



Nr. 1
marts
2011
14. årgang

Fregatten **PEDER SKRAMS** Venner



Venneforeningens blad



Fregatten PEDER SKRAM's Venner

Bestyrelse

Formand

Kommandørkaptajn
Leif Rostgaard Sørensen
Tlf. 49 14 15 39
Email: formand@pederskravsvenner.dk

Næstformand

Seniorsergent L. O. Nielsen
Tlf. 22 32 60 04
Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Kasserer

Kaj Aage Sørensen
Tlf. 61 70 86 13
kasserer@pederskravsvenner.dk

Sekretærer

Erik Nygaard og Adam Pomykala.
Email: kontor@pederskravsvenner.dk

Bestyrelsesmedlemmer

Peter Lindstrøm
Tlf. 49 14 73 87
Email: redaktion@pederskravsvenner.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Kurt Terkelsen

Email: kurts@mail.tele.dk

Adam Pomykala.

Suppleanter

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj
Email: raasthoe@tiscali.dk

Erik Nygaard Sekretær

Email: nygaard_66@msn.com

Radiodivisionen

OZ1RDN

<http://radiodivisionen.pederskravsvenner.dk>

Email

oz1rdn@pederskravsvenner.dk
Leder: Kaj Nielsen OZ9AC
Email: ozniac@jubii.dk

Venforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende

Kommandørkaptajn
Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion

Peter Lindstrøm og Jens Møller
Email: redaktion@pederskravsvenner.dk

Layout og billedredaktion

Finn Hillmose. Email: hillmose@mail.dk

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Fregatten

PEDER SKRAM's Venner

www.pederskravsvenner.dk

Email: info@pederskravsvenner.dk

Kontor

Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K.

Email: kontor@pederskravsvenner.dk

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Tryk:

Forsvarets Trykkeri, FLS Korsør.

Næste blad udkommer:

1. juni 2011.

Deadline den 1. maj.

Fregattens adresse

Fregatten PEDER SKRAM
Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K
www.pederskram.dk
Email: info@pederskram.dk

Telefon

Fregatten: 32 57 13 16
Henvendelse om særrangementer kan ske på
Telefon 32 57 13 16, hverdage mellem 10 og 14.
Email info@pederskram.dk

Fra redaktøren

Peter Lindstrøm



Velkommen til bladets 14 årgang, som nu er præget af Finn Hillmose's professionelle hånd - en stor tak til ham, det har gjort mit arbejde med bladet meget lettere.



I dette blad afslutter vi artikelserien om Flådens femhundredede års historie, der på mesterligvis er skrevet af kommandør Poul Grooss. Tak til ham for at vi måtte bruge den.

Søren Nørby har sendt en artikel fra de "go'e gamle koldkrigsdage" om PEDER SKRAMS deltagelse i øvelsen Northern Wedding i 1986, med deltagelse af 150 skibe og ca. 35.000 mand fra 10 NATO lande.

Orlogskaptajn Ebbe Tallaruphuus har skrevet om et sommertogt med ÆGIR i de rigtigt gamle dage, nemlig 1966, det var dengang danmarks største krigsskib!

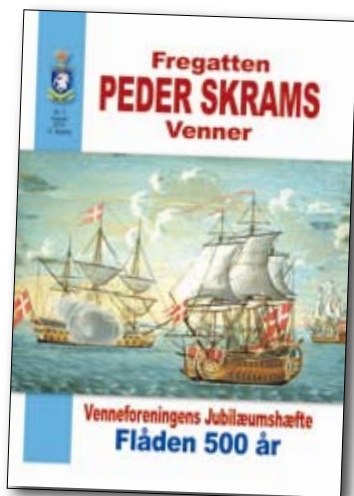
Endelig skal vi ikke glemme Jens Møller, der har dykket lidt i flådehistorien, om den gang man af sundhedsmæssige årsager udsdænkede rom og andre spiritus holdige drikkevarer.



Til slut skal jeg hilse fra Erik Nygaard og oplyse at foreningens jubilæumshæfte er ved at være udsolgt, så hvis du vil ønske at købe et ekstra eksemplar, så kan du bestille det hjemmesiden: www.pederskrams-venner.dk.

God fornøjelse med bladet

Peter Lindstrøm



Indhold

- 2** Redaktionelt
- 4** Formanden har ordet
- 5** Nyt fra Fonden ved Niels Mejdal
- 6** Flådens historie 1989-2010 af kommandør Poul Grooss
- 10** På sommertogt med ÆGIR i 1966 af orlogskaptajn Ebbe Tallaruphuus
- 13** Søværnets helikoptertjeneste bliver til Eskadrille 723
- 14** Øvelse i Northern Wedding 1986 af Søren Nørby, Forsvarets Bibliotek
- 17** Splice the main brace af Jens Møller
- 22** Radiodivisionen
- 23** Ny vagtkoordinator
- 23** Nyt fra sekretærene og kassereren



Forsiden

PEDER SKRAM holder vinterferie, men er straks klar til en ny sæson.

Foto af Finn Hillmose.

Formanden har ordet

Af kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen
Formand "Fregatten PEDER SKRAM's Venner".



Tak til John Larsen og Børge Raasthøj

Efterhånden som dagene længes og klimaet mildnes vågner PEDER SKRAM til live igen. Teknisk Team har for længst taget fat på arbejdet med at klarlægge fregatten til årets åbningsperioder og med de mange vedligeholdelsesarbejder.

Årets åbningsperioder er berammet til weekends i juni måned, hver dag (også mandag) i skolernes sommerferie, restende weekends i august, Kulturnatten samt efterårsferien.

Efter længere tids overvejelser har Venneforeningens bestyrelse besluttet at udskifte den lidt støvede betegnelse "kustode" med betegnelsen "vagt".

Venneforeningens hidtidige vagtkoordinator, John Larsen, har måttet fratræde hvervet på grund af sygdom. Han har gennem mange år på fortræffelig vis varetaget den ofte utaknemmelige opgave at opstille vagtlistor og skaffe nye vagter, når gamle fik forfald. Uden opstilling af en effektiv vagttjeneste kan projektet "Museumsfregatten PEDER SKRAM" ikke gennemføres.

Kurt Terkelsen (formand for Frederikssund Marineforening) har påtaget sig hvervet som ny vagtkoordinator. Jeg skal opfordre vagterne til at samarbejde med Kurt i hans bestræbelser på at opstille vagtlistor for årets åbningsperioder. Når først man har accepteret de tildelte vagter, fanger bordet. Så må man selv bytte sig til rette, hvis behov herfor senere opstår.

Venneforeningen har indkøbt nye poloskjorter og vindjakker til vagterne. De fleste vagter fik tøjet udleveret i efterårs-

ferien (2010). Det forventes naturligvis, at vagterne benytter tøjet på vagterne, således at "besætningen" fremtræder pænt og ensartet påklædt. Det nye tøj har naturligvis ikke været gratis. Jeg skal derfor opfordre Venneforeningens medlemmer om at indbetale årets kontingent snarest efter at opkrævningen som følger med dette blad modtages.

Det er bestyrelsens hensigt ved åbningsperiodens indledning at give vagterne en opdateret udgave af hæftet "Kustode info", nu betegnet "Informationshæfte". Bestyrelsen er meget modtagelig for forslag til forbedringer i hæftets indhold og opsætning.

Fondens bestyrelse har den 22. februar med lidt mad og en dram takket vagtpersonalet for deres indsats i åbningsperioderne i 2010 og givet en orientering om den fremtidige formidling af "Museumsfregatten PEDER SKRAM".

Det nye Audio Guide System er under etablering om bord i fregatten. Vagtpersonalet vil ved sæsonens start blive briefet om systemets funktion og administration.

I vinterens løb har Venneforeningens nye kasserer, Kaj Aage Sørensen, overtaget foreningens regnskabsførelse fra Venneforeningens kasserer gennem mange år, Børge Raasthøj. Børge har været kasserer stort set fra Venneforeningens oprettelse i 1996 og har på fremragende måde varetaget foreningens økonomi.

Leif Rostgaard Sørensen
Formand

Og dette skulle så være den stille periode!



Februar skulle sammen med de andre 3-4 vintermåneder være den stille periode, hvor alle de frivillige skulle slappe af, komme til hæfterne og lade op til forårets mange udfordringer i og omkring fregatten. Men nej, virkeligheden er en anden. Gutterne i Teknisk Team nægter at lade kulde og sne bestemme fremmødet. Hver dag møder 6-8 mand op og går i gang med dagens dont – efter morgenkaffen naturligvis. Og dejligt, at endnu en af Venneforeningens mange medlemmer har meldt sig under Teknisk Teams fane. Men opgaver og pladser er der nok af, så hold jer endelig ikke tilbage.

Den beskedne rundvisergruppe har naturlig nok haft en stille periode. Fregatten er ikke velegnet for vinterarrangementer, men allerede nu har vi fået de første bestillinger; Ældre Sagen i City, Kvindelige Marinere, Maskinmestrene fra Amager, Radiofolkens seniorklub osv. og tro det eller ej – for andet år i træk - en gruppe fra hærens reserveofficerer sidste weekend i november.

Den 29. – 30. april afholdes bogmesse på Holmen, og her skal PEDER SKRAM naturligvis også være med.

Den årlige kustodemiddag holdes tirsdag den 22. februar, hvor vi bl.a. gør status for 2010 og drøfter åbningen mm. for 2011.


Fredag den 14. oktober er der den årlige kulturnat, hvor fregatten hidtil har været Holmens største trækplaster. Selvom der kommer enkelte besøgende lige til midnat, har vi alligevel besluttet, at vi i år vil slutte klokken 23.

Og hvordan går det så med det store formidlingsprojekt? Jo, tak faktisk over al forventning. Med udgangen af februar afleverer vores ”konsulent”, Orlogsmuseet en overordnet tids- og aktivitetsplan for de tre udstillingsrum. Første rum bliver ”gasrensstationen”, der nu er ryddet og forhåbentlig bliver klar til at vise historien om fregatten og dens materiel, når vi åbner igen i efterårsferien. Vores audioguide fungerer så tilfredsstillende, at vi har bestilt 25 ekstra telefoner. Desuden regner vi med at have den engelske udgave klar til sommeråbningen. Først skal vi dog lige finde en god plads til de 50 telefoner og ladeudstyret.

Hilsen Niels Mejdal

PEDER SKRAM i vinterhi.
Foto: Frank Horn





OLFERT FISCHER

Flådens historie 1989-2010

Murens fald og Sovjetunionens sammenbrud

I Sovjetunionen holdt Gorbachov processen nogenlunde på sporet, så situationen ikke løb løbsk, og da Rusland opstod på ruinerne af Sovjetunionen, holdt præsident Yeltsin sammen på det nye land. Atomvåbnene blev holdt under kontrol, men det daværende høje beredskab kunne slet ikke opretholdes, og der kunne end ikke udbetales lønninger til de folk, som var ansat i de væbnede styrker. De militære styrker gik mere eller mindre i opløsning.

I løbet af en kort periode i begyndelsen af 1990'erne forsvandt de sovjetiske og russiske styrker fra Østtyskland, Polen og de baltiske lande. Østtyskland blev "indlemmet" i Vesttyskland, og der opstod et nyt, stort Tyskland. For russerne opstod en helt ny situation, idet det østtyske område, Polen og de tre nye baltiske stater sammen med en række andre tidligere Warszawapagtlande nu indgik i NATO.

Hermed kunne Danmark ændre sin mangeårige trusselsvurdering. Der var ikke længere en fare for pludselige angreb, amfibielandsætninger, store luftnedkastninger, massive fremrykninger over land gennem Slesvig-Holsten etc. Hermed bortfaldt også Flådens behov for et højt mineberedskab. De offensive våbensystemer, så som Harpoon-missilerne, havde ikke umiddelbare anvendelsesmuligheder mod bestemte mål i Østersøområdet.

*Af kommandør Poul Grooss,
Center for Militærhistorie,
Forsvars- akademiet*

Med murens fald i 1989 sluttede en særlig epoke i nationens og Flådens historie. I modsætning til tidligere havde vi nu i mere end 40 år vidst, hvem vores fjende var, og pludselig kollapsede fjendebilledet. Sovjetunionen – med alle dets påtvungne alliancepartnere i Warszawapagten – havde opbygget et voldsomt militærapparat og var blevet en militær supermagt, men kunne ikke på andre måder imponere, true eller blot konkurrere med Vesten. Sammenbruddet i Østtysklands økonomi og politiske ledelse medførte murens fald, og det udløste igen et sammenbrud i såvel Sovjetunionen som Warszawapagten. Det blev en relativ ublodig affære, som til gengæld paralyserede de fleste af de berørte lande. I forvejen var deres økonomier og deres bruttonationalprodukter meget beskedne målt med vestlige øjne, men med overgangen fra planøkonomi til en slags "kapitalisme" gik det hastigt ned ad bakke. Det fik voldsomme følger for befolkningerne, som oplevede fattigdom og sult. De samtidige privatiseringer medførte, at nogle få personer fra magtens inderkreds pludselig kom til at eje landets rigdomme.

Fra Murens fald til i dag

Internationale operationer og operationer i hjemlige farvande

I 1990 benyttede Saddam Hussein lejligheden til at erobre det olierige naboland Kuwait, og det medførte en krig, hvor Flåden deltog i den internationale koalition med korvetten OLFERT FISCHER støttet af den norske logistikenhed ANDENES. Formelt set var det første gang en dansk flådeenhed var i krig siden 1864, og det krævede et stort lovgivningsarbejde i Folketinget, før de politiske forudsætninger faldt på plads.

Samtidig med Sovjetunionens sammenbrud skete en markant lempelse i den politiske frihed for mange folkeslag. I Kaukasus og på Balkan medførte et slækket greb fra sikkerhedsmyndighederne, at etniske grupperinger genoptog århundredre gamle stridigheder, selv om de i de senere år havde levet sammen uden konflikter. De internationale organisationer måtte gribe ind, og Danmark måtte også tage sin tørn. For Flåden betød konflikten på Balkan, at der i lange perioder måtte opretholdes embargo mod Serbien, og det medførte, at al skibstrafik i Adriaterhavet måtte kontrolleres. Flådens tre korvetter af NIELS JUEL klassen indgik i disse embargooperationer.

Efter NATOs store flyoffensiv rettet mod Serbien i 1999 havde en række af flyene måttet kaste deres bomber over havet, da de ikke måtte lande med bomberne om bord. Her stillede Danmark med MAKRELEN og LINDORMEN i denne bomberydningsopgave, og i 2005 ryddede Søværnets Minørtjeneste tillige den albanske havn Durres for miner.

Efter begivenhederne i USA den 11. september 2001 var terrortruslen mod vestlige forsyninger

så stor, at det blev besluttet at patruljere de ruter, hvor koncentrationen af vestlige skibe var særlig høj. Den danske flåde stillede med to enheder af Flyvefisken-klassen, VIBEN og RAVNEN, til at patruljere i Gibraltarstrædet i 2003, og senere deltog korvetterne, ubåden SÆLEN og en Lynx-helikopter i patruljer i det østlige Middelhav.

Flådens opgaver i hjemlige farvande skiftede også karakter. Fjenden stod ikke længere for døren, men der skulle stadig udføres farvandsovervågning, søredningstjeneste og miljøforureningsbekæmpelse. En væsentlig del af søredningstjenesten i danske farvande påhviler nu Marinehjemmeværnets enheder i et samarbejde med andre myndigheder (især Politi, Skat og Told). Det drejer sig ofte om overvågningsopgaver. På havbunden findes en mængde efterladenskaber fra to verdenskrige, og fiskerne finder jævnligt ting, som Flådens minører må tage sig af.

De tre korvetter af NIELS JUEL klassen udgik af Flådens tal i august 2009 efter knap 30 års begivenhedsrig tjeneste. Tre nye fregatter IVER HUITFELDT, PEETER WILLEMOES og NIELS JUEL er under bygning på Lindøværftet. ►



Kommandør
Poul Grooss

Alle artikler om flådens historie er gengivet fra Marineforeningens tidskrift "Under Dannebrog".



Ubåden SÆLEN.

Flådens historie 1989-2010

Fortsat fra forrige side

Sammen med de to store kommandostøtteskibe – ABSALON og ESBERN SNARE - får Flåden en styrke på fem store, moderne enheder. De er udrustet med de mest moderne våbensystemer og "sensorer", det vil sige radar, ESM (aflytning af radar- og radiosignaler), sonar, elektro-optiske systemer og meget mere. Skibene kan udsendes som en national flådestyrke, men oftest vil de deltage i internationale operationer.

En af udfordringerne for forsvaret og søværnet bliver fortsat at skaffe gode besætninger, sørge for uddannelse samt fastholde personalet i en passende årrække. Flådens uddannelser har i mange år været attraktive og værdsat ude omkring. I takt med at behovet for specialister øges, så falder Flådens behov for værnepligtige, og hermed falder et væsentligt rekrutteringsgrundlag også bort. Mange værnepligtige har i tidens løb fået smag for livet i Flåden og tegnet kontrakt og modtaget kortere eller længerevarende uddannelser.

Nordatlanten

I 1991 – 1992 overtog Flåden fire nye inspektionsskibe af THETIS klassen. Baggrunden var, at de fire skibe af HVID-BJØRNEN klassen fra 1963 var slidt op efter knap 30 års sejlads på Nordatlanten. Det femte og nyere inspektionsskib, BESKYTTERN, blev foræret væk til den estiske flåde. Søværnets Materielkommando ønskede et fremtidigt inspektionsskib baseret på et væsentlig større skrog, og man kopierede skrogform og dimensioner fra et vellykket norsk kystvagtskib. Man

endte med et skib, som var præcis dobbelt så stort som det forrige, i alt på 3.600 tons. Det blev en meget vellykket og sødygtig konstruktion, som kunne bemandedes af en relativ beskedent besætning og have en Lynx-helikopter med om bord. Der er normalt en enhed i grønlandske farvande og en enhed i færøske farvande.

Siden 2008 har Flåden modtaget to inspektionsfartøjer til grønlandske farvande, KNUD RASMUSSEN og EINAR MIKKESEN. Skibene er på 1.720 tons, men skibene er så automatiserede, at de kun behøver en besætning på hver 18 mand. De er forsynet med et helikopterdæk, så der kan lande en helikopter om bord, men de opererer ikke med en helikopter om bord. Inspektionsfartøjerne afløser to af tre grønlandskuttere.

Slædepatruljen Sirius hører under søværnet

Den har til opgave at patruljere en 2.100 km. lang kyststrækning i Nordøstgrønland. Her håndhæver man suveræniteten, og i de kommende år vil der formentlig komme mere fokus på de nordlige kystområder og på Polhavet (farvandet omkring Nordpo-



len). Med de senere års klimaforandringer samt forbedrede skibskonstruktioner kan det blive muligt at besejle såvel "Nordostpassagen" (nord om Norge, Rusland og Sibirien til Stillehavet) som "Nordvestpassagen" (nord om Canada og Alaska til Stillehavet). Det vil også blive teknisk muligt at udnytte de store forekomster af blandt andet olie og naturgas, men det vil blive både kompliceret og dyrt, og miljøet i området er meget sårbart. Der skal foretages en opdeling af polområdet blandt de stater, der grænser op til det, og den proces er indledt. Endelig kan der komme øget turisme, som heller ikke er uden problemer, da der er meget få ressourcer til redningsoperationer og et meget beskedent miljøberedskab i området. Alt dette kan kræve mere overvågning fra havet og luften – og fra satellitter.



VÆDDEREN
af HVIDBJØRNEN
klassen i Nordatlanten.

Flåden bekæmpede pirater i 1510 og gør det igen i 2010

Inspektionsskibet VÆDDEREN havde på sin jordomsejling fra 2006 – 2007, den tredje "Galathea-ekspedition", mange videnskabsmænd med om bord i kortere eller længere tid. De indsamlede datamængder er nu genstand for undersøgelser i et internationalt samarbejde. Nogle af de mange indhentede resultater fra den forrige Galathea-ekspedition i 1950 – 1952 mangler stadig at blive undersøgt.

Gennem de seneste 500 års historie – og længere tilbage endnu - har Danmark haft betydelige interesser på havet og haft meget store indtægter fra søhandel og fiskeri. Det har vi stadig, og indtægterne er nu suppleret med indtægter fra udnyttelse af olie- og naturgasforekomster under havbunden, og det sker ikke alene i danske farvande, men nu også globalt. Flåden har støttet og beskyttet disse interesser, og i fremtiden vil Flåden også bidrage til at beskytte handlen på verdenshavene, sikre sejlruterne og bidrage til det, som med et moderne udtryk hedder "maritim sikkerhed". Det er et begreb, som dækker alt fra piratbekæmpelse, konvojering, søredning, brandslukning, søopmåling og meget mere.

Operationerne ud for Afrikas Horn er et eksempel på effektiv piratbekæmpelse under de betingel-



Inspektionsskibet VÆDDEREN på sin tredje Galathea-ekspedition.


ser, som internationale aftaler og lovgivning samt vores egen nationale lovgivning sætter rammerne for. Flåden har skabt international respekt om sin indsats. Der er dygtige besætninger om bord, og de løser opgaver, som andre lande afsætter dyrere og større enheder til.

I maritime kredse bruger man udtrykket "det blå Danmark" om skibsfarten, værftsindustrien, de maritime uddannelser, fiskeriet og meget mere. Hvis politikerne støtter og udnytter "det blå Danmark", kan der skaffes arbejdspladser, indtægter, viden og "know how" til gavn og glæde for det danske samfund. Flåden har i mange år været grundlaget for alt dette og har også mulighederne for i fremtiden at støtte og sikre samfundsvigtige opgaver. I takt hermed kan der skaffes højteknologiske arbejdspladser og store uddannelser til landet, samtidig med at landets eksportindtægter kan øges.

Flåden er en traditionsbundet organisation med mange år på bagen. Traditionerne holdes i hævd. Flådens personel er stolt over historien, og traditionerne er en kulturel bagage, som har været med til at skabe nogle rammer. Rammerne har løbende været under udvikling. Det er de også nu, og Flåden er i gang med et moderne skibsbygningsprogram, som kræver omfattende uddannelser. Der skal uddannes teknikere, navigatører, helikopterbesætninger og ledere, som kan varetage en lang række maritime opgaver til gavn for den danske stat og det internationale samfund ude på havet. Det har Flåden bidraget med i de sidste 500 år, og det vil Flåden fortsætte med.



Mandskab fra det danske krigsskib ABSALON undersøger en båd uden for Somalias kyst.



*ÆGIR i sin montré,
hvor den passer godt
ind i Kystflådens
øvrige store enheder
i modelsamlingen.*

På sommertogt med ÆGIR i 1966

Som kaptajnløjtnant og skoleofficer blev jeg tilkommanderet ÆGIR som trediekommanderende og navigationsofficer i foråret 1966, et par måneder før kadetterne kom om bord den 8. juni 1966 for at indlede årets sommertogt. Det blev det sidste for gamle ÆGIR, der var bygget i Rostock 1937. 30 år er godt klaret for et krigsskib!

Jeg kendte jo skibet fra flere togter som kadet, men det er noget ganske andet at sejle med skibet som navigationsofficer (NO), og specielt da jeg fik ansvaret for at uddanne kadetterne ikke blot i praktisk navigation, men også i at udnytte de mange faciliteter ÆGIR havde i operationsrummet (O-rummet). Da jeg selv var kadet kom vi kun sjældent i O-rummet – jeg tror egentlig ikke at det var bemanded under normal sejlads. Det forhold lavede jeg helt om på som NO.

Som tidligere motortorpedobådschef var jeg vant til at sejle "blindsejlads", d.v.s. at skibet blev navigeret fra O-rummet v.h.a. de elektroniske hjælpemidler, primært radaren. På kommandobroen fulgte den vagthavende officer ordrene fra O-rummet, og vi fik for første gang nogensinde ÆGIR "snoet" gennem Lindholm Dyb eller gennem skærgården ved Åbo i Finland om natten, uden indgriben fra broen. Kadetterne lærte her noget, de end ikke tidligere havde hørt om på skolen – blindsejlads, og

Depot- og Skoleskibet ÆGIR står nu som model i skala 1:35 på det nyindrettede modelmuseum om bord på fregatten. Ingen har nogensinde omtalt ÆGIR som et smukt skib – ét man var stolt af at sejle med, som man var det med kystjagerne, men da jeg byggede modellen opdagede jeg, at det ikke blot var et stort "skrummel" som vi sagde som kadetter, men faktisk havde nogle ret pæne linier.

jeg véd, at mange af disse kadetter senere kunne "brilliere" med deres færdigheder, da de som officerer blev tilkommanderet de operative enheder.

De måneder, hvor ÆGIR trænede sin degen besætning før sommertogtet, vidste Søværnets Operative Kommando tilsyneladende ikke, hvor de ville have ÆGIR, så vi blev bedt om at opholde os i Nordsøen – et sted, hvor Søværnets skibe sjældent opholdt sig i længere tid. Vi blev kommandoskib i en øvelse for NCS-tjenesten (Naval Control of Shipping) og deltog her som konvojskib for en flok coastere og mindre kystfragtskibe, som NATO havde lejet til formålet i 14 dage. Det var



nok det tætteste ÆGIR kom på at være krigsskib det år. Men da vi nu alligevel var i området fordrev vi tiden som en slags inspektions-skib – viste flaget i Nordsøen.

En tidlig morgen overtog jeg vagten på broen kl. 0400 (dagvagten) og stod i bestiklukafet og studerede søkortet og logbogen foran mig, da Plath-pejleren 30 cm. fra mit hoved pludselig sendte et Mayday. Jeg behøvede blot at række venstre hånd op og

dreje på et håndtag, for at få en rimelig nøjagtig pejling til det skib, der sendte Mayday. Det blev kun sendt 2 gange, så døde hans sender tilsyneladende. Jeg ringede ind i radiatorummet og bad dem kontakte Skagen Radio, for at få en krydspejling, for jeg var sikker på, at denne landradio naturligvis også havde hørt skibets Mayday. Chefen blev purret, og jeg gav ordre til at klargøre skibet efter bjærgningsrulle og klargøre havariudstyret, så det kunne flyttes med motorbåden. I maskinrummet havde min gode ven 3.mester vagten, så vi blev enige om at se om ÆGIR stadig kunne sejle de 18 knob den var bygget til – det tror jeg ikke andre havde prøvet i mange år.

Vejret var stille, og der var tæt morgentåge i Jammerbugten, hvor havaristen, en belgisk coaster BELGA, lå synkende, da vi ankom en time senere. Det viste sig, at en af køleslangerne var revnet i det ubemandede maskinrum, så vandet fossede ind og truede med at sænke skibet. Alle omformerne lå under mørken i maskinrummet, så der var derfor ingen strøm i skibet, overhovedet – så skipperen fik kun sendt Mayday 2 gange.

Det tog kun maskinens havari-besætning 3 timer at reparere køleslangen og lænse skibet for ▶



*Af orlogskaptajn
Ebbe
Tallerup-
huus*

*Sommertog-
tet blev det
det sidste for
gamle ÆGIR,
der var bygget
i Rostock
1937. 30 år er
godt klart for
et krigsskib!*



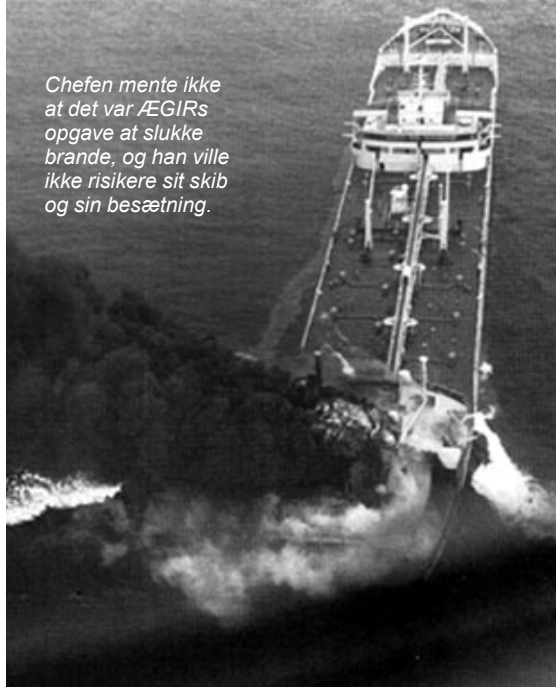
På sommertogt med ÆGIR i 1966

Fortsat fra forrige side

søvand – og for at vise vores gode vilje og professionalisme, startede de også hans motorer op, så han om eftermiddagen kunne sejle videre ved egen kraft.

Den mest dramatiske oplevelse fik ÆGIR dog en morgen udfør Helgoland, hvor jeg igen havde morgenvagten. Radiostationen meldte mig, at der var sket en kollision mellem en norsk tanker på 40.000 tons, ANNE MILDRED BRØVIG og et skotsk kystfragtskib PENTLAND. Det viste sig at ÆGIR var det skib i området, der var tættest ved stedet, så da vi, som de første, ankom, blev vi mødt af et grimt syn. Den norske tanker med et hul i siden og brand ved agterskibet efter en eksplosion ved kollisionen. Det skotske skib, PENTLAND, lå en halv sømil derfra med stævnen helt fladtrykt, men ikke i brand.

Chefen mente ikke at det var ÆGIRs opgave at slukke brande, og han ville ikke risikere sit skib og sin besætning.



ANNE MILDRED BRØVIG sank, og brækkede sidste tredjedel af agterskibet af ved kontakt med sandbunden i Nord-søen. Det indtrængende havvand slukkede branden. Det lykkedes senere et hollandsk bjærgnings-selskab at tømme 20.000 tons olie fra tankene og bjæрге forskibet, så skibet kunne genopbygges.



Vi var naturligvis klar, og havde kapacitet til stort set alt, som 1. mester kunne meddele broen. Chefen besluttede at sætte et havarihold om bord på PENTLAND for at sikre, at skibet holdt sig flydende, ved at afstive skotterne m.v. – og ikke mindst berolige den skotske besætning, og imens lå ÆGIR blot og så på, at branden i tankeren udviklede sig i omfang, og at agterskibet langsomt sank ned på de knap 20 meter vand på stedet. Den kreative 3.mester og jeg havde dog andre



planer end blot tilskuerens. Vi havde, som han sagde, mekanisk skum nok til at dække hele tankeren 10 gange, så hvorfor ikke slukke branden, før den udviklede sig. Planen var at montere 2 strålerør i stævnen på ÆGIR og forsigtigt sejle ind mod tankeren indtil vi kunne overdække den havarerede del med skum og således kvæle ilden. Når ilden var slukket kunne vi senere forsøge at sikre, at skibet holdt sig flydende. Chefen mente ikke at det var ÆGIRs opgave at slukke brande, og han ville ikke risikere sit skib og sin besætning. Mester og jeg argumenterede videre med, at risikoen for flere eksplosioner var minimal på dette stadie af branden, og at vi jo trods alt var et krigsskib, og uddannet til at klare også farefulde opgaver. Det blev som chefen sagde, så dagen endte med røde ører blandt besætningen, da tyske og hollandske redningsskibe kom til og overtog den rolle vi kunne have påtaget os – ÆGIR sejlede derpå hjem. Splice the

Søværnets Helikoptertjeneste bliver til Eskadrille 723

Den 1. januar 2011 skifter Søværnets Helikoptertjeneste værn, når helikoptertjenesten organisatorisk flytter til flyvevåbnet og bliver en del af en ny Eskadrille 723.

Som en konsekvens af Forsvarsforliget 2010-2014 vil Søværnets Helikoptertjeneste fra den 1. januar 2011 høre ind under flyvevåbnet. Skiftet til flyvevåbnet får ingen betydning for de opgaver, som de skibsbaserede helikoptere løser.

Helikoptertjenesten har eksisteret siden 1962 og var dengang en del af flyvevåbnets Eskadrille 722. Helikoptertjenesten blev oprettet efter M/S HANS HEDTOFTs forlis i 1959, hvor det blev besluttet, at Danmark skulle have



helikopterbærende inspektionskibe ved Grønland. Siden flyttede helikoptertjenesten i 1977 organisatorisk til søværnet som Søværnets Flyvetjeneste, der i 2004 skiftede navn til Søværnets Helikoptertjeneste.

Søværnets Helikoptertjeneste råder over otte LYNX-helikoptere, hvoraf én til stadighed er udstationeret ved Grønland, mens én på skift er ved Færøerne eller er med, når søværnets helikopterbærende enheder er udsendt i internationale missioner. Desuden bliver LYNX-helikopterne brugt til nationale opgaver. Blandt andet til hævdelse af dansk suverænitet, farvandsovervågning, opsamling af olieprøver fra havet, transportopgaver og hjælp til politiet.

Øvelse Northern Wedding 1986



Af Søren Nørby, cand. mag., Forsvarets Bibliotek

Tak til pens. kommandør Viggo Hansen for hjælp med de præcise datoer m.v. for PEDER SKRAM's deltagelse i Northern Wedding.

De viste billeder er alle købt på hjemmesiden www.maritime-quest.com.

I dagene 28. august – 19. september 1986 deltog fregatten PEDER SKRAM i NATO-øvelsen Northern Wedding. Afholdt første gang i 1978 var Northern Wedding en af NATOs absolut største militær-øvelser under den Kolde Krig. Den blev gennemført hvert 4. år og havde til formål at teste NATO's evne til at få soldater og forsyninger fra USA og til Europa i en situation, hvor en krig med Warszawa-pagten var lige på trapperne eller allerede brudt ud. I en sådan situation skulle en række store konvojer sejle fra USAs østkyst og til Storbritannien og derfra videre til Norge og/eller Danmark. NATO forventede, at konvojen undervejs skulle kæmpe både mod sovjetiske ubåde, overfladeenheder og langtrækkende missilbevæbnede bombefly. Et effektivt forsvaret af dette skulle derfor øves.

Øvelsens størrelse er bedst illustreret ved følgende tal. I 1978 deltog over 40.000 mand, 22 ubåde og 800 fly fra ni NATO-lande i øvelsen, der bl.a. omfattede to landgangsoperationer på Shetlandsøerne og i Danmark. Fire år senere deltog 160 skibe og 250 fly i øvelsen, der igen omfattede to landgangsøvelser – og i 1986 var tallet 150 skibe og over 35.000 mand fra USA, Belgien, Canada, Danmark, Frankrig, Vesttyskland, Portugal, Norge, Holland og UK.



Undervejs i øvelsen gennemførte PEDER SKRAM bl.a. den 15. september en RAS-øvelse med IOWA. Den fandt sted i Skagerrak, og det var en oplevelse for fregattens besætning at ligge så tæt ved det 45.000 tons store amerikanske slagskib – hvor fregattens bro kun lige akkurat var på højde med slagskibets dæk!

*Under øvelsen var
PEDER SKRAM
i søen i alt
21 døgn i træk.*



*PEDER SKRAM
og den vesttyske
destroyer D182
SCHLESWIG-
HOLSTEIN
under Northern
Wedding 86.*



Styrken inkluderende bl.a. den amerikanske atlantehavsflådes "Strike Fleet", der bestod af slagskibet IOWA, det store hangarskib NIMITZ, kommandoskibet MOUNT WHITNEY samt to krydsere, to fregatter og to canadiske destroyere samt tre forsyningskibe. Denne imponerende styrke beskyttede ti troppetransportskibe med 6000 "Marines" om bord, som skulle overføres først fra USA og til England og herfra videre til Norge. Ved ankomsten til England blev styrken øget med en britisk ledet flådestyrke med endnu ti troppetransportskibe, beskyttet af en mængde

britiske flådeenheder samt NATO's Stående Atlanterhavsstyrke (STANAV-FORLANT).

For PEDER SKRAM's vedkommende var skibet den 27. august afgået fra Holmen med kurs mod Wilhelmshaven. Umiddelbart før afsejlingen var orlogskaptajn Viggo Hansen tiltrådt som chef (havde afløst kommandørkaptajn Knud Borck), og det var således hans første togt som chef. PEDER SKRAM ankom til Wilhelmshaven den 28. august og samme dag begyndte den første fast af Northern Wedding. ►

Øvelse Northern Wedding 1986

Fortsat fra forrige side

Målene for de amerikanske og britiske tropper var først den norske havneby Tromsø, langt mod nord. Mens tropperne blev sat i land her, opererede en dansk-vesttysk flådestyrke, der bl.a. inkluderede PEDER SKRAM, i området mellem Shetlandsøerne og Norge, hvor de skulle beskytte landgangsoperationen mod angreb fra syd. Da denne øvelse var vel overstået, blev tropperne taget om bord igen, og kursen sat mod den sydnorske by Larvik, hvor Northern Weddings 2. landgangsovelse blev gennemført den 9. september.

Ikke overraskende fulgte Warszawa-pagten øvelsen tæt. Allerede kort efter den amerikanske "Strike Fleets" afsejling fra USA blev det rapporteret, at mindst én fremmed ubåd fulgte styrken, og kort tid efter placerede to sovjetiske fregatter af Krivak-klassen sig i området mellem Grønland, Island og Storbritannien (det såkaldte GIUK-område), hvor de afventede NATO-styrkernes ankomst. Udover de nævnte skibe blev også en række sovjetiske fly af typen Bear og Badger observeret nær NATOs skibe. Den sovjetiske tilstedeværelse toppede under landgangsøvelsen ved Larvik, hvor ni sov-

jetiske krigs- eller spionskibe befandt sig i området, mens NATOs tropper gik i land.

Northern Wedding blev umiddelbart fulgt af øvelsen Bold Guard, hvor bl.a. de danske korvetter OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD deltog. Øvelsen inkluderede en landgangsøvelse nær Ekernførde, hvor danske og vesttyske ubåde og torpedomissilbåde spillede fjenden, der sammen med et udlagt minefelt skulle forhindre landgangen. PEDER SKRAM deltog dog ikke i denne øvelse, men returnerede i stedet til Holmen, hvortil man ankom den 19. september 1986.

Under øvelsen var PEDER SKRAM i søen i alt 21 døgn i træk – på nær et fire timers anløb af Esbjerg natten mellem 3. og 4. september, hvor man måtte gå ind for at bunkre 120 tons olie, da vejret den dag havde været for dårligt til, at man kunne gennemføre dagens RAS.

Northern Wedding skulle blive fregattens sidste større øvelse inden oplægningen 1½ år senere – men samtidig også den sidste øvelse Northern Wedding, da Murens fald i november 1989 fjernede behovet for disse gigantiske øvelser.

Litteratur:

French, Robert "Exercise Northern Wedding". *Warship World*, winter 1986. Grove, Eric: "Battle for the Fiords. NATO's Forward Maritime Strategy in Action". London 1991. Faringdon, Hugh: "Strategic Geography. NATO, the Warsaw Pact, and the Superpowers." London 1989



PEDER SKRAM og den vesttyske destroyer D187 ROMMEL tanker fra IOWA under Northern Wedding i Skagerak.



Splice the main brace

Splice the main brace” er en ordre som i ”Royal Navy” blev givet, når mandskabet på et af flådens skibe havde ydet en ekstra indsats og havde gjort sig fortjent til en belønning. Denne blev ofte givet i form af ekstra ration rom. Denne skik fandtes også i den danske flåde.

Af Jens Møller

Destillering af gæret frugtsaft (eksempelvis saft af vindruer) blev formodentlig udviklet i Mesopotamien omkring år 2.000 før Kristus. Omkring år 800 f. kr. udviklede man i Persien en mere effektiv metode, kaldet ”Alambic”, som ligger tæt på den metode man i dag i Skotland kalder ”Pot Still”. Destillation af vin var ligeledes kendt i det antikke Grækenland, hvorfra det i 600-tallet blev indført til Spanien af araberne (Mauerne) og videre herfra til Frankrig. Amagnac er kendt fra 1100-tallet, flere hundrede år før Cognac. I 1313 skrev Kardinal Victor af Bordeaux, at ”Amagnac havde 40 gavnlige egenskaber for helbredet”, en udtalelse vi kun kan tilslutte os. Alkymisterne har helt givet haft kendskab til destillering tidligere, i deres forsøg på at lave guld. I 1438 nævnes begrebet ”brændt vand” for første gang i Tyskland, og bredte sig hurtigt herfra til Danmark.

Iet brev fra lensmanden i Bergenhus, skriver Eske Bille bl. a. til ærkebiskop Olav Engelbrektsson: ” - nogit Watn som kallis aqua vite, och hielper samme watn for allehaande krankendom”. 1682 beskrives den første produktion af brændevin fremstillet på kartofler, som netop omkring dette tidspunkt var blevet almindelig kendt i Europa (indført fra Sydamerika). Op igennem 1700-tallet øges produktionen væsentligt i Danmark og omkring 1800, var der registreret over 2.500 lovlige brænderier, samt utallige ulovlige. Meget ofte blev brændevinen krydret med et udtræk fra

forskellige krydderurter, for at skjule den rå og beske smag af fusel.

Da Columbus i 1493 foretog sin anden ekspedition til Caribien, medbragte han et antal sukkerrør-planter. Det viste sig at klimæet var ideelt til produktion af sukker, og Caribisk sukker blev hurtigt en efterspurgt vare i Europa. Prisen på Caribisk sukker var væsentligt lavere end Europæisk, idet man i Caribien gik over til at lade slaver stå for produktionen. Restproduktet, en sød og klæbrig brun masse kaldet melasse, var særdeles rig på fibre og næring. Denne melasse blev anvendt til føde for trækdyr og slaver (i nævnte rækkefølge). Man fandt ligeledes ud af, at melassen gærede hurtigt når man tilsatte vand. Denne sukkerrørvin blev anvendt som styrkende drik for slaverne.

I slutningen af 1500-tallet blev der fra Nederlandene sendt et par destillationsapparater til Caribien. Forsøg havde vist, at sukkerrør-vinen var særdeles anvendelig til destillation. På grund af det store sukkerindhold i melassen og sukkerrør-vinen, fik den klare destillations væske en meget høj alkoholprocent på op til 80 procent og samtidig var den utrolig billig. For at skjule den barske og fuselholdige smag, tilsatte man lidt melasse og denne brunlige drik blev kaldt ”Rum”. Den fik hurtigt mange øgenavne, hvor navne som ”Kill-Devil” nok bedst beskriver det barske produkt. Søens folk adopterede hurtigt sukkerrørets ”forførende datter”.

De berygtede ”Trekantssejladser” blev nu skabt på dette grundlag. Man sejlede ►

Splice the main brace

Fortsat fra forrige side

våben, glasperler og andre uundværlige sager fra Europa til de vestafrikanske stammehøvdinge, som betalte med slaver. Det samme skib sejlede herefter til Vestindien med slaverne hvor de blev solgt, hvorefter man lastede sukker og rom for sejladsen tilbage til Europa. En kendt dansk mand ved navn Peder Wessel, blev som dreng udlært som sømand på sådan en sejlads. Disse sejladser var absolut ikke ufarlige, og op til halvdelen af besætningen omkom ofte. Man regner med, at Peder Wessel udviklede sine berømte sømands-kundskaber og frygtløshed på disse sejladser således, at han i Store Nordiske Krig 1708-20 kunne gennemføre sin usædvanlige lynkarriere til admiral, og samtidig gjorde sig fortjent til sit adelsnavn "Tordenskiold".

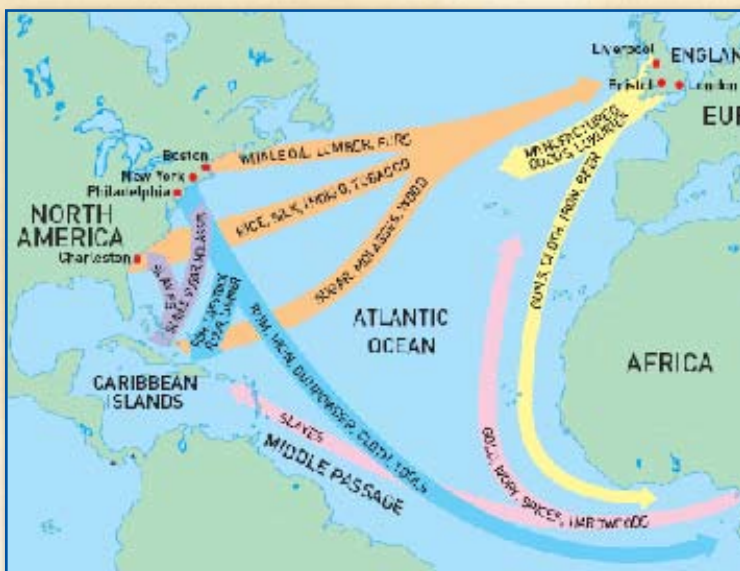
Et af søfartens store problemer på denne tid, hvor langfart til både Amerika og Fjern-østen virkelig blev almindelige, var drikkevandet og levnedsmidlerne. Begge dele var af meget begrænset hold-barhed. På disse togter, ofte 2 år eller mere, lærte søfolkene hurtigt, at rom tog den grimme, rådne smag fra både vand og proviant. Desværre var resultatet ofte drukkenskab

og tumult, hvor flere søfolk omkom, ja mange faldt simpelthen overbord i deres brandert. Disse problemer førte flere gange til så stor mangel på mandskab, at skibene ikke længere kunne sejles forsvarligt og forliste. I den engelske flåde fik man i begyndelsen af 1700-tallet mere og mere langfart til alle egne af verdenen. I 1731 indførte Royal Navy en rationering på alle flådens fartøjer på en halv pint (ca. 30cl) rom om dagen. Erfaringerne viste hurtigt, at dette var for meget, så i stedet blev den delt op i 2 halvdele – en før morgenvagten begyndelse og en før aftenvagten. Reglerne blev meget nøje beskrevet i de såkaldte "Krigsartikler" som hver søndag blev læst op for besætningen af chefen. Denne skik vandt hurtigt indpas i andre flåder. For at undgå at nogen sparede op af rationen, påså bådsmanden, at alle drak rationen på stedet. I Royal Navy havde den daglige ration sin plads lige indtil 1970, hvor den til søfolkernes store sorg blev afskaffet.

Hurtigt indførte man brug af romrationen som straf eller som belønning. Hvis en mand af besætningen havde forbrudt sig mod reglementet, kunne chefen idømme ham tab af en - eller flere dages romration. Chefen kunne også give en ekstra ration rom som belønning for en ekstraordinær indsats. Det er i sidstnævnte tilfælde grebet "Splice the

De berygtede "Trekantssejladser" blev skabt på dette grundlag.

Man sejlede våben, glasperler og andre uundværlige sager fra Europa til de vestafrikanske stammehøvdinge, som betalte med slaver. Det samme skib sejlede herefter til Vestindien med slaverne hvor de blev solgt, hvorefter man lastede sukker og rom for sejladsen tilbage til Europa.



main brace" opstod. I de store fregatter og lineskibe var der 3 master: Formasten, Stormasten og Mesanmasten. På masterne var fastgjort nogle vandrette rundholter, "ræer" hvortil sejlet var fastgjort. Disse ræer kunne drejes i det vandrette plan, således at sejlet fik den ønskede vinkel i forhold til vinden. I hver ende var der fastgjort et tov, der holdt ræen i position. Når disse tove blev slækket, kunne den drejes til en ny vinkel. Disse tove blev på engelsk kaldt en brace eller på dansk en bras eller et skøde. Det største sejl, storsejlet var fastgjort på den nederste rå, storraen, på stormasten. Storraen kunne på et lineskib være mere end 40m lang og vejede op til 6 tons. Sejlet var enormt, op til 400 m². Derfor skulle storbraserne eller the main braces være tovværk af betydelig styrke. På et lineskib var storbraserne ofte på tykkelse med en arm. Det krævede op til 30 mand at hale storbraserne. I Royal Navy blev denne manøvre udført af "The Royal Marines" også kaldet "The Lobsters" grundet deres røde våbenfrakker. Disse infanterister eksercerede i en særlig trippende march, som passede fint med indhalingen af skødet. I den danske flåde havde man også Marine-infanterister, som i øvrigt havde blå våbenfrakker (1. Marine-regiment eksisterede indtil år 2000 som enhed ved Bornholms Værn. Jeg aftjente min værnepligt fra 1960 – 63 i dette regiment).

Hvis en storbras blev beskadiget, revet eller skudt over, var skibet i stor knibe. Storsejlet var nemlig af vital betydning for skibets manøvre-evne, idet roret kun havde begrænset effekt. Derfor måtte storbraserne repareres hurtigst muligt. Denne reparation bestod som regel i at splejse tovet sammen igen, men med et så tykt og kraftigt tov var det en langsommelig og farlig affære. De folk som skulle udføre splejsningen, sad som regel overskrævs på storraen i anden sals højde fra dækket. Hvis det var i en storm kunne de nemt blive blæst overbord, eller under kamp var de aldeles udsat for ild fra fjendens, som af al magt ville forhindre reparationen. Hvis det lykkedes for folkene at udføre opgaven, fik de derfor altid en ekstra ration rom som belønning. Deraf udtrykket "splice the main brace". Jeg har ikke været i stand til at finde oplysninger om der fandtes et lignende udtryk, eller ordre i den danske flåde, men belønningen var den samme.



I 1740 indførte den senere admiral Edward Vernon, (1684-1757) på sit skib, at vandet blev kogt før servering og derefter blandet med lidt rom.

Som jeg nævnte før, havde man også i Royal Navy et problem med vand og proviant. Vandet blev opbevaret i egetræstønder, som var anbragt på det køligste sted nederst i lasten. Her lå ligeledes provianten. Alligevel gik der ikke meget mere end en måned før vandet var levende af Dafnier, Alger og andet krav. Smagen og lugten har været forfærdelig. Provianten bestod som regel af saltet og tørret flæsk og beskøjter. Flæsket blev udvandet og kogt og må alligevel have smagt og lugtet fælt. Beskøjter var brødkager, som regel bagt af hvedemel. De blev hårdt bagt d.v.s. i mindst 2 timer, hvorved de kunne holde i evigheder. Alligevel var de ofte fyldt med larver og maddiker som man sad og bankede ud, ved at slå beskøjten mod bordpladen, medens man prøvede at spise kødet. Med dette vand og denne proviant var der ikke noget at sige til, at mange ofte blev syge af madforgiftning. Da denne kost samtidig var totalt blottet for vitaminer, led besætningen hurtigt af mangelsygdomme, som regel skørbug (mangel på C og B vitaminer). Samtidig var provianterings-forvalterne i havnene som regel korrupte og uduelige, så kvaliteten var næsten altid af dårlig.

I 1740 indførte den senere admiral Edward Vernon på sit skib, at vandet blev kogt før servering og derefter blandet med lidt rom. Hvis der var mulighed for det, blev der ligeledes blandet en lille smule Lime saft i blandingen. Det havde en magisk effekt på sundhedstilstanden, men uheldigvis forsvandt skikken fra Royal Navy efter hans død, og blev først indført igen omkring 1820. En ting overlevede. Vernon gik altid klædt i en gammel frakke syet af Grogham stof. Han fik øgenavnet "Old Grog" og dette navn er for altid blevet betegnelsen for en varm spiritusholdig drik med f. eks. ►

Splice the main brace

Fortsat fra forrige side

citron, sukker og kanel. Skikken med den daglige ration rom blev holdt i hævd op igennem 1800 tallet, og det blev samtidig mere almindeligt, at en admiral efter en sejr, højeste signal til hele flåden "Splice the main brace". Sidste gang en admiral gav denne ordre var i 1950, da fregatten HMS AMETHYST var taget som gidsel i Nanking i Kina og efter en dramatisk og farefuld flugt ned gennem Yantze-floden kom ud i frihed igen. Ved denne lejlighed signalerede daværende Admiral HKH Prince Phillip til hele Royal Navy "Splice the main brace". Selvom romrationen blev afskaffet i 1970, ophørte traditionen med en ekstra ration rom på skibe i Royal Navy ikke. Denne specielle ordre gives stadig ved festlige lejligheder, bl.a. d. 29. juni 2010, da HKH Queen Elizabeth 2, efter en flåderevy forbindelse med Canadas 100 års jubilæum, udsendte ordren til flåden.

Den danske flåde var man ikke længe om at overtage skikken med en rationeret daglig tildeling af spiritus, men der var alligevel forskelle. For det første brugte man ikke rom, men akvavit og rationerne var mindre, og blev fra starten udleveret 2 gange om dagen. Dødsfald som følge af mangelsygdomme var heller ikke så



På Fregatten JYLLAND ser man tydeligt stormasten med stor-rå. Dimensionerne er enorme.

hyppige, idet flåden som regel opererede i Østersøen og Kattegat, hvor man hurtigt kunne få friske forsyninger ombord. Til gengæld døde mange af fugt og kulde, forstærket af, at alle incl. officererne sov direkte på dørken (officererne dog på en tynd halm madras). Admiral Niels Juel var den første som indførte køjer til mandskabet. På langfart var mangelsygdomme i den danske flåde også mindre end i den engelske flåde, i hvert fald på udturen. Der var nemlig en afgørende forskel i det man drak. I den danske flåde drak man nemlig sjældent vand, men altid øl – op til 3 liter om dagen. Øl blev dengang kaldt det "flydende brød" fordi det indeholdt store mængder af Stivelse, B-vitamin og Protein og en mindre del C-vitamin. Selv om Skibssølet kun havde en alkohol procent på 0,5 til 1,0, så var denne smule alkohol nok til at holde øllet bakterie- og snyltefrit. Så længe der var øl på lager i lastrummet, var sundheds-tilstanden af mandskabet derfor nogenlunde tilfredsstillende.

I 1536 udstedte Christian d. 3 en forordning "vedr. visse forvaltningsmæssige bestemmelser for krigsskibenes proviant og rationernes størrelse". Traditionen med øl på skibene blev ligeledes indført som et fast reglement af Christian d. 4. i slutningen af 1500-tallet og kongen udskrev også visse forbedringer af provianten. Disse reglementer kunne dog altid bøjes af forvalteren på tøjhuset alt efter den økonomiske situation, men de sikrede dog en hvis minimum standard. I 1604 blev Christian d. 4. færdig med sin udrustningshavn på slotsholmen. Selve havnen lå hvor det kgl. Bibliotek i dag har have, og bygningen med Tøjhusmuseet er den sidste rest af magasinerne omkring havnen. Ved siden af dette havneanlæg byggede kongen mod vest, mod Frederiksholms Kanal, et nyt stort bryghus. Bygningen blev færdig i 1618, og står stadig i dag, utroligt smukt og i ensom majestæt, med sit store markante tag, på hjørnet af Frederiksholm Kanal og Christians Brygge. I denne bygning blev der brygget øl til hoffet og til flåden. Man bryggede primært tre forskellige typer øl: Dobbeltøl, Middeløl og Sletøl. Fælles for de 3 typer er, at de er overgæret, d.v.s. at gæren samler sig på overfladen. Denne proces var færdig i løbet af få dage og gæren var nem at fjerne og dannede ikke bundfald. Samtidig bevirkede det, at en del af maltens



Kongens bryghus stod færdig i 1618, og bryghuset står stadig i dag utroligt smukt.

ekstrakter forblev i øllet, som dermed blev mere holdbart og indeholdt flere vitaminer og næringsstoffer.

Fra omkring 1700 bryggede man en skibssøl udelukkende til flåden. Den var ligeledes overgæret, men blev desuden brygget med Røgmalt. Røgmalten indeholdt endnu flere ekstrakter som gjorde øllet ekstra holdbart og det fik en karakteristisk sort farve og en røget duft og smag. Alkohol-procenten var kun 0,5 til 1,0 procent, men som sagt nok til, at den sammen med Røgmalten holdt øllet frit for urenheder. Det Hvidtøl vi drikker i dag er en mildere form for skibssøl. Reglementet foreskrev at Flådens matroser, ansatte i tugthuse og på godserne skulle have 4 pletter øl om dagen. 1 pot er lig med 4 pægle a 0,24l, d.v.s. at en pot var lig med ca. 1liter, så det var en ordentlig portion. I Flåden var det dog kun for befarne - og fuldbefarne folk. Lærlinge og andre fik kun 2 pægle om dagen. Derudover fik man hver morgen, middag og aften et mål snaps (1/16 del af en pot, eller ca. 6 centiliter). Omkring 1830 blev dette reduceret til kun 1 mål hver aften og ordningen blev endelig afskaffet omkring 1895. I 1752 blev reglementet ændret, så man udbetalte "brændevinspenge" til dem der ikke ville have snaps. Dette inkluderede også skibsdrengene. I lighed med Royal Navy kunne chefen uddele ekstra rationer som belønning. I øvrigt var kvaliteten af brændevinen svingende, og den omtales ofte som "Finkeljokum"

Kosten var som i den engelske flåde kensformig, men trods alt mere næringsrig, idet man sammen med kød og beskøjter fik ærtesuppe 2 gange om dagen. Beskøjterne var desuden bagt på rugmel som var grovere end hvedemelet og derfor indeholdt kerner og avner. Dette

gav mandskabet en bedre fordøjelse. Desuden var beskøjterne dobbeltbagte, d.v.s. bagt hårdt 2 gange. Dette for-sinkede inficeringen med mider. De var derfor både sundere og mere holdbare. Beskøjter ses også benævnt som Skonnerokker. Omkring 1800 begyndte man at opbevare beskøjterne i jernkasser, og inden man lukkede dem, stillede man et tændt lys oven på kiksene. Lyset brugte al ilten i kassen og sikrede dermed en endnu bedre holdbarhed. Alt i alt fik danske søfolk en sundere kost og mangel-sygdomme som Skørbug var mere sjældne. På oversøiske togter holdt provianten som regel kun til udturen, så man måtte laste hvad man kunne få på ude-stationen til hjemturen.

En anden vigtig faktor for en bedre sundhedsstand i den danske flåde var, at fra midten af 1700 tallet tilhørte alle i besætningen enten "Den faste Stok", eller var i hyre. Dette betød, at de under havneophold kunne få landlov, om end i begrænset form. Dette gav lejlighed til selv-supplering for mandskabet når de var i land. I den engelske flåde, hvor det menige mandskab var "presset" i tjeneste (i virkeligheden en lovlig form for kidnapning), kunne de ikke få landlov, idet det var tvivlsomt om de vendte tilbage til skibet. Under revolutionskrigene og Napoleonskrigene hvor Royal Navy var krigsudrustet i næsten 20 år, kom mange af disse tusinder af søfolk aldrig hjem i live. De døde af sygdomme, ulykker eller i kamp.

Ivore dage hvor moderne krigsskibe er fyldt med elektronik og andre komplekse systemer ville det ikke være muligt at arbejde med de beskrevne alkohol rationer. Derfor er de fleste landes flåder i dag "tørslagne" når skibene er til søs. I US Navy blev det faktisk totalt forbudt allerede i 1862. I den danske flåde er forbuddet ført kommet i moderne tid. Chefen kan dog dispensere inden for visse rammer. Når man ser kosten i flåden i dag, hvor skibene ligger måneder i det Indiske ocean for at fange Pirater, ligner det et Krydstogt i forhold til "Gamle dage".

I dag findes der Rom-typer som er lige så fine og karakteristiske i deres smag som andre spirituosa.

En gammel opskrift:

Læg beskøjterne i saltvand og brunt sukker. Rist dem i kabyssen. Drik hertil et glas med god gammel Rom. wwSkål og velbekomme!

Radiodivisionen melder

Kaj Nielsen, leder af Radiodivisionen OZ1RDN

oz1rdn@pederskramsvenner.dk og ozniac@jubii.dk



En ny åbningsperiode nærmer sig - hvordan den tidsmæssigt bliver 'skruet sammen' i 2011, er endnu ikke kendt. Den forventes at blive publiceret i FEB måned 2011.

I slutningen af JAN måned 2011 har jeg været ombord i PESK og bl.a. har radiostationen været igang - den fungerede udmærket, dog er der ikke udført den tidligere nævnte udskiftning af en TCXO enhed, bliver udført ved mit næste besøg ombord i APR måned.

Der er tilgået en donation, igen fra

OZ4LS, af en super paddle med magneter i stedet for fjedre. Herfra skal lyde en stor tak til OZ4LS for paddlen.

Siden sidste melding har antallet af solpletter ikke været særligt højt henset til placeringen i indeværende solpletcyclus; ingen spådomme herfra om udviklingen til åbningsperiode 2011!

På gensyn i åbningsperiode 2011.

*Med venlig hilsen
Kaj Nielsen*

**Mindes du
de gode dage
i Søværnet**



I Marineforeningen finder du det samme gode kammeratskab med tidligere og nuværende tjenstgørende, der alle har den samme indstilling – nemlig at være Søværnets ambassadører i det lokale samfund.

Som medlem af en af de 78 lokale marineforeninger med deres unikke marinestuer kan du opleve noget af den gode stemning, som du finder ombord i Søværnets enheder.

Vil du være med til at bakke op om vort Søværn og vor handelsflåde, så gå ind på foreningens hjemmeside www.marineforeningen.dk.

Her finder du alle relevante oplysninger om foreningen, samt ligeledes adresser for de 78 lokale marineforeninger.

Vi ser frem til at møde dig i den lokale marineforening.



Danmarks Marineforening

Trondhjemsgade 5, kld., 2100 København Ø.

Telefon: 3315 2886.

email: landskontoret@marineforeningen.dk

Ny vagtkoordinator i fregatten "PEDER SKRAM's Venner"

Som værdig afløser for John Larsen, der af helbredsmæssige grunde har set sig nødsaget til at fratæde hvervet som vagtkoordinator, er jeg af bestyrelsen blevet udpeget til at overtage jobbet.

Jeg har været medlem af fregatten Peder Skrams Venner i mange år (medlem nr. 43) og har ligeledes været kustode/chefkustode en del år, samt nu også bestyrelsesmedlem.

Jeg meldte mig som frivillig math/konstabel i Søværnet i 1960, hvor jeg sejlede med fregatterne ROLF KRAKE, VALDEMAR SEJR og patruljebåden HUITFELDT. Derudover har jeg gjort tjeneste i Jernbanehjemmeværnet og Marinehjemmeværnet fra 1973 – 2005, hvor jeg sluttede som presse- og

informationsofficer (premierløjtnant) i Marinehjemmeværnsdistrikt 2.

Har været medlem af Frederikssund Marineforening siden 1982, hvor jeg nu er formand og er ligeledes bestyrelsesmedlem i Kystartilleriforeningen.

Jeg har i tidens løb bestridt mange hverv, som f.eks. togbetjent, lokomotivfører, trafikleder og vagmand.

Så det er en stor og spændende udfordring, som jeg glæder mig til at komme i gang med og håber på et godt samarbejde i det ansvarsfulde hverv i fregatten Peder Skrams Venner.

Læs mere på
www.marinesider.dk



Kurt Terkelsen
Venslev Huse 6,
4050 Skibby
Tlf. 47 52 99 46
(fastnet)
Tlf. 21 29 26 41
(mobil)
e-mail: kurts@mail.tele.dk

Fra sekretærerne og kassereren

Erik Nygaard, Adam Pomykala og Kaj Aage Sørensen
kontor@pederskramsvenner.dk

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

Flemming Broen, Ringsted.
Poul Mærkedahl, Dragør.
Joan Mathiesen, Gørlev, Sj.



Kontingent opkrævningen for 2011

Sammen med dette blad modtager du kontingent opkrævningen for 2011, og vi håber at du stadigvæk vil støtte arbejdet med at genudruste og vedligeholde PEDER SKRAM

Betal gerne via Netbank

Du er velkommen til at betale via Netbank, du skal så betale til
Reg. nr.: 9570 kontonr.: 0683280
og derefter som tekst på modtagerens kontouttog: medlemsnummer og navn.

Ved betalingskort, vælges korttype 01 og igen som meddelse til modtager: medlemsnummer og navn.

Returadresse:
Fregatten PEDER SKRAM.s Venner
Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K.

Returneres ved varig adresseforandring med oplysning om ny adresse.

