



Nr. 1
Marts
2007
10. årgang

Fregatten PEDER SKRAMS Venner



Venneforeningens Blad

Venneforeningen's blad

Udgives af foreningen:

"Fregatten PEDER SKRAM's Venner"

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm og Jens Møller.

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvener.dk

email: kontor@pederskramsvener.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,

1439 København K.

Giro 068 3280

Sekretærer:

Erik Nygaard og Adam Pomykala.

Email: kontor@pederskramsvener.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvener.dk

Næstformand:

Kommandør Erik Rode

Email: emrode@tiscali.dk

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:

Henning Egholm, Finn Nielsen.

Internet adresser:

Fregatten's hjemmeside:

www.pederskram.dk

Email: info@pederskram.dk

Radiodivisionen's hjemmeside:

radiodivisionen.pederskramsvener.dk

Email:

radiodivisionen@pederskramsvener.dk

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. Top ti liste.
- 6-12. Deutschland klassen.
- 13-15. Palle i den kolde krig 9.
- 16-17 Besøg på marinemuseet i Sydney.
18. Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste.
19. Skibskendingsopgaven.
20. Nyt fra kontoret.
21. Nyt fra Radiodivisionen.

Forsidebillede:

Søndag morgen d. 10 dec. 2006, klokken lidt i otte lokal tid sejlede "VÆDDEREN" forbi Jørn Utzons verdenskendte opera i Sydney. Efter 27.300 sømil er Galathea 3-ekspeditionen halvvejs.

Redaktionelt:

For et år siden proklamerede jeg at jeg ønskede at blive afløst på posten som redaktør af Venneforeningens blad. Der er dog ingen der har vist interesse, for jobbet, måske er det ikke så attraktivt som jeg troede :-)
Jeg har dog fået en god hjælper i Jens Møller, som fremover, først og fremmest, vil skrive om skibene i "Alle tiders top ti liste", og han har i dette nummer af bladet har skrevet en fin artikel om Deutschland Klassen.

Den opmærksomme læser har måske også bemærket det nye layout af forside og bagside, denne ændring er lavet i samarbejde med Finn Hillmose, som er professionel bladmand. Han vil fremover hjælpe med forskellige designopgaver.

Hvis der sidder en af vore læsere der gerne vil assistere med bladet, måske bare en gang imellem, så lad os tage en uforpligtet snak om hvad du kan tilbyde.

På redaktionens vegne

Peter Lindstrøm.

49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Blad nr.	Deadline	Udkommer
2-2007	1. maj 2007	juni 2007
3-2007	1. august 2007	september 2007
4-2007	1. november 2007	december 2007
1-2008	1. februar 2008	marts 2008



Formanden har ordet



Siden sidste medlemsblad har Venneforeningen afholdt sit årlige "Kustodetræf", hvor formanden for Fonden PEDER SKRAM, viceadmiral *Jørgen Bork*, inviterede kustoderne på bikse-mad, en dram og – ikke mindst – en orientering om status for fregattens genudrustning. En væsentlig del af orienteringen handlede om fregattens forestående værftsophold. En gavmild sponsor har gjort det muligt at få skibet sandblæst og malet udenbords. Betydelige arbejder pågår om bord for at klargøre skibet. Alle åbninger skal blændes af og en del opstående helt afmonteres.

På nuværende tidspunkt ser det ud til at åbningsperioden i påsken kan gennemføres. Kustodekoordinatoren, *John Larsen*, er i fuld gang med at opstille en vagtliste, også for den kommende sommersæson.. Bestyrelsen lægger vægt på, at alle der har meldt sig som kustoder, også deltager i vagten. Vi er nødsaget til at fordele kustoderne ligeligt med 4 kustoder per vagt. Sidste sæson havde vi dage med kun to, andre dage med seks kustoder. Enkelte kustoder deltog kun meget sporadisk i vagterne.

I efteråret fik samtlige kustoder udleveret en marineblå fleecetrøje med fregattens logo på brystet. Til påske suppleres trøjen med en marineblå poloskjorte ligeledes med logo. Det er bestyrelsens ønske, at kustoderne bærer poloskjorten og – efter vejrliget – fleecetrøjen på vagterne, således at vagten fremtræder tydeligt markeret i forhold til de besøgende.

Samarbejdet med undervandsbåden SÆLEN fortsætter i 2007. Efter det foreliggende vil motortorpedobåden SEHESTED i sommersæsonen blive åbnet for publikum. Dens ligge plads er endnu ikke bestemt.

Fondens kasserer har oplyst, at den hidtidige "Fluesmækker" udgår og erstattes af en elektronisk DAN-kort terminal. En ændret forretningsgang vedrørende kustodernes afregning af dagens salg vil blive indført efter nærmere aftale med Venneforeningens bestyrelse

Marinestation København er nu et "Støtteelement" under "Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste", men må fortsat internt omtales som "Marinestation København".

Til efteråret forventes 200-året for "Københavns Bombardement" i 1807 markeret bl.a. ved et engelsk flådebesøg. De besøgende enheder skal bl.a. ligge ved Bradebænken og på siden af PEDER SKRAM.

Bestyrelsen har måttet opgive at arrangere en udflugt for Venneforeningens medlemmer i foråret 2007. Vi forsøger at få et besøg i stand på "Skibsteknisk Laboratorium" i Hjortekær, men dette kan først effektueres til efteråret.

Leif Rostgaard Sørensen
Formand

Ny artikelserie

Tv kanalen "Discovery" har lavet en "Top ti Liste, over alle tiders krigsskibe". Listen ser således ud:



1.	USS IOWA klassen, ialt fire slagskibe, det første bygget i 1940.
2.	USS NIMITZ klassen, ialt 10 atomdrevne hangarskibe, det første bygget i 1968.
3.	HMS QUEEN ELIZABETH klassen, i alt fem slagskibe bygget 1912—1916.
4.	USS TICONDEROGA klassen, missil krydser, der er bygget 27 skibe fra 1983 til 1994.
5.	USS FLETCHER klassen, destroyer, der blev bygget 176 skibe og det første blev bygget i 1942.
6.	USS NORTH CAROLINA klassen, to slagskibe begge bygget i 1940.
7.	Tyskland BISMARCK klassen, to slagskibe bygget fra 1936.
8.	USS ESSEX klassen, i alt 24 hangarskibe, bygget fra 1942.
9.	Tyskland DEUTSCHLAND klassen i alt tre lomme-slagskibe.
10.	HMS HOOD, Slagkrydser. 1916 - 1941.

Vi vil bringe en omtale af alle skibene, og vi starter bagfra, vi er nået til listens nr. 9 den tyske DEUTSCHLAND klasse.

Se artiklen på næste side. 

DEUTSCHLAND klassen



Af Jens Møller

Design og konstruktion af Deutschland klassen (også benævnt lommeflagskibene) var utvivlsomt den mest sindrige og kontroversielle begivenhed i mellemkrigstiden.

De 3 skibe skabte røre i marinekredse hos samtlige stormagter.

Ved fredsftalen i Versailles i 1919 begrænsede England, Frankrig og USA, Tysklands muligheder for at bygge nye slagskibe. En begrænsning på max 6 skibe, af max 10.000 tons og max 30 cm kanoner, skulle sætte en effektiv stopper for fremtidig tysk maritim oprustning. Hvad man ikke kunne forudse var den kommende teknologiske udvikling. Datoen var den 19 maj 1931. Stedet var Deutsche Werke i Kiel, og begivenheden var en søsætning af et krigsskib på ca. 10.000 tons (det viste sig dog senere at være 15.000 tons). Skibet var fra tysk side betegnet som en tung krydser, og var det første skib af en serie på 3 skibe. Egentlig en ganske simpel begivenhed, da alt var inden for Versailles traktatens bestemmelser, men inden dagen var omme, var denne begivenhed på forsiden af hele verdenspressen og rystede admiraliteterne i England og Frankrig. Det blev ikke bedre af, at pressen omgående betegnede det nye skib som et "lommeflagskib."

Tekniske data:

Længde: 186 meter
Bredde: 21,6 meter
Dybgang: 7,4 meter
Displacement: 12.100 tons standard
16.200 tons fuldt lastet
Fart: 28,5 knob
Besætning 1.150 mand

Maskineri:

8 stk. MAN dieselmotorer
2 stk. skruer 52.050 shp (40,3MW).

Armering:

6 x 280 mm. - 8 x 150 mm.
6 x 88 mm. - 8 x 37 mm
og 10 x 20 mm. kanoner
24 stk. 40 mm kanoner.
8 stk. 533 mm. Torpedorør

Skibet fik navnet DEUTSCHLAND, og var færdig og operationsklart i 1933. De 2 søsterskibe fik navnene ADMIRAL SCHEER og ADMIRAL GRAF SPEE. Disse 2 var færdige henholdsvis i 1934 og 1936.

Hvorfor så alt dette postyr. Svaret ligger i den teknologiske udvikling, som netop på dette tidspunkt buldrede derudaf i Tyskland.

Skibene var så store, at man uden besvær kunne anbringe 6 stk. 280mm kanoner i 2 triple tårne, et for og et agter. Moderne dieselmoto-

rerer gav skibet en fart på 28 knob. Dieselmotorerne vejede kun en tredjedel af dampmaskinerne, og det bevirkede derfor, at man så i stedet kunne få vægt til et kraftigere panser, som kunne modstå en 203mm granat.

ge så store på, 35.000 tons og bevæbnet med 330mm kanoner samt et panser på op til 345mm. Hastigheden var på 30 knob. De var operationelle i 1937 og 1938. Englænderne som havde lidt meget under verdenskrigen, foretog sig ikke yder-



Deutschland klasse på vej igennem Kielerkanalen.

Billedet var helt klart for de allierede. Dette var skibe som var ideelle til handelskrig. På grund af dieselmaskinerne havde de en rækkevidde på hele 16.500km (8.200 Sm) ved 20 knob, og tophastigheden på 28 knob var nok til, at løbe fra alle eksisterende slagskibe. Kun krydsere kunne hamle op med dem fartmæssigt, men de var til gengæld langt underlegne m.h.t artilleri og panser (152mm eller 203mm kanoner og kun ganske let panser - 10 til 30mm).

Franskmændene reagerede for en gang skyld hurtigt. Allerede i 1932 og 1934 kølstrakte de 2 skibe som modtræk for de tyske lommekrigsskibe. Disse 2 skibe, DUNKERQUE og STRASBOURG, var næsten tre gan-

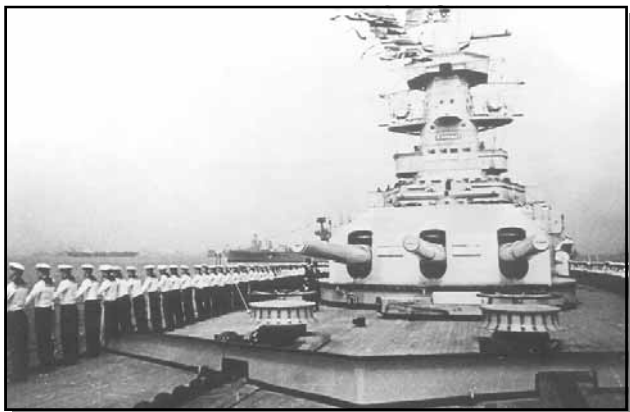
ligere. Man stolede på de 3 ældre slagkrydsere HOOD (omtalt i december nummeret), REPULSE og RENOWN, alle færdiggjort i 1916 til 1920. HOOD havde et displacement på hele 49.000 tons, REPULSE og RENOWN på 36.000 tons. De var bevæbnet med 381mm kanoner, havde panser op til 380mm, og en hastighed på ca. 30 - 32 knob.

DEUTSCHLAND klassen var unikke, specielt på grund af deres dieselmotorer, men ikke problemfrie. Hvert skib var udrustet med 8 MAN dieselmotorer, på i alt 54.000shp (40.300kw). Tyskland havde ikke før udviklet marine dieselmotorer af denne størrelse. De krævede megen vedligeholdelse, men brød alligevel tit sammen. Desuden var de meget



store og optog derfor megen plads, især i højden. På plussiden var imidlertid den lave vægt og det lave brændstofforbrug, som gav den enormt store rækkevidde, hvilket gjorde skibene eminent egnede til handelskrig.

I 1935 var DEUTSCHLAND på en præsentations sejlads, først til Stockholm og København, derefter til Frankrig, Spanien og England. Overalt vakte skibet berettiget opsigt. I 1936 indgik Tyskland, England og Frankrig en traktat, "*Anglo - German Naval Agreement.*" Ifølge traktaten kunne Tyskland opbygge en flåde på op til 35% af den engelske. Nu var der bare frit slag. Et af resultaterne var den såkaldte **plan Z**, som indeholdt planer om bygning af 5



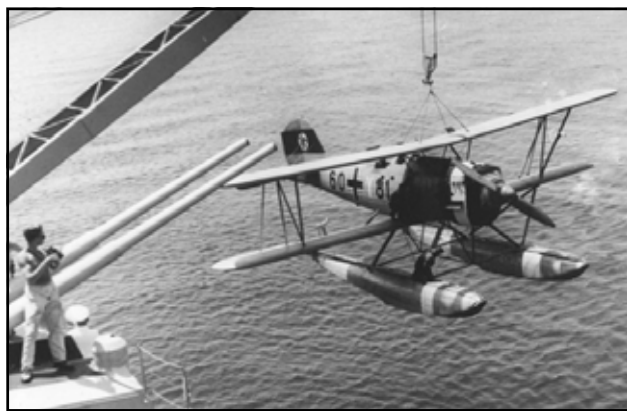
Forreste kanontårn på GRAF SPEE
3 x 280 mm.

slagkrydsere, 8 slagskibe og 3 hangarskibe. Kun 2 slagkrydsere og 2 slagskibe blev færdiggjort.

DEUTSCHLAND deltog mellem 1936 til 1939 i syv operationer i spanske farvande for, at støtte Francos nationalist styrker. Under en af disse operationer blev skibet angrebet af republikanske bombefly, hvilket resul-

terede i 31 dræbte og 101 sårede besætningsmedlemmer. Skibet gik til Gibraltar for reparation, og de døde blev begravet der, men på Hitlers ordre blev de gravet op igen og returneret til Tyskland ombord på DEUTSCHLAND.

Efter starten på anden verdenskrig i september 1939, skiftede DEUTSCHLAND i november 1939 navn til LÜTZOW. Hitler var bange for, at et



Skibene var udrustet med 2 stk.
Arado 196 fly, beregnet til
Artilleriobservation.

eventuelt tab af skibet, ville have en for stor negativ propagandamæssig effekt.

LÜTZOW deltog 9. april 1940 i angrebet på Norge. Den skulle sammen med den tunge krydser BLÜCHER forcere og nedkæmpe forterne i Oslofjorden. BLÜCHER blev imidlertid hurtigt sænket af ild fra fortet Oscarsborg, (ca. 800 mand omkom) og da LÜTZOW trak sig tilbage blev dem ramt af tre 15 cm granater fra fortet Kopaas. Den ene af granaterne ødelagde det forreste 28cm tårn. På vej tilbage mod Kiel for reparation blev skibet i Ska-



gerrak ramt af en torpedo fra den britiske S Class U-båd HMS SPEAR-FISH. Eksplosionen fjernede hele stævnen, og reparationen varede til 1941. Herefter blev skibet igen ramt af en torpedo, denne gang af en RAF torpedo bomber fra 42 Squadron.



britisk S Class U-båd

Da skibet igen var færdigrepareret i 1942 blev LÜTZOW overført til Narvik i Norge, hvorfra den sammen med ADMIRAL SCHEER skulle angribe 2 engelske konvojer PQ17 og QP13 (Operation Rösselsprung). Operationen blev imidlertid aflyst, idet LÜTZOW og 3 destroyere løb på grund på vej ud af fjorden.

Fra september 1944 og flere måneder frem deltog LÜTZOW i Østersøen med støtteoperationer for de tyske styrker på tilbagetog fra de baltiske lande. I april 1945 blev LÜTZOW, ud for Swinemünde angrebet af RAF med 5-tons Talboy bomber. Skibet blev hårdt beskadiget af 3 "near-misses" og satte sig på bunden på lavt vand. Her fortsatte den som stationært batteri indtil den blev erobret af russerne. I 1949

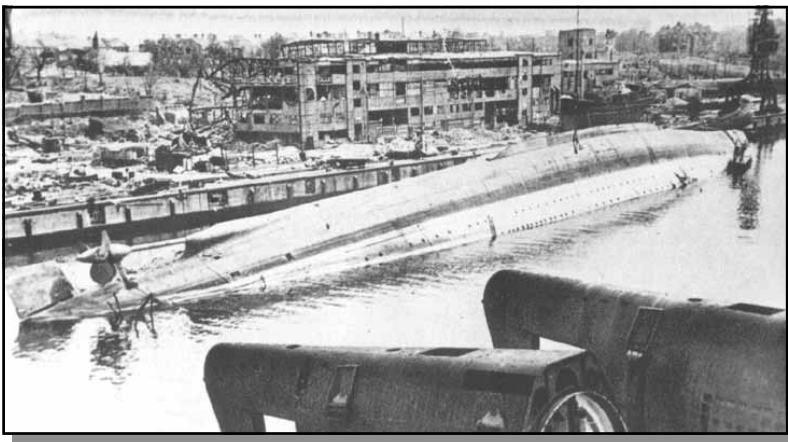
endte skibet som mål for russiske skydeøvelser.

ADMIRAL SCHEER var under ombygning ved krigsudbruddet i 1939, og var derfor først operationsklar i oktober 1940. Det første mål var konvoj HX-84 fra Halifax. Da konvojen dukkede op, blev SCHEER straks angrebet af en hjælpekrydseren JERVIS BAY (ombygget og armeret handelsskib). Da denne var sænket var konvojen imidlertid spredt så meget, at alle skibe undslap. Episoden bevirkede dog, at Royal Navy måtte lade alle konvojer eskortere af et slagskib, hvilket havde en drastisk effekt på Royal Navy's andre operationer. Turen fortsatte imidlertid ned i sydatlanten og julen blev tilbragt ud for Tristan da Cunha. Herfra en lille smuttur ind i det indiske ocean. Undervejs fik man nye forsyninger fra tankskibet NORDMARK. Tilbageturen gik opover Danmarksstrædet og man nåede Kiel 1. april 1941. Man havde sejlet i alt 46.000 sømil og sænket 16 engelske skibe. Hele operationen blev dygtigt ledet af Kapitän Krancke.

Resten af krigen var en stor "deroute". ADMIRAL SCHEER deltog i adskillige mislykkede operationer i nordatlanten, bl.a. den nævnte Operation Rösselsprung sammen med LÜTZOW. I 1943 var Hitler blevet så utilfreds med flådens overfladeoperationer, at han fjernede Grossadmiral Raeder fra hans post som øverstkommanderende og oplagde de overlevende enheder i havn. Øverstkommanderende for hele Kriegsmarine blev herefter Gros-



sadmiral Karl Dönitz. I januar og februar 1945 deltog SCHEER i kystbombardementer som støtte for hæren der var på tilbagetog i Baltikum. Efter disse heftige bombardementer, var kanonløbene "udbrændte" og skulle skiftes. SCHEER returnerede til Kiel og kom i dok. Den 9. april 1945 blev havnen i Kiel angrebet af mere end 300 bombefly fra RAF, og SCHEER blev ramt af adskillige bomber og kæntrede på lavt vand.



Vraget af ADMIRAL SCHEER

Mest berømt er vel nok historien om ADMIRAL GRAF SPEE's eneste togt. Den 21. august 1939 forlod GRAF SPEE Wilhelmshaven under kommando af Kapitan Hans Langsdorff for, at tage position i det sydlige Atlanterhav. Fra september til midt december blev i alt 9 engelske skibe sænket. Langsdorff, en mand af den gamle skole, overholdt meget nøje krigslovens bestemmelser vdr. sænkning af handelsskibe, samt behandling af deres besætninger. Intet skib blev sænket, før samtlige besætningsmedlemmer var reddet over til GRAF SPEE. Pladsen blev efterhånden trang ombord, og i no-

vember blev 303 engelske søfolk overført til tankskibet ALTMARK, som satte kurs mod Tyskland. Under et ophold i neutralt norsk område, blev skibet opbragt af den britiske destroyer HMS COSSARK (The Altmark Incident).

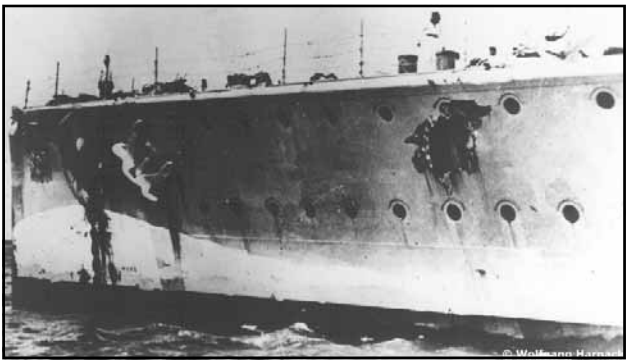
Englænderne formerede i alt 8 "hunting groups" som inkluderede 3 slagskibe, 2 slagkrydsere, 4 hangarskibe og 16 krydsere (flere franske skibe deltog). Den 13. december 1939 blev GRAF SPEE lokaliseret ud for munden af La Plata floden ved Uruguay, af Hunting Group G, under kommando af Sir Henry Harwood. Gruppen bestod af den tunge krydser HMS EXETER, samt 2 lette krydsere, HMS AJAX og HMNZS ACHILLES. Gruppen angreb øjeblikkeligt.

Dette slag, som i dag er kendt fra litteratur og film, som "The Battle of River Plate" blev det første større sammenstød mellem tyske og allierede flådestyrker. Det vakte derfor enorm opsigt i pressen. Langsdorff koncentrerede først sin ild mod EXETER, som blev ramt af adskillige 28cm granater. Skaderne blev så store, at EXETER måtte afbryde kampen og trække sig tilbage for, at søge nødhavn i Port Stanley på Falklandsøerne. De resterende 2 lette krydsere fortsatte kampen, men deres 6 inch (152mm) granater kunne ikke gennembore GRAF SPEE's panser. Alligevel var slaget allerede afgjort.

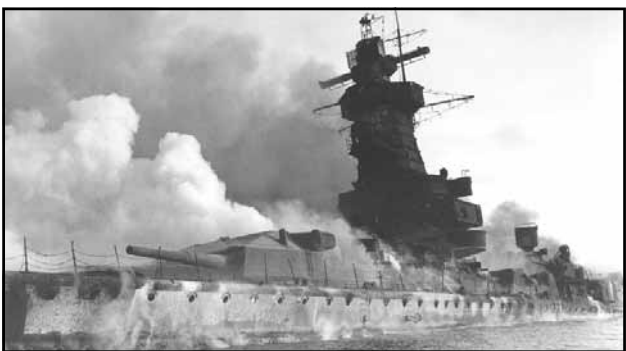
Hans Langsdorff afbrød nemlig



kampen og søgte ly i den neutrale havn i Montevideo. Det gav lejlighed til at opgøre skader og tab. 39 mand var dræbt og 59 såret, store nok, men ikke afgørende for skibets kampkraft.



Man gik hurtigt i gang med at "rydde op" for at få et overblik over de materielle skader. Det største problem var dog, at efter 72 timer skulle han efter international lov, forlade Montevideo igen, hvilket ville indebære en fornyet kamp med englænderne. Da tiden kom afstod Langsdorff fra kampen, satte besætningen i land og sejlede ud af havnen, med kun en sprængningskommando ombord.



Om morgenen d. 17 december lød bragene og GRAF SPEE sank på lavt vand. 3 dage efter begik Hans Langsdorff selvmord. Besætningen blev interneret for resten af krigen. Hvorfor? I mange år har Langs-

dorff's beslutninger givet grundlag for spekulationer om han var så ridderlig, at det grænsede til kujoneri. Hvorfor tog han ikke kampen op, han havde jo overvægt i artilleri, panser og fart?



Kapitän Hans Langsdorff

Moderne forskning, samt undersøgelser af vraket, viser imidlertid i dag, at der lå særdeles kølige, velovervejede og faglige begrundelser bag hans handlinger. Det viste sig, at flere 8 inch.(203mm) granater fra EXETER var gået gennem panserklædningen og havde forårsaget større skader. 2 skader var dog særdeles alvorlige. En granat havde ramt stævnen, og havde gjort den så ustabil, at man kun kunne sejle med en hastighed af max. 10-12 knob. Returrejsen gennem Nord-



atlanten ville blive særdeles problematisk. GRAF SPEE var fartmæssigt reduceret til en lam and. Det alvorligste var dog en indre skade, som derfor ikke kunne ses udefra, og dermed undgik pressens falkeøjne. GRAF SPEE's dieselmotorer skulle bruge rensed dieselolie, og dertil havde man kun et renseanlæg foran

Hans Langsdorff havde underrettet overkommandoen, men svaret var henholdende. Langsdorff, Klepp og overkommandoen holdt informationerne hemmelige, og derfor skulle der gå ca. 60 år før forskere fandt frem til disse oplysninger i arkiverne, og dermed satte Hans Langsdorff's beslutninger i et helt nyt lys.



Foto Janna Fritzen

Når man ser tilbage på det postyr disse 3 skibe frembragte da de blev søsat, må man spørge om de levede op til forventningerne. Personligt mener jeg ikke de gjorde det.

Totalt 22 handelsskibe sænket af skibe som var specialbygget til handelskrig, står simpelthen ikke

Et af GRAF SPEE's ankre er udstillet
I havnen i Montevideo/Uruguay.

det forreste maskinrum. Anlægget var simpelthen af så stor volumen, at der kun var plads til dette ene anlæg. En 8 inch granat var trængt igennem pansringen og havde ødelagt renseanlægget. Maskinchefen Kaptajn Klepp, meddelte, at anlægget kun kunne repareres i dok i tysk havn. Klepp's beregninger viste samtidig, at man kun havde rensed olie i tankene til max. 16 timers sejlads. Situationen var simpelthen, at skibet måske nok kunne kæmpe sig igennem, men det ville aldrig kunne nå tysk havn. GRAF SPEE's dage var talte.

mål med de midler og kapital der var investeret i dem. Når man sammenligner med ubådene, som kostede en brøkdelt i fremstilling og drift, og som sænkede næsten 3.500 allierede handelsskibe på ca. 15 mill. tons, og næsten tvang England i knæ – så hænger regnestykket ikke sammen.

Men historierne og myterne omkring de 3 skibe er stadig levende, og bestemt ikke kedelige.

Jens Møller

Kilder:

John Jordan: Battleships

Ian Sturton: All the world's Battleships

Janes Fighting Ships 1939

www.wikipedia.org

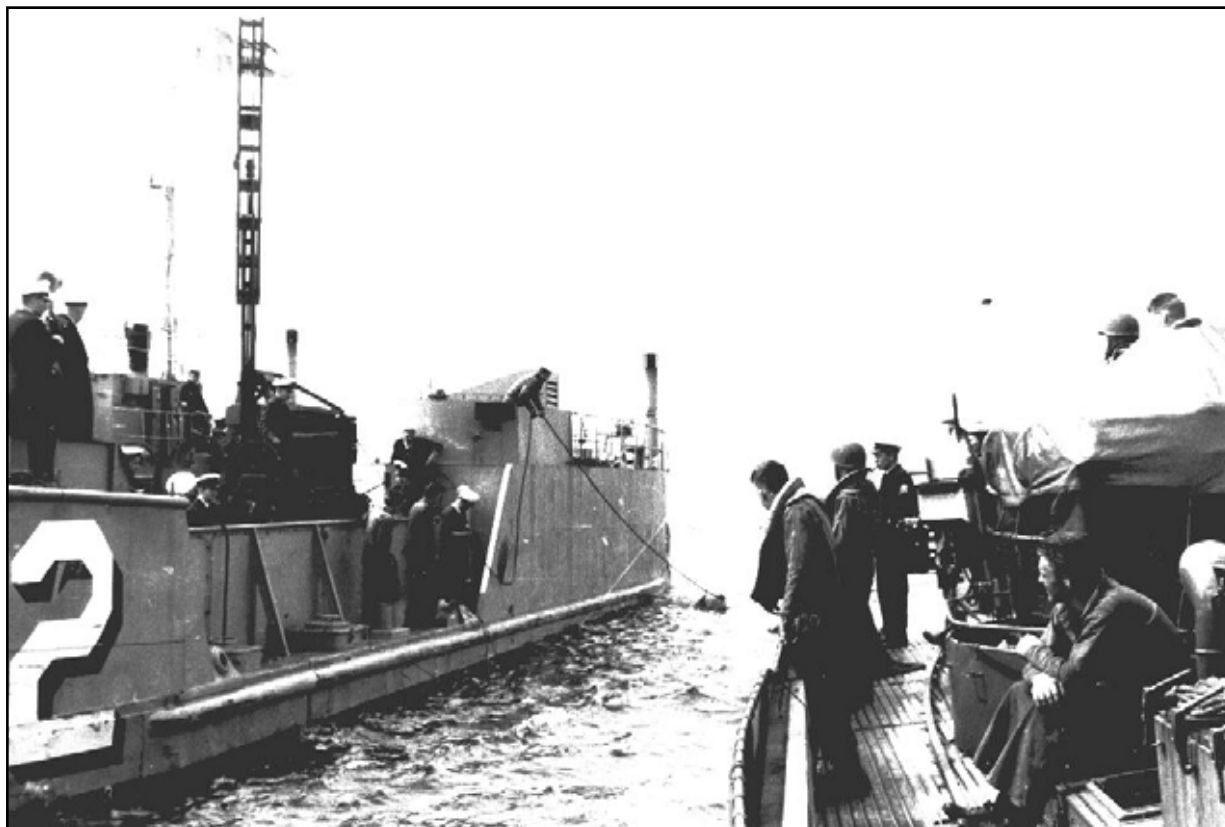
www.deutschland-class.dk

Palle i den kolde krig 9.

Af Palle Kruse - MHTERA 621

Som telegrafist var man en eftertragtet mangelvare i Søværnet i 1960'erne. Støttefartøjet HÆLPEREN, der var kommunikationscentral og serviceskib for motortorpedobådene i 11. torpedobådseskadre skulle af og til grundet alder have nyt beton i bunden. Joh det er rigtigt nok, man reparerede det gamle skib med beton i bunden! Når denne og andre tiltrængte reparationer foregik benyttede man lejligheden til at aktivere MOBA, Søværnets mobile base, for først og fremmest motortorpedobådene. Med MOBA var man ofte langt uden for lands lov og ret.

På høje punkter af kysten, hvor radaren havde god udsigt over havet. Så kunne radaren forsyne bådene med et "plot", eller et radarbillede, som en landkrabbe vil sige. Dette plot blev overført til motortorpedobådene ved hjælp af radioen. Basen kunne, hvis alle vogne var med også forsyne bådene med nye torpedoer, ammunition, og mad. Basen bestod af nogle store lastbiler, jeg husker navne som REO 6x6 og GM samt nogle Engelske Bedfords med den flade snude og med rattet i den forkerte side. Endvidere en kæmpe stor kranvogn der nødvendigvis var den største.



MOBA til søs på et landgangsfartøj! Den brugte torpedo tages ombord for genopladning. →

Når jeg ikke var med HÆLPEREN, var jeg med MOBA. Det var sjovt men meget hårdt. Man kunne f. eks. sove i telte eller man sov i radiovognen. Vi havde en 16m gittermast i 4 sektioner med en hjælpemast, som vi rejste og hang vores HF antenner op på. Den var meget skrøbelig, og vi øvede os længe inden vi kunne rejse den uden at den kom ned over hovedet på os. Det gjorde den engang vi prøvede at rejse den på kajen i den nye flådestation Korsør, inden flådestationen var bygget helt færdig. Det var meget dårligt vejr, og vi satte vognene ind i en af bygningerne, der stadig ikke havde fået gavl, men der var trods alt nogen læ for det meget dårlige vejr. Masten rejste vi udenfor på kajen, og nu optræder helten John R. for første gang i denne historie. Han var basemekaniker og telemath. Da masten var nået næsten helt op, tog vinden hårdt fat i den, og den blev vredet skævt. Alle råbte "Timber", og huskede at kikke efter hvilken vej masten faldt inden man begyndte at løbe. John havde også taget bestik, men vinden snød ham, og han blev fanget mellem kajkanten og masten. Der var kun en udvej, han sprang for livet i vandet, og undgik med nød og næppe at få masten over sig. Vi fik reddet ham op, men det tog flere timer inden hans tænder holdt op med at klapre. Der var trods alt også visse fordele. F.eks. var man på time og dagpenge hvis vi ikke havde køkkenet med. Altså man fik et rigeligt beløb udbetalt og måtte så klare sig selv. Det kunne vi også, som følgende historie vil vise. Dengang i 1960 var man langt hjemmefra når man var i Hunde-

sted.

En gang var vi ude med OPS afdelingen af MOBA. Kun 4 vogne. 1 radarvogn, 1 radiovogn, 1 kranvogn, og en reparationsvogn, samt en mobil generator af Jeep typen til at hægte bag en af vognene. Vi skulle justere radar og træne kommunikation, og havde slået det hele op på toppen af Spodsbjerg lige ved siden af det lille fyr. Her parkerede vi vognene og forbandt jeepgeneratoren med et meget langt kabel, så den kunne stå langt væk fra vognen, så vi ikke kunne høre larmen. Det må have været sommer, for det havde vi ikke gjort hvis det var vinter, for man skulle ud og finde den i al slags vejr hver 4de time for at fylde benzin på. Vi havde lige fået monteret nogle nye teleskopiske antenner der sad fast monteret på bagenden af radiovognen. Dem skulle vi afprøve. De virkede fint, (i hvert fald om sommeren, men om vinteren kunne man ikke rejse dem og låse dem med forfrosne fingre og små umbrakoskruer!).

Fin udsigt ud over Kattegat og kun 1 km. til Hundested Hotel. Et gammelt rødt træ hotel i 2 en halv etage, som siden brændte, og nu er genopført i pæne gule mursten. Vi skulle være der i en uge, og i stedet for at sove i vognen indlogerede vi 8 mand os i hotellet til en favorabel pris. Tjenesten var let og foregik så vidt jeg husker kun om dagen. Logiet inkluderede fuld forplejning, men i folkestuen, og værelserne vi fik var under taget på samme gang som personalet. Det var fint nok til os, og så prisen!

En dag til morgenmaden spurgte



oversergenten tjenestepigen, der var ganske køn, om der ikke var corn flakes inkluderet i morgenmadden. Hun sagde at det vidste hun ikke men de kunne jo tale om det. Nu er sådan et gammelt træ hotel jo ikke ligefremt lydisoleret, så om natten kunne vi høre oversergenten "tale" med pigen i værelset ved siden af. Om morgenen kom hun med en stor portion corn flakes med mælk og sukker til oversergenten. Vi andre spurgte om vi ikke også kunne få corn flakes, men hun svarede blot at det kunne vi snakke om bagefter. Om natten kom der igen lyde fra hendes værelse. Næste morgen var der 2 der fik corn flakes. Desværre var vi der kun en uge så jeg nåede ikke at få corn flakes til morgenmad!

Når vi ikke spiste morgenmad eller legede med radar og radio gik vi på druk, som det hed allerede dengang. Der var ikke så mange steder der var underholdning, men man kunne spille skomager pot og få en kop øl på Lynæs kro, ca. 1 kilometer fra Hundested. Lynæs er Hundesteds fiskerihavn, og dengang var der mange fiskekuttere og fiskere, så der var liv og glade dage på Lynæs kro. Vi gik derned den første aften, 6 stk., 4 basemekanikere, d. v. s. mather på langtidskontrakter og bærende jakkeuniform, og så Mardov, grønært kaldet og jeg, den rødhårede Palle. De første par timer gik meget fredeligt med skomagerpot og enkelte øl. Efterhånden blev der fyldt godt op af fiskere der kom lige fra deres kuttere, nogle endog i olietøj med seler. Selv om Søværnet

havde gjort en stor indsats med at rydde de danske farvande for miner efter krigen, var der en stor, meget stor fisker i gule olieskindsbukser med seler der var utilfreds med marinens indsats, hvilket han gav højlydt udtryk for. Selv om vi på ingen måde ønskede at yppe kiv, fyrens størrelse taget i betragtning blev det dog efterhånden uundgåeligt. John R., vores lille våde telemath fra uheldet i Korsør, der var ret spinkel og kun lidt større end grønært rejste sig og foreslog at de gik udenfor og ordnede sagerne. Der blev helt stille, både hos fiskerne og hos os, for det var jomeget ulige odds. Nå, inden vi rigtig nåede at reagere var de gået udenfor og der lød et højt skrig og et bump, og så kom John ind af døren igen og foreslog at man ringede efter en ambulance. Fiskerens venner strømmede ud af døren, der lå han på ryggen på fortovet og helt bevidstløs. Vi stirrede alle sammen på den lille John. Jeg har overhovedet ikke rørt ham! Det var der ingen der troede på, men det var sandt. John havde stillet sig med ryggen til en lygtepæl og da fiskerens næve kom flyvende havde han flyttet hovedet lidt og næven lavede et mærke i lygtepælen og den stakkels fyr skreg og besvimed af smerter over brækkede knogler i hånden. Vi havde siden billardbordet helt i fred fremover.

Kærlig hilsen til
John, John, John R., Børge,
Knud og Basse.
Fra Palle Kruse

Besøg på Marinemuseet i Sydney, Australien.

Af Erik Larsen, Radiodivisionen.

På opfordring bringes hermed en beretning om besøg på Marine Museet i Sydney.

Jeg er sikker på at vi har haft radioforbindelse fra PEDER SKRAM til museumsskibet *HMAS VAMPIRE* i Sydney Australien. Kaldesignal VK2CCV. – Det er ikke så tit vi har vagt ombord på tider, hvor Australien kan høres.

Et par af kustoderne på PESK har fortalt, at dette museum var meget seværdigt. Så da min kone og jeg var på rundrej-

se i Australien i okt. 2006, blev der sat en halv dag af til dette besøg. Og vi blev bestemt ikke skuffet. Museet ligger meget centralt i Darling Harbour, med let adgang fra både land og søsiden. Det første overblik fik vi på en havne-

rundfart. Selve museumsbygningen har et væld af maritime udstillinger. Der var mange lyd og videoscenerier. – Det skib der nok har størst interesse for os museumsvenner er

nok Destroyeren *HMAS VAMPIRE*. Hun er lidt større end *PEDER SKRAM*, og flot vedligeholdt. Der var "liv" ombord. Vel nok fordi div. hjælpemaskineri kørte til brug for airconditionsanlæg. Der var godt besøg ombord, og mange kustoder på vagt. Der er åbent hver dag året rundt. En del af kustoderne var på lønningslisten, men også frivillige deltog. Jeg fik en snak med en, som viste mig radorummet. Radiostationen var lukket den dag. Så jeg fik kun et kik ind ad døren. Alle apparater var ukendte for mig.



HMAS VAMPIRE og ubåden
ONSLOW

Skibet er bygget i Australien, og gjorde tjeneste i Royal Australian Navy fra 1959 – 1986.

Uden på VAMPIRE ligger ubåden HMAS ONSLOW. Som bestemt også er et besøg værd. Gjorde tjeneste fra 1969 – 1999.

mere om museet, kan det ske på deres hjemmeside:

www.anmm.gov.au

Måske er her plads til at skrive lidt mere om turen. Vi startede i Singapore, en meget flot og ren by. Blomster alle vegne langs gaderne.



Ved den modsatte kaj ligger HMB ENDEAVOUR. Kaptajn Cook`s berømte skib fra 1768. Meget flot vedligeholdt. Skibet dufter rigtigt af hamp og tjære.

spændende stykke natur. For rigtigt at mærke Australiens ørken, sov vi i telte om natten.



En anden oplevelse her var også en tur i ballon. Hvor vi fra luften så en solopgang. Vi sluttede af ude ved Great Barrier Reef. Boede i byen Cairns. Og en dag var vi ude og dykke i koralrevet. Samt en dag med udflugt til regnskoven mod nord. Og så gik det hjemad via Brisbane og Hongkong.

Ved nordkajen ligger en stribe historiske mindre skibe. Hvis man vil se

Erik Larsen.

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste.

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste (FBE) blev oprettet 1. januar 2007 og står for opførelse og drift af alle forswarets faciliteter.

Staben i Hjørring råder over ca. 190 medarbejdere og står for at lede, planlægge og udvikle FBE.

FBE råder over 5 Byggestøttecentre (BSC), der varetager alle bygge-, anlægs- og vedligeholdelsesopgaver på forswarets faciliteter i hver deres regionale område.

De 7 Lokalstøttecentre er etableret i:

- Nordjylland (LSC NJ)
- Midtjylland (LSC MJ)
- Vestjylland (LSC VJ)
- Sønderjylland og Fyn (LSC SF)
- Vestsjælland (LSC VS)
- Nordsjælland (LSC NS)
- København og Bornholm (LSC KBH)

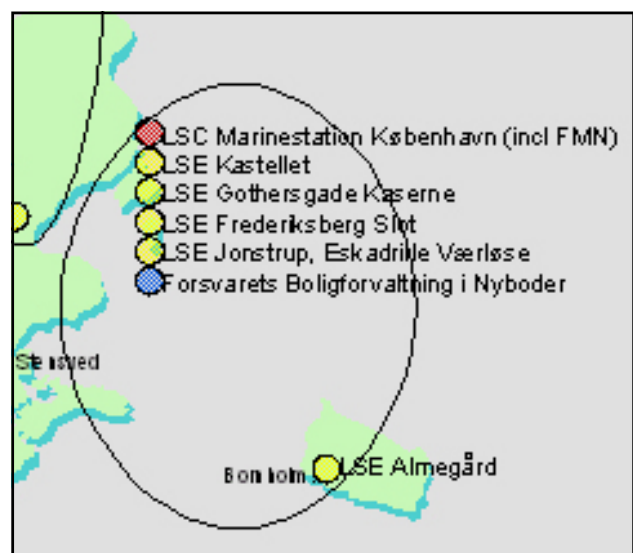
(LSC) har ansvar for at drive forswarets tjenestesteder i hver deres område.

De leder og koordinerer arbejdet i de 41 underliggende Lokalstøttelementer (LSE), der står for den egentlige drift af forswarets faciliteter. De driver kantine, slår græs, skovler sne, gør rent og sørger for alle de andre praktiske opgaver, der skal løses for at tjenestestederne fungerer til brugernes fulde tilfredshed.

Det officielle navn for Marinestation København er herefter:

”Lokalstøttecenter under Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste.”

De underliggende lokalstøttecentre er: Kastellet, Gothersgade Kaserne, Frederiksberg Slot, Jonstrup - Eskadrille Værløse, Almegårdens kaserne på Bornholm samt Boligforvaltningen i Nyboder.



Kilde: Wikipedia, den frie encyklopædi.

Skibskendingsopgaven i nr. 4/2006:
svar: "Krydseren VALKYRIEN"



Krydseren VALKYRIEN på vej ud af Københavns havn -
Her vist i hvid gul bemaling.

Svaret på spørgsmålet var denne gang: Krydserkorvetten VALKYRIEN, fra 1909 benævnt krydser.

Bygget på Orlogsværftet 1886 til 1889 og indgik i søværnet 1890 og udgik igen 1923 hvor den blev solgt til ophugning.

Deplacement 3.020 tons, længde 85,8 m, bredde 13,2 m, og dybgang 5,5 m. Maskineri 5.300 Hk, aktionsradius 3.900 sømil ved 10 knob, og besætningen var på 309 mand.

Hovedarmering var oprindeligt 2 stk. 21 cm. L/35 kanoner, 6 stk. 15 cm. L/35 kanoner og 5 stk. 38 cm. Torpedorør.

I 1915 blev skytset moderniseret og bestod nu af 2 stk. 15 cm. L/50 kanoner 6 stk. 75 mm. L/55 kanoner og de to midstskibs torpedorør blev fjernet.

I 1893 eskorterede VALKYRIEN kongeskibet DANNEBROG til England i anledning af Hertugen af York og Prinsesse Marie af Tecks bryllup.

VALKYRIEN's mest kendte togt var en rejse til Østen i 1899 til 1900 med HKH prins Valdemar som chef.

VALKYRIEN var det sidste stationsskib ved de dansk - vestindiske øer, da disse blev overgivet til USA i 1917.

Denne opgave var den sidste i denne omgang, og vi siger tak til alle der har deltaget, måske vender vi tilbage ved en senere lejlighed.

På redaktionens vegne
Peter Lindstrøm.



Foto: Frank Horn

Ny chef.

Kommandørkaptajn
Christian Nielsen
er d. 1 januar 2007
tiltrådt som ny chef for
Marinestation København.

Fra sekretærene og kassereren:

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



Sebastian Hejberg Ingesen København K.

John Carlsen Smørum.

Thomas K. Sørensen Randers.

Sammen med dette blad følger kontingent opkrævningen for 2007, 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.***

Med venlig hilsen

Erik Nygaard, Adam Pomykala og Børge Raasthøj.

Radiodivisionen melder:

Efter en veloverstået åbningssæson i 2006, hvor bemandingsprocenten på Radiostationen var 81% - vil jeg takke for jeres indsats. Nu skal vi til at bemane Radiostationen i sæson 2007. Vagtskemaet for 2007 forventer jeg at udsende, så I har det ihænde, når dette læses.

De planlagte åbningstider for PESK i 2007 er: 31 MAR - 09 APR (Påskén); 01 JUL - 15 AUG (Sommerferien) og igen FRE 12 OKT - 21 OKT (Kulturnatten og Efterårsferien) - denne oplysning for at I kan planlægge tid til vagterne ombord.

Siden December 2006 er strømforsyningssystemet ombord blevet ændret - ellers er der ikke sket de store ændringer. Klargøringen af PESK til maling udenbords har første prioritet, hvilket naturligt medfører, at andre aktiviteter er på lavt blus.

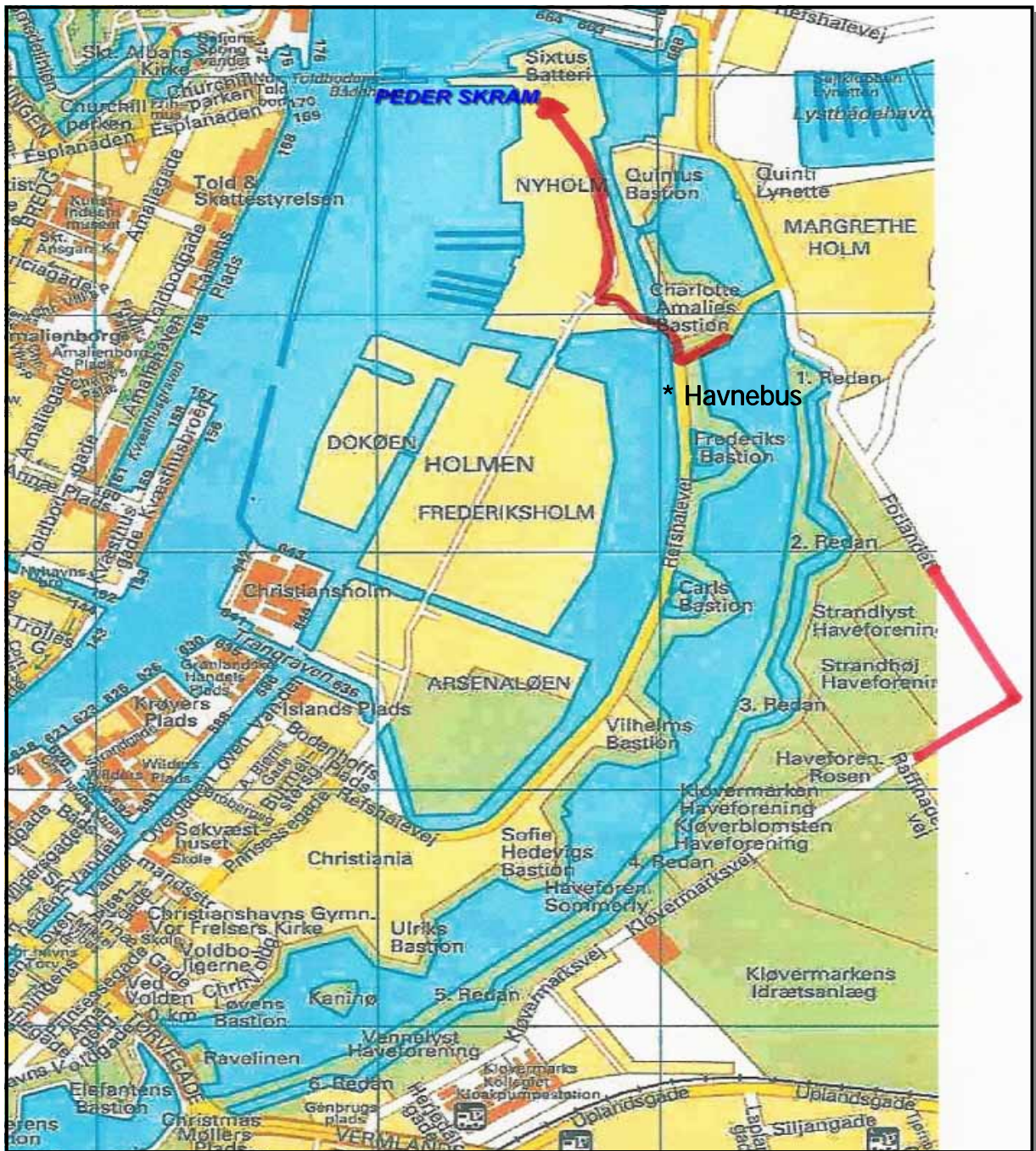


Lars Erik Hinrichsen ved morsenøglen

Hermed opfordres certificerede radioamatører og andre med interesse for radiokommunikation, der er medlemmer af PESK Venneforeningen, til at blive medlem af Radiodivisionen (koster ikke noget), da vi altid har plads til flere operatører.

Med venlig hilsen
Kaj Nielsen
Leder af Radiodivisionen OZ1RDN
e-mail: radiodivisionen@pederskramsvener.dk
ozniac@jubii.dk

Fregatten er åben for besøg næste gang i
Påsken 2007 - 31 marts til 9 april, kl. 1100 - 1700
På gensyn.



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 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 billet-containeren 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.

Nyt på Fregatten.



Foto: Niels Rastrup Andersen



Redaktion:
Peter Lindstrøm
Og Jens Møller.
Tryk:
Forsvarets trykkeri,
FLS Korsør.

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har lavet en flot
udstilling på Fregatten
PEDER SKRAM.
Her ses en model af bevogtningsfartøjet
NYMFEN (1963 - 1991)