



Nr. 1
marts
2008
11. årgang

Fregatten PEDER SKRAMS Venner

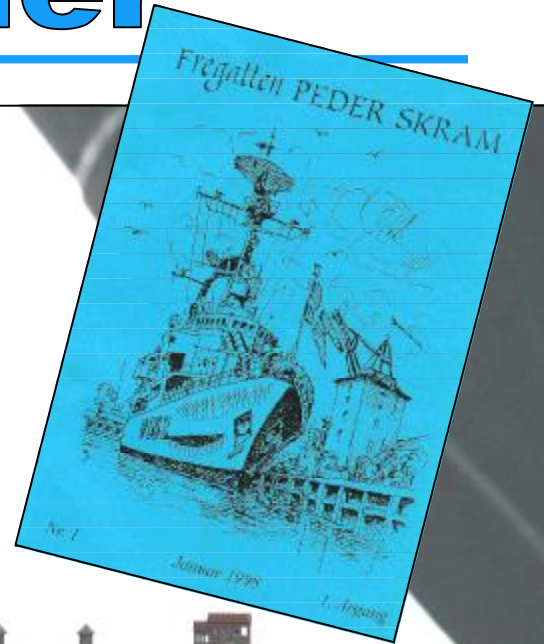


Foto: Finn Hillmose

Venneforeningens Blad

Jubilæums- **2008** udgave

**Fregatten
PEDER SKRAMS
Venner**

Venneforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm og Jens Møller.

Grafisk konsulent: Finn Hillmose.

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvenner.dk

Email: info@pederskramsvenner.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,

1439 København K.

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Sekretærer:

Erik Nygaard og Adam Pomykala.

Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard
Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvenner.dk

Næstformand:

Kommandør Erik Rode

Email: emrode@tiscali.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Seniorsergent L. O. Nielsen

Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Kasserer:

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj

Tlf. 56 14 02 36

Email: kasserer@pederskramsvenner.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Suppleanter:

Jan E. Hartmann

Email: jehha@post.tele.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Maskinmester Bent Frese-Madsen

Email: fresemadsen@post.tele.dk

Fregattens adresse:

Fregatten PEDER SKRAM

Elefanten, Nyholm,

1439 København K

www.pederskram.dk

Email: info@pederskram.dk

Radiodivisionen OZ1RDN:

<http://radiodivisionen.pederskramsvenner.dk>

Email:

radiodivisionen@pederskramsvenner.dk

Telefoner:

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:

23 72 69 77

Leder: Kaj Nielsen OZ9AC

Email: ozniac@jubii.dk

Redaktionelt

I januar 1998 udkom dette blad for første gang, det var Kontreadmiral Dynnes Hansen og Overvagtimester Gerhardt Nørgaard der skrev og redigerede det. På de 10 år der er gået har bladet udviklet sig meget, fra beskedne 8 sider til nu, hvor det er vokset til 24 eller 28 sider, alt efter den stofmængde der er til rådighed. På bladets midteropslag kan du læse den første artikel i det første blad, den blev skrevet af Dynnes Hansen, om PEDER SKRAM's jomfrurejse til USA.

Det har været en fornøjelse at være med til at præge udviklingen, og jeg takker for de mange positive tilbagemeldinger jeg har modtaget. Der skal også lyde en stor tak til alle der gennem årene har bidraget med indlæg til bladet.

Af vægtnæsige (porto) årsager er Jens Møllers artikel om USS FLETCHER klassen delt, således at afslutningen først kan læses i næste nummer af bladet.

Til slut skal jeg takke Finn Hillmose for "gode råd" til dette blad.

Peter Lindstrøm.

49 14 73 87

Email: redaktionen@pederskramsvener.dk

Blad nr.	Deadline	Udkommer
2-2008	1. maj 2008	Juni 2008
3-2008	1. august 2008	september 2008
4-2008	1. november 2008	december 2008
1-2009	1. februar 2009	Marts 2009

Indhold

3. Redaktionelt.
- 4-5. Formanden har ordet.
6. Hilsen fra Fonden.
7. Top ti liste
- 8-15. NORTH CAROLINA klassen.
- 12-13. Jubilæumsartikel.
- 16-17. Modelskibssamlingen.
18. Udflugt til Gøteborg.
19. Annoncering.
20. Nye chefer.
21. Fra kasseren
22. Nyt fra radiodivisionen.
23. Find vej til Fregatten

2008





Formanden har ordet



Lad mig indlede disse linier med at ønske vort medlemsblad et stort TIL LYKKE. Med denne udgave kan medlemsbladet fejre sit 10 års jubilæum. I januar 1998 søsatte kontreadmiral *Hans Dynnes Hansen* og vagtmester *Gerhardt Nørgaard* medlemsbladets første nummer. En af artiklerne fra bladet gengives i denne udgave (Side 12). I de senere år har *Peter Lindstrøm* med stor entusiasme givet bladet et ansigtsløft, ligesom flere forfattere har bidraget med læseværdige artikler. Redaktionen modtager jævnligt tilkendegivelser fra læsere, som udtrykker stor tilfredshed med bladets layout og indhold.

Når dette blad læses, står årets første åbningsperiode – påsken – for døren. *John Larsen* har for længst afkrævet kustoderne meldinger om, hvilke dage i årets løb de IKKE kan tage vagt. Vagterne er herefter søgt fordelt så jævnt som muligt på alle vore kustoder. Vagtliste for påskeperioden ER udsendt. Det er afgørende, at alle kustoder derefter vedkender sig de tildelte vagter. Får man siden hen forfald, må man selv søge at bytte sig til rette. Når først alle har planlagt deres ferier m.v. er det næsten umuligt for kustodekoordinatoren at skaffe erstatning for akutte afbud.

Alle kustoderne ER inviteret til at møde ved PEDER SKRAM lørdag den 15. MAR kl. 0930. Viceadmiral *Jørgen Bork* m.fl. vil orientere om procedurerne for PEDER SKRAM, SÆLEN og SEHESTED i årets åbningsperioder. Briefingerne påregnes at vare ca. 1 time, hvorefter de kustoder, som ikke har vagt, kan tage hjem igen.

Åbningsperioderne er for 2008 fastlagt således :

15-24. MAR (Påsken), 1. JUL – 15. AUG (Sommerferien),

10. OKT (Kulturnatten) samt 11-19. OKT (Efterårsferien).

Siden værftsoopholdet sidste sommer har *Niels Rastrup Andersen*, *Per Jetting*, *Jan Hartmann*, *Erik Nygaard*, *Frank Horn* og *Henrik Boserup* tilbragt næsten al deres fritid om bord i PEDER SKRAM og udført et kæmpemæssigt arbejde med at retablere fregatten efter værftsoopholdet. Tiden er nu kommet, hvor Venneforeningens medlemmer må slutte op om de omtalte arbejdsbier. Som anført i annoncen side 19 , er det nødvendigt at mønstre et antal arbejdshold, hvis det skal lykkes omsider at bringe fregattens genudrustning til en afslutning.

è



Fonden arbejder med at få udstyret til O-rummet bragt om bord. Når det lykkes, bliver der brug for et arbejds hold, som under *Peter Lindstrøms* ledelse kan genetablere O-rummet.

Fonden har godkendt et af Venneforeningen udarbejdet forslag til indretningen af det nye billetkontor med tilhørende opholdsrum for kustoderne. Arbejdet er nu iværksat ved Marinestationens foranstaltning. Venneforeningen skal med tiden medvirke ved indkøb af inventaret.

Fonden inviterede tirsdag den 22. januar 31 kustoder m.fl. til det årlige "Kustodetræf" i Marineforeningens lokaler på Nyholm. Efter en sildemad og en gang skipperlabskøvs orienterede formanden for Fondens bestyrelse, viceadmiral *Jørgen Bork* om fregattens værfts ophold og om det arbejde, som nu pågår med omsider at få fregattens genudrustning tilendebragt. Han udtalte sin påskønnelse af det store arbejde Venneforeningens medlemmer under ledelse af Fondens Tekniske Leder, ingeniør *Peter Sahlertz*, udfører om bord, men noterede, at der er behov for mere arbejdskraft, hvis de mange opgaver skal kunne overkommes i løbet af foråret.

Bestyrelsen er i fuldt sving med at arrangere en forårsudflugt lørdag den 31. MAJ til "Göteborgs Maritima Centrum", hvor den svenske jager SMÅLAND danner kernen i et maritimt museum med et større antal orlogsfartøjer og civile skibe. Se annonceringen på side 18. Det er bestyrelsen en glæde at konstatere, at Venneforeningen fortsat har en fin tilgang af nye medlemmer. Jeg supplerer lejlighedsvis medlemsbladet med et "Nyhedsbrev". Jeg opfordrer derfor medlemmer, som ikke allerede har oplyst deres mail-adresse, til at gøre det, således at flest mulige af Venneforeningens medlemmer kan modtage nyhedsbrevene og eventuelle akutte meddelelser.

Leif Rostgaard Sørensen
Formand

Billede fra Fondens
kustodetræf
d. 22 JAN

Foto:
Kurt Terkelsen



En hilsen fra Fonden

Af viceadmiral Jørgen F. Bork



Her ved 10 -året for Venneforeningens Blad går tankerne tilbage til den spæde start på bladet og dets udvikling gennem årene til det fornemme bindeled, det i dag udgør til alle medlemmerne af Fregatten Peder Skrams Venner.

Til min lykønskning føjer jeg en stor tak for de 10 års målrettede og dygtige indsats. Sideløbende hermed går tankerne også tilbage til den 7. april 1992, hvor jeg på en auktion på Margretheholm på vegne af et konsortium erhvervede Fregatten Peder Skram.

Det har taget os 16 år at nå til, hvor vi er i dag, men det bør ikke undre nogen, når man erindrer, at vi startede med et stort vejrbidt og tomt fregatskrog ribbet for næsten alt udstyr, lige fra taktisk dataudstyr, ildledning, kommunikation, våbensystemer, m.v. samt alle de souvenirs, der forsvinder når det er bekendt, at fregatten ifølge auktionsbetingelser sælges til ophugning.

Hertil kom, at vi fattedes økonomiske midler og nødvendig arbejdskraft, og at istandsættelsen skulle foretages uden værftsfaciliteter - så det måtte nødvendigvis blive et langt sejt træk.

Nok om det - Venneforeningen har gennem årene haft mulighed for at følge med i udviklingen, og har på mangfoldig vis ydet støtte undervejs.

Vi har de seneste år lagt vægt på prioritering af vort arbejde med erhvervelse af resterende udstyr til Peder Skram - inden det blev for ubehjælpeligt for sent - og med registrering og ombordtagning af dette udstyr, hvortil kom behov for hurtig udbedring af opståede tæring.

Vi erkendte i Fondens bestyrelse, at vi med vor sparsomme bemanning ikke havde mulighed for, at behandle fregatten udenbords, og efter vurdering i vort tekniske udvalg burde lade dette arbejde udføre ved et skibsværft.

Vi har efterfølgende i det forløbne år udarbejdet dels en malerspecifikation og dels en skibsspecifikation over alt det arbejde, som nødvendigvis måtte gå hånd i hånd med malerarbejdet, og her må det erindres, at fregatten - uanset de smukke linier - er et gammelt og kompliceret stykke skibsbyggeri.

Baseret på disse specifikationer indledte vi drøftelser med en række værfter, og som det vil være Venneforeningen bekendt, blev alt det specificerede arbejde udført på Aarhus Værft i en 5 ugers periode i juni/juli 2007. Historien herom er lang og spændende, og vil blive bragt i næste nummer af bladet, så her skal jeg blot nævne, at det var et stort, dygtigt og professionelt arbejde, der udførtes af Thomas Bork, Peter Sahlertz og vore "faste" medarbejdere Per Jetting, Jan Hartmann og Niels Rastrup Andersen.

Det afgørende er selvsagt resultatet, som jeg vurderer som yderst tilfredsstillende, eller sagt på anden måde, fregatten er på opretstående, dæk, skrog og bund i fin stand og har aldrig været flottere.

Tillykke til os alle sammen, og håb om fortsat godt samarbejde.

A handwritten signature in black ink that reads "Jørgen F. Bork". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

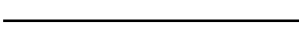
Jørgen F. Bork

Ny artikelserie

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



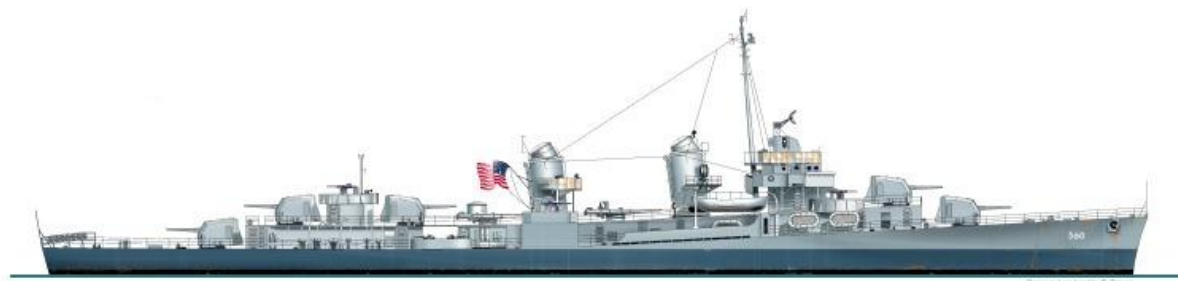
1.	USS IOWA klassen, ialt fire slagskibe, det første bygget i 1940.
2.	USS NIMITZ klassen, ialt 10 atomdrevne hangarskibe, det første bygget i 1968.
3.	HMS QUEEN ELIZABETH klassen, i alt fem slagskibe bygget 1912—1916.
4.	USS TICONDEROGA klassen, missil krydser, der er bygget 27 skibe fra 1983 til 1994.
5.	USS FLETCHER klassen, destroyer, der blev bygget 175 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 lommeflagskibe.
10.	HMS HOOD, Slagkrydser. 1916 - 1941.

Vi vil bringe en omtale af alle skibene, vi er startet bagfra, og er nået til listens nr. 5, USS FLETCHER klassen. Se første del af artiklen på de følgende sider. 

FLETCHER klassen 1



Af Jens Møller



I 1941 begyndte US Navy, at bygge en flåde af store destroyers. De var ment som et modspil til de store "special type" destroyers som japanerne var begyndt at bygge allerede i begyndelsen af trediverne. Fletcher – klassen på i alt 175 enheder, var med deres 115 meter flush-deck, 2.500 tons og 37 knob, de mest succesfulde amerikanske destroyers der nogensinde er bygget.

Skibstypen "Destroyers" har sin oprindelse omkring 1890 -1900 i forbindelse med udviklingen af den "selvbevægelige torpedo". Den engelske ingeniør Robert Whitehead opfandt omkring 1885 en motor som kunne drive en torpedo frem under vand. Man bygge herefter hurtige lette torpedobåde, som bevæbnet med en torpedo skulle sejle frem, for at sænke de langsommere fjendtlige krydsere og slagskibe. Som modtræk herimod byggede man nogle større og hurtigere "Torpedoboat Destroyers", som var bevæbnet med en eller to torpedoer, og frem for alt kanoner til bekæmpelse af torpedobådene. Grundet deres størrelse kunne destroyerne også operere længere fra land

Tekniske data:

Længde: 112,8 meter
Bredde: 12,0 meter
Dybgang: 3,8 meter
Displacement: 2,050 tons,
2,500 tons fuldt lastet.

Besætning: 250 til 340 mand.

Maskineri:

4 Babcock & Wilcox kedler
2 General Electric gearede turbiner
60.000 shp. - 2 skruer
Fart: 36,4 knob.

Armering:

5 stk. 127 mm DP. kanoner.
6 stk. 40 mm luftværn.
7 stk. 20 mm luftværn.
10 stk. 51 cm torpedoer.
2 stk. dybdebombe ramper, for
600 pounds bomber.
6 stk. K-guns til udskydning af
300 pounds dybdebomber.

og under væsentlige hårde vejr-
betingelser. Da de to skibstyper grund-
læggende var ens i fart og bevæb-
ning smeltede de hurtigt sammen,
og torpedobåden blev kun benyt-

è

tet i kystnære farvande som eksempelvis i Danmark.

Da krigen 1914 – 18 begyndte, var Torpedoboot Destroyerne vokset til skibe på 500 til 900 tons depl. og under krigen blev størrelsen hurtigt forøget op til 1.200 tons, og de blev brugt som flådens trofaste vagthunde, som effektivt kunne angribe fjendens slagskibe og samtidig beskytte konvojer mod U-både og anden dårligdom. Inden krigen var omme var de nu kun kendt som "Destroyers".

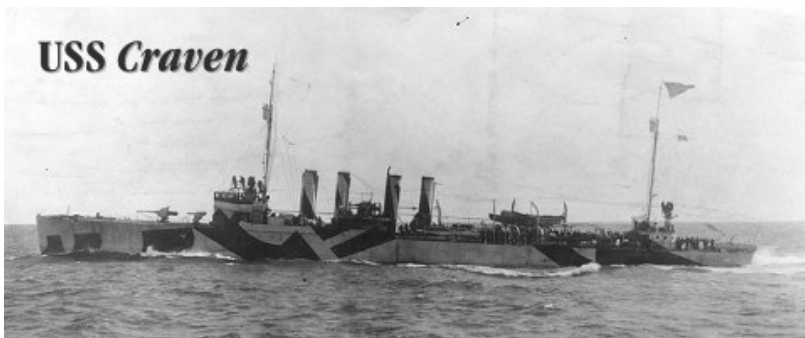
Under 2. verdenskrig fortsatte denne rolle, men nye elementer kom til i form af beskyttelse mod flyangreb, beskyttelse og angreb mod U-både, ved hjælp af radar at være flådens øjne og ører (early warning), ildstøtte for tropper ved angreb på kyster og ikke mindst deres oprindelige formål – torpedoangreb. Destroyers havde ikke den samme prestige som slagskibe og hangarskibe, men var i stedet udviklet til super-flexible "støttepædagoer" som ikke kunne undværes. Ingen chefer for slagskibe, krydsere eller hangarskibe ville overhoved så meget som overveje, at begive sig ind i fjendtligt farvand uden en skærm af beskyttende destroyers. Som flådens vagthunde var de som oftest fremme hvor det gik hedt til og destroyerne var blandt de skibe der led de største tab. For at øge destroyernes udholdenhed til søs, er de under og efter 2. verdens-

krig, stille og roligt vokset i størrelse og bevæbning. I dag findes destroyere på op til 8 – 9.000 tons hvilket gør dem større end mange krydsere under krigen. Samtidig er de bevæbnet med missiler til bekæmpelse af både fly og skibe, på en afstand af op til 200 km, samt helikoptere til U-båds bekæmpelse, elektronik og radar til varsling samt opsamling af måldata ud over horisonten.

Omkring 1935–1940 var alle amerikanske destroyers begrænset af Washington Traktatens bestemmelser med et maksimalt displacement på 1.500 tons. I perioden 1930 til 1938 byggede man i USA ialt 73 nye destroyers af denne størrelse. Samtidig havde man 153 destroyers (de såkaldte Flush Deckers) som var færdigbygget i perioden fra 1918 til 1922. De var let genkendelige på deres 4 - 127mm kanoner i åbne af-futager (1 for, 1 agter og 1 i hver side, et stykke bag broen), samt deres 4 markante skorstene. De var ikke de mest behagelige skibe i høj sø i Atlanten p.g.a. den høje placering af de 2 - 127mm kanoner samt halvdelen af torpedoarmeringen på dækshuset bag broen. Det var iøvrigt 50 stk. af disse destroyers som Churchill lejede af Rosevelt i 1940 til forstærkning af konvojerne i Atlanten. Prisen var udlejning af arealer på Barbados og New Foundland til amerikanske flådebaser. Disse skibe var temmelig slidte og havde mange

tekniske problemer og blev mødt med megen kritik, men de udgjorde alt andet lige, et uvurderligt tilskud til de engelske konvojer over Atlanten.

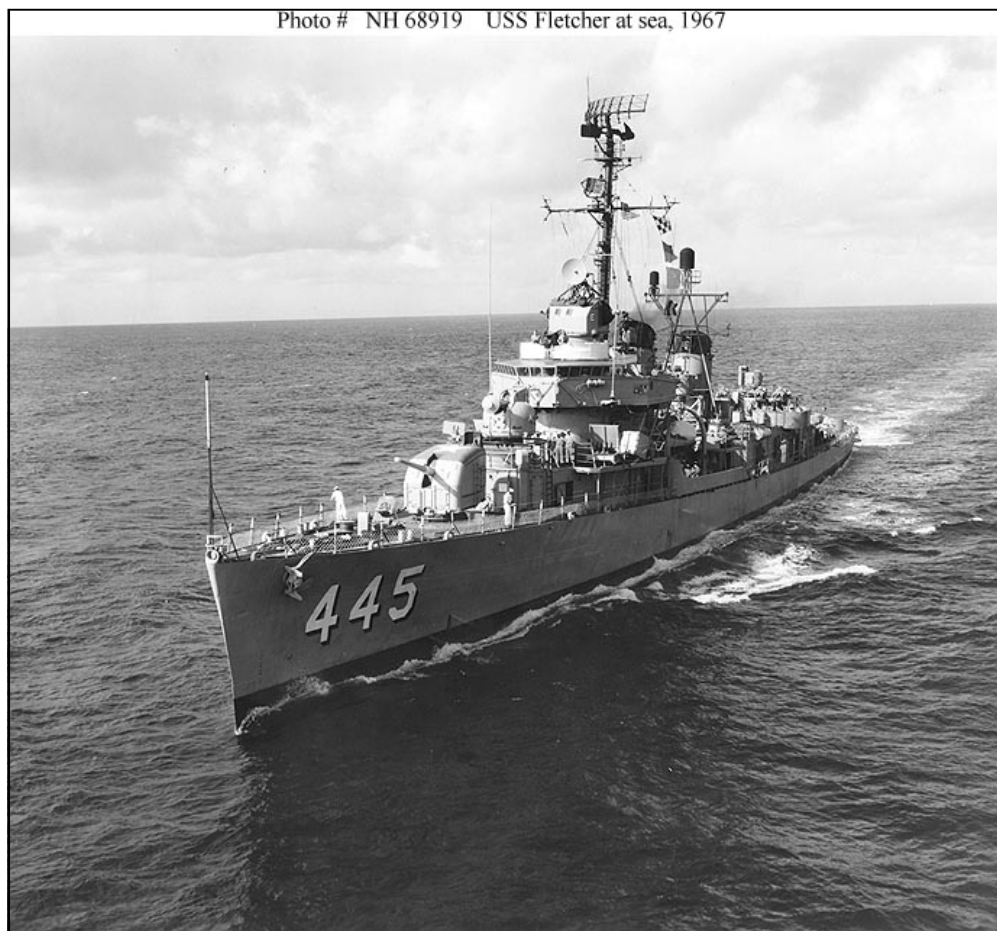
Grundet truslerne i horisonten godkendte Kongressen i et program fra



1937 – 39, at bygge 120 nye destroyers af Benson og Buchanan klasserne (senere ændret til Gleaves og Mayo klasserne). Jeg kan her lige indskyde at amerikanske destroyers og fregatter, altid navngives efter ansatte i US-Navy, som har udmærket sig inden for deres felt. Skibene havde et displacement på 2.000 tons fuldt lastet, var 106m lange (o.a.), 12 meter brede og bevæbnet med 4 - 127mm kanoner i single af-tager i lukket tårn, 4 til 6 - 40mm og 7 - 20mm. luftærkanoner, 10 - torpedoer (2 x 5) og en hastighed på 38 knob. Samtlige disse skibe var derfor klar da amerikanerne kom med i krigen i 1942. De var med ved næsten samtlige operationer i Stillehavet, Middelhavet og Atlanten. Som følge af den heftige udnyttelse i forreste linie blev 18 af disse skibe sænket. Efter krigen blev 21 af disse skibe overført eller solgt til andre mariner, hvor de blev en stor hjælp for mange lande til genopbygning af deres maritime styrker i de første år efter krigen.

I 1939 forhandlede Kongressen igen et nyt byggeprogram for destroyers, og man vedtog at bygge i alt 650

nye destroyers. 350 skulle bygges i 1940 – 41 programmet, og i 1940 – 42 programmet yderligere 200.



De første skibe som blev bestilt var Fletcher klassen. De blev de største destroyers som var bestilt indtil da. I alt 175 Fletcher-class destroyers højeste kommando mellem 1942 og 1944. De var de mest succesfulde bygget indtil da og var som sådan meget populære. Skibene indeholdt mange store forbedringer i forhold til tidligere destroyers. Grundet deres størrelse kunne de bære hele 5 - 127mm kanoner og disse var alle af den nye type 5-inch / 38-cal. Mk.12 i lukket tårn, som første gang kom i tjeneste i USS CRAVEN i 1937, og senere i Mayo – og Gleaves klasserne. Denne kanon blev den bedste og mest brugte "dual purpose" kanon (d.v.s. at den kunne bruges

mod både overflade – og luftmål), som blev konstrueret under krigen. Den blev senere konstrueret i et dobbelt tårn, for de destroyers der blev bygget efter Fletcher-klassen. (HDMS PEDER SKRAM er som bekendt udrustet med MK-38 i dobbelt tårn). Ydermere kunne skibene også bære flere 40mm luftværnskanoner og antallet af disse blev hele tiden opdateret, og fandtes til sidst i både dobbelte – og firedobbelte affutager. Der var desuden plads til 2 MK-3 racks til udkastning af 600 pound dybdebomber over hækken og ligeledes på agterdækket, var der 6 K-Guns til udskydning af 300 pound bomber, 3 i hver side.

Deres flush deck (lige, jævnt, glat dæk) gav væsentlig større styrke, men havde den bivirkning, at pladsen ombord blev lidt mere trang, idet man kom til at mangle bakkdækket. Den ekstra styrke ved flushdækket viste sin ret i Stillehavets typhoner og ved størrelsen og mængden af kampskader som kunne absorberes. De var fra starten udrustet med radar og de var de første som blev udrustet med CIC (Combat Information Center) som befandt sig på hoveddækket lige under broen. Besætningen var på 273 officerer og mænd, men blev løbende forøget i takt med, at luftværnet blev forøget. Besætningen varierede fra skib til skib, og i nogle tilfælde nåede man helt op ca. 350 mand (det gav lidt kamp for at finde en plads til køjen). Alt i alt var Fletcher-klassen velafbalancerede og nydelige skibe. Deres skrog og maskineri, fart, rækkevidde og armering gik bare op i en højere enhed. Fletcher-klassen blev bygget i 2 versioner, og spørg mig ikke om de dybere forskelle. Den eneste måde

man kan kende forskel er, at på "improved" Fletcher-class er afstandsmåler tårnet ovenpå brobygningen, placeret på en lavere sokkel, formodentlig for at forbedre stabiliteten. Masten blev på alle enheder senere udskiftet med en 3-bens mast på grund af nyere og tungere radarudstyr. Der var oprindeligt 3 forskellige typer for radar ombord. En SG - surface search, en SG3 - air search og en FD - fire control. Dette betød, at man kunne lede ilden mod alle former for mål, dag og nat, i regn og tåge. Dette gav en enorm fordel over for japanerne som ikke havde denne form for radar udstyr. Klassen var som de første også fuldt udstyret med moderne Sonar til lokalisering af U-både.



SG1 Overfladeradar i en testversion

De første 25 skibe blev bestilt den 28 juni 1940, med DD-445 USS FLETCHER som det første skib i rækken, men det blev DD-449 USS NICHOLAS som først højste kommando d. 4. juni 1942.

(se billedete på bagsiden af bladet).

Fortsættes på side 14

è

Fregatten PEDER SKRAM's jomfrurejse til USA.

Prøvesejladserne.

De første besætningsmedlemmer til den nye fregat, der var under bygning på Helsingør værft, mødte til tjeneste d. 17 januar 1966. Selv var jeg udstukket til at skulle være næstkommanderende i dette spændende skib, og jeg fik et kontor i Spantelofts bygningen på Holmen, hvor vi begyndte at sætte os ind i tegninger, udstyr m.v. Det mest revolutionerende var naturligvis det turbine-maskineri, der leveredes af Pratt & Whitney og som var en tro kopi af jet-turbinerne i det langdistancefly, der bl.a. benyttedes af SAS på de interkontinentale ruter, nemlig DC 8 'eren. Et maskineri, som hermed for første gang blev anvendt i et større orlogsskib. Samtidig med, at vi forberedte os på Holmen til den nye tjeneste, var vi tilsynsførende på værftet, hvor vi havde lejlighed til at få indflydelse på nogle af de sidste faser af bygningen. En af de spændende dage var, da dieselmaskineriet kørte første gang, men det gik fint.

Den 1 marts tiltrådte chefen, kommandørkaptajn Jørgen Stilling, om bord, og 5.marts oprandt den store dag, hvor fregatten for første gang stod til søs for egen kraft.

Vi sejlede kl.0600 og var først i havn igen kl.2330, og dagen var succesrig. Alt havde fungeret tilfredsstillende, og i de følgende dage fortsatte vi sejladserne med afprøvning af det forskellige maskineri og øvrigt udstyr. Herunder havde vi en såkaldt "Fuld kraft prøve", hvor vi nåede op på 32.7 knob, og hvor der blev foretaget den første fulde afprøvning af de vendbare propeller. Resultatet af denne voldsomme stopprøve, hvor vi gik fra fuld fart med de 44.000 HK til fuld kraft bak og fik fregatten til at stoppe på 37sekunder, gav så vold-

somme vibrationer, at man fik indtryk af, at forskibet ville fortsætte fremad, me-

dens agterskibet ville

blive liggende! Nå, til stor lettelse for værftets ingeniører holdt skibet også til denne spidsbelastning.

Den 29.marts overtog vi skibet fra værftet, og sejlede det til Holmen, hvor i øvrigt arveprins Knud, der jo var forhenværende Søofficer, var den første til at tage imod os. Den 6 april havde vi den højtidelige kommando-hejsning (der måtte gentages d.25. maj, da den officielle overdragelse af fregatten fra den amerikanske stat fandt sted - PEDER SKRAM var i virkeligheden betalt af USA, medens Søsterskibet HERLUF TROLLE blev betalt af Danmark). Så gik det ellers slag i slag med afprøvninger, demonstrationer og megen anden travl aktivitet. Vi holdt prøveskydninger, afprøvede ankre, bugsering, holdt støjmåling (hvor den canadiske marine i øvrigt deltog med stor interesse), sejlede med forsvarsminister Victor Gram og senere (d. 11 oktober) havde en meget interesseret kong Frederik d. IX ombord på en heldags sejlads. For at afprøve fregattens søgenskaber sejlede vi i perioden 27 juni til 14 juli en tur til Bergen, derfra til Londonderry i Nordirland og derfra videre til Portsmouth.

I mellemtiden havde den amerikanske flåde fundet ud af, at det nye turbine-maskineri i PEDER SKRAM måske kunne udnyttes også i US - Navy, og desuden var fabrikanten Pratt & Whitney interesseret i at få publicity omkring maskineriet, så det blev besluttet, at vi skulle til USA og vise skibet frem.

Turen til USA.

Vi afgik fra Holmen d.26. oktober, via Azorerne, og ankom til den store amerikanske flådebase Norfolk d.9. november. Her blev skibet vist frem

2008

for et meget stort antal fagfolk, både maskin- og skibskyndige, og bl.a. havde vi en mindeværdig dag med besøg af ca. 40 NATO-admiraler, der i forbindelse med deres møde i Norfolk ønskede at se dette ret specielle skib. En anden oplevelse for nogle af os var, at Pratt & Whitney med fabrikkens private fly hentede nogle repræsentanter af skibsbesætningen, fløj os til Hartford, Connecticut, gav os en frokost med fabrikkens øverste direktør, viste os fabrikkens og fløj os hjem næste dag. Fra Norfolk gik vi til Washington, hvor vakte en del opsigt, ikke mindst fordi USA's regeringsby jo ikke har en egentlig flådebase, og man derfor ikke er vant til at se så store skibe i den ret lille havn.

Vi havde 5 spændende dage i Washington, med mange udflugter, og utrolig mange ting at se på.

Den 20. november forlod vi USA's hovedstad, hvor det i øvrigt var ved at blive koldt og satte kursen sydpå langs Floridas østkyst. Ingen af os glemmer vist den oplevelse det var pludselig at løbe ind i Golfstrømmen, og skifte temperatur fra begyndende vinter til 20-25 graders varme!

Formålet med turen var nu at gennemgå nogle meget grundige undervandsstøjmalinger på en målestation, som US-Navy havde på Bahama-øerne. Sagen var den, at amerikanerne havde besluttet at bygge en serie fregatter til US Coast Guard med samme maskineri som vores, men at man (under hensyn til risikoen for ubådsangreb) ville være sikre på, at maskineriet ikke var uacceptabelt støjende. Vi havde nogle behagelige dage i det pragtfulde klima, og da støjmålingerne var tilfredsstillende, blev resultatet at Coast Guard senere byggede et antal skibe med "vores" maskineri.

Den 3. December sejlede vi fra hovedbyen Nassau på Bahama, og efter et lille besøg i Funchal, Madeira i dagene 12

– 14 december, vendte vi tilbage til de vejmæssigt noget barskere hjemlige farvande. En rigtig "piver" modtog os i Nordsøen, og det var nok den mest grundige afprøvning af skibets søgenskaber, som vi fik på hele turen. Den 19. December 1966 var vi, med den 147-mands besætning, velbeholden tilbage på Holmen og kunne se tilbage på et godt succesfuldt togt.

Og så begyndte nogle af os i øvrigt at spekulere på søsterskibet HERLUF TROLLE, som vi snart skulle overtage fra værftet. Men det er en anden historie!

Hans Dynnes Hansen



Ovenstående artikel var den første artikel, i det første blad, som Venneforeningen udgav.

Artiklen er skrevet af foreningens første formand, og bladets første ansvarshavende redaktør Kontreadmiral Hans Dynnes Hansen.



De næste 89 blev bestilt i efteråret 1940, og resten i januar 1941 lige efter angrebet på Pearl Harbour. I alt 175 Fletcher-class destroyers, blev bygget ved 11 skibsværfter, med DD-597 USS WILEY som den sidste der højste kommando 22. februar 1945. Disse ny lange og slanke skibe højste kommando lige så hurtigt de kunne bemandedes og få trænet besætningerne. Fletcher-klassen blev et særdeles tiltrængt tilskud til samtlige de operationer hvori US-Navy var involveret. I 1942 og 1943 blev de sendt ud til "brandslukning" i de to største trusler mod de allierede: U-bådskrigen i Atlanten og krigen mod japanerne i Stillehavet.

Deres størrelse og flush dæk gav den fornødne styrke til, at kunne operere under selv de hårdeste vejr-konditioner i Atlanten, hvor de små korvetter og alle de ældre destroyere måtte give op. Det store volumen gav også væsentlig større lastkapacitet for dybdobomber. Senere i krigen blev de desuden udstyret med Hedgehog dybdobombemorterer på fordækket.

Besætningerne fik deres første erfaringer under eskorte sejlads med konvojer fra USA til England. De deltog i invasionen i Nordafrika i 1943 og senere samme år i in-



Hedgehog dybdobombemorterer.

vasionerne ved Sicilien og det italienske fastland. Senere i 1944 var de ryggrad for US-Navy ved invasionen i Normandiet. Ved alle disse operationer fik de hårdt brug for deres evner for luftværn, bekæmpelse af u-både og kystbombardementer. Kun i meget få tilfælde fik de brug for deres torpedoer i et klassisk torpedo angreb.

Efterhånden som de nye hangarskibe af Essex-klassen blev færdigbygget, fik man brug for hurtige og kraftige destroyers til eskorte, og mange Fletcher-klasse destroyers blev overflyttet til disse operationer i





USS MISSISSINEVA i brand efter at være ramt af en Kaiten Kamikaze torpedo 20 NOV 1944

Stillehavet, hvor de viste sig særdeles velegnede. De blev udnævnt til "The Mustangs of the Pacific".

Krigen i Stillehavet krævede alle klassens evner, hvilket hurtigt viste sig under de hårde kampe, dag og nat omkring Solomon Islands i 1942, og videre i "the Island hopping Campaign" fra 1943 til 1945. Ubådsangreb, kystbombardementer, flyangreb og torpedoangreb. Besætningerne og materiellet blev presset til det yderste.

Det gav store tab og flere af skibene blev hårdt beskadiget og nogle sænket. Samtidig med operationerne ved Solomon Islands deltog skibe af Fletcher-klassen i hangarskibsslaget ved Midway. Derefter deltog de uafbrudt i flere og flere operationer, efterhånden som værfterne kunne spy dem ud. Selv de sidste der højste kommando i marts 1945, kunne nå at deltage ved invasionerne ved Iwo Jima og Okinawa. I 1944 og 1945 bestod "dagen ret" af

kystbombardementer og evindelige fly og Kamikaze angreb, som tærede mere og mere på kræfterne. Den mest upopulære tjans var i den yderste kæde omkring invasionsstyrken, som havde til opgave at yde "early radar

warning" mod Kamikaze flyene. Man lå langt fra vennerne, og var et tydeligt og ensomt mål.

Selv om amerikanernes enorme indsats med tankskibe værkstedsskibe og forsyningskibe holdt alle skibe, uanset type i søen i perioder som aldrig er set før, så skulle de dog af og til tilbage til baserne. Her blev de løbende opdateret med alle de nyeste opfindelser samtidig med, at alt det tekniske fik et tiltrængt hovedeftersyn og besætningerne en tiltrængt landlov, hvad enten det var i Pearl Harbour eller San Francisco. I sidste del af krigen blev luftværnet opdateret, ved at den forreste gruppe på 5 torpedorør fjernet. Det gav plads til, at erstatte de 2 dobbelt 40mm affutager ved siden af, med 2 – 40mm firlinge affutager. Det samme gjaldt for 40mm affutagen i reden midtskibs agter.

Afsluttes i næste nr.

Modelskibssamlingen.

Af Orlogskaptajn Ebbe Talleruphuus

I fregattens *Sea Sparrow* – hytte agter har Modelbyggegruppen af 1999 indrettet et museum bestående af 7 modeller af skibe, der gjorde tjeneste i Søværnet under den kolde krig fra 1960-90.

Modellerne er alle i skala 1:35, da de er byggede til at sejle på forskellige søer, og derfor må have en vis størrelse, for at man kan se dem, og fjernstyre dem 50-100 meter fra søbredden. På en videoskærm i museet kan man se modellerne sejle.

Som det eneste medlem af Modelbyggegruppen har jeg haft fornøjelsen at gøre tjeneste ombord på flere af de udstillede skibe, og jeg har bygget tre af modellerne gennem de sidste ti år. Den første var Kystjageren HUITFELDT P 520, som jeg mener er det smukkeste skib Orlogsværftet nogensinde har bygget. Jeg vil ikke gå ind på de historiske forhold omkring kystjagerens tilblivelse. De kan læses i Tom Wismanns glimrende hæfte, *Flådens skibe Nr. 2*, og i uddrag ses over modellen i museet. I stedet vil jeg fortælle om mine personlige erfaringer fra knap 3 års tjeneste om bord 1960-63.

Den 11. december 1960 blev jeg som nyudnævnt søløjtnant I tilkommanderet HUITFELDT, der tilbragte denne week-end i Ålborg. Chefen OK Ole Felding var på besøg hos nogle venner i Nordjylland, da jeg i snestorm ankom til skibet medbringende 2 kufferter med uniformer og anden personlig udrustning. Jeg rejste i uniform – det gjorde man jo dengang – så den tunge kappe kunne jeg have på, i stedet for at pakke den i kufferten. Sablen derimod var som sædvanlig i vejen. Den kunne ikke være i kufferten, så den måtte

jeg have i hånden i sin pose. Jeg tog en taxa fra stationen til havnen. Jeg blev vist ned i officersmessen agter i skibet, hvor næstkommanderende, kaptajnløjtnant Jørgen Bork tog pænt imod mig. Jeg spurgte, om han ønskede mig omklædt i tjenestefrakke, da jeg jo officielt meldte mig til tjeneste ombord for første gang. NK var dog helt tilfreds med min påklædning, da de 2 nye snore nærmest overstrålede den ældre kaptajnløjtnants distinktioner. Vi delte derpå 2 Tuborg serveret af vagthavende messegast.

Officersmessen i en kystjager var meget hyggelig med sine mørkerøde stofsofaer og røde læderstole, og lå i direkte forbindelse med alle lukafer i officersgangen. En stejl lejder førte op til agterste dækshus og dermed til dækket. Messegasten havde båret mine kufferter ind på det 2-mands lukaf, jeg skulle dele med 1. artilleriofficer.

Jeg kendte kun kystjagerne HUITFELDT og WILLEMOES fra Holmen, hvor de lå fortøjet ved torpedobådsbroerne, sammen med motortorpedobådene, men havde altid beundret dem fra vinduerne i Søofficersskolens klasselokaler – de 2 kystjagere udstrålede en kraft og skønhed, der næppe kunne findes i andre krigsskibe på den tid.

De skoleskibe jeg hidtil havde været tilkommanderet, HOLGER DANSKE og ÆGIR havde naturligvis deres egen sjæl, men kunne aldrig måle sig med de slanke kystjagere, der med deres 36 knob kunne matche selv motortorpedobådene. Det føltes som en speciel ære, at blive én af de udvalgte i en kystjager.

Vi sejlede altid. Kystjagerne deltog i alle øvelser i danske, og tilstødende farvande, og derudover foregik der

en intens træning ombord af de meget unge konstabler, vi fik ombord som en del af besætningen. HUITFELDT var udvalgt som Søværnets første konstabelenhed, og ordren fra Søværnskommandoen var klar: Konstabelordningen skulle være en succes. Det betød, at skibet fik tilkommanderet de bedste befalingsmænd Søværnet kunne afse, så alt virkede og HUITFELDT blev et lykkeligt skib, der kunne alt – undtaget at flyve og dykke.



Modelbyggegruppens model af HUITFELDT.

Det var sjældent, at vi sejlede med begge kedler i drift, for olieforbruget for at lave 24.000 heste og dermed sejle 36 knob var enormt. På én kedel kunne vi forlægge med 21 eller 24 knob, og det var normalt alt rigeligt, til en behagelig, effektiv fart i stort set alt slags vejr. Jeg husker dog de nætter, hvor vi havde øvelser i Kattegat sammen med Hunt-fregatterne. Øvelsen sluttede f.eks. kl. 0100 med signalet NN3 fra admiralen, og natmaden – røde pølser og varm kakao blev udgivet til besætningen. Jeg var vagtchef på broen, og kunne regne ud, at der ville blive trængsel, når 2 kystjagere og 2 Hunt-fregatter skulle forbi Kronborg samtidig – for at komme først til Holmen. Hunterne kunne sejle 23 knob, så vort fartoverskud var minimalt. Til alt held vidste jeg, at vi

med de store brændere på kedlen kunne klare 3 knob ekstra, så jeg ringede ned til vagthavende maskinofficer, og bad ham "sætte vand over" til 27 knob. Da Hunterne ankom til Holmen var kystjagerne allerede fortøjede, og kunne derfor sende et trossehold over for at hjælpe vore gode fregatvenner til kaj på Bradebænken ved Mastekranen.

Min tid som AUO, anti-ubåds-officer, i HUITFELDT blev afsluttet på en lidt trist måde. Jeg skulle fortsætte min torpedobådstjeneste i MTBerne, og skulle ombord i MTB TRANEN ultimo marts 1963, da vi lå i Stavanger, i forbindelse med en øvelse.

Desværre kolliderede TRANEN med en norsk fiskekutter i skærgården før den nåede Stavanger. Begge skibe sank og 2 norske fiskere omkom. TRANENS besætning, og jeg blev transporteret af WILLEMØES til Frederikshavn, hvor vi overtog MTB SVÆRDFISKEN, der blev ny divisionsbåd for TBD 113. Der gik mange måneder før besætningen fik ryset den oplevelse af sig, selv om vi fortsatte øvelsen i norske farvande så hurtigt vi fik SVÆRDFISKEN sejlklar. Ikke nogen ønskestart i en MTB. Senere overtog jeg kommandoen over Søværnets nyeste skib, MTB HØGEN, den sidste af 4 MTBer af FALKEN-klassen.

Jeg tænker så tit på, at HUITFELDT ville have været det perfekte museumsskib. Det føles næsten som et kultur-drab, at dette smukke skib, bygget på Orlogsværftet under verdenskrigen, skulle ophugges i 1966. Men dengang var der hverken interesse for eller penge til at købe ud-rangerede krigsskibe. Det var før fregatten JYLLAND blev istandsat i Ebeltoft som museumsskib – og mange år før viceadmiral Jørgen F. Bork sikrede PEDER SKRAM for eftertiden.

UDFLUGT til "GÖTEBORGS MARITIMA CENTRUM" LØRDAG den 31 MAJ 2008.

Udflugten påregnes gennemført efter følgende (omtrentlige) tidsplan :

- Kl.: 0700 : Afgang fra Valby S- Station (Busterminalen på Lyshøjgårdsvej)
- Kl.: 0750 : Opsamling Helsingør (ved H-H færgernes opmarchfelt)
- Kl.: 0830-1130 : Kørsel Helsingborg – Göteborg (kort rygestop under vejs).
- Kl.: 1130-1230 : Frokost (Stedet oplyses senere).
- Kl.: 1230-1300 : Kørsel fra restaurant til "Göteborgs Maritima Centrum" ved Pakhuskajen.
- Kl.: 1300-1500 : Rundvisning i jageren SMÅLAND, besøg i øvrige enheder på egen hånd.
- Kl.: 1500-1645 : Fri manøvre i Göteborg.
- Kl.: 1645 : Påstigning i bussen.
- Kl.: 1700-2200 : Kørsel Göteborg – Helsingborg (med kort rygestop under vejs) – Helsingør – Valby S-station.

Pris : kr.: 400,00 , inklusive bus, færge, entré i Göteborg og frokost (minus drikke-varer). Indbetales til Venneforeningens bank reg. nr. 9570 konto nr. 0683280 senest 5. MAJ 2008 mærket "Göteborg + navn".

Tilmelding : Senest den 5. MAJ til

Leif Rostgaard Sørensen E-mail : formand@pederskramsvener.dk
tlf.: 49141539

Børge Raasthøj E-mail : kasserer@pederskramsvener.dk, tlf.: 56140236

Efter 5. MAJ er tilmeldingen bindende. Der kan max være 50 deltagere. Vi gennemfører ved mindst 40 tilmeldte.

Venlig hilsen

Leif Rostgaard Sørensen
Formand



ANNONCERING efter ARBEJDSHOLD

Kære medlemmer af "Fregatten PEDER SKRAM´s Venner" !
Så er det nu, I skal vise, at I ønsker at støtte op om fregattens genudrustning.

HJÆLP ! BEHOV FOR ARBEJDSHOLD !

Siden værftsoopholdet sidste sommer har *Niels Rastrup Andersen, Per Jetting, Jan Hartmann, Erik Nygaard, Frank Horn og Henrik Boserup* i samarbejde med *Peter Sahlertz* (Teknisk Leder) udført et kæmpemæssigt arbejde med at genmontere de ting, som måtte afmonteres før værftsoopholdet.

Sigtet er nu at gøre en indsats for omsider at bringe fregattens genudrustning til en afslutning. Der er i første omgang brug for arbejds- hold til følgende opgaver :

Hold 1. Renovering og maling omkring forreste casing (nedgang til hoved maskineri og forreste gearrum), 2-3 mand..

Hold 2. Maling af 20 mm affutager (indendørs) 2-3 mand.

Hold 3. Maling af indre gang fra SG-messen og fremover, 2-3 mand.

Hold 4. Maling af SEA SPARROW launcher og tilhørende afmærkning på dækket, 2-3 mand.

Hold 5. Maling af gelænder m.v. på dækket, 2-3 mand.

Hold 6. Specielt lør-søn 26-27. APR 2008 skal vi bruge 3-5 mand til re- novering af torpedoerne på kajen før ombordtagning.

Venneforeningens medlemmer opfordres til at afse nogle dage til PEDER SKRAM og melde sig til et eller flere arbejds- hold. Kontakt *Niels Rastrup Andersen*, tlf.: 38749293,

E-mail : niels@pederskramsvenner.dk for nærmere oplysninger.

Venneforeningen kan tilbyde medlemmer fra provinsen indkvartering på kasernen på Nyholm, hvis de kan bidrage med arbejdskraft nogle dage.

Der er behov for et antal "faste folk", som vil påtage sig tilsynet med hvert sit område om bord, klargøre området før åbning og vedligeholde området i løbet af åbningsperioderne. Jeg opfordre nogle af vore kustoder til at påtage sig denne opgave, som passende kan varetages i forbindelse med vagterne. Kontakt *Niels Rastrup Andersen*.

Venlig hilsen
Rostgaard

Ny forsvarschef.

Fra 1. august 2008 udnævnes en god ven af fregatten, viceadmiral Tim Sloth Jørgensen til ny forsvarschef.

Viceadmiral Tim Sloth Jørgensen bliver den nye forsvarschef fra 1. august 2008 og afløser samtidig den nuværende forsvarschef, general Hans Jesper Helsø, som går på pension.

Tim Sloth Jørgensen er efter Forsvarsministeriets indstilling i dag ved kongelig resolution udnævnt til admiral fra 1. august 2008.

- Det er et ønskejob at få lov til at lede en organisation, som har spændende opgaver og utroligt engagerede og dygtige medarbejdere og på et utroligt spændende tidspunkt i Forsvarets udvikling. Jeg er derfor også både stolt og glad over at få lov til at lede denne helt specielle organisation, siger Tim Sloth Jørgensen.



Ny chef for Forsvarets Efterretningstjeneste

Fra 1. marts 2008 tiltræder Kontreadmiral Finn Hansen som chef for Forsvarets Efterretningstjeneste og afløser dermed den nuværende chef, kontreadmiral Jørn Olesen, som går på pension.

Finn Hansen er 50 år og har ligeledes en alsidig baggrund i forsvaret og Forsvarsministeriet. Finn Hansen har de seneste to år varetaget stillingen som chef for Forsvarets Materieltjeneste.



Fra sekretærene og kassereren:



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

Henning Hyrup Jørgensen	Kalundborg.
Flemming & Lisbeth Sørensen	Hinnerup.
Peter Færch	Nibe.
René Vinding	Ballerup.
Olaf Carlsen	Roskilde.
Kaj Aage Sørensen	Ishøj.
Kurt Gammelby	Horsens.
Hans Frederik Sillassen	Åre.
Niels Bjørn Hansen	Brønshøj.
John Persson	Valby.
Hans Skjerning	Svendborg.

Sammen med dette blad følger kontingent opkrævningen for 2008, vi håber du stadigvæk, ved at betale dit kontigent, 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: **9570** og kontonummer: **06 83 280**

og derefter som tekst på modtagers kontoudtog:

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.
kontor@pederskramsvener.dk

Radiodivisionen melder:

Bemandingsprocenten på radiostationen var i åbningsæson 2007 på 94% - tak for jeres indsats.

Nu står sæson 2008 for døren - vagt-skemaet er udsendt, når dette læses, så I kan tilmelde jer. Der er planlagt følgende åbningstider for PESK i 2008: 15 - 24 MAR(påsken); 01 JUL - 15 AUG (sommerferien) og igen 10 - 19 OKT(Københavns Kulturnat og efterårsferien).

Inden sæsonstart bliver der gennemført en række vedligeholdelses- og justeringsarbejder på radiostationens materiel. Antennemæssigt bliver der måske et par ændringer af deres positioner for at give bedre plads til andre installationer.

HF radioforholdene ser ikke ud til at blive bedre førend medio 2008, da solpletantallet stadig er lavt, har været 0 i det meste af JAN måned 2008 - forudsigelserne viser, at den nuværende solpletcyklus (nr.23) når sit minimum i MAR måned 2008 plus/minus 6 måneder.



Jørgen, OZ5JC. Foto: Carsten Schou, OZ1CS

Cyklus 24 forventes at blive aktiv i sidste halvår af 2008; begyndelsen af en ny solpletcyklus konstateres ved, at solens poler skifter polaritet (Nord bliver Syd og omvendt) dette er ikke konstateret endnu.

Alle certificerede radioamatører og andre med interesse for radiokommunikation, der er medlem af 'Fregatten Peder Skrams Venner', kan 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@pederskramsvenner.dk

Fregatten er åben for besøg næste gang i
Påsken 2008 - 15 til 24 MAR, 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
20 min., - 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.

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

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



USS NICHOLAS (DD/DDE-449)
a Fletcher-class destroyer of the United States Navy.
Læs artiklen på side 7.

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

