



Fregatten PEDER SKRAM's

Venner



• *Venneforeningens blad* •

Venneforeningen's blad

Udgives af foreningen:

"Fregatten PEDER SKRAM's Venner"

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm

Solhaven 8, 2990 Nivå.

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvenner.dk

email: info@pederskramsvenner.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,
1439 København K.

Giro 068 3280

Sekretærer:

Kenn P. Jørgensen og Bent Nielsen

Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvenner.dk

Næstformand/Kasserer:

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj

Tlf. 56 14 02 36

Email: kasserer@pederskramsvenner.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Seniorsergent L. O. Nielsen

Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktionen@pederskramsvenner.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Suppleanter:

Jan E. Hartmann

Email: jeh@naviair.dk

Maskinmester Bent Frese-Madsen

Email: fresemadsen@post.tele.dk

Revisorer:

Kaptajnløjtnant Per Olkjær Nielsen

Orlogskaptajn Henning Egholm

Revisorsuppleant:

Kaptajnløjtnant C. J. Hougaard Larsen

Internet adresser:

Fregatten's hjemmeside:

www.pederskram.dk

Email:

info@pederskram.dk

Radiodivisionen's hjemmeside:

www.qsl.net/oz1rdn

Email:

oz1rdn@qsl.net

Fregattens adresse:

Fregatten PEDER SKRAM

Elefanten, Nyholm

1439 København K

Telefoner:

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:

23 72 69 77

Teknisk Leder: Thomas Bork 21 66 33 50

Indhold:

3. Redaktionelt.
4. Formanden har ordet.
5. Indkaldelse til generalforsamling.
- 6-8. Forårsudflugt til Karlskrona.
9. To forskellige billeder.
- 10-11. Palle i den kolde krig 4.
12. Historiske militærkøretøjer.
13. Ukendt skib?
- 14-15 Amatørradio fra PEDER SKRAM
- 16-17 Ny mobilkran til Søværnet.
18. Ubåden SPRINGEREN til Langeland
19. Den tredje Galathea ekspedition.
20. Nyt fra radiodivisionen.
- 21 Fra sekretærene.
23. Indmeldeskupon.

lb Pforr-Weiss på PEDER SKRAM's radiostation, læs artiklen på side 14.
(foto: Peter Lindstrøm.)

Redaktionelt:

Takket være indslag fra vore medlemmer, er det blevet muligt endnu engang at lave et, forhåbentlig læseværdigt, blad til medlemmerne.

Palle Kruse fortsætter sin serie om "Palle i den kolde krig", - jeg er duperet over hans gode hukommelse! Der er også en historie om at være vagthavende på fregattens radiostation, stationen er jo bemanded og "i luften", når PEDER SKRAM er åben for besøg.

Der går rygter om at VÆDDEREN skal være ekspeditionsskib for den tredje Galathea ekspedition, vi skriver lidt om denne begivenhed.

Hvis du ønsker at modtage foreningens nyhedsbreve via email, kan du tilmelde dig postlisten på Www.pederskramsvener.dk, der er efterhånden mange der "abonnerer" på denne mulighed.

På redaktionens vegne

Peter Lindstrøm.

49 14 73 87

Email: redaktionen@pederskramsvener.dk

Blad nr.	Deadline	Udkommer
4-2005	1. november 2005	december 2005
1-2006	1. februar 2006	marts 2006
2-2006	1. maj 2006	juni 2006
3-2006	1. august 2006	September 2006



Formanden har ordet



Sommersæsonen om bord i museumsfregatten PEDER SKRAM er nu afsluttet. Adkomstforholdene til Nyholm og dermed til fregatten har været meget utilfredsstillende. Broen mellem Frederiksholm og Nyholm er spærret for trafik på grund af reparation. Skiltningen på Christianshavn viser nu til Holmen og Operaen via Prinsessegade, skiltene ved Christmas Møllers Plads på Amager er "krydset ud", og INGEN skilte viser mod Nyholm og PEDER SKRAM. Heldigvis har åbningen af ubåden SÆLEN for publikum været så stort et trækplaster, at publikum alligevel har fundet vej til både SÆLEN og PEDER SKRAM, som sælger billetterne til SÆLEN. Ventetiden på de holdvise rundvisninger i SÆLEN har de besøgende udnyttet til også at besøge PEDER SKRAM.

Tilbage står åbningsperioderne:

Fredag den 14 OKT 2005 (Kulturnatten) og

Lørdag den 15 – søndag den 23 OKT 2005 (efterårsferien).

Vagtlisterne er for længst udsendt. Det er vigtigt, at den enkelte kustode melder eventuelt forfald tidligst muligt til *John Larsen*, tlf.: 28 36 79 05, således at en reserve kan indkaldes i tide.

Bestyrelsen efterlyser fortsat medlemmer, som vil påtage sig et antal vagter som kustoder om bord i PEDER SKRAM. Kustodekorpset har mistet flere medlemmer og må tilføres nye deltagere, hvis ikke den enkelte skal bære for mange vagter.

Der er fortsat behov for, at medlemmer, som fra deres tidligere tjeneste om bord mener at have "know how" inden for de forskellige fagområder om bord, giver sig til kende over for bestyrelsen. Ligeledes hører vi gerne fra medlemmer, som vil indgå i arbejds hold sammen med disse fagfolk.

I den forløbne sommer har *Per Jetting* ydet en flot indsats med at renovere rummet med kølemaskineriet, (se billedet på bagsiden af bladet) og med at male styrbords torpedoapparat (se billedet på side 9). Det er snart klart til at blive løftet på plads efter længere tids ophold på kajen.

Tilsvarende har *Jan Hartmann* ydet en flot indsats med en gennemgang af fregattens forskellige elektriske kredsløb.

Den tilsigtede "Familedag" 21 AUG for medlemmerne og deres familier måtte vi desværre aflyses på grund af svigtende tilslutning.

Som det fremgår af indkaldelsen på side 5, afholder Venneforeningen sin årlige generalforsamling lørdag den 24 SEP 2005. I lighed med tidligere år har vi valgt en lørdag for at give medlemmer fra provinsen mulighed for at deltage. Vi starter kl.1100 og håber, at rigtig mange vil bidrage til et hyggeligt samvær ved den fælles spisning efter generalforsamlingen.

Venlig hilsen
Leif Rostgaard Sørensen

Generalforsamling

Herved indkaldes til ordinær generalforsamling
Lørdag den 24 september 2004 kl. 1100
i Marineforeningens lokale Takkeladsvej opgang 3, Holmen

Dagsorden

- 1 Valg af dirigent.
- 2 Bestyrelsens beretning for det forløbne år.
- 3 Forelæggelse og godkendelse af årsregnskabet.
- 4 Fastsættelse af kontingent.
- 5 Forslag.
- 6 Valg af medlemmer til bestyrelsen.
- 7 Valg af suppleanter til bestyrelsen.
- 8 Valg af 2 revisorer.
- 9 Eventuelt.

Mød op til generalforsamlingen, få indflydelse og kom med gode idéer til foreningen "PEDER SKRAM's Venner" fremtidige virke.

Der vil efter generalforsamlingen være fællesspisning
(buffet inkl. 1 øl eller vand, pris kr.: 100.-).

De der ønsker at deltage i spisningen må senest
søndag den 11 SEP 2004 tilmelde sig hos :
Gerhardt Nørgaard tlf.: 33145517 – mobil: 26453860

Deltag i den efterfølgende spisning og få en hyggelig stund med
"PEDER SKRAM s Venner".

Venlig hilsen
Leif Rostgaard Sørensen
Formand

Forårsudflugt til Karlskrona.

Af Leif Rostgaard Sørensen

Vejret startede lidt mellemfornøjet, da 45 veloplagte medlemmer af Venneforeningen lørdag den 21 MAJ kl.0730 steg på bussen ved Ellebjerg S-station i Valby for at tage på heldagsudflugt til Karlskrona i Sverige. Stemningen var god og snakken gik lystigt medens Øresundsbroen blev passeret. Der var lidt byger i luften i området ved Malmø, men efterhånden som vi kørte østpå, blev vejret gradvist bedre og bedre.

Landskabet ligner til at begynde med det danske landbrugsland med vidtstrakte, veldyrkede marker. Men efterhånden som vi nærmede os Hörby, blev landskabet mere typisk svensk, mere kuperet med nåleskov og klipper.

Efter en god times kørsel drejede vi ind på en tankstation, som skiltede med "døgnåbent" og en café. Det viste sig umuligt at få adgang til caféen og toiletterne dér. Der var trængsel ved tankstationens ene toilet. Vi fortsatte hurtigt og gjorde lidt længere fremme holdt ved en picnicplads, hvor kun ét toilet virkede.

Vi passerede hastigt Kristianstad og Karlshamn og nåede lettere forsinket frem til "Marinmuseum" i Karlskrona. Her tog to guider imod os.

Kommandørkaptajn *Lasse Larsson* gav det ene hold en profes-

sionel introduktion til Marinmuseum, ledsaget af et særdeles flot lysbilledshow, medens museumsassistent *Petra Torebrink* indledte en rundvisning af det andet hold. Efter ca. 1/2 time byttede holdene. Begge guider var professionelle og særdeles veloplagte.



Marinmuseum er beskrevet udføreligt i medlemsbladets marts udgave. Jeg skal dog også i denne artikel omtale enkelte af Marinmuseum's seværdigheder.



Ved museets indgang ligger Sveriges første ubåd "HAJEN" fra 1905.



Den 22 MAJ 2005 kunne det svenske ubådsvåben fejre sit 100 års jubilæum. Langs molen, som omgiver museet på de tre sider, er adskillige, mindre orlogsfartøjer oplagt, senest motormissilbåden VÄSTERVIK, som var forbilledet for den danske WILLEMOES-klasse. Galleriet med galionsfigurer udmærker sig ved et stort antal originale galionsfigurer udsåret i træ. Medens de danske galionsfigurer som hoved regel er hvide, er de svenske galionsfigurer særdeles farverige. Et antal danske galionsfigurer bliver for tiden renoveret her ved Marinmuseum.

En særlig attraktion er tunnelen i museets kælder. Her har man skabt et undersøisk miljø, hvor man kan se vraket af et 1700-tals fartøj og i det hele taget få et godt indtryk af en marinearkæologs arbejdsforhold.

I 2001 blev "Orlogsbyen Karlskrona", herunder Marinmuseum med omgivende bygninger på Stumholmen optaget på UNESCO's liste over "Verdenskulturarven" som "World heritage town".

Efter rundvisningen på Marinmuseum fik vi en udmærket frokostanretning i museets café.

I vores bus tog vore to guider os derefter til "Karlskrona Orlogshamn". Ligesom Holmen, er flådebasen i dag kun en skygge af sig selv. Det tidligere orlogsværft er overtaget af Kochums "Karlskronavarvet", hvor de nye

svenske "stealthkorvetter" bygges. Der var derfor skærpet adgangskontrol til området, fordi man kun kunne komme ud på Lindholmen ved at passere værftets område.

(De svenske "stealthkorvetter" af VISBY klassen, er nærmere omtalt i det forrige blad.)

Ude på Lindholmen var der nok at se til.

"Polhemsdokken" blev anlagt i perioden 1716-1724. Den er sprængt ind i klippen, er 100 meter lang og kunne tage skibe med op til 10 meters dybgang. Dokken regnedes den gang til verdens ottende vidunder. De øvrige fire tilsvarende tørdokke findes ikke mere. Det hører med til historien, at dokken de første mange år blev tømt med håndkraft, indtil de første primitive pumper blev opfundet.



En markant bygning er en velbevaret, stor skibsbyggehal fra 1700-tallet, hvor skrogene til de svenske lineskibe blev bygget. En lige så markant bygning er den 300 meter lange rebslagerbane fra 1692. Her markerede det svenske ubådsvåben deres



100 års jubilæum med en banket for mere end 800 gæster.



Indgangen til reberbanen



Skibbyggehallen fra 1700 tallet.

En ligeledes velbevaret staklade fra 1700-tallet rummer endnu store mængder egetømmer, som i dag anvendes til reparation af bevaringsværdige træskibe. Et særligt "tempel" rummer værkstedet, hvor de talrige galionsfigurer blev tilvirket. I og omkring værkstedet findes en talrig samling galionsfigurer. Tværs over havnebassinet er der udsigt til en Mastekran skåret over sammen læst som Den Gamle Mastekran på Holmen og fra samme tidsperiode.

Der var afsat lidt tid til at "se på byen". Men lørdag over middag er

Karlskrona "lukket ned" overalt og gaderne mennesketomme. Enkelte turde tagere valgte alligevel at afpatruljere byen lidt, medens de fleste foretrak et fornyet besøg på Marinmuseum, indtil hjemturen blev indledt kl. 1700.

Vejret bød nu på strålende solskin hele vejen hjem. Vi nåede Ellebjerg station kl. 2030 efter en lang, men begivenhedsrig dag. ■

Et af vore medlemmer: Jan Hartmann stillede et spørgsmål til den ene guide: Lasse Larsson, vedrørende en mindestavle for den Danske flådes ophold i Sverige under 2 verdenskrig. Han har nu sendt lidt om den, han vidste faktisk ikke at den fandtes.

Hej,

Jag har hittat minnestavlan från den danska flottiljens besök i Karlskrona 1943-45. Tavlan sitter på muren till Bastion Aurora vid Kungsbron.

[Kungsbron ligger mitt emot, sydväst om Stumholmen, några hundra meter från

Amiralitetskyrkan.]

Tavlan sitter ju på en fin plats men är inte iögonenfallande, det vill säga ganska svår att upptäcka.



Et sørgeligt billede



Fregatten HERLUF TROLLE fotograferet under ophugning nær Bruxelles.
Fotografiet er taget fra ministrygeren M574 GRØNSUND, der kom forbi på vej
til et flådebesøg i Bruxelles. Sandsynligvis taget i 1995 eller 1996.

Tak til Søren Nørby for billedet.

- og et glædeligt billede.



Per Jetting er ved at lægge sidste hånd på reoveringen af SB torpedorør.

Foto Peter Lindstrøm

Palle i den kolde krig 4.



Af Palle Kruse - Fortsat fra forrige nummer...

Jeg har tidligere fortalt lidt om tilværelsen ombord på de danske motortorpedobåde i årene omkring ca: 1960. I har hørt om angreb af lopper og om elendig forplejning men kun ganske lidt om det som jeg beskæftigede mig med ombord, nemlig radio-kommunikationen. Bådene blev som sagt bygget af tyskerne i årene lige før og under anden verdenskrig. De havde stor succes i krigen og alle flåder efterlignede dem både under krigen og i årene der fulgte. Tænk blot på præsident John F. Kennedy der tjenstgjorde på PT109 i Stillehavet, men det er en helt anden historie.

Indtil slutningen af krigen hvor Radar begyndte at blive almindelig, dog kun på ganske få af de tyske MTB'er tumlede man rundt på verdenshavene i dagevis for at finde sit mål. Som noget af det første opgraderede danskerne bådene med radar. Det var en helt banal Engelsk kommerciel Decca 12. Men nu kunne bådene pludselig se helt ud til ca: 40 sømil i alt slags vejr! Det var en formidabel oprustning af en teknologisk gammel dame. Radiorummet var i årenes løb også blevet opgraderet som det hedder på nudansk.

Kortdistancekommunikationen, d. v. s. ud til ca. 50 km. blev varetaget af 2 stk. amerikanske UHF sæt der blev leveret som våbenhjælp omkring 1950. Modtageren hed AN/URR13 og senderen TED-1 eller TED-7. Modtageren var i et standard 19" rack sammen med senderen. Samlet vægt af 1 sæt ca. 45 kg. Det hele stablet ovenpå hinanden i godt 2m højde. Senderøret var det bekendte 4x150, der var mede godt. Når man

havde sejlet i 1 time var temperaturen på radiostationen 40 grader uden at radiatoren var åbnet. Modtagerne var både til krystalstyring, men også med VFO. Det betyder bare en skala med en pil som på en almindelig radio. Almindeligvis brugte man kun VFO'en, som kunne låses fast mekanisk, hvilket var meget nødvendigt. Senderen var krystalstyret, og alle krystallerne, der var udformet som små cylindre, til hver af de vedtagne frekvenser, ca. 50 stk. var i en papæske med rumadskillelser, næsten som en stor chokoladeæske. Æsken blev opbevaret i et lille pengeskab der var skråt afskåret bagtil så det passede op mod skibssiden og anbragt under operatør-bordet. Jeg tabte engang æsken, under et frekvensskift i hårdt vejr, og de sidste krystaller blev aldrig fundet igen. Det var yderst svært at afstemme senderen til en ny frekvens (kanal) selv når man lå i havn. Frekvens-området var fra 225-400 MHz. Antennen var en discone antenne anbragt på et kort rør i henholdsvis styrbord og bagbords side. Der var fjernbetjeningsbokse både i plotter-rummet og på den åbne bro med højttaler og lydstyrke kontrol samt et stik til en almindelig gammel T17 kulkornsmikrofon. Selve radio-sættet var udviklet under anden verdenskrig, og russerne havde også fået et stort antal i våbenhjælp under anden verdenskrig, så de vidste godt hvad vore radioer kunne klare. De var frekvensmoduleret med en båndbredde på ca: 400 KHz, ja - det er rigtig nok. Til gengæld var de temmelig immune overfor jamming.

Langdistance kommunikationen blev varetaget af 2 stk. HF sendere årgang 1939 model Lorentz LO40K39, de var af samme årgang som bådene, men var ikke installeret i dem oprindeligt. Modtagerne var af en lidt nyere model nemlig Philips BX 925a årgang ca: 1955 , vægt 39 kg. Der var 2 stk. Det hele var monteret på kraftige jern med gummi shockmounts, men det forhindrede ikke modtagerne i flytte afstemningen i takt med bølge-kammene, så morsesignalerne lød i hvert fald ikke som på radioskolen! Der var 400 volt på morsenøglen og når den blev våd, og det blev den, så fik man stød når man skulle sende. Det blev afhjulpet ved at morse med blyanten der var fastgjort med en snor til den lille slangelampe.

Taktikken gik ud på at bådene lå "døde" gemt rundt omkring i Danmark og en enkelt eller 2 Radarstationer havde et samlet billede af alle sømål .Dette billede blev så overført til bådene via en strid strøm af signaler der bare blev ved og blev ved, ofte i mange timer, så den stakkels telegrafist fik skrivekrampe, for man kunne ikke bruge skrivemaskine ombord, så alle signaler var med blokbogstaver printet med blyant og med et stk. kalke gennemslag. Signalerne kom så hurtigt at "gnisten" måtte ha en mand til bringe dem de få skridt op i plottet hvor plotteren med sin røde og blå fedtstift tegnede det hele ind på et stort søkort dækket med plexiglas. Bag ham stod chefen og lurede på det rigtige tidspunkt til at starte båden op og fare ud og slå til. Under alt dette lå båden med stoppede motorer og "gnisten" modtog kun og senderne var slukket og radaren var slukket, altså et helt "radiodødt" skib. Alt dette radio og radargrej kørte på 220 volt vekselstrøm, 115 volt vekselstrøm og 400

volt vekselstrøm. Det blev strøm-forsynet fra skibets 110 volt jævnstrømsakkumulatorer via ikke mindre end 5 roterende omformere, der stod over radiatorummet i et 60 cm højt mellemdæk, hvortil der var adgang gennem en lille lem.



*Motortorpedobåden LOMMEN under indpassage på Holmen.
(Foto fra Orlogsmussets arkiv)*

Engang LOMMEN sejlede hjem fra Bornholm hvor den ene af de 2 telegrafister, lad os kalde ham Preben, var så træt efter nattens udskejelser at han helt uautoriseret var gået til køjs i sin sovepose, så makkeren måtte sidde på køjekanten og holde radiovagt, gik der ild i en omformer. "Gnisten" opdagede det først da næstkommanderende prøvede at lukke døren op for finde årsagen til røgudviklingen. Der blev så åbnet for lemmen og så var det jo meget praktisk at de kunne stå i den nedfældede køje og slukke branden med skumslukkeren. Preben der lå i køjen sov fra det hele og ville ikke tro på det, men havde svært ved at bortforklare et par bukkede ribben og det faktum at ham selv og hans sovepose var helt våde af skummet. Når Preben er blevet tør følger der mere, om redaktøren vil!

Palle Kruse.

Historiske militærkøretøjer



Søndag d. 19 juni afholdt "Dansk Militærhistorisk Køretøjsforening" medlemstræf på Elefanten ved PEDER SKRAM. En masse prægtige køretøjer var udstillet, og blev beundret af mange mennesker.

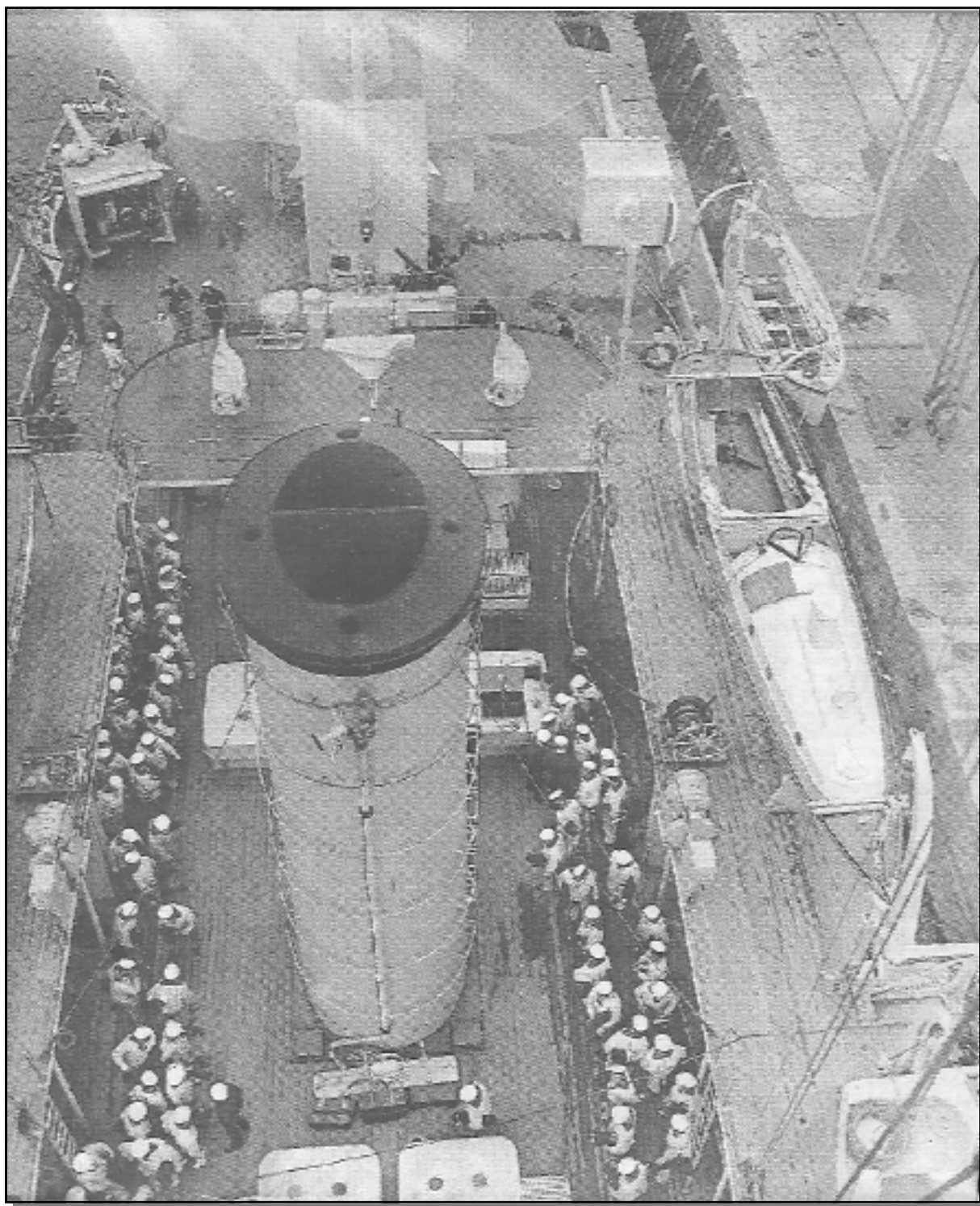
DANSK MILITÆRHISTORISK KØRETØJS-FORENING

Foreningen blev startet i januar 1995, og man er nu 200 fordelt over hele landet, plus nogle stykker i Norge, England og Canada.

Medlemmerne i DMKF ejer i gennemsnit 2 køretøjer hver, men der er også nogle, som blot er medlemmer fordi de interesserer sig for emnet og de er naturligvis lige så velkomne som dem med køretøjer.

WWW.DMKF.DK





Er der nogen blandt vore læsere der kan identificere dette billede?

Det er hentet fra Dagbladet Politiken tirsdag d. 20. juli 2004, fotografen er Holger Damgaard, som har været en tur i formasten i et af søværnets skibe i begyndelsen af 1900-tallet. Det er et ret stort skib, bemærk den meget slanke motorbåd i BB side, og to bagudrettede kanoner i agterskibet. Ring eller skriv til redaktionen hvis du har oplysninger.

Peter Lindstrøm

Radiooperatør på PEDER SKRAM's amatørradiostation.

Af Ib Pforr-Weiss OZ5PF



I sommeren 2001 besøgte jeg PEDER SKRAM for første gang, og i radio-rummet sad en radioamatør bekendt Jørgen OZ2BAL. Jeg fik en masse oplysninger om radiostationen og om hvordan man kunne blive operatør, for der var mangel på sådanne. Det gav mig lyst til at være med. Det kræver at man skal være medlem af Venne-foreningen og have et radioamatør certifikat.

Et årskontigent på kr. 150 blev indbetalt og med hensyn til radioamatør certifikat så har jeg haft dette siden 1948 som OZ5PF. Jeg har ikke haft nogen forbindelse med PEDER SKRAM tidligere og heller ikke været ansat i søværnet. Men i min tid i farvandsvæsenet har jeg haft samarbejde med søværnet på forskellige områder f.eks. radiokommunikation i Grønland mellem Grønvedal og loran-stationerne og med søopmålingen.

Fra sommeren 2002 har jeg så haft vagt hver onsdag i åbningstiden og har haft mange morsomme oplevelser. Radioudstyret i "PEDER SKRAM" er det udstyr, der var installeret da fregatten udgik af søværnet i 1992. Dette udstyr af svensk fabrikat er noget besværligt at betjene sammenlignet med moderne radioamatørudstyr. Det er et såkaldt "syntese radio udstyr": frekvensindstilling foregår ved at dreje et antal omskiftere for at indstille modtageren på den ønskede frekvens og derefter skal senderen med tilsvarende omskiftere indstilles på samme frekvens og endelig skal antenneafstemningen justeres. Det er

lidt af en udfordring for en radioamatør at betjene dette udstyr.

På grund af de tidspunkter jeg har haft vagt i dagtimerne om sommeren så har kortbølgeradio- forholdene ikke været gunstige, samtidig med at vi har en periode hvor solpletallet, som har indflydelse på kortbølgeradio, er lavt. Det har betydet at jeg kun har haft forbindelser med radioamatører indenfor Europa. De spændende DX forbindelser (lang distance) har jeg ikke oplevet.

For øvrigt er der altid mere aktivitet på amatørbåndene i weekenden end om hverdagen.

Jeg anvender mest telegrafi og har også haft forbindelse med HMS BELFAST, der ligger på Themsen i London.

HMS BELFAST er den eneste bevarede krydser fra den anden verdenskrig, og er nu museumsskib ligesom PEDER SKRAM.



QSL kort fra GB2RN/MM som er HMS BELFAST's amatørkaldesignal. (QSL = kvittering for forbindelsen.)



På en vagt her i denne sommer havde jeg SSB-telefoni forbindelse med en russisk amatør-station der blev betjent af en YL (Young Lady), - en kvindelig studerende der benyttede amatørradio som sprogtræning i engelsk.

Når der er lidt langt mellem radioforbindelserne så er der heldigvis besøgende der stiller mange spørgsmål. F.eks. vil mange gerne vide om telegrafi stadig anvendes, og om hvor hurtigt jeg kan sende og modtage morse telegrafi. Der kommer også mange spørgsmål om den morsenøgle jeg bruger. Det er en mekanisk semi-automatisk morsenøgle fremstillet af Vibroplex Comp i USA. Opfundet for ca. 100 år siden og anvendes stadig af radioamatører. Min Vibroplex er fra 1954.



Sådan ser en "Vibroplex" morsenøgle ud.

Hvis man har radiovagt i påskeferien så gælder det om at være godt påklædt, for det er rigtig koldt i radiatorummet, selvom der er tændt for en elektrisk varmeovn. Jeg husker en påske, hvor jeg havde vagt, - det var så koldt at jeg måtte have handsker på for ikke at fryse om fingrene, når jeg betjente min "Vibroplex". På en vagt sad jeg foran radiomodtagerne med ryggen mod døren helt stille uden at bevæge mig, dybt koncentreret for at aflytte et meget svagt morsesignal. Jeg

fornemmede at der stod nogle besøgende i døren da en barnestemme råbte: "far der sidder en stor dukke" jeg vendte mig om og sagde: "nej, det er en levende dukke" Der blev grinet meget.



Herover et billede af HF radio-installationen, med antenneafstemning øverst, derefter styresender, og nederst modtageren, senderens 400 watt udgangstrin findes i et andet rum. Der findes i alt 6 komplette HF sæt.

At være radiooperatør på PEDER SKRAM's radioamatørstation er udfordrende, spændende, morsomt og til tider køligt, så jeg vil opfordre radioamatører til at melde sig "Under fanerne" og tage nogle vagter, for der mangler altid operatører.

Ib Pforr-Weiss

Ny mobilkran til Søværnet.

Af Anders V. Fridberg, "Forsvars Fokus".

Flådestation Korsørs nye højteknologiske mobilkran skal løse opgaver for alle forsvarrets myndigheder. Den 36 tons tunge kran kan køre med i militære kolonner og kan på trods af sin størrelse komme ind over alt – næsten da.

Fremtidens danske flåde kommer til at bestå af færre, men større, mere fleksible, mere deployerbare og mere avancerede enheder. Det gælder naturligvis først og fremmest for de sejlede enheder, med støtteskibene og senere patruljeskibene som fornemmeste eksempler, men trenden er også slået igennem på landjorden. Det er den nye mobilkran på Flådestation Korsør et godt eksempel på. Flådestationens nye kran erstatter to mindre kraner, og det er kranfører Johnny Antonsen helt sikker på, at den til fulde kan gøre. "Den kan alt. Simpelthen," fastslår han med den begejstring i stemmen, som mænd mest bruger, når de har fået fingrene i et nyt avanceret apparat.

Med på øvelser

Formiddagens opgave for Johnny Antonsen og den nye kran består i at løfte en radar ned fra agterdækket af korvetten NIELS JUEL, og derefter at løfte en ny radar op. Det er en opgave, der kræver en pænt stor kran, men det er ikke en opgave, der for alvor udfordrer den nye 36 tons tunge kran,

der kan række 57 meter og selv med bommen mange meter ude snildt løfter et par tons. Opgaverne ved skibene fylder naturligvis meget, men flådestationens kraner løser også opgaver på andre af søværnets landetablissementer og for både hæren og flyvevåbnet, der ikke selv har store kraner.



Den nye kran er blandt andet indkøbt med henblik på at skulle arbejde ved de radartårne, som søværnet har rundt omkring, og til det arbejde er den nye kran ideel. Både fordi den kan nå så højt, og fordi den er udstyret med en stationær kontravægt på 7,5 tons, og derfor kan løfte forholdsvis tunge ting, uden at skulle have ekstra kontravægt med på en lastbil, som flådestationens store kran skal. Den store kran kan så til gengæld løfte mere end dobbelt så meget som de 55 tons, der er maksimum for den nye kran. Kranens mobilitet gør, at Johnny Antonsen forventer sig, at den nye kran i fremtiden skal med på øvelser, når søværnets nye deployerbare logistikenhed, OPLOG, rykker ud.



Teknologi uden tolerance

For at få lov at betjene den nye mobilkran var de seks kranførere fra Flådestation Korsør på en uges kursus hos producenten af kranen, "Liebherr", i Tyskland. Dér blev de terpet godt igennem for at lære alle kranens muligheder at kende. Og kranen kan mange ting, der imponerer selv en erfaren kranfører. "Den kan fx køre med byrde, man kan styre den oppe fra [dvs. fra selve kranens styrehus, red.]. Og mens du kører, kan du svinge rundt. Det er helt ulogisk, at du sidder deroppe og kører, og drejer rundt samtidig. Du aner ikke, hvor du er henne i verden", forklarer Johnny

Antonsen, der også fremhæver kranens evne til at køre næsten sidelæns som en fremragende egenskab, fordi der ofte er meget lidt plads at komme rundt på, hvor kranen skal arbejde. Samtidig er kranen et meget sikkert arbejdsredskab. Den avancerede elektronik accepterer nemlig ikke, at førerne forsøger at gøre noget forkert eller i en forkert rækkefølge. Det udløser ikke andre reaktioner end en fejlkode på kranens computer. Det er sket flere gange i indkøringsperioden, og så er det bare om at slå op i bogen med de omkring 5000 fejlkoder for at finde ud af, hvad det er, man har gjort forkert. ■

M

Y NEW SPELL CHECKER

Eye halve a spelling chequer
It came with my pea sea
It plainly Marx for my revue
Miss steaks eye kin not sea.

Eye strike a key and type a word
And weight four it two say
Weather eye am wrong or write
It shows me strait a weigh.

As soon as a mist ache is maid
It nose bee fore two long
And eye can put the error rite
Its rare lea ever wrong.

Eye have run this poem threw it
I am shore your pleased two no
Its letter perfect awl the weigh
My chequer tolled me sew.

(Sauce unknown).

Ubåden SPRINGEREN skal udstilles på Langelandsfortet.

Søværnet har sagt farvel til de sidste danske ubåde. Men SPRINGEREN og SÆLEN går nye opgaver i møde.

Ubådene blev taget ud af drift i november sidste år. Dermed var en 95 årig epoke i Søværnet forbi. Men SPRINGEREN og SÆLEN får nye roller. De to gamle ubåde bliver nu museumsskibe.

SÆLEN er taget på land, og ligger nu opstillet på Holmens Honnørkaj, Bradbænken på Nyholm, tæt ved PEDER SKRAM og Mastekranen i fantastiske historiske omgivelser.

Fredag den 24. juni åbnede Forsvarsminister Søren Gade og Kulturminister Brian Mikkelsen SÆLEN som Tøjhusmuseets nye båd. Næste fase bliver etableringen af et egentligt ubåds-museum i den gamle arrest-bygning på Holmen.

SPRINGERENS sidste rejse

Den danske ubåd SPRINGEREN ankom midt i juni til Bagenkop Havn på Langeland. U-båden er en donation fra Forsvarsministeriet til Langelands Museum.

SPRINGEREN blev trukket til Langeland af en slæbebåd selv om den er sødygtig og alle installationer er intakte.

Der var ingen besætning der kunne sejle den, fordi ubåds-eskadrerne i Danmark blev opløst, og ubådsvåbnet er nedlagt.

SPRINGEREN og SÆLEN er af den diesel-elektriske Tumleren klassen. De er bygget af det tyske værft Rheinstahl-Nordseewerke, Emden.

Begge skibe er oprindeligt af den norske Kobben klasse, og de er begge købt i Norge.

Søværnet fik skibene forlænget, inden de indgik i den danske flåde.

Displacement - 435 tons neddykket.

Maskineri: To MTU dieselmotorer på 1.100 hk. Og en enkelt elektromotor på 1700 hk.

Skibene er udrustede med otte 533 mm. Torpedo rør.

Fart: 10 knob på overfladen og 17 knob neddykket.



Ubåden bliver liggende i Bagenkop Havn. Skibet skal på land, og batterierne skal ud. Herefter er det planen, at SPRINGEREN skæres i to dele og transporteres ad landevejen, til Langelandsfortet. Næste skridt er anlæggelsen af ubådsanlægget. Det kommer til at koste 2.5 million kroner. Og de penge skal museet først ud og finde.

Den tredje Galathea ekspedition.

Inspektionsskibet Vædderen er i øjeblikket et godt bud på det fartøj, der fra august 2006 til april 2007 skal sejle Jorden rundt med den tredje Galathea-ekspedition. Vædderen ejes af Forsvaret, og skibet skal - hvis Finansudvalget godkender det - gennemgå en række ombygninger og moderniseringer, så det kan blive en velfungerende ramme for de forskere, mediefolk, besætningsmedlemmer og andre, som deltager på ekspeditionen.



Ikke mange inspektionsskibe har været så vidt omkring som Vædderen, og det vil ikke være første gang, den får følgeskab af delfiner - eller må vige kursen for en enlig havskildpadde på vandring over oceanerne.

Vædderen har primært inspiceret for Søværnet i farvandet omkring Grønland og Færøerne, og det solide inspektionsskib kan uden besvær pløje sig igennem næsten en meter tyk havis. Men i slutningen af 1993 blev Vædderen udpeget til at promovere dansk skibsbygning og -udrustning ved en international udstilling i Malaysia, og allerede sommeren efter satte den på ny kurs mod den sydlige halvkugle - denne gang som led i et dansk industrifremstød i Sydafrika.

Vædderen er bygget på Svendborg Skibsværft i 1990 og overgik til flåden i 1992 som den ene af i alt fire enheder i Thetis-klassen. Den er 112 meter lang og godt 14 meter bred og skal

efter ombygningen kunne fungere som base for omkring 100 personer ad gangen.

Ekspeditionsfonden har valgt at lade skibets flådehelikopter blive i land. Dels ud fra ønsket om, at sikre så megen og god arbejdsplads og laboratorieplads til forskerne som muligt, dels for at kunne benytte en fleksibel og effektiv containerløsning til laboratorier, opmagasinering, fryseplads mv. Der vil i stedet blive adgang til chartrede helikoptere.



Ruten er lagt for den tredje Galathea-ekspedition, og en invitation til forskere, som ønsker at deltage i togtet, er netop udsendt.

Kursen er i første omgang sat mod Nordatlanten med stop ved Færøerne og Grønland. Derefter går turen sydpå gennem Middelhavet til Den Arabiske Golf, Den Bengalske Bugt, det indonesiske ørige og Salomonøerne, og via Tasmanien til Antarktis.

Ekspeditionen fortsætter op langs Sydamerikas vestkyst til Caribien og slutter sin jordomrejse med en tur tværs over Atlanten, inden den i april 2007 atter anløber København. Der er planlagt adskillige stop undervejs på det 34.000 sømil lange togt, og der vil være mulighed for afstikkere til de tilgrænsende områder.

Kilde: www.galathea3.dk

Radiodivisionen melder:

Ja nu er sommeren overstået, og vi var ikke så aktive som vi burde. Tilmeldingerne til vagterne har ikke ligget i weekenderne hvor vi har mulighed for at kommunikerer med det nye radiomuseum OXA. Følgelig har vi heller ikke været bemanded under det årlig Museum Ships Event, der i fremtiden planlægges af andre end USS Salem's radiodivision, da USS Salem's operatører er blevet sat i land. Det vil sige at efter 8 år's aktivitet, er der nu ikke en aktiv radiostation ombord på USS Salem.

I Danmark er der også lidt ændringer, idet Fyrskib XXI i Ebeltoft også har fået sat sine aktive radio-operatører i land, lidt uforståeligt, men et faktum der er besluttet af museet i Ebeltoft.

Vores aktiviteter fortsætter, men vi mangler en person på lederfronten idet undertegnede nu efter flere år som leder trækker sig fra posten fra 1. januar 2006. Vi har afholdt et årligt møde, og der var ikke nogen af deltagerne der ønskede at overtage posten Hvis der ikke snart melder sig en ny leder, vil der i 2006 ikke komme nye radio-vagtlister, til dem der er med i radiodivisionen.

På udstyrssiden sker der små ændringer, vi har fået en ny scanner/modtager da den gamle havde givet op. Og snart er endnu en pisk-antenne klar til at blive tilsluttet et pa-trin, så vi får lidt flere frekvenser at sende på.

Den der kunne ønske at overtage posten som leder af radiodivisionen skal have internet, og bedes snarligt kontakte undertegnede, så der kan ske en overlevering inden næste år.

Lars Erik Hinrichsen
Leder af PESK RA-DIV / OZ1RDN
email: leh@c.dk
tlf.: 30 26 83 60

Tilbageværende åbningsperioder i 2005

Københavns Kulturnat: fredag 14 OKT Kl. 1800 til 2400

Efterårsferien: lørdag d. 15 OKT til 23 OKT incl.

Alle dage Kl. 1100–1700

Fra sekretærene

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

Ole Edholm Petersen, Værløse.

Familien Skov Lambek, Valby.

Jan Thor Nielsen, Gislev.

H. Berggren Hansen, Frederiksberg.

Martin Hjelmberg, Esbjerg. (tak for donationen)

Alex Mølgaard, Kolding.

Peer Svensson, København S.

Frank Horn, København Ø.

Henry Frederick Meiseles, København S.

Ole Ravn, Viborg.

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

Vi vil gerne henlede opmærksomheden på, at evt. indbetaling via Netbank skal der ved kontooverførsel benyttes Reg.nr.: 1 199 og Konto nr.: 000 068 3280

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

Kenn P. Jørgensen og Bendt Nielsen

Email: kontor@pederskramsvener.dk

Fregatten er åben for besøg næste gang fredag d. 14 OKT
kl. 1800-2400 (kulturnat)
samt i efterårsferien lørdag d. 15 OKT
til søndag d. 23 OKT incl. Kl. 1100 til 1700



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

Venneforeningen har nu iværksat produktionen af et "Kunstkort" baseret på kommandør Kielers akvarel visende PEDER SKRAM og Mastekranen.

(Se forsiden af Venneforeningens Blad nr. 3—2004.)

Kortet er dobbelt i A-5 format med akvarellen på forsiden og fregattens våbenskjold på bagsiden, medens de indvendige sider er blanke. Kortet trykkes på tyndt karton og ledsages af kuvert i god kvalitet.



Kortet vil være til salg i billetcontaineren på fregattens åbningsdage, prisen er kr. 20,00 incl. Konvolut pr. stk. eller 3 stk. for kr. 50,00.

Du kan også bestille kortet hos kasseren, han sælger 3 kort incl. Konvolutter for kr. 50,00 frit leveret ved forudbetaling.

Indmeldeskupon

Jeg ønsker at blive medlem af PEDER SKRAM's Venner

Navn:.....

Adresse:.....

Postnr.:..... By:.....

Kategori:

Individuelt medlemskab kr.:..... 150,00

Familie medlemskab kr.:..... 250,00

Eksklusivt medlemskab kr.:..... 500,00

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



*Kompressorrummet som det fremstår efter at
Per Jetting har sat det i stand.*

foto: Peter Lindstrøm

Layout: lindstrom@it.dk
Tryk: FLS KORSØR
Søværnets Centrale Reproduktionsvirksomhed