og videreførelse af den under maskinafdelingen hidtil hørende underafdeling. Den slap jeg så for, men havde til gengæld ved nedlæggelsen af Kystbefæstningen i 1960 fået en ny underafdeling – afdelingen for landanlæg.

Under underdirektørens fravær var maskinkommandøren underlagt mig, ligesom chefen for Søværnets Havariskole (kommandørkaptajn (SØ)) havde været det siden 01 SEP 1957. De første MSKD`er, der var underlagt SMI, følte sig ikke generet af at være underlagt en afdelingsingeniør under UDI`s fravær. Jeg lod mig heller ikke unødigt involvere i noget, der var FSA eller UPI arbejdsområde.

På grund af de mange ting der efterhånden var underlagt SMI, følte underdirektør Sørensen i 1966 behov for en administrativ rationalisering bestående i, at der oprettedes en materielinspektionafdeling (MIA), hvis

chef skulle være koordinerende chef for skibs-, maskin- elektro- og indkøbsadelingen CH MIA skulle således sidde i en parallel stilling til MSKD.

SMI sendte ovennævnte organisationsforslag til SVK samt foreslog, at jeg fik stillingen som CH MIA, og at stillingen normeredes som en overingeniørstilling (27. lk.). SVK tiltrådte administrationsændringen men under henvisning til den forestående oprettelse af Søværnets Materielkommando (SMK) ville normeringen af stillingen CH MIA som overingeniør ikke kunne gennemføres. Resultatet blev derfor, at jeg blev CH MIA og skulle fortsætte med samtidig at være chef for maskinafdelingen.

Chef for materielinspektionsafdelingen samt skibsafdelingen
01 MAR 1967 – 31 JAN 1971

Efter at Carl Sørensen var blevet underdirektør 01 JAN 1964, havde hans tidligere substitut civilingeniør H.Mohr overtaget jobbet som chef for skibsafdelingen.

Efter min hjemkost til Holmen den 17 DEC 1966 efter 2 måneders prøvetur med fregatten PEDER SKRAM (se kapitel 13) erfarede jeg, at Mohr havde opsagt sin stilling i SMI til 01 MAR 1967 og fået en stilling som driftsingeniør på gummibåds- og redningsflådefabrikken Viking i Esbjerg. Carl Sørensen meddelte mig, at han ikke fandt nogen af de teknikumingeniører, der var i skibsafdelingen egnede sig som afdelingschef. Han ville derfor gerne have, at jeg efter Mohrs afgang fortsatte som chef for MIA samt for skibsafdelingen i stedet for som hidtil for maskinafdelingen. Sidstnævnte havde han tænkt sig, at Palvig skulle overtage.

Primo 1967 var der ingen, der vidste, hvornår SMK ville blive oprettet, og hvordan den endelige organisation ville blive. Sørensen gjorde mig klart, at SMI var kommet i en akut tvangssituation, og at han ikke så nogen anden mulighed end den skitserede, dvs. jeg havde ingen mulighed for at protestere. Den måtte jeg så sluge, selv om det ikke var noget, jeg var særlig begejstret for. Jeg fik dog Sørensen til at love mig, at såfremt der ikke blev noget i SMK, der svarede til MIA, men måske noget der svarede til vores S, M og E afdelinger, så ville han stærkt anbefale, at jeg igen blev chef for M.

Kort efter, jeg var tiltrådt den nye stilling som chef MIA + S, kom der en ny MSKD, som syntes, at han var for fin til at være underlagt en afdelingsingeniør under underdirektørens fravær. Den sag blev efter UDI`s forslag ordnet ved, at KD`en under UDI`s fravær var øverste ansvarlig for sine 2 afdelinger FSA og UPI og jeg ansvarlig for resten af SMI. Det eneste dette reelt betød var, at nu kunne jeg ikke længere under UDI`s fravær ringe til MSKD`en og sige til ham kig lige over, der er noget jeg vil tale med Dem om. Da jeg aldrig havde praktiseret dette var det ligegyldigt.

Medio 1967 fik jeg ansat civilingeniør H.O.Hansen i skibsafdelingen. Han kom fra Lindøværftet. Det var mit håb, at han kunne blive et emne som chef for skibsafdelingen

Senere fik jeg ansat teknikumingeniør Peter Sahlertz som erstatning for en, der havde søgt væk fra SMI for at blive lærer ved Skibsteknikum i Helsingør.

Endvidere fik jeg ansat værkmester Frank Hansen i et ledigt nr.

I Sørensens tid som afdelingschef var Jans blevet overværkmester. Han havde altid været beskæftiget med træskibene. Værkmester Ove Hansen, som var ældste stålskibsværkmester, var ret utilfreds med, at overværkmesteren var en træmand, da træbådene var langt den mindste gruppe. Dette kunne jeg godt se det urimelige i. Efter drøftelse med Sørensen lykkedes det at få Ove Hansen opnormeret til overværkmester. Begrundelsen herfor var det faglige ønske om at få en overværkmester med faglig indsigt for hver af de 2 vidt forskellige skibsgrupper – træskibe og stålskibe. Denne ordning var begge overværkmestre yderst tilfredse med.

Efter afslutningen af et periodisk eftersyn afholdtes en prøvetur i henhold til et af SMI

udarbejdet prøveprogram.

Vore ubåde var beregnede til at kunne operere på max. 100 m vanddybde svarende til et tryk på 10 bar. For at kontrollere at luger, ventiler m.m. var tætte ved 10 bar, var det nødvendigt at sejle helt op i Skagerak for at få 100 m vanddybde.

Den tyske marine havde fra 2. verdenskrig erfaring for, at en båd beregnet til et bestemt tryk kunne risikere at komme ud for et større tryk. Man havde derfor fremstillet en cylindrisk stålbeholder, der var så stor, at der kunne stå en ubåd inde i beholderen, som var beregnet til at kunne tåle 50 % større tryk end ubåden normalt skulle operere under. Beholderen blev placeret i en flydedok. Den ene ende af beholderen havde en monterbar endebund. Flydedokken blev sænket så meget, at ubåden kunne sejle lige in i stålbeholderen. Dokken blev herefter hævet, så endebunden kunne monteres. Til slut fyldtes beholdern med vand.

Da tyskerne ikke kunne udenytte denne specialdok med den store trykbeholder 100 %, tilbød man den danske marine at få trykprøvet vore ubåde til et meget rimeligt beløb efter et periodisk eftersyn. Som chef for skibsafdelingen var jeg med til den første trykprøvning af en dansk ubåd af DELFINEN-kl i Kiel. Ved trykprøvning til 10 bar var besætningen og jeg samt en af vore værkmestre ombord. Der var heldigvis ingen utætheder. Ved trykprøvning til 15 bar var der ingen personer ombord, men der var opsat mikrofoner forskellige steder i båden. Lige før trykket nåede op på 15 bar, lød der et voldsomt brag, og trykket blev øjeblikkeligt taget af beholderen ved lynåbning af nogle store dæksler på trykbeholderen sider. Vandet fossede ud. Ved inspektion af ubåden bagefter, da beholderen var tømt for vand, konstateredes, at det hvælvede lugedæksel foran for tårnet ned til mandskabsapteringen var blevet trykket med en stor bule. Det var denne indtrykning, der havde givet det store brag.

En af SMI`s TK-løjtnanter, der havde speciale i styrkeberegning af komplicerede

Ubåden DELFINEN. DELFINEN-kl. bestod af fire enheder og var de sidste dansk konstruerede ubåde. Ubådene blev bygget på Orlogsværftet i perioden 1955-64. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

stålkonstruktioner, fik til opgave at beregne dækslet. Han kom frem til, at dækslet efter hans beregning var for svagt til at tåle 15 bar tryk. Da DELFINEN-kl blev projekteret primo 50'erne, havde man ikke haft mulighed for at foretage en tilsvarende beregning. Alle dæksler blev naturligvis herefter udskiftede i alle både med stærkere dæksler.

Efter at skibet BIOLOGEN var forlist under en prøvetur i 1968, blev det taget op til drøftelse, om det var en forsvarlig og rimelig ordning, at nogle skibs- eller overskibsinspektører fra Statens Skibstilsyn havde et lønnet bijob ved siden af det normale arbejde i skibstilsynet som inspektører på diverse statsskibe.

SMI fik en henvendelse fra Handelsministeriet, hvorunder Statens Istjeneste med isbryderne hørte og fra Fiskeriministeriet, hvorunder redningsskibe og havundersøgelsesskibe hørte, vedrørende en undersøgelse af om SMI kunne påtage sig skibs- og maskininspektionsvirksomheden med ovennævnte skibe.

Der blev udpeget et besøgshold bestående af:
fra SMI: mig, ingeniør M.P.Larsen fra S og overværkmester Arnskov fra E, fra Statens Skibs-tilsyn: overskibsinspektør Jannerup (maskin) og en overskibsinspektør(skibs), fra Statens Istjeneste: chefen, kaptajn Hørning.

Besøgsholdet aflagde besøg i de 4 isbrydere, og besøgsholdet – kaptajn Hørning aflagde besøg i samtlige Fiskeriministeriets skibe fordelt over hele landet. På basis af rapporterne fra ovennævnte besøg var SMI positiv for at påtage sig arbejdet.

Inden der var påbegyndt forhandlinger med Fiskeriministeriet, trak de sig uventet tilbage, idet man efter nærmere overvejelse ønskede at klare sig på anden vis.

Med Handelsministeriet blev der ført mange og lange forhandlinger. Fra SMI deltog underdirektør Sørensen og jeg, fra Statens Istjeneste kaptajn Hørning og fra Handelsministeriet afdelingschef Worm m.fl. Det endte med en skriftlig aftale, som gik ud på, at SMI skulle overtage skibs- og maskininspektionsvirksomheden på de 4 isbrydere: de 3 dieselelektriske DANBJØRN, ISBJØRN og ELBJØRN samt dampskibet STORE BJØRN. Dvs. SMI skulle skrive specifikationer på årlige eftersyn og på skader og havarier under eller efter isbrydningsperioder, udbyde arbejderne til danske værfter og føre tilsyn med arbejdets udførelse.

For at udføre dette inspektionsarbejde aftaltes, at Istjenesten skulle betale en årsløn for en skibsværkmester + en årsløn for en overenskomstansat maskinmester. Regninger fra værfter eller firmaer skulle attesteres af SMI, men betales af Istjenesten. SMI var Istjenesten og/eller Handelsministeriet behjælpelig med at udarbejde budgetforslag. Handelsministeriet var meget uforstående overfor, at isbryderne også kostede noget i vedligeholdelse de år, de ikke havde været ude at bryde is. Årsagen hertil var primært, at de 2 største og nyeste isbrydere var klassede i Det Norske Vertas, hvilket krævede periodiske dokninger og diverse maskineftersyn, uanset om de havde sejlet eller ej, og de 2 andre isbrydere krævede også eftersyn i h.t. Statens Skibstilsyns regler.

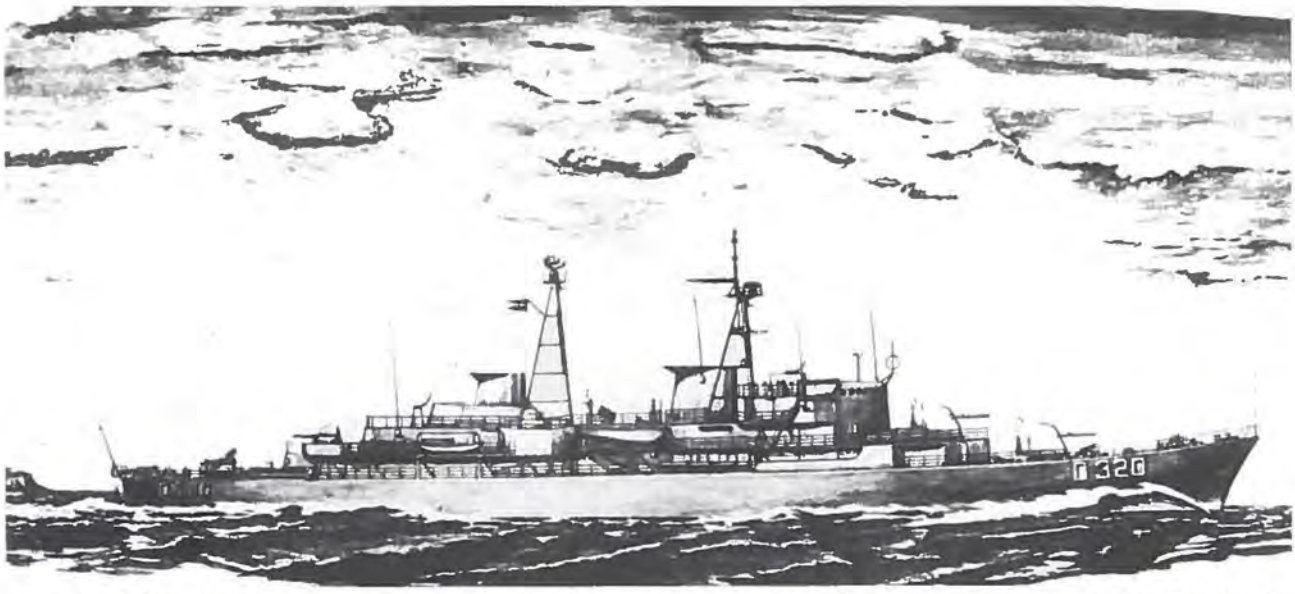
Til STORE BJØRN var det efterhånden uhyre vanskeligt at skaffe maskinmestre med dampskibserfaring. Skibet havde en fast maskinchef Albin Jørgensen, og resten af maskinmestrene og fyrbøderne skulle hyres i sidste øjeblik inden isbrydningsperioden. De lukkede færgeruter, som almindeligvis afgav navigatører og maskinmestre til isbryderne, kunne ikke afgive dampmestre. Da Albin Jørgensen hørte, at jeg havde sejlet 2½ måned som maskinassistent (4.mester) i S/S SØBORG og 3½ måned i fregatten HOLGER DANSKE (med stempeldampmaskiner), ville han gerne have mig ombord som 4. eller 5. mester i en isbrydningsperiode. Jeg syntes, at det kunne være af værdi at komme ud at se, under hvilke forhold isbryderne arbejdede. Det syntes underdirektør Sørensen imidlertid ikke, så det kom der ikke noget ud af.

Nogle år senere blev STORE BJØRN kasseret og 4½ år senere erstattet af nybygningen THORBJØRN, som blev den første isbryder uden skrue(r) i forstævnen og med 2 dieseldrevne vendbare agterpropellere

samt et trykluftboblesystem langs SB og BB side under vandlinien for at reducere friktionen mellem isen og skibssiden. Med denne isbryder fik jeg lejlighed til at komme ud i 3 dage og bryde is oppe ved Hals Barre (indsejlingen til Limfjorden).

Fra 1969 og til min afsked ultimo 1993 var jeg SMI`s (fra 1971 SMK`s) koordinator for alt arbejde på og alle sager vedrørende isbryderne og søværnets repræsentant overfor Statens Istjeneste, Handelsministeriet, Det Norske Veritas og Statens Skibstilsyn (senere Søfartsstyrelsen).

Depotskibet HJÆLPEREN. Skibet blev modtaget som våbenhjælp fra USA i 1953. Depotskibet kunne betjene seks motortorpedobåde, i kortere perioder op til ni.



En projekttegning af det der senere blev til fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE. Fregatterne blev finansieret i fællesskab af USA og Danmark. Bemærk at tegningen viser skrognummeret D 320. Skrognummeret er noget alle NATO skibe er tildelt. D står for Destroyer og på det tidspunkt hvor tegningen er lavet, har man åbenbart regnet med at de nye "store" skibe skulle klassificeres som destroyere. Destroyere er nummeret større end fregatter. Skibene blev dog klassificeret som fregatter med numrene F 352 og F 353.
(Tegning: Orlogsmuseet´s arkiv)

Kapitel 12

Søværnets Materielkommando
01 FEB 1971 – 31 DEC 1993

Chef for maskinsektionen S 2 i Skibsteknisk Afdeling Afdelingschef, underdirektør C.Sørensen 01 FEB 1971 – 14 JUN 1976

Som den første chef for Søværnets Materielkommando (SMK) var for flere år siden udpeget kontreadmiral J. Valentiner. Han havde styret hele opbygningsfasen i samarbejde med rationaliseringsfirmaet Bak Jensen. Til hjælp i dette arbejde havde han på heltidsbasis haft afdelingsingeniør Gregersen fra Televæsenet (TLV) og kommandørkaptajn Kristensen (kystofficer).

Til teknisk chef skulle udnævnes en ingeniør, som skulle være stedfortræder for CH SMK. Der var meget gætteri om, hvem det skulle være.

Nogle mente, det blev min chef, underdirektør C.Sørensen, idet selve skibet med dets maskineri og elinstallationer skønnedes at være det primære for en heldig løsning af såvel krigsmæssige som fredstidsmæssige opgaver. Endvidere var våbensiden godt repræsenteret i topledelsen, når chefen var en søofficer.

Andre mente, at Gregersen de sidste 2-3 år havde haft et tæt og godt samarbejde med admiralen, så det var mest sandsynligt, at det blev ham, der blev teknisk chef.

Jeg håbede til det sidste på, at det blev Sørensen, idet dette formentlig kunne betyde, at jeg fik en stilling svarende til min sidste placering i SMI som CH MIA, og at jeg på det grundlag kunne forvente at blive overingeniør.

Det blev imidlertid Gregersen, der fik stillingen.

C.Sørensen blev placeret som chef for skibsteknisk afdeling. Denne afdeling kom til at bestå af 6 sektioner: skibs (S1), maskin (S2), elektro (S3), intendantur (S4), motorkøretøjer (S5) og brugervedligeholdelse (S6). Motorkøretøjssektionen nåede aldrig at blive bemandet, inden SMK i 1976 fik en ny organisation. Sørensen fik således en betydelig reduktion af det ansvarsområde, han hidtil havde haft, idet MSKD med hans 2 afdelinger, Søværnets Havariskole og det gamle SMI's indkøbsafdeling blev skåret væk.

Gregersen foreslog Sørensen, at jeg blev chef for skibssektionen. Jeg måtte så minde Sørensen om, at vi havde en gammel aftale om, at han ville gøre alt, såfremt vi kom i en situation svarende til den opståede, for at jeg fik maskinsektionen, hvor jeg havde 20 års erfaring bag mig, og hvor min hovedinteresse lå. Sørensen beklagede, men han havde forsøgt at overtale Gregersen til, at jeg fik maskinsektionen, men Gregersen var ikke til at rokke. Sørensen foreslog, at jeg selv prøvede at tale med Gregersen, hvilket jeg omgående gjorde. I løbet af en halv time lykkedes det mig at overbevise ham om, at det ville være langt det bedste for søværnet at placere mig som chef for maskinsektionen S 2 og civilingeniør (skibsbygger) H.O.Hansen, som jeg havde haft som substitut i ca. 4 år i SMI's skibsafdeling, som chef for skibssektionen S 1.

Afdfelingsingeniør P.Staal blev chef for elektrosektionen S 3.

Bortset fra at Staal og jeg blev degraderede fra afdelingschef til sektionschef, mistede vi ikke noget i løn (vi var fortsat afdelingsingeniører). For H.O.Hansen var det et avancement fra almindelig sagsbehandler til sektionschef. Dette var den laveste chefsstilling i SMK, men til

gengæld den højeste stilling, hvor chefen selv besad faglig ekspertise indenfor hele sektionens fagområde. De 3 næste trin opad: afdelingschef, teknisk chef og CH SMK (admiralen) var administrative chefsstillinger, hvor chefen selv kun havde en begrænset faglig ekspertise.

Inden vi kom i SMK var ingeniør Lundberg efter afslutningen af nybygningsprogrammet afgået fra SMI, uden at jeg havde fået erstatning.

Ingeniør Palvig, som i ca. 10 år havde kørt afdelingen for landanlæg og i de sidste 4 år maskinafdelingen, blev placeret som sektionschef (SC W 2) i værkstedsafdelingen.

Ingeniør Boeck, der havde kørt indkøbsafdelingen i SMI, fik valget imellem at blive sagsbehandler under sektionschef Fabricius Rasmussen i SMK`s indkøbsafdeling eller sagsbehandler i maskinsektionen S 2. Han valgte det sidste.

Overværkmester Vilhelmsen gik på pension nogenlunde samtidig med oprettelsen af SMK, og Tarzan afløste ham som overværkmester.

Værkmestrene Vegge og Knud Hansen blev ikke overført til maskinsektionen, men til andre sektioner i SMK.

Af de gamle værkmestre fik jeg følgende med i S 2 : Palle, Juhl, Nielsen, Rasmusen og Madsen. Endvidere fik jeg tilkommanderet orlogskaptajn (M) Schønthal. Han havde været ude for et alvorligt automobiluheld og ligget på sygehus i omtrent 1 år. Han var herefter uegnet til sejlende tjeneste.

Arbejdet i S 2 fortsatte efter nogenlunde de samme retningslinier som i SMI`s maskinafdeling, og ingen på højere sted blandede sig i det daglige arbejde.

I 1976 blev jeg opfordret af sektionschef, orlogskaptajn (M) J. Holten, S 6, til at deltage i gymnastik tirsdag og torsdag morgen kl. 8 – 9 på Holmens Idrætsanlæg sammen med ham. Vi kendte hinanden godt fra vores 5 ugers kursus hos Pratt & Whitney i USA i 1964. Efter aftale med underdirektør Sørensen fik jeg lov til at deltage en gang ugentlig, og det blev tirsdag.

Vi havde nogle gode gymnastiklærere (ældre B-officerer). Det var udmærket en gang om ugen at få noget motion. Jeg fortsatte med gymnastikken lige til jeg holdt op i 1993. En af de lærere vi fik var særlig hård, så han gik under navnet "Vildyret fra Belsen". Om sommeren havde vi udendørs øvelser og trænede til idrætsmærket. Jeg tog broncemærket, sølvmærket og 12 guldmærker. De 2 sidste år jeg var i tjenesten 92 og 93 kunne jeg ikke længere klare idrætsmærket.

Chef for maskinsektionen VS 2 i Skibsvedligeholdlsesafdelingen 15 JUN 1976 – 31 DEC 1993

Afdelingschef, underdirektør P.Jespersen, 15 JUN 1976 – 31 JAN 1984
Fg. afdelingschef, civilingeniør H.O.Hansen, 01 FEB 1984 – 31 MAJ 1984

Efter at den i 1971 indførte organisation for SMK kun havde kørt i 5½ år, indførtes en ny organisation fra 15 JUN 1976 ved hjælp af et nyt rationaliseringsfirma McKinsey. Hovedformålet med den nye organisation var at begynde nedlæggelsen af OLV og at skaffe en ekstra avancementsstilling – en kommandørstilling – for maskinofficerer.

Den hidtige Teknisk Sektor blev delt i 2 en Projektsektor og en Vedligeholdelsessektor. Teknisk chef, civilingeniør Gregersen blev chef for Projektsektoren, som bestod af 3 afdelinger: Materielsystemafdelingen, Våbenteknisk Afdeling og Skibsteknisk Afdeling. Den sidste afdeling var en overførsel af OLV`s 3 tegnestuer (skibs-, maskin- og elektro- tegnestuen) til SMK.

Min hidtige chef underdirektør Sørensen havde fået lov til at vælge, om han ville være chef for Skibsteknisk Afdeling i projektsektoren eller chef for Skibsvedligeholdelsesafdelingen i vedligeholdelsessektoren. Han valgte den første stilling. Den er fin tænkte jeg, så kan jeg blive chef for Skibsvedligeholdelsesafdelingen. Sådan skulle

det imidlertid ikke gå.

Nogle måneder før den nye organisation skulle træde i kraft, havde chef SMK, kontre admiral Jørgen Petersen kaldt alle afdelings- og sektionchefer til et møde for at orientere om den kommende organisation. Ved dette møde blev det oplyst, at chefen for vedligeholdelsessektoren skulle være en kommandør (M). Det var simpelthen oprørende.

Vedligeholdelsessektoren skulle bestå af 3 afdelinger: Skibsvedligeholdelses-, Våben-vedligeholdelses- og Vedligeholdelsesstyringsafdelingen. I disse 3 afdelinger skulle være ca. 30 ingeniører, og det var helt urimeligt, at de skulle have en militær maskinmester som chef. Alle ingeniører, som jeg talte med, gav mig fuldstændig ret i dette, og jeg udarbejdede derfor en protestskrivelse til forsvarsministeren. På nær én blev den underskrevet af samtlige ingeniører på afdelingschefsniveau og derunder i SMK. Efter vor mening var der absolut intet behov for, at sektorchefen var militær. En ingeniør ville være den bedst kvalificerede, og stillingen burde besættes efter opslag og udvælgelse af den bedst kvalificerede.

Kort tid efter at protesten var afsendt, mødte jeg op hos forsvarsministeren i hans tordagsmodtagelse. En major beklagede, at man ikke havde nået at få med i dagspressen, at ministeren ikke tog imod på grund af bortrejse. Jeg insisterede da på at komme til at tale med en kompetent person, som assisterede ministeren med klagesager. Det blev afdelingschef, kommandør Konradsen (i søværnet kaldet Konjaksen). Han fortalte mig, at protesten var modtaget, og at der var udpeget 2 kommandørkaptajner (M), som han opgav mig navnene på, hvad jeg var noget forundret over, da der på dette tidspunkt ikke var sivet noget ud om, hvem man havde i tankerne. Ministeriet havde tilbudt CH SMK at vælge imellem KK(M) Eskildsen og KK(M) Ranthe. Konradsen lovede at underrette ministeren om mit besøg og fremlægge vore synspunkter. Der gik ca. 2 måneder før der forelå en udnævnelse af KK Ranthe. til KD(M).

I forbindelse med overflyttelsen af OLV's tegnestuer til SMK skulle OLV's planlægningsafdeling nedlægges, og chefen, underdirektør Jespersen, der på daværende tidspunkt var 62 år, forventedes afskediget med vente-penge. Ministeriet ønskede imidlertid ikke flere ventepengesager lige i øjeblikket, og man fandt ud af, at han passende kunne blive overflyttet til SMK som chef for skibsvedligeholdelsesafdelingen. Han var civilingeniør (E) og havde det meste af sin tid været chef for elektrotegnestuen på OLV. De sidste 14 år havde han været underdirektør. Han havde således på intet tidspunkt været involveret i skibsvedligeholdelse.

Mit håb om at blive afdelingschef brast således endnu en gang, og det første Jespersen ovenikøbet meddelte mig, da han tiltrådte, var, at mit hidtige virke (de sidste 19 år) som stedfortrædende underdirektør skulle ophøre øjeblikkeligt og overtages af chefen for skibssektionen H.O.Hansen. Det var åbenbart den nye sektorchefs reaktion på, at jeg havde været headman for ingeniørernes protest mod, at sektorchefstillingen blev besat med en militær.

Det var et kedeligt bytte at få Sørensen udskiftet med Jespersen som afdelingschef.. Jespersen havde ingen forudsætninger for at vejlede og retlede Ranthe, når han kom med noget urimeligt, og hans hovedinteresse var at gøre Ranthe tilpas, og hvis vi fra sektionschefs side på vores daglige møder med ham opponerede mod noget, der kom oppe fra, blev han kun irriteret på os. Han forventede, at vi bare skulle gøre, som der blev sagt. Man skulle ligefrem tro, at han var militær.

En af OK Schønthals opgaver var at holde styr på de SOAP-prøver, der blev udtaget af smøreolien på vore gasturbiner og tilsendt Flyvematerielkomandoens (FMK) materialesektions laboratorium i Værløse for kontrol af, om der skulle være sliddele i gasturbinernes smøreolie. SOAP (Spectrometric Oil Analysis Programme) var en metode anvendt af alle NATO's flyvåbner gennem flere år til kontrol af jetaggregaternes materieltilstand ved spek-

trometrisk undersøgelse af smøreolien. Vi havde gennem nogle år haft et samarbejde med FMK om undersøgelse af vores gasturbineolie.

En dag kom Jespersen og fortalte mig, at SMK var ved at anskaffe noget laboratoriegrej til ferrografisk undersøgelse af gasturbinesmøreolie, og at sektorchefen havde foreslået, at Schønthal fik dette grej og udførte laboratorieundersøgelserne på sit kontor. Jeg fik at vide, at det var teknisk chef, der havde taget aktion på at anskaffe sådant grej, uden at jeg som SMK's oliesagsbehandler havde været involveret. Ved nærmere undersøgelse fandt jeg ud af, at teknisk chef Gregersen havde en nabo, der solgte omhandlede laboratorieudstyr. Han havde åbenbart over hækken fået overbevist Gregersen om, at han kunne levere noget fremragende laboratorieudstyr, som lige måtte være noget SMK med fordel kunne bruge til kontrol af vores gasturbiner. Det kostede kun nogle få hundrede tusind kr. Gregersen var for fin til at drøfte en sådan anskaffelse med mig, og han skaffede selv midlerne fra en af projektsektorens egne konti. Efter at have studeret ferrografigrejet nærmere blev jeg klar over, at det var uegnet til kontrol af gasturbinerne i modsætning til det af maskinsektionen hidtil anvendte SOAP. Grejet kunne evt. bruges til kontrol af meget højt belastede gear f. eks. til helikopterrotorer med særlig kort levetid, måske omkring 100 driftstimer.

Efter at Schønthal havde været beskæftiget ca. 1 år med ferrografianalyser, som efterhånden tog mere og mere af hans tid, uden at vi en eneste gang havde kunnet bruge det til noget, indgav jeg et rationaliseringsforslag om at stoppe videre brug af grejet og afhænde det til FMK, hvis de var interesserede i at overtage det.

Jespersen blev nu af Ranthe sat til at udarbejde kommentarer til at imødegå mit rationaliseringsforslag. Han lukkede sig så inde på sit kontor og brugte 2 fulde uger til at udarbejde nogle intetsigende og irrelevante bemærkninger, som imidlertid bevirkede, at mit rationaliseringsforslag blev forkastet. Analysearbejdet fortsatte herefter 100 % nytteløst i mange år.

Med tiden mildnedes Ranthes holdning overfor mig, og jeg blev direkte hørt og involveret i sager af maskinel art, uden at Jespersen overhovedet var medvirkende.

Inden den første korvet af NIELS JUEL-kl indgik i flådens tal i 1980, skulle SMK finde et egnet sted i Europa til evt. reparation af den amerikanske General Electric LM 2500 gasturbine. Der var 3 muligheder: MTU i Tyskland, FIAT i Italien og Kongsberg i Norge. Ranthe, der var personligt interesseret i denne sag, bestemte, at han og jeg skulle aflægge de 3 firmaer et besøg og finde frem til det bedst kvalificerede.

Vi startede med at aflægge MTU et besøg i München, hvor man havde gasturbineværksteder. Her fik vi at vide, hvad de kunne, samt at de ville bygge en helt ny fabrik i Hannover bl. a. til reparation af LM 2500 gasturbinen. Ranthe var kørende i egen vogn derned. Han havde konen med, så de fik en tur ud af det. Jeg var med fly. Konen var med til frokosten. Som eneste dame blev hun budt først. Hendes tyske var vist ikke for godt, eller også kendte hun ikke en tysk Knödel – en stor modbydelig melbolle - , for hun fik serveret 2 granvoksne Knödeler på sin tallerken. Da de nåede til mig, skyndte jeg mig at sige nej tak til en Knödel, som jeg kendte fra en skiferie med Evy, Tom og Lars i Østrig. Da kommandørinden havde fået den første bid af den første Knödel, så hun misundeligt over på min tallerken uden Knödeler.

Næste dag aflagde vi besøg hos MTU i Friedrichshafen ved Bodensøen på vej til FIAT i Milano. Hr. og fru Ranthe kørte i ders egen bil, og jeg tog toget

Ved besøget i Milano så jeg for første gang en LM 500 gasturbine, som General Electric havde tilbudt os at låne 3 af for instllation i en WILLEMOES-kl og gratis afprøvning i et år i stedet for de installerede Rolls Royce PROTEUS turbiner. Det havde vi dog sagt nej tak til. I Milano kunne man ikke give sig af med reparation af LM 2500, men FIAT havde en fabrik i Brindisi i Syditalien til LM 2500. Det var imidlertid for langt at køre i egen vogn

for kommandøren og kommandørinden, så da vi sluttede i Milano, kørte de tilbage til Danmark, og Ranthe overlod det til mig alene at besøge virksomheden i Brindisi.

Turen til Brindisi gik med fly fra Milano til Rom, hvor jeg skulle skifte fly. Desværre ud brød der strejke, og alle flyafgange fra Rom var aflyst indtil videre. Efter at have ventet i 12 timer og klokken var blevet 23 om aftenen, opgav jeg at komme videre med fly, da ingen kunne fortælle, hvornår flytrafikken forventedes genoptaget. Jeg tog bussen ind til Rom centrum og et nattog fra Rom til Brindisi. Desværre kunne jeg ikke få sovevogn, så jeg sad ret op ned og sov det meste af natten.

Kort efter aflagde Ranthe og jeg et besøg på Kongsberg Våpenfabrik i Norge, hvor jeg tidligere havde været, Idet Kongsberg havde fremstillet de vendbare skruer til WILLE-MOES-kl efter Ulsteins tegninger.

Efter at have vurderet de 3 firmaer blev Ranthe og jeg enige om, at søværnet var bedst tjent med at benytte sig af MTU, som vi havde en mangeårig og god erfaring med ved anvendelse af flere af deres dieselmotorer. Der blev udarbejdet en kontrakt mellem MTU og SMK, og jeg var nede at se den nye fabrik i Hannover, da den var færdig, men der blev i min tid ikke behov for at sende en eneste gasturbine til reparation.

I PEDER SKRAM-kl skulle der udtages en gasgenerator, hvilket krævede dokning i en tørdok, for hver ca. 2000 driftstimer for eftersyn på fabrik. Medmindre der skete et eller andet alvorligt i NIELS JUEL-kl, regnede amerikanerne med ca. 12.000 driftstmer mellem hvert større eftersyn i land, og det nåede vi ikke inden jeg afgik. I henhold til kontrakten med MTU ville et hovedeftersyn koste 25 mio

Korvetten OLFERT FISCHER. De tre korvetter af NIELS JUEL-kl har en dieselmotor eller en gasturbine til fremdrivning. Maksimal fart ca. 28 knob. På billedet her ser det ud til at korvetten går godt frem i svær sø. (Foto: Søværnet)

kr. (da kontrakten blev skrevet).

På et senere tidspunkt skulle Ranthe og jeg i anden anledning til MTU i Friedrichshafen. Ranthe kørte også denne gang i egen bil og havde igen konen med. Jeg tog med fly Kastrup – Zürich og herfra med et lille fly til Friedrichshafen. Da jeg kom til hotel Buchhorner Hof først på aftenen, var Ranthe og konen allerede kommet og i gang med middagen som gæster hos ingeniør Zocher fra MTU Kundendienst. Zocher, som jeg havde kendt i mange år, inviterede mig til at spise med. Jeg fik et spisekort og fik af Zocher besked på at vælge det, jeg helst ville have. Jeg valgte så en ret, som jeg kendte fra tidligere besøg på hotellet. Det var hummerstykker i ris med en meget fin sauce til. Det smagte pragtfuldt. Jeg havde ikke bemærket, hvad de andre spiste, og hvad det kostede, men Ranthe havde bemærket, hvad min ret kostede. Næste dag fik jeg at vide, at det ikke var passende, at jeg havde tilladt mig at vælge en ret, der var dyrere end den, han havde fået. Det tog jeg ikke særlig højtideligt, men det var åbenbart noget, der var gået Ranthe på, for de næste par år blev det op til flere gange nævnt, at jeg valgte en dyrere ret end min chef.

Da Jespersen skulle afgå på grund af alder ultimo JAN 1984, havde hans stilling været slået op nogen tid i forvejen som en overingeniørstilling (samme lønramme som underdirektør). Jeg var ansøger til stillingen og fik en særdeles fin påtegning af Jespersen på min ansøgning. Kort før Jespersens afgang meddelte Ranthe mig med et stort grin, at jeg ikke kunne komme i betragtning, idet jeg fyldte 60 år 2 dage før Jespersen afgik, og det var kutyme, at man ikke lod civile, der var fyldt 60 år avancere.

Fra 01 FEB 1984 kørte min kollega civilingeniør H.O.Hansen afdelingen videre som fungerende afdelingschef indtil udgangen af MAJ 1984.

I perioden 15 JUN 1976 – 31 MAJ 1984 afgik ingeniør Boeck på grund af alder (68 år), og han blev afløst af ingeniør Risager, der senere efter ansøgning blev overflyttet til OLV. Han blev den 01 FEB 1983 afløst af ingeniør P. Munk, der blev overflyttet fra SMK, VP 2 til VS 2.

Værkmester Knud Lund-Hansen (ex. Knud Hansen) kom ved den nye organisation i 1976 fra S 6 til VS 2 dvs tilbage til sine gamle maskinkollegaer fra SMI's maskinafdeling. I 1979 søgte han sin afsked som 62 årig. Han blev afløst af maskinmester Jesper Mølkjær (kaldet Ølkær), som efter et par år blev sagt op.

Maskinmester H.S.Rasmussen søgte og fik stilling ved Hørskholm Idrætsanlæg i OKT 1980.

Den 01 JUL 1983 overflyttedes maskinmester I.Kølle fra SMK, FSA mod eget ønske til VS 2. Han blev dog hurtigt en loyal og interesseret medarbejder.

Den 01 DEC 1983 ansattes værkmester L.K.Andreasen i VS 2.

Efter at jeg i efteråret 1977 havde erhvervet duelighedsbevis i sejlads i Kjøbenhavns Amatør Sejlkub, blev jeg i 1978 medlem af Søværnets Idrætsforenings Sejlsportsafdeling. Hver torsdag efter fyrafte n var der i sommersæsonen kapsejlads med søværnets folkebåde. Vi dannede et SMK- hold bestående af kaptajnløjtnant Sandberg fra VS 1, ing. Palvig fra VP 2 og mig. Vi havde nogle fornøjelige aftener ude på Sundet og var heldige undertiden at få 3. præmie (snapseglas), lidt sjældnere 2. præmie (lille ølglas) og ret sjældent 1. præmie (stort ølglas).

Afdelingschef, overingeniør Torsten Kruuse, 01 JUN 1984 –10 APR 1087
Fg. afdelingschef, civilingeniør H.O.Hansen, 11 APR 1987 – 31 DEC 1987

Den 25 APR 1984 sprang der en bombe. Dronningen havde udnævnt Torsten Kruuse, der ikke havde en af de anerkendte ingeniøruddannelser til overingeniør i søværnet med ansættelse som chef for SMK's skibsvedligeholdelsesafdeling fra 01 JUN 1984.

Ved min skrivelse af 06 MAJ 1984 til forsvarsminister Hans Engell klagede jeg som talsmand for de ingeniører i SMK, der havde søgt stillingen, over, at man havde ladet hånt om stillingsbeskrivelsen, der krævede, at man havde en af de anerkendte danske ingeniøruddannelser (civil-, akademi- og teknikuimingeniør).

Ved min skrivelse af 23 MAJ 1984 til forsvarsminister Hans Engell rrykkede jeg for svar på min skrivelse af 06 MAJ samt uddybede sagen yderligere.

I min skrivelse af 06 MAJ var henvist til den af SMK's ingeniører kendte stillingsbskrivelse af APR 1976.

Ved forsvarsministerens svar af 29 Maj 1984 på mine 2 skrivelser oplystes, at der var en nyere stillingsbeskrivelse fra 01 APR 1980, som var bilagt. I denne underskrevet af underdirektør P.Jespersen og kommandør K.Ranthe var kvalifikationskravene reduceret til "ingeniør", dvs. der var overhovedet ingen krav mere. Ingeniør er ikke en beskyttet titel. Enhver cykelsmed vil kunne kalde sig ingeniør. Jespersen var med sin underskrift gået med til at sælge en overingeniøtrstilling, som man efter hans afgang ville kunne give til hvem som helst f.eks. en maskinofficer eller tidligere søofficer som Torsten Kruuse. Grundlaget for vores klage var således faldet til jorden. Ved tidligere revisioner af stillingsbeskrivelser var sektionscheferne altid blevet orienteret. Jespersen har naturligvis ikke været stolt af at vise os, hvad han var gået med til. Når den nye stillingsbeskrivelse var udarbejdet 01 APR 1980, hængte dette formentlig sammen med, at Ranthe havde håbet på, at Jespersen ville afgå med udgangen af JAN 1981, når han fyldte 67 år og dermed som civil kunne opnå maksimal pension. Dereter ville der være mulighed for, at overingeniørstillingen kunne gives til en af Ranthes gamle officerskammerater. Jeg har kendt kollegaer, som havde hørt Ranthe udtale, at han ville ønske, at det gamle nokkefår til Jespersen snart ville skrubbe af.

Parallelt med henvendlsen til forsvarsministeriet pudsede jeg Politiken på sagen. Avisen skrev et indlæg om harmen blandt søværnets ingeniører. Dette hjalp dog ikke noget.

Dansk Ingeniørforening kunne heller intet gøre efter den kongelige udnævnelse forelå.

Slaget var tabt.

Kruuse havde været søofficer i 16 år. Han havde sejlet med DAPHNE-kl, sidst som chef. Den sidste stilling Kruuse havde i søværnet var i SMK som sektionschef for våbenmekaniksektionen i våbenvedligeholdelsesafdelingen (29 AUG 1980 – 31 DEC 1980). Derefter havde han været skibsinspektør i DSB (01 JAN 1981 – 31 MAJ 1984).

Kruuse viste sig som en venlig og forstående chef, som tilsyneladende ikke bar nag til os og specielt ikke til mig, fordi vi havde forsøgt at hindre hans placering som chef for skibsvedligeholdelsesafdelingen og protesteret mod hans udnævnelse til overingeniør.

H.O.Hansen fortsatte som fungerende afdelingschef under Kruuses fravær indtil foråret 1985. Ved ferieplanlægningen for sommeren 1985 ville H.O.H. og Kruuse gerne holde ferie samtidig, hvilket var et problem. Kruuse meddelte mig, at han var interesseret i, at jeg overtog jobbet som fungerende afdelingschef, hvilket også ville løse problemet med ferieplanlægningen. Det accepterede jeg, idet jeg følte det som en oprejsning for, at jeg var blevet tilsidesat som fungerende afdelingschef ved SMK's reorganisering i 1976. Dette var muligt, fordi KD (M) Ranthe pr. 01 DEC 1984 var blevet afløst af KD (M) Egon Madsen,som intet havde imod, at jeg overtog jobbet som fungerende afdelingschef. Egon Madsen havde som yngre maskinofficer sammen med 3 andre maskinofficerer gået 2 år på adgangskursus til DTH og 2 år på DTH uden at bestå 1. årsprøve. Han havde således gået 4 år med fuld løn som maskinofficer før denne uddannelse blev opgivet for alle 4. Nu var han øverste chef for over 30 ingeniører.

Kruuse var meget interesseret i at lære de firmaer, vi havde kontakt med, at kende. Ved en rejse, som jeg skulle på, til

et engelsk firma TSL (Turbine Services Ltd) lidt nord for London, som reparerede gasturbineskovle, og til et firma Gasturbine Industry (datterselskab af et amerikansk firma) i Dundee i Skotland, som reparerede Rolls Royce PROTEUS gasturbiner og dele hertil, var Kruuse interesseret i at rejse med. Vi havde en udmærket tur sammen, og han blandede sig overhovedet ikke i de tekniske diskussioner.

Det første år, jeg fungerede for Kruuse, erfarede jeg, at han var væk på tjenesterejser i et omfang, jeg ikke havde forestillet mig. Jeg lagde en ære i, at der så vidt muligt var et rent afdelingschefsbord, når han kom tilbage, idet jeg havde indtryk af, at han var overordentlig tilfreds hermed. Han bebrejdede mig ikke en eneste gang, at jeg ikke havde gemt sager til hans endelige afgørelse. Det passede mig udmærket, at jeg selv kunne bestemme det hele i samarbejde med de 2 andre sektionschefer.

Ved de 2 ugentlige møder hos sektorchefen bragte jeg så vidt muligt ikke sager op til hans afgørelse, idet jeg hurtigt havde erfaret, at han i modsætning til sin forgænger var temmelig sen til at træffe afgørelser.

Den 15 MAR 1985 ansattes ingeniør N.Svarø og den 01 FEB 1986 værkmester C.Ravn. Endvidere ansattes værkmester Kamstrup, som igen afgik efter et par år.

Bevogtningsfartøjet HAVFRUEN. Fiskekutteren på siden af "krigeren" har sandsynligvis havari og bliver hjulpet i havn. HAVFRUEN var et af ni bevogtningsfartøjer bygget under det amerikanske våbenhjælp program i begyndelsen af 1960'erne. (Foto: Orlogsmuseet's arkiv)

I begyndelsen af 1987 blev stillingen som farvandsdirektør slået ledig efter den afskedigede direktør Gredal. Kruuse søgte denne stilling. Jeg vurderede, at Kruuse som tidligere søofficer kunne have gode chancer for at få stillingen.

Farvandsvæsenet var en sammenlægning af Fyr- og Vagervæsenet, som før civilingeniør Gredal altid havde haft en tidligere søofficer som direktør, Lodsvæsenet, Redningsvæsenet og en del af Søkortarki-

vet, som altid havde haft en tidligere søofficer som direktør.

Da farvandsvæsenet blev oprettet blev Gredal, der var gift med socialminister Gredal, farvandsdirektør.

En af de første dage i APR 1987 forelå Kruuses udnævnelse til farvandsdirektør. Han fik en uge til at pakke sine ting sammen og sige farvel til folk, så der blev ikke tid til at give mig overlevering inden afgangen den 10 APR 1987.

Kruuse holdt en afskedsreception om eftermiddagen, hvor en masse mennesker mødte op. Jeg følte, at jeg som hans substitut måtte give ham et par ord med på vejen. Jeg nævnte, at vi fra ingeniørside ikke havde været begejstret for at se en stilling, som vi betragtede som en avancementsstilling for ingeniører, gå til en tidligere orlogskaptajn. Imidlertid måtte jeg indrømme, at vi i hans chefstid havde genvundet en en stor del af vores arbejdsglæde, fordi vi havde fået et godt samarbejde med ham, og fordi vi havde haft en stor frihedsgrad til at træffe endelige afgørelser indenfor vores arbejdsområder som sektionschefer.

Kruuse takkede og nævnte, at han godt forstod vores reaktion, og at han i en lignende situation selv ville have reageret på nogenlunde samme måde. Han oplyste, at han havde været glad for samarbejdet med os.

Et par dage før Kruuses afgang opsøgte jeg sektorchefen, KD Egon Madsen og meddelte ham, at når Kruuse helt usædvanligt havde fået lov til at forlade en chefsstilling med ca. 1 uges varsel, kunne det vare lang tid før stillingen blev genbesat. Der gik måske en måned før, der kom en annonce i dagspressen. Så gik der yderligere en måned til at modtage og vurdere ansøgningerne. Derefter gik der måske nogle måneder med samtaler i SMK med diverse ansøgere. Til sidst kom test af 3 – 4 af de bedste ansøgere ved Forsvarets Center for Lederskab. Derefter SMK`s vurdering af testerne. Indstilling til Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet og til sidst til Dronningen til underskrift.. Jeg vurderede, at der let kunne gå et halvt år. Jeg måtte erkende, at i så lang en periode ville jeg ikke kunne passe både afdelings- og sektionschefsstillingen tilfredsstillende. Jeg foreslog derfor, at jeg blev konstitueret som afdelingschef og min substitut ingeniør P.Munk som sektionschef, indtil ny afdelingschef var tiltrådt.

Dette synspunkt deltes overhovedet ikke af sektorchefen. Jeg var alt for pessimistisk. Der ville ikke gå mere end højst 2 uger, før stillingen var slået op (SMK var dog 2 måneder om at få en annonce i avisen). Sagsbehandlingstiden ville blive under det halve af, hvad jeg anslog. Sektorchefen kunne således ikke umiddelbart tiltræde mit forslag.

Et par dage senere erfarede jeg ikke fra sektorchefen, men fra min kollega sektionschef for VS 1 H.O.Hansen, at han efter Kruuses afgang skulle være fg. afdelingschef og sektionschef VS 1 samtidig. H.O.H. kendte min indstilling til sagen, men følte åbenbart ikke trang til at være solidarisk med mig. For ham talte det mere, at han nu i ca. ½ år kunne oppebære både sin egen løn og forskellen i løn mellem afdelingschef og sektionschef.

Min vurdering af, at det kunne tage op til ½ år, før en ny afdelingschef tiltrådte, havde været for optimistisk. Det tog 8 måneder og 3 uger.

I efteråret 1985 blev jeg opereret på Gentofte Amtssygehus for grå stær på højre øje. Desværre skete der en fortrækning af glaslegemet, så jeg så ikke helt som jeg skulle.

I foråret 1986 blev jeg først opereret for grå stær på venstre øje af overlæge, dr.med. Lund-Andersen efter en nyere metode, hvor man beholdt bagsiden af den fjernede øjenlinse i øjet.Ved en senere udbedring af fejlen ved glaslegemet i højre øje blev jeg totalt blind på øjet efter operationen. Operatøren, overlæge Lund-Andersen kunne ikke fortælle mig, hvad årsagen var.

Ved et tilfælde grundet et problem med venstre øje forårsaget af en revnet og sammenrullet baghinde af den gamle øjen-

linse kom jeg om aftenen på Frederiks-berg Hospital og blev undersøgt af øjenlæge Klaus Trier, som bl.a. konstaterede, at jeg havde en nethindløsning på højre øje. Næste dag kom jeg til supplerende undersødgelse hos Klaus Triers chef, 1. reservelæge Klaus Bo Jensen, som kunne bekræfte Klaus Triers diagnose.

Den sammenrullede hinde på mit venstre øje blev der skudt hul i med lazerstråler af en kvindelig læge på Hvidovre Hospital ved Klaus Bo Jensens foranstaltning. Endvidere fik han mig akut indlagt på Rigshospitalet, hvor jeg blev opereret af nethindespecialisten, overlæge Sherfig, som reddede så meget af mit højre øje, at jeg siden har haft ¼ syn på øjet. Klaus Bo Jensen har siden været min øjenlæge.

Afdelingschef, overingeniør, Ph.D. Bent Hansen, 01 JAN 1988 – 30 APR 1990
Fg. afdelingschef, civilingeniør H.O.Hansen, 01 MAJ 1990 – 31 MAR 1991

Ved udnævnelsen af den ny afdelingschef havde man åbenbart skelet noget til vores protest mod den forrige udnævnelse af en ikke ingeniøruddannet person til overingeniør. Vores nye afdelingschef blev Bent Hansen, som var civilingeniør med skibsbygning som speciale og endvidere med licentiatgraden (Ph.D.). Under studiet havde han ligsom jeg sejlet som maskinassistent i rederiet C.K.Hansen han med URANIENBORG. Han havde siden 1973 været ansat ved Ålborg Værft. I Ålborg havde han været koordinerende ingeniør ved bygningen af korvetterne af NIELS JUEL-kl, og mange af os havde der stiftet bekendtskab med ham ved flere lejligheder.

Ved det første postmøde vi havde med ham efter hans tiltrædelse, forelagde jeg ham et rødt stabsnotat, hvori jeg redegjorde for, at jeg havde været ualmindelig højt belastet som fungerende afdelingschef under den forrige afdelingschef grundet hans store rejseaktivitet. Foranlediget heraf anmodede jeg om at blive fritaget for fremover at fungere som afdelingschef. Jeg foreslog, at H.O.H., der frivilligt og efter aftale med sektorchefen havde fungeret i perioden 11 APR 1987 – 31 DEC 1987 samtidig med at han passede skibssektionen, fortsatte med fremover at fungere under afdelingschefens fravær. Bent Hansen lovede at gå videre til sektorchefen med mit forslag, og få dage efter var mit forslag tiltrådt. Det viste sig dog snart, at Bent Hansens rejseaktivitet var lille, men det var jo ikke til at vide på forhånd.

Den 01 JAN 1988 blev premierløjtnant (M) Laurits Jensen ansat som værkmester.

Den 14 AUG 1990 afgik værkmester C.Ravn.

Den 01 FEB 1991 afgik J.Palle som overværkmester. Han blev nogle måneder senere afløst af Laurits Jensen.

Bent Hansen var en kompetent tekniker og nem at samarbejde med. Da chefen for Skibsteknisk Afdeling Torben Munk afgik fra SMK 2 1/3 år efter Bent Hansens ankomst for at overtage en stilling som underdirektør i rederiet J.Lauritzen, blev Bent Hansen overført til Skibsteknisk Afdeling (OLV`s gamle tegnestuer). Denne gang kom H.O.H. til at fungere i 11 måneder, før det lykkedes at genbesætte afdelingschefsstillingen.

Med udgangen af FEB 1989 faldt KD (M) Egon Madsen for aldersgrænsen. Man (gad vide hvem det var) ville gerne have KK (M) Kurt Alex Thomsen (kaldet Røde Thomsen) til at afløse ham. Thomsen blev kommandør (M). Dette var den ene af 2 topstillinger og normalt slutstillinger for maskinofficerer. Efter et par år blev han dog forflyttet, hvilket var en højst usædvanlig procedure, til Flådestation Korsør som chef. Denne stilling havde ellers altid været besat med en KD (SØ). Chefen for Våbenvedligeholdelsesafd elingen KK (M) B.Sloth Larsen blev da KD (M) og chef for Vedligeholdelsessektoren.

Afdelingschef, overingeniør
Hans MUNCH,
01 APR 1991 – 31 DEC 1993

Inden KD (M) Thomsen afgik fra SMK, fik han presset igennem, at der for første

gang i søværnets historie blev udnævnt en tenikumingeniør til overingeniør. Det var en fantastisk udvikling, der var sket i de godt 42 år, jeg havde været i søværnet. Da jeg startede i 1949, blev teknikumingeniører slet ikke benævnt ingeniører men konstruktører, og nu kunne de blive overingeniører og komme i rangklasse og komme med til kongelige aftenselskaber og efter en vis tid blive kommandører af Dannebrog.

Overingeniør Hans Munch virkede ikke særlig sympatisk på os sektionschefer.

Han elskede at kalde folk fra værfterne til møde på sit kontor. Selv om der var aftalt et mødetidspunkt, så man tit ingeniører fra værfterne stå op til ½ time ude på gangen og vente på, at det passede Munch at kalde dem ind. Han skulle lige markere, hvor travlt optaget han var. Vi havde altid været vant til, at det var praksis i søværnet, at et aftalt møde startede til aftalt tid. Dette var gældende for såvel mødelederen som alle mødedeltagerne.

Han kunne godt lide at komme ud til værfterne og blive godt beværtet som den store kunde. I et tilfælde havde der været et større eftersyn og ombygning af orlogskutteren LÆSØ på værftet i Hvide Sande. Jeg skulle deltage i prøveturen som prøvetursleder. Munch regnede med, at værftet efter prøveturen ville give en større middag, som han gerne ville deltage i. Desværre skulle han noget andet den dag, hvorfor han bad mig aftale med værftet om at udsætte middagen til den følgende dag. Jeg meddelte ham kort og godt, at det ville jeg ikke være med til. Prøveturen var berammet til en hel dag, hvor vi fra skibsvedligeholdelsesafdelingen deltog med 4 mand: mig selv + 1 værkmester fra hver af de 3 sektioner, og fra skibsteknisk afdeling deltog en ingeniør, der havde konstrueret det nye løftegrej til dykkerklokken. Hvis værftet ville give noget om aftenen, ville det uden tvivl blive den aften, vi var færdig med prøveturen. Næste formiddag kunne man så diskutere evt. mangellister med værftet, hvorefter folk kunne rejse hjem. Munch foreslog, at vi blev en dag til. Det nægtede jeg pure. Det var et dårligt eksempel at give værkmestrene at spilde en ekstra dag og betale for en ekstra

Dykkerskibet LÆSØ. Skibet var oprindeligt en af ni orlogskuttere af BARSØ-kl.
(Foto: E. Laursen)

overnatning, bare for at han kunne deltage i en middag. Jeg agtede at rejse hjem næste formiddag.

Prøveturen foregik i høj sø i Nordsøen. Kutteren rullede meget, og søerne skyllede ind over agterdækket, så vi måtte opgive at prøve udsætning af dykkerklokken. Den blev først afprøvet efter, at vi var kommet i havn. Efter prøveturen blev alle prøvetursdeltagerne inviteret til middag kl.19. Et kvarter før 19 dukkede Munch op. Han havde åbenbart fået ændret sit første arrangement.

Afdelingens budgetter interesserede ham ikke en disse. Vi gjorde det på den måde, at vi i de 3 sektioner lavede hver vores sektionsforslag. Derefter samledes vi på mit kontor og lavede et samlet koordineret afdelingsforslag. Dette afleverede vi på det daglige postmøde hos afdelinschefen, som blot modtog det og lagde det til side uden senere at gennemgå det med os. Næste gang det skete, måtte jeg orientere ham om, at vi havde brugt megen tid på hver at lave et sektionsforslag, hvor alle sektionens medarbejdere havde været involverede. Herefter havde vi 3 sektionschefer brugt tid til et samlet forslag med koordinerede kommentarer. Som afdelingschef havde han ansvaret for det samlede afdelingsforslag, og det var sørgeligt at erfare, at det ikke havde hans interesse. Jeg kunne oplyse, at tidligere afdelingschefer havde følt sig foranlediget til at studere forslagene grundigt og at gennemgå dem i detaljer med os, før det blev afleveret videre i systemet. Næste dag begyndte han at gå budgettet igennem med os.

Efter godt et års prøvetid blev Munch udnævnt til tjenestemand som overingeniør i 37. lønramme. På dette tidspunkt havde man allerede begyndt at arbejde på en revision af SMK`s organisation. Det var besynderligt, at SMK havde indstillet en mand til en højt placeret tjenestemandsansættelse kun 1½ år, før en ny organisation med en 20 % mindre personelstyrke skulle træde i kraft. Det var endnu mere besynderligt, at indstillingen ikke blev stoppet i Forsvarskommandoen, men videresendt til Forsvarsministeriet med anbefaling. Det var komplet uforståeligt, at Forsvarsministeriet ikke stillede sagen i bero, indtil den nye organisation var endelig vedtaget, og det var klaret af, hvem der skulle bruges i den nye organisation, og hvem der skulle fyres. Forsvarsministeriet kunne uden problemer med Ingeniørsammenslutnigen have forlangt Munchs prøvetid forlænget, til man vidste, om der overhovedet blev brug for ham.

Den dag, udnævnelsen forelå, kaldte Munch alle hjemmeværende medarbejdere i skibsvedligeholdelsesafdelingen til møde på sit kontor og bød på et glas russisk champagne for at fejre udnævnelsen, som han selvfølgelig var glad for. Vi mødte alle pligtskyldigt op, men det var pinligt, at ingen ønskede ham til lykke med udnævnelsen, og stemningen var noget trykket. Han fik heller ikke overrakt en eller anden flaske med tilhørende lykønskningskort underskrevet af giverne, hvilket ellers var praksis ved slige lejligheder.

I omhandlede periode blev KL (M) Bent Hansen ansat som værkmester den 01 NOV 1991. Endvidere blev oversergent Grønbæk, der havde den fulde maskinmesteruddannelse og var ansat ved Søværnets Teknikskole, ansat som værkmester. Medio 1993 afgik han igen for at blive mester på Århus Flydedok, idet han frygtede afsked i forbindelse med den nye organisation pr. 01 JAN 1994.

I foråret 1993 indgav jeg min afskedsansøgning til Dronningen med udgangen af DEC 1993. Fra 01 JAN 1994 ville skibsvedligeholdelsesafdelingen være nedlagt og dermed også maskinsektionen.

Overingeniør Hans Munch blev fra 01 JAN 1994 miljøinspektør i SMK. Efter 1 år blev han som tjenestemand afskediget med ventepenge, dvs. fuld løn i 3 år.

Under deltagelse i min tidligere kollega Niels Henning Hansens 70 års fødselsdag den 09 AUG 1993 fik jeg en blodprop i hjertet

og blev indlagt på Skt. Elisabeths Hospital på Amager, hvor jegt lå en uge. Derefter var jeg sygemeldt, og i SEP 1993 fik jeg igen et alvorligt hjerteanfald og blev indlagt på Gentofte Amtssygehus, hvor jeg efter en halv snes dage fik en 5-dobbelt by pass operation. Bagefter gik der betændelse i såret, og 2 gange måtte jeg i fuld narkose for at få renset såret op. Efter ca. 6 uger blev jeg udskrevet. Ved en undersøgelse 14 dage senere på ambulatoriet konstateredes mere betændelse i den øverste del af såret. Jeg blev på stedet atter indlagt, og dagen efter kom jeg i fuld narkose på operationstuen. Jeg var indlagt en uge. Jeg havde således været indlagt på Gentofte Sygehus i alt i 7 uger og i den tid tabt 14 kg, men selve operationen var heldigvis vellykket.

Fra medio NOV lod jeg mig raskmelde og afviklede tilgodehavende feriedage resten af året. Det var således en ualmindelig brat måde, jeg kom til at afvikle mit arbejde gennem 45 år på.

Jeg orkede ikke at holde en afskedsreception i SMK, men havde inviteret hele maskinsektionen hjem til frokost. Maskinsektionen inviterede mig til julefrokost i SMK. Sektorchefen, KD Sloth Larsen havde meget venligt arrangeret, at jeg samme formiddag kunne aflægge CH SMK, kontreadmiral Mejdal et afskedsbesøg. Her var KD Sloth Larsen, teknisk chef Gregersen og overingeniør Bent Hansen, skibteknisk afdeling også til stede, men min egen afdelingschef var på tjenesterejse.
Efter et par glas tør Martini, og nogle venlige afskedsord var 45 års tjeneste i søværnet slut.

Torpedobåden HAMMER. Fra 1974-77 blev der på Frederikshavns værft bygget 10 slagkraftige torpedobåde af WILLEMOES-kl. Bådene havde en topfart på ca. 40 knob og var udrustet med kanon, torpedoer og Harpoon missiler. Bådene var under den sidste del af Den Kolde Krig en væsentlig del af flådens slagstyrke. (Foto: Søværnet)

Kapitel 13

Prøveture med søværnets skibe

I mine 41½ års virksomhed med maskininspektion på søværnets skibe har jeg deltaget i prøveture med næsten alle typer af enheder mest som dagssejladser.

1. efter aflevering fra værft efter større eftersyn eller reparation
2. efter aflevering fra værft som nybygning
3. for at foretage diverse undersøgelser i forbindelse med driftsproblemer
4. for at tage stilling til foreslåede modifikationer eller eftersyn

Følgende prøveture, som har strakt sig over flere dage, en enkelt op til 2 måneder, vil jeg give en særlig omtale:

- Ubåden DELFINEN
- Gasturbinetorpedobåden SØLØVEN
- Fregatten PEDER SKRAM
- Inspektionsskibet INGOLF og inspektionskutteren MALLEMUKKEN
- Korvetten NIELS JUEL
- Inspektionsskibet VÆDDEREN

Ubåden DELFINEN

De 4 enheder af DELFINEN-kl blev de sidste ubåde, som både var projekterede, konstruerede og byggede på OLV.

Da den første båd DELFINEN var færdig i 1957, skulle den gennemgå omfattende søprøver. Jeg var sammen med flere andre civile teknikere udstukket til at deltage i prøveturene.

Inden første sejlads gennemgik vi omfattende lægeundersøgelser på Militærhospitalet.

Ubåden DELFINEN søsættes fra Orlogsværftet den 4 maj 1956. DELFINEN-kl på fire enheder var de sidste dansk projekterede, konstruerede og byggede ubåde.
(Foto: Orlogsmuseets arkiv)

På Holmen kom vi i en tryktank, hvor trykket gradvis blev sat op til 3 bar svarende til trykket på 30 m vanddybde. Ved prøven var en reservlæge med i tanken, og det drejede sig om hurtigst muligt at få udlignet trykket i ørerne ved at holde sig for næsen og med lukket mund trykke af al kraft. En elektroværkmester fik sprængt en trommehinde.

Ved ubådseskadren fandtes et dybt bassin, hvori man skulle lære at bevæge sig under vand med en luftbeholder på ryggen og trække vejret gennem en sut i munden. Det var ikke så rart første gang at trække hovedet ned under vandoverfladen og trække vejret gennem det særlige udstyr.

Den sidste prøve ved ubådseskadren bestod i udslusning gennem en kopi af et ubådstårn. Man blev anbragt i tårnet iført det ovenfor nævnte luftudstyr, og en stor luge på forsiden blev lukket udefra. Lugen kunne i nødstilfælde hurtgt åbnes, og manden reddes, hvis noget skulle gå galt inde i tårnet. Man stod nu i det mørke tårn og skulle finde frem til den ventil, hvormed tårnet kunne fyldes med vand fra det ovenover tidligere omtalte vandbassin illuderende søvandet udenfor båden på det sted, den måtte være sunket. Når dette var sket, var der samme vandtryk i tårnet som udenfor, og dækslet i tårnets top kunne åbnes, og man kunne komme ud af tårnet (båden) og stige op til vandoverfladen i bassinet (havoverfladen). Inden man forlod tårnet, skulle man huske at lukke fyldeventilen til tårnet, og når man var kommet ud af tårnet, skulle man huske at lukke tårndækslet igen, inden man begyndte opstigningen, ellers var man sidste mand, der var kommet ud af den båd.

Hvis ovennævnte prøver var beståede med tilfredsstillende resultat, var man kvalificeret til at deltage i søprøverne.

Den første dykkeprøve skulle ske ved Bornholm. Vi sejlede fra Holmen, og da vi nærmede os Bornholm, var det blevet dårligt vejr. Båden rullede særdeles meget nord for Hammeren. Det var første gang, jeg sejlede med en ubåd, og det var temmelig

DELFINEN til søs. Danmark fik sin første ubåd DYKKEREN i 1909. Fra da af og indtil 2004 udgjorde ubåde en meget betydelig del af den danske sømilitære kapacitet. Desværre strøg den sidste danske ubåd SÆLEN kommando den 25 november 2004, efter en politisk "studehandel" i forbindelse med det i 2004 indgåede forsvarsforlig. Fra denne dato fraskrev danske politikere sig muligheden for at råde over dette unikke våbensystem.
(Foto: Orlogsmuseets arkiv)

ubehageligt. Vi nærmede os vores dykkefelt lidt øst for Bornholm, hvor båden skulle sættes 30 m ned på en sandbund. Det var skønt at komme under vandoverfladen, så rulningen ophørte. Det gik heldigvis fint med både at komme ned og at komme op igen.

De næste prøver foregik fra Frederikshavn, hvor vi i 2 dage startede fra Frederikshavn kl. 04.00 om morgenen. Vi skulle et godt stykke op i Skagerak norden for Skagen, for at kunne få båden ned på 100 m vand, svarende til 10 bar tryk, hvilket var den maksimale dykkebybde båden var beregnet til. Jeg var blandt andet involveret i måling af, hvor meget trykskroget blev deformeret på 100 m dybde. På enden af en lang træstang anbragt diametralt i trykskroget måltes med en mikrometerskrue, at skrogets sammentrykning var 1 mm på diameteren, hvilket var acceptabelt.

Alle prøver forløb tilfredsstillende og heldigvis uden uheld. Årsagen til at vi civile forinden var trænet i at kunne klare en udslusning var, at de fleste ulykker med ubåde i fredstid er sket under de indledende søprøver.

Af en eller anden grund fortsatte DELFINEN sejlads i ca. 4 år, før den indgik i flådens tal sammenfaldende med det første periodiske eftersyn

Gasturbinetorpedobåden SØLØVEN

SØLØVEN-kl blev de første gasturbinedrevne både i søværnet. Det var primært et ønske fra operativ side at få indført gasturbinen i stedet for dieselmotoren på grund af, at gasturbinen kunne bringes op til fuld ydelse et par minutter efter start. Mercedes dieselmotorerne i motortorpedobådene krævede en klargøring (opvarmning) på 2 timer før sejlads, hvorefter man gradvis kunne sætte dem op til fuld ydelse (2500 HK pr motor i GLENTEN-kl og 3000 HK i FLYVEFISKEN-kl og FALKEN-kl). Fuld ydelse var begrænset til ½ times sejlads, hvorefter ydelsen skulle reduceres med 500 HK pr. motor et par timer, før man igen måtte gå op til fuld ydelse.

Den valgte bådtype var meget tæt på den engelske BRAVE-kl med et planende skrog. Med 3 Rolls Royce PROTEUS gasturbiner på hver 4250 HK kunne båden få en max. fart på 52 knob. Motortorpedobådenes max. fart var 42 knob.

En dieselmotors specifikke brændstofsforbrugskurve (g/HKh som funktion af HK-ydelsen i %) er nærmest vandret, hvilket er meget fordelagtigt, dvs. det koster den samme mængde brændstof pr time for at bruge 1 HK, hvad enten det er ved lav eller høj ydelse af motoren.

En gasturbine har derimod et minimum i specifikt forbrug ved fuld ydelse. Ved f.eks. halv ydelse koster det meget mere i brændstof pr. time for at bruge 1 HK. Ved tomgang er gasturbinens specifikke brændstofforbrug maksimalt.

Til krydsfart (max. 10 knob) og til bakmanøvre havde SØLØVEN-kl 2 mindre dieselmotorer.

De 2 første både af SØLØVEN-kl blev bygget hos VOSPER i Portsmouth i England,og de 4 sidste blev bygget på OLV efter VOSPER`s tegninger.

Ved prøveturene i Kanalen i 1964 af de 2 VOSPER-både viste der sig nogle alvorlige skrogsmæssige problemer. Skrogets træ-klædning gik løs fra spanterne. Det tog omtrent 1 år at modificere konstruktionen, før bådene var klar til aflevering og hjemsejling til Danmark. SVK`s faste repræsentant ved OLV KK Barfoed foreslog, at jeg rejste til Portsmouth og var med ved hjemsejlingen af bådene til Danmark. Dette blev tiltrådt af SMI.

Jeg rejste til Portsmouth klar til planlagt afgang. På grund af de skrogproblemer, der havde været, havde Søværnets Operative Kommando (SOK) imidlertid givet bådene ordre til ikke at måtte afsejle, før vindstyrken var under 6. Ved planlagt afgang var vindstyrken imidlertid langt over 6. Jeg måtte vente en uge i Portsmouth (indlogeret på Queens Hotel), før vindstyrken kom ned på 6, så vi kunne afgå. Jeg aflagde hver dag et besøg ombord. Teknikofficeren i SØLØVEN var premierløjtnant (PL) Theill og i SØRID-

SØRIDDEREN i Nordsøen den 22 marts 1965. Ved sejlads i tåget og usigtbart vejr skal farten efter omstændighederne reduceres. Da det var noget tåget under forlægningen fra Lowestoft til Brünsbüttel beordrede gruppechefen farten reduceret til 40 knob (74 km/timen). (Foto: Mogens Wismann)

SØLØVEN og SØRIDDEREN under manøvrerulle efter sejlads gennem Kielerkanalen den 23 marts 1965. (Foto: Mogens Wismann)

DEREN PL Bakmand. Begge 2 havde jeg haft som maskinkadetter på Søværnets Officersskole i faget maskinteknisk varmelære.

Jeg skulle være ombord i gruppebåden med KL Winther som chef. Her var endvidere en serviceingeniør fra Rolls Royce. Vi skulle anløbe Lowestoft på vejen hjem for overnatning, inden vi tog turen over Nordsøen til Kielerkanalen.

Maskineriet (gasturbiner, krydsfartdieselmotorer, gear og generatorsæt m.m.) gik heldigvis fint i begge både. Inden vi nåede Lowestoft var SØLØVEN`s ekkolod (vanddybdemåler) ude ad drift.

Da vi næste dag afgik fra Lowestoft, gik SØLØVEN`s radar sig en tur kort efter afgang, og samtidig blev det tæt tåge. SØRIDDEREN blev beordret frem som førerbåd, og vi lå lige efter den så tæt på, at det netop var muligt at se den i tågen. I henhold til søvejsreglerne skal farten nedsættes i tåge, så gruppechefen satte farten ned til 40 knob (ca. 74 km/h). Under hele overfarten til Kielerkanalen bankede båden så meget i søerne, at det var umuligt at lægge sig på buffen for at få lidt hvile.

Da vi nåede Brunsbüttel ved indsejlingen til Kielerkanalen, var det blevet klart vejr igen, og vi nød sejladsen gennem kanalen. Vi sejlede på de 2 krydsfartmotorer med den tilladte max. fart af 7 knob.

Ved udsejlingen af Kielerkanalen lidt nord for Kiel skulle bådene ligge i 2 dage for hvil og for fremvisning til den tyske marine. Ved telefonisk samtale med SMI`s underdirektør Sørensen fik jeg besked på at tage toget hjem med det samme fra Kiel grundet presserende arbejde i SMI.

Fregatten PEDER SKRAM

Efter Carl Sørensens udnævnelse til underdirektør i SMI den 01 JAN 1964 overtog jeg hans hidtige job som søværnets koordinerende ingeniør i forbindelse med bygningen af de 2 sidste enheder på det amerikanske våbenhjælpsprogram – fregatterne af PEDER SKRAM-kl.

Fregatten PEDER SKRAM i havn under turen til Amerika i 1966. (Foto: Mogens Wismann)

PEDER SKRAM blev bygget på Helsingør Skibsværft for amerikanske midler. Skibet blev søsat den 20 MAJ 1965 og indgik efter omfattende søprøver med mig som prøvetursleder i flådens tal den 25 MAJ 1966.

Skibet var det første skib i fregatsørrelse i NATO med gasturbiner som hovedmaskiner, nemlig 2 Pratt & Whitney gasgeneratorer + 2 STAL-LAVAL fremdrivningasturbiner (i alt 44.000 HK) samt 2 gear af STAL-LAVAL fabrikat. Til krydsfart var der 2 General Motors dieselmotorer (i alt 4800 HK). Omstyring fra frem til bak skete med 2 vendbare propellere af det svenske Ka-Me-Wa fabrikat. Disse propellere var de første i verden, der var bygget til så stor en HK.

Der var overordentlig stor NATO interesse for PEDER SKRAM som den første af de 2 fregatter.

Fra USA`s side skyldtes interessen primært, at man skulle bygge 6 skibe (HAMILTON-class) til US Coast Guard af nogenlunde samme størrelse som PEDER SKRAM og med samme type maskineri. Man var specielt interesseret i at få støjmålt skibet ved deres støjmålestation ved Bahamaøerne i Karibien samt at få foretaget målinger ombord af indholdet af saltvand i indsugningsluften til gasturbinerne under hårdtvejrs sejlads.

Den engelske marine (Royal Navy (RN)), der også havde planer om at indføre gasturbiner i større skibe end torpedobåde, var ligeledes interesseret i at måle saltindholdet i indsugningsluften til gasturbinerne.

Fra SVK og SOK`s side var der stor interesse i at få afprøvet skibet under længere tids hårdt vejrs sejlads.

Ovennævnte interesser resulterede i planlægning af et 2 måneders togt til USA og Bahamaøerne fra midt i OKT 1966 til ca. midt i DEC 1966.

Fra SVK`s side var der ønske om, at skibets normale besætning skulle suppleres med en maskiningeniør og en elektroingeniør.

Mellem SVK og SMI aftaltes, at maskiningeniøren skulle være mig, der sammen med bl.a. PEDER SKRAM´s teknikofficer (TKO), orlogskaptajn (M) Tersløv havde deltaget i

- et 5 ugers gasturbinekursus hos Pratt & Whitney i Harford i USA i 1964
- et gasturbine- og gearkursus hos STAL-LAVAL i Finspong i Sverige
- et propellerkursus hos Ka-Me-Wa i Sverige

Elektrooingeniøren blev Arne Sørensen fra SMI`s elektroafdeling. Han havde været tilsynsførende ingeniør på el.arbejder under skibets bygning.

Fra amerikansk side skulle deltage ingeniør Weinert, der var chef for USN gasturbineforsøgsafdeling, med 2 mand til at foretage saltvandsmålinger i indsugningsluften.

Fra engelsk side side skulle deltage en kaptajnløjtnant (M) også til måling af vandindhold i indsugningsluften.

Fra min barndom i Nyboder var jeg bekendt med, at tildeling af lukafer ombord i et krigsskib skete efter rang (snoretal) og anciennitet. Når vi skulle være 2 måneder ombord, ville det jo være rart, at man boede så godt som muligt, men hvordan skulle civile indplaceres blandt militære ?. Jeg foreslog derfor ing. A.Sørensen, at vi søgte om tildeling af en militær grad i den tid, vi var udkommanderet med fregatten. Den var han helt med på. Jeg satte underdirektør Sørensen ind i problemet og foreslog, at jeg blev tillagt midlertidig grad af kommandørkaptajn, hvad der var præcedens for ved uniformering af en afdelingsingeniør, og at ing. A.Sørensen blev tillagt grad af kaptajnløjtnant. Underdirektøren gik videre med sagen til chefen for SMI/direktør for OLV Schou-Pedersen. Senere på dagen blev jeg kaldt ind til direktøren, som gerne ville høre motiveringen for anmodningen af min egen mund. Da vi havde drøftet sagen et kvarterstid, erkendte han, at mit forslag var rimeligt, og han gerne ville støtte det. Han ringede så, mens jeg endnu var på hans kontor, til chefen for søværnsstaben, kontreadmiral Helms og foreslog, at Søren-

sen og jeg blev uniformerede med de af mig foreslåede grader. Den var admiralen med på, og dermed skulle den sag være klaret. Troede jeg. To dage senere blev jeg af UDI informeret om, at der var problemer med tildelingen af militær grad. Det var ikke graderne som sådan, der var problemer med, men tildeling af kommandørkaptajnsgrad krævede kongelig udnævnelse, og det skulle over forsvarsministeriet og Dronningen, og det kunne ikke nås inden afsejlingen. Sandheden har formentlig været, at Søofficersforeningen ikke har været begejstret for at få en ingeniør ombord med samme grad som skibets chef.

Inden afsejlingen fra Holmen blev det bestemt, at chefen for den militære rådgivningsgruppe (MAAG) ved den amerikanske ambassade i København en captain (svarende til dansk kommandør) skulle deltage i turen fra Holmen til Norfolk i USA. Han blev naturligvis tildelt eskadrechefslukafet, som lå ved siden af chefsapteringen i overbygningen en etage over hoveddækket.

Arne Sørensen og jeg blev tilsammen tildelt et dobbeltlukaf i officersapteringen, nede i sumpen, etagen under hoveddækket med fælles bad og toilet for alle.

Den yngste maskinofficer (4. mester) PL A.Knudsen fik eget lukaf ude i borde.

Næstkommanderende (NK), OK Dynnes Hansen og teknikofficeren havde hver eget lukaf på hoveddækket overfor officersmesse A med fælles bad og toilet mellem de 2 lukafer. Hvis jeg havde haft grad af kommandørkaptajn, havde en af de 2 herrer måtte flytte ud af sit lukaf og overlade det til mig på turen til Norfolk.

Den amerikanske ingeniør og den engelske kaptajnløjtnant fik tildelt plads i sergentapteringen, men de spiste i officersmesse A sammen med A-officererne (excl. chefen, som spiste hos sig selv) og Arne Sørensen og mig.

Efter at vi var afsejlet, forklarede jeg NK, som jeg som værnepligtig i 1949 havde sejlet sammen med i fregatten HOLGER DANSKE, hvor han var søkadet i klasse B, at jeg fandt det rimeligt, at jeg overtog eskadrechefslukafet i Norfolk, når den amerikanske captain var gået i land. Det passede ham tilsyneladende ikke rigtigt. Han følte åbenbart ikke, at det var rimeligt, at jeg skulle have skibets næstbedste lukaf med koøjer og eget bad og toilet. Jeg forklarede ham:

- at jeg var en lønningsklasse over skibets chef
- at jeg var den eneste ombord, der ikke havde søtillæg, idet et sådant efter reglerne ikke kune tildeles til lønningsklasse 26 og derover. Som kompensation for det manglende søtillæg ville det være rimeligt, at jeg fik en passende beboelse.
- at det først havde været aftalt med SVK, at jeg skulle tildeles grad af kommandørkaptajn, men at dette alene ikke blev gennemført af tidsmæssige grunde så jeg fandt det rimeligt, at ing. Sørensen og jeg ikke længere end højst nødvendigt kulle have ringere beboelse end yngte maskinofficer. Det måtte NK tænke

Efter nogen "kammeratlig parlementeren" med PEDER SKRAM´s næstkommanderende flyttede jeg i Washington ind i eskadrechef lukaffet. (Foto: Tom Wismann 2004)

nærmere over og drøfte med skibets chef.

Afsejlingen fra Holmen skete den 24 OKT 1966, og vi gik norden om Skagen og ned gennem Nordsøen og Kanalen. Da vi kom ud af Kanalen begyndte havet at vise lidt større tænder end i Nordsøen. Vi fik slingrebrædderne på bordet i messen, og

Næste morgen skulle jeg deltage i en rundtur med bus på øen under orlogspræstens ledelse. Inden var der morgenmønstring for de værnepligtige, der skulle deltage i turen samt for de, der skulle blive ombord til dagligt arbejde. NK var rasende. En del af de folk, der havde haft landlov aftenen før, var kommet ombord i lidt overstadigt humør

Maskinkontrolrummet i PEDER SKRAM. Fra kontrolrummet blev skibets maskineri konstant overvåget, når skibet var i søen. Konstant var der en maskinofficer og 3-4 mand på vagt. (Foto: Tom Wismann 2004)

grundet den gradvise tilvænning til skibet over nogle dage, undgik jeg heldigvis at blive søsyg.

Skibets brændoliebeholdning var ikke stor nok til at sejle direkte til USA. Vi skulle anløbe Ponto Delgada (38 N, 26 V) på Azorerne – nogle små portugisiske øer, for at fylde olie.

Den første aften på Azorerne var jeg i land med A.Sørensen, TKO og skibspræsten, pastor Rørskov fra Holmens Kirke. Vi var rundt og snuse lidt til det lokale liv.

og havde medbragt en del flasker med billig vin og sprut til senere brug. Det var absolut ikke tilladt, brølede NK. Værnepligtige måtte ikke besidde og drikke vin og spiritus ombord. Det var ikke en turistliner, de var på togt med, men et krigsskib på prøvetur. Hvis det gentog sig i aften, ville for det første alle medbragte drikkevarer blive konfiskerede og for det andet al yderligere landlov i Ponto Delgada blive annulleret.

Rundturen med bus gik fint. Vi besøgte bl.a. en stor bananplantage, hvor jeg købte

2 flasker bananlikør. Senere på turen blev den ene åbnet. Det var desværre ikke nogen himmerigs mundfuld, så jeg bestemte mig for, at den anden i hvert fald ikke skulle med hjem. Den skulle også drikkes ombord en dag ved lejlighed.

Om aftenen sad jeg efter middagen i messen og fik en hyggelig snak med de officerer, der havde vagt, samt med ingeniør Weinert og A.Sørensen. Lidt senere på aftenen kom NK og 2. mester (KL Nørgård) ombord efter at have været en tur i i land sammen. De fulgtes af 2 portugisere, som medbragte en stor dunk hvidvin, som blev stillet på bordet til fri aftapning af tilstedeværende messemedlemmer. Portugiserne gik derefter i land, hvor de med besvær skulle bakse et helt fad (trætønde på ca. 100 l) hvidvin ombord. Dette havde de fået prakket de 2 officerer på under deres tur i land. Vinfadet blev leveret ved indgangen til messe A. Fadet blev derefter surret fast i gangen lig ud for officersmessen. Det var ikke for smart af NK efter hans tordentale til besætningen ved morgenmønstringen at skilte så åbenlyst med, at officerer var underkastet andre regler end menige.

Efter afsejling fra Azorerne kom vi ud i rigtig dårligt vejr. Slingeragen blev særdeles voldsom op til 42 grader til hver side. Selv med slingrebrædder på messebordet og nattede duge var det svært at holde styr på det hele. Artilleriofficeren, som satte pris på en pilsner til frokosten, havde fundet ud af at placere pilsneren i inderlommen på sin jakke, ind imellem han tog sig en tår af flasken. Ved en særlig kraftig rulning slog artilleriofficeren en baglæns kolbøtte med sin stol. Han kom dog helskindet på benene igen stadig med pilsneren i jakkelommen, og kun lidt af øllet var gået tabt. I dørken var der under hver stol et lille øje, hvortil stolen kunne spændes fast med en dertil indrettet stang op til bunden af stolesædet. Efter ovennævnte episode fik vi naturligvis alle omgående fastgjort vore stole.

Det meste af tiden gik vi på dieselmotorerne, dels fordi vejret ikke tillod at sejle hurtigt på gasturbiner, dels fordi vi skulle spare på brændstoffet, idet der ikke var tankningsmulighed, før vi anløb Norfolk. De 2 gasturbiner brugte i alt ved fuld ydelse ca. 10 t/h, medens de 2 diesler kun brugte ca. 0,9 t/h ved fuld ydelse. (18 knob). Der var således begrænsede muligheder for amerikanerne og englænderen til at foretage målinger af vandindholdet i indsugningsluften til gasturbinerne.

Vejret var under hele overfarten så hårdt, at der generelt var forbud om at opholde sig på dækket på grund af livsfaren ved at blive skyllet overbord.

For at lette skibets vægt mest muligt var hele overbygningen over hoveddækket udført af aluminium. Når fregatten red på de store bølger, kunne aluminiumsoverbygningen visse steder ikke tåle påvirkningerne. I messe A havde vi heldigvis ingen problemer, men det havde de til gengæld i messe B (specialofficerernes messe). Dækket i messen revnede simpelthen tværskibs. Når skibet red på en bølgetop åbnede revnen sig ca. 25mm og søvand, der slog ind over skibet, fandt vej ned i messen så dørken sejlede i vand. B-officererne måtte således have søstøvler på, når de opholdt sig i messen og helst også medbringe en paraply. B-officererne var godt sure og anmodede mig om at komme op på dækket og se, hvordan revnen skiftevis åbnede og lukkede sig. De mente, at det var et værre møgskib, søværnet havde fået bygget i Helsingør. B-officererne måtte imidlertid finde sig i vandet. Det kom ikke på tale at stille den tørre messe A til rådighed for B-officererne f.eks. ved at spise i 2 hold. Den alvorlige skade på skibet blev rapporteret til Norfolk pr. signal.

NK og 2. mester havde under overfarten til Norfolk ikke følt sig tilskyndet til at tage hul på deres vintønde og lade messe A's medlemmer nyde godt af dens indhold. Aftenen før vi skulle anløbe Norfolk, var der nogle af de yngre A-officerer, der fandt, at det havde været rimeligt, at den ret sure tilværelse ombord på grund af det dårlige

vejr var blevet forsødet lidt med hvidvinen. Så når de 2 seniorofficerer ikke ville byde, bestemte man sig for selv at tage sig af retterne. Man allierede sig med tandlægen og lægen. Tandlægen borede et lille hul i tøndens top, og lægen kom med noget tynd plastikslange, hvis ene ende blev stukket ned i tønden og den anden ende ført ned i officersapteringen nedenunder og hen til man lettede på klemmen flød hvidvinen ud i stride strømme. Alle kunne drikke så meget de lystede. Stemningen steg, og en venlig sjæl fik det indfald, at det måske alligevel var lidt synd for NK og 2. mester, at de ikke fik del i deres egen vin. Han adviserede derfor de 2 herrer om, hvor udskænkningen foregik, og mærkværdigvis mødte de begge op, men med et lidt surt fjæs på. Efter at have

Det var her i gangen udfor officersmessen at skibets næstkommanderende og 2. mester, havde anbragt en på Azorerne privat indkøbt tønde hvidvin. Da "næsten og 2. mester" efter et stykke tid ikke fandt grund til at lade messens medlemmer smage af tønden, tog nogle af de yngre officerer selv affære. (Foto: Tom Wismann 2004)

navigationsofficerens lukaf ude i borde. Ing. Sørensen og jeg var inde på vores fælles lukaf, hvor jeg sad og forberedte mig på det foredrag, jeg skulle holde om fregattens maskineri, når vi kom til Norfolk, da vi hørte en del støj ude i gangen. Vi gik ud for at se, hvad der foregik, og vi blev straks inviteret ind til navigationsofficeren KL Budsted til alle tiders hvidvinsgilde. Slangen med hvidvin var suget an og påsat en klemme af lægen. Når drukket et glas trak de sig tilbage, og der blev ikke snakket mere om hændelsen

Et par uger senere, da vi befandt os i farvandet ved Bahamaøerne, fandt NK og 2. mester ud af at servere resten af vinen i messen til frokost. Nogle kander med hvidvin blev stillet på bordet hver dag i en uges tid, men der blev praktisk talt ikke drukket noget, da vinens efterhånden noget sure smag ikke behagede messemedlemmerne. Til sidst

blev tønden med den resterende vin hevet overbord.

Inden ankomsten til Norfolk bad TKO mig om at drøfte reparationen af revnen i messe B`s dæk med reparationssjakket, der ville stå på kajen, når vi tidligt på formiddagen kom til flådebasen.

Bossen for sjakket var meget forbavset over at erfare, at vi ikke havde 2 fleksible samlinger i letmetalsoverbygningen (en forude og en agterude). Dette var almindelig praksis i amerikanske destroyere og fregatter. Vi aftalte derfor, at der skulle skæres en ca. 10 cm bred revne på det sted revnen befandt sig gående fra stålhoveddækket lodret op i hussiden, vandret over til den anden side og igen lodret ned til hoveddækket. Den 10 cm brede revne skulle dækkes med en gummibælg, der skulle sluttes vandtæt til huset på hver side af den etablerede 10 cm revne. Når skibet fremover kom til at arbejde i søen ville bælgen kunne strækkes mere end de tidligere konstaterede 25 mm og messe B kunne igen blive et tørt rum.

Samme dag vi ankom til Norfolk skulle der om aftenen være et foredrag i Institution of Marine Engineers i New York om gasturbiner i skibe. Helsingør Skibsværft havde fået oplyst, at der bl.a. forventedes en omtale af PEDER SKRAM`s maskineri. Værftets direktør, civilingeniør (skibs) Steffensen ville overvære foredraget, og han havde bedt SMI om, at jeg også kunne være til stede for i givet fald at kunne besvare specifikke spørgsmål vedrørende maskineriet.

Vi ankom den 14 november til Norfolk der er verdens største flådebase.
(Foto: Mogens Wismann)

Efter aftale med chefen, KK Stilling, bad jeg efter vores ankomst den amerikanske forbindelsesofficer om at bestille en flybillet fra Norfolk til New York samme eftermidag og et hotel for 1 nat indenfor det af staten fasrsatte max. beløb. Ved henvendelse til ca. 10 hoteller meldtes alt optaget. Med chefens tilladelse fik jeg lov til at overskride max.beløbet. Efter flere forgæves forsøg lykkedes det endelig forbindelsesofficeren at skaffe et værelse på Waldorf Astoria (for-

mentlig New Yorks dyreste hotel).

Foredraget om aftenen var ret generelt, og der blev efter foredraget kun stillet få spørgsmål om PEDER SKRAM og dens maskineri. Disse kunne direktør Steffensen og jeg let besvare.

Jeg nød at overnatte på Waldorf Astoria og var glad for, at jeg ikke selv skulle betale det.

Næste dag havde Pratt & Whitney (P&W) inviteret det meste af fregattens maskinbesætning til Hartford for besøg på fabrikken, hvor skibets 2 gasgeneratorer var fremstillede. Efter aftale med chefen tog jeg toget om morgenen fra New York til Hartford og kom til byen nogenlunde samtidig med maskinbesætningen, der kom med fly fra Norfolk som P&W`s gæster. Jeg kendte jo fabrikken fra mit 5 ugers kursus der 2 år tidligere. Vi havde en fin dag og fik en flot frokost, og sidst på eftermiddagen blev vi fløjet tilbage til Norfolk.

På det tidspunkt vi var i Norfolk, var der samtidig et NATO-admiralssymposium med ca. 40 admiraler heriblandt 3 danske. På vores 3. dag i Norfolk skulle disse admiraler aflægge fregatten et besøg. Admiralerne var delt op i 4 hold à 10 mand. Der skulle komme 2 hold om formiddagen og 2 hold om eftermiddagen.

På hvert hold blev der først givet en briefing om selve skibet af skibschefen, der samtidig var mødeleder, og dernæst en noget længere briefing om maskineriet af mig. Efter briefingerne var der lejlighed til at stille spørgsmål. Til sidst var der rundvisning i maskineriet. Jeg viste rundt i et af de 2 gasturbinerum, i maskinrummet med de 2 krydsfartdieselmotorer, i et af de 2 gearrum og sluttelig i maskinkontrolrummet. Der var overordentlig stor interesse fra admiralernes side, og der blev stillet mange spørgsmål.

Ved en af briefingerne blev jeg ved en fejltagelse fra chefens side udnævnt til admiral. Bortset fra chefen og mig var alle tilstedeværnde admiraler, og når chefen henvendte sig til en person, var det hver gang først med titlen admiral. Ved afslutningen af en af briefingerne meddelte chefen: "Nu vil admiral Wismann vise de herrer admiraler rundt i maskineriet".

Mellem formiddags- og eftermiddagsmøderne havde chefen inviteret de 3 danske admiraler og mig til frokost i sit lukaf.

Efter at basens folk havde arbejdet i næsten døgndrift, lykkedes det at blive færdig med den fleksible samling i dækshuset ved messe B inden vores planlagte afgang.

Den sidste aften, vi lå i Norfolk, var vi nogle stykker, der var inviteret hjem til forbindelsesofficeren privat. Han boede ca. 45 km fra basen. Det syntes vi var frygtelig langt væk, men det regnede amerikanerne ikke for noget. Der var også inviteret nogle yngre damer, så der kunne blive lidt dansant senere på aftenen. Vi fik først en velkomstdrink, derefter nogle udmærkede sandwich med vin, efterfulgt af kaffe. Det var et hyggeligt selskab med bar flinke mennesker. Pludselig dukkede der et hold på 5-6 yngre mænd op og blandede sig i selskabet. De begyndte uopfordret at tage for sig af diverse drikkevarer (gin, whisky, campari, vodka), der stod på et bord til senere brug og begyndte at snakke med pigerne. Jeg syntes det, det var nogle underlige nogle, der var kommet. Efter ca. ½ times tid spurgte jeg en af amerikanerne, der havde været med fra starten, hvad det var for nogle mærkelige mennesker, der var dukket op. Han forklarede mig, at det var ret almindeligt, at småbander af unge mennesker drev rundt i villakvartererne og søgte efter steder, hvor de kunne høre, at der var fest. Hvis det forekom dem attraktivt gik de bare ind ogt blandede sig i selskkabet og tog for sig af varerne. Jeg sagde til ham, at det forekom mig meget mærkeligt, og jeg foreslog ham, at vi bad dem skrubbe af, og hvis ikke det virkede, var vi jo så mange, at vi kunne smide dem på porten. "For guds skyld" svarede han, "det var dog en frygtelig tanke. Vi kunne risikere, at det hele blev smadret her". Han fortsatte: "Det bedste vi kan håbe på er, at de snart finder selskabet kedeligt, og at de ikke synes der er noget

ved pigerne og derfor forsvinder af sig selv". Det var kloge ord, for ca. et kvarter senere forduftede de helt af sig selv.

Af en eller anden grund gik MAAG`s captain ikke i land i Norfolk. Han skulle sejle videre med til Washington, som var vores næste og sidste anløbshavn i USA.

Vel ankommet til Washington forlod den amerikanske captain skibet og eskadrechefslukafet blev ledigt. Jeg mindede derfor NK om vores tidligere samtale om sagen, som i øvrigt ikke havde været drøftet yderligere siden vores afsejling fra Holmen. Jeg sagde til ham, at jeg gik ud fra, at det nu var i orden, at jeg rykkede 2 dæk op til eskadrechefslukafet. Han sad lidt og ligesom tyggede på det, som om han ikke rigtig vidste, hvad han skulle sige. Til sidst sagde han:"Nåh". Dette undlod jeg at kommentere, og vi skiltes. Jeg bestemte mig nu for at handle hurtigt og betragte nåh`et som et ja og flyttede omgående alt mit habengut op i eskadrechefslukafet. Hvis nåh`et havde betydet nej, måtte han jo komme og sige det. Jeg hørte heldigvis ikke mere fra ham og A.Sørensen beholdt vores tidligere fælleslukaf som enkeltmandslukaf på resten af turen.

I Washington var chefen, nogle A-officerer og jeg inviteret til en meget fin middag en aften i den danske ambassade.

På vej til Bahamaøerne fangede vi en krabat af en haj. Tandlægen fik til opgave at "operere" nogle af bæstets barberbladsskarpe tænder ud, som vi så kunne få med hjem som souvenir. (Foto: Mogens Wismann)

En dag var jeg med på en busudflugt til Arlington Kirkegården, hvor chefen nedlagde en krans på præsident Kennedy`s grav.

En aften var chefen og jeg inviteret ud til marineattacheen KK P.E.Pedersen (PEP) til middag sammen med de 3 danske admiraler og den danske militærattache – en flyvergeneralmajor. PEP`s kone, som jeg tidligere havde set, da hun var kontordame ved Søminevæsenet, var datter af overværkmester Larsen ved OLV`s

maskinopstilling. Hun havde en rigtig kulsort negerpige til at klare serveringen, så hun kunne sidde med ved bordet under hele middagen og blot indimellem give sine diskrete instruktioner til negerpigen. Det klarede både hun og negerpigen til det fine selskabs fulde tilfredshed.

Efter at have fået en del amerikanske støjmåleteknikere, den kommende TKO til den første HAMILTON-class og et par ingeniører fra MPO (OLV`s midlertidige projekterinsorgan) ombord afsejlede vi fra Washington med kurs mod Bahamaøerne. Der var ca. 1700 km sydpå, så det tog 2 døgn at sejle ned til øerne, der ligger på ca. 23 grader nord.

Da jeg nu var den i A-messen, der havde fået det bedste lukaf, syntes jeg, at dette skulle fejres. Jeg inviterede derfor til house warming 3 dage i træk med messe-medlemmerne delt op i 3 lige store grupper, idet det ellers ville knibe med pladsen i eskadrechefslukafet. Jeg bød på whisky og gin, hvilket kostede ca. 4 kr. pr flaske toldfrit, samt peanuts og slik. Det gik fint med 1. hold. Næste dag, da 2. hold skulle møde, mødte 1. hold også op, idet de syntes, det havde været så hyggeligt dagen før. 3. dag mødte alle 3 hold op, og folk stod næsten som sild i tønde. Nu syntes jeg ikke, at det var så morsomt længere, hvilket jeg forsigtigt lod mig mærke med. Artillerioffi ceren, som var der for 3.gang, beklagede, og nu ville han lave en indsamling til mig, når jeg åbenbart syntes, det hele var blevet for dyrt. Som sagt så gjort tog han et rent glas og lagde nogle mønter eller en seddel i og bad om bidrag fra de andre. Det syntes man åbenbart var meget morsomt, for de fleste gav en skærv. Han kom så højtideligt og ville overrække gæsternes bidrag til festen. Hertil svarede jeg nej tak og sagde, at han selv kunne beholde pengene. Det havde han åbenbart ikke ventet, og da han sikkert ikke vidste, hvad han så skulle gøre, smed han resolut glasset med alle pengene ud af et af mine åbentstående koøjer, hvor de passerede tværs over sidedækket og lige ud i havet til hajerne. Det glædede mig senere at erfare, at de fleste messemedlemmer havde fundet

Paradise Beach på Bahamaøerne. Det gamle ord om, at man i søværnet må tage tjenesten som den kommer - er så sandt så sandt. (Foto: Mogens Wismann)

hans handling som et besynderligt udslag af søkuller.

Vi anløb Nassau på Bahamaøerne. Den første dag var jeg om eftermiddagen en tur med A.Sørensen, Rørskov og et par officerer med en lille båd over på en ø, hvor der var den mest pragtfulde strand – Paradise Beach. Over bugten med det himmelblå vand var spændt et net, der hindrede hajer i at komme ind og angribe de badende. Der var en bar på stranden og brikse, man kunne ligge på, så man var fri for at ligge direkte i sandet. Efter badet kunne man skylle sig i varme ferskvandsbrusere. Det var begrænset, hvor mange der var på stranden. Vi bemærkede dog et hold meget yndige unge piger, som orlogspræsten gerne ville fotografere. Det var de tilsyneladende ikke meget for. De virkede lidt forskrækkede, men pastor Rørskov kunne berolige dem med ordene: "Dont be afraid, I am the chaplain from the Danish frigate". Pigerne blev nu så meget beroligede, at præsten fik lov til at fotografere dem.

Næste dag sejlede vi ud til støjmålefeltet, hvor der lå et amerikansk skib med målegrej ombord. Vi skulle sejle forbi måleskibet med forskellige maskinkombinationer:
1 gasturbine, 2 gasturbiner, 1 krydsfart-dieselmotor, 2 krydsfartdieselmotorer og 1 gasturbine + 1 dieselmotor ved forskellige farter.

En dag fik jeg lejlighed til at komme over i måleskibet, der lå til ankers, og se deres støjmåleudstyr. Måleskibet var forsynet med aircondition, hvad vi ikke havde i PEDER SKRAM, der var bygget til danske forhold, hvor aircondition ikke skønnedes nødvendigt. Nede i målerummene var temperaturen sat så lavt, at personellet sad med tykke sweatere på. De syntes, det var en dejlig kontrast til heden oppe på dækket.

Det var et flot syn at se fregatten sejle forbi med fuld fart (33 knob), når man stod

Ind i mellem var der på trods af det hårde slid også tid til en stille øl på agterdækket. Herren i midten til højre er orlogspræsten Rørskov (bemærk at han som den eneste nyder en øl med "gashåndtag"). Præsten og jeg blev rigtig gode venner og han kom i mange år efter under private former i vores hjem. (Foto: Mogens Wismann)

Amerikansk støjmåleskib udfor Bahamaøerne. (Foto: Mogens Wismann)

oppe på måleskibets dæk.

Efter det første sæt målinger var overstået efter nogle dage, gik vi igen i havn i Nassau. Her skulle de elastiske understøtninger fjernes under den ene krydsfartdieselmotor, og motoren gøres helt fast på fundamentet for senere at kunne sammenligtne støjmålingerne med og uden elastisk understøtning. TKO var ikke sælig glad for denne fase, idet han gjorde gældende, at det normalt var værftsarbejde at tage autlog på en dieselmotor. Dette arbejde var nødvendigt, efter at gummiunderstøtningerne var fjernet og motoren fastgjort på fundamentet for at checke, at motorens understøtning var i orden, så man havde sikkerhed for, at der ikke skete noget med krumtapakslen. Jeg påtog mig da, såfremt jeg fik et par mand til hjælp til at demontere de elastiske understøtninger samt demontere og montere dæksler på krumtaphuset og tørne motoren, selv at foretage målingerne med et micrometerspærmål i de forskellige stillinger af krumtapslagene og tage ansvaret for dels vurdering af målingerne (om de lå indenfor acceptable grænser) dels fortsat drift af motoren. Så var han glad, og jeg var glad for, at jeg kunne være til nogen nytte.

Vi sejlede så ud igen, og der blev foretaget supplerende målinger med den fastspændte krydsfartdieselmotor. Da dette var overstået, gik vi igen i havn og gummiunderstøtningern blev under min ledelse genanbragt og autologmålingerne var heldigvis umiddlbart acceptable for fortsat drift.

Da vi var kommet i havn , gik det amerikanske teknikerhold fra borde og fløj hjem igen til Washington. Ligeså gik ingeniørerne fra MPO i land og fløj hjem til København.

Mens vi lå i Nassau havde der netop været en Miss World konkurrence i byen. En aften

Det var sandelig et stolt syn, da PEDER SKRAM med gasturbinerne på fuld ydelse og med en fart på 33 knob (61 km/time) passerer tæt forbi støjmåleskibet. At et lille land som Danmark blev det første NATO land, der turde binde an med at benytte gasturbiner i et større krigsskib fortæller, at selv om landet ikke er stort var vi på det tekniske område med helt i front. (Foto: Mogens Wismann)

PEDER SKRAM havde naturligvis ikke swimming pool som fast inventar. Det hindrede imidlertid ikke, at der ved godt sømandsarbejde blev fremstillet en "pøl" der kunne køle de varme kroppe i tropeheden. (Foto: Mogens Wismann)

var de tilbageblevne af misserne inviteret til party i officersmesse A. Både 1., 2. og 3. placeringerne var repræsenterede, og de var virkelig nydelige. Miss Danmark (Sussi Müllertz) var blevet nr. 2, og nr. 1 var, såvidt jeg husker, en østrigsk pige. Hun gjorde sig bemærket på en ganske særlig måde nemlig ved at ryge en stor Havana-cigar. Jeg fik taget nogle gode billeder af hende, mens hun nød cigaren. Da jeg senere kom til København og fik fremkaldt de film, jeg havde taget på turen, havde Kodak klippet de 4 billeder (dias) af filmen med den flotteste og cigarrygende Miss.

Efter at have været ca. 10 dage ved Bahama-øerne gik turen atter hjemad. På vejen skulle vi anløbe Funchal på Madeira for at fylde olie.

Vi havde håbet på at få noget bedre vejr på turen hjem over Atlanten, end vi havde haft på turren ud. Desværre gik det ikke sådan. Vejret var om end endnu værre. Jeg måtte hver nat have sengehest på køjen og faldt i søvn ved at have ryggen op mod det langskibs skot og knæene mod sengehesten. Når man var faldet i søvn og var slappet af, var der stor risiko for at ryge ud over sengehesten, der ikke var ret høj, og ned på dørken. Jeg røg heldigvis kun ud et par gange uden at komme til skade. Under sådanne vejrforhold ville en langskibs hængekøje, som jeg havde i HOLGER DANSKE i 1949, have været at foretrække fremfor en langskibs fast køje.

Primo DEC ankom vi til Funchal, hvor vi skulle ligge i 3 dage inden det sidste stræk hjem til København.

Den ene dag var jeg med på en udmærket bustur rundt på hele øen arrangeret af præsten.

Vejret var herligt. Solskin og varmt lige-

I Nordsøen december 1966 i ikke alt for godt vejr. Efter at en stor sø havde lagt gøsstagen (flagstang i stævnen) ned som var det en tændstik blev farten reduceret. Der var ellers blevet sejlet godt til, da alle gerne ville hjem til jul. (Foto: Mogens Wismann)

som på en fin højsommerdag hjemme i Danmark.

En dag havde vi besøg af nogle portugisiske marineofficerer, og næste dag var nogle officerer og ing. A.Sørensen geninviteret til middag i land. Da jeg fik beretningen om festen, var jeg lykkelig for, at jeg ikke havde været med på holdet. Middagen havde varet 3 timer med 4 retter mad + diverse vine. Sørensen var kommet til at sidde mellem 2 potugisiske søofficerer, der havde startet samtalen med ordene: "PEDER SKRAM very nice ship". Så skålede man. Så spiste man. Så skålede man. Indimellem blev samtalen fortsat med: "PEDER SKRAM very nice ship". Sørensen blev hurtigt klar over, at deres engelske ordforråd ikke strakte sig meget over de nævnte 5 ord. Efterhånden som middagen skred frem, og indtagningen af rigelige mængder vin havde løsnet lidt mere på tungebåndet, blev snakkelysten større, og portugiserne begyndte at snakke af livsens lyst, men på portugisisk og med egne landsmænd. Sørensen havde fundet middagen uhyggelig lang.

Efter ar have fyldt olie afgik vi fra Funchal med kurs nordpå gennem Biscayen, Kanalen og Nordsøen for at gå rundt om Skagen. Selv i Nordsøen var vejret særdeles dårligt. En dag, vi gik på 2 gasturbiner i Nordsøen (chefen ville åbenbart ligesom alle os andre nu gerne hurtigt hjem), var jeg gået op på broen for at betragte det hele heroppe fra. Chefen var selv på broen. Store søer slog ind over stævnen. Pludselig var der en kraftig sø, der lagde gøsstagen ned som en tændstik på fordækket. Gøsstagen er til gøsen (flag i skibets stævn). Den er understøttet af 2 kraftige stålrør fra ca. midt på stagen og skråt ned til dækket i henholdvis SB og BB side. I betragtning af at en gøsstage kun er ca. 25 mm i diameter, fik man et levende indtryk af, hvilken kraft der er i sådan en bølge. Chefen sagde henvendt til mig: "Det var måske klogt, at vi gik over til dieseldrift". Det kunne jeg jo kun give ham ret i. Det var jo urimeligt, at vi skulle pådrage os flere skader bare for at komme lidt før hjem. Der blev omgående skiftet til dieslerne.

Vi ankom til Holmen den 17 DEC 1966, så julen var reddet for alle. Vi havde nu været væk i næsten 2 måneder, hvoraf vi havde haft 7 lørdag – søndage i søen. I et orlogsskib i søen med præst ombord holdes normalt gudstjeneste på agterdækket om søndagen, hvis vejret tillader det. Vejret havde kun tilladt 1 gudstjeneste i de 2 måneder

Inspektionsskibet INGOLF og inspektionskutteren MALLEMUKKEN

I SEP 1969 fik jeg rejseordre til min første rejse til Grønland. Jeg skulle aflægge besøg ved flådestation GRØNNEDAL og Grønlandskommandoen (GLK) samt værfterne i Holsteinsborg, Frederikshåb, Godthåb og Julianehåb.

Jeg fløj med SAS til Keflavik på Island og derfra med Icelandair til Narsarsuaq i Sydgrønland. Her skulle jeg efter en overnatning på hotellet (amerikansk barak fra 2. verdenskrig) hentes næste formiddag sammen med enkelte andre af inspektionsskibet INGOLF.

Der lå tæt med store isflager, som vi måtte dreje udenom, da vi sejlede ud af fjorden. Chefen fortalte mig, at han var meget ked af, at når han under tilsvarende sejlads i mørke ikke havde mulighed for at se lige ned foran skibets stævn og lyse med en projektør, så han kunne dreje af i tide og undgå et sammenstød. Vi diskuterede detaljerne i en evt. installation af en stævnprojektør. Dette anførte jeg i min rapport efter rejsen, og det bevirkede, at alle 4 HVIDBJØRNEN-kl fik installeret stævnprojektør.

De folk, der skulle af i GRØNNEDAL, blev sat af sent om aftenen, og vi sejlede videre mod Holsteinsborg. Jeg lå og sov, da vi passerede polarcirklen midt om natten. Man var så venlig ikke at vække mig.

Næste dag kom vi til Holsteinsborg og

Inspektionsskibet INGOLF. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

Inspektionskutterne MAAGEN og MALLEMUKKEN i Godthåb/Nuuk. Det er MALLEMUKKEN der ligger yderst. (Foto: Mogens Wismann)

Under flyvning med et af Flyvevåbnets Catalina fly fra Godthåb til Flådestation Grønnedal fik jeg mulighed for at tage dette pragtfulde billede af en isbræ der "kælver".
(Foto: Mogens Wismann)

En del af Flådestation Grønnedal i det sydvestlige Grønland. (Foto: Mogens Wismann)

jeg kunne tage ud på værftet. Om aftenen havde jeg lejlighed til at se lidt på byen. Det er den sydligste by i Grønland, hvor man har slædehunde.

Kl.24.00 samme aften skulle inspektionskutteren MALLEMUKKEN afsejle fra Holsteinsborg til Frederikshåb. Jeg fik indlogeret mig i MALLEMUKKEN og fik anvist soveplads i officersmessen.

Den følgende dag anløb vi Frederikshåb, hvor jeg besøgte værftet. Efter en overnatning ombord i MALLEMUKKEN i Frederikshåb sejlede vi næste dag videre til Godthåb.

I Godthåb blev jeg indlogeret på et hotel, hvor jeg skulle være i 3 dage. Jeg havde således god tid til at besøge værftet og se på byen, Grønlands største. Den videre transport herfra til GRØNNEDAL skulle ske med et af flyvevåbnets Catalinaer (hydroplan). Kort efter at vi var kommet i luften, fandt piloten, at det var for usigtbart til at det var forsvarligt at fortsætte, så vi vendte tilbage til Godthåb, hvor jeg måtte tage en ekstra overnatning.

Næste dag lykkedes det at gennemføre flyvningen til GRØNNEDAL, hvor vi landede på fjorden. Jeg var her i 5 dage og foretog en grundig besigtelse af alt flådestationens fartøjsmateriel samt af varmecentral og el.værk.

Søndag formiddag blev jeg inviteret ned til chefen for Grønlandskommandoen, kontreadmiral Frank Petersen, til et glas formiddagssherry. Admiralen tog en lille fin sølv æske frem og tilbød mig en pris snus. Det havde imidlertid ikke min interesse. Admiralen bedyrede, at det var en meget fin snus, som han selv havde importeret fra London. Det kunne imidlertid ikke ændre mit standpunkt, men admiralen tog sig en ordentlig pris i hver af sine 2 næsebor.

Derefter blev jeg sejlet videre af MALLEMUKKEN til Julianehåb. Undervejs blev jeg midt om natten vækket af NK, idet INGOLF, der lå i nærheden af MALLEMUKKEN, havde haft et alvorligt sammenstød med en stor isskosse. Den havde fået en alvorlig bule i forskibet i skibssiden og et bukket spant. Man anmodede om, at jeg kom over for at besigtige skaden. Jeg blev hentet af INGOLF's gummibåd. Chefen var med nede at besigtige skaden, som han var meget ked af og noget betænkelig ved. Jeg erkendte, at det var en kedelig skade, som skibsafdelingen nok ville finde nødvendig at udbedre under skibets kommende dokning i Danmark. Jeg skønnede ikke, at skaden var stor nok til at kalde skibet til Danmark eller Island for øjeblikkelig reparation. Denne udtalelse var chefen meget tilfreds med. Skaden blev udbedret ved næste dokning 1½ måned senere i Danmark ved SMI-S foranstaltning.

Efter at have besøgt værftet i Julianehåb, det sidste af de 4 værfter i Grønland som SMI benyttede sig af i forbindelse med årlige dokninger og reparationer af de inspektionskuttere, der var stationerede i Grønland, blev jeg af MALLEMUKKEN sejlet til Narsarsuaq. Her skulle jeg have en overnatning på hotellet før hjemrejsen til Danmark.

På hotellet i Narsarsuaq delte 2 værelser et badeværelse med toilet berliggende mellem de 2 værelser. Jeg delte badeværelse med en kvindelig spejdergeneral, som havde været i Grønland for at inspicere grønlandske pigespejdere. Når hun var i badeværelset, satte hun en krog på min dør til badeværelset, så jeg ikke kunne komme derud. Tilsvarende gjorde jeg på hendes dør, når jeg var derude.

På turen hjem, som skulle ske med en af flyvevåbnets Catalinaer, kom jeg til at sidde ved siden af en sergent fra slædepatruljen SIRIUS. Han glædede sig meget til at komme hjem efter at have været 2 år i Grønland kun afbrudt af 1 uges ferie i Reykjavik på Island efter 1 år i Grønland. Han kunne fortælle spændende oplevelser fra sine 2 år ved slædepatruljen.

Da Catalinaen jo ikke var noget jet-plan blev turen delt i 2 med en overnatning på en

amerikanske flyvebase i Keflavik på Island.

Om aftenen fik jeg lejlighed til at tage en bus tik Reykjavik. Jeg havde dog ingen islandske penge, men lidt dollars. Da jeg kom til Reykjavik busstation, var jeg meget tørstig og ville købe en coca cola. "Hvor meget koster den ? ", spurgte jeg. " 85 kr. " var svaret. Jeg fik noget af et chock, men blev hurtigt klar over, at det var islandske kr., som stod i 10 danske ører.

Næste dag gik turen til flyvestation VÆRLØSE. Vi havde fået (købt) nogle udmærkede madpakker med til hjemturen fra Keflavikbasens cafeteria. Catalinaen landede sent om aftenen på Flyvestation VÆRLØSE, hvorfra jeg tog en taxa hjem til Bellahøj.

Korvetten NIELS JUEL

NIELS JUEL-kl blev projekteret af det engelske firma Yard Ltd. I henhold til projektet skulle der være en 26.000 HK gasturbine ombord. Der var 2 muligheder at vælge imellem, enten den engelske OLYMPUS fra Rolls Royce eller den amerikanske fra LM 2500 fra General Electric.

Som chef for maskinsektionen i SMK`s skibsvedligeholdelsesafdeling var jeg stærkt involveret i drøftelserne om hvilket valg, der skulle træffes. Foranlediget heraf fik jeg lov til at deltage i den amerikanske ingeniørforenings årlige gasturbinekongres, som på projekteringstidspunktet fandt sted i Hamburg. Her hørte jeg nærmere om LM 2500 `s udvikling fra fly til skibsgasturbine og traf flere repræsentantern fra General Electric.

Fra Royal Navy fik jeg en invitation til en prøvetur fra Portsmouth med en gammel engelsk fregat EXMOUTH, som havde en forsøgsinstallation med en 26.000 HK OLYMPUS gasturbine. Invitationen har været foranlediget af Rolls Royce, som jeg havde haft en mangeårig kontakt med i forbindelse med vores Rolls Royce gasturbiner i torpedobådene af SØLØVEN- og WILLEMOES-kl.

Efter at have studeret de 2 turbinemuligheder i detaljer gik jeg stærkt ind for valget af den amerikanske LM 2500.

På grund af at LM 2500 havde et langt lavere brændstofforbrug, nemlig ca. 175 g/HKh ved ved fuld ydelse mod OLYMPUS ca. 220 g/HKh, svarende til forbruget i PEDER SKRAM-kl og at General Electric tilbød en meget lav pris for 4 turbiner (3 til installation og 1 i reserve) i forhåbning om, at hvis vi valgte LM 2500, så ville Tyskland, Italien, Frankrig og Portugal, som i nær fremtid stod for at skulle vælge mellem LM 2500 og OLYMPUS, også vælge LM 2500. Derfor blev LM 2500 endelig valgt af SMK.

Korvetten NIELS JUEL. De tre korvetter af NIELS JUEL-kl blev bygget i perioden 1978-82 under den kolde krig. Korvetterne var bygget til operationer i det danske nærområde, som Østersøen og Nordsøen. Efter den kolde krigs ophør kom korvetterne langt omkring bl.a. var OLFERT FISCHER i mere end et år udsendt til den Periske Golf i forbindelse med den første Golf krig i 1991. (Foto: UFS / 1979-80)

I 1978 blev der sendt et større hold på et 2 ugers LM 2500 kursus hos General Electric i USA. Fra SMK deltog jeg og værkmester J.Palle. Fra militær side deltog bl.a. de 3 maskinofficerer, som var udpeget til kommende TKO'er i de 3 korvetter.

Korvetterne blev efter udbud til danske værfter bygget på Ålborg Værft. NIELS JUEL indgik i flådens tal i 1980, OLFERT FISCHER i 1981 og PETER TORDENSKJOLD i 1982

Efter at NIELS JUEL var kommet i drift, blev der fra tysk side fremsat ønske om et besøg ombord under drift med gasturbinen. På et tidspunkt, hvor skibet var på øvelser i Østersøen, blev dette ønske efterkommet. Jeg blev af SMK stukket ud til at skulle ledsage 2 tyske fregattenkapitäner fra Kiel og ud til skibet og under deres ophold ombord. Jeg rejste med tog fra København til Kiel, hvor jeg ovenattede på hotel. Næste morgen blev jeg hentet af en militærvogn og kørt ud til en flyveplads, hvor jeg mødte de 2 kaptajner. Turen ud til korvetten gik med en tysk militær helikopter. Der gik ca. ½ time, før vi nåede NIELS JUEL. Vi 3 skulle så firres ned på dækket, hvor der stod nogle folk til at tage imod. Da jeg var gæst i helikopteren, tilbød man mig høfligt at stige ud først. Jeg ville jo have foretrukket at se, hvordan de andre gjorde først, men sådan skulle det åbenbart ikke være. En dør i helikopterens side blev skubbet tilbage og en løkke på en tynd wire blev lagt rundt om kroppen på mig under armhulerne, hvorefter kranoperatøren meddelte mig på tysk, at nu kunne jeg bare stige ud. så blev jeg firet ned på dækket. Det lød jo meget nemt, nen der var et godt stykke ned til dækket.

Efter at tyskerne med stor interesse havde beset hele skibet og med særlig vægt på gasturbineinstallationen, blev de sent på eftermiddagen hentet af en helikopter.

Jeg skulle blive ombord og overnatte og sejle med til Holmen, hvor vi ankom næste dag.

Inspektionsskibet VÆDDEREN

Inden inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-kl skulle til periodisk eftersyn ca. hvert 4. år, var det blevet kotyme, at den maskinværkmester eller overværkmester, der normalt havde skibet, sejlede med fra Færøerne til Danmark for at gå skibets ønskeliste igennem med TKO og sammenholde den med SMK's specifikation i forbindelse med, at der blev foretaget en almindelig besigtigelse af maskineriet som helhed under gang.

På et tidspunkt hvor Tarzan (overværkmester E.Christiansen) havde inspektionsskibene, kom der noget i vejen for, at han kunne tage en planlagt tur med VÆDDEREN. I stedet for at sende en værkmester, som i det daglige ikke havde noget at gøre med inspektionskibene, bestemte jeg mig for selv at tage turen, hviket afdelingschefen tiltrådte.

VÆDDEREN skulle passere Færøerne for at tage mig med, og det var aftalt med inspektionsskibseskadren, at jeg umiddelbart efter landingen på VAGAR flyveplads skulle afhentes af skibets helikopter. Jeg kunne blot, ikke se nogen helikopter på flyvepladsen, da vi landede. Jeg måtte derfor gå ind i ankomsthallen og ringe til Færøernes Kommando. Her kunne man blot oplyse, at man ventede skibet nårsomhelst, og at jeg bare skulle passere tolden og sætte mig ind i ventesalen, hvor jeg ville blive ringet op, så snart man vidste mere.

Da jeg var blevet belært af SMI medarbejdere, der tidligere havde været på en tilsvarende tur, at det var klogt at købe en flaske spiritus i Kastrup, idet det ikke var sikkert, at de havde mere ombord, så jeg havde købt en flaske cognac.

Toldeftersynet var særdeles grundigt. En ung tolder, der gennemså min bagage, forlangte told af min flaske cognac under henvisning til, at jeg kom fra et EF land til et ikke-EF land (Færøerne). Jeg forklarede ham, at jeg slet ikke skulle have været ind på Færøerne, men være sat direkte ombord i inspektionsskibet VÆDDEREN med skibets helikopter. Så vaklede han lidt og søgte råd

hos en ældre overtolder. Her var ingen pardon. Jeg skulle bare betale.

Efter en kort ventetid fik jeg besked på at tage en taxa ned til havnen, hvor jeg ville blive hentet af VÆDDEREN´s motorbåd.

Da jeg kom ombord i VÆDDEREN erfarede jeg, at skibet ikke kom direkte fra Grønland, men havde anløbet Island på vejen. Reglen om at kunne have toldfri spiritus med hjem fra Grønland var af denne grund annulleret. Dvs. ved anløb af FLS FRH skulle der betales told, hvis man ønskede at tage spiritus med i land. Jeg så i ånden, at jeg kunne komme til at betale told 2. gang af den samme flaske.

Da jeg næste dag skulle gå maskineriet igennem med TKO (kaldet Elwis), mødte jeg op i hans lukaf iført kedeldragt. Det medførte, at han åbenbart syntes, at han også burde have kedeldragt på. På vejen til maskinrummene stak han lige hovedet indenfor i officersmessen for at give en besked. Da de officerer, der sad der og drak kaffe, så ham i kedeldragt, slog de en skraldende latter op og sagde: "Hvordan fanden er det, du ser ud. Hvor skal du hen i den mundering ?" Han fortalte så, at han skulle ned i maskinen sammen med mig. "Jamen ved du da, hvor den er ?", spurgte de.

Der var ikke de store problemer med maskineriet. De 4 hovedmotorer af General Motors fabrikat var de bedste, der nogensinde havde været i søværnet og FRICHS hjælpemotorerne var også gode.

Vejret var fint på hele turen hjem, så det var en ren fornøjelse.

Chefen ombord KK Kirk var en gammel kollega til mig, idet han et par år tidligere som OK havde været et par år i SMK som sektionschef for en våbensektion.

Inden ankomsten til FLS FRH anførte jeg min flaske cognac på toldlisten, idet jeg ikke ville risikere at blive grebet i smugleri og skulle betale endnu mere. Ved toldbehandlingen i officersmessen efter ankomst til FLS FRH mødte jeg en forstående tolder, som jeg fortalte, at jeg havde betalt told en gang tidligere af den samme flaske. "OK", sagde han og gav anmeldelisten et stempel og fritog mig således for at betale told en gang til.

Kapitel 14

NATO Naval Fuels & Lubricants Working Party 1955 – 1993

Ved min tiltrædelse af stillingen som chef for maskinafdelingen i SMI den 01 AUG 1952 konstaterede jeg, at der ikke fandtes skriftlige bestemmelser for hvad, der skulle bruges af smøremidler og brændstoffer i søværnets skibe.

Jeg havde forstået, at min forgænger i embedet ingeniør af 1. grad P.Wolff var blevet bertragtet som søværnets olieekspert. Han havde efter sin afsked et pensionistjob ved Søværnets Intendanturs besigtigelse af varer leveret til søværnet. Besigtigelsen lå på Holmen lige i nærheden af SMI. Wolff kom daglig ved titiden og gik igen ved totiden. Jeg så ham tit passere forbi SMI. Jeg gik derfor hen til ham og spurgte, om han havde nogle forskrifter eller bestemmelser om hvad, der skulle bruges af olieprodukter i skibene, idet jeg ikke havde kunnet finde sådanne i SMI. Wolff sad lidt og tyggede på spørgsmålet, hvorefter han sagde: "Wismann skal jeg give Dem et godt råd, så begynd De hellere helt på en frisk og få hele den sag bygget op, som De synes, den skal være". Det var al den hjælp, jeg fik fra ham. Enten havde der aldrig eksisteret skriftlige forskrifter, eller også ville han ikke give mig dem.

Jeg begyndte så ved hvert afsluttet periodisk eftersyn at indhente oplysninger hos den tilsynsførende maskinofficer om hvilke smøremidler, man hidtil havde anvendt ombord og til hvilke formål. Disse oplysninger sammenholdt jeg med firmainstruktionsbøgernes krav og gav 1. mesteren en skriflig forskrift over hvilke smøremidler, der skulle anvendes ombord og til hvilke formål.

Det gik hurtigt op for mig, at det var en jungle, jeg var kommet ind i. Der anvendtes i søværnet et hav af forskellige fabrikater, hvoraf adskillige var parallelprodukter fra forskellige firmaer. Der trængtes åbenbart til at blive ryddet godt op i denne sag og få reduceret antalllet af produkter. Endvidere var det ønskeligt at få udarbejdet smøreskemaer for samtlig skibe. Den første TK løjtnant, jeg fik tilkommanderet maskinafdelingen, satte jeg i gang med dette arbejde.

På et vist tidspunkt blev jeg bekendt med, at der efter NATO's oprettelse i 1949 var blevet etableret en standardiseringsgruppe for brændstoffer og smøremidler med henblik på en standardisering i de forskellige NATO flåder for at lette forsyningstjenesten ved operationer med skibe fra flere nationer samt ved anløb af havne i andre NATO lande. Søværnet havde fra starten været repræsenteret i arbejdsgruppen (working party) ved kystflådemaskinmesteren, maskinkommandørkaptajn Nyborg Christensen (N.C)

I SMI havde vi gennem et par år fået kopier af rapporterne fra årsmøderne i Fuels & Lubricants gruppen. Primo 1955 blev jeg indkaldt til møde i Søværnskommandoen (SVK) i Gernersgade. Her talte jeg først med KK Topsøe-Jensen, som var koordinator for alt, hvad der havde med standardisering at gøre indenfor søværnet og bagefter med chefen for M-afdelingen kommandør (KD) Linde. De meddelte mig, at SVK var meget utilfreds med N.C.'s deltagelse i oliemøderne i NATO, og man var interesseret i at overflytte denne sag fra Kystflåden (KFL) til SMI, og at jeg skulle være søværnets repræsentant i møderne fremover. Jeg skulle deltage i næste møde 14 dage i Rom i MAJ 1955 sammen med N.C. for at blive sat ind i forretningsgangen. N.C. ville imidlertid først få at vide efter mødet, at han ikke skulle deltage fremover.

Dagen før mit første møde i Rom ankom jeg til hotellet sidst på eftermiddagen. N.C.

som ikke kom direkte fra København, var endnu ikke ankommet. Om aftenen, da jeg skulle til køjs, var han stadig ikke ankommet og heller ikke næste morgen, hvor vi skulle afhentes af en bus kl. 08.00 fra den italienske marine. Han kom således slet ikke til mødet den første dag, så jeg måtte præsentere mig selv. Først næste dags morgen mødte jeg ham, og han meddelte mig, at jeg kunne følges med ham i en taxa, idet han havde et ærinde i den danske ambassade på vejen. Det var den eneste dag, vi mødte samtidig til møderne, desværre noget forsinket. Alle andre dage mødte han først op ad formiddagen. Han må åbenbart være kommet sent i seng, for ofte faldt han i søvn under møderne. Lad gå med det, men at han snorkede højlydt var distraherende. Da vi bortset fra dag 2 ellers aldrig sad ved siden af hinanden, kunne jeg ikke puffe til ham for at få stoppet støjen. Uden for møderne havde vi ingen kontakt.

Efter de første par dage ændredes mødetiden til 08.00-13.00 med afhentning på hotellet kl. 07.00. Kl. 13 kunne man få middag i marineministeriets messe for et meget rimeligt beløb. Den første uge var udelukkende et marinemøde og den sidste uge et interservicemøde, hvor alle repræsentanterne fra de 3 working parties (NAVY, ARMY og AIR) deltog.

Uanset der i mødeindkaldelserne til såvel enkeltservicemøderne som interservicemødet tydeligt var anført, at påklædningen under møderne var civil, mødte N.C. næsten altid og som den eneste op i uniform. Mødedeltagerne var en blanding af civile og militære.

På mødets sidste dag meddelte N.C. mig, at han forventede, at jeg som den yngste skrev en fælles rapport til SVK. Det måtte jeg acceptere. Jeg sendte ham efter vores hjemkomst en håndskreven kladde til gennemsyn og godkendelse. Den fik jeg tilbage uden kommentarer, hvorefter jeg lod den maskinskrive og sendte den til ham til underskrift. Et par dage senere, da jeg i anden anledning var i KFL, gik jeg ind til ham for at få rapporten med tilbage med hans underskrift. Han ville ikke skrive den under, da der var noget, han ville have rettet. Jeg spurgte ham, hvad det drejede sig om. Efter at have hørt hans kommentarer fortalte jeg ham, at hvis han havde ønsket rettelser, havde det været rimeligt, at han var kommet med dem, inden rapporten blev maskinskrevet og for det andet, det han ønskede rettet, var noget man var blevet enige om på mødet, men det kunne han ikke vide, da han ikke havde været til stede på det pågældende tidspunkt. Det kunne naturligvis ikke rettes. Noget surmulende skrev han så under.

Ved et møde i forsvarsministeriet (FMN) efteråret 1955, hvor oberst Richardt Andersen, hærens repræsentant i ARMY Fuels & Lubricants, og jeg, som søværnets repræsentant i NAVY Fuels & Lubricants, deltog, udtrykte jeg forundring over, at flyvevåbnet ikke også deltog i tilsvarernde møder,som var særdeles udbytterige. Resultatet heraf blev, at civilingeniør Erik Repstorff Holtveg, chef for materialesektionen i Flyvematerielkommandoen, deltog fra 1956. Dette medførte et 37 års langt venskab mellem ham og mig og vores familier.

Foruden mødet i 55 i Rom deltog jeg i:
5 møder i London (56, 61, 65, 66, 67)
2 møder i København (57, 64)
1 møde i Müchen (58)
1 møde i Lissabon (59)
2 møder i Paris (60, 62)
22 møder i Bruxelles (70 –93 (excl. 81), i 92 intet møde)

I 1963 skulle Danckwardt afgå som underdirektør ved årets udgang og grundet hans manglende forståelse for NATO standardiseringen og hans trang til endnu en gang at vise sin magt, ville han ikke indstille mig til det årlige møde, som skulle finde sted i Hamburg. Begrundelsen var manglende tid på grund af arbejdsbyrden i maskinafdelingen. Han foreslog, at man fandt en eller anden maskinkaptajn, man kunne sende derned i stedet. Jeg fandt, at dette var et dårligt forslag, idet jeg ikke kendte en eneste maskinkaptajn, der havde speciel indsigt i olieproblemer eller NATO

standardisering. Jeg foreslog alternativt, at man sendte min TK løjtnant J.Schaumburg, som i over et halvt år havde arbejdet med smøreskemaer og olieproblemer, derned i stedet, idet han var den, der næst efter mig vidste mest om olie. Dette accepterede Danckwardt.

I 1968 (London) og i 1969 (Bruxelles) deltog civilingeniør K.Palvig som midlertidig chef for maskinafdelingen i NATO oliemøderne. Jeg var på disse tidspunkter chef for materielinspektionsafdelingen (MIA), som havde underlagt skibs- maskin- og elektroafdelingerne, samt fungerende chef for skibsafdelingen.

På et tidspunkt omkring 1970 fandt NATO ud af, at det var for meget at ofre en hel uge på Interservicemødet. Dette blev derfor nedlagt og erstattet af en Interservice Coordinating Commttee bestående af formanden for hver af de 3 single service W.P. + 1 ekstra medlem fra hver af de 3 W.P.. Denne Committee skulle holde 2 møder sidst på eftermiddagen i løbet af den uge, møderne nu var begrænset til. Det blev mig, der kom til at ledsage formanden for NAVY W.P.

Efter mødet i 1975 afgik amerikaneren mr. E.Davis som formand for NAVY W.P, og jeg blev valgt til kommende formand. Det var et meget uheldigt tidspunkt at blive formand på, idet NATO endnu en gang ønskede at ændre organisationen fra og med 1976. NAVY, ARMY og AIR W.P. samt Interservice Coordinating Committee skulle erstattes af et Intertservice møde, hvor alle repræsentanterne fra de 3 tidligere single W.P. skulle mødes daglig i et stormøde, hvorefter der skulle holdes separate arbejdsmøder for NAVY, Army og AIR. Dette

Inspektionsskibet TRITON i Prins Christianssund, Grønland, august 2003. TRITON er et af fire inspektionsskibe i THETIS-kl bygget fra 1988-92. (Foto: "BAR" Søværnet)

mødte massiv protest fra de 3 W.P., men det lod NATO`s standardiseringsorgan sig ikke slå ud af. Det skulle gennemføres.

I 1976 startede møderne med Interservice møder hver formiddag. Hele eftermiddagen til ca. kl. 18 gik med separate NAVY, ARMY og AIR møder. De 2 mand, der dagligt blev stukket ud til at skrive rapport over dagens møde, måtte så arbejde videre til langt ud på aftenen. Endvidere var der ikke som tidligere sekretærassistance under enkelt møderne. Dvs. jeg skulle som formand sørge for selv at medbringe alle relevante papirer og holde styr på dem, samtidig med at jeg skulle styre diskussionen. Det var ikke hensigtsmæssigt, og efter mødet kom en detaljeret kritik fra de fleste NATO lande. Den hørte man imidlertid ikke på, hvorfor mødet i 1977 skulle ske efter samme recept. Derefter opgav NATO den tåbelige procedure, og man vendte tilbage til de 3 W.P. med hver sin sekretær samt en repræsentant fra NATO`s standardiseringskontor.

Det havde krævet en betydelig forberedelse at virke som formand på møderne i 1976 og 77, og savnet af en sekretær var stort.

I 1978 blev jeg afløst af den hollandske repræsentant som formand.

I 1981 var jeg chef for maskinsektionen i SMK`s skibsvedligeholdelsesafdeling. En gang om måneden holdt chefen for vedligeholdelsessektoren, kommandør (M) Ranthe et fælles møde med afdelings- og sektionscheferne fra skibs- og våbenvedligeholdelsesafdelingerne. På et af disse møder foreslog sektorchefen, at man for at spare penge skulle gå over til vedligeholdelse efter princippet "run to break down". Det protesterede jeg stærkt imod. Vores timebestemte eftersyn af dieselmotorerne var baserede primært på fabrikkernes anbefalinger og gennem årene justeret på basis af egne erfaringer såvel op som ned.

Eftersyn af gasturbiner var dels baseret på boroskopundersøgelser dels på driftstimer. Hvis ballonen en dag skulle gå op (krig eller krigslignende forhold – red.), har denne gamle praksis været grundlag for, at sejlads kunne fortsættes måske yderligere en måned over max. driftstimer. Jeg spurgte Ranthe, om han fremover også ville vedligeholde sin VOLVO efter princippet "run to break down", dvs. kritikløst blive ved med at køre med vognen til den brød sammen, eller om han ville vedligeholde den efter VOLVO`s forskrifter servicesyn m.m., således at han i tide kunne få udbedret begyndende defekter og få udskiftet olie m.m. således at han altid kunne regne med at disponere over en køreklar vogn. Det blev han så fornærmet over, at jeg tillod mig at kritisere ham for øjnene af hele vedligeholdelsessektoren, at da den næste månedlige liste over udenlandsrejser med afdelingschefens anbefaling blev sendt til ham, blev min deltagelse i oliemødet i 1981 slettet med en fed rød streg. Da afdelingschefen (underdirektør Jespersen) åbenbart ikke følte sig tilskyndet til at gå til Ranthe og fortælle ham, at det var for dårligt, at han personforfulgte mig grundet mine helt rigtige og fornuftige kommentarer til sektorchefens tåbelige og uansvarlige forslag om "run to break down", bestemte jeg mig for ikke at gøre noget ved den sag. I 1982 var sagen glemt, og jeg kunne igen deltage som normalt, indtil jeg afgik fra tjenesten med udgangen af 1993. Jeg havde dog den indre tilfredsstillelse, at grundet mine kommentarer blev sektorchefens forslag aldrig gennemført.

Deltagelsen i dette NATO oliesamarbejde medførte en vidtgående rationalisering af hele olieområdet indenfor SMI`s ansvarsområde.

Alle brændstoffer blev NATO standardiserede. Til skibsfremdrivning: dieselmotorer og gasturbiner NATO Code F-75. Til kedelbrug (sålænge søværnet endnu havde dampskibe) NATO Code F-77. Til helikoptere NATO Code F-34 i HVIDBJØRNEN-kl og senere NATO Code F-84 i NIELS JUEL-kl og THETIS-kl.

Hovedparten af smøreolier, specielt olier der brugtes i større kvanta, blev NATO standardiserede. Disse indkøbtes efter en af de af NAVY Fuels & Lubricants W.P. godkendte nationale specifikationer. For

vores vedkommende valgte vi overvejende amerikanske MIL-specifikationer som indkøbsspecifikationer, idet hovedparten af de større danske oliefirmaer var USA orienterede.

Nogle specialolier, hvorpå der ikke var NATO standard, forblev i almindelig handelskvalitet. Disse tildelte vi SMI og senere SMK Kode nr., og vi opstillede så vidt muligt i en materielbestemmelse for hvert Kode nr. en liste over 5-6 acceptable produkter fra flere firmaer, som indkøbsfolkene kunne udbyde efter og antage billigste tilbud.

For smørefedter valgtes 4 NATO standardiserede, som dækkede hele vores fedtbehov.

Rationaliseringen medførte naturligvis at en masse firmaprodukter udgik. Blandt andet havde DANNEBROG´s motorer i mange år været smurt med en MOBIL-olie. Firmaet var grædefærdig over, at deres olie skulle erstattes af en NATO standardiseret CALTEX-olie.

En gang årligt blev der udgivet en revideret oversigt (NATO Fuels & Lubricants Interchangeability Chart) over hvilke NATO standardiserede brændstoffer og smøremidler, de enkelte lande var brugere af. For at kunne dække hele søværnets område måtte jeg indhente oplysninger fra de forskellige tekniske institutioner og efter SMK`s oprettelse våbenvedligeholdelsesafdelingen samt søværnets motorkøretøjstjeneste, om hvilke NATO standardiserede produkter man anvendte.

På et tidspunkt i 80`erne tog Forsvarskommandoen (FKO) initiativ til en større rationalisering af brændstoffer og smøremidler i forsvaret som helhed. Der blev nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra FKO, de 3 materielkommandoer og Jyske Pipeline. Fra SMK deltog jeg og en ingeniør fra våbenteknisk afdeling. De 2 andre materielkommandoer havde én sagsbehandler, som dækkede hele vedkommende værn. Efter nogle møder på skift mellem de 3 materielkommandoer enedes man om som start at forsøge rationalisering af området smørefedt. Hver materielkommando skulle lave en liste over de af værnet anvendte NATO standardiserede fedter + en liste over fedter af alm. handelskvalitet

Kongeskibet DANNEBROG blev bygget på Orlogsværftet i 1931-32. Skibet ses her den 4 JUN 1932, 14 dage efter at det hejste kommando for første gang. Man kan vist roligt sige at Orlogsværftet har haft en heldig hånd ved konstruktionen af DANNEBROG. Smukt så det ud i 1932 og det gør det også i dag - 2004. (Orlogsmuseets arkiv)

SMK skibsvedligeholdelsesafdeling havde 4 NATO standardiserede fedter og SMK vå benvedligeholdelsesafdeling havde over 20 fedter af alm. handelskvalitet, hvoraf mange var af samme type, men forskelligt fabrikat. Våbenafdelingen havde ingen, der havde forstand på eller tid til at reducere deres liste eller at erstatte nogle af fedterne med NATO standardiserede. Det var således ikke engang muligt at foretage en rationalisering indenfor vores egen materielkommando. En senere undersøgelse viste, at det var totalt umuligt at rationalisere de 3 værn imellem. FKO opgav derfor at gå videre med sagen, som blev skrinlagt.

Efter dette mislykkede FKO initiativ foreslog jeg, at SMK ansatte en ingeniør, som skulle starte hos mig og sættes ind i brændstof- og smøremiddelproblemer for derefter at gå i gang med hele våbenområdet. SMK kunne ikke være bekendt, at man som den eneste materielkommando ikke havde en samlet behandling af dette vigtige område. Inden for skibsområdet havde vi i mange år haft godt styr på alt med brændstoffer og smøremidler, mens man inden for våbenområdet aldrig havde haft nogen form for oliesagsbehandling. Jeg mindedes min tur med PEDER SKRAM i 1966, hvor en stor radar på hjemturen fra Bahamaøerne pludselig gik i stå en dag. Jeg blev tilkaldt og spurgte den specialofficer, der havde med radarvedligeholdelsen at gøre, hvilke smøreinstruktioner han havde. Hvornår den skulle smøres og med hvad ? Det kendte han ikke noget til. Den var aldrig blevet smurt. Jeg lånte så radarens instruktionsbog. Heri stod hvilket smørefedt, der skulle anvendes og hvor hyppigt. Selvfølgelig fandtes det nævnte fedt ikke ombord. Jeg fandt så ud af, hvilket af maskinens NATO standardiserede fedter man med rimelighed kunne anvende, og radaren kom heldigvis snart i gang igen.

I SMI var der ingen interesse for mit forslag hverken hos afdelingcheferne i skibs- og vå benvedligeholdelsesafdelingerne eller hos sektorchefen eller hos admiralen.

Medio 1993 – mit sidste år i SMK – foreslog jeg min afdelingschef, overingeniør Hans Munch, at jeg som pensionist fra 01 JAN 1994 blev ansat som konsulent med henblik på at dykke ned i oplysningsbøgerne for våbenmateriel og om nødvendigt i samarbejde med våbenleverandører og oliefirmaer at få en tilbundsgående rationalisering af anvendte smøremidler til våbenmateriel. Med henvisning til den ny organisation, der skulle træde i kraft den 01 JAN 1994, var der ingen, der var interesserede i mit forslag. Man havde problemer nok med at finde ud af, hvordan man skulle klare dagen og vejen med en personelstyrke, der fra 01 JAN 1994 var 20 % mindre end før og med en væsentlig ringere organisationsform inden for skibsområdet.

Et stemningsbillede af DANNEBROG under et besøg i Grønland.
(Foto: Orlogsmuseets arkiv)

Kapitel 15

NATO Information Exchange Group on Ships Design (IEG 6)

Kort efter at SMI var blevet integreret i SMK, blev der oprettet en gruppe for udveksling af erfaringer med skibskonstruktioner incl. maskineri og el.installationer. Det blev bestemt, at underdirektør Stundsig Larsen,OLV, skulle deltage som skibskyndigt medlem og jeg som maskinkyndigt.

Møderne foregik i NATO i Bruxelles i starten halvårligt og senere årligt med 2 dages møder fra kl. 09.00 til kl. 17-18.

Man var meget interesseret i at høre om Ka-Me-Wa skruerne i PEDER SKRAM-kl og erfaringerne med disse. Ved et af de første møder måtte jeg derfor lægge ud med et foredrag herom.

Endvidere var man interesseret i at få en rapport om resultatet af støjmålingerne af PEDER SKRAM ved Bahamaøerne i 1966. Jeg foreslog, at en sådan rapport blev givet af en af de amerikanske støjmåleeksperter, der havde deltaget i støjmålingerne og udarbejdet en rapport herom. Dette blev tiltrådt fra amerikansk side.

Efter at Stundsig Larsen var blevet direktør for OLV, deltog han ikke længere i møderne i IEG 6. Han blev afløst af afdelingsingeniør A.Thostrup, som var chef for OLV's skibstegnestue. Vi deltog så i flere år sammen i møderne og havde det vældig hyggeligt sammen. I en periode var Thostrups bror, der var kommandørkaptajn (SØ), tjenstgørende i Bruxelles, og vi var altid inviteret hjem til ham og hans kone den ene aften til middag, når vi var i Bruxelles

Efter at vi havde deltaget i møderne i en hel del år, gav teknisk chef i SMK, civilingeniør (E) Gregersen sig til at studere deltagerlisten i IEG 6 møderne og fandt ud af, at den var helt gal, at søværnet lod sig repræsentere med 2 afdelingsingeniører. Der skulle højere placeret personel til i det selskab. Vi 2 blev derfor udskiftet med underdirektør C. Sørensen.

Selv om DANNEBROG ikke er noget særligt stort skib (1.238 t fuldt lastet) bjærger det sig godt i dårligt vejr. Ved flere lejligheder under sejlads i Nordatlanten er "taflet" blevet indtaget med de kongelige siddende på dørken. (Foto: Orlogsmuseets arkiv)

Kapitel 16

Undervisning

Søværnets Sergentskole (SSS)

Da jeg startede på Polyteknisk Læreanstalt i 1943, havde der i flere år eksisteret en særordning for polyteknikere, der ønskede at aftjene værnepligten ved hæren. Ordningen gik ud på, at man indkaldtes i 3 sommerferier à 2 måneder for gennemgang af grunduddannelsen i særlige polyteknikerkompagnier. Umiddelbart efter afslutningen af civilingeniøruddannelsen blev man i FEB indkaldt og kom på sergentskole og derefter reserveofficersskole. Efter udnævnelse til sekondløjtnant skulle man gøre 1 års tjeneste før hjemsendelse.

Ved nedlæggelsen af hæren (og søværnet) den 29 AUG 1943 ophørte denne særordning, som jeg i øvrigt ikke ville have været interesseret i.

Ved min indkaldelse som værnepligtig ved søværnet i 1949 eksisterede der ikke nogen mulighed for som civilingeniør at blive uddannet til reserveofficer, og jeg kom derfor som beskrevet i kapitel 9 til at aftjene værnepligten som menig.

På grund af den store teknikermangel, der var i søværnet efter 2. verdenskrig i forbindelse med flådens genopbygning, indførte man i 1952 en frivillig særordning for uddannelse af civil- og teknikumingeniører til tekniske løjtnanter (søløjtnant af 2. grad af reserven (TK)).

I 1952 og 53 kom ingeniørerne efter at have gennemgået den almindelige 2 måneders eksercerskole i Arresødal på SSS på Margreteholm, hvor de blandt andet blev forberedt til senere tjeneste ved søminevæsenet, søartilleriet, televæsnet eller søværnets forter. Efter reserveofficersuddannelsen gjorde de tjeneste i 1 år som TK løjtnant. Den sidste måned før hjemsendelsen blev de udnævnt til TK løjtnant af 1. grad.

Fra 1954 indførtes også uddannelse af ingeniører med henblik på senere tjeneste ved SMI og OLV. SMI blev anmodet om at stille en lærer til rådighed til undervisning i maskineriet i søværnets skibe. Underdirektør Danckwardt, der vist nok tidligere havde undervist en hel del på søværnets skoler, var meget positivt indstillet på at afgive folk til undervisning. Han foreslog, at jeg påtog mig denne opgave, hvilket jeg med glæde gjorde, dels fordi det ville være rart at tjene lidt ekstra penge, dels fordi undervisningen fandt sted i arbejdstiden.

Der fandtes intet umiddelbart brugbart undervisningsmateriale, så jeg måtte selv lave nogle oversigter med data over hoved - og hjælpemaskineri, aksel- og skruesystemer m.m. Undervisningen foregik dels i et klasseværelse på SSS dels ved rundvisning ombord i de forskellige skibstyper.

Jeg var med til at undervise 6 hold ingeniører i årene 1954-59. Det var så heldigt, at jeg havde en vis indflydelse på valget af den (den bedste), der skulle gøre tjeneste i SMI`s maskinafdeling.

I SMI havde vi de første år som regel 1 TK løjtnant i hver af de tre afdelinger. De fleste var gode, interesserede og pålidelige folk. Enkelte særdeles gode. Under det store nybygningsprogram 1960-67 havde vi 2 i maskinafdelingen. Vi fik dem som sergenter ca. 2 måneder før, de blev udnævnt til TK løjtnant, dvs. der var mulighed for for 2 måneders overlevering, inden de gamle blev hjemsendt. Det var særdeles praktisk.

Efter at have sluttet undervisningen af holdet i 1959 afgik jeg efter eget ønske som lærer ved SSS, idet jeg i 1957 også var blevet lærer for maskinkadetterne ved Søværnets Officersskole (SOS). Det var mange gange bedre lønnet at være lærer ved SOS end ved SSS.

Aftenskolen for de 14-18 årige

Da jeg blev gift med Evy Jørgit Schøler

den 10 OKT 1953 flyttede vi ind i en 2 værelses lejlighed på Bellahøj (Ved Bellahøj 2,3.). Vi fik foræret 2 senge med madrasser af min mor i bryllupsgave. For egne sammensparede penge købte vi møbler til opholdsstuen (sofa, sofabord, 2 lænestole, skab, spisebord, 4 stole). Desværre var der ikke penge nok til at købe en god radio og pladespiller. Da vi ikke ville stifte gæld for at købe sådant udstyr, købte vi en gammel radio for 65 kr. af min kollega Niels Henning Hansen og hans kone Johanne. Da vi havde klaret os med den i 3 år opstod et ønske om noget mere avanceret.Tilfældigvis fik jeg en forespørgsel, om jeg kunne tænke mig et lærerjob 2 aftener om ugen i vintersæsonen på aftenskolen for de 14-18 årige. Det sagde jeg ja til, så jeg kunne tjene til en ny radio og pladespiller.

Undervisningen foregik fra SEP 1956 til og med MAR 1957 på Katrinedalsskolen 2 aftener om ugen à 3 timer. I praksis afviklet som 2½ time uden frikvarter. Eleverne var alle udgåede af 8. eller 9. klasse, og de havde vist så meget initiativ, at de havde meldt sig til denne aftenundervisning. Kaliberen var generelt så lav, at forstanderen havde meddelt mig, at hvis man holdt frikvarter efter første time, ville der være en stor del af eleverne, der forsvandt inden anden time, og hvis man holdt frikvarter efter anden time, ville der ikke være en eneste tilbage til tredje time.

Min opgave lød på at genopfriske deres regnekundskaber samt bibringe dem et fundamentalt kendskab til fysik med henblik på senere at lave et eller andet praktisk f.eks. et induktionsapparat i skolens fysiklokale.

Da jeg erfarede elevernes niveau, fik jeg intet mindre end et chock. Det var kun ganske få, der prompte kunne fortælle mig hvad 2 gange 2 var. Jeg havde ikke opfattelsen af, at der var nogle, der var kommet i lære. De unge mennesker var enten bude eller arbejdsdrenge. En lille fyr, der gik med aviser, blev af de andre kaldt for "Berlingeren". Det var kolossalt svært at holde dem fanget af en egentlig undervisning. De var mere interesserede i at kaste med papirflyvere eller tavlekluden, hvis de var heldige at få fat i den. Ved et tilfælde opdagede jeg heldigvis på et tidligt tidspunkt, at der var en ting, der kunne fange deres interesse og få dem til at sidde stille på deres pladser og høre intenst efter – det var, når jeg læste op af "Det Bedste". For skams skyld prøvede jeg så at bibringe dem noget undervisning i den første time, hvorefter jeg læste op af "Det Bedste" de sidste 1½ time.

Af og til kom der en kvindelig inspektør fra aftenskoleundervisningen for at kontrollere, hvordan undervisningen foregik. Heldigvis kom hun altid i den første time, hvor jeg forsøgte at bibringe dem lidt elementær viden.

Inden vi skulle til det praktiske arbejde i fysiklokalet, havde forstanderen instrueret mig om, at eleverne kun måtte være i det rum, hvor forsøgsbordene var. I et tilstødene rum opbevaredes forskellige forsøgsapparater, og her måtte de under ingen omstændigheder komme. Hvis der blev pillet ved apparaterne, kunne man forvente alvorlige beklagelser fra skolens side. Det indskærpede jeg nøje eleverne. En aften syntes jeg, at en af eleverne var forsvundet. Ham fandt jeg heldigvis hurtigt ude i apparatrummet. Jeg gav ham en ordentlig skideballe og bad ham omgående at forlade skolen for reste af aftenen og fortalte ham, at hvis han blot en eneste gang til ikke kunne rette sig efter givne instrukser, ville han blive bortvist i resten af undervisningsåret. Efter undervisningens ophør samme aften orienterede jeg forstanderen om, hvad jeg havde gjort og sagt. Det faldt ikke helt i god jord. Han meddelte mig, at jeg som lærer ikke havde bemyndigelse til at bortvise en elev. Sagen skulle have været forelagt ham til afgørelse, men han var dog ikke uenig i bortvisningen.

Ved undervisningens slut havde jeg tjent så meget, at vi kunne betale den radio og pladespiller, vi helst ville have, kontant. Jeg havde så nået, det jeg gerne ville, men lyst til at fortsætte igen til næste efterår havde jeg absolut ikke. Det meddelte jeg forstanderen,hvilket han var ked af at høre, idet han syntes, jeg havde haft et godt tag på

drengene.

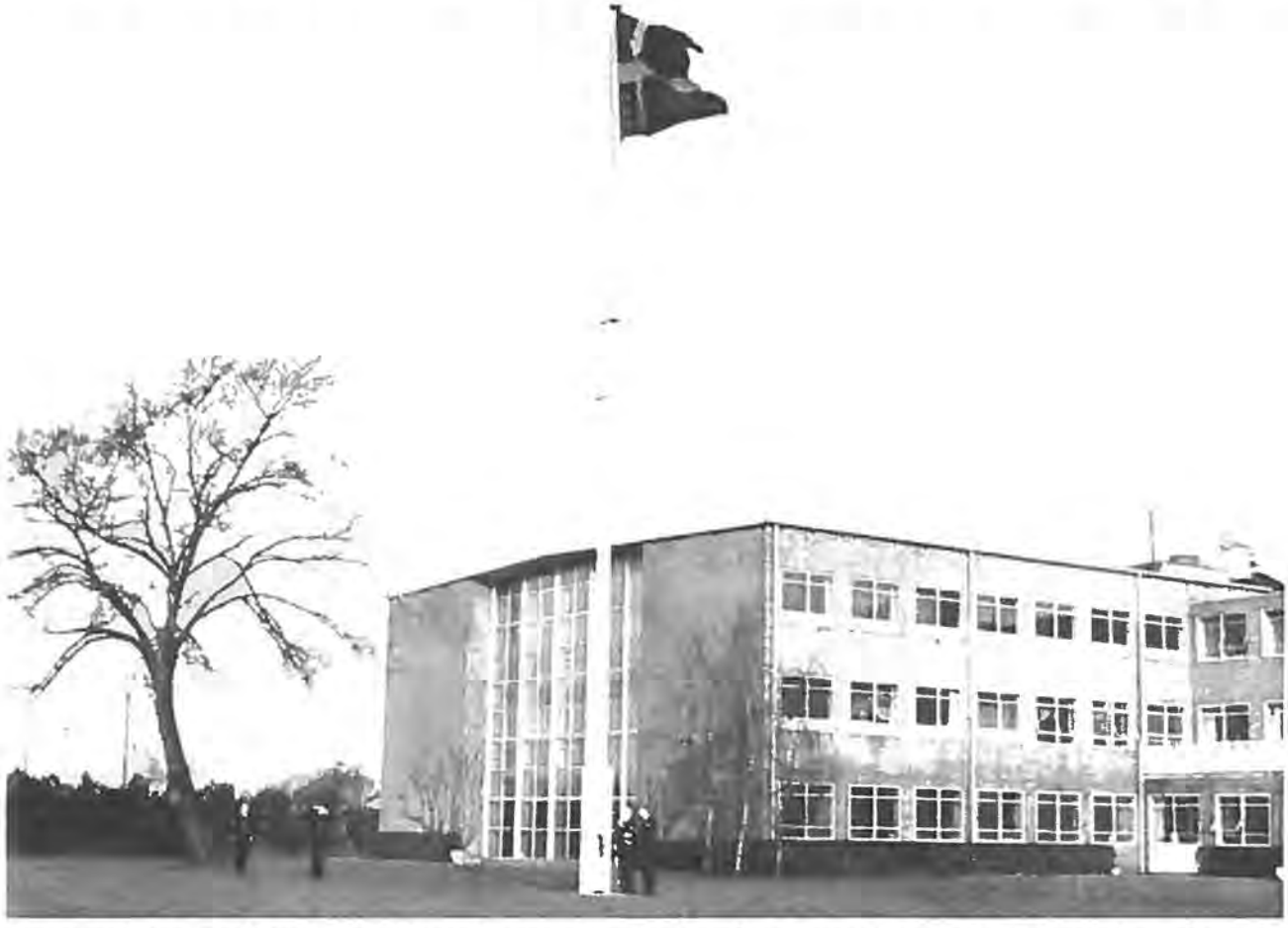
Søværnets Officersskole (SOS)

I OKT 1957 blev jeg ansat som lærer i maskinteknisk varmelære for maskinkadetterne. Disse havde som grundlag en civil maskimesteruddannelse (udvidet maskinisteksamen + helst elektroinstallatørprøven), inden de gik ind i søværnet med henblik på en maskinofficersuddannelse. Her fik de først den almindelige 2 måneders grunduddannelse på eksercerskolen og derefter sergentuddannelse + sejlads før de blev optaget på SOS til 2 års uddannelse. Maskinteknisk varmelære var et hovedfag, dvs. det skulle bestås med minimum godt (g) ved en skriftlig eksamen, for at udnævnelse til maskinløjtnant kunne ske. Faget var placeret i afgangsåret, så hvis de ikke fik g, var hele uddannelsen på 3 år spildt.

Varmelæren blev dækket med 2 undervisningstimer ugentligt i teoriperioden fra medio OKT til ultimo MAJ. Pensum svarede til maskinteknikums og lærebogen fra teknikum blev anvendt. Der skulle afleveres et ugentligt opgavesæt. Undervisningen foregik ved, at jeg gennemgik stoffet til næste gang, hvor kadetterne kom op til tavlen til overhøring.

Når jeg havde rettet de afleverede opgaver startede jeg næste time med at vise den rigtige løsning på tavlen. Bagefter gik jeg rundt i klassen og forklarede mine rettelser, hvis der var nogle, der ikke rigtigt havde forstået dem.

SOS var præget af streng disciplin. Når man om morgenen kom ind i aulaen rejste vagthavende kadet sig og stod i retstilling, når man passerede ham på vej op til lærerværelset eller klasseværelset. på 1.sal.



Danmark var det første land i verden der begyndte på en egentlig skoleuddannelse af søofficerer. Det skete ved Kong Frederik IV indstiftelse af Søe-Cadet-Compagniet den 26. februar 1701. Den nuværende Søværnets Officersskole er beliggende på Holmen og bygget i 1938-39. (Foto: Bog-Søværnets Officersskole 275 år)

Udenfor klasseværelset stod klassetørnen, som gjorde ret, når man kom og afgav melding f.eks.: "Melder afdelingsingeniøren klassen stiller 7 mand, 1 mand syg i hjemmet". Inden læreren gik ind i klassen kommanderede klassetørnen: "Klassen ret". Kadetterne blev så stående indtil læreren sagde: "Værsgo at sid ned". I timerne var der absolut ro. Det var en fornøjelse at være lærer et sådant sted.

Kadetterne fandt faget varmelære ret svært og meget teoretiskt. Jeg underviste 2 hold i varmelære i 57/58 og 58/59, hvor heldigvis alle bestod.

I efteråret 1959 afgik en af maskinkadetternes matematiklærere fra SOS, og jeg overtog faget matematik og afgav varmelæren til en af mine medarbejdere i SMI`s maskinafdeling civilingeniør K.Palvig.

Matematikpensummet var langt større end varmelærepensummet. Undervisningen strakte sig over 2 år med 7 ugentlige timer det første år og 5 ugentlige det andet år. Efter hvert år var der såvel en skriftlig som en mundtlig eksamen. Som censorer havde jeg 2 af SOS`s andre matematiklærere (professor K.Rander Buch og lektor Brandstrup), som begge kom fra DTH. Pensummet svarede til fuldt matematikpensum på maskinteknikum og lærebogen herfra blev anvendt.

Der var den ulempe ved at undervise et hold kadetter over 2 år, at jeg kun lærte hvert andet hold at kende. Det var en kolossal fordel for mig, når jeg senere mødte maskinofficererne ude i skibene eller på landtjenestesteder, hvis jeg på forhånd kendte dem fra skolen.

Efter at jeg efter 2 år havde arbejdet mig gennem hele pensummet og den for mig nye lærebog, blev det af SOS bestemt, at matematikpensummet skulle reduceres væsentligt. Det var for stort. Det skulle reduceres til det pensum, man hidtil havde haft det første år. Det betød i det væsentlige, at komplekse tal og uendelige rækker bortfaldt, hvad jeg ikke kunne se ville skade kadetterne i deres fremtidige virke som maskinofficerer. Det gamle 1. års pensum skulle så deles over 2 år med 5 timer ugemtligt hvert år, så der blev lidt bedre tid til det for kadetterne så vanskelige stof. Det passede mig fint. Det blev jo meget nemmere, og 7 timer ugentligt havde for mit vedkommende også været lige i overkanten at være væk fra tjenestesterdet.

Efter i nogle år at have undervist efter teknikums matematikbog foreslog jeg faggruppelederen, at vi overgik til at anvende samme matematikbog, som blev brugt af søkadetterne. Denne bog var oprindelig skrevet til de landinspektørstuderende ved Landbohøjskolen og var efter min mening en langt bedre bog. Dette blev heldigvis tiltrådt. Matematikpensummet blev ikke påvirket af bogændringen.

En gang årligt – sidst på vinteren – afholdtes lærermøde med skolechefen (kommandøren) som mødeleder, alle skoleofficererne og samtlige lærere. Alle klasser (sø, maskin, intendantur) blev gennemgået for standpunkter, og evt. problemer med enkelte elever blev diskuteret i detaljer. Der blev brugt megen tid på at diskutere søkadet prins Christian. Prinsens far prins Knud havde givet skolechefen ordre til, at der på ingen måde måtte tages særligt hensyn til sønnen, fordi han var prins. Det blev der sandelig heller ikke. Prinsen kom til at gå en klasse om.

Efter lærermødet var skolechefen vært ved en middag, der hvert år traditionelt bestod af gule ærter med flæsk, karbonade og medisterpølse + øl og snaps og til sidst pandekager med solbærrom. Bagefter blev der serveret kaffe med cognac og kransekage ved små borde, hvor man i en mindre kreds kunne sidde og få sig en hyggelig snak.

Hvert forår afholdtes kadetbal, hvor der normalt var inviteret en af de civile lærere med. Et år blev det Evy`s og min tur til at deltagte. Officerer deltog i selskabsuniform og civile i kjole og hvidt og damerne i lang kjole.

Festen startede med en velkomstdrink og derefter serveredes en fin middag med vine og bagefter kaffe m.m. Nu havde folk fået

samlet kræfter til dansen. På et tidspunkt i løbet af aftenen dansede hele kadetkorpset med damer lancier. Det så meget festligt ud.

I 1972 skete der en radikal ændring i maskinkadetternes uddannelse. Nogle mente, at tiden var løbet fra den gymnasiale skoleform. Man ønskede undervisningen givet universitetsform, dvs. i det store og hele baseret på lærerens forelæsninger og i mit eget speciale maskinlære, og det sagde jeg ja tak til. Meningen med den nye uddannelse var ikke, at der skulle uddannes maskinmestre men en slags akademiingeniører.

Maskinkadetholdet, der startede i 1972, var på 12 mand: 4 studenter, 5 maskinmestre og 3 navigatører. Sidstnævnte havde alle gennemgået reserveofficersuddannelsen og haft nogen sejltid som søløjtnant.

De bøger, der skulle bruges ved under-

Ved det årlige kadetbal var der stil over det. Her ses kadetkorpset med damer træde Polonaisen i 1954. (Foto: Bog-Søværnets Officersskole 275 år)

kun i ringe grad overhøringer. Adgangskriteriet for at blive maskinkadet blev også ændret. Nu kunne man blive optaget med 3 forskellige grunduddannelser: matematisk studentereksamen, udvidet maskinmestereksamen og skibsførereksamen. Den nye uddannelsesplan medførte, at man igen skulle have et større matematikpensum. Til dette udvidede pensum mente skolen at have behov for en decideret matematiker. Man kunne ikke længere nøjes med en civilingeniør. Man tilbød mig undervisning

visningen, var valgt af faggruppelederen OK (M) Flemming Hansen. I projektionstegning en bog, der blev anvendt ved DTH, i maskinelementer en tysk lærebog, i forbrændingsmotorer og luftkompressorer danske bøger, der blev anvendt ved Ingeniørakademiets maskinafdeling og i gasturbiner en amerikansk lærebog. Det krævede en betydelig forberedelse at sætte sig ind i disse for mig nye bøger, og når hele timen kunne bruges til forelæsning, kunne der jo nås meget mere pr. time end ved den gamle

undervisningsform.

I 1971 var SMI blevet sammenlagt med søværnets øvrige tekniske institutioner i Søværnets Materielkommando (SMK). Min afdelingschef i skibsteknisk afdeling, underdirektør Carl Sørensen var ikke positiv, ja nærmest negativ, for at man brugte tid til undervisning. Da jeg havde afsluttet undervisningen af det første hold maskinkadetter efter den nye skoleplan, fik jeg derfor en aftale med SOS om, at jeg fremover kun skulle dække området forbrændingsmotorer og luftkompressorer, og at censoren i faget maskinlære en lektor ved Ingeniørakadamiet skulle overtage resten.

I 1978 ophørte jeg imidlertid efter pres fra min nye afdelingschef i skibsvedligeholdel sesafdelingen, underdirektør P.Jespersen med fast undervisning på SOS. Jeg havde da været lærer ved skolen i 21 år.

Ind imellem havde jeg nogle småkurser med efteruddannelse af tidligere B officerer samt nogen censorvirksomhed.

Danmarks Ingeniørakademi (DIA)

Efter at det var besluttet at oprette DIA for uddannelse af akademiingeniører på 4 retninger svarende til DTH`s, men med et indhold, der svarede til de engelske og amerikanske ingeniøruddannelser med graden B.Sc., klarede man sig i starten med tilfældige lokaler rundt i København og lærere, der var ansat på årskontrakter.

Jeg blev tilbudt et lektorat i maskinteknisk varmelære (termodynamik) for studerende på maskinretningen i perioden AUG 59 – MAJ 60. Undervisningen foregik i den gamle frimurerloge i Klerkegade og lå fra 15-17 en gang ugentlig. Det passede jo både mig og tjenesten på Holmen fint. Det var lige på vej hjem. Pensummet var det samme som for maskiningeniørstuderende ved DTH, og lærebogen var en nyere udgave af den, jeg havde læst efter på 2. del.

I modsætning til DTH var der mødepligt til undervisningen, og ved hver times begyndelse skulle læreren føre protokol og markere evt. fraværende.

En gang ugentlig skulle der afleveres opgaver. Jeg kørte undervisningen på samme måde, som jeg havde gjort i samme fag ved SOS.

I JAN var der en slags terminsprøve, som ikke så alt for lovende ud, men heldigvis fik holdet et rimeligt godt resultat ved den afsluttende eksamen i JUN 1960.

Der var 2 censorer min tidligere professor i faget (J.L.Mansa), som var afgået fra DTH og blevet direktør for TITAN, og hans afløser på DTH.

Efter det første prøveår ønskede man fremover at køre med fastansatte lærere. En af mine kollegaer civiling. Erik Hertz fra OLV havde undervist i mekanisk teknologi og blev fastansat som lærer. I 1961 blev han ingeniørdocent med samme løn som en professor.

Civilingeniør Andreas Andersen, DTH, som jeg havde haft som lærer til 2. dels forprøve blev tilbudt og accepterede fast ansættelse i maskinlære og maslkinteknisk varmelære. Min ansættelse blev således begrænset til det ene år, men i øvrigt ville jeg ikke have været interesseret i en fremtidig fast ansættelse ved DIA.

Kapitel 17

Censorvirksomhed

En af de 2 censorer i maskinlære for kemiingeniørstuderende ved DTH ønskede efter professor Glindeman Nielsens død i 1965 at fratræde sit censorjob. Censoren var underdirektør ved OLV E.Otzen, som sad lige overfor mig hver dag til frokosten i OLV's og SMI's fælles ingeniørfrokoststue. En dag spurgte han mig, om jeg kunne tænke mig at overtage hans censorjob ved DTH, for i så fald ville han anbefale mig. Det sagde jeg ja tak til, og det resulterede i ansættelse som censor i 1965.

De første år efter Glindeman Nielsens død blev maskinlæreundervisningen varetaget af en af hans videnskabelige assistenter. Han blev imidlertid ikke professor.

Efter en fusion af Th.B.Thrige i Odense og TITAN i København blev direktør Mansa fra TITAN arbejdsledig. Mansa, der tidligere havde været professor ved DTH blev taget tilbage af DTH som professor i maskinlære for kemiingeniørstuderende. Mansa kendte jeg ret godt, idet jeg havde haft ham i maskinlaboratoriet, i maskintenisk varmelære og i skibsmaskinanlæg. Endvidere havde han været en af mine 2 censorer, da jeg var lektor ved DIA.

I perioden 1965-70 var maskinlære et obligatorisk fag på kemiretningen, og der var ca. 110 studerende hvert år.

Det tog naturligvis nogen tid at gennemregne opgavesættet til den skriftlige eksamen i maskinlære og evt. meddele professoren og den anden censor forslag til rettelser eller ændringer i opgaveteksten. Efter eksamen blev opgaverne rettet af læreren/professoren, og som censor skulle det hele gås igennem, og forslag til karakterer gives. Derefter afholdtes møde på den nye DTH i Lyngby mellem professoren og de 2 censorer for fastlæggelse af de endelige karakterer. Hvis 2 af de 3 mødedeltagere havde givet samme karakter og den 3. havde givet en karakter, der lå enten en over eller en under, gav man uden videre den karakter, de 2 havde givet. Denne kombination var til min forundring en af de hyppigst forekommende. Hvis en havde givet en karakter, der lå 2 karakterer eller mere over eller under det, de 2 andre havde givet, blev opgavesættet taget frem af bunken og studeret nøjere af alle 3, før en endelig karakter blev givet.

Betalingen var ret god alt i alt ca. 170 kr. pr. time for samtlige anvendte timer. Dvs. noget højere pr. time end min daværende (1965) timeløn som lærer ved SOS.

Hvis en eller to-tre af de studerende havde været sygemeldte til den skriftlige eksamen afholdtes mundtlig eksamen i faget.

Efter 1970 indførtes en særlig modulopbygning af undervisningen på DTH. Her blev undervisningen i maskinlære for kemiingeniørstuderende et valgfrit modul. Dette resulterede i, at kun en lille del af de studerende (ca. 10 pr år) valgte maskinlære. Nu blev det en dårlig forretning at være censor. Gennemregning og vurdering af opgavesættet tog relativt lang tid, og gennemgang af de første 4-5 sæt opgaver tog også relativt lang tid, så timelønnen faldt drastisk.

Et par år senere afgik professor Mansa grundet dårligt helbred, og en ny professor fra DTH skulle overtage undervisningen. Han havde censorer, som han kendte fra sin tidligere undervisning, og disse ønskede han at beholde. Den anden censor og jeg fik så vores opsigelse, hvad jeg ikke var særlig ked af, som tingene havde udviklet sig.

Kapitel 18

Foreningen af ingeniører i forsvaret 1969 – 1970

I 1880 oprettede søværnet "Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen" (i daglig tale kaldet "S og M skolen"). Den fik i 1905 et nyt navn "Maskinskolen" og blev omdannet til en uddannelsesinstitution for marineingeniører. Eleverne bar kadetuniform ligesom søkadetterne på Kadetskolen. Formålet var at marineingeniørerne skulle kunne avancere til de højeste tekniske stillinger i søværnet (eller marinen, som det hed den gang). De øverste tekniske stillinger direktør, underdirektører og værftsingeniører var tidligere blevet besat med søofficerer med specialuddannelse.

Maskinskolen skiftede ved forsvarsordningen af 1909 navn til Ingeniørelevskolen, og der oprettedes et antal marineingeniør- og marineoveringeniørstillinger.

Ingeniørelevskolen på Holmen blev nedlagt i 1917 og slået sammen med Kadetskolen i Gernersgade.

Ved søværnsloven af 1923 ophørte søværnets uddannelse af marineingeniører. Alle ingeniører ved OLV eller søværnets tekniske institutioner skulle fremover være civilt ansatte.

På en stiftende generalforsamling den 30 JAN 1925 oprettedes "Foreningen af Søværnets Ingeniører (FSI)". Denne bestod udelukkende af 21 tjenestemandsansatte ingeniører, hvoraf de 18 indtil 1923 havde været militære.

Den 01 OKT 1950 oprettedes flyvevåbnet som en sammenlægning af Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen.

Afdelingsingeniør Orm Hansen fra Søværnets Flyvevæsen blev den første chef for Flyvematerielkommandoen. Denne stilling var normeret som en civil tjenestemandsstilling. Orm Hansen havde som afdelingsingeniør i søværnet ved flere lejligheder været tillagt grad af kommandørkaptajn. Som chef for FMK, hvor han havde en hel del militært personel underlagt, blev han fast tillagt grad af oberst. Senere blev graden ændret til generalmajor

Ved oprettelsen af flyvevåbnet viste der sig hurtigt et behov for ansættelse af et større antal civilingeniører.

Søværnet var det værn, der havde flest ingeniører ansat.

Hæren havde relativt få ingeniører overvejende militære våbeningeniører.

Ved en afsluttende generalforsamling den 19 JAN 1951 i Foreningen af Søværnets Ingeniører vedtoges foreningens omdannelse til "Foreningen af Forsvarets Civilingeniører (FFC)". Denne kunne have såvel tjenestemandsansatte som kontraktansatte som medlemmer. Efter indførelse af overenskomstansættelse i 1952 bestemtes, at sådanne civilingeniører også kunne optages i FFC.

Ved udgangen af 1952 talte foreningen 51 medlemmer.

Senere da de nye akademiingeniører kom ud på markedet, blev en del af disse ansat i forsvaret. Det vedtoges, at sådanne også kunne optages i foreningen, hvorfor dennes navn ændredes til "Foreningen af Ingeniører i Forsvaret (FIF)"

Ved udgangen af 1966 talte FIF 190 medlemmer.

I FIF var der ikke stemning for at optage teknikumingeniører, da disse jo heller ikke kunne optages i Dansk Ingeniørforening.

Siden oprettelsen af FFC i 1951 havde jeg været medlem. Der blev afholdt generalforsamling en gang årligt i JAN. Efter denne serverede foreningen gule ærter med øl og snaps og pandekager med solbærrom. Bagefter kaffe undertiden med cognac. Det var meget hyggeligt.

På et vist tidspunkt blev jeg valgt som revisorsuppleant og måtte en 2-3 gange træde til for at revidere regnskabet inden generalforsamlingen.

Min kollega og ven Erik Holtveg (sektionschef for materialesektionen i FMK) blev valgt til formand for FIF i JAN 1963. Efter en formandsperiode på 6 år syntes han, at han havde aftjent sin værnepligt, og at han gerne ville afløses. Han begyndte at pege på mig støttet af bestyrelsen. En del kollegaer fra SMI og OLV opfordrede mig til at tage jobbet, der i kommende år 1969-70 ville kræve sin mand i forbindelse med en ny tjenestemandslov og den forestående oprettelse af Søværnets Materielkommando(SMK). Min chef underdirektør C.Sørensen støttede det også, uanset hverken han eller jeg vidste, hvor meget tid det ville komme til at tage. Nå, jeg lod mig så vælge til formand på generalforsamlingen i JAN 1969. Det var første gang, man havde set, at en mand var sprunget fra revisorsuppleant til formand. Det normale var, at næstformanden eller i det mindste en fra bestyrelsen overtog formandsposten.

I hele MAR-måned 69 før vedtagelsen af den nye tjenemandslov var jeg kaldt til næsten daglige møder i DIF. Disse varede det meste af formiddagen. I 58-loven var der 30 lønrammer, og i 69-loven skulle der være 40 med diverse løntrin. DIF lagde sig hurtigt ind på at søge afdelingsingeniører placeret i lønramme (lr) 36 sammen med ministerielle kontorchefer. Overingeniører og underdirektører blev foreslået i 37.lr. Herudover kunne der blive tale om tildeling af ikke pensionsgivende personlige tillæg. Forhandlingerne blev myndigt ledet af DIF`s direktør, cand.jur. Palle Høyer. Det lykkedes DIF at komme igennem med oplægget, og det lykkedes at få tildelt nogle personlige tillæg til en del af søværnets afdelingsingeniører. Blandt andet syntes jeg selv, at jeg var berettiget til et personligt tillæg, idet jeg havde været afdelingsingeniør i 12 år og i samme periode været stedfortræder for underdirektøren under hans fravær. Der var en enkelt, som ikke selv havde fået et tillæg, som tillod sig at antyde, at jeg havde misbrugt min stilling som formand til selv at skaffe mig et tillæg. Et par år efter, at jeg var afgået som formand, blev tillægget uden min indflydelse forøget til det 4-dobbelte.

I forbindelse med oprettelsen af SMK blev der nedsat et personalenævn, som jeg blev medlem af som formand for FIF. Der blev holdt en række møder ledet af SMK`s kommende chef, kontreadmiral Valentiner. Det, der blev diskuteret, var den kommende organisationsplan foreslået af rationaliseringsfirmaet og personelbesætningen. Som formand for FIF var jeg primært interesseret i så mange chefsstillinger som muligt for civilingeniører og disses bedst mulige placering som helhed.

I en sektion i materielsystemafdelingen var foreslået en Orlogskaptajn (M) som sektionschef og bl.a. 2 ingeniører som sagsbehandlere. Jeg drøftede dette med formanden for teknikumingeniørerne Nis Petersen og foreslog ham, at vi optrådte samlet og foreslog en ingeniør som sektionschef og OK`en som sagsbehandler. Hvis dette ikke kunne accepteres, ville vi ikke acceptere, at der overhovedet kom ingeniører i denne sektion. Det ville Nis Petersen ikke støtte, hvorfor jeg stod helt alene. På personelnævnsmødet fremførte jeg mine ovennævnte synspunkter, samt at hvis der var behov for udførelse af ingeniørarbejde i sektionen kunne det ikke nytte noget, at man havde en militær maskinmester som sektionschef, som ikke var kvalificeret til at vurdere ingeniørarbejde. Disse kommenta-rer tog admiralen ikke for gode varer, og det endte med, at sektionchefen blev en maskinofficer. Jeg frabad mig, at de 2 ingeniørstillinger blev besat med civilingeniører. Dette ønske blev opfyldt.

For at følge gammel tradition indkaldte jeg til bestyrelsesmøde i FIF ca. en gang om måneden. Mødet forgik i et af DIF`s lokaler, og serveringen på FIF`s regning bestod i et stykke ostemad og en øl samt en cigar til evt. interesserede. Vi startede kl. 16.30, så deltagere fra Holmen kunne lige nå det efter

normal fyraften

En af formandens opgaver var sammen med DIF's direktør at møde op til forhandlinger i lønningsministeriet, når der lå forslag om opnormering af en tjenestemandsansat ingeniør eller tildeling af eller forøgelse af et § 1 stk 2 tillæg til en overskomstansat ingeniør. Jeg erindrer, at det lykkedes at få opnormeret en kollega til mig afdelingsingeniør .Jacobsen til overingeniør som afdelingschef for afdeling W i SMK.

De ingeniører, der søgte assistance hos FIF og specielt tog formandens tid, var i de fleste tilfælde folk, der selv havde kvajet sig.

På et vist tidspunkt skulle Ammunitionsarsenalet flyttes væk fra København. Det skulle flyttes op til Nordjylland i nærheden af Hærens Materielkomando i Hjørring. Der var en afdelingsingeniør, der ikke under nogen omstændigheder ville – eller måske var det hans kone, der ikke ville – flytte til Jylland. Han sagde derfor sin sin tjenestemandsstilling op med et halvt års varsel svarende til det berammede tidpunkt for arsenalets flytning. Han regnede åbenbart med, at han let kunne skaffe sig en ny stilling i Københavnsområdet indenfor et halvt år. Det viste sig, at det kunne han ikke. Da der var gået 3-4 måneder uden resultat, gik der panik i ham, og han henvendten sig til FIF. Han spurgte mig, om jeg i givet fald kunne skaffe ham hans gamle stilling tilbage, for hvis han ikke snart fandt noget andet, måtte han bide i det sure æble og flytte til Jylland. Jeg måtte meddele harn, at det ikke var FIF, der ansatte ingeniører i forsvarets stilliger. Han havde bragt sig selv i en særdeles vanskelig stilling af 2 grunde. For det første kunne man ikke vide, om Ammunitionsarsenalet overhovedet var interesseret i at genansætte ham, og for det andet havde DIF indført den praksis, at man ikke godkendte ansættelse af ingeniører i lavere tjenestemandsstillinger end overingeniør. Dvs. ved genbesættelse af afdelingsingeniørstillingen skulle det være på overenskomst. Nå, manden var jo ikke mange sure sild værd, så jeg lovede ham at undersøge, hvad FIF evt. kunne gøre. Jeg tog problemet op på næste bestyrelsesmøde i FIF, og der var enighed om, at vi skulle prøve at hjælpe ham. Ved førstkommende møde i FIST (Forbundet af Ingeniører i Statens Tje-neste) forelagde jeg problemet. DIF var meget forhandlingsvenlig og tog det standpunkt, at man i dette tilfælde ville dispensere for genansættelse i tjenestemandsstillingen som afdelingsingeniør, såfremt Ammunitionsarsenalet var villig til at genansætte manden. En måned før han skulle være fratrådt, lykkedes det at at få ham genansat i sin gamle tjenestemandsstilling.

Et par år senere gik DIF i øvrigt tilbage til at acceptere afdelingsingeniør som laveste tjenestemandsansættelse.

Da jeg havde siddet næsten 2 år i formandsstolen og brugt væsentlig mere tid, end jeg havde forstillet mig, meddelte jeg før generalforsamlingen i 1971, at jeg ikke ønskede genvalg. Et af bestyrelsesmedlemmerne Søndergård fra FMK tog da over.

Kapitel 19

Efteruddannelse

The School of Gas Turbine Technology Power Jets (Research & Development) Ltd

Skolen var beliggende et stykke fra Farnborough, Hampshire, England Jeg var tilmeldt 77. Course, som var et internationalt kursus 22 MAR – 09 APR 1953. Kurset var et udmærket supplement til det, jeg havde haft på DTH i 1948. Undervisningen foregik i forelæsningsform hele dagen fra mandag til og med fredag i de 3 uger kurset varede. En enkelt eftermiddag var vi dog på udflugt til Acton for at overvære prøvekørsler af jet og shaft power engines.

Vi var indlogeret på et gammelt Manor House, der lå i en stor park langt væk fra byen. Vi fik hver tildelt eget værelse. Morgenmaden var traditionel engelsk breakfast med juice, spejlæg, bacon, pølser og ristet brød samt te. Det var fint nok. Middags- og aftensmåltidet var efter engelsk skik begge varme måltider. Det var noget af det mest ftygtelige, jeg nogensinde havde været ude for. Det smagte simpelthen rædselsfuldt. Maden var inkluderet i kursusafgiften, så jeg kørte derfor på stærkt reducerede dagpenge. Til alt held havde jeg hjemmefra fået tilladelse til at forlade skolen i weekenden og køre på normale time- og dagpenge samt betale for én hotelovernatning. En weekend tog jeg således en tur til Portsmouth og så bl.a. Nelsons flagskib VICTORY fra søslaget ved Trafalgar, hvor han selv faldt.

Da kurset var færdigt, aftalte jeg at følges med en amerikaner fra US Air Force i Tyskland og en svensk salgsingeniør fra et svensk materialefirma til London, hvor vi alle tre skulle overnatte. Jeg skulle på vejen hjem besøge Paxmanns motorfabrik i Colchester om mandagen for at drøfte nogle driftsproblemer, vi havde med dieselmotorerne i 3 lånte engelske ubåde. Svenskeren foreslog, at vi gik ud og spiste sammen om aftenen på Hungarian restaurant. Det syntes vi lød udmærket. Amerikaneren og jeg havde på forhånd drøftet, om ikke vi kunne være heldige, at svenskeren som salgsingeniør ville spendere en middag på os om aftenen. Da vi mødtes på restauranten, fik vi hver vores spisekort, men svenskeren tog straks têten og foreslog, at vi tog en eller anden ungarsk specialitet, som han kunne anbefale. Amerikaneren og jeg så på hinanden og sagde med øjensprog:" Den er vist god nok, han betaler det hele ". Da vi kom til vinkortet, bestilte svenskeren uden at rådføre sig med os bare et par flasker rødvin. Nu var vi sikre. Den var hjemme. Da vi var færdige med maden, som i øvrigt var udmærket bad svenskeren om regningen og betalte. Vi skulle lige til at takke ham for det fine måltid, da han lynhurtigt kom os i forkøbet og meddelte os, at vores 3. part i alt blev så og så mange pund.

Rolls Royce (RR) Technical Training School, Ansty, England

Kursus på 2 uger fandt sted i foråret 1963 i RR gasturbine Marine PROTEUS type 1281, 4250 HK til SØLØVEN-KL.

Vi boede på et hotel i Coventry og blev hver morgen hentet af RR i en bus. RR fabrik og Technical Training School ligger midt ude på landet nær Ansty et godt stykke fra Coventry. Vi havde en fortræffelig lærer Mr, Banbury.

Foruden de 2 vordende TKO (PL Theill og PL Bakmand) til de 2 første af SØLØVEN-.kl var vi ca. 8 civile teknikere fra OLV og SMI.

Hver dag ved middagstid blev vi inviteret til middag i et særligt gæstelokale på skolen. Vi fik først en drink og derefter noget udmærket mad, hvor vi kunne vælge mellem

flere retter. Hertil kunne man få vin eller øl.

Pratt & Whitney Aircraft Service School, Hartford, Connecticut, USA

5 ugers kursus fra ult. AUG – 25 SEP 1964 i gasgenerator GG 4A-3 til fregatter af PEDER SKRAM-kl. I kurset deltog deltog følgende: Designerede TKO`er til PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE OK (M) Tersløv og OK (M) Holten, OK (M) P.Nielsen fra SMI UPI, afdelingsingeniørerne N.H.Hansen, OLV, og M.Wismann, SMI, samt ingeniør N.N. fra det svenske firma STAL-LAVAL, som skulle levere fremdrivningsgasturbinerne og gearene til PEDER SKRAM-kl

Vi var alle 6 indlogeret på det nyåbnede hotel AMERIKA i Hartford. Det var et meget lækkert hotel med en stor udendørs swimmingpool.

Vi blev hentet i en minibus kl. 08.00 om morgenen. Fra 08.15-12.00 var der forelæsninger af meget høj karat hver formiddag mandag – fredag. Det var ikke én lærer (ligesom hos Rolls Royce i 1963), der dækkede hele maskinen. Det var en større stab af specialister, der forelæste og besvarede spørgsmål indenfor hver deres speciale f.eks. kompressordelen, turbinedelen, brændkamre, brændstofudstyr, regulator, materialer, maskinophæng, brændstof, smøresystem m.m.

Fra kl. 12-13 var der middagspause, hvor vi kunne gå over i et supermarked, der lå lige ved siden af skolen og få et måltid mad for en rimelig penge. En af vores yndlingsretter var "*All the chicken you can eat for a dollar*" med en stor portion pommes frites til.

Om eftermiddagen kl. 13-16 var vi i skolens værksted, hvor vi skulle skille større dele af en skolegasgenerator ad og samle dem igen med nøje efterfølgelse af værkstedsmanualens forskrifter. Det viste sig at være uhyre kompliceret. Der var ikke én eneste møtrik, der bare kunne spændes til med gefühl. Først skulle man finde møtrikken i manualen og se hvilket moment, den skulle spændes med, hvorefter den med en anvendelig momentnøgle skulle spændes til eksakt det foreskrevne moment. Bagefter skulle hver møtrik sikres med safety wire (sikringstråd). Det kunne være en uhyre langsom procedure. En af de første dage var der en af eleverne, der følte, det gik for langsomt. Han foreslog derfor makkeren, at de bare satte møtrikken på og sked på momentet. Læreren var åbenbart opmærksom på den slags sjusk. Han var der med det samme og spurgte: "Hvad er det I står og taler om ?" Han fik et lidt undvigende svar, som han imidlertid ikke ville nøjes med. Han forlangte ordret at få at vide på engelsk, hvad der var blevet sagt. Han blev helt tosset og skældte de 2 ud. Det ville han faneme ikke finde sig i. Han fortalte, at når vi i den 5. uge var færdig med at samle maskinen, ville den blive sat på prøveplan, og hvis han blot en eneste gang til observerede, at de ikke nøje foretog samlingen efter forskrifterne, ville de blive stillet ind i prøverummet ved siden af maskinen under opstarten.

En aften i den første uge var hele holdet inviteret til middag i Hartford Club. Det virkede meget eksklusivt. Der var sorte liberiklædte tjenere, som serverede drinks inden maden. Jeg bad om et glas shery, som jeg holdt megen måde med. Jeg bemærkede, at nogle af amerikanerne tog godt for sig af både gin og whisky. Jeg skulle nødig have fået for meget inden middagen, så jeg nøjedes med mit ene glas sherry.

Middagen var udsøgt. Man startede bl.a. med en stor halv hummer, men drikkevarerne lod noget tilbage at ønske. Først serveredes isvand (og ikke andet), og da man var nået halvt ind i hovedretten, gik man over til at servere kaffe.

Vores lærer i demontering og montering af gasgeneratoren spurgte en dag, om vi var interesserede i at komme hjem til ham en aften, så ville han købe nogle øller og lave nogle sandwich. Det lød jo fint, så det sagde vi naturligvis ja tak til. Vi aftalte så, at vi ville tage en toldfri flaske cognac, som vi havde haft med fra Kastrup, med til ham og købe en æske chokolade til konen. Samme dag vi skulle komme sad han om eftermiddagen

og studerede nogle indkøbsboner, hvorefter han meddelte os, at det blev i alt så og så meget for øllerne og maden, så vi skulle hver slippe så og så mange dollars. Det syntes vi jo var en lidt underlig invitation, men vi tog alligevel cognacen og chokoladen med som oprindelig planlagt. Det føtste han gjorde, da han fik cognacen (en fin Remy Martin VSOP), det var at stile den ind i køleskabet. Da vi senere på aftenen skulle have kaffe, blev den kolde cognac taget ud af køleskabet og stillet ind på bordet. Det undrede os lidt, at der ikke kom cognacglas på bordet. Forklaringen herpå var, at han tog den kolde cognac og hældte en god sjat ned i den varme kaffe. Vi andre måtte så skik følge eller land fly. Det var første gang, at jeg smagte den blanding.

STAL-LAVAL, Finspong, Sverige

En uges kursus i FEB 1965 i fremdrivningsgasturbine og gear til PEDER SKRAM.
STAL-LAVAL havde sin administration på Finspong slot, hvor der også var en del gæsteværelser, som kursusdeltagerne var indlogeret i.

Udover kursus skulle der i samme uge afholdes en afprøvning af en opstilling med Pratt & Whitney`s gasgenerator, STAL-LAVAL`s fremdrivningsgasturbine og STAL-LAVAL`s gear. Det var imidlertid ikke muligt at foretage en bremseprøve til 22.000 HK, da man ikke rådede over en vandbremse større end 10.000 HK Det var dog bedre end ingen ting. Prøven forløb tifredsstillende.

Om atftenen blev begivenheden fejret med en candlelight dinner i slottets festsal (noget der kun fandt sted ved helt specielle lejligheder, ca. 1 gang hvert år).

Ka-Me-Wa, Kristinehamn, Sverige

3 dages kursus i FEB 1965 i vendbar propel til PEDER SKRAM-kl. Umiddelbart efter afslutningen af kurset hos STAL-LAVAL var vi nogle stykker, der var tilmeldt et kursus hos Ka-Me-Wa.

Firmaet var meget stolt over at være det første i verden, der havde fremstillet 2 vendbare skruer til hidtil største HK (22.000 HK pr. stk.).

Kursus i Ledelsens Psykologi

Kort efter SMI`s indkorporering i SMK i 1971 kom jeg på ovennævnte kursus, der kørte over nogle måneder på hele frilørdage.

Kurset var meget interessant og kørte helt op til det niveau, der kaldes sensitivitetskursus. Det skulle vi heldigvis ikke på. Det siges, at mange går grædende væk fra sådanne kurser, og nogle kan blive skadet for livet.

Den sidste halvdel af kurset blev holdt på hotel MARINA i Vedbæk. Det var det bedste sted. Der var et særdeles fint tag selv bord til frokosten incl. i kursusafgiften.

Kjøbenhavns Amatør Sejlklub (KAS)

KAS havde en meget anerkendt 2 årig sejlerskole for kommende lystsejlere med henblik på opnåelse af duelighedsbevis for lystsejlere. Man sejlede i 2 sommersæsoner en ugentlig aften med klubbens gaffelriggede skolebåde. Disse kunne foruden storsejl og fok også rigges med klyver og gaffeltopsejl. De var lidt tunge at manøvrere med, og der var meget tovværk ombord. Alle manøvrer kunne kun foretages med med ror og sejl. Der var ingen motor ombord. Efter at være oplært i sejlsætning, i havnemanøvrer og almindelig sejlads på bidevind, halvvind og læns indterpedes mand over bord manøvre og lægtning til og fra kaj.

Den første vintersæson 1975/76 brugtes til navigation og søvejsregler og den teoretiske del af duelighedsprøven blev bestået den 26 MAR 1976.

Den anden vintersæson 1976/77 brugtes til et udmærket tovværkskursus og lettere sejlmagerarbejder. Den praktiske del af duelighedsprøven blev bestået i efteråret 1977.

General Electric, Aircraft Engine Group Technical Training School, Evendale, USA

2 ugers kursus i APR 1978 i LM 2500 gasturbine til korvetter af NIELS JUEL-kl. I kurset deltog bl.a. de 3 designerede TKO til NIELS JUEL-kl og fra SMK undertegnede og værkmester J.Palle.

Dette kursus var af meget ringe kvalitet specielt set i forhold til det, jeg i 1964 havde gennemgået hos Pratt & Whitney.

Undervisningen var udelukkende teoretisk. Den første uge om gasgeneratoren og fremdrivningsturbinen. Den anden uge var helt helliget boroscope teknik, dvs. indvendig undersøgelse af gasturbinens vitale dele : skovle m.m. med et fleksibelt kikkertsigte.

Kjøbenhavns Amatør Sejklub (KAS)

I vinteren 1977/78 deltog jeg i forberedelse til Yachtskippereksamen af 3. grad.

Eksamen afholdtes MAJ 1978 forskellige steder rundt i København for alle der i Københavnsområdet ønskede at gå op til denne eksamen. Opgaverne var stillede af Statens Skibstisyn.

Søværnets Teknikskole

Efter aftale med Teknikskolen fik jeg lov til at gå op til prøven for udstedelse af "Duelighedsbevis i Motorpasning" den 02 JUN 1978 uden at have deltaget i kursus.

For udstedelse af duelighedsbevis krævedes min. ½ års sejltid, hvilket jeg let opfyldte, da jeg sammenlagt havde over 1 års sejltid fra DANSBORG, SØBORG, HOLGER DANSKE og PEDER SKRAM.

Eksaminator til prøven var en af mine gamle maskinkadetter fra officersskolen, nu kaptajnløjtnant (M). Det morede ham, at vi nu havde byttet pladser. Prøven foregik i en af hjemmeværnskutterne. Det spørgsmål jeg trak bestod af en praktisk del (start af en ALPHA motor) og en teoretisk del (beskrivelse af motorens startluftsystem). Jeg klarede begge dele uden problemer og fik mit bevis, som giver tilladelse til at forestå pasning af motorer op til 1000 HK.

Københavns Navigationsskole

I vinteren 1978/79 gik jeg en gang om ugen om aftenen til forbredelse til Yachtskippereksamen af 2. grad og bestod denne eksamen i APR 1979.

I vinteren 1979/80 gik jeg en gang om ugen om aftenen til forbredelse til Yachtskippereksamen af 1. grad og bestod denne eksamen i APR 1980. Denne eksamen kræves for at blive skibsfører på et fritidsfartøj på 20 tons og derover men under 100 tons på alle have.

Forsvarets Brevskole

I 1980 deltog jeg i og gennemførte kursus nr. 44 i søvejsregler. Dette kursus var beregnet for søofficerer, som havde været en del år til landtjeneste, og som trængte til en repetition af søvejsreglerne inden ny søtjeneste.

Kursus bestod af en uddybning af de officiellle søvejsregler og løsning af mange spændende og interessante opgaver.

Kapitel 20

Tjenesterejser

Udover de i kapitlerne 11, 14, 15 og 19 omtalte tjenesterejser har jeg deltaget i adskillige tjenesterejser, hvoraf jeg skal begrænse mig til at omtale følgende:

Dampturbinehavari i kystjageren HUITFELDT

Kort efter min tiltrædelse i SMI blev der rapporteret om problemer med den ene dampturbine i kystjageren HUITFELDT. Der hørtes nogle unormale lyde fra SB LT turbine forreste lejende. Skibet deltog på dette tidspunkt i en NATO øvelse og var gået i havn i Stavanger i Norge. KFL anmodede SMI om, at fejlen hurtigst muligt blev fundet og udbedret, så kystjageren igen kunne indgå i øvelsen. Det blev bestemt, at jeg skulle tage derop sammen med en maskinarbejder fra OLV`s maskinværksted medbringende noget værktøj og et udvalg af reservedele.

Rejsekontoret fandt ud af, at vi kunne komme med en SAS maskine sidst på eftermiddagen fra Tirstrup og direkte til Stavanger. SAS fik opgivet mål og vægt på værktøj og reservedele. Det var der ikke noget problem med, meddelte SAS. Problemet var imidlertid at komme hurtgt til Tirstrup med alt vores grej. Den eneste måde, det kunne lade sig gøre på, var at hyre et af redningskorpset Zonens fly i Kastrup. Vores grej blev lagt løst på dørken i flyet, og vi blev placeret på hver sit sæde. Vel ankommet til Tirstrup blev grejet taget ud, og Zoneflyet returnerede til Kastrup, og vi afventede SAS flyet, som skulle komme et eller andet sted sydfra.

Da SAS flyet var landet kom luftkaptajnen omgående for at inspicere vores grej. Det ville han ikke tage ansvaret for at tage med. Det protesterede jeg selvfølgelig imod og fortalte ham, at SAS i København havde fået opgivet mål og vægt og erklæret, at det var ikke noget problem. Det var han ligeglad med. Det var ham, der havde ansvaret for flyet. Vores ting kunne ikke surres fast, og de var store og tunge. Noget alvorligt kunne ske, hvis man kom ind i urolig luft, og grejet i værste fald kom i skred og slog hul på flyskroget. Jeg forsøgte at argumentere med ham og fortalte hvilken vanskelig situation, SAS havde bragt søværnet i ved at påtage sig en opgave, som man alligevel ikke ville udføre. Det kunne han godt se, men det ændrede ikke hans synspunkt. Han kunne og ville ikke tage ansvaret for denne transport. Slut.

Jeg underrettede derefter underdirektøren om vores stranding i Tirstrup. Sagen blev løst ved at Zoneflyet, der lige var landet i Kastrup, blev beordret tilbage til Tirstrup for at hente os og grejet og flyve os direkte til Stavanger.

Først på aftenen nåede vi ud til HUITFELDT med vores grej og fandt ud af, hvad der primært skulle demonteres. Der var ikke noget problem i at få maskinarbejderen til at arbejde igennem hele aftenen og hele natten, og jeg var samtidig til stede i maskinrummet for omgående at kunne tage stilling til, hvad der skulle laves, efterhånden som delene blev adskilt. Det viste sig at være en overspeed sikkerhedsregulator for for højt turbineomdrejningstal, der var gået løs. Regulatoren blev fastmonteret igen og det hele samlet, og arbejdet var færdigt kl. 08 næste morgen.

Chefen var særdeles tilfreds med at fejlen var fundet så hurtigt og udbedret i nattens løb, så han igen var klar til at indgå i NATO øvelsen. 1. mester OK(M) William Christensen (kaldet William vandkoger) var også tilfreds med, at hans turbine igen var driftsklar.

Hjemrejsen til Købnhavn skete med ordinært rutefly. Reservedele og værktøj blev hjemsendt som almindeligt fragtgods.

Den eneste, der havde et venligt ord for det udførte arbejde, var underdirektør Otzen,

OLV. Han meddelte mig, at det var rart, at vi havde fundet fejlen, og det var fint, at der var arbejdet igennem, så skibet hurtigt var klar til øvelsen igen.

MTB møder

Ca. ½ snes år efter afslutningen af 2. verdenskrig blev der optaget et vist samarbejde mellem torpedobådsafdelingerne i England, Norge, Danmark og Tyskland. En gang årligt holdtes en fællesøvelse Bold Game med de 4 landes motortorpedobåde. Efter øvelsen var de 4 lande på skift vært ved et 2 dages seminar, hvor man drøftede løbende problemer, også skrog- og maskinproblemer, så man kunne udveksle erfaringer. Fra starten og en hel del år frem blev det kotume, at en skibsingeniør og en maskiningeniør fra enten OLV eller SMI deltog i disse seminarer.

Første gang, jeg var med, var i Portsmouth. Jeg var sammen med underdirektør Schou-Pedersen, chef for OLV's skibsafdeling. Vi fik sammen tildelt et dobbeltkammer på MTB basen HMS Hornet i Portsmouth. Der stod 2 gamle jernsenge. Tøjet kunne man hænge på væggen. Der var 2 søm til hver, når vi skullei seng. Det var hele udstyret. Morgenvask og barbering foregik i et fælles vaskerum ude på gangen. Foruden os deltog fra dansk side chefen for torpedobådseskadren, en af skibscheferne KL Fischer og en af 1. mestrene PL Eskildsen. Jeg konstaterede, at både Fischer og Eskildsen havde hver sit lukaf med tæppe på gulvet, skrivebord, lænestol, rygebord, skab til tøjet, seng og håndvask. Jeg gjorde Schou- Pedersen opmærksom på dette, idet jeg ikke fandt denne gøren forskel på civile og militære for rimelig. Schou-Pedersen ville imidlertid ikke kommentere vores indlogering og bad mig slå koldt vand i blodet de par dage, vi skulle være der.

Nogle år senere skulle der igen være møde i Portsmouth, og denne gang var det ingenør Knak Christensen, OLV, der skulle med som maskinkyndig. Knak og jeg skiftedes til at deltage i disse møder. Jeg fortalte Knak ovenstående historie. Han blev budt samme indlogering. Det skulle man imidlertid ikke byde Knak. Han tog sin kuffert og indlogerede sig i stedet på et hotel inde i byen og mødte så først op, da møderne skulle begynde næste dag. Det blev hans sidste møde i den arbejdsgruppe.

Et år, hvor Danmark var værtsland, blev møderne holdt ved torpedobådseskadren på Holmen. Her deltog jeg og en ingeniør fra OLV. En fra torpedobådseskadren havde lavet nogle meget fine, store og lodretstående bordkort, hvorpå navn, stilling og tilhørssted var anført, så alle rundt om bordet kunne se, hvem der sad på de forskellige pladser. På den plads, hvor OLV's ingeniør skulle sidde, stod der på kortet, at han kom fra Royal Danish Dog Yard (kongelige danske hundegård). Vedkommende har åbenbart ikke kunnet stave til skibsværft (Dock Yard). Jeg skal indrømme, at de 2 ord (dog og dock) udtales nogenlunde ens, men det fremkaldte en del moro, at en fra en hundegård skulle deltage i mødet.

Helikopterbrændstofproblemer i HVIDBJØRNEN

Da inspektionsskibet HVIDBJØRNEN kom i drift i 1962 var det første gang, at søværnet fik en helikopterbærende enhed. Helikopterbrændstoffet NATO Code F-34 opbevaredes i en tank agter, der i tilfælde af brand ombord kunne tømmes gennem en bundventil. I dækshuset på hoveddækket agter var indrettet et pumperum med en slangetromle. Slangen med pistolhane kunne føres op på det ovenover liggende helikopterdæk til tankning af helikopteren. Helikopterbrændstoftanken var coated for at hindre forurening af brændstoffet. Tanken og pumpearragementet var SMI's vedligeholdelsesansvar, men arragementet som sådan var godkendt af FMK i projekteringsfasen. Helikopteren blev vedligeholdt af FMK.

Efter at FMK havde haft nogle pro-

blemer med blokeringer af nogle filtre til gasturbinen i helikopteren grundet urenheder i brændstoffet, foreslog FMK, at chefen for materialesektionen, civilingeniør Erik Holtveg og jeg rejste til Færtøerne og undersøgte forholdene nærmere på stedet i HVIDBJØRNEN.

Vi fløj med en af flyvevåbnets C-54 maskiner fra Værløse til Vagar flyveplads på færøerne via Stavanger for fuld optankning. Landing i Vagar kan være vanskelig eller uforsvarlig afhængig af vindforholdene, så flyet skal have tilstrækkelig brændstof tilbage til i givet fald at kunne returnere til Værløse eller Stavanger, hvis landing må opgives. Vi kom heldigvis helskindet ned og tog ned til havnen i Sørvåg, hvor HVIDBJØRNEN lå. Vi afgik med det samme og kom ud i et herrens vejr. Aftenskafningen kl. 18 blev udsat på grund af vejret. Da vi små 3 timer senere kom ind i stille vejr på en fjord i nærheden af Thorshavn, fik vi serveret middagen.

Holtveg udtog nogle brændstofprøver med noget særligt udsryr, han havde medbragt for nærmere analyse. Vi begyndte at drøfte muligheden for at få placeret et finfilter i pumperummet. Desværre var der ikke meget plads. Analysen af de udtagne prøver viste, at brændstoffet ikke var tilstrækkelig rent. FMK henstillede til SMI, at der snarest blev installeret et finfilter.

Det lykkedes at få placeret et passende finfilter i pumperummet, og et cirkulationsarrangement til tanken blev installeret, så man efter hver tankfyldning kunne begynde at recirkulere brændstoffet og få fjernet urenheder.

Helikopterbrændstofproblemer på flådestation GRØNNEDAL

På flådestation GRØNNEDAL var installeret et tankanlæg til helifuel NATO Code F-34. Dette brændstof skulle i h.t. FMK være tilsat 2 forskellige inhibitorer en anticorrosion inhibitor og en fuel system icing inhibitor (FSII). Brændstoffet kunne ikke leveres i Grønland med den sidste inhibitor, hvorfor der i GRØNNEDAL var installeret et anlæg til tilsætning af inhibitoren, inden brændstoffet blev pumpet ombord i inspektionsskibet. Analyser viste, at tilsætningen, som var af stor betydning under kolde flyveforhold ved Grønland ved vintertide, ikke var i orden. Igen blev Holtveg og jeg sendt af sted for at finde ud af, om der var noget galt med anlægget, eller om der var noget galt med betjeningen. Det var i november måned.

Vi fløj med SAS fra Kastrup til Søndre Strømfjord, hvor vi et par timer senere kom med en af Grølandsflys helikoptere videre til Godthåb, hvor vi skulle overnatte. På grund af vejrforholdene måtte vi blive 3 dage i Godthåb, før vi kom med en helikopter til GRØNNEDAL. Opholdet i Godthåb blev brugt til at se på byen. Da dagpengene var beskedne i Grønland kunne vi ikke hver aften spise på hotellet. Indimellem snuppede vi en pølse ved en pølsevogn. Det var lidt koldt at stå der. Temperaturen var nede på –17 grader.

Dagen efter vores ankomst til GRØNNEDAL gik vi i gang med en detaljeret gennemgang af anlægget. I løbet af dagen blev der foretaget forskellige justeringer, så anlægget kom til at levere den korrekte procentmængde FSII inhibitor til helikopterbrændstoffet, lige inden dette blev pumpet ombord i inspektionsskibet. Vores arbejde blev således udført på en arbejdsdag.

Et par dage efter ankom et inspektionsskib til GRØNNEDAL, og chefen for Grønlandskommandoen tilbød os, at vi kunne blive fløjet med inspektionsskibets Alouette-helikopter til Godthåb, hvor der var de bedste forbindelser til Søndre Strømfjord. På denne måde var vi fri for at vente i flere dage, før der evt. landede et Grønlandsfly i GRØNNEDAL. Dette tilbud sagde vi naturligvis ja tak til. Det var en meget smuk tur over de hvidklædte bjerge. Det var ikke muligt at komme videre samme dag fra Godthåb, så vi måtte installere os på hotel. Vejrudsigten var ikke for god. Næste morgen skulle vi stille i heliporten kl.07.00 med pakket kuffert og betalt hotelregning i håb om, at vejret tillod flyvning. Den var vi på 3 dage i træk, før det lykkedes os at

komme fra Godthåb. Vi kom først af sted op ad fredag formiddag, og SAS flyet skulle afgå fra Søndre Strømfjord kl. 12.00. Da vi lagde an til landing i Søndre Strømfjord, så vi SAS flyet starte. Næste afgang var først mandag, dvs. vi skulle have 3 overnatninger i Sdr. Strømfjord. Hotellet i den civile lufthavn havde et meget dårligt ry. Holtveg ringede derfor til den danske forbindelsesofficer (en major fra flyvevåbnet) på den amerikanske flybase i Sdr. Strømfjord og fik arrangeret, at vi kunne blive indlogeret der i 3 dage. Det var en stor fordel, for bl.a. kom vi på amerikanske dagpenge, hvilket var langt bedre end danske. Endvidere fik vi hver et udmærket værelse, mulighed for at spise billigt samt at se film i basens biograf. På det tidspunkt var der ca. 500 mand på basen.

Om mandagen blev vi i god tid kørt over fra basen til SAS afgangshal, så vi i ro og mag kunne købe de toldvarer, som det var tilladt at tage med til Danmark. Op ad formiddagen blev det i højtalerne meddelt, at SAS flyet på grund af et kraftigt snevejr i Kastrup var blevet nogle timer forsinket i afgangen.

Endelig ankom flyet, og vi glædede os nu meget til at komme hjem. Efter at flyet var landet meddeltes i højtalerne, at afgangen til København ville blive forsinket, idet flybesætningen skulle have 8 timers hvil, før de måtte flyve igen, idet besætningen havde været stand by før den planmæssige afgang om morgenen fra København. Den var svær at sluge.

Vi ankom således først til Kastrup langt ud på natten. Turen havde således taget 2 uger for at udføre 1 dags arbejde.

Senere fik jeg yderligere 2 tjenesterejser til Grønland, så jeg i alt kom op på 4 rejser til Grønland.

Kapitel 21

Ansøgninger om stillinger udenfor søværnet

Fransk skibsværft

Ult. 1950, da jeg var ansat som assistent for afdelingsingeniør Thomassen ved Orlogsværftets (OLV) maskinværksteder, fik jeg den ide, at jeg gerne ville til udlandet og arbejde som ingeniør i nogle år. Jeg havde hørt, at man på franske skibsværfter havde den praksis, at ingeniørerne startede på tegnestuen, og når tegningerne til en nybygning var færdige, blev de flyttet til driften, hvor de førte tilsyn med skibets bygning. Det lød særdeles sympatisk. Efter råd fra Dansk Ingeniørforening skrev jeg til den franske Ingeniørforening i Paris. De sendte mig en liste med adresser på 8 større værfter i Frankrig. Jeg sendte så ansøgninger om ansættelse til de foreslåede værfter. Alle som en sendte ret omgående et meget høfligt svar på minimum ca. en halv side maskinskrevet A 4 med detaljeret begrundelse for, hvorfor de ikke havde mulighed for p.t. at ansætte mig. Havde man på tilsvarende måde henvendt sig til et dansk værft uden reference til et stillingsopslag, skulle man sikkert have været heldig, hvis man overhovedet havde fået et svar, som formentlig kun havde været på højst 1½ linje.

Brandingeniør i Århus

Ult. 1951, da jeg stadig var ansat som assistent for afdelingsingeniør Thomassen ved OLV`s maskinværksteder, søgte jeg en stilling som brandingeniør i Århus Kommune, idet jeg håbede på, at det med tiden kunne blive til en brandinspektørstilling. Jeg fandt , at det måtte være et spændende job at være den, der kom ud og ledede slukningen af en ildebrand. I annoncen var der ikke stillet krav om reserveofficersuddannelse, hvilket var almindeligt ved Københavns brandvæsen.

Kort efter blev jeg kaldt til samtale på Århus Rådhus. Her mødte jeg 2 af mine gamle studiekammerater (Jørgen Petersen og Knud Åge Larsen), der havde haft samme hovedfag som mig. Jørgen Petersen blev først kaldt ind. Larsen og jeg var enige om, at det blev ham, der fik stillingen, idet han som den eneste af os 3 havde været sekondløjtnant i hæren. Larsen havde været menig i civilforsvarskorpset og jeg i søværnet.

Jeg blev kaldt ind som nr. 2 til samtale med brandchefen m.fl. Et par dage efter fik jeg brev om, at stillingen var besat til anden side.

En del år senere erfarede jeg tilfældigvis, at Jørgen Petersen var avanceret til brandchef i Århus.

Maskininspektør i rederiet A.P.Møller

Primo 1952, da jeg stadig var ansat som assistent for afdelingsingeniør Thomassen, OLV, søgte jeg en ledig maskininspektørstilling i rederiet A.P.Møller. På dette tidspunkt kunne jeg se en snarlig ende på ombygningen af ARGUS og THETIS (se kapitel 10) –2 interessante opgaver, som jeg havde været koordinerende ingeniør på. En evt. fortsat forbliven på ubestemt tid ved maskinafdelingens værksteder virkede ikke alt for tillokkende. Et par måneder senere blev jeg indkaldt til møde i rederiet på Kongens Nytorv med A.P.Møllrs søn skibsreder Mærsk McKinney Møller, som var 9 år ældre end mig (han var født 14/7 1913). Mødet varede ca. 1 time.

Ca. 1 måned senere fik jeg brev om, at jeg kunne ansættes i rederiet. I mellemtiden var jeg blevet chef for maskinafdelingen i Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI) En stilling som lige passede mig, og som jeg skønnede, der var gode fremtidsudsigter i. Jeg var nu i syv sind – skulle jeg acceptere A.P.Møllers tilbud

og sige op i SMI, eller skulle jeg blive i SMI. Efter et par dages betænkningstid og drøftelse med min forlovede Evy bestemte jeg mig for at meddele A.P.Møller at grundet, at jeg i mellemtiden havde fået en ny, større og mere attraktiv stilling i søværnet som chef for maskinafdelingen i SMI, var jeg ikke længere interesseret i ansættelse i A.P.Møller. Begyndelseslønnen som ung ingeniør i A.P.Møller var kun en anelse større end den, jeg havde i SMI.

Maskininspektør i rederiet DANSK-FRANSK

Formentlig en gang ultimo 50'erne, da jeg var blevet noget træt af samarbejdet med underdirektør Danckwardt, søgte jeg ovennævnte job efter en annonce i INGENIØREN. Kort efter blev jeg kaldt til samtale med chefen for rederiets inspektion. Vi havde ca. en times samtale, hvor vi til slut begyndte at drøfte lønnen. Jeg havde taget Ingeniøtforeningens lønstatistik med, som angav de 4 ingeniørretningers gennemsnitlige løn for de forskellige kandidatår. Endvidere indeholdt statistikken fraktiler for hvor mange der havde over gennemsnitslønnen, og hvor meget det drejede sig om. Jeg meddelte hvilken fraktil jeg som maskininspektør efter min mening burde høre under. Chefen for inspektionen meddelte mig, at han gerne ville ansæte mig, og at mit lønkrav var rimeligt, men han havde ikke bemyndigelse til endelig at afgøre en ansættelse. Jeg ville i nær fremtid blive indkaldt til yderligere en samtale, hvori rederiets direktør også ville deltage. Ved denne samtale havde jeg igen medbragt Ingeniørforeningens lønstatistik. Direktøren virkede noget reserveret. Efter ca. ½ time nåede vi dog frem til at drøfte lønnen, og jeg viste direktøren statistikken. Han blev lidt rød i hovedet og meddelte mig, at mit krav kunne man under ingen omstændigheder imødekomme. Jeg fortalte da, hvad jeg havde i løn som afdelingsingeniør i søværnet, og mit krav lå efter min mening ikke urimeligt herover under hensyn til den noget mere usikre ansættelse i et privat rederi og de forventede mere uregelmæssige arbejdstider, end man havde i søværnet. Så var han lige ved at eksplodere. Han rejste sig op og sagde, at med den indstilling kunne der overhovedet ikke blive tale om ansættelse i rederiet. Samtalen var slut.

Bagefter talte jeg alene med chefen for inspektionen, som beklagede, at jeg ikke var blevet ansat. Han havde forventet, at vi kunne have fået et godt samarbejde. Det har forhåbentligt været rigtigt, men herudover har han formentlig selv været underbetalt uden at kunne gøre noget ved det, så jeg havde været en udmærket brækstang til måske at kunne skaffe ham selv mere i løn.

Maskininspektør i rederiet OLAV-Line

Nogen tid efter ovennævnte søgte jeg en stilling i rederiet OLAV-Line. Det var et rederi under opstart. Rederen Ole Lauritzen var en søn af en af de 2 brødre fra rederiet J.L.Lauritzen. Han skulle starte med skibet KAMMA DAN, som han skulle overtage fra J.L.Lauritzen. Dette skib var et dampskib bygget kort efter 2. verdenskrig.

Jeg var til 2 samtaler med rederen og hans økonomichef Dirckink-Holmfeld på rederiets adresse Onsgårdsvej i Hellerup. Jeg blev tilbudt ansættelse til en løn, der var næsten dobbelt så stor, som den jeg havde i søværnet, forudsat jeg var villig til først at gennemgå en test, som skulle bestås. Testen bestod i skrivning af en specifikation på KAMMA DAN, som om kort tid skulle på Ålborg Værft, inden den skulle overtages af OLAV-Line. For at kunne skrive en specifikation, som jeg forstod skulle vurderes i rederiet J.L.Lauritzen, anmodede jeg om følgende:

- Et sæt af samtlige oplysningsbøger og tegninger vedrørende skib og maskineri
- Oplysning om hvornår skibet sidst havde været doksat for trækning af skrueaksel og eftersyn af søforbindelser
- Kopi af specifikationer på reparationer og vedligeholdelsesarbejder for de 3 sidste år
- Maskinchefens og kaptajnens ønske-

lister om udførelse af arbejder under det kommende værftsophold

Da Ole Lauritzen havde hørt dette, slog han en skraldende latter op og sagde, at det kunne han godt forstå, at jeg gerne ville have, så var det jo ingen sag at klare testen. Hertil svarede jeg, at hvis han selv fik ondt et eller andet sted og gik til lægen og denne spurgte ham,hvor han havde ondt, ville han så svare, at hvis han fortalte det, så var det jo ingen sag at være læge. Den tyggede han lidt på og sagde deretter: "OK jeg skal søge at skaffe de ønskede oplysninger fra Lauritzens rederi."

2 dage senere ringede han mig op om formiddagen og bad mig kigge ind på rederiet på vej hjem fra Holmen. Han havde 2 problemer.

For det førtste havde han fået tilbudt et ældre skib, der havde været brand i til en meget fordelagtig pris. Desværre var skibet for langsomtgående. Det havde kun en max. fart på 10 knob. Han ville gerne have, at jeg lige kiggede på, hvilken ny motor, der kunne sættes i, så farten kom op på 20 knob. Jeg undlod at slå en skraldende latter op og forsøgte stille og roligt at forklare ham, at der var en meget nøje sammenhæng mellem et skibs linjer (skibets form), dets fart og fremdrivningsmaskinens hestekraft. Den stillede opgave var umulig at løse. Som eksempel kunne jeg fortælle ham, at da kongeskibet DANNEBROG blev bygget i 1932 var man tilfreds med en fart på 13 knob. Efter at Frederik den 9. var blevet konge, gav han udtryk for en vis utilfredshed med at Århus- og Ålborgbådene sejlede meget hurtigere end DANNEBROG. En undersøgelse viste, at en fordobling af fremdrivningshestekraften, hvilket ville være umuligt i det eksisterende maskinrum, kun ville give en fartforøgelse på 0,6 knob. Sagen blev derfor totalt droppet. En evt forlængelse af skibet kunne ikke komme på tale grundet problemer med anløb af visse havne.

For det andet så han gerne, at jeg førte tilsynet med KAMMA DAN, når den kom på værft. Hertil måtte jeg svare, at jeg endnu ikke vidste, hvor omfattende det ville blive. Såfremt det kunne begrænses til i alt max. 1 uge, ville jeg formentlig kunne klare det ved at tage noget ferie.

Dette besøg sådede den første spire til usikkerhed om Ole Lauritzen overhovedet havde de fornødne forudsætninger til at blive skibsreder.

2 dage senere afleverede Ole Lauritzen selv en formiddag på min privatadresse, Ved Bellahøj 2, en stabel oplysningsbøger og tegninger dækkende KAMMA DAN.

Dagen efter ringede han mig op og meddelte, at den aftalte test var aflyst, idet rederiet Lauritzen allerede havde sendt de nødvendige specifikationer til Ålborg Værft, og at rederiet stillede en inspektør til rådighed under værftsopholdet, der startede i morgen. Han så imidlertid gerne, at jeg om 3 dage tog sammen med ham til Ålborg i 1 muligvis 2 dage, idet han skulle over at inspicere skibet. Det accepterede jeg, idet han ville afholde alle udgifter til flybillet m.m.

Det første Ole Lauritzen gjorde, da vi kom ombord var at iføre sig en splinterny blå kedeldragt, hvor der på ryggen med kæmpestore hvide bogstaver stod OLAV LINE. Jeg tog min kakifarvede kedeldragt på. Den var uden påskrift på ryggen.

Ombord fik jeg lejlighed til at se J.L.Lauritzens specifikation og var derefter rundt i hele skibet med Ole Lauritzen. I maskinrummet mødte vi inspektøren fra J.L.Lauritzen. Fremdrivningsmaskinen var en 3-gangs stempeldampmaskine, hvor alle lejer var adskilt for inspektion. Selve krumtapakslen så ikke for godt ud. Havde det været et af søværnets skibe, skulle den have været ud og søler afdrejet på værksted i land og lejemetallet fornyet. Jeg spurgte inspektøren, hvad han ville gøre ved den. "Intet", svarede han "andet end lidt efterpudsning". Jeg kommenterede det ikke, men var højst utryg ved hans afgørelse.

Sidst på eftermiddagen fandt Ole Lauritzen ud af, at nu havde han set nok, så vi tog hjem samme aften.

I flyveren hjem fortalte han mig, at selv om den planlagte test ikke var blevet til noget, ville han gerne ansætte mig og bad mig om at undersøge, hvor hurtigt jeg kunne tiltræde. Hertil svarede jeg, at jeg ved vores tidligere samtaler og samværet i dag følte mig noget

usikker på, om vi i det lange løb kunne få et godt samarbejde, hvorfor jeg gerne ville trække min ansøgning tilbage. Det gav han udtryk for, at det var han ked af at høre.

På sin vis havde jeg en lille smule ondt af ham, så et par dage senere sendte jeg ham et brev, hvori jeg direkte meddelte, at jeg havde mistillid til Lauritzens inspektør i forbindelse med manglende iværksættelse af nødvendig reparation af dampmaskinens krumtapaksel og lejer. Jeg anbefalede ham at søge anden assistance end J.L.Lauritzen f.eks. fra et klassifikationsselskab til vurdering af reparation af krumtapakslen med lejer. Jeg hørte ikke fra fra ham før ca. ½ år senere. Da sendte han mig, hvad jeg på sin vis syntes var overordentlig elskværdigt, en kopi af et brev, han havde sendt til maskinchefen i ex. KAMMA DAN vedlagt en udskrift af mit ½ år gamle brev vedrørende reparation af krumtapakslen. Han udbad sig maskinchefens udtalelse om dette kunne have noget at gøre med de mange problemer, store udgiftger og forsinkelser, der havde været med afbrændte krumtaplejer.

Direktør for Maskinmesteruddannelsen

Et par år før underdirektør Danckwardt skulle afgå (ult. 1963), søgte jeg den ledige stilling som direktør for Maskinmesteruddannelsen. Dette var en tjenestemandsstilling, som skulle søges ad tjenestevejen, dvs. den skulle have en påtegning på ens tjenestested. Alle de øvrige stillinger jeg tidligere havde søgt var sendt direkte ind, og jeg havde valgt overhovedet ikke at nævne noget på tjenestestedet, før jeg vidste, om jeg fik den søgte stilling

Min onkel Viggo, der efter sin pension i 1957 fra søværnet, var ansat i et pensionistjob ved Maskinmesteruddannelsen, der havde til huse på Kongens Nytorv, kendte den konstituerede direktør godt, og han foranledigede, at jeg fik en samtale med ham. Han var meget elskværdig og gav mig en meget detaljeret redegørelse for, hvad jobbet som direktør bestod i Han fortalte blandt andet, at alle tidligere direktører var kommet fra søværnet, så en ansøger herfra ville efter hans mening have gode chancer for at få stillingen.

Jeg vurderede, at det var en stilling, der ville passe mig. Problemet var om ingeniør Knak Christensen (lederen af OLV's motorværksted) ville søge stillingen. Han var oprindelig maskinmesteruddannet, og derefter gennemgik han Søværnets Officersskoles maskinofficerslinje. Efter en relativ kort sejltid i søværnet som undermaskinmester af 2. grad gennemførte han for egen regning en civilingeniøruddannelse og blev derefter ansat ved OLV (maskintegnestuen). Hvis han søgte direktørstillingen, ville han uden tvivl få den. Jeg var derfor ikke interesseret i at søge, hvis jeg vidste om Knak ville søge. Da jeg var på god talefod med Knak, hvad der ikke var ret mange der var, spurgte jeg ham direkte, om han ville søge direktørstillingen. Det vidste han ikke rigtig, svarede han. Nå, jeg skrev så en ansøgning og 2 dage før ansøgningsfristen udløb spurgte jeg ham igen. Da han endnu ikke havde taget stilling, gik jeg ud fra, at han ikke ville søge. Jeg gik derfor ind til underdirektøren med min ansøgning og bad om en påtegning. Han blev rasende. Han nægtede at påtegne og videresende den. Jeg måtte så fortælle ham, at det kunne han ikke. Han svarede så, at hvis jeg insisterede, og jeg ikke fik stillingen, skulle han nok sørge for, at jeg ikke kom videre her i søværnet. Jeg kunne betragte mig som siddende i slutstilling. Jeg insisterede og fik ikke stillingen. Den fik Knak, som havde bestemt sig til at aflevere en ansøgning den sidste dag. Det var luset gjort. Selvfølgelig har han vidst længe før, at han ville søge. Han har blot ikke været interesseret i, at det skulle komme ud.

Underdirektørens ord kom desværre til at holde stik. Da han afgik med udgangen af 1963 blev det ikke mig, der blev underdirektør, men min kollega afdelingsingeniør C.Sørensen, som var chef for skibsafdelingen.

Efter at underdirektør Danckwardt var afgået, følte jeg ikke trang til at søge stillinger udenfor søværnet.

Bilag 1

Ansættelser og udnævnelser

Orlogsværftet (OLV)
Maskintegnestuen 01 FEB 1949 – 18 APR 1949
Ingeniør (uden gradsbetegnelse)
Tjenestemandsaspirant i lønningsklasse (lk) 6 a

Søværnet
21 APR 1949 – 06 MAR 1950
Værnepligtig, menig.

OLV
Maskintegnestuen 08 MAR 1950 – 31 AUG 1950
Ingeniør
Tjenestemandsaspirant i lk. 6 a

Maskinafdelingens værksteder 01 SEP 1950 – 31 JUL 1952
Ingeniør
Tjenestemandsaspirant 01 SEP 1950 – 31 JAN 1952
Kongelig udnævnt til tjenestemand i lk. 6 a fra 01 FEB 1952
Udlånt til Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI), maskinafdelingen
01 MAJ 1952 – 31 JUL 1952

Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI)
Chef for maskinafdelingen 01 AUG 1952 – 31 AUG 1966
Kongelig udnævnt til ingeniør af 2. grad i lk. 4 a den 01 AUG 1952

Gift i Holmens Kirke den 10 OKT 1953 af pastor Banning (min gamle talsmandskollega fra fregatten HOLGER DANSKE I 1949)
med Evy Jørgit Schøler, født den 27 JUN 1932.

Kongelig udnævnt til ingeniør af 1. grad i lk. 3 a den 01 SEP 1954

Kongelig udnævnt til afdelingsingeniør i lk. 2 den 01 SEP 1957
Lk. 2 overførtes til 26. lk. den 01 APR 1958. Efter den gamle tjenestemandslov var lk. 1 den fineste og efter 1958 tjenestemandsloven begyndte man forneden i hierakiet med lk. 1 og sluttede med lk.30.
Den 01 JUL 1969 indplaceredes afdelingsingeniører i den nye 1969 tjenestemandslov i lønramme (lr) 36 på lige fod med kontorchefer i i ministerierne. Højeste lr. var lr. 40.

Chef for materielinspektionsafdelingen (MIA) 01 SEP 1966 – 28 FEB 1967
bestående af skibs- + maskin- + elektroafdelingen.
Forestod samtidig fortsat selv jobbet som chef for maskinafdelingen.
Chef for MIA 01 MAR 1967 – 31 JAN 1971
Fungerede samtidig selv som chef for skibsafdelingen.

Søværnets Materielkommando (SMK)
01 FEB 1971 – 31 DEC 1993

Chef for maskinsektionen i skibsteknisk afdeling 01 FEB 1971 – 14 JUN 1976

Udnævnt til Ridder af Dannebrogsordenen den 29 JAN 1973

Tildelt Hæderstegnet for god tjeneste ved søetaten den 29 JAN 1975

Chef for maskinsektionen i vedligeholdelsessektorens skibsvedligeholdelsesafdeling
15 JUN 1976 – 31 DEC 1993

Udnævnt til Ridder af 1. grad af Dannebrogsordenen den 29 JAN 1979

Udnævnelse til Ridder af Dannebrogsordenen 29 JAN 1973. Chefen for Søværnets Materiel Kommando kontreadmiral Jørgen Petersen hæfter medaljen på min jakke under overrækkelseshøjtideligheden i SMK.

Tildeling af "Hæderstegnet for god tjeneste ved Søeetaten", 29 januar 1975.

I forbindelse med overrækkelsen af Hæderstegnet musicerede Søværnets Tambourkorps og opførte et Tatoo.

Jeg holder tale på min 80 års fødselsdag, der blev afholdt på Gentofte Hotel. Forrest til venstre ses Simon der er et af mine fire børnebørn. (Foto: Tom Wismann 2004)

Bilag 2

Anvendte forkortelser

APR	April
AUG	August
BB	Bagbord
B.Sc.	Bachelor of Science (akademiingeniør)
CH	Chef
DEC	December
DK	Driftskontoret (på Orlogsværftet)
DMH	Det Maritime Hjemmeværn
DSR	Danske Studenters Roklub
DTH	Danmarks Tekniske Højskole (Polyteknisk Læreanstalt)
FEB	Februar
FIF	Foreningen af Ingeniører i Forsvaret
FKO	Forsvarskommandoen
FLS	1) Flådestation 2) F.L.Smidth A/S
FMK	Flyvematerielkommandoen
FMN	Forsvarsministeriet
FRH	Frederikshavn
FSA	Forsyningsafdeling
GLK	Grønlandskommandoen
HK	Hestekraft
JAN	Januar
JUL	Juli
JUN	Juni
KAS	Kjøbenhavns Amatør Sejlklub
KBF	Kystbefæstningen
KD	Kommandør
KFL	Kystflåden
KK	Kommandørkaptajn
KL	Kaptajnløjtnant
KOR	Korsør
LT	1) Lavtryk 2) Løjtnant
MAR	Marts
MIA	Materielinspektionsafdelingen

MPO	(Orlogsværftets) Midlertidige Projekterings Organ
M.Sc.	Master of Science (civilingeniør)
MSKD	Maskinkommandør
MTB	Motortorpedobåd
NK	Næstkommanderende
NOV	November
OK	1) Ordrekontoret (på Orlogsværftet) 2) Orlogskaptajn
OKT	Oktober
OLV	Orlogsværftet
PL	Premierløjtnant
RN	Royal Navy (Den engelske marine)
RR	Rolls Royce Ltd.
SB	Styrbord
SEP	September
SL	Søløjtnant
SMI	Søværnets Skibs- og Maskininspektion
SMI-M	SMI`s maskinafdeling
SMK	Søværnets Materielkommando
SOAP	Spectrometric Oil Anaysis Programme
SOK	Søværnets Operative Kommando
SOS	Søværnets Officersskole
SSS	Søværnets Sergentskole
SVB	Søværnets Bygningsdistrikt
SVK	Søværnskommandoen
SVN	Søværnet
TKO	Teknikofficer
TLV	Søværnets Televæsen
UDI	Underdirektøren ved SMI
UPI	SMI`s Udannelses- og Personelinspektionsafdeling
USN	United States Navy (USA`s marine)

Bilag 3

Oversigt over det samlede antal skibe og fartøjer (excl. motorbåde) i søværnet og den samlede hestekraft på disses hovedmaskiner

01 AUG 1952 – ult. 1993

Tidspunkt	Antal	Samlede hestekraft
01 AUG 1952	85	236552
ult. 1953	92	268772
- 1954	94	316032
- 1955	105	386032
- 1956	109	402032
- 1957	101	371977
- 1958	100	371177
- 1959	92	319247
- 1960	88	299392
- 1961	90	278062
- 1962	94	250232
- 1963	109	297432
- 1964	109	276807
- 1965	106	292287
- 1966	110	343409
- 1967	97	393845
- 1968	100	393962
- 1969	103	396243
- 1970	103	397163
- 1971	102	396948
- 1972	102	396948
- 1973	102	396018
- 1974	89	331818
- 1975	87	329239
- 1976	85	337002
- 1977	84	354947
- 1978	86	431391
- 1979	87	432191
- 1980	87	462511
- 1981	87	483691
- 1982	87	513321
- 1983	88	512801
- 1984	89	513341
- 1985	89	513731

Tidspunkt	Antal	Samlede hestekraft
Ult 1986	89	514021
- 1987	88	513571
- 1988	88	513571
- 1989	84	520091
- 1990	79	470171
- 1991	76	499331
- 1992	77	529051
- 1993	79	577711