

Marinen og til Esbjerg 1964 – 1965

Jeg var lige kommet hjem fra en dramatisk tur med DFDS M/S ARGENTINA på Nordatlanten, så skulle jeg møde på Søværnets eksercer skole Auderød ved Frederiksværk. Det var omkring 1. februar og der var kommet et kort, som kunne bruges til tog og bus. På Herning station var der mange gamle venner, som også skulle med toget til Auderød. Især Ove, som kom i lære på fabrikken et par mdr. efter mig. Vi blev flere og flere efterhånden som vi kom frem og der var MP med toget til at dæmpe os selvom vi var civilister. I Roskilde holdt mange busser og mange mariner stod og viste os vej. der var vidst 1100 der skulle starte i Auderød den morgen.

Jeg kom væk fra de andre jeg kendt og var med en af de første busser og kom derfor i 1. kompagni i Bygning nr. 1. Der var 7 kompagnibygninger. Vi kom af tøjet og fik udleveret uniformer og skulle lære at tage det på. Marinatøj er ikke som andet. Da vi skulle stilles op efter højde startede de med 190 cm. men efter en tid stod der stadig nogle høje fyre og løjtnanten spurgte hvor høje de var og den højeste var 197. Så kom han forrest. Jeg og min gruppe fik sergent Ravn, en værnepligtig student fra København. Næsten alle på min stue var sømænd, 3 styrmænd og så andre. Vi havde et par gode måneder med interessant undervisning, skydning og eksercits. Skolen var helt ny og meget moderne, med flotte fælles rum med mælkepop, som var sidste skrig. Kl. 6 lød der trompetfanfare i højtalerne og derefter sidste nr. med Chappy Checker for fuld styrke. Det var ham der lavede Limbo Rock. Så kom Ravn og råbte hvad vi skulle gøre før mønstring kl. 8. Vi blev hele tiden behandlet høfligt og pænt, men der var disciplin.

En dag vi holdt pause i eksercits, spurgte Ravn om vi gerne ville vide noget. En spurgte om muligheder for fri til noget. Det fik mig til at spørge om jeg ville kunne få fri til min fars 60-års fødselsdag et par dage senere. det kan De sikkert og han fortalte hvad jeg skulle gøre og jeg fik fri. Jeg tog Hundested færgen til Grenå og ville stoppe den til Bjødstrup om natten. Jeg gik ned på bildækket og ud af porten før bilerne og stod der med tommeltot og håbede på gevinst. Færgens eneste store dollargrin kørte hen til mig og jeg var forundret. Det var direktør A. Boll fra Herning Kedelfabrik, som gav mig lift helt hjem til far og mors gård. Vi havde det rigtig hyggeligt på turen. Han var dengang en ældre hvidhåret herre, som også havde været i marinen og kendte mange på fabrikken hvor jeg var udlært. Far havde fødselsdag den morgen jeg vækkede dem ved at banke på soveværelsesvinduet. Mor sagde til mig at det var den bedste gave han fik, var stolt af mig i uniform og alle havde læst i avisen at jeg havde været i Amerika

Sidst i marts fik vi at vide hvor vi skulle hen efter Auderød. Jeg skulle på Magretheholm, som var søværnets sergent og officerssskole. Den ligger på Amager nord. Der kom jeg i klasse med de andre maskinister og en maskinmester. Vi var ca. 16 på det hold og fik et fint kammeratskab. Vi skulle lære at eksercere med hinanden, sømandskab, sejle med motorbåd, søfartsregler, militær strafferet, skydning med pistol, maskinpistol, kaste håndgranater, brandskole, havariskole, røgdykker og havari hjælp. Vi var der i 3 mdr.

Vi fik en liste over de skibe vi skulle ud på og fik en time til at slå om de bedste. Jeg valgte Daphne, som var en ny patruljebåd til u-bådsjagt. Jeg var spændt på hvad det var. Jeg kom lige ombord, så sejlede den. Vi skulle op i Kattegat, hvor der ved Anholt lå nogle russiske krigs skibe. Jeg blev meget søsyg og var parat til at løbe væk, men fik dog set russerne ved Anholt. Der var også en jetjager ude at se på dem. Det var jo mindre end en år efter Cuba krisen, hvor kollegaerne noterede at de russiske skibe med raketter på dækket, netop ved Anholdt stoppede og senere vendte om.



Dryaden

Specifikationer			
Skibsværft:	Orlogsværftet		
Design:	Orlogsværftets Konstruktionskontor		
Kølen lagt:	1. juli 1960		
Søsat:	1. marts 1961		
Indgået i flåden:	4. april 1962		
Udgået af flåden:	1. juli 1991		
Skrognummer:	P531		
Int'l kaldesignal:	OVCN		
Deplacement:	195,0 tons		
Dimensioner:	Længde:	Bredde:	Dybgang:
	(LOA) 37,00 m	6,75 m	2,14 m
	(LVL) 34,50 m		
Besætning:	23 mand (4 officerer og 19 befalingsmænd og menige)		
Maskineri:	2 stk. Maybach Dieselmotor MD655/18 á 1.800 Hk 1 stk. Foden Dieselmotor FD5 Mk.III 115 Hk *) 2 stk. Skruer *) efter 1970 installeres yderligere én skrue, der var koblet direkte til hjælpemotoren.		
Aktionsradius:	670 sømil ved 16,7 knob		
Armering:	1 stk. <u>40 mm Maskinkanon M/48 LvSa</u> 2 stk. 7,62 mm Maskingeværer (2x1) 2 stk. Dydbombemorterer 2 stk. Dydbombe kasteapparater (32 dydbomber) 6 stk. miner i sidekastningsapparater 1 stk. 51 mm Lysraketyr (fjernet ca. 1986-87) erstattet af: 1 stk. <u>20 mm Maskinkanon M/42 LvSa</u>		
Fart:	20,56 knob *) 6,58 knob på skrue med Folden hjælpemotor		

Dryaden var jeg på fra først i juli til sidst i januar, hvor jeg skulle være maskinsergent på en motortorpedobåd. Bevogtningsfartøjet Dryaden havde næsten kun værnepligtig besætning. Vi havde det som på en privat virksomhed. Opgaver skulle løses og så måtte vi selv finde den bedste måde. Vi var en maskinmester og to maskinister og to elektrikere til maskinen. Der var to Maybach hovedmotorer på 3600 bhk og en lastbilmotor i midten til langsom sejlads. To lysmaskiner magen til lasbilmotoren. Kontrolrummet var helt lydtæt og ventileret godt. Der sad jeg mange timer og læste gode bøger på vagter. Jeg brugte meget tid på at følge rør og ventiler under dørken. Til sidst havde jeg det hele i hovedet. De to hovedmotorer lå også i de nye lyntog og der havarede de. Det gjorde vores ikke. DSB-folk var på besøg og mester fortalte at vi altid varmede motorerne op i en times tomgang før sejlads. Det havde DSB ikke procedure for. En weekend skulle vi ligge i Bagenkop fordi det blæste voldsomt. SOK ringede og bad os gå ud og sende en ankerliggende coaster væk fra kablet ved Langelandsfortet. Da vi gik ud mellem de to bølgebrydere i havneudløbet, kom der en høj sø og

løftede stævnen så skruerne tog bunden. De to hovedmotorer hoppede og det hele rystede og det blev det ved med for skruerne var ødelagt. Vi fik coasteren væk og gik langsomt til Korsør Flådehavn og senere på værft. En anden episode lå vi og listede frem og tilbage ved Stevnsfortet med den lille centermotor. SOK ringede og bad os hurtigt følge efter et skib. Det kan vi ikke sige mester. Vi skal først varme op. Jeg har en metode sagde jeg. Vi kan varme dem med centralvarme og oliefyret. Det vidste mester og kaptajn ikke. Jeg hev dørklader op viste mester hvilke ventiler der skulle stilles. Han tog mig med ned til Kaptajnen og på en stor tegning blev vi alle tre enige om at vi kunne sejle efter 10 min. jeg skulle afmønstre en mdr. senere og fik højeste point for faglighed, som nok skyldes at vi "fangede" det af SOK udpegede skib.

Vi var 8 Bevogtnings fartøjer, som på skift tilhørte marinedistrikterne og var på patrulje for dem. Vi var mest ved Bornholm, ved Stevns og Langeland. En enkelt gang ved Frederikshavn. Opgaven var at se efter og fotografere alle Warszawa-pagt skibe, civile og militære, der befandt sig ved det pågældende marinedistrikt. Desuden lå der militære lytte kabler i strædet ved Stevns fortet og ved Langelands fortet. Dem ville de russiske "travlere" gerne ligge ved. De skulle sendes væk. Så var der øvelse i Ubåds jagt og vi trak skydeskive for forternes kanoner. En gang smed vi dybde bomber ved Borenholm som øvelse og fik derefter fisk i flere dage. Vi havde en rigtig god kok og to koksmater til at lave mad, som altid er vigtig på et skib med trivielle vagter.

De russiske og østtyske krigsskibe hilste vi ikke på, men der blev altid vinket mellem os og polakkerne. Ruserne drillede vi ofte. Engang sejlede vi helt op på siden af en russer, som havde lagt sig på før nævnte kabler. Det myldrede op på dækket med marinere og vi ville give dem en Tuborg reklame dame. Den smed de hele tiden tilbage. Så kom kommissæren på brovinget og råbte og vips var dækket ryddet for marinere. De fik startet motoren og sejlede, men så ville vi have fat i deres flag, som altid hænger agter ude. Vi kunne sejle hurtigere en ham, så han forhindrede det ved at sejle zik zak. Jeg har et par foto af den episode.

Jeg havde orlov hver anden weekend og tog ofte på tommeltot hjem til Herning for at se Anni. Tilbage var det normalt nattoget fra Herning ved 11-tiden. Jeg havde en kort sommerferie og Anni og jeg tog til Sydfyn med telt og en Vespa scooter jeg havde købt brugt i København. Jeg havde søgt job ved Danfoss som Værkfører elev. Vi tog til Nordborg via Bøjden Fynshav og sov sammen på hotel, var nervøse for om de ville spørge om vi var gift. Jeg var til prøver på Danfoss en hel dag og fik senere tilbudt job, men sagde nej, ville til DSB og være Lokomotivfører. Det dumpede jeg til på grund af briller.



Gribben

Specifikationer

Skibsværft:	Orlogsværftet		
Design:	Projekteret på Orlogsværftet		
Kølen lagt:	15. maj 1961		
Søsat:	18. juli 1962		
Indgået i flåden:	26. april 1963		
Udgået af flåden:	1978		
Skrognummer:	P508		
Int'l kaldesignal:	OVFH		
Deplacement:	132,5 tons		
Dimensioner:	Længde:	Bredde:	Dybgang:
	36,34 m	5,42 m	2,08 m
Besætning:	23 mand (Max. 26, 4 officerer og 22 befalingsmænd/menige)		
Maskineri:	3 stk. MTU Dieselmotorer 9.000 Hk 3 stk. skruer		
Aktionsradius:	640 sømil ved 36,2 knob, 1.420 sømil ved 17,6 knob		
Armering:	1 stk. <u>40 mm Maskinkanon M/48 LvSa</u> 1 stk. <u>20 mm Maskinkanon M/42 LvSa</u> 4 stk. 533 mm Torpedorør (4x1) 2 stk. 51 mm Raketstyr M/48 III t/lysraketter Mineskinner på sidedækket		
Fart:	43,1 knob		

Jeg kom til Motortorpedobådene og blev anvist **MTB-Gribben**, som var en nyere type. Det var et dårligt miljø med ene faste folk på lang kontrakt. Alle boede i København og kom som på arbejde om morgenen og gik hjem kl. 16. Jeg blev alene og havde svært ved at finde et sted at spise. Jeg kunne gå på moderskibet Hjælperen og spise med sergenterne der, men følte mig ikke hjemme nogen steder. Når vi sejlede, var det på en øvelse og så fungerede det. Jeg havde et meget snævert lukaf med tre andre, som var ældre oversergenter, der havde været i marinen siden de var 17 år. Man kunne kun vaske sig ved en håndvask i fuld offentlighed. WC'et var på dækket til 30 mand og så lille, så man skulle baglæns ind. Under sejlads sad jeg i maskinrummet uafbrudt i lædertøj og høreværn for støjen var enorm. Der var tre stk. 20 cylindere Mercedes motorer på hver 3000 bhk. Vi sejlede hurtigt, 43 knob, så det hoppede helt vildt på bølgerne. Lidt sjovt var det og det så flot ud når vi kom en hel flok MTBere på stribe. Der blev lagt mærke til os, når vi var på øvelse.

Øvelsen var at ligge helt stille på lur tæt ved land, dækket af camouflagenet. Pludselig fare ud som en ræv og skyde torpedoer af tæt mod store skibe før de opdagede os. Vi havde 4 torpedorør en 40mm kanon og en 20mm maskingevær forrest. Mulighed for at overleve et angreb var meget lille. Vi havde gode ture til Norge og Tyskland. Vi var sammen med MTBere fra de andre NATO-land. En gang sejlede vi 34 MTBere ud fra Lübeck i en lang hale helt om til Bornholm for øvelse. I Norge kunne vi sejle ind i snævre render lige efter en nordmand og fortøje til træer. Camouflere og vente på flyverne, som skulle forsøge at finde os. Hvis de fandt os, viste de det ved et angreb, hvor de kom styrtende fra stor højde med solen i ryggen og vendte lige over os med øredøvende brag. Vi havde nogle episoder på MTB-Gribben. Vi lavede øvelses affyring af torpedoer i Kattegat, og var 9 i samme eskadre sammen om det. En torpedo gik i ring og zig zag. På et tidspunkt kom den mod Gribben lige tværskibs. Skipper var helt i panik, så jeg. Han ville både bak og frem, den røg forbi bagom. Min samboende tele oversergent fortalt at de året før fik en torpedo lige ind i radiatorrummet hvor han sad. På samme øvelse havde de nær tabt en motortorpedobåd, fordi den i fart stak næsen ind i en sø og elektrikerne fik ikke hurtigt nok trykket på nødstop til alle tre motorer. De 9000 HK og kun 120 ton båd kan få den til at gå til bunds. Så galt gik det ikke men der kom meget vand ind. En anden dag skulle vi affyre tråd styret torpedo. Den ville ikke som ønsket og tog retning mod Grenå-Hundested færgen. Passerede lige bag om og ingen på færgen så faren. En fredag eftermiddag skulle vi skyde med 20 mm mod et mål trukket af en privat sports flyver. Det trak ud og næsten alle var lidt sure, for det tager tid at sejle hjem og få rigget af. Skytten var en mester i 20 mm og han sigtede på flyets hale og BANG han ramte og så fløj han hjem og vi kunne komme på weekend.



Jeg kom hjem først i august. Hvad nu? Jeg kom ikke til DSB, ikke til Danfoss. Jeg skrev til Esbjerg Maskinmesterskole og kunne starte 1. november. Så ringede jeg til DFDS og de bad mig omgående tage til Esbjerg og mønstre på M/F England. Den var helt ny og sejlede Esbjerg - Harwich. Det var fint. Jeg pakkede Vespaen og kørte til Esbjerg. Jeg tror Anni sejlede med på to ture til England. Jeg fandt et værelse til 1. november på Lorents Møllers vej og snart efter Nørregade 13, som var lige ved Teknisk skole hvor Maskinmester skolen hørte til. Anni fik arbejde med at sælge kjoler ved Blichfeldt på torvet.

Jeg begyndt i Aspirant klassen for at hive det ind jeg manglede fra en god matematisk realeksamen. I min skole havde jeg hverken lært matematik, engelsk, fysik eller kemi. De første måneder havde Højrup, matematiklæren store problemer med at lære mig hvad $3a+2a$ var. Pludselig gik det op for ham at jeg ikke vidst der var gangetegn mellem 3 og a. Derefter gik det fremad med matematik. Jeg var den eneste der fortsatte på 1. semester af dem jeg startede med. De andre stoppede eller dumpede. Det gik fint og efter 2 år var jeg mester. Jeg fortsatte med den udvidede maskinmester