



Nr. 1  
marts  
2009  
12. årgang

---

# Fregatten PEDER SKRAMS Venner

---



Venneforeningens Blad

# **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:***

Kurt Terkelsen

Email: kurts@mail.tele.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Adam Pomykala

***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](mailto: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

**D**ette blad er den første udgave i den 12. årgang af "Venneforeningens blad."

Der er to store artikler i bladet denne gang. Der er en fortsættelse af Jens Møller's artikel om USS QUEEN ELIZABETH klassen, og så har Stig De-Geer skrevet en beretning om "Peder Skram og Fregatterne" som omfatter de tre af Søværnets skibe der har båret navnet "PEDER SKRAM".

Året 2009 bliver også en spændende sæson for Fregatten - det første år som rigtigt kongeligt indviet museumskib. Vi har fået et nyt og blivende billetkontor, med bedre forhold for kustoderne.

Samtidig har PEDER SKRAM's tekniske team arbejdet flittigt hele vinteren, så det bliver spændende at se resultatet.

På redaktionen vegne  
*Peter Lindstrøm.*

49 14 73 87

Email: [redaktionen@pederskramsvenner.dk](mailto:redaktionen@pederskramsvenner.dk)

Blad nr.	Deadline	Udkommer
2-2009	1. maj 2009	juni 2009
3-2009	1. august 2009	september 2009
4-2009	1. november 2009	december 2009
1-2010	1. februar 2010	marts 2010

## Indhold

3. Redaktionelt.
4. Formanden har ordet.
5. Top ti liste.
- 6-13. USS QUEEN ELIZABETH klassen. Fortsat fra 4/08
13. Brev fra Teknisk Team
- 14-21. Peder Skram og Fregatterne.
22. Radiodivisionen.
23. Meddelelser fra foreningen.

Forsiden:  
Søværnets nye  
Inspektionsfartøj  
KNUD RASMUSSEN  
Foto:

[Www.skibsteknisksselskab.dk](http://www.skibsteknisksselskab.dk)





# Formanden har ordet



**N**år disse linier læses, er de første to måneder af 2009 allerede gået. Vi nærmer os forårsjævn døgn, hvor de lyse timer kommer i overtal.

Selv om vejret har været gråt i gråt, og der er koldt både om bord i fregatten og ude på kajen, er "arbejdsbierne" fortsat særdeles aktive dels med en lang række vedligeholdelses-opgaver, dels med at nå længst muligt med at klargøre PEDER SKRAM til sommerens åbningsperiode. Der arbejdes eksempelvis med O-rummet, med adgangsforholdene til maskinrum "K", med renovering eller udskiftning af lugekarme, med både 127 mm og 20 mm kanoner og med meget mere.

Som det fremgår af annonceringen på side 13, er der behov for ekstra arbejdskraft til at klare de mange opgaver, ligesom der lægges op til et par arbejdsweekender, når det bliver lidt lysere i vejret. I lighed med sidste forår skal jeg igen opfordre Venneforeningens medlemmer til at yde en indsats ved at deltage i arbejdet om bord. Kontakt *Niels Rastrup Andersen* og aftal, hvornår I kan sætte nogle fridage ind på arbejdsopgaverne.

I medlemsbladets december udgave omtalte jeg bestyrelsens konstituering efter generalforsamlingen den 20. september 2009. Ved en beklagelig fejl fik jeg ikke medtaget, at *Lars O. Nielsen* fortsat er et særdeles aktivt medlem af bestyrelsen.

Efter forudgående forhandlinger er åbningsperioderne i 2009 nu fastlagt således : Påskeperioden udgår. Der holdes åbent hver weekend i juni efterfulgt af én samlet åbningsperiode alle dage fra 1. juli til 15. august. Derefter åbent Kulturnatten (9. oktober) samt alle dage i efterårsferien 10-18. oktober 2009.

I lighed med tidligere år vil der kort tid før åbnings sæsonen indledes blive afholdt et "Kustodetræf", således at Fonden kan give en instruktion til kustoderne om aktuelle forhold omkring fregatten og om samarbejdet med SÆLEN og SEHESTED.

Det nye billetkontor er næsten færdigmonteret. Udestående arbejder forventes udført i løbet af foråret, således at billetkontoret og opholdsrummet bag ved fremstår i overensstemmelse med de godkendte tegninger. Lad mig her igen udtrykke min anerkendelse for det store og flotte arbejde, som "arbejdsbierne" allerede har lagt i projektet.

Som tidligere omtalt har Fonden en række tiltag i støbeskeen med det sigte at give publikum en større oplevelse, når de besøger fregattens funktionsområder. Alt tyder på, at der lægges op til en spændende sæson i 2009.

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.	<b>HMS QUEEN ELIZABETH klassen, i alt fem slagskibe bygget 1912—1916.</b> (første del i blad nr. 4 2008)
4.	USS TICONDEROGA klassen, missil krydser, der er bygget 27 skibe fra 1983 til 1994. (blad nr. 3 2008)
5.	USS FLETCHER klassen, destroyer, der blev bygget 175 skibe og det første blev bygget i 1942. (blad nr. 1 og 2 2008)
6.	USS NORTH CAROLINA klassen, to slagskibe begge bygget i 1940. (blad nr. 4 2007)
7.	Tyskland BISMARCK klassen, to slagskibe bygget fra 1936. (blad nr. 3 2007)
8.	USS ESSEX klassen, i alt 24 hangarskibe, bygget fra 1942. (blad nr. 2 2007)
9.	Tyskland DEUTSCHLAND klassen i alt tre lommeflagskibe. (blad nr. 1 2007)
10.	HMS HOOD, Slagkrydser. 1916 - 1941. (blad nr. 4 2006)

Vi vil bringe en omtale af alle skibene, vi er startet bagfra, og er nået til listens nr. 3, HMS QUEEN ELIZABETH klassen.

Se sidste del af artiklen på de følgende sider. 

# QUEEN ELIZABETH klassen 2



Af Jens Møller. Fortsat fra nr. 4/08

Bygningen af de 5 slagskibe af Queen Elizabeth klassen fremstod som kulminationen af slagskibe i perioden 1906 – 1918. Disse "Super-Dreadnoughts" eller "Fast Battleships" var uimodsagt de kraftigste, hurtigste og mest velafbalancerede slagskibe i krigen 1914 - 1918. De tjente med ære i ca. 35 år, d.v.s. i både første – og anden verdenskrig.

Opfindelig var skibene tegnet med 10 kanoner i 5 dobbelte tårne, 2 henholdsvis for og agter og et midtskibs som i de sidste 12 Dreadnoughts, bl. a. Iron Duke-klassen der var færdig 1914. Det blev dog hurtigt klart, at skibene ville blive så tunge, at de kun ville kunne nå en fart af 20knob, men sløjfede man midtertårnet ville vægten af en bredside stadig være 7.442kg, d.v.s. 1.100kg større end i Iron Duke klassen. Den vægt og plads som blev sparet blev i stedet brugt til 4 ekstra kedler, der skulle bringe skibet op på en fart af ca. 25knob. For at nå denne fart ville det være umuligt at bruge kul som brændsel; kun oliefyring kunne løse problemet. Olie har en væsentlig større brændværdi end kul, vejer mindre, fylder mindre og kan stuves i tanke i bunden eller på siderne af skibet. Den vægt og volumen man sparede, kunne derfor bruges både til kraftigere panser og kraftigere maskineri. Mandskabsmæssigt sparede man mellem 200 og 300 fyrbødere. Alt talte for olie, men beslutningen var ikke ligetil.

Winston Churchill havde så småt indført oliefyring i nyere destroyere og krydsere, men i slagskibene havde man kun indført et system hvormed man sprøjtede kullene med olie før de gik i fyret. Det forhøjede brænd-

## Tekniske data:

Længde: 196,3 meter  
Bredde: 27,6 meter  
Dybgang: 10,2 meter  
Displacement 1916: 31.500 tons  
Displacement 1937: 36.500 tons

Besætning 1916: 950 mand  
Besætning 1940: ca. 1.225 mand

## Maskineri:

24 Babcock & Wilcox kedler  
4 Yarrow eller Parsons direct drive turbiner, Ca. 80.000 shp. - 4 skruer  
Fart: 24,2 knob ved prøver.

## Armering:

### 1916

8 stk. 15" kanoner. Kaliber 42. Mk1  
16 stk. 6" kanoner, kaliber 45.  
4 stk. 21" torpedoer.

### 1937-41

8 stk. 15" kanoner  
24 - 32 stk. 40mm luftværn  
24 - 36 stk. 20mm luftværn  
2 katapulter og 2 fly.

## Panser:

Sidepanser 331mm - 152mm.  
Tårne front: 331mm.  
Barbetter: 254mm.  
Kommando pansertårn 279mm.

værdien noget, men ikke nok for "the Elizabeths". Årsagen til denne halve løsning var, at kullene gravede man i England, hvilket gav stor forsynings-sikkerhed, medens olien kom fra USA eller mellemøsten og der-





Queen Elizabeth Class 1915

med hurtigt kunne blive en ustabil løsning. Churchill tog så den modige beslutning, at købe aktiemajoriteten i Persian Oil Company og samtidig fik han færdigforhandlet "The Anglo-Persian Oil Convention" hvormed han i det mindste sikrede adgangen til olien. The Elizabeths kunne nu bygges med oliefyrede kedler. Man kom dog aldrig op på den planlagte fart på 25knob, idet skibene kom til at veje ca. 5.000tons mere end beregnet. Samtidig nægtede Admiraltetet at gå over til moderne vandrør i kedlerne, idet man mente de ikke var sikre nok. Dette ville ellers have givet det nødvendige ekstra damptryk, idet de nye tynde rør ville give hurtigere opvarmning, højere temperatur, højere tryk og dermed hurtigere gennemstrømning. Efter få år var disse rør dog alligevel blevet standard i alle nye skibe med damp turbiner.

Alle 5 skibe hejste kommando fra januar 1915 til februar 1916 og de blev en stor succes. Panser og vandtæt inddeling var det mest moderne og det tunge kanoner, bakket op af helt nye ildlednings systemer, med store langtrækkende afstandsmålere i ildledercentralerne gav en enorm træfsikkerhed. Med deres store bredde blev skibene desuden utrolig støtte platforme for artilleriet.

Et problem var dog ikke løst, idet det

mellemsvære artilleri på 16 stk. 6in. (152mm) kanoner stadig var anbragt i single tårne i kassematter langs siden af skibet i højde med hoveddækket. Denne placering gav dårlig skudvinkel og de løb ofte fulde af vand ved høj fart og høj sø. I 1916 sløjfede man 2 i hver side og erstattede dem med 4 fritstående single affutager agter. Skibene blev samtidig, som de første slagskibe i verden, udstyret med 4 stk. 3in. (76mm) luftværnskanoner som beskyttelse mod zeppelinere og fly; en trussel man måtte begynde at tage alvorlig.

Alle 5 skibe indgik ved kommandohejsningen som en selvstændig eskadre (5th. Squadron) i Grand Fleet i Nordsøen. Årsagen var, at de var for langsomme til at indgå i Admiral Beatty's slagkrydsereskadre, men hurtige nok til at udgøre en selvstændig "fast Wing" i Admiral Jellicoes slagskibsedskadre. Hele denne flåde, den største og kraftigste verden havde set, havde til opgave, at forhindre Admiral Hipper i at føre den tyske højsøflåde ud i Nordsøen, enten gennem Kielerkanalen eller gennem Skagerak. Den engelske styrke bestod, i slaget ved Jylland d. 1. juni 1916 af ialt 28 slagskibe, 10 slagkrydsere, 32 krydsere og ca. 90 destroyere. Hele Grand Fleet var under kommando af Admiral Sir John R. ➔

Jellicoe (om hvem Churchill udtalte, at han var den eneste mand i verden, der kunne tabe krigen i løbet af en dag). Viceadmiral David Beatty havde kommandoen over de 9 slagkrydsere og Rearadmiral Sir Evan-Thomas havde kommandoen over 5th. Battle Squadron bestående af 4 Elizabeth's. Den tyske Hochseeflotte var under kommando af Viceadmiral Reinhard Scheer og bestod af 21 slagskibe, 6 slagkrydsere, 11 krydsere og ca. 70 destroyere. Slagkrydserne var under kommando af Viceadmiral Franz von Hipper.

Slaget ved Jylland 31 maj til 1 juni 1916 er nok verdens største søslag, og det diskuteres stadig hvem der vandt. Faktum er, at tyskerne slap ud af den fælde de var rendt ind i. Englænderne mistede 14 skibe (3 slagkrydsere, 4 krydsere og 8 destroyere). Tyskerne mistede 11 skibe (1 slagskib, 1 slagkrydser, 3 krydsere og 7 destroyere). På engelsk side omkom 6.784 søfolk og på tysk side 3.058. Taktisk set var det en tysk sejr, men strategisk var det en klar engelsk sejr, idet Admiral Jellicoe efter ankomsten til baserne i Scapa Flow, Cromarty og Rosyth den 2. juni,



Viceadmiral Reinhard Scheer  
1863 - 1928.

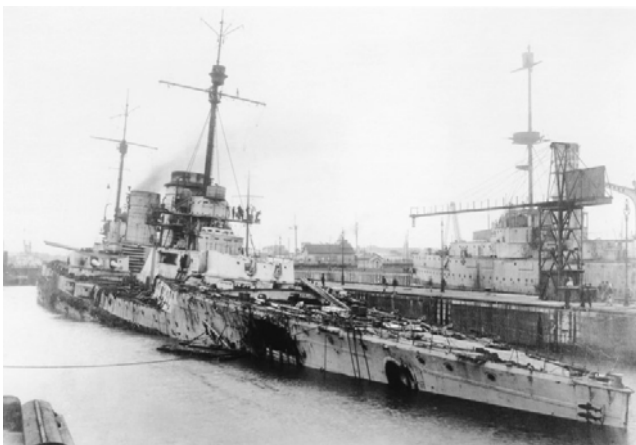
kunne sende telegram til admiralitetet: "*The Fleet will be ready for sea at 4th. of June*". De tyske skibe var så stærkt beskadiget, at flåden ikke var sejlklar før februar 1917. Tyskerne vovede sig siden aldrig til søs igen, men henslæbte tiden i Kiel og Rostock hvor det endte med mytteriet i 1918.

Slaget ved Jylland var samtidig slutningen på den 400 år lange epoke hvor skibene lå på 2 linier og dængede hinanden til med optisk styret kanonild. Fra 1940 holdt elektronikken og hangarskibet sit indtog.

Ved Jyllandsslaget fik de fire Elizabeth's bevist, at deres konstruktion var korrekt. De var hurtige nok til at kunne gribe ind mod Hipper's slagkrydsere, og derved redde Beattys slagkrydsereskadre. Deres kraftige artilleri og panser var senere i stand til at modstå den samlede tyske flådes forsøg på at komme forbi, indtil Jellicoe kunne nå frem med hele sin slagskibsflåde. I over en time lå de 4 skibe alene over for den samlede tyske slagskibsflåde, så Beatty kunne slippe væk, og blev de mest heftigt engagerede skibe under slaget. Den beskydning og de træffere de blev udsat for, ville afgjort have været fatale for andre slagskibe. Samtidig var rækkevidden, træfsikkerheden og gennemslagskraften af 15in. kanonerne en ubehagelig overraskelse for tyskerne, der kun blev reddet af den dårlige kvalitet på de engelske granater. I flere tilfælde "bumbede" de af på det tyske panser. Alligevel blev panserkrydserne SMS LÜTZOW og SMS SEYDLITZ kun reddet synkefærdige i land takke være tyskernes eminente vandtætte inddeling og reparationerne tog næsten et år. Tyskerne kopierede ret hurtigt Elizabeth-klassen og startede med at bygge 7 skibe. Kun 2 af Bayernklassen blev færdige i 1917, men kom aldrig i kamp og endte deres dage d. 21. juni 1919, sammen med resten af den ty-



ske flåde, på bunden af Scapa Flow efter interneringen i forb. m. kapitulationen i 1918.



SMS SEYDLITZ efter slaget ved Jylland

I mellemkrigsårene blev skibene løbende ombygget og moderniseret, specielt m.h.t ildledelse, elektronik og panser. Deres torpedobeskyttelse var ikke i stand til at modstå moderne 21in. (53cm.) torpedoer, og de blev derfor, med undtagelse af HMS BARRHAM, moderniseret i slutningen af tyverne med moderne antitorpedobulges (tykke metalpuder langs hele skibssiden, som regel fyldt med olietanke). Panser og vandtæt inddeling stadig modstandsdygtigt, hvilket blev bevist i Alexandria i 1941, hvor HMS QUEEN ELIZABETH og HMS VALIANT blev sænket på lavt vand af italienske frømand. Alle fik faciliteter til rekognosceringsfly. HMS QUEEN ELIZABETH, HMS VALIANT og HMS WARSPITE blev udtaget til en total modernisering. De fik lagt ny "high power small tupe" kedler ind, og den vægt man sparrede blev brugt til ombygning af brobygningen samt moderne luftværn.

### **HMS QUEEN ELIZABETH**

hejste kommando januar 1915, og blev øjeblikkelig sendt til Dardanellerstrædet for at assistere med bombardement af tyrkiske forter. Desuden overrumplede man den tyske slagkrydser SMS GOEBEN ved at beskyde den tværs over en 16km

bred landtange. Man brugte en ballon til at registrere nedslagene og lede ilden. Den måtte returnere til England, idet man løb tør for 38cm granater. Tilgik Sir Evan-Thomas's 5th. Squadron, men var på værft under Jyllandsslaget. Var fra november 1916 og krigen ud, flagskib for nyudnævnte admiral Sir David Beatty, som havde overtaget kommandoen over Grand Fleet efter Admiral Sir John R. Jellicoe. Den blev som de andre 4 skibe moderniseret flere gange i mellemkrigsårene og gjorde løbende tjeneste i både Middelhavet og Atlanterhavet. Den deltog i 1939 og 1940 i konvojtjenste i Atlanten og blev i 1941 overført til det østlige Middelhav. Den 19. december 1941 blev den sænket på lavt vand, sammen med HMS VALIANT i Alexandria. Begge skibe blev hurtigt hævet, men HMS QUEEN ELIZABETH måtte sendes til USA for reparation. Man benyttede lejligheden til at give "den helt store tur" hvor bl.a. 6in. kanonerne blev helt fjernet og erstattet af moderne 4,5in (114mm) DP kanoner. Nærluftværnet blev ligeledes fornyet med moderne 40mm og 20mm kanoner, samt helt nye ildledelses-systemer og elektronik. Den var først færdig juni 1943, hvor den blev sendt til Far East med base i Trincomallee på Ceylon, hvorfra den deltog i operationerne omkring Indonesien med bombardementer på Sumatra og Borneo. Deltog som kommandoskib i eskadre med hangarskibene HMS ILUSTRIOUS og HMS VICTORIOUS samt det franske slagskib FS RECHELIEU. Tilbage til England 1945 og solgt til ophugning marts 1948.

### **HMS WARSPITE**

hejste kommando marts 1915. Ved Jyllandsslaget lå den nærmest den tyske linie og blev ramt af en granat der fastlåste roret midt i et drej, så skibet sejlede i cirkel. Den gennemførte 3 fulde cirkler før roret var

repareret. Dette bevirkede at den tiltrak ilden fra hele den tyske flåde, hvilket på den anden side gav resterne af Bettys slagkrydsereskadre en tiltrængt pause. Den affyrede 259 - 38cm. granater, men blev selv ramt 15 gange. Bl.a. blev bagbords turbinerum totalt vandfyldt. Skibet var ved at kæntre, men de moderne skotter til de nærliggende rum holdt, og ved dygtig kontrafyldning af andre rum i styrbord side, blev skibet stabiliseret. 14 mand omkom og 32 blev såret. At tabene ikke blev større må ligeledes tilskrives det fremragende panser. Den deltog i anden verdenskrig i adskillige slag og var maj 1940 i Narvik i Norge, hvor den angreb hele den tyske styrke inde i fjorden og sænkede 8 af de mest moderne tyske destroyers samt en u-båd. Overflyttet til Middelhavet som flagskib for Admiral Sir Andrew Cunningham, der gennem en række dygtigt ledet operationer tilføjede den styrkemæssige overlegne italienske flåde enorme tab, og totalt knækkede moralen hos italienerne. Deltog allerede 9 juli 1940 i træfningen ved Calabria, mod en større italiensk styrke på 2 slagskibe og adskillige tunge og lette krydsere. Admiral Cunningham angreb med HMS WARSPITE og 2 destroyere og efter 2 timer var de 2 italienske slagskibe RN CONTE di CAVOUR og RN GIULIO CESARE stærkt beskadiget af 15in. granater og styrken flygtede.



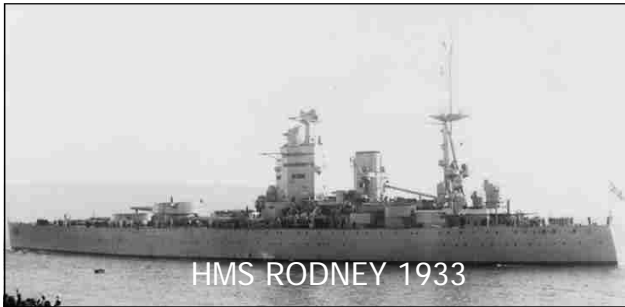
Italian Navy CONTE di CAVOUR

Deltog sammen med HMS VALIANT i slaget ved Matapan, hvor Cunningham i en fantastisk natoperation (ingen af skibene havde radar) overraskede og sænkede 4 italienske krydsere og 2 destroyere. Blev ramt af 2 flybomber ved evakueringen fra Kreta og måtte sendes i dok for reparation. Ankom til Puget Sound Naval Shipyard i USA hvor den blev gennemgribende moderniseret med ny elektronik og luftværn. Ankom december 1941 til Trincomalee på Ceylon hvor den blev flagskib for Admiral Sir James Sommerville. Deltog i blokaden af det Indiske Ocean for at forhindre en japansk invasion af Indien. Tilbage til Middelhavet 1943 og deltog ved invasionen af Sicilien og Salerno. Blev 16 september ramt af 3 tunge tyske bomber, hvoraf en gik gennem skorstenen og lavede et hul i skibssiden. Blev slæbt til Gibraltar og derfra til Rosyth for reparation. Værftet arbejdede hurtigt og effektivt og HMS WARSPITE blev klar til at deltage i invasionen i Normandiet 6 juni 1944, hvor den gav ildstøtte ved Sword- og Gold Beach. Returnerede herefter til Rosyth for eftersyn af kanonerne, men løb på en magnetisk mine. Blev midlertidig repareret så den kunne deltage ved bombardementerne ved Brest, Le Havre og senere Walchern i Belgien. Blev oplagt som reserve februar 1945. Et forsøg på, at bevare dette historiske skib som museum slog fejl og den blev solgt til ophugning i 1947 hos St. Michaels Mount. Under bugsering til ophugningsfirmaet løb den på grund ved Prussia Cove i Cornwall, hvor man gennem et år måtte ophugge overbygning og øverste dæk før man kunne slæbe den fri.

### **HMS VALIANT**

hejste kommando 31. februar 1914 og kom uskadt igennem slaget ved Jylland. Afgav 288- 38cm granater. I 1931, hvor England stadig var ramt





af depressionen, var den sammen med HMS RODNEY en del af "The Invergordon Mutiny. Dette mytteri opstod i forb. med Premierminister Ramsay MacDonalds lov om lønreduktion på mellem 10-25 procent af lønnen for alle Petty Officers og menige i Royal Navy. Invergordon havn, ca. 200km nord for Edinbourg, var under krigen 1914-18 og i mellemkrigsårene hjælpe base for Scapa Flow på Orkney øerne. Mytteriet spredte sig til andre skibe og d. 15-16 september 1931, var stort set hele Atlant-flåden i åbent mytteri som omfattede flere tusinde mand. Da det ikke var rettet imod officerer eller andre i Royal Navy, men mere havde karakter af en strejke, kom man i løbet af nogle dage til en løsning, takket være Admiral Wilfried Tomkinsons diplomatiske indsats. Under 2. verdenskrig deltog HMS VALIANT i sænkningen af den franske flåde ved Mers-el-Kebir i Algier i 1940. Den blev angrebet og sænket på lavt vand i Alexandria sammen med HMS QUEEN ELIZABETH. Kun 1 af sprængladningerne sprang under skibet, så skibet holdt sig flydende. Man skyndte sig at tage fotos af skibet, før det blev bugseret til værft i Durban i Sydafrika. Billederne blev brugt til at overbevise italienerne om, at skibet var uskadet. Skaderne var ikke så store, så reparationen var hurtigt overstået. Deltog ved landsætningerne på Sicilien og Salerno i 1943. Derefter sendt til Far East hvor den deltog i raids mod japanske stillinger i Indonesien. Ved en ulykke i Trincomalee hvor en flydedok kollapsede, blev de 2 inderste skrueer og

det ene rør ødelagt. Da man ikke længere havde faciliteter til reparationen blev den sendt til Alexandria. Grundet skaderne kunne den kun sejle med 8 knob og i zig-zak. Det var derfor umuligt at få den gennem Suez kanalen. Dykker ekspert, Lt. Commander Peter Keeple fik skåret de 2 skrueaksler af, så skibet kunne fortsætte til England. Den blev ikke istandsat, men henlå som kassereskib i Devonport til den blev solgt til ophugning i august 1948.

### **HMS BARHAM**

modtog i slaget ved Jylland 5 træffere, der kun gav få skader, igen grundet det effektive panser. 26 mand omkom dog og 46 blev såret. Den afgav selv 337 -15in. granater. Specielt blev de 2 tyske slagkrydsere SMS SEYDLITZ og SMS MOLTKE hårdt ramt og kun dygtigt sømandskab og god vandtæt inddeling bevirkede, at de lige akkurat kunne humpe i havn. Modtog i mellemkrigsårene kun få opgraderinger. Bl.a. fik den ikke påsat antitorpedo bulges, hvilket skulle vise sig at blive fatalt. Deltog i sænkningen af den franske flåde ved Dakar i Fransk Vestafrika 23. september 1940. Deltog i slaget ved Matapan og Kreta. 27. maj blev den ramt af en tysk 500kg bombe der ramte Y-tårnet. Panseret holdt, men rystelserne gav en del skader og den måtte en tur til Durban for reparation. Deltog 24. november sammen med HMS VALIANT og HMS WARSPITE i et angreb på en italiensk konvoj på vej med krigsmateriel til Benghazi i nordafrika. I dette forløb lykkedes det en tysk u-båd U-331 under kommando af Kapitänleutenant Freiherr Hans-Dietrich von Tiesenhausen, at slippe igennem den britiske skærm af destroyere. På en afstand af 1.200yards affyrede han 4 torpedoer, som ramte midtskib ved forreste maskinrum på HMS BARHAM. Som sagt var siden uden moderne tor-



pedobeskyttelse, og de fire 51cm. torpedoer må have lavet et enormt hul i siden på skibet. Vandet fossede så hurtigt ind, at skibet kæntrede i løbet af 6 minutter. Da skibet lå kæntret formoder man, at brændende olie er løbet ind i ammunitionsmagasinet til B-tårnet og har antændt drivladningerne. Disse var, som praksis i Royal Navy (og US.Navy), forsejlet i Canvas Bags og ikke i Messing hylstre. I løbet af få sekunder eksploderede hele skibet og forsvandt fra havets overflade og 861 mand omkom. Ved eksplosionen blev U-331 så ustabil at den endte på en dybde af 820 feet. Sikkerheds- dybden var 450 feet, så svejsningerne i skroget må have været solidt udført. Von Tiesenhausen blev tildelt ridderkorset. En matros ombord på HMS VALIANT, John Turner stod tilfældigvis med et filmkamera, hvor der var 6 minutters film tilbage. Han filmede hele episoden. Filmen blev dog først frigivet i 1945. Den kan ses hvis I logger ind på Google og skriver: HMS BARHAM VIDEO, vælg "Rest in Peace". Det er et skrækindjagende syn at se en metal konstruktion på 38.000 tons forsvinde på få sekunder.

### **HMS MALAYA**

hejste kommando 1 februar 1916 og var først en kort tur omkring Dardaneler strædet, men var tilbage i Home Fleet i tide til at deltage i slaget ved Jylland. Lå som det sidste skib i rækken af de fire Elizabeths, hvilket bevirkede at skibet på et tidspunkt blev eneste mål for hele den tyske flåde. Den affyrede 255 - 15in. granater og blev selv ramt 17 gange af 10 og 12in. granater. På et tidspunkt kunne man registrere 20-30 nedslag omkring skibet af tyske 10 og 12in. granater. Igen var det det kraftige panser der reddede situationen. Under anden verdenskrig deltog den i 1939-1940 konvojtjeneste fra Gibraltar til Durban , samt jagt på tyske

handelskrydsere langs Afrikas Vestkyst. Bl.a. var den med i jagten på DKM SCHARNHORST og DKM GNEISENAU, hvilket fik dem til at trække sig tilbage. Deltog i tillæg i konvojtjeneste fra Halifax i Canada for at beskytte overførsel af canadiske tropper til England. Var i 1941 heftigt engageret i konvojtjeneste fra Alexandria til Malta, hvor den blev ramt af en torpedo fra den tyske ubåd U-106 under kommando af Kptl. Jürgen Oesten. Med en slagside på 7 grader måtte HMS WARSPITE humpe til Gibraltar. Herfra afgik den til New York for reparation på New York Naval Yard. Efter 4 måneder måtte arbejdet afbrydes, idet skibet måtte indsættes i konvojtjeneste igen fra Canada til England og mellemøsten. Det betød bl.a. at en af kedlerne som var beskadiget ved torpedoangrebet, ikke blev istandsat. Dette reducerede farten til ca. 20 knob. Deltog igen i konvojtjeneste fra England til Malta og Cape Town indtil sommeren 1943. Var med ved landgangene på Sicilien og Salerno som artilleri støtte, og derefter tilbage til konvojtjenesten. Trukket ud af aktiv tjeneste i 1944 og sat i reserve som kaserneskip. Solgt 1948 til Metal Industries for ophugning.

Disse 5 skibe af Elizabeth klassen er efter min mening et af de fineste eksempler på britisk design og udvikling af krigsskibe. De var de bedst afbalancerede slagskibe på deres tid. Som sagt er alle efterfølgende slagskibe incl. den amerikanske Iowa klasse bygget efter de samme præmisser. Derfor mener jeg, at disse 5 skibe af Elizabeth klassen burde være øverst på vores liste. Nok er Iowa klassen kraftigere, hurtigere og med mere moderne våbensystemer og elektronik, men man bør altid bedømme skibene efter den context de har befundet sig i.



"The Elizabeths" var de skibe som satte præmisserne for bygning af moderne slagskibe, og har gennem deres karriere på 35 år haft større betydning for historien end "the lowas".

Jens Møller

Kilder:

Janes Yearbook: 1919 og 1939

Tashenbuch der Krigsflotten 1915

Ian Sturton: Battleships 1906 - 1946

John Jordan: Battleships and Battlecruisers.

Www.winkipedia.com



HMS Queen Elizabeth 1943 (Courtesy: Maritime Quest)

### Kære Peder Skram venner

Som alle ved er vi en lille gruppe mennesker der dagligt arbejder på skibet for at få det til at se endnu flottere ud.

Vi er nu startet på et par meget store projekter nemlig reoveringen af O rummet og maskinrum K (diesel). Disse projekter vil beskæftige os lang tid fremover.

Vi vil imidlertid også gerne gøre mere ved museumsdelen gennem beskrivelse af livet ombord og skibets forskellige funktioner. Vi har masser af ideer, men mangler konkrete informationer som kan danne baggrund for udstillinger, plancher etc.

I den forbindelse vil det tekniske team gerne opfordre alle om at gennemgå egne effekter, billeder, skrivelser, informationer og dagbogsnotater for at finde noget der kunne bruges i den sammenhæng.

Alt har interesse, men vi vil f.eks. gerne have billeder fra:

Banjerne, vaskeriet, kabyssen, maskinrummet, O-rummet (har nogen bare et enkelt så vi kunne se indretningen det vil det hjælpe meget), kanoner og andre steder hvor der foregår noget omkring personer.

Vi vil også gerne have korte fortællinger, madplaner (gerne kommentarer fra dagbøger om maden), opskrifter fra tidligere kokke (hvor mange kg af hvad skulle der laves til en besætning), altså kort sagt alt hvad der senere kan bruges til at belyse, beskrive livet ombord.

Hvis nogen skulle vide hvor den manglende maskintelegraf fra maskinkontrolrummet befinder sig er det heller ikke at kimse af, og medens vi er ved det! Hvis nogle har andre effekter fra skibet som deres børn og børnebørn formentlig ikke vil arve så tænk på skibet!!.

I øvrigt har en række personer sagt at de gerne vil male og reovere, men at det ikke kan lade sig gøre på hverdage da de er arbejdsramt. Det klarer vi nemt. Vi inviterer hermed til to skibssweekender i foråret. For nærværende har vi foreslået den 18-19. april og den 16-17. maj.

Når vi kommer nærmere tidspunktet vil vi gerne have at vide hvor mange der kommer.

Vi vil lægge alle informationer ud som info på vennernes og Peder Skrams hjemmeside.

Hvis I har effekter eller informationer kan I kontakte os på skibets telefon, på email:

[peterskram@mail.dk](mailto:peterskram@mail.dk), eller evt. på min mobil 40588500.

Venlig hilsen

Niels Rastrup Andersen

# Peder Skram og fregatterne



Af Stig DeGeer

Næstformand i Fonden Peder Skram.

I den danske flådes historie er skibsnavnet PEDER SKRAM blevet brugt 3 gange, hvoraf 2 var fregatter og det tredje et panserskib. Første gang i 1859 og sidste gang i 1966, da fregatten PEDER SKRAM blev navngivet på Helsingør værft af daværende kong Frederik IX. Marinen har besluttet at ingen af de 3 nye fregatter, der er under bygning på Lindøværftet, skal bære navnet på den gamle admiral og søhelt.



Årsagen er, at så længe fregatten PEDER SKRAM eksisterer som museumsskib, opkaldes der ikke andre enheder af samme navn. Da data og historien om den nuværende fregat, vil være dette blads læsere bekendt, handler denne artikel om de to første enheder, der bar navnet PEDER SKRAM. Inden vi ser nærmere på disse, er det vel på sin plads et øjeblik at se på, hvem admiral Peder Skram var.

Han blev født omkring 1503. Man er dog ikke helt sikker på datoen. Han var af adelslægt og begyndte sin militære løbebane i 1518 og blev søofficer et par år senere. Han var dermed blevet en del af den nyetablerede Kongelige danske Flåde, grundlagt under kong Hans i 1510 og som til næste år kan fejre sin 500 års fødselsdag. Han udmærkede sig i Christian II's krige mod Sverige. Efter kongens fald og fordrivelse, deltog han i belejringen af København i 1523. Under grevens fejde var han i 1535 chef for en dansk-svensk-preussisk flådestyrke, der ved et

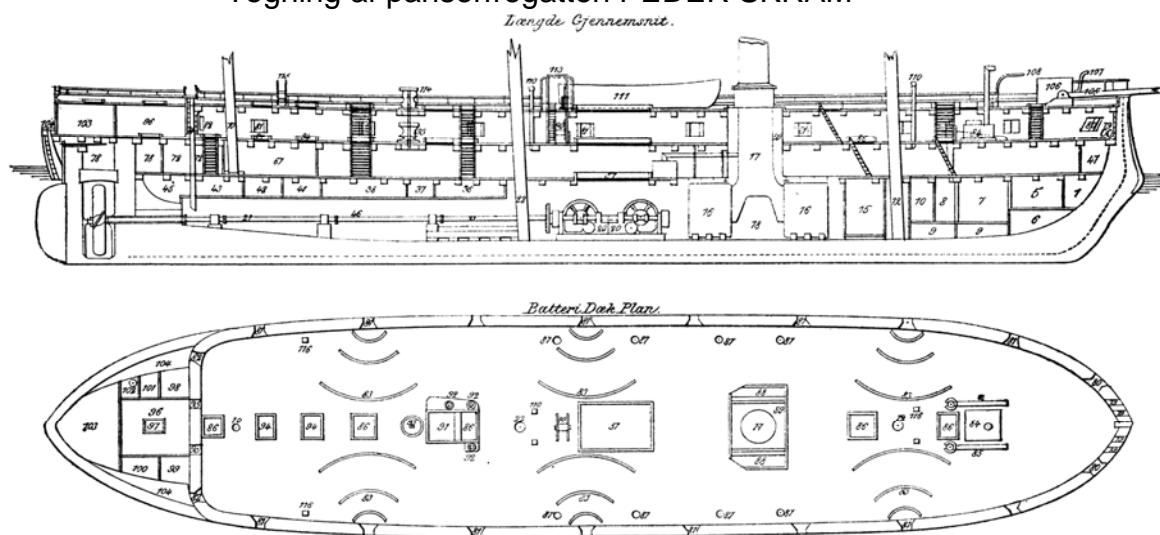
større søslag i Svendborgsund slog den lybske flåde. Senere indtog han Korsør og banede vejen for at Johan Rantzaus styrker kunne landsættes på Sjælland. Den 24. juli samme år belejrede han for anden gang København fra søsiden. Sammen med Christian III's hærstyrker og dermed sikrede han kongens endelige magtovertagelse. Fra 1535 til

1555 var Peder Skram Flådens chef. Ved Christian III's kroning i 1537 blev han slået til ridder og i 1539 blev han medlem af rigsrådet. Da den nordiske syvårskrig brød ud i 1563 blev han atter flådechef, hvilket han var frem til 1564. Han blev lensmand på Laholm i 1558 i Halland, hvor han slog flere svenske angreb tilbage i 1565 og 1568. Han ejede herregården Urup og fik senere også Helsingborg len, hvor han lagde grundstenen til Landskrona slot i 1549. Han var gift med Elsebeth, datter af rigsmarsk Tyge Krabbe, den tids forsvarschef. Han døde den 11. juli 1581, næsten 80 år gammel. En høj alder på det tidspunkt.

Den første enhed, der fik navnet PEDER SKRAM, skulle være det sidste og største skib i en serie på 4 skruefregatter. De 3 første var SJÆLLAND, søsat i 1853 og udgået af flådens tal i 1910, deraf de sidste 23 år som kaserneskip. JYLLAND, søsat i 1857 og udgået af flådens tal i 1908, deraf de sidste 16 år som ekserser- og kaserneskip. Det ligger nu i



## Tegning af panserfregatten PEDER SKRAM



Ebeltoft som museumsskib og NIELS IUEL, søsat i 1853 og udgået af flådens tal i 1910, deraf de sidste 23 år som kaserneskip. At den endelige udfasning af de 2 fregatter sker i 1910 skyldes, at der blev bygget en ny marinekaserne på Holmen, der blev færdig i 1910, så behovet for kasernesplads ombord i flådens udfasede skibe blev væsentlig reduceret. Tilbage blev den tidligere krydserfregat FYEN, der som reservekaserneskip blev fortøjet ved Elefanten. Bygning 2, den hvide bygning hvor der er billet salg m.v., blev opført som toilet- og badebygning for de i kaserneskipet, indkvarterede orlogsgaster, der ikke var plads til i den nye marinekaserne. Det var især under de ekstraordinære indkaldelser til Marinen, krydserfregatten FYEN blev brugt.

Den 19. maj 1859 blev PEDER SKRAM sat på stabelen. Planerne var, at fregatten skulle være den fjerde og største af de førnævnte fregatter. Navngivningen skete den 24. november 1861 og kort tid efter tog planerne om en pansring af fregatten form og da beslutningen var taget den 29. april 1862, blev bygningen stillet i bero, indtil man havde fået mere erfaring fra udlandet, så bygningen kunne udføres mest hensigtsmæssig. Nogle år før havde Royal Navy bestilt batteriskibet H.M.S.

WARRIOR hos The Thames Ironwork, som blev forbilledet for Den danske Flåde. H.M.S. WARRIOR er i dag er museumsskib i Portsmouth. Den 17. juni 1863 blev arbejdet genoptaget efter nye tegninger af Holmens fabrikmester Otto Suenson. Grundet den truende krig, måtte Orlogsværftet prioriterer hvilke skibe der havde mulighed for at blive færdig til krigsudbruddet. Lineskibet DANNEBROG, der var kulminationen på Flådens lineskibsbyggeri og et velmanøvrerende og smukt skib med en kraftig armering, var under ombygning til panserfregat og først efter færdiggørelsen af dette skib kunne man fortsætte med PEDER SKRAM. Da havde det også stået på stablen i mere end 5 år. Den 18. oktober 1864, efter krigen var forbi, blev panserfregatten søsat.

PEDER SKRAM var træbygget men pansret med 114 mm. smedjern og pansret i hele skibets længde fra batteriets overkant og til 1,25 meter under vandlinien. Længden var 69 m., bredden 15,1 m. og dybgangen 6,6 m. Deplacementet udgjorde 3.379 tons og maskinen ydede 600 NHK eller 1.650 IHK, der gav fregatten en maksimumfart på 11 knob. PEDER SKRAM var fuldrigget og havde en besætning på 450 mand. Armeringen bestod oprindeligt af 6 stk. →

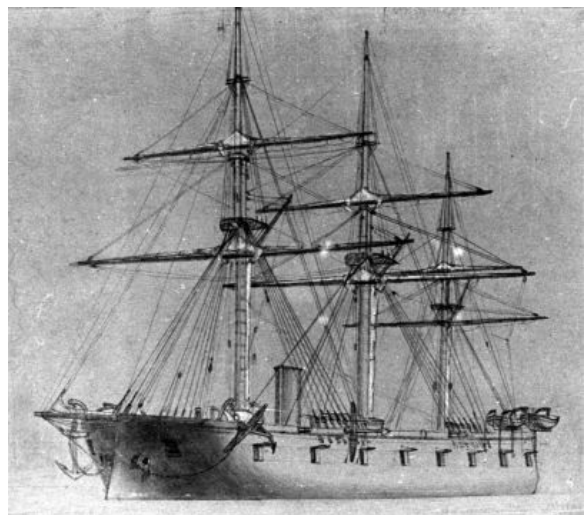


Model af lineskibet DANNEBROG

8 tommer og 8 stk. 6 tommer forladekanoner alle riflede, samt 2 stk. 18 pundige glatløbende carronader. Senere blev fregatten omarmeret med yderligere 2 styk 8 tommer riflede forladekanoner og de 2 carronader blev udtaget og erstattet med 2 stk. 3 tommer riflede forladekanoner, der senere blev suppleret med 6 stk. revolverkanoner. Maskinen, der drev en 4 bladet skrue, var 2 cylindret med ekspansion, den hidtil kraftigste i et dansk orlogsskib, og var sammen med kedlerne bygget af Burmeister og Baumgarten, det senere B & W. Kulbeholdningen gav skibet en aktionsradius på omkring 1.500 sømil ved en fart på 10 knob.

PEDER SKRAM højeste kommando som panserfregat i sommeren 1866. Indtil 1865 var den officielle klassificering panserkorvet. Skibets første togt varede fra 15. august til 20. oktober. Blandt andet eskorterede panserfregatten kongeskibet SLESVIG, med prinsesse Dagmar ombord, til Sankt Petersborg, hvor hun skulle giftes med den russiske tronfølger

Storfyrst Alexander, den senere zar. Lidt over 100 år senere eskorterede fregatten PEDER SKRAM kongeskibet DANNEBROG, med dronning Margrethe II ombord samme sted hen. I 1867 deltog PEDER SKRAM i den engelske flåderevy ved Spithead. I sommeren og efteråret 1870 indgik PEDER SKRAM, sammen med panserfregatten DANNEBROG og panserbatteriet LINDORMEN i et eskadretog i de danske farvande. Panserfregatten var mindre velegnet til at operere i de indre danske farvande, grundet sin store dybgang. For at passere Drogden ved daglige vande, var det nødvendigt at lempe nogle af de agterste kanoner forefter. PEDER SKRAM gennemgik et hovedeftersyn i 1876 – 78. Den 7. december 1885 udgik panserfregatten af Flådens tal. Maskine og kedler blev udtaget. Panseret blev afmonteret og blev i stedet anvendt i bygningen af Københavns sø- og landbefæstning. Skibet henlagdes derefter som kaserneskip. I 1888 skulle PEDER SKRAM ophugges men blev dog forinden flere gange brugt som mål ved forsøgsskydninger. Inden skibet blev afhentet til ophugning, sank det i Flådens leje. Det blev hævet og ophugget i 1897. Omkring tidspunktet for ophugningen



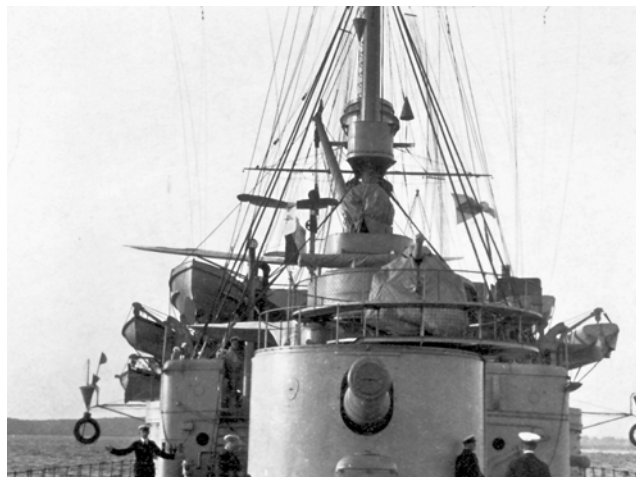
Panserfregatten PEDER SKRAM  
(Tegning fra Orlogsmuseets arkiv)



af panserfregatten PEDER SKRAM arbejdede Orlogsværftet med at projektere 3 panserskibe. Daværende marineminister H.V. Ravns 30 årige problematiske indflydelse på Marinens byggeprogrammer, var ved at rinde ud. Han efterlod sig en prøvekolektion af forskellige skibstyper, fra panserskibe, krydsere og diverse kanonbåde. Ulempen havde været, at man ikke byggede flere skibe i samme klasse, men udelukkende forskellige. Det vanskeliggjorde vedligeholdelse og samarbejdet mellem de vidt forskellige enheder. Projekteringen af 3 ens panserskibe skabte nu mulighed for homogenitet. Klassen fik navn efter det første skib, HERLUF TROLLE, der blev søsat i 1899, derefter fulgte OLFERT FISCHER i 1903 og PEDER SKRAM i 1908. En fjerde enhed, NIELS JUEL, skulle have været en forbedret udgave af de tre foregående, men endte som en mellemting mellem en krydser og et panserskib med for dårlig armering og for ringe fart. En typisk politisk indblanding i konstruktionen af krigsskibe. Her kan man også trække parallellen til fregatten PEDER SKRAM, der rettelig burde have været klassificeret som destroyer, men det klingede for krigerisk for vore politikere. PEDER SKRAM blev sat på stabelen den 25. april 1905. Erfaringen fra bygningen af de 2 første enheder af klassen, samt udviklingen i øvrigt, især den russisk-japanske krig betød forbedringer af klassens sidste enhed, uden at det ændrede homogeniteten. Tegningerne blev udarbejdet på Orlogsværftet under ledelse af underdirektør H. Vedel. I efteråret 1909 kunne skibet, efter et prøvetogt, indgå i Flådens tal. I skibets 34 årige tjenesteperiode havde det forskellige klassificeringer. Fra panserskib over kystpanserskib til kystforsvarsskib og til sidst artilleriskib, alt efter hvordan

vinden blæste på Christiansborg. Jeg har dog, i denne artikel, konsekvent anvendt betegnelsen panserskib. PEDER SKRAM blev søsat den 2. maj 1908. Deplacementet var 3.785 med en total længde på 87,4 m. og en bredde på 15,7 m. Dybgangen var 5 m. Maskineriet, der også var bygget på Orlogsværftet ydede 5.400 IHK, der fik skibets maksimumsfart op på 16 knob, 0,4 knob mere end HERLUF TROLLE og 0,2 knob mere end OLFERT FISCHER. Aktionsradius var 2.620 sømil ved 9 knob. Byggeprisen androg omkring 7 millioner kroner. Besætningen var på 257 mand, der kunne øges til 278.

Hovedarmeringen, der var leveret af Bofors, bestod af 2 stk. 24 cm. kanoner og 4 stk. 15 cm. kanoner. Foruden kikkertsigte og luftgenemblæsningsapparater for begge kalibre, havde de to 24 cm. kanoner tillige gyrosigte, der sikrede en større nøjagtighed ved bevægelser i høj sø. Ammunitionsbeholdningen var 80 skud per 24 cm. kanon og 165 per 15 cm. kanon. Skudkadancen var for 24 cm. kanonerne 3 skud og for 15 cm. kanonerne 7 skud per minut. Rækkevidden ved maksimal elevation henholdsvis 15.200 m. og 14.300 m. Den sekundære armering bestod af 10 stk. 75 mm. patronkanoner, samt 2 stk. 37 mm. patronkanoner. I 1916



24 cm. Kanon på agterdækket



blev 2 af 75 mm. kanonerne udskiftet med 2 antiluffartøjskanoner med samme kaliber monteret på de to 24 cm. kanontårnes tag. Disse blev udtaget i 1934 og blev erstattet med 8 mm. maskingeværer, suppleret med 2 stk. dobbelte 20 mm. maskinkanoner i platforme på brovingerne. Disse blev i vinteren 1939/40 erstattet med 2 stk. 40 mm. maskinkanoner, af hensyn til den tiltagende luftaktivitet omkring de danske farvande i begyndelsen af 2 verdenskrig. Endvidere var panserskibet udrustet med 4 stk. 45 cm. torpedorør, Et i stævnen, et agterrør og to bredsiderør, alle fastbyggede under vandlinjen og ikke drejelige.



PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE

Efter sødygtighedsprøver i efteråret 1909 indgik PEDER SKRAM i Flådens tal. For på afstand at kunne adskille de tre panserskibe fra hinanden fik den en rød ring omkring skorstenen, senere fik den to røde ringe. Panserskibene blev flittigt brugt. PEDER SKRAM indgik ofte i eskadrunderustningerne op til første verdenskrigs udbrud, sammen med sine 2 søsterskibe. I 1912 eskorterede PEDER SKRAM, sammen med HERLUF TROLLE, kongeskibet DANNEBROG i forbindelse med kong Christian VIII død i Hamborg, hvor kongens kiste skulle føres til København. Da første verdenskrig brød ud indgik PEDER SKRAM den 31. juli 1914 i sikringsstyrken under ledelse af Flådens overkommando, der var oprettet til lejligheden og hvis chef var vi-

ceadmiral Kofoed Hansen og tildelt 1. eskadre, der var stationeret i Øresund. Mellem 1915 og 1918 vekslede tjenesten mellem 1. og 2. eskadre. Sidstnævnte var stationeret i Storebælt. Tjenesten i sikringsstyrken, var for panserskibenes vedkommende ensformig. Det meste af tiden lå de opankrede for at spare på kulforbruget, mens krydsere, torpedo- og undervandsbådene, samt minestrygerne havde travlt med patruljering og uskadelliggørelse af miner udlagt af de krigsførende lande. Den 11. november 1918 sluttede første verdenskrig og den 12. december blev sikringsstyrken ophævet og Peder Skram blev oplagt i 2 år. Tiderne havde ændret sig efter verdenskrigens afslutning. Politikerne forventede, grundet Tysklands og Ruslands stærkt reducerede militære formåen efter verdenskrigen og etableringen af Folkeforbundet, at fremtidige krige var en absurditet og tvistigheder mellem enkeltstater skulle klares ved forhandling i Folkeforbundet uden brug af militær magt. Historien gentog sig efter anden verdenskrig. Nu var det FN, der skulle sikre verdensfreden. Men trods alt havde de danske politikere dog lært af erfaringerne, så man mere eller mindre modstræbende gik med i NATO, der efterfølgende har sikret Danmarks sikkerhed og suverænitet, trods beskedne forsvarsbudgetter og politikernes ofte valne holdning til forsvaret. Men tilbage til 1920 og panserskibet PEDER SKRAM. I oktober måned hejstes kommando og skibet var kommandoskib i en vinterdeling med torpedo- og undervandsbåde, hovedsagelig i de sønderjyske farvande, af hensyn til revolutionen i Tyskland. I februar 1921 strøg delingen kommando og i august var panserskibet kommandoskib i en skoledeling, der fortsatte til udgangen af januar 1922. I sommeren samme år indgik PE-





**PEDER SKRAM med søfly.**

DER SKRAM, med HERLUF TROLLE, i øvelseseskadren og som et forsøg blev de to panserskibe udrustet med et søfly af typen HM I Brandenburg, der kunne starte og lande på vandet.

Opgaven for flyet var primært at sikre skibet mod ubådsangreb og observere over horisonten. Nogenlunde på samme tidspunkt blev de tre panserskibe udrustet med paravaner, som sikring mod miner, samt en kraftigere kran blev monteret til løft af sunkne undervandsbåde. Denne erstattede en mindre, der blev installeret i 1916 efter ubåden Dykkerens forlis samme år. En del af øvelserne foregik i Østersøen og delingen besøgte Stockholm og Danzig. Efter kommandostrygningen i efteråret 1922, var PEDER SKRAM oplagt i 7 år. I 1929 var panserskibet en kort tid udrustet som skoleskib for reservekadetter og sejlede i eskadre med panserskibet NIELS JUEL. Igen blev PEDER SKRAM oplagt og denne gang varede det 5 år før kommandoen blev hejst igen og kun for et 3 ugers togt med øvelseseskadren. I 1932 havde

en ny forsvarsordning set dagens lys. Socialdemokratiet og de radikale, havde med venstres støtte fået lavet et forlig der betød, at Flåden blev decimeret til et søpoliti. Personellet blev reduceret og antallet af udrustninger faldt. Nybygning og erstatning for de efterhånden aldersstegne panserskibe, var der slet ikke råd til. I 1935 blev PEDER SKRAM taget ud af "mølposen" for en kort udrustning. Daværende kronprins Frederik skulle sejle med kongeskibet DANNEBROG, bygget i 1932, og giftes med den svenske prinsesse Ingrid i Stockholm og PEDER SKRAM skulle lede en eskorte på tre store torpedobåde, GLENTEN, HVALEN og LAXEN, hver på omkring 300 tons. Da Marinen fattedes penge måtte PEDER SKRAM sejle alene, da farten ikke skulle komme over 8 knob, den mest økonomiske forlægningsfart. Først ved Øland mødtes panserskibet med de tre torpedobåde og DANNEBROG og på hjemturen, i Stockholms skærgård, blev panserskibet detacheret og kunne reducere farten fra 12 til 8 knob, mens DANNEBROG og torpedobådene forsatte alene mod København. Ser man bort fra disse kortvarige togter, gik der 10 år før PEDER SKRAM blev genudrustet. Baggrunden var den storpolitiske situation. Anden verdenskrig truede forude og 3. september brød verdenskrigen ud. Forinden havde PEDER SKRAM været udrustet i maj måned i eskadre med NIELS JUEL. I den forbindelse blev der afholdt en fartprøve, hvor PEDER SKRAM nåede en fart på 15,9 knob, næsten samme fart som ved fuldkræftsprøven i 1909. Flot klar af et 31 år gammelt panserskib. Den 1. september 1939 formeredes sikringsstyrken, med panserskibene PEDER SKRAM, der på dette tidspunkt var overført til skibsreserven, og NIELS JUEL. Disse, samt tor-





PEDER SKRAM ved kaj i Århus

pedo- og undervandsbåde, mineskibe samt søfly, blev stationeret i Århusbugten. En taktisk klog beslutning, at koncentrere Danmarks lille og svage flåde, så denne kunne optræde samlet mod en eventuel indtrængende modstander.

Flåden var blevet afrustet siden 1932 og et nybygningsprogram, der først var påbegyndt i 1937/38, i lyset af den truende udvikling i Tyskland, havde suppleret Flåden med nogle få nye minestrygere, mineskibe og undervandsbåde, inden krigen brød ud. Valget mellem et egentligt forsvar af vore farvande med en samlet kampstyrke mod en indtrængende fjendtlig styrke eller hævde af neutraliteten, stillede forskellige krav til anvendelse af Flådens fåtallige kampenheder. For at holde kampskibene samlet, havde man overladt farvandsovervågningen til inspektions- og opmålingsskibe, samt Marinens flyvevæsen. I takt med krigens udvikling, herunder krigen mellem Finland og Rusland, blev kravene til Flåden mere krævende. Tyskland stillede krav om danske minespærringer, reelt rettet mod britiske ubådes indtrængen i Østersøen. Endvidere gjorde isforholdene i Den botniske Bugt i vinteren 1939/40, at de tyske malmtransporter måtte sejle langs den jyske vestkyst, igennem dansk farvandsområde, så eskadren i Århusbugten måtte deles op. PEDER SKRAM og

tre torpedobåde, samt nogle søfly til luftrekonoscering blev sendt til området med base i Frederikshavn for at sikre malmtransporterne mod britiske angreb, ligeledes på tysk foranledning. Således var Flådens taktiske kampgruppe blevet splittet og kunne ikke længere optræde samlet. Den 9. april lå PEDER SKRAM i Frederikshavn. Kort tid efter forlagde det gamle panserskib til Horsens, hvor det lå oplagt fra 14. april 1940 til 11. juni 1941, hvorefter det forlagde til Holmen. I begyndelsen af den tyske besættelse, fik Flåden lov til at have mindre styrker udrustet, udover minestrygere og skoleskibe. I 1942 var PEDER SKRAM atter under kommando og foretog blandt andet skydeøvelser i Smålandsfarvandet. I 1943 lå PEDER SKRAM oplagt på Holmen, nærmere betegnet under mastekranen. Den 29. august var Marinen forberedt på en tysk overrumpling. Planerne om, at forsøge at lade skibene på Holmen sejle til Sverige, blev opgivet og i stedet blev der fra PEDER SKRAM, hvor Kystflådens chef kommandør Poul Ipsen opholdt sig med sin stab, givet ordre til at sænke alle enheder på Holmen. Billedet af det sænkede, gamle panserskib, gik verden rundt. Sænkningen af Flåden, var vel en af de enkeltfaktorer, der var med til at vende stemningen til fordel for Danmark hos de allierede. Tyskerne hævdede PEDER SKRAM og afmonterede de 4 stk. 15 centimeter kanoner. Disse blev opstillet i batteri Pælebjerg i Fanø plantage, der dog aldrig blev færdigbygget. Derefter blev skibet slæbt til Kiel, hvor der blev foretaget en nødtørrtig istandsættelse med en ny armering af luftværnsskyts. Navnet blev ændret til ADLER og skibet blev opankret som skole- og luftværnsskib i Kieler bugt. I april 1945 blev panserskibet så sæn-





Efter den 29. august 1943

ket for anden gang, denne gang af allierede bombefly. Efter den tyske kapitulation, blev skibet bjerget af Svitser og bugseret til Holmen. Da det ikke kunne svare sig at reparere PEDER SKRAM, lå det endnu 3 år på Holmen. Her blev det pansrede kommandotårn afmonteret og placeret ved Søofficersskolen, som en slags bunker. Senere blev tårnet overdraget til atomforsøgsstation Risø. Den 1. april 1949 blev PEDER SKRAM solgt til ophugning og købt af H.J. Hansen i Odense, hvor man opstillede fokkemasten med ildledermærset, som et vartegn ved indsejlingen til Odense. Som et kuriosum kan det nævnes, at den 24 cm. kanon, der står ved Bradbænken, nær museums-ubåden SÆLEN, var reservekanon til PEDER SKRAM's hovedarmering, men har aldrig været anvendt ombord.

Navnet PEDER SKRAM videreføres ikke af en af de tre nye fregatter, der er under bygning på Lindøvværftet, som ovenfor nævnt, men Flåden får nogle topmoderne enheder med en

tonnage, der er dobbelt så store som den nuværende fregat PEDER SKRAM, men med mindre topfart. Ingen, der deltog i kommandostrygningen af PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE den 4. januar 1988, havde vel forestillet sig denne udvikling. Det var også på denne baggrund, at jeg i 1989 tog initiativet til bevarelsen af Flådens sidste store kampenhed.

Nu 20 år senere får Flåden så igen store fregatter, der sammen med de to støtteskibe ABSALON og ESBERN SNARRE, skal operere på "the high seas", i modsætning til tidligere hvor Flåden, bortset fra Natos STAVNAVFORLANT styrke, opererede på "the narrow seas". Spændende bliver det at se, om politikerne vil afse de nødvendige økonomiske midler og skabe sammenhæng mellem mål og midler, der skal til for at operere på de store verdenshave, i samarbejde med andre landes flådestyrker. Noget kunne tyde på, allerede inden de nye fregatter er blevet færdige, at det bliver svært.

(Alle billeder er fra Marinens bibliotek) ■

## *Radiodivisionen melder:*

**M**ed håbet om, at alle er kommet godt ind i 2009, byder jeg velkommen til den nye sæson ombord i PEDER SKRAM.

Åbningstiderne for sæson 2009 er, at der holdes åbent i weekenderne i JUN (første gang 06-07 JUN) og alle dage i JUL, AUG til og med 15 AUG. Alle dage i tidsrummet kl.1100 til 1700.

Vagtlisten for 2009 er under udarbejdelse og udsendes snarest, så I kan vælge hvilke datoer, der passer jer bedst som vagthavende telegrafist.

Det kan oplyses, at onsdagene er traditionen tro besat af OZ5PF.

Det tekniske vedligeholdelsesarbejde på radiostationen bliver udført fra begyndelsen af APR måned, når det er blevet lidt varmere i luften og dermed også ombord i PEDER SKRAM.

På gensyn i sæson 2009.

Med venlig hilsen

Kaj Nielsen

Leder af Radiodivisionen OZ1RDN

e-mail: radiodivisionen@pederskramsvener.dk

ozniac@jubii.dk

### ***Protest mod nedlæggelsen af Marinens Bibliotek***

**Indsamling af underskrifter med det formål at standse den katastrofale plan om at nedlægge Marinens Bibliotek og sammenlægge de tre værnsbiblioteker.**

Det er planen, at det samlede bibliotek skal have til huse i det Kgl. Garnisonsbiblioteks nuværende lokaler på Kastellet. Imidlertid er Garnisonsbibliotekets bygning allerede nu næsten fuldt optaget. Derfor er det meget begrænset, hvad Marinens Bibliotek og Flyvevåbnets Bibliotek vil få mulighed for at få med af bøger ved en sammenlægning. Forsvarsakademiets plan lægger derfor op til, at Marinens Bibliotek kun skal have 7000 ud af bibliotekets 45.000 bøger opstillet i bygningen på Kastellet. Resten skal i fjernlager.

Dette kan kun beskrives som en de facto nedlæggelse af Marinens Bibliotek. Marinens Bibliotek har eksisteret siden 1765. Det har taget over et kvart årtusinde at akkumulere den viden, biblioteket rummer i dag. Det tager kun et pennestrøg at udslette institutionen. Den sørgelige konsekvens af "sammenlægningen" bliver ikke blot, at forskning i den danske flådes historie bliver svækket, men også at en væsentlig del af Søværnets identitet bliver udvisket.

**VÆR MED TIL AT STANDSE DENNE UIGENNEMTÆNKTE PLAN!!!**

Du kan skrive under her: <http://www.bevarmab.skrivunder.dk/>

## *Fra sekretærerne og kassereren:*

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



Vagn Jensen	Roskilde.
Bjarne Bach Nielsen	Hobro.
Niels Brügger	Højbjerg.
Brian Steen Jørgensen	Rødovre.
Hans Lavbjerg Madsen	Gilleleje.
Harly Jessing	Vandel.

Sammen med dette blad følger kontingent opkrævningen for 2009, 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](mailto:kontor@pederskramsvener.dk)

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

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



**PEDER SKRAM** set fra oven. (foto: <http://maps.live.com>)

Redaktion:  
Peter Lindstrøm  
og Jens Møller.

Tryk:  
Forsvarets  
trykkeri,  
FLS Korsør.

