



Fregatten PEDER SKRAM's

Venner



• *Venneforeningens blad* •

Venneforeningen's blad

Udgives af foreningen:

"Fregatten PEDER SKRAM's Venner"

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm

Solhaven 8, 2990 Nivå.

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvener.dk

email: kontor@pederskramsvener.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,
1439 København K.

Giro 068 3280

Sekretærer:

Bent Nielsen og Erik Nygaard

Email: kontor@pederskramsvener.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen
Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvener.dk

Næstformand/Kasserer:

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj

Tlf. 56 14 02 36

Email: kasserer@pederskramsvener.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Seniorsergent L. O. Nielsen

Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvener.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Suppleanter:

Jan E. Hartmann

Email: jeh@naviair.dk

Maskinmester Bent Frese-Madsen

Email: fresemadsen@post.tele.dk

Revisorer:

Kaptajnløjtnant Per Olkjær Nielsen

Orlogskaptajn Henning Egholm

Revisorsuppleant:

Kaptajnløjtnant C. J. Hougaard Larsen

Internet adresser:

Fregatten's hjemmeside:

www.pederskram.dk

Email:

info@pederskram.dk

Radiodivisionen's hjemmeside:

www.qsl.net/oz1rdn

Email:

oz1rdn@qsl.net

Fregattens adresse:

Fregatten PEDER SKRAM

Elefanten, Nyholm,
1439 København K

Telefoner:

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:
23 72 69 77

Teknisk Leder: Thomas Bork 21 66 33 50

Indhold:

3. Redaktionelt.
4. Formanden har ordet.
5. Med PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.
- 8 - 9. Palle i den kolde krig 6
- 10 -11. Fra inspektionsskib til ekspeditions-skib.
- 12 -13. Panserbatteriet SKJOLD.
- 14 -15. Søværnets transformation.
- 16-18. Bevæbnede helikoptere.
19. Model af HOLMEN 1968.
20. Nyt fra radiodivisionen.
21. Meddelelser fra foreningen.
23. Indmeldeskupon.

Forsidebillede:

Herligt syn, - HERLUF TROLLE's agterdæk, billede fra 1968 taget af Svenn Storgaard, læs hans beretning på side 5.

Redaktionelt:

Dette første nummer af Venneforeningens blad i 2006 er samtidig starten på mit sidste år som redaktør. Efter fem år i stolen, mener jeg det er på tide at andre tager over, Det har været en god tid med mange "roser" og positive tilbagemeldinger, men det tager også meget tid, og jeg har nu lyst til at bruge mere tid på andre interesser. Jeg håber der blandt medlemmerne findes en eller flere der har lyst til at prøve opgaven, og jeg kan love at jeg vil støtte en ny redaktør med råd og dåd på alle måder.

Opgaven i sidste nummer af bladet er der mange der har moret sig med at løse, mange har svaret via mail, telefon eller brev, og opmuntret af den store interesse kommer der en ny udfordring i dette blad.

I forbindelse med den kommende bog om fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE har forfatterne Søren Nørby og Steen Schön modtaget en række beretninger fra tidligere gaster. Vi har fået lov at bringe en artikel skrevet af Svenn Storgaard der var konstabel i begge fregatter i 1968.

Til slut skal jeg gøre opmærksom på at næste blads deadline er rykket frem til d. 18 april, da vi vil prøve at udgive bladet på jubilæumsdagen d. 26 maj 2006.

Peter Lindstrøm

49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvener.dk

Blad nr.	Deadline	Udkommer
2-2006	18. april 2006	26 maj 2006
3-2006	1. august 2006	september 2006
4-2006	1. november 2006	december 2006
1-2007	1. februar 2007	marts 2007



Formanden har ordet

Bestyrelsen har medio februar afholdt årets første møde, hvorunder vi blandt andet drøftede diverse tiltag i 2006.

Årets åbningsperioder indledes i påsken fra lørdag den 8. til mandag den 17. april. Inden da har kustoderne været indkaldt til et seminar, hvorunder forskellige nød-procedurer vil blive indøvet. Efter ønske fra Fonden holdes der IKKE åbent i Store Bededags ferien, i Kristi Himmelfart ferien og i weekenderne i juni. Til gengæld holdes der åbent alle dage – også mandage – fra lørdag den 1. juli til og med tirsdag den 15. august. Derefter holdes der som sædvanligt åbent på Kulturnatten fredag den 13. oktober og hele efterårsferien fra lørdag den 14. til søndag den 22. oktober 2006.

Vilkårene for samarbejdet mellem PEDER SKRAM og undervandsbåden SÆLEN i åbningsperioderne i 2006 er under forhandling mellem Fonden og Tøjhusmuseet. På grund af frafald har vi fortsat behov for tilgang af nye kustoder. Jeg må gentage mine tidligere opfordringer til, at medlemmer, der kan afse et par hverdage og et par lørdage eller søndage i løbet af sommeren, melder sig til bestyrelsen. Vi har det hyggeligt på vagterne, som består i at vejlede de besøgende og rundere om bord i fregatten. Man kommer i kontakt med mange, hyggelige mennesker.

I et forsøg på at hverve nye medlemmer og nye kustoder har bestyrelsen indsendt et indlæg til den førstkommande udgave af "Søværns-Orientering". Der er behov for et generationsskifte både i bestyrelsen og blandt medlemmerne, hvis vi skal bevare PEDER SKRAM som flagskibet i det nye maritime museumsområde på Nyholm. Efterhånden som Søværnet fortrænges fra Holmen, vil museumsområdet være den eneste påmindelse om, at Holmen gennem århundreder var hjertet i det danske Søværn.

Fredag den 26. maj kan PEDER SKRAM fejre 40-året for sin første kommandohejsning.

Venneforeningen påtænker at markere jubilæet med en jubilæumsudgave af vort medlemsblad. Vi vil søge at få indlæg til bladet fra flest mulige af de søofficerer, som har været chefer for fregatten.

Søndag den 2. juli kan Venneforeningen fejre sit 10 års jubilæum. Flere af initiativtagerne til Venneforeningens oprettelse er fortsat medlemmer af bestyrelsen. De vil i en artikel i medlemsbladet give et tilbageblik over foreningens virke gennem de forløbne 10 år. Bestyrelsen påtænker at markere jubilæet med udnævnelse af ét eller flere "Æresmedlemmer". Bestyrelsen råder over endnu en akvarel udført af kommandør Svend von F. Kieler og visende PEDER SKRAM ved Elefanten. Venneforeningen forærede i 2004 en tilsvarende akvarel til Fonden og overvejer nu at markere sit jubilæum med at overrække akvarellen til en passende modtager. Bestyrelsen har flere kandidater i tankerne og træffer det endelige valg på sit næste møde.

Leif Rostgaard Sørensen

Med HERLUF TROLLE og PEDER SKRAM 1965-1968 (første del)

Af Svenn Storgaard.
Redigeret af Søren Nørby.

I forbindelse med den kommende bog om fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE har forfatterne modtaget en række beretninger fra tidligere gaster. Svenn Storgaard, der var konstabel om bord på først Herluf Trolle (15. januar - 15. august 1968) og siden også Peder Skram (15. august - 7. oktober 1968) har følgende erindringer om sin tid om bord. Beretningen er skrevet på snart 40 års afstand, så der kan være unøjagtigheder, men da den er meget repræsentativ bringes den her i lettere bearbejdet form.

Jeg mødte i søværnet den 16. august 1965 i Søværnets Eksercerskole i Auderød. Skolegangen varede i ca. 7½ uge, hvorefter vi kom med skoleskibet ÆGIR på elevtogt fra 7. oktober 1965 til 6. januar 1966, med anløb af Rotterdam og Leith. Herefter kom jeg på Konstabelskolen, artilleritekniker-linien, til 8. juli 1967. Herfra var der fordeling på tjenestestederne for nyttetjenesten, undtagen de folk der skulle på HERLUF TROLLE, der fik et halvt år til rådighed for artilleriskolen på Frederiksholm.

Jeg mødte ombord på HERLUF TROLLE i Aarhus den 15. januar 1968. Jeg skulle egentlig, som de andre, have mødt på skibet på Holmen senere samme dag, men efter aftale med Personalekontoret, havde jeg fået lov til at møde i Aarhus, da jeg kom fra Jylland. Fik så en tur til Holmen som passager. Derpå en uges tid for installering og uddannelse i opgaver og ruller.

Jeg var artilleritekniker (konstabel) og havde i det daglige ansvaret for P41, den forreste 40mm på styrbord side. Under øvelse og skydning havde jeg derudover pladsen som sideretter i manuel retning af kanonen og skulle

være klar til at reparere evt. fejl, der opstod under skydning.

Senere blev der flyttet rundt og jeg fik tjansen som værkstedsmand. Artilleriværkstedet var placeret helt forude nede i skibet, og var ikke et rart sted at opholde sig i uroligt vejr. Skibet kunne banke nogle gevaldige pæle, når den gik mod søen og vandet kunne stå op over åben bro (og det er ret højt oppe).



Bølger ind over HERLUF TROLLE's for-dæk. (S. Storgaard)





HERLUF TROLLE's besætning fotograferet i 1968 (S. Storgaard)

Pga. den store overbygning sejlede den med konstant slagside med vind ind fra siden.

Vores overordnede, en artilleri-overfenrik, havde det ikke så godt med dårligt vejr, så når det forekom, forsvandt han og jeg rykkede op til 40mm-rummet forrest i dækshuset under agterste skorsten.

Jeg tilhørte 3. skifte ombord og boede på agterbanjen med 40-50 andre værnepligtige og konstabler. Vi sov i faste køjer i tre etager og havde et lille skab med plads til vores tøj og ikke meget andet. Når ordonnansen skulle ned og vække afløserne om natten, kunne der godt lugte noget af rovdyr. Agterbanjen lå under agterdækket, lige over skrueerne, så man på lyden havde en god føling med hvor stærkt det gik.

Det var ikke specielt hårdt at arbejde om bord. Dagene gik med, foruden vagter, dagligt vedligeholdelse og afprøvning af artillerimateriellet, inkl. megen maling og smøring. Ildledning var endnu

ikke installeret på HERLUF TROLLE så der var stort set kun kanonerne og lysraketter om bord. PEDER SKRAM havde fået det nye ildledelsesapparat, men det var i begyndelsen mest officerernes og specialofficerernes legetøj, men vi var jo med i afprøvning og justeringer.

Til søs gik man søvagt, dvs. to gange fire timer i døgnet, plus normal otte timers arbejde fra otte til fire. For ikke at få samme vagt hver dag, var vagten fra 1600 til 2000 delt op i to, så vagten rykkede en tand hvert døgn.

Der var fire positioner der skulle dækkes; en rorgænger, en udkik, en ordonnans og en bjergemærsmænd. Udkikken stod på åben bro, hvor det kunne være rigtigt koldt og vådt, ordonnansen gik til hånd for vagtassistenten og opholdt sig ved vagtstuen på agterdækket og bjergemærsmændene skulle opholde sig helt agterude og holde øje efter evt. overbordfaldne, hvilket ikke var det mest spændende job.



Der var generelt et godt forhold mellem de værnepligtige og konstablene/overkonstablene, dog med mange godmodige drillerier. Det var jo også nødvendigt at kunne sammen, når man boede så tæt op ad hinanden og skulle arbejde sammen.

Der fandtes også udbredt brug af øge-/kælenavne, som opstod af mange forskellige årsager, mange opkaldt efter hvor de kom fra, (bl.a. Esbjerg, 'holmer o. lign.), særlige kendetegn, (babyface, Clark Gable, fætter Guf) og andre, der hentydede til gasternes civile arbejde eller andet (white bear, spionen, landmanden og fiskeren).

Ombord havde vi også en banjermester, som vi havde haft som skoleofficer på SKS MGH, der hed SL Borup og da banjermesterkontoret var placeret i agterenden af bagbords gang, blev den naturligvis kaldt "Borups Allé". Bagbords gang var den gennemgående gang fra for til agter i dækshuset på



*Tre af fregattens orlogsgaster nyder solnedgangen på HERLUF TROLLE's agterdæk.
(S. Storgaard)*

hoveddækket, der betød at man kunne gå fra for til agter uden at skulle ud på dækket, en fin detalje i dårligt vejr. Det var også en af de daglige pligter for morgenvagten at vaske denne gang, da der om dagen var tæt trafik her. ■

(Fortsættes i næste nr.)

Motortopedobådseskadrens 112-division afholder 40 års jubilæumstræf på Søværnets grundskole Den 19., 20. og 21. maj 2006.



I forbindelse med sammenkomsten vil deltagerne besøge PEDER SKRAM
lørdag d. 20 maj 2006
mellem 1100 og 1500.

Eventuelle oplysninger om arrangementet kan hentes hos:

Fhv. Torpedo Overkonstabel på MTB GLENTEN
Bo Pauli Christensen, Frejasvej 12, 8500 Grenå.
Tlf.: 86 32 64 41 Mail: freja12@stofanet.dk

Palle i den kolde krig 6

Af Palle Kruse - MHTERA 621

Egentlig var jeg nok temmelig privilegeret i forhold til mange af mine jævnaldrende. I en alder af 19 år havde jeg af tjent min værnepligt, fået en uddannelse, tjente ca. 1500 kr. /mdl. (prøv selv at regne efter, det var ganske mange penge i 1961), havde fri kost og logi, (ja det med logi, var meget ydmygt, men man behøvede jo ikke altid at sove i sin egen seng !). Mine skolekammerater fra realen var i gang med deres studentereksamen eller de var stadig lærlinge et eller andet sted til en ringe løn. Jeg levede et ganske spændende liv som det følgende vil vise.

Jeg har tidligere omtalt "HJÆLPEREN", flådens grimteste skib med en besætning på ca. 100 mand og hjælpe- og støttefartøj for 11.te motortorpedobådseskadre. Topfarten var ikke noget grine ad nemlig kun sølle 12 knob. Jeg var telegrafist sammen med 3, nogle gange 4 andre. Skibet var kommunikationscentral for 11.te torpedobådseskadre der bestod ca. 12-16 Mtb,ere. Eskadrechefen, kontraadmiral Ebbe Wolfhagen var ombord, så der var lidt mere radiotrafik en blot vejrmedlingen.

Radiostationen var 2 x 4m og spækket med radioer og 1 arkivskab. Der var normalt 2 mand på vagt ad gangen, og derfor 6 timer vagt og 6 timer fri. Vi satte selv tørnen efter behov. Skibets bemandingsreglement var ikke ændret siden Tordenskjolds dage, så vi talte stadig med i dæksvagten (flaggaster m. v.). I starten kunne jeg ikke forstå at vi også skulle gå dæksvagter, men det fik vi heldigvis snart ændret.

Banjermeisteren måtte acceptere at vi sov på alle mulige tidspunkter af døgnet, men selv om søværnet var frygtelig

Depotskibet HJÆLPEREN



Oprindelig amerikansk landgangsfartøj (LSM-500), bygget i Houston, Texas, USA i 1945.

Leveret som det første skib under våbenhjælpsprogrammet (MDAP), sammen med minelæggerne BESKYTTEREN og VINDHUNDEN.

Indgået i Søværnet i 1953.

Udgået august 1974.

Displacement 1.030 tons.

Længde 64,26 meter.

Brede 10,92 meter.

Dybgang for: 2,41m. agter 1,98 m.

Besætning 102 mand

Maskineri: 2 stk. GMC cleveland dieselmotorer 2.880 Hk, 2 skruer.

Aktionsradius 3.500 sømil ved 12 knob.

(kilde www.navalhistory.dk)

gammeldags, så var personalet på skibene heldigvis temmelig fornuftige mennesker.

Under en NATO-øvelse holdt vi kommunikationen med ca: 40 sejlede enheder plus 2 kommandocentre i land. Det ene var i nærheden af Kiel. Vi måtte ofte videresende deres trafik da de ikke kunne få forbindelse. Det tænkte vi ikke særlig meget over, men vi gjorde det bare.





11.te motortorpedobådseskadre, efter ankomsten til Kiel. Billedet viser HJÆLPEREN med MTB'er på siden.

Den famøse olietønde ses som en lille sort firkant ved landgangs-trappen.

(foto Palle Kruse)

Øvelsen sluttede og vi ankom til Kiel og havde lige netop sat landgangen da en Tysk Korvettenkapitän trak dørforhængen til side og steg ind på radiostationen. Med et kort goddag nik tog han et skridt hen til lugen ud til dækket og begyndte at vride alle håndtagene åbne. Vi stoppede ham og spurgte hvad han skulle, og han svarede at han var inviteret ombord for at se kommunikationscentret. Vi grinede lidt, hvilket ikke rigtig bekom ham, hvorefter vi forklarede ham at han stod lige i det. Han ville ikke tro på os, så vi sendte besked til vores overfenrik, som bekræftede at det han så var alt hvad der var ombord. Så blev ham meget meget flink og inviterede os alle til at besøge "hans" kommunikationscenter i land. Han havde en stor bunker, med kantine og dejligt øl og badrum og smukke lotter til at passe fjernskriveren og 6 telegrafister på vagt ad gangen. I hans have voksede der store antenner. Vores trafik mængde var 4 gange større end hans !

Vi havde nær aldrig nået dette meget interessante besøg, for inden vi tog af sted skulle Mardov og jeg lige brænde

alt vort klassificerede affald, 2 store papirsække med alt det overflødige papir vi have produceret i løbet af 14 dage til søs. Det skulle gøres for der er ikke plads ombord, så vi havde set at der lige neden for enden af kajen stod en anløbet olietønde, og vi antog at den tjente samme formål som vores egen tønde hjemme på Holmen. Vi fyrede op og havde fået brændt den ene sæk da vi blev arresteret og ført bort under højlydte protester, Der hjalp ingen kære mor, vores chef kom og indløste os en 1/2 time senere. Tønden var noget affald der var blevet smidt kort tid før vi indfandt os, vistnok af nogle Nordmænd. Det var så mit første bekendtskab med den tyske "Ordnung muss sein". De havde en hel lille forbrændingsanstalt til at brænde klassificeret materiale fandt vi ud af senere.

Næste gang sejler vi gennem Kielerkanalen og holder afskedsmiddag for Svend Åge, hvis ellers redaktøren vil !

Palle Kruse,
MHTERA 621

Fra inspektionsskib til ekspeditionsskib

Af Peter Bundgaard Nyhedsmagasinet "ForsvarsFocus" nr. 18 2005.

Inspektionsskibet VÆDDEREN skal danne rammen om den kommende Galathea3-ekspeditionen, der stikker til søs i august 2006. Inden da skal skibet bygges om, så det kan løse en lang række forskningsopgaver, og søværnets besætning skal udvælges.

Søværnets inspektionsskib, VÆDDEREN, skifter fra august 2006 til april 2007 status til ekspeditionsskib. Det sker, når den tredje Galathea-ekspedition begiver sig ud på sin jordomsejling. Undervejs skal skibet udføre naturvidenskabelig forskning, og Søværnets Materielkommando arbejder for tiden på højtryk med at forberede ombygningen af skibet og installation af det nødvendige udstyr. Under ekspeditionen bliver skibet bemanded af en besætning fra søværnet. Ombygningen er startet på Karstensens Skibsværft i Skagen.

Galathea3

Et af formålene med Galathea3 er at udbrede interessen for og kendskabet til naturvidenskabelig forskning. Derfor prioriteres formidlingen af resultaterne lige så højt som selve forskningen. Internettet og satellitkommunikation gør, at resultaterne løbende kan sendes hjem, så skolebørn og den brede offentlighed kan følge ekspeditionen. For tiden er et udvalg ved at beslutte hvilke forsknings-

Inspektionsskibet VÆDDEREN.



(foto: Søværnet, 1. eskadre)

Bygget på Svendborg skibsværft i 1990
Længde: 112,5 meter
Bredde: 14,5 meter
Dybdegang: 6,0 meter
Displacement: 3500 tons
Maskineri: 13.000 hk fordelt på tre dieselmotorer
Fart: 20 knob

projekter, der skal med ombord, men det kan blandt andet være marinebiologi og seismiske undersøgelser.

Til at starte med lægger Galathea3 vejen forbi Grønland og Færøerne. Derfra sejler den gennem Middelhavet til det Indiske Ocean og videre nord om Australien. Efter at have krydset det sydlige Stillehav går kursen mod Panama-kanalen og gennem Caribien og Atlanterhavet tilbage til Danmark.

VÆDDEREN

Til daglig sejler inspektionsskibet VÆDDEREN i farvandene omkring Grønland og Færøerne, hvor det udfører fiskeriinspektion, søredning og håndhævelse af dansk suverænitet.



VADDEREN er derfor blevet valgt til ekspeditionsskib, fordi det er bygget til at sejle i polare egne. Desuden har det mere plads ombord og sejler med større hastighed end havundersøgelsesskibet DANA, som tidligere blev overvejet.

VÆDDEREN bygges om

Forskningsopgaverne sætter helt særlige krav til skibets indretning og udstyr. Fra januar til juni 2006 skal Vædderen derfor på værft og ombygges og udrustes, så det bliver et af verdens mest avancerede forskningsskibe. Ekspeditionens ledelse har valgt at lade skibets helikopter blive hjemme, så der i stedet bliver plads på agterdækket til at montere containerlaboratorier og et spil, som kan håndtere et trawl med en wire på op til 10.000 meter.

"Vi har lagt os fast på tre tørlaboratorier og tre vådlaboratorier, der får installeret datakommunikationsudstyr. Containerne kan nemt tages af undervejs, hvis man opdager, at der er noget galt med en af dem, eller man får brug for en anden container," fortæller kommandørkaptajn Jens Claus Hansen, der er leder af sekretariatet i Dansk Ekspeditionsfond.

Af forskningsudstyr monteres endvidere sonarer, seismisk udstyr og udstyr til meteorologiske undersøgelser. For at sikre, at forskningsresultaterne løbende kan sendes hjem til Danmark, bliver skibet udstyret med en satellitforbindelse på 2 Mb.

Da skibet skal være væk længere tid, er der behov for yderligere lagerplads. Derfor monteres en 20 fods lagercontainer, en 20 fods kølecontainer og en 10 fods frysecontainer på dækket. Endvidere installeres yderligere to 4-personers lukafer, så der bliver plads til 32 forskere, 11 journalister og mediefolk og 3 skolebørn, udover søværnets besætning på 50 personer.

"Vi har tænkt på at bruge helikopterhangaren som et flex-rum, fordi der er højt til loftet og god plads. Vi vil bruge den, til, hvis forskerne skal udføre store arbejder eller til at afholde sociale arrangementer, foredrag og lignende. Men det er noget, vi beslutter i samarbejde med forskerne," fortsætter Jens Claus Hansen.

Søværnets besætning

Søværnets Operative Kommando står for den praktiske planlægning af jordomsejlingen. Det er også søværnet, der stiller med den første besætning. "Når vi udvælger besætningsmedlemmerne kigger vi på, at de skal kunne så meget som muligt, så de kan støtte forskerne undervejs. Hvis de har andre teknologiske uddannelser, edbuddannelser eller erfaring med fiskeri. Vi ser også på erfaring med at betjene moderne teknologisk udstyr," fortæller Jens Claus Hansen.

Skibets anden besætning bliver hovedsageligt besat af folk uden for søværnet og på almindelige rådighedskontrakter. ■

Navnet Galathea

Galathea var en af den græske græske havgud Nereus' 50 døtre – de såkaldte nereider.

Galathea kaldtes også "den mælkehvide", og hendes skønhed betog i den grad kyclophen Polyphemus, så han forelskede sig i hende.

Den mest berømte af Nereiderne var Thetis, der i øvrigt er navnet på et af VÆDDEREN's tre søsterskibe. De to andre hedder HVIDBJØRNEN og TRITON.

Det ukendte skib på side 21 i forrige nummer af bladet?

Det rigtige svar var:

Panserbatteriet SKJOLD

Af Peter Lindstrøm

Efter gennemgang af de mange breve og mails som er kommet, som svar på udfordringen i sidste nummer af "Venneforeningens blad", har jeg valgt at gengive Jørgen Østergaards udmærkede beretning om det ukendte skib:

Vi har her at gøre med én af forløberne for artilleriskibet "PEDER SKRAM" 1908-1943, (der blev sænket under Mastekranen 29. AUG 1943) nemlig panserbatteriet "SKJOLD" 1896-1929.

Billedet er fra 1902 ud for Holmen. Med Skjold vendte man tilbage til tårnskibe med meget lavt fribord (0,9 m.) og sidepansring fra stævn til stævn. Fribordet var så lavt at selv med en hævet bak, tog skibet vand over ved fart, hvorfor der yderligere måtte påsættes lønningslemme, der ved klart skib kunne nedklappes.

SKJOLD var dog ej heller beregnet til de store have. Det blev projekteret og bygget medens kampen mellem tilhængere og modstandere af Københavns befæstning rasede. SKJOLD's opgave var at støtte denne befæstning - især ved at kunne gøre udfald gennem Kalveboderne. Her skulle dog først



uddybes, hvilket aldrig skete.

I stedet kom SKJOLD - i mangel af bedre - til at gøre tjeneste i eskadrerne. Bl.a. i 2. eskadre i Store Bælt under sikringsstyrken 1914-18. Her også sammen med "storesøster" - PEDER SKRAM.

Skibet var bygget helt af stål, var 69,4 m. langt og vejede 2195 t. Det havde 2 stk. 3-gangs stempel-dampmaskiner med 2400 HK og en fart på små 14 knob.

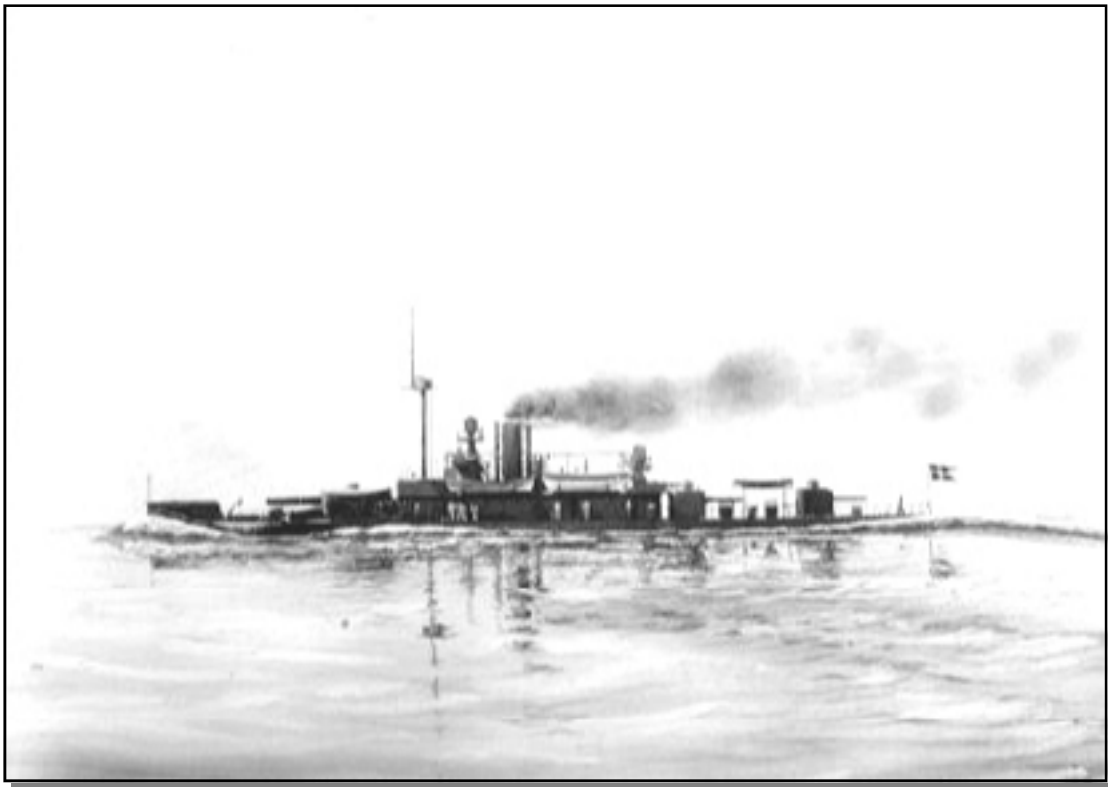
Armeringen bestod af en 24 cm. L/40 bagladekanon i en noget gammeldags slædeaffutage, men i et moderne Canet drejetårn. Rækkevidden var 9.800 m.

På agterskibet stod tre 12 cm. kanoner i tre drejelige tårne.

Disse kanoner havde en rækkevidde på 7.300 m.

Yderligere fandtes 4 x 47 mm patronkanoner til beskyttelse mod torpedobåde.

Når skibet ikke umiddelbart →



Panserbatteriet SKJOLD under gang. Bemærk det lave fribord.

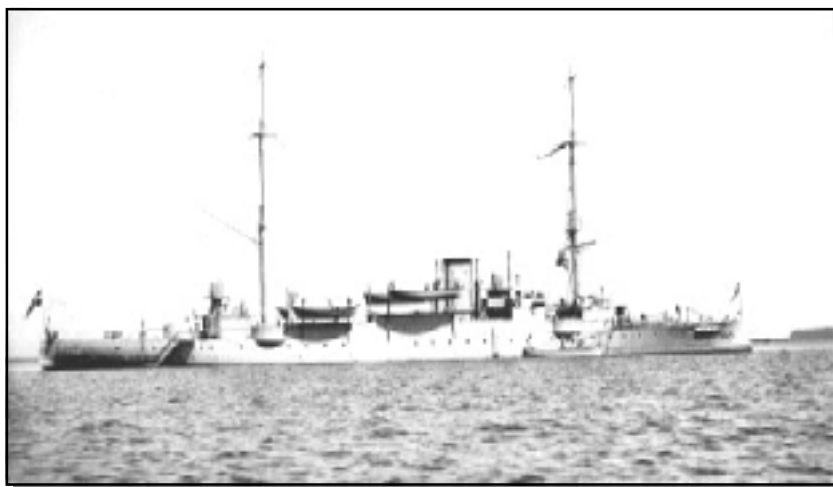
blev ophugget lige efter 1. verdenskrig, men henlå i reserve i yderligere 10 år skyldtes det disse tre 12 cm. kanoner.

Man forestillede sig at SKJOLD kunne gøre nytte ved at blive svinebundet i Grønsund med stæv-

nen mod land, hvorefter de tre kanoner kunne dække renden ind i Smålandsfarvandet. Projektet blev dog aldrig realiseret.

Læs mere i bl.a. R.Steen Steensen bog: Vore panserskibe.

(fotos: Orlogsmuseets arkiv.) ■



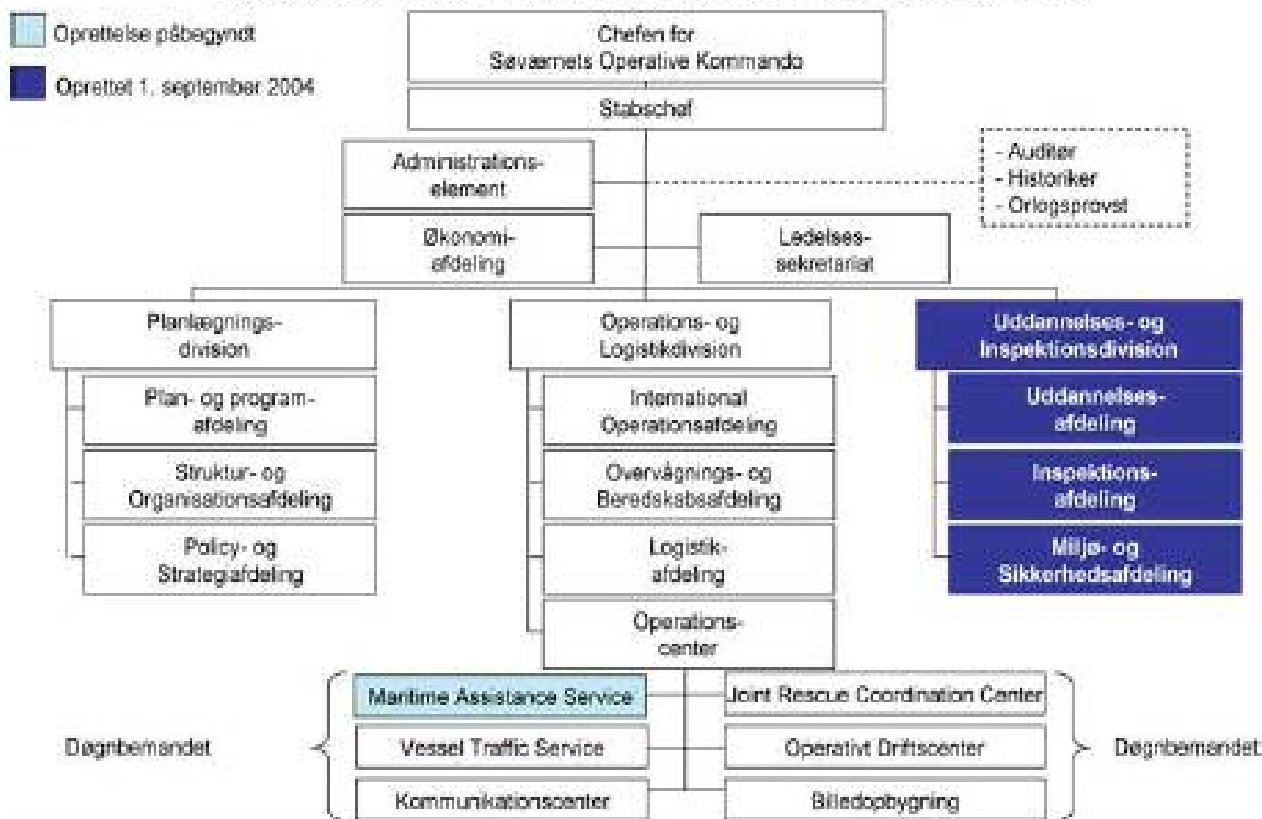
Her kommer en ny udfordring, - er der nogen der kan identificere dette skib?

Send svar til redaktion@pederskramsvener.dk

Søværnets Transformation

Fra Søværnsorientering nr. 4 2005 - tekst og grafik SOK

Søværnets Operative Kommandos slabsorganisation i forsvarsforlig 2005-2009



Søværnets opgaver og organisation ændrer sig under det igangværende forsvarsforlig. Ændringerne betyder måske ikke meget i relation til den geografiske placering af landetablissementer, men har i mange tilfælde stor betydning for den enkelte medarbejder.

Fremtidens søværn skal løse to ligeværdige opgaver:

De internationale opgaver og myndighedsopgaverne indenfor dansk søterritorium.

Derfor bliver Søværnet fremtidige kapaciteter bygget op omkring disse opgaver, hvor evnen til at deployere skibe til verdens brændpunkter og evnen til at løse myndighedsopgaver kommer i fokus.

Søværnet bliver samlet under Søværnets Operative Kommando og vil bygge på tre søjler:

- Den Operative Struktur.
- Den Operative Støttestruktur.
- Skole- og uddannelsesstrukturen.

Det betyder blandt andet, at Søværnets Materielkommando nedlægges 31 december 2006, når Forsvarets Materiel Tjeneste (FMT) oprettes.

Søværnet har stadig logistiske opgaver. Derfor etableres to operative logistiske støttecentre (OPLOG) på Flådestationerne i Korsør og Frederikshavn til at servicere skibene. OPLOG'erne får tillige en mobil enhed, der kan støtte Søværnets skibe, uanset om det skal være i Kattegat, Middelhavet eller andre steder.



Kun to Eskadrer tilbage

Der vil i den fremtidige struktur kun være to Eskadrer tilbage, og den samlede operative struktur vil omfatte:

Søværnets Taktiske Stab, 1. og 2. Eskadre, Søværnets Helikoptertjeneste og Søværnets Frømandskorps.

Eskadrerne og skibene vil stadig være baseret på henholdsvis Flådestation Korsør og Flådestation Frederikshavn, Søværnets Taktiske Stab forbliver i Korsør, medens Frømandskorpset får underlagt Søværnets Minørtjeneste. Begge disse specielle tjenester er nu baseret i Kongsøre.

En anden "operativ" styrke som Søværnets Operative Kommando har fået tildelt er de såkaldte ARK skibe. Det er civile handelsskibe, som er chartret til at sejle for Forsvaret. De anvendes primært til sejlads af Danmarks eller vore partners militære materiel til og fra operationsområder.

Senest har TOR ANGLIA (november 2005) sejlet nødmateriel til Pakistan.



DFDS TOR ANGLIA
(foto DFDS)

En vigtig sammenlægning og en helt ny tjeneste

Kattegats og Bornholms Marinedistrikter fortsætter med deres opgaveløsning som hidtil. Derimod vil der i Søværnets Operative Kommando i Århus ske en udvidelse af de operative aktiviteter. Blandt andet flyttes Flyvevåbnets Red-

ningscentral (RCC) til Søværnets Operative Kommando.

Med sammenlægningen af Flyvevåbnets Redningscentral og den maritime redningscentral forventes en øget effektivitet, når der skal reddes menneskeliv.

Dertil kommer, at der er etableret en ny statslig maritim service for civil skibsfart, i daglig tale benævnt MAS, der står for Maritime Assistance Service. Den nye maritime tjeneste skal tage sig af støtte til den civile skibstrafik, der befinder sig i dansk område eller er på vej hertil.

Skolestrukturen vil også i fremtiden blive justeret. Søværnets Grundskole vil i forligsperioden blive flyttet til Frederikshavn og integreres med Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole. Heraf vil den nye Søværnets Sergent- og Grundskole se dagens lys i begyndelsen af 2008 samtidig med, at Auderødlejren nedlægges. Yderligere vil dele af specialkurserne på Holmen flytte fra København til enten Frederikshavn eller Sjællands Odde.

Alle disse ændringer betyder; at Søværnet i fremtiden vil have samme antal ansatte, at Søværnet har færre skibe men samlet mere tonnage, at strukturen er slanket, at vi i fremtiden vil have 60 % af vore medarbejdere til søs og 40 % i land, mod i dag 40 % til søs og 60 % i land.

Alt i alt er der tale om en væsentlig forskydning fra land til sø og Søværnet vil i endnu højere grad være klar til at møde fremtidens opgaver.

Læs mere om Søværnet og fremtiden på Søværnets Operative Kommando hjemmeside, <http://forsvaret.dk/sok>.

Bevæbnede helikoptere Skal beskytte skibe.

Af Sune Wadskjær Nielsen Nyhedsmagasinet "ForsvarsFocus" nr. 18 2005.

Forsvarets Lynx helikoptere bliver i 2006 udrustet med tungt maskingevær.

Det sker for at holde terrorister fra at komme for tæt på danske krigsskibe.

I søkrigen drejer det sig om at holde fjenden fra livet og angribe ham så langt væk fra sig selv som muligt. De maskingeværbevæbnede Lynx helikoptere skal kunne identificere og eventuelt beskyde små hurtiggående både, jetski eller små fly, der har planer om at angribe danske flådefartøjer eller konvojer, beskyttet af danske flådefartøjer.

Helikoptere kan løse denne opgave bedre end skibe, mener kaptajnløjtnant Jack Buk Poulsen, der har flyvernavnet JUP og er operationsofficer i Søværnets Flyvetjeneste. For godt nok er danske skibe også udrustet med tunge maskingeværer til nærforsvar mod angreb fra småbåde, men situationen er meget alvorlig, hvis en "selvmords speedbåd" fyldt med sprængstoffer først er kommet indenfor skudvidde af skibenes tunge maskingeværer. I kystnære områder vil speedbåde kunne overraske eller udmanøvrere krigsskibe, der vil have meget kort tid at reagere på.

Helikopteren kan sendes ud i god tid når et mistænkeligt fartøj dukker op på skibets radarskærm, eller når der er

Lynx helikopter Søværnets standardhelikopter



Antal: 8

Besætning: 2-3

Max. Hastighed: 253 km/t
(136 knob)

Aktionsradius: 251 km (135 nm)

Operativ max. Højde: 3650 meter

Oprindelsesland: Storbritanien

mistanke om terroristaktivitet i området. Hvis skibene eksempelvis skal beskytte en konvoj, kan helikopteren hurtigt flyve fra den ene ende af konvojen til den anden, hvis der pludselig opstår en trussel. Den kan flyve tæt på et mistænkeligt fartøj for at afgøre, om det har onde hensigter, og det formindsker risikoen for at man ved en fejl åbner ild mod et fredeligt, civilt fartøj. Hvis fartøjet viser sig at være fjendtligt indstillet, kan helikopteren på grund af sin store manøvreedygtighed finde en vinkel at skyde fra, hvor den kan undgå at ramme andre skibe. Hvis skibene på lang afstand skal ramme et mindre fartøj, er de nødsaget til at bruge kraftige våben, der i kystnære områder kan risikere at beskadige fiskefartøjer og civile skibe. →

JUP mener man stadig skal tage truslen fra speedbåde, jetski eller små fly alvorlig, selv om det seneste angreb på et større krigsskib fandt sted 13. oktober 2000, da 17 marinesoldater blev dræbt, efter at en speedbåd havde torpederet det amerikanske krigsskib USS Cole. "Jeg tror ikke angrebet på USS Cole bliver en once in a lifetime experience", siger han. Ifølge JUP findes der småbåde beregnet til angreb på krigsskibe rundt omkring i både stater og terrororganisationers våbenarsenaler. Desuden bruger pirater også hurtigtgående småbåde, hvilket man senest så, da et krydstogtskib blev angrebet ud for Somalias kyst. Engelske og amerikanske helikoptere bevæbnet med maskingeværer er allerede blevet anvendt i operationer mod narkotikasmuglere i Caribien.

Klar i 2006

Det er planen, at Søværnets helikoptertjeneste modtager de første 12,7 mm. M3M tunge maskingeværer til Lynx helikopterne i december. I april-maj 2006 skal den første besætning være færdiguddannet til at operere med det tunge maskingevær fra helikopteren. I Søværnets Flyvetjeneste er der kontinuerligt to besætninger klar til udsendelse. De to besætninger vil i fremtiden være uddannet til at betjene det tunge maskingevær.

Foreløbig har Søværnets helikoptertjeneste gennemført en række indledende test i Belgien, Storbritannien og Tyskland. Ifølge JUP, der er helikopterpilot og har deltaget i testflyvninger mens maskingeværet har skudt, er det ikke den store udfordring rent flyvemæssigt at styre helikopteren mens den skyder, da skydningen kun bevæger helikopteren i ringe grad. Piloten er våbenleder på helikopteren og det ham som be-

stemmer, hvornår skytten må gøre klar til skydning, og hvornår han må åbne ild.

Kan operere fra tre skibe

I øjeblikket er det kun kommandoskibet Thetis, der kan udsendes til en international operation med bevæbnede Lynx helikoptere ombord. Når de to fleksible støtteskibe, Absalon og Esbern Snare bliver operative i 2007-2008, vil Lynx helikopterne også kunne følge dem ud på verdenshavene. Senere kommer tre patruljeskibe til. Helikopterne vil typisk blive udsendt sammen med de danske skibe som en del af de stående flådestyrker, der er tilknyttet NATO's reaktionsstyrke NRF.

I de næste år vil Lynx helikopterne være de eneste i de danske forsvar, der kan udføre beskyttelsesrollen til søs. Omkring 2010-11 vil søværnet modtage fire nye maritime helikoptere, der også skal være bevæbnede, men det er endnu ikke besluttet, hvilken type de skal være.

Udover at beskytte skibe skal helikopterne også kunne eskortere og beskytte boardinghold, der bliver sendt ud for at undersøge civile skibe. Helikopteren kan også selv medbringe boardinghold.

Egenbeskyttelse

Hvis helikopterne opdager et fartøj med terrorister ombord, kan man forvente at terroristerne vil åbne ild. Derfor bliver Lynx helikopterne udrustet med beskyttende plader under bunden og specielt beskyttede sæder ligesom besætningen skal bære skudsikker vest i kabinen. Det skulle, ifølge JUP, sikre dem mod den værste trussel fra håndvåben. Det tunge maskingevær kan afhængig af målets størrelse ramme på 1500 meters afstand, hvor de vil være uden for rækkevidde af almindelige håndvåben.



Hvis terroristerne også har mandbårne luftværnsmissiler, vil de have våben, der har længere rækkevidde end de tunge maskingeværer. For at imødegå denne trussel kræver det, ifølge JUP, at helikopterne er bevæbnet med missiler eller et raketsystem, der kan ramme mål på op til 14-15 kilometer afstand. De engelske helikoptere, der fungerer i beskyttelsesrollen, kan afhængig af truslen være udrustet med missiler. Det er ikke planen at indkøbe et sådant system til Lynx helikopterne. JUP mener dog, at raketter eller missiler bør indgå i overvejelserne for de nye maritime helikoptere, hvis man vil opnå den optimale beskyttelse for egne skibe og et minimum af risiko for besætningerne, der skal flyve disse helikoptere. Lynx helikopternes evne til at flyve og bruge sine våben om natten vil også få stor betydning for, hvor effektivt den kan beskytte skibe. Foreløbig har helikopterne et varmefølsomt FLIR kamera. JUP håber dog at helikopterne bliver modificeret, så de kan bruge det lysforstærkende NVG udstyr, som de danske Fennec-helikoptere har. Uden NVG-udstyr vil man ikke kunne anvende maskingeværet om natten bortset fra under særligt gunstige forhold.

Bevæbning til troppetransport

I forbindelse med udsendelse af helikoptere til Irak, var spørgsmålet om bevæbning oppe at vende i medierne, men der er foreløbig ingen planer om at bevæbne Fennec-helikopterne. Nogle af forsvarets nye EH-101 helikoptere, som forsvaret modtager i løbet af 2006, vil til gengæld få maskingeværbæbning. Ifølge kaptajn S. B. Sørensen med flyvernavnet BAG fra eskadrille 722, drejer det sig om de seks af helikopterne, der er beregnet til troppe-transport. De vil blive udstyret med tre

AS550 Fennec helikopter



Motor: Turbomeca Arriel 2B turbine, 847 hk
 Vægt: 2,5 ton.
 Hastighed: 272 km/t.
 Bredde: 2,53 m
 Højde: 3,24 m
 Længde: 10,93 m
 Frihøjde: 0,59 m
 Oprindelsesland: Frankrig.

Helikopteren er oprindeligt indkøbt til hæren, men er nu overgået til Flyvevåbnet, og bruges nu mest af politiet.



Forsvarets nye EH-101 helikopter

våbenstationer, hvor der skal monteres 7.62 mm. gatlinggun og 12,7 mm. Tungt maskingevær. Våbnene er udelukkende til selvforsvar.

MODEL AF HOLMEN 1968

Bygget af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Fredag d. 27. januar blev Orlogsmuseets nye model af Holmen indviet. Modellen viser Holmen, som området så ud i 1968. Det færdige diorama med huse, skibe, biler og lygtepæle er betagende med sit væld af detaljer. Det er også en fornem formidling af flådens base i København, som den så ud, da den kolde krig var på sit højeste.



Som med museets andre to populære modeller af Nyholm og Gammelholm i 1700-tallet vil det være muligt for den besøgende at høre om bygningernes historie i høretelefoner. Det er en gavmild donation fra Tuborg Fondet, som har gjort det muligt at installere dette fornemme lyd- og lyssystem.



Bag projektet står Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. Gruppen, der har medvirket til at bygge modellen består af 10-15 modelentusiaster, som har delt arbejdet imellem sig, så nogle har bygget huse, andre "plantet træer" og atter andre bygget skibe, og masser af andre småting. Det har taget dem fire år og utallige timer at få alle detaljer på plads. I montren, som måler 3x6 meter kan publikum se Holmen, som området så ud før Operaen blev bygget. Meget har forandret sig, men takket være de mesterlige modelbyggere er området nu dokumenteret og historien formidlet for eftertiden.

Kilde: www.orlogsmuseet.dk Fotos: Jens Lauridsen, Tøjhusmuseet

Radiodivisionen melder:

Alle i Radiodivisionen ønskes et godt nytår med ønsket om, at vi i 2006 får mange gode oplevelser på PESK's radiostation. Her vil jeg benytte lejligheden til at sige Lars Erik Hinrichsen mange tak for hans store indsats igennem mange år som leder af Radiodivisionen.

Som den kommende leder får jeg en stor arv at løfte efter Lars, men jeg skal gøre mit bedste. Det må beklages, at Henry Meiseles, OZ1UF, af personlige årsager ikke ser sig i stand til at deltage i RA-DIV som dens næstformand/sekretær.

I Venneforeningens Blad Nr.4 2005 på side 22 står PESK åbningsperioder for 2006. I åbningsperioderne skal vi tilstræbe også at kunne bemane radiostationen i week-enderne, da andre museumsradiostationer er aktive på denne tid.

Aalborg Marinemuseum er blevet aktiv med en amatørradiostation med kaldesignalet OZ2ASM - de bruger SP SAILOR HF radioudstyr og planlægger at være aktive hver søndag kl. 1100-1500 i perioden MAJ - AUG måned på 3550/CW og 3724/LSB.

Vores nabo OZ1OXA vil også prøve at være aktiv på søndage i sommerperioden. Vi har overvejelser om at etablere en low power HF RATT forbindelse, evt. på 1,8 MHz, med OZ1OXA i et set-up, der næsten kan passe sig selv.

Radiostationen ombord i PESK bliver teknisk udbygget i takt med, at der tilgår mere materiel.

Hermed opfordres certificerede radioamatører og andre med interesse for radiokommunikation, der er medlem af PESK Venneforeningen, til at melde sig til RA-DIV, da vi har brug for flere hænder.

Med venlig hilsen

Kaj Nielsen,
tiltrædende leder af Radiodivisionen OZ1RDN
e-mail: radiodivisionen@pederskramsvener.dk
ozniac@jubii.dk
Tlf.: 2425 2687 (bedst 17-18)

Åbningsperioder 2006

Fregatten er åben for besøgende i følgende perioder:

I påsken 8-17 APR

I sommerferien 1 JUL til 15 AUG

Efterårsferien: lørdag d. 14 OKT til 22 OKT incl.

Alle dage Kl. 1100–1700.

Samt Københavns Kulturnat: fredag 13 OKT Kl. 1800 til 2400

Fra sekretærene og kassereren:

Det er sekretariatet en fornøjelse at byde følgende nye medlemmer velkommen i Venneforeningen:



Erik Nygaard, København K.

John Jespersen, Randers.

Sammen med dette blad følger kontingent opkrævningen for 2006, vi håber du stadigvæk, ved at betale dit kontingent, vil støtte arbejdet med at genudruste PEDER SKRAM.

Betal gerne via NETBANK

Skulle nogen ønske at bruge homebanking eller netbank via PC er det selvfølgelig muligt, ved kontooverførsel skal benyttes:

Registreringsnummer: **1199** og kontonummer: **0683280**
og derefter som tekst på modtagers kontokort
medlemsnummer og navn.

Ved betalingskort, vælges korttype **01** og igen som meddelelse til modtager, husk at anføre **medlemsnummer og navn.**

Husk! - hvis du flytter, at meddele det til kontoret, vi får mange blade retur fordi posten ikke kan finde modtageren.

Med venlig hilsen
Bent Nielsen, Erik Nygaard og Børge Raasthøj.

**Fregatten er åben for besøg næste gang i Påasken
lørdag d. 8 APR til mandag d. 17 APR
kl. 1100 til 1700**



En udflugt til fregatten kan ske med HT's Havnebus 901 eller 902.
Der er afgang fra Nordre Toldbod eller Det Kongelige Bibliotek hver halve
time, - stå af ved Holmen Nord, Alm. HT billetter eller klippekort gælder.
Du kan også bruge linie 47 eller 66 der kører fra
Vesterport st. og Hovedbanegården.
(Fregattens telefonnr. i åbningsperioden: 32 57 13 16)

Venneforeningen har nu iværksat produktionen af et "Kunstkort" baseret på kommandør Kielers akvarel visende PEDER SKRAM og Mastekranen.

(Se forsiden af Venneforeningens Blad nr. 3—2004.)

Kortet er dobbelt i A-5 format med akvarellen på forsiden og fregattens våbenskjold på bagsiden, medens de indvendige sider er blanke. Kortet trykkes på tyndt karton og ledsages af kuvert i god kvalitet.



Kortet vil være til salg i billetcontaineren på fregattens åbningsdage, prisen er kr. 20,00 incl. Konvolut pr. stk. eller 3 stk. for kr. 50,00.

Du kan også bestille kortet hos kasseren, han sælger 3 kort incl. Konvolutter for kr. 50,00 frit leveret ved forudbetaling.

Indmeldeskupon

Ønsker at blive medlem af PEDER SKRAM's Venner

Navn:.....

Adresse:.....

Postnr.:..... By:.....

Email:.....Telefonnr.:..... Kategori:

Individuelt medlemskab kr.:..... 150,00

Familie medlemskab kr.:..... 250,00

Eksklusivt medlemskab kr.:..... 500,00

Returadresse:
Fregatten PEDER SKRAM.s Venner
Elefanten, Nyholm,
1439 København K.

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



*VÆDDEREN i Søndre Strømfjord.
Under Galathea3 ekspeditionen bliver VÆDDEREN's helikopter
hjemme. I stedet bruges pladsen på agterdækket til opbevaring af
blandt andet containerlaboratorier og lagercontainere.
Læs artiklen på side 12*

(foto:SOK)

Layout: lindstrom@it.dk
Tryk: FLS KORSØR
Søværnets Centrale Reproduktionsvirksomhed