

UDKIGGEN

KØBENHAVNS MARINEFORENING



NR. 3

AUGUST 2018

57. ÅRGANG





FORMAND
 Leif Larsen
 Lygtemagerstien 24, 4th
 2300 København S
 Tlf: 32 58 94 41
 Mobil: 28 37 84 27
 Mail: kbhmf@outlook.dk

ÆRESFORMAND
 H.K.H. Kronprinsen

LANDSFORMAND
 KK Jens Ole Løje Jensen

DISTRIKTSFORMAND
 Gert Allan Larsen



NÆSTFORMAND
 Erik Hansen
 Holsteinsgade 17, 3. tv
 2100 København Ø
 Mobil: 60 54 89 15
 Mail: erik@maansen.dk

BANJERMESTER
 Se formand

FLAGBÆRER
 Joan Arneberg



KASSERER
 Hans Philipsen
 Kærhøjgårdsvej 16
 3540 Lyngby
 Tlf: 48 19 20 41
 Mobil: 20 10 56 16
 Mail: hans_philipsen@hotmail.com

SLOPKISTEBESTYRER
 Erik Hansen, næstformand

BESTYRELSESUPPLEANT
 Joan Arneberg
 Mogens Larsen, mlservice@mail.dk



SEKRETÆR
 Johnny Bannow
 Emdrup Vænge 53
 2100 København Ø
 Mobil: 20 14 37 88
 Mail: jabannow@gmail.com

SKYTTELAVSFORMAND
 Ole Reese
 Ryparken 160, 1. th.
 2100 København Ø
 22 94 60 83
 mail: olereese@gmail.com

ARRANGEMENTSUDVALG
 Johnny Bannow, formand
 Leif Larsen



Karl-Erik Knaack
 Margrethevænget 6, 4. lejl. 4
 2665 Vallensbæk
 Mobil: 40 31 56 40
 Mail: Karlerik.knaack@gmail.com

AFDELINGEN
 Takkeladsvej, opg.3, Holmen
 DK 1439 København K
 Mail: kbhmf@outlook.dk



Kent Grønborg Ravn
 Vedbyholm 65
 2650 Hvidovre
 Tlf.: 28 56 94 42
 Mail: kbravn@webspeed.dk

HJEMMESIDE
 www.kbh-marineforening.dk



Erik Staffeldt
 Asmussens Allé 5, st. tv.
 1808 Frederiksberg C
 Tlf.: 33 25 81 01
 Mail: erikstaffeldt@me.com

UDKIGGEN
 Udgiver: Københavns Marineforening.
 Redaktion: Leif Larsen, også
 ansvarshavende.
 Layout: Hans Frederiksen,
 hfkc@mail.dk
 Tryk: Aage Søe-Knudsen
 offset-kopiering

”FORÅRET SÅ SAGTE KOMMER”, skrev digterpræsten Kaj Munk i sine unge dage. Københavns Marineforenings bestyrelse og den store medlemsskare kan efter dette års usikre planer for fremtiden på Nyholm glæde sig over, at foråret ikke nødvendiggjorde større og forhastede foranstaltninger vedrørende vores fremtidige eksistens forhåbentlig et sted på Nyholm.



Med udsendelsen af UDKIGGEN 3-2018 er vi allerede et langt stykke inde over sommeren. Den lange ferieperiode, hvor der ikke er ret megen aktivitet i afdelingen, men kræfterne bliver opbygget til sæsonstarten d. 30. august. Forinden kan det afsløres, at det også i år - om end med lidt besvær - er lykkedes at finde grundlag til endnu en gang at afholde jubilarstævne på Nyholm søndag d. 26. august.

Distrikt 1's sommertur blev afviklet onsdag d. 20. juni med bustur til Ebeltoft. 45 deltagere, kan se tilbage på en vellykket tur med besøg i Ebeltoft Marineforening samt naturligvis en fin rundvisning om bord i fregatten JYLLAND samt - ikke mindst - beskuelse af de mange modeller og effekter udlånt af forskellige lokale afdelinger til udstilling i fregatøens museum.

Her i juni aflagde jeg Møns Marineforening besøg, så efterhånden har jeg vel besøgt 1/3 af landets afdelinger. Det er altid en stor glæde, den gæstfrihed, der møder een ved ankomsten. Ikke mindst ved årets sendemandsmøde i Køge, som jeg besøgte for første gang. Den oplevelse var også mange stjerner værd.

Må 2018 blive et godt og begivenhedsrigt år for Danmarks Marineforenings 76 afdelinger.

Maskinchefen

*Forsiden:
Tidligere Bornholmerfærge
JENS KOFOED, som bragte
Marineforeningens gruppe til
Grisselhamn.
Foto: Søren Konradsen*



FØDSELSDAGE 1. august - 15. november

HJERTELOG TILLYKKE

39393	Kjeld Hjortshøj	90 år	19. oktober
71668	Ole Bjørn Nielsen	80 år	09. august
82116	Georg Holst Petersen	75 år	24. august
73250	Leif Larsen	75 år	19. september
64029	Ole Hans Reese	75 år	01. august
72915	Ole Krone Nielsen	70 år	26. august
73786	Peter Wolfram	70 år	04. september
79686	Kent Grønholm Ravn	70 år	06. september
68915	Svend Egon Christensen	70 år	07. oktober
81161	Mogens Ole Larsen	65 år	28. september
84842	Anders Holmstrøm	65 år	21. oktober
79685	Alex Bech	55 år	10. oktober
	NYE MEDLEMMER		
85153	Niels Olsen		
85178	Jørgen H.S. Holm		
85189	Erik Gerhardt Pedersen	Overflyttet fra Amager	
	ÆNDRINGER I MEDLEMSLISTEN		
68850	Klaus Hartvig Hansen	A.V.D.	
DES VÆRRE ER DET MEGET SKUFFENDE, AT DET ER NØDVENDIGT AT SLETTE NEDENNEVÆNTE FRA MEDLEMSLISTEN PÅ GRUND AF RESTANCE.			
70453	Peter Karl Hagen		15
80024	Jens Arne Ludvigsen		UDMELDTE
80642	Hans Zwisler		PR. 1 JULI
81290	Steen Jensen		2018
81420	Frank Poulsen		PÅ GRUND
83032	Stig Jes Nielsen		AF
83574	Niels Peter R. Andreasen		RESTANCE.
83626	Christian Hartmann Gerdt		X
83753	Micki Høeg Pedersen		X
83758	Ulrik Peter Willen		X
84029	Lars Henrik Pedersen		X
84171	Tobias Gros Husted		X
84172	Lasse Emil Valeur Nissen		X
84238	Emil Vennestrøm Schmidt		X
84284	Lucas Milan Sajfert		X
DET SKAL DOG NOTERES, AT ET ANTAL AF OVENEVÆNTE HAR VÆRET TILKNYTTET AFDELINGEN PÅ PRØVE OG EFTERFØLGENDE IKKE HAR ØNSKET OPTAGELSE.			

TJENESTEÅRSJUBILARER I 2018

686400	ERLING RAGNWALD	ÅRG	1943	75 ÅR
67771	CHRISTIAN HENRY JACOBSEN	ÅRG	1943	75 ÅR
79735	JOHN WILLIAM CORTSEN	ÅRG	1948	70 ÅR
45415	BENT SCHWANER	ÅRG	1953	65 ÅR
74478	VAGN BACHER JACOBSEN	ÅRG	1953	65 ÅR
75889	VILHELM EGEBAEK SØRENSEN	ÅRG	1953	65 ÅR
76048	FRANK ERLING HORN	ÅRG	1953	65 ÅR
76118	FLEMMING LEHRMANN	ÅRG	1953	65 ÅR
68331	PER NOE BENZON	ÅRG	1958	60 ÅR
68666	BENT HARRY NILAUSEN	ÅRG	1958	60 ÅR
77115	VIGGO LINDY JENSEN	ÅRG	1958	60 ÅR
79461	KAJ GEORG MØLLER	ÅRG	1958	60 ÅR
85189	ERIKGERHARDT PEDERSEN	ÅRG	1958	60 ÅR
73786	PETER WOLFRAM	ÅRG	1968	50 ÅR
78834	KARL-ERIK KNAACK	ÅRG	1968	50 ÅR
82115	CHRISTIAN NIELSEN	ÅRG	1968	50 ÅR
81367	STEFFEN PICKERING	ÅRG	1968	50 ÅR
84345	JAN SAMUEL	ÅRG	1968	50 ÅR
83196	JENS P. DITMAR ANDERSEN	ÅRG	1968	50 ÅR
84346	JAN HANSEN	ÅRG	1978	40 ÅR
84841	TOM GRAV	ÅRG	1978	40 ÅR
60424	CLAUS HENDRIKSEN	ÅRG	1978	40 ÅR

82272 LINDA NIELSEN KAN I ÅR FEJRE SIT 40 ÅRS MEDLEMSSKAB AF MARINEHJEMMEVÆRNET. LINDA HAR VÆRET MEDLEM AF KØBENHAVNS MARINEFORENING SIDEN D. 16. MARTS 2013.

HJERTELOG TIL LYKKE MED ALLE JUBILARERNE

**ÆRESMEDLEMMER:
H.K.H. KRONPRINS FREDERIK, LEIF LARSEN,
JOHNNY BANNOW og ERLING RAGNWALD.**

AKTIVITETSKALENDER

01. AUGUST - 15. NOVEMBER

DATO	BEGIVENHED	KL.
26. AUGUST.	JUBILARSTÆVNE PÅ NYHOLM	0800-1600
30. AUGUST	SÆSONSTART	1800
13. SEPTEMBER	FOREDRAG V/	1800
MARC KIBRICK BERNSTEIN, EN AMERIKANER I PARIS ? NEJ, DOG IKKE MEN I KØBENHAVN. MARC HAR SPILLET I MANGE ÅR I NEW YORK, MEN HAR NU BOET I DANMARK I 23 ÅR. SPILLER SAXOFON OG KLARINET. UNDERVISER PÅ SYDDANSK MUSIKKONSERVATORIUM, HVOR HAN ER DOCENT FAGKOORDINATOR I JAZZ, POP OG FILMMUSIK.		
27. SEPTEMBER	KAMMERATSKABSAFTEN	1800
11. OKTOBER	FOREDRAG V/ H.K.H. PRINS JOAKIM	1800
25. OKTOBER	KAMMERATSKABSAFTEN	1800
08. NOVEMBER	FOREDRAG / FORSVARSMINISTEREN	1800
TILMELDING MED SKAFNING KOSTER 100 KR. TILMELDING FORETAGES KUN TIL FORMANDEN, OG TILMELDING ER BINDENDE. TILMELDING SENEST MANDAG KL. 1200. TILMELDING SKAL BESVARES PERSONLIGT AF FORMANDEN. TILMELDING FORETAGES PÅ TLF. 32 58 94 41 ELLER 28 37 84 27 ELLER MAIL: kbhmf@outlook.dk TAK.		



§ 2 i Danmarks Marineforenings vedtægter fortæller at:



Foreningens formål er at styrke nationens interesse for Søværnet og Søfarten, samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem personer der er, eller har været tjenstgørende under orlogsflaget, eller har haft ansættelse til søs.



§ 5 i Danmarks Marineforenings vedtægter fortæller at:



Som medlemmer af foreningens afdelinger kan, efter bestyrelsens godkendelse, optages myndige danske mænd og kvinder, der er, eller har været tjenstgørende i Søværnet eller Marinehjemmeværnet, eller der er eller har været ansat i Handelsflåden, Fiskeriet eller som nærer interesse for Orlogs- eller Handelsflåden og dermed beslægtede erhverv.



I ANLEDNING AF MIN 75 ÅRS FØDSELSDAG
VIL DET GLÆDE MIG AT SE DIG I MARINE-
STUEN ONSDAG D. 19. SEPTEMBER KL. 1230.
TIL LIDT AT DRIKKE OG GODT AT SPISE.

LEIF LARSEN
AFDELINGSFORMAND

PUDSEDAGE

KOM OG VÆR MED TIL AT FORSKØNNE
ALLE VORE BLANKE EFFEKTER.
IFØR DIG GODT MED KNOFEDT OG MØD OP
D. 7. OG 8. AUGUST.
TILMELDING HOS FORMANDEN SENEST D.
5. AUGUST.

AKTIVITETSOVERSIGT

2. KVARTAL 2018

Af Leif Larsen.

26. APRIL: Kammeratskabsaften med blot 18 deltagere. Optagelse af nyt medlem Hans Henrik Bardram, der kunne berette om sin spændende karriere blandt andet 35 år som maskinmester på bryggeriet Carlsberg.

27.-28. APRIL: Vi deltog med seks sendemænd til årets sendemandsmøde, som Køge Afdeling stod for. St. Bededag formiddag troppede vi op i det hyggelige marinehus beliggende tæt ved Køge Havn, hvor vi blev godt modtaget af det tilstedeværende personale. Efter nogle muntre timer her, var der klargøring til afvikling af kammeratskabsaften i Asgårdsskolen, hvor et par hundrede deltog i en festlig aften med god skipperlabskovs og musikalsk underholdning. Lørdag kl. 0945 tog sendemændene opstilling i to geledder og med tolv flag og Søværnets Tamburkorps i front havde jeg (Leif Larsen) fornøjelsen af at lede den planlagte march på en rute gennem den smukke gamle købstad. Flot skue, når 140 sendemænd formåede at marchere i takt. Sendemandsmødet blev afholdt på Hotel Comwell, hvor de 190 tilmeldte sendemænd fra 51 afdelinger gennem de næste små fem timer uden de større problemer kom dagsordenen igennem. Vigtigt og populært var det, at kommandørkaptajn Jens Ole Løje Jensen blev genvalgt til landsformand for de næste tre år. Kl. 1800 blev der pebet til gallaaften på hotellet, hvor der var dækket smukt op til de 150 deltagere. Den lækre menusammensætning skal tildeles mange stjerner,

og formand John Engskov, landsformanden og Leif Mortensen (Under Dannebrog) holdt pæne og underholdende taler. Til dans på dækket var hyret en god musiker, der støttet af en god sangerinde, hurtigt formåede at få deltagerne ud på dansegulvet. Der skal fra Københavns Marineforening lyde en stor tak til Køge Marineforening for et meget vel gennemført sendemandsmøde samt stor ros for hele festprogrammet.

05. MAJ: Kranselægningen ved mindestenen på Nyholm blev foretaget af kommandør Jens Bjørnsteen (Chef Søværnets Officersskole) og Erik Staffeldt, (Københavns Marineforening). Denne traditionelle handling blev overværet af 10 M/K (to fra Søværnet, seks fra Københavns Marineforening samt to vagthavende MP'ere).

17. maj: Denne varme majaften lyttede 45 fremmødte til Kaptajnløjtnant Martin Engelhardts eventyrlige beretning om SVANEN og THYRA's togt til De Vestindiske Øer. Beretning herom andetsteds i UDKIGGEN.

23. MAJ: 21 deltagere fra Slagelse Marineforening var på københavntur bl.a. med besøg og rundvisning i Mindelunden i Ryvangen. Efterfølgende blev der tid til et par hyggelige timer i Københavns Marineforening med dertil hørende frokost.

26. MAJ: Fregatskydningen var fra morgenstunden velsignet af et flot sommervejr. Kl. 9 ankom sidste års fregatkaptajn Flemming Hansen til Takkeladsvej og inspicerede sammen med skyttelavsformand Ole Reese den 15 mand store styrke, inden denne med fore musikere i spidsen (Jakob Lange + tre) afmarcherede mod Søværnets nu nedlagte Officersskole på Nyholm, men hvor skydebanen i kælderens dog heldigvis stadig er anvendelig. De dygtige skytter fik snart molestret den flotte fregat. Ikke nok med at skytteudvalgsformand Pierre Jensen nedskød tre sejl, men han fik også ram på krudtkammeret på det 70 skud, så Pierre blev dermed dette års fregatkaptajn. Den efterfølgende frokost i marinestuen gjorde et godt og varmt indtryk, så selv de fire deltagere fra Nakskov Marineforening syntes, at det havde været en god dag.

31. MAJ: Københavns Marineforenings marinestue kan på denne årstid være en meget varm affære at opholde sig i, og denne meget varme sidste majdagsaften var ingen undtagelse, men sæsonafslutningen havde fristet 56 M/K til samling, der alle kunne glæde sig over et friskt pust af musik og sang styret af Køge marineforenings populære husorkester "Kuling fra øst", der navnet til trods nok på denne dag kunne ændre navn til "Hedebløge fra vest". Dette underholdende islæt på sæsonens sidste aften var en stor oplevelse, der glædede alle tilstedeværende, og jeg fornemmede stor syngelyst hos alle. Mogens Larsen, vores banjermester, fik også lov til at givet et par prøvenumre på harmonika, hvilket beviste hans gode evner til at betjene dette fantastiske velklingende instrument.

02.-07. JUNI: Danmarks Marineforenings tur tilrettelagt af Leif Mortensen UNDER DANNEBROG OG SØREN

CHRISTENSEN FRA EURO-TEMA SPECIALREJSER.

DAG 1. Blev indledt i smukt sommervejr, hvor de 34 deltagere tog plads i TODBJERG's velindrettede bus og satte kursen mod Helsingør, hvorfra færgen AURORA bragte os til det svenske fastland. Fra Københavns Marineforening deltog formanden og hustru. Der var deltagelse fra Svendborg, Fredericia, Kolding, Vejle, Femø, Silkeborg, Århus, Roskilde, Køge, Amager, Brøndby og Mors. Vores chauffør var Casper Jensen, modtager af Admiral Carstensens mindebæger ved jubilarstævnet 2005. Turen nordøstpå op gennem Skåne mod Småland bragte os frem til den store sø Vättern, der ligger i et meget smukt område. Vi holdt pause ved en polkagrisfabrik (sukkesøde sager), en svensk specialitet for søde munde. Ved passagen af GÖTAKANALEN beskuede vi det fine gamle sluseanlæg ved byen Berg. Sidst på dagen fremme ved vort hotel i Linköping.

DAG 2. Afgang mod Stockholm, hvor vi vel fremme fik en flot byrundtur med Casper som den fortræffelige busfører. Det Sjöhistoriska Museum med mange flotte skibsmodeller blev besøgt. Sidst på eftermiddagen var det tid at entre den store cruiseferge VIKING CINDERELLA, der præcis kl. 18 påbegyndte sejladsen ud gennem den svenske skærgård, alt imens vi nød en overdådig viking-buffet og betragtede den smukke udsejling. Efter en lille tur i baren og efter nydelsen af det musikalske islæt udført af et bigband på 10 mand, var tiden inde til et par timer på køjen, der var anbragt midtskibs uden køjer, men hvorfra jeg fornemmede lyden af det stille maskineri frem mod Ålands hovedstad Mariehamn.

DAG 3. Efter en stille nats sejlads efterfulgt af en fin morgenbuffet, var der ilandstigning i Ålandsøernes hovedstad Mariehamn, hvor vejret stadig var flot, men temperaturen 15 grader lavere end i Danmark. Fra morgenstunden bød programmet på en busrundtur til et par af de andre øer (der er ca. 20000), hvor resterne af et gammelt russisk forsvarsværk blev beskuet. En kort pause, hvor der i en lille cafe blev lejlighed til at smage de specielle ålandske pandekager, var indlagt. Senere museumsbesøg i det velindrettede Ålandske Sjøfartsmuseum. Den tremastede bark POMMERN, der ligger tæt ved

muséet, er under stor renovering. Men vi fik en specialrundvisning ombord, hvilket i tankerne bragte os hundrede år tilbage til den tid, hvor disse stolte sejlere besejlede verdenshavene mellem Europa og Australien.

DAG 4. Var der tid til en lille vandretur rundt i Mariehamn, og kl. 1130 kørte vi mod Eckerø, hvorfra den gamle bornholmerfærge JENS KOFOED på to timer bragte os sikker til Grisselhamn på svenskekysten. Undervejs blev en fantastisk flot buffet indtaget, godt hjulpet af O. P. Anderson og lokalt øl fra Ålandsøerne.

Foto: Søren Konradsen.





Foto: Søren Konradsen.

Efter to timers kørsel var vi fremme ved vort hotel KUNG KARL, centralt beliggende i Stockholm.

DAG 5. Sveriges nationaldag er fridag i Sverige. Derfor var der mange mennesker overalt, og vores vandretur i Gamla Stan var et højdepunkt, der bragte os frem til

Kungliga Slottet, hvor et festligt arrangement forestod. Kl. 10 spillede Marinens Musikkorps og senere lyttede vi til en tale af den svenske konge. På Stortorget berettede vor rejseleder om det Stockholmske Blodbad, og efter denne barske beretning var der tid til en lille pause i en gade cafe på torvet. (Startende med en kop kaffe, da

Foto: Søren Konradsen.



der først må skænkes øl kl. 11). Senere var tiden kommet til det uundgåelige besøg på museumsskibet VASA, hvilket hver gang er en fantastisk oplevelse. Dette levn fra en fjern fortid virker stadig meget velbevaret. Om aftenen var der fællesspisning i hotellets restaurant, hvor dagens begivenheder blev livligt drøftet under indtagelsen af en velsmagende tre retters menu.

DAG 6. Dagen for hjemrejse. Den lange bustur ned mod Helsingborg gav et enkelt stop undervejs i restaurant SPIS i Vaggaryd, hvor dagens ret var kogt torsk på svensk. Undervejs i bussen udtrykte følgende pæne ord om turens forløb: Leif Mortensen, formanden for Københavns Marineforening, landsnæstformand Søren Konradsen og naturligvis Søren Christensen EURO-temarejser. Gennem den meget

tætte myldertrafik ned omkring København, nåede vi langt om længe til Ølby Station, hvor sjællænderne forlod det fynske og jyske selskab. En fremragende og social rig rejse var forbi, og Tullemor og jeg blev bragt velbeholdent hjem til Amager af Egart Luckows søn Thomas.

DET KAN ALLEREDE AFSLØRES, AT NÆSTE ÅRS TUR MED **UNDER DANNEBROG** OG EURO-TEMA SPECIALREJSER BLIVER PLANLAGT TIL OMRÅDET OMKRING BODENSØEN I DET SYDLIGE TYSKLAND.

15. JUNI: Valdemarsdag blev traditionelt fejret med gudstjeneste i Holmens Kirke, hvor blandt andet Københavns Marineforenings to flaggaster, Joan Arneberg og Erik Hansen, deltog med flaget.



Foto: Jørgen Bagge.



*Foto til venstre:
Hans Frederiksen.*



*Foto nederst:
Jørgen Skovsende.*



Foto: Hans Frederiksen.

20. JUNI: Dagen oprandt for afvikling af distrikt 1's årlige sommertur. Planlægningen var i år lagt i hænderne på Karl-Erik Knaack, Københavns Marineforening. 45 tilmeldte satte sig fra kl. syv morgen til rette i en bus, og kursen blev sat mod Sjællands Odde Færgehavn, hvorfra den store Mols Linje Færge bragte os til Århus. Efter en times kørsel herfra var vi fremme ved Ebeltoft Marineforening, hvor vi efter en flot modtagelse af Jørgen Brøgger med flere fik stillet den oparbejdede sult via hovmes-terens velarrangerede frokostbuffet. For mange af os var det første gang med et besøg i denne flotte afdeling, og jeg tør antyde, at vi 45 deltagere fra Brøndby, Amager og København ved 13 tiden forlod Ebeltoft med et særdeles godt indtryk af en velfungerende afdeling. Nu gik turen til besøg på Fregatten JYLLAND, som for mange af os endnu en gang var et besøg

værd, denne gang med guidet rundvisning, så alle fik en god historie med hjem. Lejligheden var der også til at beskue den flotte udstilling af skibsmodeller, der i år til en særudstilling er udlejet til museet fra en del af Danmarks Marineforenings afdelinger. Den lange tur tilbage mod Hovedstaden blev livligt anvendt til drøftelse i bussen af dagens mange oplevelser. En fin tur skal ved afslutningen ved 21 tiden have seks stjerner på den traditionelle skala.

25. JUNI: Københavns Marineforenings to flaggaster Joan Arneberg og Karl-Erik Knaack deltog med vort flag i Hendes Højhed Prinsesse Elisabeth's bisættelse fra Lyngby Kirke. H.H. Prinsesse Elisabeth sov stille ind d. 19. juni efter kort tids sygdom. H.H. foretog gennem mange år uddelingen af flag/faner i Holmens Kirke på Valdemarsdagen d. 15. juni.

MINDEORD

Klaus Hartvig Hansen afgik ved døden d. 20 maj. Der var nok ikke mange i afdelingen, der kendte Klaus, der, da jeg lærte ham at kende, var arealplejemand ved Holmens Idrætsanlæg, men i 80-erne fik han job som værktøjsmand i Orlogsværftets Motorværksted.

Klaus flyttede med til Korsør, da Orlogsværftet lukkede i 1995. Klaus blev medlem i Københavns Marineforening i januar 95. På Flådestation Korsør videreførte han sit job som værktøjsmand indtil sin pension, hvor han flyttede til Fjerritslev. Han bevarede sit medlemskab i Københavns Marineforening, som han efterfølgende kun besøgte få gange efter sin flytning.

Klaus fyldte 75 år d. 14. februar 2018.

ÆRET VÆRE KLAUS HARTVIG HANSENS MIND

Leif Larsen

MINDEORD

Undervejs mod stockhomsturen i starten af juni indløb den triste meddelelse, at formanden for Ishøj Marineforening gennem mange år var afgået ved døden.

Kurt Thelander beklædte formands-posten, jeg tror i ca. 15 år, og gennem disse år gjorde han sig bemærket med sine altid friske inputs under distriktsmøderne. Kurt brugte også løs af sine kræfter, når der var kaldt til Jubilarstæv-ne, og når der var bud efter ham som messegast ved arrangementer, eksempelvis ved Københavns Marineforenings 100 års jubilæum i 2014.

Kurts udstyr var også i orden ved Mindeankeret i Nyhavn d. 24. december hvert år, når orlogsprovsten holdt sin tale. Kurts bortgang efterlader et savn af en person, der trods sine utvetydige meninger altid var en behagelig person at være i selskab med.

ÆRET VÆRE KURT THELANDERS MINDE

Leif Larsen

LAUGE KOCH ASSITERER TURISTSKIBET TOGO



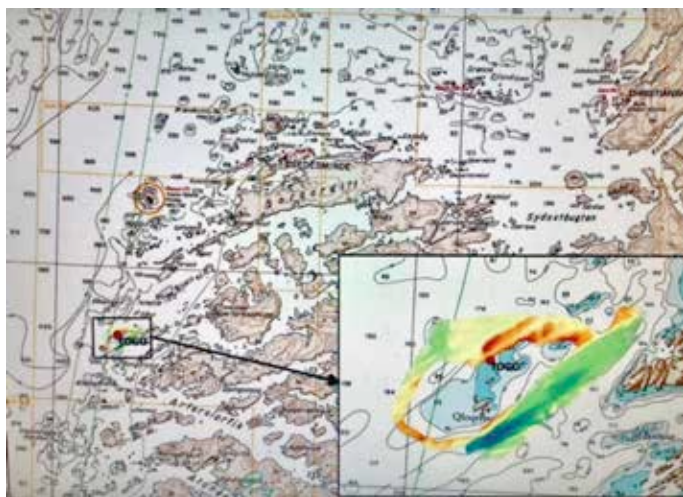
Den 1.7.2018 udførte inspektionsfartøjet LAUGE KOCH en præventiv søredningsaktion syd for Diskobugten i Grønland. Turistskibet TOGO havde fået motorstop og drev i dønningen mod klipper og skær ved kysten.

Royal Arctic Line skibet MARY ARCTICA lå tæt på TOGO og assisterede indledningsvist med at få slæbt TOGO væk fra klipper og skær.

Slæbetrossen sprang dog flere gange og MARY ARCTICA kunne ikke assistere yderligere, hvorfor TOGO måtte nødkøre.

LAUGE KOCH var på dette tidspunkt i gang med at lave søopmåling nordvest for Sisimiut og afbrød straks dette for at komme havaristen til undsætning. Efter en undersøgelse af maskinen til ankers stod det klart, at det ikke var muligt at udrede skaden og fartøjet måtte slæbes til et skibsværft ved Aasiaat.

Farvandet, hvor TOGO var blevet opankret, var dårligt opmålt og fyldt med skær, hvilket besværliggjorde indsatsen og etableringen af slæb fra LAUGE KOCH til TOGO. Med assistance fra søopmålingspersonellet var det muligt at måle farvandet sikkert op, inden LAUGE KOCH påbegyndte slæbningen. Herefter blev der



etableret et slæb og seks timer senere lå TOGO sikkert opankret ud for Aasiaat. Indsatsen viser vigtigheden af Søværnets tilstedeværelse i Arktis, samt det store behov for at måle farvandet op.

At LAUGE KOCH kan gå fra én rolle (søopmåling) til en indsatsrolle og samtidig gøre aktiv og nødvendig brug af søop-

målingen for at gennemføre en indsats på forsvarlig vis, bekræfter at søopmålingskonceptet fra en KNUD RASMUSSEN-klasse fungerer optimalt på flere niveauer.

Tekst og foto af KL Christian Rothly.

Foto af LAUGE KOCH er taget i DK af LAKO besætning.

Kilde: 1. ESKADRE, Facebook.



SÆSONAFSLUTNING I KBH MARINEFORENING 31. MAJ 2018





Køge Marineforenings populære husorkester KULING FRA ØST gav deltagerne ved KØBENHAVNS MARINEFORENINGS sæsonafslutning i MARINESTUENEN dejlig oplevelse.



*Af Leif Larsen
Foto: Hans Frederiksen*

Dette underholdende islæt på sæsonens sidste aften var en stor oplevelse, der glædede alle tilstedeværende, og jeg fornemmede stor syngelyst hos alle. Mogens Larsen, vores banjermester, fik også lov til at givet et par prøvenumre på harmonika, hvilket beviste hans gode evner til at betjene dette fantastiske velklingende instrument.





KRANSELÆGNING PÅ HOLME

Kranselægningen ved mindestenen på Nyholm blev foretaget af kommandør Jens Bjørnsteen, Chef Søværnets Officersskole, og Erik Staffeldt, Københavns Marineforening.

Af Leif Larsen

Foto: Karl-Erik Knaack

Skyttelavets bestyrelse



LAVFORMAND

Ole Reese
Ryparken 160, 1. th.
2100 København Ø
22 94 60 83
mail: olereese@gmail.com



NÆSTFORMAND

Solveig Kühnell Unø
Højdevej 21 A, st. tv.
2300 København S
26 28 65 14
mail: sku@live.dk



KASSERER

Joan Arneberg
Hovedgaden 1C (NOKKEN)
2300 KBH S
22 91 50 57
mail: joanarne47@gmail.com



SEKRETÆR

Solveig Kühnell Unø
Højdevej 21 A, st. tv.
2300 København S
26 28 65 14
mail: sku@live.dk



BESTYRELSESMEDELM

Jens Svendborg
Øresundsvej 138 Y
2300 København S.
32 59 35 78
mail: lcs@mail.tele.dk

BESTYRELSESMEDELM

Erling Husfeldt
Randkløve Allé 142, 1. tv.
2770 Kastrup
22 40 46 05
mail: erlinghusfeldt@yahoo.com

SKYTTEUDVALGSFORMAND

Pierre Jensen

AFDELINGSFORMAND

Leif Larsen

FLAGBÆRER

Erik Povlsen, Amagerafdeling

ÆRESMEDLEMMER

Mogens Pedersen
John Werge, Amagerafdeling

FREGATUDVALG

Joan Arneberg, kasserer

BESTYRELSESSUPPLEANT

Henning Pedersen
43 90 69 02
mail: henning.s.pedersen@hotmail.dk



AKTIVITETSKALENDER FOR SÆSON 2018 - 2019

DATO	AKTIVITET	STED	KL.	UGE	SKYDELED
28/08/2018	Opstart til ny sæson	Holmen	18.00	35	Ole Reese
04/09/2018	Rensning af våben og træning	DGI.	17.00	36	S.K.Unø
11/09/2018	Træning	DGI.	17.00	37	Ole Reese
18/09/2018	Træning	DGI.	17.00	38	S.K.Unø
25/09/2018	Træning.	DGI.	17.00	39	Ole Reese
02/10/2018	Træning.	DGI.	17.00	40	S.K.Unø
09/10/2018	Træning.	DGI.	17.00	41	Ole Reese
16/10/2018	Træning	DGI	17.00	42	S.K.Unø
23/10/2018	Træning	DGI.	17.00	43	Ole Reese
30/10/2018	Træning	DGI.	17.00	44	S.K.Unø
06/11/2018	Andeskydning	DGI.	17.00	45	Ole Reese
13/11/2018	Træning.	DGI.	17.00	46	S.K.Unø
20/11/2018	Træning.	DGI.	17.00	47	Ole Reese
27/11/2018	Træning.	DGI.	17.00	48	S.K.Unø
04/12/2018	Juleafslutning	DGI/holmen	17.00	49	Ole Reese
08/01/2019	Opstart efter juleferie	DGI	17.00	2	Ole Reese
15/01/2019	Træning	DGI.	17.00	3	S.K.Unø
22/01/2019	Snapseskydning	DGI	17.00	4	Ole Reese
29/01/2019	Træning	DGI.	17.00	5	S.K.Unø
05/02/2019	Generalforsamling	Holmen	18.00	6	Ole Reese
12/02/2019	Træning	DGI.	17.00	7	S.K.Unø
19/02/2019	Træning	DGI.	17.00	8	Ole Reese
26/02/2019	Træning	DGI.	17.00	9	S.K.Unø
05/03/2019	Træning.	DGI.	17.00	10	Ole Reese
12/03/2019	Træning.	DGI.	17.00	11	S.K.Unø
16/17-03-2019	Landsskyttestævne	Esbjerg	?	11	Ole Reese
19/03/2019	Træning	DGI.	17.00	12	S.K.Unø
27/03/2018	Træning	DGI.	17.00	13	Ole Reese
03/04/2018	Træning	DGI.	17.00	14	S.K.Unø
09/04/2019	Træning.	DGI.	17.00	15	Ole Reese
16/04/2019	Træning.	DGI.	17.00	16	S.K.Unø
23/04/2019	Træning.	DGI.	17.00	17	Ole Reese
25/05/2019	Fregatskydning	Holmen	09.00	20	Ole Reese

Bemærkninger til side 22:

Hjemmbaneskydning afvikles i efteråret 2018 og foråret 2019.

Som det fremgår af skemaet skydes der hver tirsdag.

I alle ugerne skydes der fra kl. 17.00, til vi er færdige.

Bestyrelsen ser gerne at man møder i uniform ved de særlige lejligheder, der er.

M. v. h. Bestyrelsen



BESTYRELSENS INFORMATIONER



Så Prøver vi en gang til. Opstarten bliver 28. august 2018 kl. 18:00 i Marinestuen, vi har endnu vin, der skal drikkes fra jubilæet, dertil har Erling og Basse lovet at lave hakkebøffer med bløde løg og fed brun sovs.

Prisen er også ekstra lav nemlig 45 kr.

Sidste frist for tilmelding er 25. august 2018 til næstformanden på telefon 26286514.

Fregatskydningen var igen i år under Officeresskolen (for måske sidste gang).

En 'orkesterledelse', et bragende godt vejr og glade skytter, gav os en ny fregatkaptajn på 70 skud, Pierre Jensen. STOR TILLYKKE!

Se resultatlisten side 24.

Hjertelig tak til gæster og skytter for den store støtte til Skyttelavet.

Bestyrelsen

Resultater fra fregatskydning lørdag den 25/5-2018

Sejl Nr.	Sejl Benævnelse	Skud Nr.	Skyttens navn.	Udnævnt til.	Bon Nr.	Skydekort	Bon Nr.	Skydekort
1.	Store Bramsejl.	16	Flemming Hansen	Lanternegast	1524	E.B	1604	Lis 5700
2-	Forer Bramsejl.	20	Flemming Larson	Bådsmand	1601	Werge	1657	Lis og Jens S.
3.	Berginersejl.	23	Pierre Jensen	Kompasretter	1527	E.B	2021	Anne S.S.F
4.	Store Mærsejlejl.	34	Flemming Jensen	Jams koger	1642	Ruth Jyde	1809	Brithe Elling
5.	Forer Mærsejlejl.	37	Pierre Jensen	Tømmermand	1702	Flemming H.	1602	Werge
6.	Blændejl.	42	Joan Arneberg	Hornblæser	1591	Werge	1643	Ruthe Jyde
7.	Mesansejl.	47	John W	Krudtlanger	1688	Lis 5700	1767	Joan A.
8.	Storsejl.	52	Pierre Jensen	Rorskarl	1532	Lis 5700	1538	Lis 5700
9.	Fokken.	55	Bent Sander	Kn. kommandør	1823	Birthe Elling	1455	Ole R.
K.k.	Krudtkammeret.	70	Pierre Jensen	Fregatkaptajn	1829	E.H.	1654	Lis og Jens S

Whisky/ 1815/Mognes Fuglesang/S.S.F

Whisky/ 1563/ Henning Pedersen

Skydeleder: Ole Røge

SVANEN OG THYRAS TOGT TIL DE VESTINDISKE ØER

FOREDRAG V/KAPTAJNLØJTNANT MARTIN ENGELHARDT

Af Leif Larsen

Foto: Karl-Erik Knaack

At krydse Atlanten i sejlbåd betyder, at man har lov til at iklæde sig røde lange benklæder. Denne torsdag aften mødte Martin Engelhardt op i denne påklædning. Forklaringen var, at Martin som chef på SVANEN, har deltaget i den lange sejlads sammen med THYRA til De Vestindiske Øer, en tur, der startede fra Flaadens Leje

d. 6/10 - 2016, hvor, som mange er vidende om, disse to pragtfulde fartøjer, også blev hilst godt af sted fra fordækket af PEDER SKRAM med 11 flag fra afdelinger i distrikt et samt enkelte andre afdelinger, hvilket glædede de to besætninger. Disse to prægtige sejlskibe, der blev bygget i Hundested i 1960, bliver normalt



SVANEN og THYRA i fin stil på vej til de VESTINDISTE ØER. Billede af vist PP.



*SVANENS og THYRAS besætning i fin stil på vej til de VESTINDISTE ØER.
Billede af vist PP.*

anvendt i danske farvande i forbindelse med uddannelsen af Søværnets kadetter i sømandskab og navigation. Besætningen er på ti M/K. Martins 13 år lange karriere i Søværnet har strakt sig over sejlads ved Grønland og tjeneste på Bornholm, men 4 år som chef på SVANEN har tilført ham mange gode oplevelser, bl. a. deltagelse ved Nordisk Kadetstævne, der blev afholdt i Finland det år, hvor beslutningen om den lange tur blev drøftet.

SVANEN og THYRA er to tunge sejløvelsesfartøjer (bermudarigget yawl-type på 40 tons) bygget af mahogni på egesperanter, men kan alligevel skyde en fart på 9-10 knob. (ca. 18 km/timen). Masterne (der fra start var af træ blev i 1983 erstattet af aluminiumsmaster.

Turen over Atlanten skulle blive den første store prøvelse for disse to fartøjer, så derfor blev besætningen valgt med omhu til denne lange tur over åbent hav. Undervejs på det lange togt foretoges udskift-

ning af besætningsmedlemmer. Sejlrueten blev planlagt via de samme øer, som sejlerne har brugt gennem tiderne. Dette gælder bl.a. Kap Verde Øerne. De 2600 sømil tværs over Atlanten blev udsejlet på 18 døgn, og på færden var det ikke uden problemer at producere varm mad og kaffe, idet generatoren kort efter afgang fra Portugal havarerede. Juleaften 2016 befandt SVANEN og THYRA sig 1800 sømil fra fast land, da et dansk skib på vej mod Brasilien krydsede deres rute, og fra dette skib modtoges frisk frugt m.v. til stor glæde for besætningen, der ellers levede meget af dåsemad.

Hele turen var med sejl, og efter 18 dage dukkede Barbados som den første caribiske ø op. Den danske konsul (kvindelig) blev aflagt besøg. Et nødvendigt dokophold blev foretaget i Puerto Rico. Sejladsen fortsatte mod Kristianssted (St. Croix), hvor for første gang siden 1917 et dansk orlogsfartøj lagde til kaj. Her fejredes nytårsaften. "Levningerne fra danskertiden



Martin Engelhardts foredrag var en god og medrivende oplevelse for de fremmødte medlemmer og ægtefæller.

blev beskuet”. Søværnets traditioner blev under hele turen fastholdt i messen. Nul mobiltelefoni men fritiden blev fordrevet med skakspil, snak og sang. Undervejs i Caribien mødte man mange danske sejlere.

I forbindelse med 100 års jubilæet i marts 2017 blev der afviklet et stort arrangement, bl.a. med en farvestrålende parade hvori deltog besætningen fra vore to sejlskibe samt besætningen fra skoleskibet DANMARK. Gæstfriheden på øerne var meget stor.

Hjemturen gav lejlighed til at besøge den store flådebase i Nordfolk, USA, før stævnen via Bermuda, Azorerne atter bragte SVANEN og THYRA velbeholdne hjem til Holmen, hvor en stor velkomstkomite tog imod d. 29 juni 2017, heriblandt en flot opstillet flagparade fra Danmarks Ma-

rineforening. Martin, der har været chef på SVANEN i fire år, skal have stor tak, for gennem små tre timer på fantastisk vis at bringe os tilhørere med på denne fantastiske oplevelsesrige rejse, der lod sig gøre at planlægge efter en snak under Nordisk Kadetstævne afholdt i Finland i 2015.



Formanden takker Martin for et fantastisk foredrag om turen til VESTINDIEN.

Christian Lund: En shippingmands erindringer 1936-49

*Værnepligt, september 1939 - maj 1940
fortsat fra UDKIGGEN nr 2-2018.*

Rekruttiden blev vist på grund af forholdene afkortet betydeligt, og det varede ikke længe, før det indkaldte værnepligtige hold var blevet fordelt rundt omkring. På sessionen kan de ikke have taget synsprøver – medmindre man da bar briller – for det var først i rekruttiden, at man fandt ud af, at jeg var farveblind for rødt/grønt. Der er et specielt japansk system, ganske småforskelligt farvede cirkler sat sammen i en stor cirkel, som for de farveblinde viser et helt andet tal, end det, som de normalt seende ellers læser. Så det var udelukket, at jeg kunne komme på dæk og forrette vagttjeneste på et krigsskib.

I stedet blev jeg så udkommanderet som ”frigænger”, d.v.s. værnepligtig menig uden vagttjeneste, på PEDER SKRAM, som det meste af vinteren 1939/1940 sejlede rundt i Århus Bugt, eller lå i havn på grund af is. Mit iob som ”frigænger” blev ret let, for jeg blev ”skriver”, der skulle tage sig af forefaldende skriftligt arbejde, og det meste bestod her i at forfatte ansøgninger til skibschefen, kommandør (senere kontreadmiral) Bjørn Andersen, om orlov af den ene eller anden (mærkelige) grund - og derfor fik jeg lov at indkræve 25 øre pr. ansøgning, hvis den var kortfattet, 50 øre hvis den var længere. Desuden skulle jeg fordele ankommen post, dels til officersmessen og dels til de meniges messer. Her havde jeg fordel af, at også bageren og kokken var ”frigængere”, så vi lavede den ordning, at de fik deres post

med det samme, mod at jeg til gengæld fik frisk morgenbrød og ”officerskost”. Det eneste hårde arbejde som ”skriver” var, når en værnepligtig var kommet for sent efter orlov, eller på anden måde havde forset sig alvorligt, så han blev idømt nogle dages arrest, som afsonedes i den lille arrest på skibets bak. Det var så min opgave at sørge for, at arrestanten fik mad, og jeg skulle vaske op efter ham. Så jeg følte det ofte mere, som om det var mig, der skulle straffes - men jeg sad jo dog ikke inde, og fik heller ingen påtegning i ”orlogsbogen”.

Den 9. april 1940 blev tilbragt om bord på PEDER SKRAM, og herom skrev jeg i Rederietsj. Lauritzen’s husorgan Frivagten Nr. 15 i april 1941. Jeg havde da været ansat i J. Lauritzen siden september, og havde foreslået for redaktør Erik C. Mengel, at jeg skrev om oplevelserne. Herr Mengel var enig, men da jeg på det tidspunkt ikke længere helt kunne huske de nøjagtige klokkeslet, blev vi enige om, at jeg skulle bede Søværnskommandoen om



Christian Lund oplevede den 9. april 1940 som værnepligtig om bord i PEDER SKRAM, som her ses sænket ved Mastekranen på Holmen i København.

at checke og rette oplysningerne, og samtidig kunne jeg jo så spørge, om der var noget til hinder for, at en sådan artikel blev bragt i "Frigavten". Efter nogle dage kom artiklen tilbage fra Søværnskommandoen, med forskellige rettelser, med rødt blæk, samt en påtegning om, at man ikke havde noget at indvende imod trykning i et privat blad som "Frigavten". Hverken Søværnskommandoen eller J. Lauritzen havde nok tænkt på, at en række danske provinsdagblade senere genoptrykte artiklen fra "Frigavten", men jeg erindrer ikke, at der kom nogen kritik frem fra de tyske besættelsesmyndigheder. Jeg har i hvert fald aldrig hørt herom. Nogle dage efter ankomsten til Horsens blev alle værnepligtige så mønstret af og sendt til Holmen, hvor vi blev hjemsendt 27. april 1940.

Værnepligtig Hovednummer 5504 af årgang 1939, med skibsnummer 209 på PEDERSKRAM havde afsluttet sin militærtjeneste.

Danmarks besættelse den 9. april 1940 havde medført, at Dansk-Fransk ikke længere disponerede over en flåde på 10 skibe, men nu kun havde to i hjemlige farvande. Det ene ovenikøbet et motorskib, NORMANDIET, som måtte lægges op på grund af mangel på bunkersolie, og det andet, dampskibet ESTLAND, blev solgt nogen tid efter. De andre skibe var enten blevet beslaglagt eller var løbet ind til neutral havn. Så der var ikke noget arbejde i udsigt hos Dansk-Fransk, og mange af de andre, ældre medarbejdere i rederiet måtte også søge sig anden beskæftigelse, medens besættelsen stod på. De fleste kom da også til enten Fragtnævnet eller til Direktoratet for Vareforsyning.

I Dansk-Fransk havde det især været herr V.A. Ny-holm og herr E. Hahn-Petersen, der gav mig den grundlæggende lærdom indenfor shipping, og som ved deres velvilje fik øget min interesse for

faget. Så længe de begge levede, var de så venlige med interesse at følge min videre løbebane, og det var altid en glæde at mødes med dem. Fra at være yngstemand i rederiet, blev jeg med årene en nær ven, ovenikøbet på Du's niveau med *Vagn Actge* og *Eigil*.

INTERMEZZO, Sommeren 1940

Min far var atter gået i gang med at skrive rundt, men det lå helt klart, at det at komme tilbage i rederi- eller befragtningsvirksomhed måtte anses for en utopi. Min far fik mig så midlertidigt anbragt hos en af hans større forretningsforbindelser, S. Houlberg A/S, i Købbyen, hvor jeg var beskæftiget fra 14. maj 1940 til 31. august 1940. Arbejdstiden var ikke helt normal for en shippinguddannet, idet den var fra kl. 06.30 om morgenen til kl. 15, og hvor de første timer gik med at ekspedere slagtere og viktualiehandlere fra butikken i Købbyen, veje deres ordrer og skrive foreløbige notaer, hvorefter normalt kontorarbejde fandt sted fra ved 09-tiden.

Dette arbejde bestod vistnok mest i at færdiggøre regninger og føre kontrol med, at de blev sendt ud og betalt. Efter en kort tid i butikken og på kontoret foreslog jeg, at Houlberg skulle se at få leverancer til de danske skibe, der kom til København, og jeg fik lov til at skrive rundt og foreslå køb direkte fra Houlberg på slagter- og lignende varer. Der kom positivt svar fra nogle, og enkelte leverancer kom i stand, men det blev vist heller aldrig den helt store succes. Dels var Houlberg-firmaet slet ikke indstillet på at skulle levere rundt om i havnen, og på mærkelige tidspunkter, dels har måske nok nogle skibshandlere gjort opmærksom på, at man var begyndt at træde dem i bedene. Hvor længe den nyoprettede "skibsprovianteringsafdeling" kom til at eksistere, ved jeg ikke, fordi jeg forlod Houlberg efter 314 måneds virke.

Rederiet J LAURITZEN, 1940-1949

Det traf sig nemlig så heldigt, at en god bekendt, korrespondent i Rederiet J. Lauritzen, bl.a. for personalechefen, havde hørt om, at man var begyndt at tænke på alligevel at ansætte nogle yngre medarbejdere, med tanke på fremtiden. Hun foreslog mig at sende en ansøgning ind, som hun så ville forsøge at "få fremmet".

Ansøgningen til J. Lauritzen blev "fremmet", og denne gang lykkedes det, idet jeg efter en samtale med skibsreder Knud

Lauritzen fik tilbud om ansættelse og kunne begynde den 1. september 1940. Begyndelseslønnen var lavere end den gage, jeg fik hos Houlberg, men hvad - jeg kunne komme tilbage i shipping.

I de første måneder var jeg beskæftiget i Kontrolafdelingen, som blev ledet af prokurist, senere direktør (og formand for Danmarks Rederiforening) Henry Jensen.

Anbefaling underskrevet af direktør E. Hahn-Petersen.

A. N. PETERSEN				TELEGRAM-ADRESSE: „DANSKEFRANSK“
				CODES: SCOTT'S 10th ED. 1946 THE SOC CODE
AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB				TELEFONER: 1942 - 12442 - 12443 STATSTELEFON 224
REF: T.L.-				

<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">T.O.N.</td> <td style="text-align: center;">RTD.</td> <td style="text-align: center;">P.W.</td> </tr> <tr> <td>M/S BLEVIG</td> <td style="text-align: right;">5000</td> <td style="text-align: right;">1200</td> <td style="text-align: right;">1600</td> </tr> <tr> <td>M/S NORMANDIET</td> <td style="text-align: right;">5000</td> <td style="text-align: right;">1200</td> <td style="text-align: right;">1600</td> </tr> <tr> <td>M/S INLAND</td> <td style="text-align: right;">5000</td> <td style="text-align: right;">1200</td> <td style="text-align: right;">1600</td> </tr> <tr> <td>M/S BRETAGNE</td> <td style="text-align: right;">5000</td> <td style="text-align: right;">1200</td> <td style="text-align: right;">1600</td> </tr> <tr> <td>M/S BORNHOLM</td> <td style="text-align: right;">5000</td> <td style="text-align: right;">1200</td> <td style="text-align: right;">1600</td> </tr> </table>		T.O.N.	RTD.	P.W.	M/S BLEVIG	5000	1200	1600	M/S NORMANDIET	5000	1200	1600	M/S INLAND	5000	1200	1600	M/S BRETAGNE	5000	1200	1600	M/S BORNHOLM	5000	1200	1600	<table border="0"> <tr> <td>S/S LIFLAND</td> <td style="text-align: right;">2250</td> <td style="text-align: right;">1150</td> <td style="text-align: right;">1025</td> </tr> <tr> <td>S/S ORNLAND</td> <td style="text-align: right;">2000</td> <td style="text-align: right;">675</td> <td style="text-align: right;">600</td> </tr> <tr> <td>S/S HALLAND</td> <td style="text-align: right;">2000</td> <td style="text-align: right;">675</td> <td style="text-align: right;">600</td> </tr> <tr> <td>S/S ESTLAND</td> <td style="text-align: right;">1900</td> <td style="text-align: right;">700</td> <td style="text-align: right;">600</td> </tr> <tr> <td>S/S SKAANE</td> <td style="text-align: right;">1900</td> <td style="text-align: right;">675</td> <td style="text-align: right;">600</td> </tr> </table>	S/S LIFLAND	2250	1150	1025	S/S ORNLAND	2000	675	600	S/S HALLAND	2000	675	600	S/S ESTLAND	1900	700	600	S/S SKAANE	1900	675	600	
	T.O.N.	RTD.	P.W.																																											
M/S BLEVIG	5000	1200	1600																																											
M/S NORMANDIET	5000	1200	1600																																											
M/S INLAND	5000	1200	1600																																											
M/S BRETAGNE	5000	1200	1600																																											
M/S BORNHOLM	5000	1200	1600																																											
S/S LIFLAND	2250	1150	1025																																											
S/S ORNLAND	2000	675	600																																											
S/S HALLAND	2000	675	600																																											
S/S ESTLAND	1900	700	600																																											
S/S SKAANE	1900	675	600																																											

København K.
ST. KONGENSBADE 49

Chr. H. Lund, blev efter at have bestået eksamen med et særdeles fint resultat, antaget her paa Kontoret som Lørling d. 1. Juli 1936 og har været i vor Tjeneste indtil han d. 9. September 1939 blev indkaldt til Aftjening af sin Værnepligt ved Søværnet.

I de tre Aarsaar har han modtaget Uddannelse i det paa et Rederikontor forekommende Arbejde, saavel indenfor Regnskabsafdelingen som Rederi- og Befragtningsafdelingen, ligesom han har frekventeret Købmandskolens treaarige Shipping skole, som han forlod med Afgangseksamen (Karakter: 7.42). Undervisningen omfattede Engelsk, Tysk, Seret og Shipping Lægning.

Lund har i hele den Tid, han har været beskæftiget hos os, i sjælden Grad lagt Iver og Interesse for Jagen og udført det ham pålagte Arbejde med største Omhyggelighed og Dygtighed, hvorfor det er os en særlig Glæde at medgive ham vor bedste Anbefaling til enhver, som næppe have Brug for hans Tjeneste.

Det er alene begrundet i den pr. 9. April indtrådte Situation at han - efter at være hjemsendt fra Militærtjeneste - ikke har kunnet genindtræde i vort Selskab.-

København d. 9. Maj 1940.

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

E. Hahn-Petersen

Arbejdet bestod mest i at færdiggøre en del afregninger, der havde været lagt til side på grund af arbejdspress, dels at indføre et nyt kontrolsystem, samt kontrollere afregninger fra de havneanløb, som blev foretaget af de skibe, der sejlede i de hjemlige farvande, og afregninger vedrørende de skibe, der lå i neutral havn.

Der var ingen direkte ”aftenvagt”, men det varede ikke længe, før der blev fremsat forslag om, at nogle yngre medarbejdere på skift skulle aflytte B. B. C. og skrive ned, hvad der blev sagt, dels på de danske udsendelser, men nok lige så meget på de engelske. Samtidig var det jo en udmærket måde at vedligeholde og videreudvikle kendskabet til engelsk, og der var stor interesse for dette daglige arbejde. Om morgenen blev det nedskrevne kopieret på rederiets telegrammaskine, på de ”gule” blanketter for indkommende meddelelser, og fordelt til de forskellige afdelinger, så alle havde lejlighed til på et tidligt tidspunkt at følge med i, hvad der var blevet sagt i B.B.G. Der var 11 sæt ”gule” kopier at fordele, ofte på 8-10 sider hver dag. Nogle gange endog flere gange daglig, hvis der kom ekstraudsendelser.

Derefter kom jeg i Positionsafdelingen, som sørgede for, at skibe og agenter fik ordrer om forestående rejser, som hjemme-flåden skulle udføre, og virkede som sekretær for direktør *K Husted*, som også var medlem af Rederiforeningens bestyrelse. Endvidere oprettedes i 1941, som følge af den strenge isvinter, ”Istariferingsudvalget” med repræsentanter fra assurandører og rederier, som bestemte de særlige ekstrapremier, der skulle betales for at besjle havnene, og hvor de sværest tilgængelige naturligvis måtte betale de højeste premier - som blev benyttet til betaling af reparation af de skader, skibene pådrog sig ved at forcere is. Jeg blev også sekretær i dette udvalg, hvor arbejdet bestod i

at indsamle positioner fra samtlige rederier, fastlægge med udvalgets medlemmer, hvilken ”position” (d.v.s. præmiesats), der skulle betales, udskrive debitnota og sørge for incasso, og senere sørge for, at statistik blev klargjort, og ført ajour hele tiden, så man løbende var klar over, hvad der kom ind i premier, og hvad der måtte betales for skader, for ideen med ”Istariferingsudvalget” var at sol og vind skulle deles lige, og at ingen, hverken reder eller assurandør, skulle tjene på ordningen. Jeg fungerede også som sekretær i isvinteren 1942.

Det daglige arbejde blev suppleret med videreuddannelse på Købmandsskolen på Julius Thomsens Plads, dels med yderligere engelsk, og, på forslag fra J. Lauritzen, begyndte jeg også at studere spansk, som jeg fandt var nemt - når man først havde fået fat i systemerne - og også interessant.

J. Lauritzen havde egne kontorer i Valencia og i Helsingfors, foruden i New York, og medens det nok har været for vanskeligt at få de fornødne tilladelser til at sende medarbejdere til U.S.A., var det noget lettere at opnå tilladelse til midlertidig udstationering på de to europæiske kontorer. De blev så benyttet til uddannelsesøjemed - kontoret i Valencia havde lidt løbende arbejde - medens kontoret i Helsingfors havde en del arbejde med de skibe, der kom til finske havne, dels med indgående last, fortrinsvis kul eller koks fra Tyskland eller Polen, dels med udgående last - træ eller papirprodukter.

FINLAND, Sommeren 1942

Det var en stor glæde, da jeg blev spurgt, om jeg ville rejse til Helsingforskontoret i 1942. Efter at de fornødne papirer var i orden, tog jeg en tidlig junaften med toget fra Østerport Station og med færgen til det oplyste Malmø, derfra videre med toget til Stockholm, hvor jeg havde den følgende

dag indtil færgen til Åbo afgik om aftenen. Jeg besøgte rederiets agenter, *Nordstrom & Thitlin*, og husker den smukke sejltur om natten, via Mariehamn, til Åbo. Herfra gik rejsen så videre med toget til Helsingfors, hvor jeg under opholdet der havde fået et værelse - ikke særligt smukt (mod gården) eller stort, men tilstrækkeligt - i et pensionat på Skillnaden, lige overfor det svenske teater. Der var ikke langt at gå til Lauritzen's kontor på 5. sal i bygningen Unionsgatan 30 A, og hvor arbejdstiden var fra kl. 09.00 til 12.00 og igen fra 13.30 til 17.00.

Der var på grund af forholdene naturligvis ikke tilstrækkelig fuldtidsbeskæftigelse hver dag, men alligevel nok til, at uddannelsen indenfor shipping kunne fortsætte - og blive belyst med udenlandske øjne, og hvor den meget lille stab, ialt kun tre personer, også bevirkede et meget tæt samarbejde. Desuden fik jeg lært finlandssvensk, som var det sprog, vi benyttede indadtil på kontoret, og i korrespondancen med København, medens udadtil benyttedes en del finsk - selvom kontakten med agenter i havnene, samt med de store træ-afskibere, ligeledes mest foregik på finlandssvensk. Om aftenen havde jeg et par gange om ugen privat undervisning i finsk, og fik trods det svære sprog med den vanskelige grammatik (16 kasus) alligevel fat på en hel del i de fem måneder, jeg var i Finland. Desuden havde jeg i de seneste måneder lejlighed til at følge et spansk-kursus, for at gå videre med studierne i dette sprog - og uden på begyndelsestidspunktet for kurset at vide noget om, at jeg senere skulle få tilbudt at bytte Helsingfors om med Valencia.

Direktør *Nils Kurten* fra *Ab Lauritzen Lines Oy* var en udmærket chef, som havde været med til at stifte den finske organisation nogle år tidligere, da Lauritzen havde fundet det fornuftigt at skifte fra sin

tidligere forbindelse, *Finnish Chartering Co.*, til et eget kontor. Der var flere danske shipping-folk i Helsingfors tilknyttet forskellige rederier eller befragtningsfirmaer. De fleste var kommet før den finske vinterkrig november 1939/marts 1940, og var blevet deroppe. Flere, som jeg traf i 1942, er stadig deroppe - og jeg kan udmærket godt forstå, at de har trivedes i Finland. Jeg har flere gange mødt disse kolleger ved forskellige lejligheder. *Hennig Sonne Jakobsen*, der var blevet hos *Finnish Chartering Co.* efter skilsmis- sen fra. Lauritzen, fra hvilket rederi han egentlig kom, stiftede senere sit eget firma, og da *Maersk Line* i midten af 70'erne skulle skifte agentur i Finland for rederiets Europa-Linie, blev *Jakobsen Shipping Oy* agenter, indtil *Maersk* åbnede eget kontor. *Finn Stangebye* har gennem et langt liv været beskæftiget hos *Henry Nielsen Oy* - og jeg har senere haft meget med ham at gøre gennem *BIMCO*. *Hans Buch Lund* var en af de ledende befragtere hos *Wihuri*, et stort finsk rederi i 40'erne. En anden befragter hos *Thordén Lines*.

Helge Jacobsen, rejste nogle år senere hjem og blev sammen med *Svend Iversen* medstifter af *Iversen & Jacobsen*.

Nils Kurtén syntes, at det ikke var nok, at jeg kun var i Helsingfors og beskæftigede mig med arbejdet der, som også inkluderede besøg, sammen med *Kurten*, hos *Lauritzen's* afskibere og modtagere. Han sørgede ofte for, at jeg kom til de andre finske havnebyer, fra *Kemi* i nord til *Hamina* i øst, i forbindelse med anløb af *Lauritzen* skibe i de pågældende havne. På grund af krigen, hvor Finland jo på det tidspunkt havde allieret sig med Tyskland om siden juni 1941 at deltage mod Rusland, krævedes der en rejsetilladelse fra de finske myndigheder hver gang, jeg skulle med tog nordpå, eller med bus øst- eller vestpå. Men tilladelsen var ikke svær at opnå.

Den tredje medarbejder på Ab Lauritzen Lines Oy's kontor i Helsingfors var den kvindelige sekretær og regnskabsfører, *Maja Fabritius*. Hendes mand var ansat i en stor finsk virksomhed, og de var utroligt gæstfri og bragte mig sammen med mange af deres venner, så jeg også gennem Fabritius' lærte mange andre finske ægtepar at kende, og som også var medvirkende til mine finsksvenske sprogkundskaber og til at skabe yderligere glæde ved at være i Finland.

Jeg havde regnet med - og glædet mig til - at skulle tilbringe også vinteren i Finland, men i begyndelsen af november meddelte Kurtén mig, at der var besked fra København om, at jeg kunne blive skiftet ud med Valencia-danskeren. Det betød så en hurtig afsked, i denne omgang, med Finland og med de mange venner, men forbindelsen blev opretholdt pr. korrespondance indtil jeg nogle år senere fik mulighed for at komme tilbage til arbejdet på Lauritzen's Helsingforskontor.

Rejsen tilbage til København foregik på samme måde som oprejsen, blot i omvendt rækkefølge.

Tilbage igen på J. Lauritzen's kontor i Hammerensgade gjaldt det så om hurtigt at komme i gang med at søge de spanske tilladelser, og gennemrejsevisum til Tysk-

land og Frankrig. Og yderligere spanskundervisning. Ind imellem kunne jeg assistere i Positionsafdelingen medløbende arbejde, samt fungere som sekretær for direktør *Husted*.

SPANIEN, 1943

De fornødne tilladelser og visa kom ret hurtigt, og allerede den 4. januar 1943 kunne jeg rejse sydpå med fly fra København til Berlin.

Her fik jeg et ophold indtil næste morgen, hvor jeg så kunne komme videre med det ordinære Lufthansa-fly fra Berlin til Lissabon, via Stuttgart, Lyon, Barcelona og Madrid.

Jeg stod af flyet i Barcelona. Her havde jeg et par dages ophold, med besøg hos Lauritzen's forbindelser, og med at få de første indtryk af Spanien, det spanske folk og gå i gang med at bruge det spanske - det tog nogen tid at vænne øret til sproget. Fra Barcelona gik det så videre med tog til Valencia.

I Valencia var der de første to måneder, foruden fortsættelse af de spanske studier, en del arbejde med J. Lauritzen's damper GRETE, som var kommet i fart med appelsiner, citroner og løg til Marseilles, og nåede at udføre flere rejser, indtil skibet blev torpederet ud for Vinaroz den 11.

S/S GRETE, bygget til J. Lauritzen i Helsingør år 1931.

Skibet blev torpederet udfor Vinaroz den 11. februar 1943 af den engelske u-båd TURBULENT.



februar 1943 om aftenen af en engelsk ubåd. Heldigvis blev hele besætningen reddet, men vi fik travlt på kontoret med at ordne alle forhold efter forliset - dels overfor de spanske myndigheder, det danske konsulat i Valencia, og dels med at indkvartere besætningen, sørge for ekvipering etc, indtil de fleste kunne rejse tilbage til Danmark. Efter nogen tid var der kun 1. styrmand *H. J. Huusfeldt* tilbage i Valencia, og han og jeg havde selvsagt tæt kontakt. Foruden GRETE havde J. Lauritzen også haft skoleskibet, skonnerten RØMØ liggende i Valencia. Dette skib var blevet solgt til spanske interesser inden min ankomst, men der var stadig en del efterladt oprydningsarbejde at foretage sig efter salget. Endelig var der løbende kontakt til damperen LINDA, der var løbet ind til Las Palmas på de canariske øer, og var oplagt der, samt til direktør Tage Nielsen, der havde været i New York den 9. april 1940 og nu var en af de ledende danske shippingpersoner i U.S.A., der varetog danske skibsfartsinteresser i den udstrækning, det lod sig gøre.

Valenciakontoret havde også indladt sig på at handle med tørfisk - bacalao - som importeredes fra Las Palmas, og hvilken handel bidrog til at tjene penge til at opretholde kontoret, foruden at det gav arbejde og impulser.

J. Lauritzen's ordrebrev til mig ved afrejsen fra København betingede, at jeg foruden at deltage i arbejdet på Valencia-kontoret, også skulle sætte mig grundigt ind i det spanske sprog, i spanske forhold og tænkemåde, samt at jeg henimod slutningen af opholdet, skulle foretage en rejse til de vigtigste spanske havne for der at lære havneforhold og Lauritzen's faste agenter at kende.

Efter at forholdene omkring GRETE's forlis var stort set afviklet, blev der rig lejlighed til at studere det spanske, på alle

måder. En af kontorets medarbejdere var en glimrende og interesseret lærer, og vi havde mange timer dagligt med at tale og skrive spansk - medens vi begge samtidigt benyttede engelsk som basis - og vi lavede vore egne lektioner, med tilhørende ordlister (spansk til engelsk), hvor emnerne var delt op, - f. eks. skibsudtryk, militæрудtryk, navne på frugt, grøntsager, kød etc. etc. Ialt en godt 100 lektioner. Og om aftenen havde en sød spansk pige, *Pepita*, travlt med at lære mig yderligere spansk.

På kontoret i Valencia var der foruden chefen, *Don Francisco Rojas*, fire medarbejdere, plus den unge danske uddannelsessøgende. Kontortiden var fra 09.00 (dog ikke helt præcist - for dels lå kontoret nede i havnedistriktet, Grao de Valencia, dels er et så tidligt tidspunkt på dagen ikke det bedste for en spanier, i hvert fald i 1943) til kl. 12.30 og igen fra kl. 15.00 til ved 19.00 tiden. Medarbejderne boede alle i selve Valencia By, og efter borgerkrigens ophør var det sløjt med alting, inklusive trafikmidler, så den eneste måde at komme til kontoret på var at tage sporvognen. Der var for langt at gå hver dag. Det var en fordel, at kontoret lå i havneområdet, for det var nemt at komme ind på selve havnen og følge, hvad der skete med lastning eller losning, eller reparation og doksætning af de skibe, der kom til Valencia, og min spansklærer og jeg holdt i sommermånederne undervisningen på stranden, ikke langt fra kontoret.

I juni 1943 foreslog Senior Rojas mig at foretage rejsen til de andre spanske havne, og jeg havde en spændende tur på godt to uger til Alicante, Malaga, Algeciras, Cadix, Sevilla og Huelva, inden jeg kom tilbage til Valencia via Madrid. Alle steder fik jeg lejlighed til at se havnene og møde Lauritzen's faste agenter, som året før havde vist min forgænger samme gæstfrihed og interesse for at gøre besøget så

udbytterigt og interessant som muligt.

Med eftermiddagsposten 25. august modtog" jeg et brev fra rederiet, at jeg skulle sørge for at få alle visa etc. i orden, såjeg kunne rejse tilbage til Danmark i begyndelsen af november måned. Min afløser til at fortsætte spansk-uddannelsen var allerede udpeget, og søgte om tilsvarende visa til at kunne rejse til Valencia.

På det tyske konsulat i Valencia hentede jeg så de fornødne blanketter til ansøgning om gennemrejse til Danmark, pr. flyver, og fik besked om, at der ville forløbe ca. 5-6 uger, før der kunne ventes svar på ansøgningen. Om eftermiddagen 28. august

udfyldte jeg skemaerne og skrev ansøgningsbrev til konsulatet, så at alt var klart til at bringe papirerne derhen straks mandag morgen 30. august. Så regnede jeg med, at alt ville være i orden til at forlade Spanien inden 7. november, på hvilken dato min spanske opholdstilladelse udløb.

Men det skulle gå helt anderledes. 29. august 1943 i Danmark bevirkede helt naturligt, at hjemrejse ville være utænkelig, og i stedet blev det til England. Om rejsen hertil skrev jeg, nogen tid efter ankomsten til London, en "rejseberetning".

FORTSÆTTER I NR. 4.

Mysteriet om tommen:

Hvor lang er en tomme? Maskinafdelingen melder omgående 2,54 cm!

Men kan vi nu regne med at de fortæller hele sandheden?

Det må vi checke!

Alle ved vi at en sømil er = 1,852 Km. eller = 1852 meter eller = 185200 cm

Det er også kendt at der går 10 kabellængder på en sømil!

Og fleste søfolk er bekendt med at der går 100 favne på en kabellængde.

Det bliver 1000 favne på en sømil!

Akkurat som der går 6 fod på en favn...

Så er der 6000 fod på en sømil.

Almen viden er at der går 12 tommer på en fod.

Og 12 tommer på en fod er = 72000 tommer på en sømil. (6000 x 12)

Altså:

1 Nm = 1852 meter = 185200 cm = 10 kabellængder = 1000 favne = 6000 fot = 72000 tommer

Da bliver 1 tomme = $185200 / 72000$ cm = 2,572 cm Akkurat!

De lyver igen! :-)

NV



25. maj 2018

I dag var vores landsformand og landsnæstformand på Amalienborg og overrække fødselsdagsgave til Marineforeningens Æresformand H. K. H. Kronprinsen.

Gaven bestod i to fiskestænger med tilhørende fiskegrej.

Af Per Vilstrup Olesen

UDKIGGEN UDKOMMER

Nr. 1 / 2018	udkommer februar 2018 deadline 02. januar 2018
Nr. 2 / 2018	udkommer maj 2018 deadline 01. april 2018
Nr. 3 / 2018	udkommer august 2018 deadline 1. juli 2018
Nr. 4 / 2018	udkommer november 2018 deadline 01. oktober 2018

B

Returneres ved adresseændring

Københavns Marineforening
Takkeladsvej, opg. 3
1439 København K