



Nr. 2
juni
2008
11. årgang

Fregatten PEDER SKRAMS Venner



Foto: Frank Horn

Venneforeningens Blad
2008

**Fregatten
PEDER SKRAMS
Venner**

Venneforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm og Jens Møller.

Grafisk konsulent: Finn Hillmose.

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvenner.dk

Email: info@pederskramsvenner.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,

1439 København K.

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Sekretærer:

Erik Nygaard og Adam Pomykala.

Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard
Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvenner.dk

Næstformand:

Kommandør Erik Rode

Email: emrode@tiscali.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Seniorsergent L. O. Nielsen

Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Kasserer:

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj

Tlf. 56 14 02 36

Email: kasserer@pederskramsvenner.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Suppleanter:

Jan E. Hartmann

Email: jehha@post.tele.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Maskinmester Bent Frese-Madsen

Email: fresemadsen@post.tele.dk

Fregattens adresse:

Fregatten PEDER SKRAM

Elefanten, Nyholm,

1439 København K

www.pederskram.dk

Email: info@pederskram.dk

Radiodivisionen OZ1RDN:

<http://radiodivisionen.pederskramsvenner.dk>

Email:

radiodivisionen@pederskramsvenner.dk

Telefoner:

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:

23 72 69 77

Leder: Kaj Nielsen OZ9AC

Email: ozniac@jubii.dk

Redaktionelt

Indhold

Tirsdag d. 6 maj 2008 blev en mærkedag i historien om fregattens genudrustning, og det er en dag vi har ventet på i mange år. Denne dato startede man på at hejse alle apparater til o-rummet ombord. Det er en vanskelig operation, idet alt udrustning skal ind igennem en midlertidig luge i BB side af fregatten, (det er den side der vender ud mod havnen), men alt forløb efter planen, og o-rummet er nu fuldt møbleret. Frank Horn's billede på bladets forside, viser den første enhed blive hejst ombord. Jeg håber at kunne bringe flere billeder i næste nummer af bladet.

I dette nummer af bladet fortsætter serien om "alle tiders krigsskibe", med anden halvdel af artiklen om USS FLETCHER.

Der er en artikel om Søværnets udbygning af kystradarstationerne langs med de danske kyster.

I "Nyt fra Fonden", fortæller viceadmiral Jørgen F. Bork om alle de problemerne der opstod, da fregatten var på værft i sommeren 2007.

God fornøjelse med bladet, og go´ sommer.

Peter Lindstrøm.

49 14 73 87

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

3. Redaktionelt.
- 4 - 5. Formanden har ordet.
- 6 - 9. Nyt fra Fonden.
10. Top ti liste.
- 11-18. USS FLETCHER klassen.
19. Generalforsamling 2008
- 20- 21 Nye radarstationer.
22. Boganmeldelse.
- 23-24. Sommertogt 1984.
25. Fra kontoret.
26. Nyt fra radiodivisionen.
27. Sommerens åbningstider.

2008





Formanden har ordet



Når dette blad læses, står sommerens åbningsperiode for døren. *John Larsen* har for længst afkrævet kustoderne meldinger om, hvilke dage i årets løb de IKKE kan tage vagt. Vagterne er herefter søgt fordelt så jævnt som muligt på alle vore kustoder. Vagtliste for sommer-perioden ER udsendt. Jeg må gentage, at det er afgørende, at alle kustoder derefter vedkender sig de tildelte vagter. Får man siden hen forfald, må man selv søge at bytte sig til rette. Når først alle har planlagt deres ferier m.v. er det næsten umuligt for kustodekoordinatoren at skaffe erstatning for akutte afbud. Alle kustoderne opfordres til at **møde ved PEDER SKRAM lørdag den 5. JUL kl. 0930**. Viceadmiral *Jørgen Bork* m.fl. vil orientere om procedurerne for PEDER SKRAM, SÆLEN og SEHESTED i åbningsperioden. Briefingerne påregnes at vare ca. 1 time, hvorefter de kustoder, som ikke har vagt, kan tage hjem igen.

Åbningsperioderne er for 2008 fastlagt således : 1. JUL – 15. AUG (Sommerferien – også mandage), 10. OKT (Kulturnatten) samt 11-19. OKT (Efterårsferien – også mandag).

Niels Rastrup Andersen, Per Jetting, Jan Hartmann, Erik Nygaard, Frank Horn og Henrik Boserup tilbringer fortsat næsten al deres fritid om bord i PEDER SKRAM og udfører et kæmpemæssigt arbejde med at genudruste fregatten. Tiden er nu kommet, hvor Venneforeningens medlemmer må slutte op om de omtalte arbejdsbier. Annoncen i medlemsbladets forrige nummer gav desværre meget for ringe reaktion fra medlemmerne. Det er tvingende nødvendigt at mønstre et antal arbejds hold, hvis det skal lykkes omsider at bringe fregattens genudrustning til en afslutning. **Læs annoncen i bladets marts udgave, grib telefonen og hør nærmere !!!**

I weekenden den 26-27. april og i den følgende uge lykkedes det "arbejdsbierne" kun forstærket af en enkelt "løsarbejder" at få torpedoerne rensat for rust og konserveret. 6-7. maj løftede en kran torpedoerne om bord.

Kranens virkelige ærinde var at løfte konsollerne til O-rummet om bord. Stort set alle komponenterne er nu i O-rummet. Der er nu brug for et arbejds hold, som under *Peter Lindstrøms* ledelse kan genetablere O-rummet. Bestyrelsen opfordrer medlemmer, der i sin tid gjorde tjeneste i fregatternes O-rum, og som kan være med til at genplacere udstyret på de rette pladser, til at melde sig til *Peter Lindstrøm* og afse nogle dage til omhandlede arbejds hold.

Marinestationen har desværre endnu ikke påbegyndt arbejdet med indret-



ningen af det nye billetkontor med tilhørende opholdsrum for kustoderne. Fonden forsøger at fremme sagen i håb om at få billetkontoret parat til sommersæsonen. Venneforeningen skal med tiden medvirke ved indkøb af inventaret.

Bestyrelsen har med beklagelse måttet aflyse forårsudflugten lørdag den 31. MAJ til "Göteborgs Maritima Centrum". Med kun en snes tilmeldte kunne turen ikke gennemføres.

"Statens historiske Museer" har som bekendt fremstillet brochurer for PEDER SKRAM, SÆLEN og SEHESTED. Det er hensigten at udstationere holdere med de tre brochurer på et antal biblioteker i Københavnsområdet. Bestyrelsen har givet tilsagn om at ville medvirke med distribueringen og senere efterleverancer af brochurerne.

"Statens historiske Museer" har også til hensigt i sommerperioden at udlevere et spørgeskema til de besøgende i PEDER SKRAM, SÆLEN og SEHESTED med henblik på at evaluere de besøgendes indtryk og oplevelser af besøget.

Bestyrelsen kan fortsat glæde sig over en fin tilgang af nye medlemmer i Venneforeningen. Jeg supplerer lejlighedsvis medlemsbladet med et "Nyhedsbrev". Jeg gentager derfor min opfordring til medlemmer, som ikke allerede har oplyst deres mail-adresse, om at gøre det, således at flest mulige af Venneforeningens medlemmer kan modtage nyhedsbrevene og eventuelle akutte meddelelser.

Lørdag den 3. MAJ 2008 kunne Frederikssunds Marineforening fejre 90 års jubilæum (5. MAJ 1918). Jubilæet blev fejret af hele byen, først med en parade på pynten ved "Sydkajen", hvor 2 restaurerede skibsankre blev genindviet og en istandsat hornmine afsløret forsynet med en plade med mindeord for de søfolk, som mistede livet under de to verdenskrige.

Adskillige Marineforeninger og en soldaterforening deltog med fanevagt og parade og Søværnets Tamburkorps ledsagede højtideligheden med passende musik. Frederikssunds Borgmester og Formanden for Teknik og Miljø holdt begge meget venligtsindede taler.

Herefter marcherede Tamburkorpset og paraden gennem byens gader til Torvet, hvor Tamburkorpset spillede en lille times tid.

Fra kl.12 var der herefter reception i Frederikssund Marineforenings lokaler på godset PEDERSHOLM lidt syd for byen. På vegne af "Fregatten PEDER SKRAM´s Venner" overrakte jeg en smuk akvarel udført af *Sven Voxtorp*, som gennem tiden har leveret mange illustrationer til Venneforeningens medlemsblad. Akvarellen var smukt indrammet og forsynet med et lille messingskilt på rammen og en kort tekst på bagsiden. Marineforeningerne har gennem årene leveret mange kustoder.

Leif Rostgaard Sørensen
Formand

Nyt fra Fonden

Af viceadmiral Jørgen F. Bork



I Venneforeningens blad nr. 1 i marts 2008 omtalte jeg kort fregattens ophold ved Aarhus Værft A/S i en 5 ugers periode i juni/juli 2007, og her følger så lidt mere udførligt en beretning om arbejde og oplevelser forbundet med det hidtil største og mest epokegørende fremskridt i museums-projektets historie.

Der forestod Fonden PEDER SKRAM, den tekniske leder og "den faste stok" af medarbejdere, et omfattende arbejde med planlægning og klar-gøring efter beslutningen om at lade den udenbords renovering foretage ved et skibsværft.

Baseret på en opmåling efter fregattens generalarrangement udarbejdes en detaljeret malerspecifikation omfattende afrensning (sandblæssning, emulsionsrensning, højtryksspuling og svirping) og opmaling med diverse malingstyper.

Dernæst udarbejdedes en skibsspecifikation vedrørende selve dokningen og afdækning samt alle de med afrensning og maling associerede arbejder, som eksempelvis demontering og ilandtagning af udrustning for at give fri plads for dette arbejde.

Skibsspecifikationen indeholdt også en specifikation over alle de skibsarbejder, som påkrævede eller hensigtsmæssigt, kunne udføres sideløbende, som f.eks. reparation af SAM køletank, afblænding med indfældede fuldsvejste plader af 32 stk. ejektorventiler og 8 stk. sanitærventiler, udskiftning af andre 6 stk. sanitærventiler med bronzeventiler m.m.

Efter at have omkostningsberegnet nævnte specifikationer, indledtes drøftelser med forskellige egnede værfter, mundende ud i at, 2 af disse efter besigtigelse m.v. afgav tilbud.

Fonden accepterede et fastpris tilbud fra Aarhus Værft A/S, som var betragteligt lavere end det andet, og med et skitseret forløb på 1 døgn langs kaj for demon-tage og afdækning, 12-14 dage i dok for de specialise-rede arbejder, og 1 døgn langs kaj for ombordtag-ning. Der blev taget forbehold for forsinkelser på grund af vejrliget, og som det vil erindres var der mange voldsomme regnby-ger den sommer.

Sideløbende gik Fonden i bre-

chen for at indsamle midler til dette vort hidtil største arbejde, og meget generøse donationer fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål og J.C. Hempels Fond blev afgørende for projek-tets gennemførelse.

Den sidste hurdle - de efterhånden eksorbitante udgifter til bugsering - e



Klar til afgang (foto. Søren Nørby)

blev fejlet til side med en aftale med CHSOK om at Flådens to små slæbebåde ARVAK og ALSIN fik jobbet - og det blev deres første søgåde opgave sammen, med dertil hørende gode erfaringer.

Klargøringen til bugsering fortsatte i samarbejde med Søfartsstyrelsen (Fartstilladelse), Survey Association (godkendelse af slæb), Codan (Forsikring), SOK (direktiv for slæbning), og ikke mindst med fregattens intensive arbejde med demontering og afdækning, udstikning af besætning til bugsering, vagtlistor for værftsoopholdet (tilsyn med arbejdet og vagt og brandtilsyn udenfor normal arbejdstid), hotelbestillinger samt erhvervelse eller lån af redningsmidler og andet udstyr til bugseringen.

Onsdag den 6. juni kl. 10.00 startede PEDER SKRAM's "Odysse" (ifølge Fremmedordbogen en lang, eventyrlig og farefuld rejse), som godt nok blev både lang og eventyrlig på overraskelser, men aldrig farefuld (som tidligere bugseringer i Flådens historie), idet besætningen gennem inspektioner havde fuld check på alle detaljer.

ARVAK, med ALSIN stand by, slæbte fregatten nordpå gennem Sundet med 3,5 knob, og efter passage af Hellebæk prøvede bugserbådene for første gang at gå i tandem, hvilket øgede farten til 5,6 knob for resten af passagen.

Ved anduvningen af Aarhus Værft den 7 juni ved otte tiden om morgenen indtraf den første uventede hændelse. Thomas Bork og jeg havde fra broen på PEDER SKRAM søgt blandt de på kajen forsamlede, at lokalisere værftets reparationschef Bo Bendixen, med hvem alle aftaler var truffet, men forgæves. Det viste sig, at han havde opsagt sit job til fordel for en stilling som Skibsinspektør ved Rohde Nielsens værft i Grenå, hvor han boede med sin familie.

Det betød samarbejde med andre ansatte, som nærede visse betænkeligheder ved den ca. 3 ugers termin og den fastlagte økonomi, og det med terminerne viste sig desværre at holde stik.

Næste uventede hændelse bestod i, at værftets store "Admiralty Dock" var optaget af skibet SØLØVEN med et prioriteret arbejde med et eftersyn for at opnå sejltilladelse. Dette medførte en stor forsinkelse med fregattens inddokning, som i øvrigt blev yderligere udskudt på grund af problemer med nogle af dokkens ventiler.

Ventetiden brugtes til demontering og ilandsætning af udstyr med undtagelse af Bb torpedorør, som først kunne tages fra borde i dokken. Samtidigt fortsattes arbejdet med en yderligere afdækning af køjer, kabler og dæksbelysning, samt nedskæring af kabelbakker.



Stationsfartøjet ARVAK (foto: FLS Frederikshavn)

è

Den 15. og 16. juni blev fregatten, stadig langs kaj, højtryksspulet på overbygning og dæk. Arbejdet med skibet SØLØVEN afsluttedes Søndag den 17. juni med uddokning.

Mandag den 18. juni kl. 12.00 blev slæbning til dok påbegyndt og kl. 17.00 var fregatten inddokket. Mens vandet faldt i dokken iagttog Thomas Bork, Peter Sahlertz og jeg med spænding hvordan skibsbunden mon så ud - og konstaterede med glæde og tilfredshed, at den var over al forventning fri for tæring. Kl. 17.30 påbegyndtes afrensning af bunden for rurer og begroning med, højtryksspuling, og det fortsattes dagen efter.

Tirsdag den 19. juni blev udstyr til sandblæsning ved firmaet Kvik (og det var det) rigget til og startet. Dette arbejde fortsatte til og med den 27. juni med diverse afbrydelser, dels på grund af regnbyger, dels fordi Søværnet - og det kom også overraskende for os - i perioden fik det stoppet af hensyn til en i en anden dok beliggende Stanflex 300 enhed.

Det viste sig, at der eksisterede en aftale mellem Søværnet og værftet om, at der ikke måtte sandblæses når disse enheder befandt sig på værftets område. En lidt rigoristisk håndhævelse fra Søværnets side blev dog hen ad vejen modereret under hensyntagen til vindretninger.

Sideløbende med sandblæsning og indledende priming af afrensede områder gennemførtes arbejdet med afblænding af de specificerede ventilers skroggennemføringer, ligesom der blev monteret ventiler med fedtsprøjter over stævnrørene.

Torsdag den 28. juni fik vi en kraftig vandindtrængen i sergentmessen, og ved at fjerne loftsbeklædningen og isolering opdagede vi fri udsigt til himlen gennem nogle 10 mm huller i det oxyderede aluminium - det blev udbedret på stedet.

Hempel havde leveret alt den fornødne maling til værftet, og et hårdtarbejdende græsk malerteam gik i gang med sprøjtemaling - ind imellem afbrudt af de sædvanlige regnbyger.

Fredag den 29. juni blæste Thomas alarm, da værftet meddelte, at al sprøjtemaling skulle stoppes i en uge. Årsagen var, at Aarhus Havn, under henvisning til det i efterfølgende uge forestående "Tall Ships" træf i inderhavnen i Aarhus havde forlangt, at værftet samme dag skulle flytte en række enheder bort fra inderhavnen og over til arealet nær flydedokken med PEDER SKRAM. Det drejede sig om 5 svenske torpedobådsskrog af SPICA-klassen, og - navnlig - en færdigbygget luksusyacht til en meget velhavende kineser. Af hensyn til denne højglanspolerede yacht kunne sprøjtemaling derfor ikke gennemføres.

Det lykkedes mig at fange havnekaptajn Knud Møller få minutter før han fra Tirstrup Lufthavn skulle flyve til en havnekonference i Estland, og han nåde at få forbindelse til en meget entreprenant trafikassistent ved havnen, som havde taget endog meget stor højde for kommende begivenheder (mere end vi gør i Flåden).

Værftet fik så umiddelbart tilladelse til ikke at flytte yachten før engang i den næste uge, men være på kort varsel når Tall Ships enhederne begyndte at indfinde sig. Godt at mobiltelefonen er opfundet!

Arbejdet kunne så fortsætte for fuld styrke indtil torsdag den 5. juli, og det er værd at nævne, at det græske malerteam arbejdede lørdag den 30. juni og søndag den 1. juli fra kl. 07.00 til 17.00 hver dag - og det med store fremskridt (skibsbunden afsluttet og opstående og friborde langt fremme med 1. gang Hempatex Enamel).

è

De efterfølgende dage - efter at yachten var flyttet - fortsattes arbejdet så med malerruller, og i mellemtiden havde Søfartsstyrelsen besigtiget og godkendt skibsbunden.

Søndag den 8 juli besigtiges de udskiftede skrogventiler - de var forsvarligt lukkede - og malerarbejdet fortsatte.

Mandag den 9. juli kl. 10.00 påbegyndtes uddokningen og alle ventiler blev kontrolleret. Kl. 15.30 var fregatten fortøjet, og alt montagearbejde og malerarbejde fortsattes til kl. 18.00.

Tirsdag den 10. juli fortsatte dette arbejde fra kl. 07.00; kl. 11.47 gik den sidste maler ned ad landgangen med sine ruller, og kl. 11.48 gik ARVAK og ALSIN an med PEDER SKRAM.

Onsdag den 11. juli kl. 10.30 fortøjedes PEDER SKRAM ved Elefanten, og en Odysseé på 36 døgn var afsluttet.

Sådan!

Mange bidrog på forskellig vis - mere eller mindre - til gennemførelse af den beskrevne store opgave, og ingen nævnt ingen glemt vil jeg gerne sige tak herfor.

En særlig tak skal dog lyde til Direktør Jørn Hansen fra Fondens bestyrelse, og til den tekniske leder Thomas Bork - som nu har søgt nye græsgange - samt til den "faste stok" Per Jetting, Jan Hartmann og Niels Rastrup Andersen.

BRAVO ZULU!



Jørgen F. Bork



Hjemme igen - flot og nymalet (foto: Søren Konradsen)

Ny artikelserie

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



1.	USS IOWA klassen, ialt fire slagskibe, det første bygget i 1940.
2.	USS NIMITZ klassen, ialt 10 atomdrevne hangarskibe, det første bygget i 1968.
3.	HMS QUEEN ELIZABETH klassen, i alt fem slagskibe bygget 1912—1916.
4.	USS TICONDEROGA klassen, missil krydser, der er bygget 27 skibe fra 1983 til 1994.
5.	USS FLETCHER klassen, destroyer, der blev bygget 175 skibe og det første blev bygget i 1942.
6.	USS NORTH CAROLINA klassen, to slagskibe begge bygget i 1940. (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. 5, USS FLETCHER klassen.

Se anden del af artiklen på de følgende sider. 

FLETCHER klassen 2



Af Jens Møller

Fortsat fra nr. 1/08



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

Det største og sidste slag udkæmpet mellem slagskibe siden Jyllandsslaget i 1916, blev udkæmpet i Leyte Gulf den 23-26 oktober 1944, i forbindelse med den store invasion på Phillippinerne. Der var dog den afgørende forskel, at denne gang var over 50 hangarskibe, af alle størrelser, både japanske og amerikanske, med tilsammen omkring 3.000 fly indsat i slaget. Derudover enorme mængder af landgangsfartøjer og landbaserede fly. I alt deltog på amerikansk side imellem 850 og 900 skibe af alle arter og størrelser. Alene landgangsstyrken under 7. flåde og under kommando af viceadmiral Kinkaid, bestod af 738 skibe (gad vide hvordan de kunne tælle så nøjagtigt). Fire måneder før

Tekniske data:

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

Besætning: 250 til 340 mand.

Maskineri:

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

Armering:

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

havde japanerne tabt slaget i Philippine Sea, hvor de på 2 dage havde mistet 3 hangarskibe, og flere beskadiget samt 600 - 700 fly. Det værste var dog tabet af de sidste

è

af deres mest erfarne piloter, der sammenlagt med dem de mistede ved Midway, gav et tab som de aldrig kom over. Den japanske overkommando var klar over, at hvis de mistede Phillippinerne, og dermed adgangen til de enorme olie forsyninger, ville krigen være tabt. Man satsede derfor alt på et bræt, hvor man indsatte stort set alt hvad der var tilbage af overfladeskibe, under kommando af admiral Kurita. Dette inkluderede de sidste 4 overlevende hangarskibe, men flybesætningerne var helt uden træning og erfaring. Hangarskibene skulle derfor kun bruges som lokkemad for den store amerikanske flåde af slagskibe og krydsere.

Medio oktober var amerikanernes Vice-admiral Kikkairds landgangsstyrke i fuld gang med invasionen ved Leyte Gulf. Hans styrke var på før omtalte 738 skibe. Som

dækning havde han en styrke af 6 ældre slagskibe, primært beregnet til kystbombardementer og med en eskorte af krydsere og destroyere. Denne styrke var under kommando af Rear Admiral Jesse B. Oldendorf. Til fjerndækning og flystøtte havde man US Third Fleet under kommando af Admiral Halsey. Desværre var der en stor fejl i organisationen, idet Third Fleet var under overkommando af Admiral Nimitz's Central Pacific Command, og Seventh Fleet var under overkommando af General MacArthurs Southwest Pacific Forces. Dette bragte på et tidspunkt så megen forvirring ind i slaget, at man var tæt på en katastrofe.

Det er umuligt på denne plads, at fortælle hele historien i detaljer, men groft fortalt var japanernes plan lige ved at lykkes. Deres lokkemad virkede og trak Halseys Third Fleet væk fra invasionen. Desværre overså han, at informationen ikke gik videre til de andre styrker i Southwest Pacific Force. Dette bevirkede på et senere tidspunkt, at hele invasionsstyrken stod tilbage med en dækning på kun 18 eskortehangarskibe, samt nogle få destroyere. Havde organisation – og kommandoforhold været helt klare, ville en sådan forglemmelse formodentlig være blevet opdaget.



Samtidig var den japanske sydstyrke under kommando af admiral Nishimura på vej gennem Surigao strædet for at angribe invasionsstyrken fra den anden side i en knibtangs manøvre. Styrken bestod af 2 slagskibe YAMASHIRO og FUSO eskorteret af en styrke af tunge og lette krydsere og en halv snes destroyere. Heroverfor stod Rear Admiral Jesse B. Oldendorf med 6 gamle og langsomme slagskibe (alle havde været med ved Pearl Harbour, 4 havde stået på bunden, men var bragt nogenlunde "up to date".) Derudover havde han 4 tunge og 4 lette krydsere samt hele 28 destroyers, hvoraf de 26 var helt moderne Fletcher – klasse.

è

USS MISSISSIPPI 1918 - 1956



Et af Admiral Oldendorf's gamle slagskibe

Da Nishimura sejlede ind i Surigao strædet kom han hurtigt under angreb af Fletcher destroyerne, som uafbrudt angreb hans formation fra alle sider og begge hans slagskibe blev ramt af torpedoer. YAMASHIRO blev ramt af 2 torpedoer, men kunne fortsætte, FUSO blev derimod ramt af flere og sprang i luften. Fletcher destroyerne havde nu bidt sig fast som arrige Terrier. De stadige angreb fra destroyerne fik Nishimura til at ændre kurs flere gange, hvilket forsinkede fremrykningen. Destroyerne angreb uafbrudt, nu også med ild fra deres 127mm kanoner. Krydseren MOGAMI fik herved så mange skader, at den kun kunne halte af sted, hvilket senere gjorde den til et let offer. Slagskibet YAMASHIRO, den tunge krydser NACHI, den lette krydser ABUKUMA og 2 destroyere fortsatte. ABUKUMA blev derefter ramt af 2 torpedoer fra Fletcher destroyerne, der gjorde den til krøbling og den blev sænket senere.

Hele styrken løb nu i armene på Admiral Oldendorf og hans "gamle" slagskibe. De var selvfølgelig ikke så hurtige, men deres 35cm kanoner var gode nok. I løbet af en halv times tid blev YAMASHIRO overman-

det af kombinationen af torpedoer fra Fletcher destroyerne samt 35 og 40cm granater fra de "gamle" slagskibe. Den kæntrerede kort tid efter og sank. Dette var det sidste klassiske slag mellem to flåder bestående af slagskibe, krydsere og destroyere, men hjulpet af lette fly fra eskorteskibene. Hele denne japanske flådeafdeling blev sænket, på nær en destroyer. Kort tid efter modtog admiral Oldendorf den forbavsende nyhed, at hele invasionsflåden lå ubeskyttet hen, og var under angreb af en stor japansk flåde afdeling.

Denne styrke, den japanske "central fleet" bestod af 5 slagskibe som inkluderede verdens 2 største og kraftigst armerede slagskibe, YAMATO og MUSSASHI på 71.600 tons og 9 – 46.0cm kanoner, 10 tunge -og 2 lette krydsere samt 15 destroyers, og var under kommando af Admiral Kurihara. Han var uset sejlet gennem Bernadino strædet, og nu nærmede styrken sig den næsten ubeskyttede amerikanske invasionsflåde, med dens eskortehangarskibe som eneste dækning. Ca. kl. 07.00 begyndte tunge granater at falde mellem hangarskibene. Overraskelsen var enorm.



Eskortehangarskibet USS GAMBIER BAY blev hurtigt ramt og sænket. Admiral Clifton Sprague som havde kommandoen over eskortehangarskibene beordrede dem øjeblikkeligt mod syd med maximum fart e

17knob, samtidig med at de udlagde røg og råbte efter hjælp.

Eskorte-hangarskibene fik ordre til at sende hver eneste ledige fly i luften. Udover disse lette jagerfly var hans eneste beskyttelse 3 destroyere af Fletcher klassen, USS HOEL, HEERMANN og JOHNSTON samt en escortdestroyer (fregat) USS SAMUEL B. ROBERTS.

Disse fire lette skibe blev beordret til at angribe denne mægtige japanske flåde. Gennem flere heroiske angreb mod de tunge skibe, med både 127mm kanoner og torpedoer, fik de skabt så meget forvirring, at eskortehangarskibene kunne slippe væk. De lette jagerfly hjalp også godt til med deres maskingeværer og lette bomber. Under disse angreb blev USS HOEL og JOHNSTON og senere eskortedestroyeren sænket. Admiral Kurita afbrød kort efter, uvist af hvilken grund angrebet og satte kurs mod Bernadino strædet. Dermed kom han inden for rækkevidde af Admiral Halseys store hangarskibe og deres mange hundrede tunge torpedo – og bombefly, som gjorde stort indhug i hans styrke. Bl. a. blev MUSASHI sænket af disse fly, som måtte ramme med ca. 15 tunge bomber og et bemærkelsesværdigt antal af 19 torpedoer.

Situationen var reddet, og sejren var hjemme, men med store tab. De mange Fletcher destroyere gav deres store bidrag under hele slagets forløb, hvor de viste deres glimrende evner til at slås med alle våben de havde til rådighed. Især i Suri-gao strædet viste Fletcher destroyerne, hvad disse moderne og robuste destroyere med deres styrke, og moderne våben og elektronik kunne udrette. De 3 Fletcher destroyere som alene angreb den store japan-

ske Central-Fleet viser samtidig hvordan modige, beslutsomme og veltrænede besætninger med stor dygtighed kunne forsinke og skabe så megen forvirring, at Admiral Kurita vendte om. Personligt tror jeg, at Kurita mistede overblikket, idet de japanske skibe var langt bagud med moderne elektronik i form af radar og kommunikation.

Den japanske flåde var efter slaget ved Leyte ved at være nede på hælene. Størsteparten af hangarskibene var sænket eller ødelagt og flådens erfarne piloter var omkommet, så man kunne ikke længere yde flystøtte ved kommende flådeoperationer. De store tab af skibe og mandskab bevirkede endvidere, at opløsning bredte sig og de tilbageværende skibe måtte forblive i sikre havne. Amerikanerne kunne nu i forholdsvis sikkerhed fortsætte deres "Island hopping campaign". I slutningen af 1944 satte japaner et nyt våben ind mod den amerikanske søkrigsflåde. Kamikaze fly.



Kamikazeflyene var et selvmordsvåben med stor effekt, og små omkostninger. Alt hvad der var brug for, var et fly af nogenlunde hurtighed og rækkevidde, en bombe eller sprængladning på 250 – 500kg og en pilot der var villig til at dø for Kejseren. Aktionsradius for flyet blev stor, idet man ikke behøvede at

kalkulere med brændstof for tilbage-
turen. Hovedmålet var amerikanske
hangarskibe, krydsere og destroyere.
Slagskibe med deres tykke panser
blev i langt de fleste tilfælde
valgt fra som mål. Menneskesynet
og moralen bag dette våben er vi
nok ikke uenige om, men en ting
kan vi ikke komme bort fra. Det var
effektivt. Effekten af et fly udstyret
med sprængstof på 500 kg eller mere,
som braser lige ned på et hangarskib
med dækket fyldt med op-tankede fly,
eller en destroyer som bliver ramt
midtskibs må lede tankerne hen på
Dantes tur ned til helvede. Hangarskibe
og krydsere klarede sig som regel på
grund af deres størrelse, men med store
skader. De var ofte ukampdygtige et
par måneder, men mængden af brand-
skader på mandskabet, var især på
hangarskibene forfærdelige. For
destroyerne var det som ofte lig med
totalt forlis.

For at opdage truslen om et Kamikaze
angreb så tidligt som muligt, om-
byggede man hurtigt en styrke af
destroyere med ekstra elektronik i
form af langtrækkende radar. For at
få vægt til dette udstyr afmonterede
man en eller begge torpedo affutagerne.
Mange af Fletcher destroyerne
indgik i disse operationer og tabene
var store. I en formation af Kamikaze
fly var der som regel altid en eller
anden pilot, som gik efter et nemmere
offer. Det siger sig selv, at tjansen
med at ligge yderst i denne "radar
skærm" ikke var specielt populær.

Allerede i 1940 havde US-Navy set
på en afløser for Fletcher-klassen.
Med de gode erfaringer man fik med
opbygningen af denne klasses skrog,
besluttede man, at fortsætte denne
konstruktion. Derfor foretog

man kun ændringer fra hoveddækket
og opefter. Længden og bredden
forblev den samme. De 5 enkelttårne
med 127mm kanoer blev erstattet
med 4 dobbelte 127mm kanontårne
cal/38 mk.30. Samtidig blev de tre
reder med dobbelte 40mm luftvæns-
kanoner erstattet med fir-linge
affutager i alt 12 – 40mm kanoner.
Desuden blev antallet af 20mm
kanoner øget til 11. Antallet af
torpedorør forblev det samme, 10
stk. Som følge af disse ændringer
gik displacementen op til 2.250tons
st. og 3.100tons fl. Denne nye klasse
blev navngivet Allen M. Summer
klassen. Der blev bygget i alt 68 af
denne klasse. 5 skibe gik tabt under
krigen. I 1942 vurderede man igen
erfaringerne og besluttede igen at
bygge videre på samme skrog. Bredden
på disse nye skibe forblev altså den
samme, men blev denne gang
forlænget med 4,2m for at skabe
plads til mere elektronik og luftværn.
Der blev plads til 4 40 mm i dobbelt
affutager i reder bag brovingen. Det
gav i alt 16—40mm kanoner. Denne
klasse blev navngivet Gearing-klassen
og der blev bygget i alt 99 skibe.



USS HAWKINS hejste som den første
kommando 7.oktober 1944. I alt
63 skibe hejste kommando før
kapitulationen d. 14. august 1945.
Ingen gik tabt.

è

Da krigen var slut kunne man opgøre resultaterne op og de var store. "The Fletchers" var lige netop de rigtige skibe, på rigtig tid og sted, og de var med på samtlige fronter. Tabene havde dog været store. 19 skibe gik tabt og 3 blev så beskadiget, at de måtte hugges op. Med 175 skibe under kommando er det umuligt at gå i detaljer med de enkelte skibe, men vil I vide noget mere kan I bare gå ind på google og skrive Fletcher-class. Derefter kan I bare vælge blandt de utallige sider (men husk, ikke alt på nettet er rigtigt, man må gerne være lidt kritisk over for det man læser). Der er dog lige et enkelt skib jeg kort vil fremhæve:

DD-445 USS FLETCHER var som det første skib, det der navngav klassen. Skibet var navngivet efter Admiral Frank F. Fletcher, der som ung løjtnant havde udmærket sig ombord på fregatten USS CONSTITUTION i krigen mod englænderne i 1818.



USS CONSTITUTION

i dag museumsskib i Boston.

USS FLETCHER deltog i stort set samtlige operationer i Stillehavet incl. Leyte. Den blev beskadiget af artilleri ild i Manila Bay 14 februar 1945, men var efter reparation på stedet ved et værkstedsskib, i stand

til at forblive i operationerne ved Iwo Jima og Okinawa, for til sidst at være tilstede ved kapitulationen i Tokio Bay. Den strøg kommando i januar 1947. Den blev senere ombygget til anti-submarine destroyer, DDE og højeste igen kommando i oktober 1949. Den forlagde maj 1950 til Far East hvor den deltog i hele Koreakrigen til 1953. Herefter forblev den under kommando, med tjeneste i Sevneht Fleet i Western Pacific. Den sidste operation var ud for Vietnam fra 1965 til 1969. Efter at have gjort tjeneste i næsten 3 årtier og deltaget i 3 krige, strøg den kommando i august 1969. Den blev solgt til op-hugning i februar 1972, efter flere forgæves forsøg på at bevare den.

Jeg kan da også lige nævne, at den eneste destroyer som blev opkaldt efter flere personer var DD-537 THE SULLIVANS. Den var opkaldt efter de 5 brødre Sullivans, der alle omkom ombord på krydseren USS JUNEAU der blev sænket i november 1942 ved Solomon Islands. Episoden var for øvrigt årsag til, at man indførte reglen om, at brødre (og senere søstre) ikke må gøre tjeneste ombord på samme skib.

Omkring 1948 begyndte US Navy flere moderniserings programmer. I 1950 blev 40mm kanonerne erstattet af 6 – 76mm 50/cal. Mk.33 luftværnskanoner (de samme som i minelæggerne af Falster-klassen). Disse kanoner forblev standard luftværnsskyts i US Navy frem til 1978 hvor de blev erstattet af misiler. I 1948 – 1950 blev 18 Fletcher-class destroyers ombygget til DDE – Anti-submarine Destroyers. I disse var der kun 2 – 127mm kanoner, 1 for og 1 agter, 4 – 76mm i reder midtskibs agter, og foran i B-positionen var 127 mm'en erstattet af et e

stort monstrum betegnet Ahead Throwing Anti Submarine Weapon (Weapon Alpha).



Weapon ALPHA under affyring.

Den skulle skyde en dybdebombe på 250 kg ud på en afstand af ca. 500m. Det blev vist aldrig den store succes. 3 enheder kom med i dette FRAM program (Fleet Rehabilitation and Modernisation Programme) hvor FRAM – II er den mest gennemgribende ombygning. FRAM – II er bl. a. udstyret med DASH (Drone Anti-submarine Helicopter) d.v.s en lille ubemandet helikopter udstyret med en 21inc. ASW torpedo. Det blev heller ikke den store succes idet disse maskiner kun kunne bruges i dagslys og godt vejr.

Så lige til sidst en lille kuriositet. I 1943 blev 6 Fletcher-class destroyers bygget som Seaplane Tenders med en katapult agter for bageste skorsten. De skulle operere med et OS-2N Kingfisher hydroplan. Ideen var jo nok at bruge dem til langt-rækkende rekognoscering, men flyet blev ofte ødelagt i hårdt vejr, så man opgav hurtigt projektet, og de blev ombygget til normal standard. Efter krigen blev i alt 52 Fletcher-klasse destroyers solgt eller givet

væk i forbindelse med våbenhjælpen. De blev et uvurderligt tilskud til opbygningen af mange landes flåder i halvtredserne og tredserne. Danmark fik bl.a tilbudt 2 eller 3, men man sagde pænt nej tak, idet man ikke mente de passede til danske farvande og var for dyre med hensyn til omkostninger til drift og mandskab. Vi lejede i stedet 3 Hunt-fregatter fra Royal Navy. Ironisk nok gik flere af disse skibe til de tidligere krigsmodstandere, Tyskland, Italien og Japan. Tyskland modtog 6 stk. som var i tjeneste fra 1958 til 1982. USS JOHN RODGERS der blev overført til Mexico i august 1970, var den sidste aktive Fletcher-class i verden idet den strøg kommando i juli 2001. Den blev hjemkøbt til USA som museumsskib.

Fletcher-klassen er blevet et symbol på amerikanernes evne til på en gang i en nødsituation, at stable et nødprogram på benene, og samtidig udvikle og skabe den kvalitet der gør det til en succes. Hvis vi lige kikker lidt på tallene bliver man helt svimmel:

Fra 1940 til 1945 byggede man 120 Benson-klasse destroyere, 175 Fletcher-klasse, 68 Allen M. Summer og 99 Gearing-klasse destroyere. Ialt: 462 destroyere på ca. 5 år.

Den gennemsnitlige byggetid var ca. 16 måneder. Den hurtigste jeg har fundet er USS MILLER, kølstrakt 18.aug 42, kommando 31.aug. 43. Det giver ca. 12 måneder. Ufatte ligt for så kompliceret et skib.

Hvis vi oven i disse tal lægger bygningen af Escort Destroyeres og Fregatter på mellen 1.400 til 1.900tons fart 19 knob, så får vi nogle tal, som for mig viser hvorfor Aksemagterne tabte krigen.

Fra jan 1943 til maj 1945 bygge- e

de man 581 Escort Destroyers af Buckley, Edsal, og Rudderow klasserne, 108 af PF-Klassen (pendent til engelske River-klasse). Knap to et halvt år! Ufatteligt! 118 af alle disse skibe blev i øvrigt udlånt til Royal Navy under "Lend Lease" aftalen. Alt i alt giver det 1.041 destroyere og destroyer escorts.



LST landgangsfartøjer på stranden i Normandiet 12 jun1 1944

Udover alle hangarskibe, slagskibe, destroyere og u-både, byggede man enorme mængder af langangsfartøjer (ca. 1.400 LST af ca. 1.700tons) enorme mængder af lastfartøjer, værkstedskibe, tankskibe, minestrygere o.s.v. Mandskabsstyrken var med udgangen af 1945 hvor mange allerede var hjemsendt på 1.844.000 mand plus US. Marines på ca. 180.000 mand. Alle disse mænd som skulle bemane skibene som officerer, underofficerer og mandskab, de skulle uddannes. Det blev noget af en skolevirksomhed, at stable på benene i løbet af 3 - 4 år. Der er mange som har haft brug for deres organisationstalent.

The Fletchers blev også et symbol på genrejsningen af US-Navy efter Pearl Harbour. De blev et kendt syn på alle oceanerne. De deltog i samt-

lige operationer i Atlanten og Stillehavet. I Stillehavet er de berømte for de mange klassiske torpedoangreb. Spørgsmålet er så også. Hvad får mellem 250 og 350 mand til at stuve sig sammen i en trang blikdåse? En dåse som i Atlanten sejler i trivielle konvojer i alt slags vejr, kulde og vådt tøj, mangel på søvn, angreb fra u-både, synkende skibe og døde og kvæstede mennesker. I Stillehavet i fugtig hede, tyfoner, torpedoangreb, kystbombardementer som ingen ende ville tage (når ammunitionen var bortskudt kom et depotskib blot med nye forsyninger), Kamikaze angreb, frygten for hajer og al anden dårligdom.

Jeg har kun en forslidt forklaring: Stædighed og beslutsomhed som sammenfattes i korpsånd. I forbindelse med General Custer og hele indianerkrigen, gik altid de befriende råb gennem en trængt enhed: "The Cavalry is coming".

I 1943-45 lød det befriende og håbefuldt når Fletchererne dukkede op i horisonten:

"THE TINCANS ARE COMMING!"

Jens Møller



USS THE SULLIVANS er sammen med 3 andre skibe reddet og er udstillet som museumsskib i Buffalo. ■

Annoncering efter Arbejdshold

Venneforeningens medlemmer opfordres til at afse nogle dage til PEDER SKRAM og melde sig til ét eller flere arbejdshold. Vi har brug for gode råd og en portion håndkraft for de områder, hvor den enkelte i sin tid gjorde tjeneste.

Vi efterlyser især medlemmer, som har gjort tjeneste i **O-rummet**, og som kan hjælpe med at få udstyret rigtigt placeret. Tilsvarende medlemmer som har gjort tjeneste ved fregattens **armering**.

Venneforeningen kan tilbyde medlemmer fra provinsen indkvartering på kaserne på Nyholm, i de dage hvor de kan bidrage med viden og arbejdskraft.

Kontakt *Niels Rastrup Andersen*, for nærmere oplysninger (tlf.: 38749293, E-mail : niels@pederskramsvener.dk)

Se annonceringen i bladets marts udgave !!!

Der er behov for et antal "faste folk", som vil påtage sig tilsynet med hvert sit område om bord, klargøre området før åbning og vedligeholde området i løbet af åbningsperioderne. Opgaverne vil eksempelvis kunne varetages af medlemmer, der i forvejen deltager i kustodevagten.

Venlig hilsen
Leif Rostgaard Sørensen

GENERALFORSAMLING 2008

Sæt X i kalenderen lørdag den 20 SEP 2008 kl.1100.

Årets generalforsamling er berammet til en lørdag formiddag for at gøre det muligt at deltage også for de medlemmer, som ikke bor i Københavns nærområde .

Tanken er at runde mødet af med en fælles frokost (max kr.: 100.- pr. person).

Bestyrelsen skal hermed erindre om, at eventuelle forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, i henhold til Venneforeningens vedtægter må være bestyrelsen i hænde i skriftlig form senest 1 juli 2008.

En egentlig indkaldelse til generalforsamlingen med dagsorden, mødested, tilmelding til spisning etc. vil i overensstemmelse med vedtægterne blive udsendt i medlemsbladets næste udgave.

Venlig hilsen
Leif Rostgaard Sørensen

Nye opgaver kræver flere radarer

Pressemeddelse fra Forsvaret DEC 2007.

Radarerne ved de danske kyster bliver flere i takt med, at opgaverne ændrer sig. Truslen mod Danmark er ikke længere russerne, men miljøkatastrofer og terrorisme.

Opgaven med at overvåge de danske farvande har ændret sig. Under Den Kolde Krig havde Danmark en række kystradarer, som blev brugt til at holde øje med, hvad russerne lavede. I dag har faren for miljøkatastrofer og terrorisme afløst truslen fra øst, siger orlogskaptajn Per Højgaard-Jensen. Han er sagsbehandler i Søværnets Operative Kommando på kystradarområdet.

Indtil nu har Søværnet benyttet syv kystradarer. De bliver nu til 29 fordelt under Bornholms og Kattegats Marinestrik.

Ser alt.

Forslaget om at udvide radarsystemet er vedtaget ved lov i 2005. Kystradarsystemet har som hovedformål at forbedre overvågningen og øge sikkerheden i de danske farvande. Derudover skal det forbedrede radarsystem styrke den danske suverænitetsbevarelse og beskytte havmiljøet.

Kystradarerne kan se alt, hvad der sejler på havet. Tidligere var radarerne delt op i to, overflade og luft. Nogle af de nye kystradarer har en

dobbeltfunktion, hvor de kan give både overflade- og lavluftvarsling, fortæller orlogskaptajn Per Højgaard-Jensen.

De nye kystradarstationer supplerer det internationale AIS (Automatic Identification System). Skibe over 300 bruttotons skal have AIS og melde ind, når de sejler ind i danske farvande. Systemet fortæller, hvor skibet kommer fra, hvor det skal hen, hvilken last der er om bord og hvilken type skib, der er tale om.

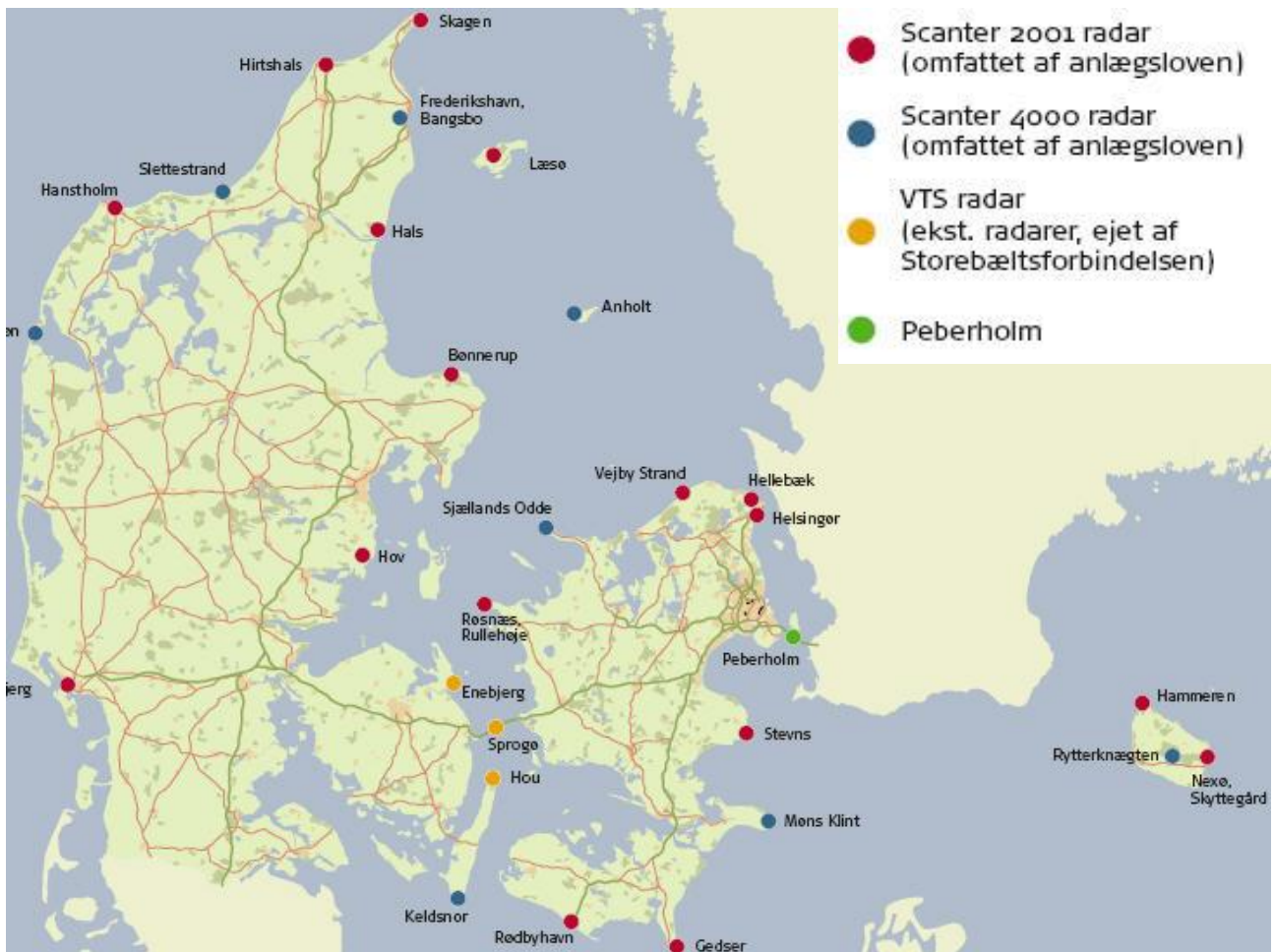
VTS Storebælt vil i fremtiden benytte sig af kystradarerne ved Røsnæs og Sjællands Odde til at overvåge skibstrafikken i Storebælt. MAS (Maritime Assistance Service) bruger de nuværende radarstationer og vil også bruge de nye for at få informationer.

Ikke alle 29 kystradarer er på plads endnu, men det er planen, at de skal være operative til sommer næste år - (2008).



Antennen på Hammeren sættes op.

Venneforeningens blad Juni 2008



Radartyper:

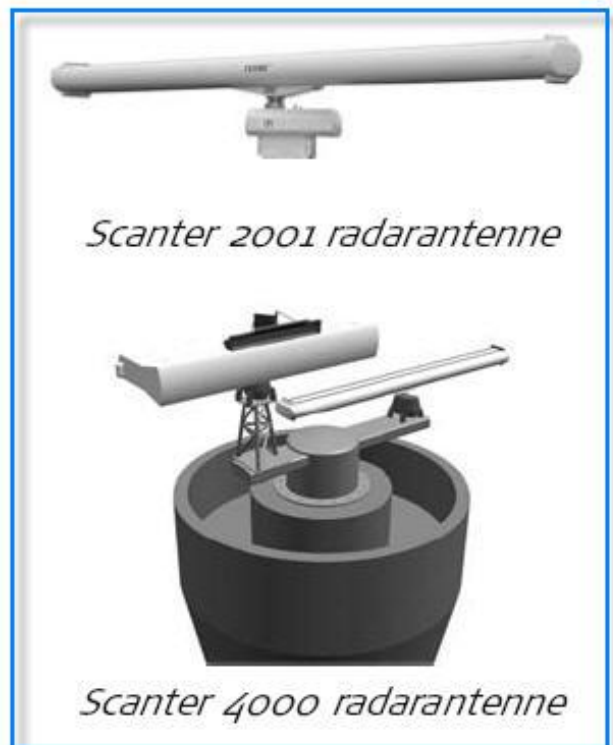
En Scanter 2001 radar er en overfladevarslingsradar, der kan detektere og følge eksempelvis skibe. Scanter 2001 radaren består af en roterende antenne og tilhørende radarudstyr.

En Scanter 4000 radar er en kombineret overflade- og lavluftvarslingsradar, der kan detektere og følge eksempelvis skibe samt lavtgående fly.

En Scanter 4000 radar består af to roterende antenner og tilhørende radarudstyr.

Det tilhørende radarudstyr placeres i teknikrum i mast eller i teknikhus på jorden.

Udstyret bliver leveret af TERMA A/S Lystrup ved Århus.



Kilde: Forsvaret.dk og FMT.

Ny bog: Holmen katastrofen.



En kæmpe ildsøjle oplyste 23. november 1951 den københavnske nattehimmel og blev efterfulgt af et øredøvende brag fra flådestationen på Holmen. Hvad der var begyndt som en uskyldig brand i et træskur, udviklede sig til en katastrofe, fordi skuret var et armeringsværksted, der indeholdt 11 søminer. De stakels brandfolk, der var blevet tilkaldt af flådestationen og var i færd med at slukke branden, var ikke blevet advaret om eksplosionsfaren, og de var chanceløse overfor den voldsomme eksplosion, som branden udløste. 11 brandfolk, tre falckredere og to mand fra søværnet måtte lade livet.

Holmenkatastrofen er den værste ulykke i Københavns Brandvæsens historie, men det er også historien om et fattigt dansk forsvar der pludselig skulle omstille sig til at være

Forfatteren:



Sune Wadskjær Nielsen (f. 1971)
Er cand. mag. i historie og religion
fra Roskilde Universitetscenter
Og er ansat som journalist i
Forsvarets Mediecenter.

Bogen:

Antal sider: 96, indbundet
Illustrationer/billeder: ca. 85
Forlag: Sune Wadskjær Nielsen
ISBN nr.: 978-87-992405-0-0
Bogladepriis: kr. 129,00 (vejl.)

en del af NATO. Det indebar blandt andet, at søværnet skulle modtage store leverancer af søminer fra USA. Travlheden og knapheden på ressourcer skabte ideelle betingelser for katastrofen.

Hvad var årsagen og hvem havde ansvaret for holmenkatastrofen? Disse spørgsmål forsøger bogen også at besvare.

Bogen er udgivet med støtte fra:

Forsvarets Mediecenter.
Falck A/S.
Københavns Brandvæsen.

SOMMERTOGT 1984

MED MHV KUTTER - KLASSEN



Af Kurt Terkelsen

Efter at den sidste af marinehjemmeværnsfartøj af kutterklassen (MHV 64) nu er udfaset af marinehjemmeværnet i 2003, er her en beretning om et sommertogt 1984, hvor jeg sejlede som fartøjsfører i Hjemmeværnsflotille 361 ISEFJORD.



Hundested ligger skønt ved Kattegat og Isefjorden. Ved kajpladsen ligger MHV 64 som er bygget i Skagen 1929 er på 34 BRT med en 2-cyl. Alpha Diesel og med en servicefart på 8 – 9 knob.

Datoen er den 6 juli 1984, som hele "Bravo" besætningen havde set frem til og efter morgenskafningen blev der en kort briefing om turen, der de næste 10 dage skulle føre os rundt i de danske farvande bl.a. via Frederikshavn – Stuer – Thisted – Ålborg – Randers – Sønderborg – Svendborg – Korsør - Hundested.

Første stop var Flådestation Frederikshavn, som er base for vores isbrydere, men på grund af weekend' en desværre uden aktiviteter, hvilket var lidt skuffende, så vi havde intet imod at fortsætte nordpå, runde Skagen, og nu på sydlig kurs forbi Hanstholm ned til Thyborøn. Stræk-

ningen fra Skagen til Thyborøn var den eneste med hårdt vejr på hele turen og nogle enkelte måtte yde et lille offer til Kong Neptun. Undervejs overhalede vi en fragtbåd på parallelkurs. Ikke desto mindre brokkede skipperen sig over os i radioen og talte om skærende kurs. Jeg ræsonnerede som så, at manden måtte have sovet dårligt og undlod at gå i polemik med ham.

Første stop gennem Limfjorden var Stuer, hvortil vi ankom om formiddagen. Vi blev der resten af dagen og natten med. Den dag kom sommeren til Danmark, og vi nød vejret og fritimerne i fulde mål. Der var en livlig aktivitet i havnen, og en lidt ældre, nydelig dame kom forbi med sit indkøbsnet over armen og spurte, om vi havde fisk at sælge. Da vi høfligt beklagede, at vi ikke havde fanget noget, kunne hun ikke skjule et halvt misbilligende, halvt medlidende blik.

è

Næste stop var Thisted, hvor vi også overnattede. Aftenen udviklede sig til en ren kammeratskabsaften med sang og musik fra harmonika, mundharpe og 2 guitarer. Ved en sådan lejlighed åbenbares ofte skjulte talenter. Spasmageren Øberbøv (Kaj og Flemming) morede med deres gags, storskæggede Troels afslørede en smuk og fuldtonede sangstemme og Kaj demonstrerede et stort repertoirekendskab på sin harmonika. Denne aften var uden tvivl turens højdepunkt.



Den næste dag blev der lagt planer for dagens øvelser i Løgstør Bredning og det vrimler med sømandsudtryk og benævnelser som dem på "det tørre" ikke vil kunne omsætte til dansk. Det var en spændende øvelse, der startede tidlig om morgenen, med landgang fra vores lille jolle, og angreb på et objekt i land. Efter endt øvelse ankommer vi til Ålborg og til Randers om torsdagen. Ukendt med Randers fjord overraskede vi af den stærke strøm, som ofte tvang os helt ud i kanten af sejllrenden. Fra Randers gik turen

videre sydpå, hvor vi i betimelig afstand ser et par store russiske krigsskibe på vej nordpå for fuld damp, mens dækgasterne har travlt med bl.a. rengøring og "slangekæder på dæk". Vi ankrede op i Lillebælt for natten. Ankervagten lige i morgenbrækningen var et skøn oplevelse. Stilheden var overvældende, kun afbrudt af en cowboy, som sendte sin hæse røst ud i æteren til en skingrende fiol. Inde over bugten gled en mølge hen over vandlinien med dovne vingeslag foran et natursceneri af skove og kystskrænter.

I Sønderborg mindede nogle oplagte skibe fra rederiet Skou om, hvilken smertelig omstillingsproces vores rederier i disse år må igennem. Containerdrift er nu tidens løsning. Om søndagen gik færdens videre fra Sønderborg til det smilende og venlige Svendborg, Samme dag gik det videre nordpå gennem Storebælt, hvor vi øvede vores vigtigste opgave til søs "overvågning" og visitation af skibe, og efter en kort afstikker til Korsør Flådestation tog vi det sidste træk hjem til Hundested og sommertogt 1984 var ved at ebbe ud.

Med venlig hilsen
Kurt Terkelsen

Fartøjsfører/premierløjtnant-
MHV 64 marinehjemmeværnsflotille
361 ISEFJORD 1984.
Nu kustode på PEDER SKRAM og
formand
Frederikssund Marineforening.

Fra sekretærene og kassereren:



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

Per Mosbek Petersen	Nørresundby.
Freddy Lindahl	Frederikssund.
Nyborg Marineforening.	Nyborg.
Kaare Vagner Jensen	Hørsholm.
Annelise Karlshøj	Næstved.
Birger Axelsen	Fredericia.
Michael Pedersen	Slagelse.
Martin Ejlergaard	Roskilde.
Ib Sørensen	Frederikshavn.

Vi vil her takke nye og gamle medlemmer for deres medlemsindbetaling for året 2008.

Desværre mangler der stadig indbetaling fra enkelte af vores medlemmer, de vil i nærmeste fremtid få en rykker.

Der er dog indgået nogle betalinger, som vi ikke kan registrere p.g.a. bl.a. manglende medlemsnummer eller navn.

Vi vil gerne henlede opmærksomheden på, at ved evt. indbetaling via Netbank skal der ved kontooverførsel benyttes:

Reg.nr.: 9570 og Konto.nr.: 06 83 280

og som info til modtager venligst påfør medlemsnummer, navn og evt. adresse (især hvis denne er ny).

Modtager du en rykker og mener du, at du allerede har betalt, bedes du venligst kontakte os, så vi kan få gjort fejlen god igen.

Med venlig hilsen

Erik Nygaard, Adam Pomykala og Børge Raasthøj.
kontor@pederskramsvener.dk

Radiodivisionen melder:

Forud for åbningsperioden i Påsken 2008 blev radiostationens udstyr kontrolleret - alt udstyret havde overlevet vinterens kulde. Efter en opvarmningsperiode af både stationsrummet og udstyret blev der gennemført radioforbindelser på forskellige frekvenser. Af de 10 dage i påskens åbningsperiode var der kun 2 dage, hvor der ikke var operatører på stationen. HF-radioforholdene var varierende, men i sommeråbningsperioden er der udsigt til bedre HF-radioforhold, da solpletantallet til den tid er i tiltagende. Forud for sommeråbningen er det planlagt at få gennemført en række justeringer af PA-trinene, så der risikofrit kan anvendes fuld udgangseffekt.

Hermed vil jeg opfordre Radiodivisionens operatører til at melde sig til vagter i sommeråbningsperioden 01 JUL - 15 AUG - send mig en e-mail på adressen ozniac@jubii.dk.

Alle certificerede radioamatører og andre med interesse for radio-kommunikation, der er medlemmer af 'Fregatten Peder Skrams Venner', kan blive medlem af Radiodivisionen, da vi altid har plads til flere operatører.

Med venlig hilsen

Kaj Nielsen

Leder af Radiodivisionen OZ1RDN

e-mail: radiodivisionen@pederskramsvenner.dk

ozniac@jubii.dk



Fregatten er åben for besøg næste gang i
Sommerferien - 1 JUL til 15 AUG 2008, kl. 1100 - 1700
På gensyn.



En udflugt til fregatten kan ske med HT's Havnebus 901 eller 902.
Der er afgang fra Nordre Toldbod eller Det Kongelige Bibliotek hver 20
min., - stå af ved Holmen Nord, Alm. HT billetter eller klippekort gælder.
Du kan også bruge linie 47 eller 66 der kører fra
Vesterport st. og Hovedbanegården.
(Fregattens telefonnr. i åbningsperioden: 32 57 13 16)

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

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



**Gave til Frederikssunds Marineforening - 90 år den 5. maj 2008.
Akvarel udført af Sven Voxtorp.**

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

