



Nr. 4
december
2008
11. årgang

Fregatten PEDER SKRAMS Venner



Venneforeningens Blad

Fregatten PEDER SKRAMS Venner

Venneforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion:

Peter Lindstrøm og Jens Møller.

Grafisk konsulent: Finn Hillmose.

Eftertryk er tilladt med tydelig kildeangivelse.

ISSN: 1603-5933

Fregatten PEDER SKRAM's Venner:

www.pederskramsvenner.dk

Email: info@pederskramsvenner.dk

Kontor:

Elefanten, Nyholm,

1439 København K.

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Sekretærer:

Erik Nygaard og Adam Pomykala.

Email: kontor@pederskramsvenner.dk

Bestyrelse:

Formand:

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard
Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvenner.dk

Næstformand:

Kommandør Erik Rode

Email: emrode@tiscali.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Seniorsergent L. O. Nielsen

Email: l.o.nielsen@ofir.dk

Kasserer:

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj

Tlf. 56 14 02 36

Email: kasserer@pederskramsvenner.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvenner.dk

Suppleanter:

Kurt Terkelsen

Email: kurts@mail.tele.dk

Jens Møller

Email: jens.moeller@mail.dk

Adam Pomykala

Fregattens adresse:

Fregatten PEDER SKRAM

Elefanten, Nyholm,

1439 København K

www.pederskram.dk

Email: info@pederskram.dk

Radiodivisionen OZ1RDN:

<http://radiodivisionen.pederskramsvenner.dk>

Email:

radiodivisionen@pederskramsvenner.dk

Telefoner:

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:

23 72 69 77

Leder: Kaj Nielsen OZ9AC

Email: ozniac@jubii.dk

Indhold:

Så er Museumsfregatten PEDER SKRAM blevet indviet med pomp og pragt, det skete d. 23 september, med deltagelse af regentparret, samt en række indbudte gæster. En stor dag i fregattens historie. Vi bringer en række billeder fra den festlige begivenhed. Fonden PEDER SKRAM har skiftet formand idet kontreadmiral Niels Mejdal har overtaget posten efter viceadmiral Jørgen Bork, vi hilser den nye formand velkommen, og vi ser frem til et godt samarbejde fremover. I dette nummer af bladet bringer vi et fyldigt referat af dette års generalforsamling der blev afholdt d. 20 september. Af plads hensyn har det desværre været nødvendigt, at dele Jens Møllers artikel om USS QUEEN ELIZABETH klassen i to dele, således at afslutningen først kan læses i det næste nummer.

Til slut vil jeg på foreningens vegne ønske alle vore medlemmer og læsere en
Glædelig jul og et godt nytår.

Peter Lindstrøm.

49 14 73 87

Email: redaktionen@pederskramsvener.dk



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

3. Redaktionelt.
4. Formanden har ordet.
5. Nyt fra Fonden
6. Billeder fra indvielsen
7. Top ti liste.
- 8-13. USS QUEEN ELIZABETH klassen.
- 14-18. Generalforsamling 2008
19. Årsregnskab 2007
- 20-25. Mine 42 år i søværnet.
26. Radiodivisionen.
27. Meddelelser fra foreningen.

Forsiden:

H.M. Dronningen foretager den officielle indvielse af Museumsfregatten PEDER SKRAM.

Foto Johnny Balsved
[Www.navalhistory.dk](http://www.navalhistory.dk)





Formanden har ordet



Som det fremgår af referatet fra generalforsamlingen lørdag den 20. september, på side 14, blev bestyrelsen genvalgt, medens 2 nye suppleanter *Adam Pomykala* og *Kurt Terkelsen* blev valgt. På sit møde den 11. november konstituerede bestyrelsen sig herefter uændret med *Leif Rostgaard Sørensen* formand, *Erik Rode* næstformand, *Børge Raasthøj* kasserer og *Peter Lindstrøm* og *Jens Møller* som redaktører af medlemsbladet. *John Larsen* fortsætter som kustodekoordinator. *Erik Nygaard* og *Adam Pomykala* fortsætter som sekretærer.

Viceadmiral *Jørgen Bork* blev på et møde i oktober valgt til ny formand for Repræsentantskabet. Han fratrådte herefter som formand for Fondens bestyrelse. Han er her blevet afløst af kontreadmiral *Niels Mejdal*. På Venneforeningens vegne vil jeg takke *Jørgen Bork* for et godt samarbejde gennem mange år. Jeg vil ønske *Niels Mejdal* velkommen på posten som ny formand. Jeg kan tilsige *Mejdal*, at Venneforeningen fortsat vil bestræbe sig på at støtte museumsfregatten PEDER SKRAM og på et fortsat godt samarbejde med Fonden. Som det fremgår af indlægget på næste side, har Fonden genoptaget traditionen med at bidrage med indlæg til medlemsbladet.

Som det fremgår af indlægget fra Fonden, sluttede årets åbningsperioder med en vellykket Kulturnat og et flot besøgstal i efterårsferien.

Venneforeningens bestyrelse har drøftet et oplæg fra Fonden og har besluttet at tiltræde oplæggets forslag vedrørende åbningsperioderne i 2009: Påskeperioden udgår. Der holdes én samlet åbningsperiode fra 15. juni til 31. august, derefter åbent Kulturnatten (9. OKT) samt efterårsferien 10-18. oktober 2009. Samarbejdet med SÆLEN og SEHESTED vil blive forhandlet i de kommende måneder.

Der skal igen lyde en STOR TAK til de mange, som i sommerens og efterårsrets løb har varetaget kustodevagten om bord i PEDER SKRAM.

Det nye billetkontor er næsten færdigmonteret, og fungerede tilfredsstillende på Kulturnatten og i efterårsferien. Udestående arbejder vil blive udført i vinterens løb, således at billetkontoret og opholdsrummet bag ved fremstår i overensstemmelse med de godkendte tegninger. Lad mig her udtrykke min anerkendelse for det store og flotte arbejde, som "arbejdsbierne" allerede har lagt i projektet.

"Arbejdsbierne" fortjener også påskønnelse for den særdeles omfattende arbejdsindsat, der blev præsteret for at få genudrustningen af PEDER SKRAM bragt på et sådant stade, at Fonden kunne være tjent med at vise HM Dronning Margrethe og Prinsgemalen rundt i fregatten under PEDER SKRAM's officielle indvielse som museumsfregat den 23. september.

Arbejdet med at genetablere O-rummet er i fuld gang. Fonden har en række tiltag i støbeskeen med det sigte at give publikum en større oplevelse, når de besøger fregattens funktionsområder. Alt tyder på, at der lægges op til en spændende sæson i 2009.

Leif Rostgaard Sørensen

Nyt fra Fonden

Af Niels Mejdal

Efter længere forberedelse har Fonden skiftet formand. Viceadmiral Jørgen Bork er afløst af kontreadmiral Niels Mejdal. Samtidig er Jørgen Bork indtrådt i Repræsentantskabet, hvor han har afløst generalmajor Søren Haslund Christensen som formand.

Umiddelbart betyder disse skift ikke noget for den måde, Fonden vil arbejde for fregattens fremtid, men ingen kan erstatte Viceadmiralen, der har kæmpet for PEDER SKRAM dag og nat siden den meget vanskelige start i museumsfregattens første år og siden under PEDER SKRAM's renovering og vedligeholdelse. Alt dette med kulmination tirsdag d. 23. september, da Regentparret kunne medvirke i PEDER SKRAM's officielle indvielse som museumsfregat. Det var et stort øjeblik – ikke kun for de fremmødte – men også for de mange frivillige, der gennem årene har hjulpet til. Og her er Venneforeningen noget helt særligt. Uden jeres støtte og opbakning – hvad enten det er som kustode, arbejdsbi, ambassadør eller kontingentbidrager – så var denne succeshistorie aldrig blevet en realitet.

For mig er der ikke tvivl om, at sammenholdet mellem Fonden og Venneforeningen er fundamentet for museumsfregatten PEDER SKRAM's fortid, nutid og fremtid.

Jeg vil derfor bestræbe mig på at knytte os endnu tættere sammen, lytte til jer, bruge jer og holde jer bedst mulig orienteret om hvad, der rører sig af tanker i Fonden.

Og hvad tror jeg så fremtiden vil bringe? Ja, helt færdig er vi trods alt ikke med genskabelse af fregatten. O-rummet skal indrettes og åbnes for besøgende, en gasturbine skulle gerne skaffes tilbage fra USA og Seasparrow udstyr er vi klar til at overtage, når korvetterne udfases.

Men for mig bliver den helt store udfordring at få PEDER SKRAM formidlet til de forhåbentlig mange besøgende på en balanceret måde med respekt for det oprindelige og samtidig under udnyttelse af moderne museumsformidling.

Tillad mig at takke alle for en enestående god begyndelse på min formandsperiode. Kultur natten d. 10. oktober var en perfekt aften. Fregatten havde 1.375 besøgende, som alle fik en god oplevelse – ikke mindst takket være Venneforeningens engagerede kustoder, der alle ydede en stor indsats i de 6 timer, fregatten havde åben for adgang.

Og så var dette jo kun optakten til årets sidste samlede åbningsperiode. Efterårsferien har igen i år været en kolossal succes. I alt 1.401 besøgende på Holmen, heraf de 1.359 med billet til PEDER SKRAM på de 9 åbningsdage. Takket være Venneforeningens kustoder fik vi en indtjening på omkring 40.000 kr. til Fonden.

Derfor, kære venner af fregatten, er jeg optimistisk, hvad angår fremtiden for museumsfregatten PEDER SKRAM.

Hilsen
Niels Mejdal

Billeder fra indvielsen d. 23 september



Fotos:
Hans Christian Berg
og
Frank Horn.



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. (blad nr. 3 2008)
5.	USS FLETCHER klassen, destroyer, der blev bygget 175 skibe og det første blev bygget i 1942. (blad nr. 1 og 2 2008)
6.	USS NORTH CAROLINA klassen, to slagskibe begge bygget i 1940. (blad nr. 4 2007)
7.	Tyskland BISMARCK klassen, to slagskibe bygget fra 1936. (blad nr. 3 2007)
8.	USS ESSEX klassen, i alt 24 hangarskibe, bygget fra 1942. (blad nr. 2 2007)
9.	Tyskland DEUTSCHLAND klassen i alt tre lommeflagskibe. (blad nr. 1 2007)
10.	HMS HOOD, Slagkrydser. 1916 - 1941. (blad nr. 4 2006)

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

Se første del af artiklen på de følgende sider. [—————>](#)

QUEEN ELIZABETH klassen 1



Af Jens Møller

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

For bedre at forstå udviklingen af disse skibe er jeg nødt til lige, at begynde med et lidt længere historisk tilbageblik. Efter afslutningen på Napoleonskrigene i 1814, stod England med sin Royal Navy som den absolut største og stærkeste sømagt i verdenen. Denne tilstand holdt sig nogenlunde uændret helt frem til slutningen af 2. verdenskrig 1939-45. På den land-militære side var historien gået anderledes. I 1814 var Frankrig fuldstændigt slået efter Napoleons kapitulation over for de allierede magter, England, Rusland, Preussen og Østrig. Denne tilstand holdt sig frem til 1852, hvor Napoleon d.3 blev udråbt til kejser i Frankrig, og startede genopbygningen af Frankrig som en landmilitær supermagt. Da Otto von Bismarck kom til magten i Preussen i 1857 og begyndte samlingen af de tyske delstater til et Tyskland, oprustede og moderniserede han samtidig den tyske hær, således at Frankrig i den fransk-tyske krig 1870-71 led et forsmædeligt nederlag og måtte afstå store landområder. Magten på fastlandet havde skiftet side, men for englænderne forblev alt uændret. De udvidede uforstyrret deres koloniområder i Afrika og fjernøsten.

Tekniske data:

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

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

Maskineri:

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

Armering:

1916

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

1937-41

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

Panser:

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

Udviklingen inden for krigsskibsbygning gik sin jævne gang. Dampmaskinen blev 1840-50 indbygget i de gamle træsejlskibe. Efterhånden gik man over til kun at bruge jernskibe med dampmaskiner til fremdriv- ➔



Queen Elizabeth Class 1915

ning. I slutningen af 1800 tallet eksploderede udviklingen, og som sædvanligt først i England. I 1885 var First Sea Lord* Sir Arthur Hood (1885-1889), der ikke havde megen forståelse for nytænkning, blevet presset til, at ansætte Sir William White som chefkonstruktør for Royal Navy. Hans evner for nytænkning omkring konstruktionen af slagskibe, satte gang i en udvikling, der bevirkede en drastisk forbedring af disse skibes egenskaber inden for maskineri og sødygtighed. Nye kedler og tregangs dampmaskiner blev udviklet, artilleriet forbedret og anbragt i drejelige pansertårne.

Som følge af disse forbedringer, var slagskibet omkring 1890 således færdigudviklet som en selvstændig skibstype, der udgjorde grundstammen i slaglinien. Det bevirkede også, at man nu kunne bygge skibene i serier på helt op til 10 skibe ad gangen, hvilket gjorde produktionen billig og effektiv. Disse slagskibe var typisk på 16.000 tons displacement, med et maskineri på 2 stk. tregangs dampmaskiner med en effekt på ca.

16.000HK, og en fart på ca. 16knob. Længden var ca. 115m. Panser op til 305mm. Artillerimæssigt lignede disse skibe dog et flydende ørkenfort, idet kanoner af mange kalibre strittede ud til alle sider. En typisk armering var på 4-30cm, 4-23cm, 12-15cm, 12-76mm og 10-47mm. I alt 48 skibe blev i perioden 1890 til 1902 bygget i England efter hans tegninger. Hans ideer blev omgående kopieret i alle førende flåder, især i Tyskland, som i samme periode byggede 24 lignende skibe. Taktikken var stadig som på Lord Nelsons tid. De kæmpende flåder sejlede i to parallelle linjer og dængede hinanden til med alt hvad de havde af artilleri. De mange kalibre blev brugt til forsvar mod de nye torpedobåde og krydsere. Afstanden mellem de stridende parterne var 2-5.000yards til trods for, at en 30cm kanon kunne sende en 400kg tung granat ud på 18.000yards.

Som før beskrevet bestod artilleriet af mange kalibre, og hver kanonkommandør bedømte selv afstanden og skød når kanonen var klar, uden at tage hensyn til skibets rulning i søen eller andre faktorer. Han bedømte også selv nedslaget for →

* *First Sea Lord of the Admiralty: Admiral og chef for flåden.*

korrektion af kanonens elevation. Det var selvkært utroligt svært for kommandøren at bedømme hvilket nedslag der var hans. Et nedslag fra en 30cm granat lignede til forveksling et fra en 23cm. Træfsikkerheden lå derfor kun på ca. 15 procent. Dette problem var fælles for alle flåder på den tid, men blev løst takket være den engelske artilleriofficer Captain Percy Scott, der havde arbejdet med dette problem i flere år, men uden at finde lydhør for sine



Admiral Sir Percy Scott
1853 - 1924

nye ideer. Ved en skydekonkurrence i 1899 i den engelske Middelhavsflåde var Captain Scott chef for krydseren HMS SCYLLA og for, at overbevise modstanderne havde han forsøgsvis forsynet kanonerne med en ny form for kikkertsigte med indbygget afstandsstreger. Samtidig trænede han kanonkommandørerne i at tage hensyn til rulning, kurs og fart af både eget skib, samt for målet. I denne konkurrence kom Scotts besætninger op på en gennemsnitlig træfprocent på 80. Enhver modstand var nu fejlet af vejen og i 1902 var systemet indført overalt i Royal Navy.

Den russiske - japanske krig i 1904-05 afslørede ubehjerteligt, at der stadig var vanskeligheder ved denne taktik. Ved slaget i Tsushima strædet d. 27maj 1905 tørnede de 2 flåder sammen. Den japanske flåde under ledelse af Admiral Togo, bestod af 4 slagskibe plus 8 krydsere, alle med veltrænede besætninger. Den russiske under ledelse af Admiral Rozhdestvenskii bestod af 8 slagskibe og 8 krydsere, men besætningsmæssigt i fuld opløsning grundet den lange rejse fra Østersøen til Stilleha-

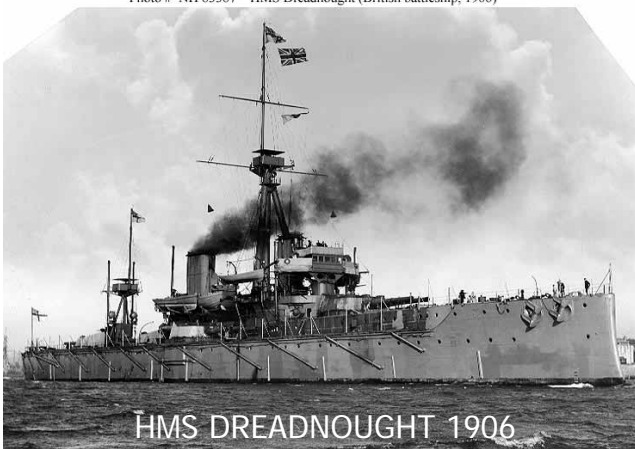
vet. Slaget var en katastrofe for den russiske flåde. 4 slagskibe blev sænket og 3 andre blev stærkt beskadiget og senere taget som priser. Udfaldet skyldtes primært, at Admiral Togo havde læst Scotts teorier og derfor trænede besætningerne i en bedre afstandsbedømmelse, samt en form for styret salveskydning. Dette betød, at han kunne åbne en mere præcis ild, på større afstand end russerne. Han havde dog ikke løst problemet

med at bedømme nedslagene fra de mange forskellige kalibre. Scott blev i 1905 udnævnt til Inspector of Target Practice. Fra 1902 havde han eksperimenteret med en form for Centralsigte der var placeret i et mærs i masten, og dette blev indført i 1905 og blev løbende udviklet de næste 10 år. I 1888 skete det som blev Englands mareridt de næste 60 år. Wilhelm d. 2 blev tysk Kaiser og forlod Bismarcks politik om at koncentrere sig om fastlandet. Wilhelm ønskede at udfordre det engelske imperium ved at skaffe sig kolonier og dermed øget handel og rigdom til Tyskland. Dertil behøvede han en Flåde. I modsætning til franskmændene havde han de nødvendige ressourcer i form af stål og industriel knowhow. Han startede i samarbejde med Admiral Alfred von Tirpitz det største nybygningsprogram på denne tid for at skabe sig en flåde. Målet var, at skabe den største trussel mod det Britiske Imperium nogen sinde.

Våbenkapløbet mellem den engelske og den tyske flåde udviklede sig hastigt, og nye våben i form af torpedoer, centralsigte og højere eleva- →

tion af kanonerne, førte til udvikling af bedre panser. Oliefyrede kedler holdt deres indtog med højere fart til følge. Slagkrydsere med turbiner, høj fart og kraftigt artilleri blev udviklet. Deres panser var svagt for at spare vægt (hvilket viste sig at være fatalt som vist i 1915 ved slaget ved Jylland). Alle disse elementer var en enorm trussel mod slagskibene der stadig lå som, de før omtalte flydende forter, med deres ringe fart og med de mange forskellige kanonkalibre.

Photo # NH 63367 HMS Dreadnought (British battleship, 1906)



En nyudvikling måtte til og den kom i 1906 i form af HMS DREADNOUGHT. Dette skib, udviklet af Sir Phillip Watts, Chief Constructor Royal Navy fra 1902, var verdens første "all Big-Gun" slagskib: 21.000 tons og 159m. langt, med moderne turbiner som udviklede 23.000HP, der gav en fart på 21 knob, kraftigt panser, moderne artilleri på 10 stk 12in. (30,5cm) kanoner i 5 dobbelte tårne, centralsigte i mærsen og meget andet. Den ensartede bevæbning gjorde det muligt, at fyre en bredside på 3.200kg pr. salve mod tidligere 1.500kg, og med 3 gange så stor skudhastighed. De 10 ens kanoner gjorde desuden træfsikkerheden enorm, idet man fra centralsigtet i mærsen nemt kunne observere de helt ens nedslag ud til 18 - 20.000m. Modstanden mod skibet var stor, idet det jo ville gøre alle

de tidligere slagskibe, mange kun få år gamle, aldeles umoderne, men der var der ingen vej uden om. Det gjalt om at komme først. Kølen til skibet blev derfor lagt i oktober 1905, søsat i februar 1906 og sejlkørt i december 1906 – en utrolig præstation med en byggetid på 1 år og 1 måned. Admiral Jack Fisher (First Sea Lord 1904-10 og 1914-15)) som havde godkendt projektet, udtalte, at dette skib nu gjorde alle tidligere slagskibe forældede og det ville igangsætte en helt ny udvikling, der ville stadfæste Royal Navy's overlegenhed en gang for alle.

Desværre for Lord Fisher, så Admiral von Tirpitz også mulighederne. Med bygningen af Kieler-kanalen i 1887-98, havde ræven nu fået 2 udgange, der begge skulle bevogtes af den engelske Nordsø-flåde. Samtidig opfangede von Tirpitz den anden strategiske effekt af the Dreadnoughts, som Lord Fischer havde overset. Tyskerne var i første omgang kommet for sent i gang med oprustning af flåden og ville derfor altid være bagud for englænderne. Nu var det kun Dreadnought skibe der kunne bruges. Hvis tyskerne startede med bygning af lignende skibe ville begge parter starte fra samme tekniske niveau, og indhentet den engelske overlegenhed. Von Tirpitz satte omgående et program i gang med bygning af Dreadnoughts til den kejserlige flåde. Desværre for ham oprustede Frankrig nu deres hær til en mobiliseringsstyrke på 800.000 mand og tyskerne måtte derfor tilbageføre en del af deres industri produktion til oprustning af hæren. Fordelen blev derfor ikke helt så stor, men effekten af Kielerkanalen kunne englænderne ikke gøre noget ved. I alt byggede englænderne 27 Dreadnoughts, plus 10 slagkrydsere. Udviklingen fulgte med størrelsen steg helt op til 25.000 tons →

dp. Kanonerne blev ligeledes opgraderet til 13,5inc. (34,3cm) med placering i centerlinien af skibet og med en bredsidevægt på 6.600kg pr. salve. Tyskerne byggede 17 af disse skibe plus 8 panserkrydsere. De satsede dog på lidt mindre kaliber af kanonerne (28 cm) til fordel for større skudhastighed og bedre panser, hvilket skulle vise sig at være en fordel, der blev bevist ved slagte ved Jylland i 1915.

Samtidig med HMS DREADNOUGHT var Lord Fisher besat af ideen om udviklingen af slagkrydsere, der var skibe af samme størrelse og med samme kanonkaliber som slagskibene. Der var dog færre kanoner og meget mindre panser for at give vægt til det enorme maskineri, der skulle give skibene en overlegenhed i fart på 5 knob. Slagkrydsere skulle være havets tunge kavaleri. De skulle være alle andre krydsere overlegne med deres fart og artilleri. For de 3 første skibe af Invincible klassen bestod maskineriet af hele 31 kedler der drev 10 turbiner på ialt 43.600HP. Det må i øvrigt ikke have været det mest eftertragtede job at være fyrbøder ombord på disse slagkrydsere. Ved maximum hastighed, ca.25 knob, brugte dette enorme maskineri omkring 1.200tons kul i døgnet. Varmen fra forreste skorsten var så voldsom, at centralsigtet og hele brobygningen måtte ombygges på disse skibe. Alt dette gjorde skibene 22m længere end HMS DREADNOUGHT. Desværre bevirkede det også at der ikke var vægt til meget panser, hvilket viste sig fatalt i slaget ved Jylland. Hvad Lord Fisher overså var, at disse skibe med deres armering magen til slagskibene hurtigt ville blive inddraget i slaglinien hvor man altid har savnet slagskibe. Med deres færre tunge kanoner og tynde panser havde slagkrydsere dog intet

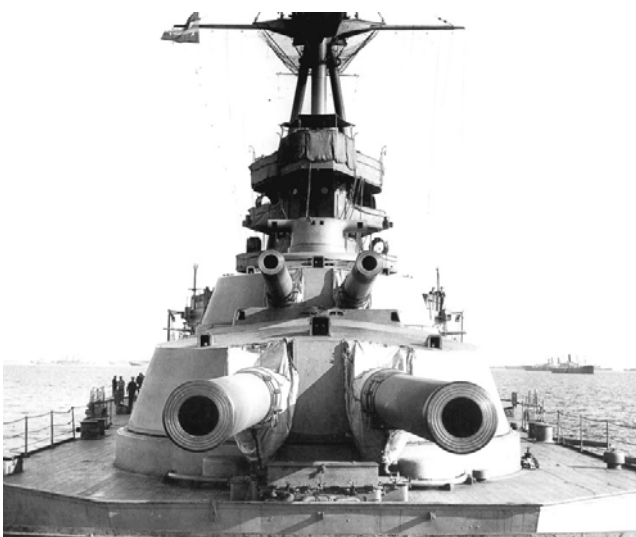


at gøre i dette selskab. Resultatet viste sig i 1916 i slaget ved Jylland hvor Admiral Beatty mistede 3 af sine 6 slagkrydsere. HMS INVINCIBLE sprang f.eks. i luften efter at være ramt af første salve fra tyske slagskibe. (Beatty mindes for sin bemærkning til stabschefen ombord på HMS LION efter, at nr. 3 skib var sprunget i luften: "*It looks like something is wrong with our battlecruisers today*"). Den sidste slagkrydser der blev bygget var HMS HOOD i 1918, i øvrigt det første skib beskrevet i denne artikelserie. HMS HOOD var bygget efter de samme kriterier, d.v.s. samme fejl med svagt og forkert panser, og den sprang som bekendt også i luften efter tredje salve fra BISMARCK i maj 1941.

Efter denne lange indledning kommer vi nu endelig til det som artiklen handler om, nemlig de 5 skibe af Queen Elizabeth klassen. En gang imellem bliver et skib udviklet til en så stor succes, at det altid vil blive husket som den klassiske type for samtlige efterfølgere. Et sådant skib var HMS QUEEN ELIZABETH og hendes fire medsøstre. De var velafbalancerede med overlegen fart, armering og panser. Som HMS DREADNOUGHT var model for alle efterfølgende slagskibe i verden frem til 1915, blev HMS QUEEN ELIZA- ➔

BETH model for alle efterfølgende slagskibe frem til 1945.

Disse 5 skibe var i virkeligheden en sammensmeltning af slagskibet og slagkrydseren. De var på 36.000 tons, 196m lange og med det kraftigste af alting. Artilleri 8 stk. 15in. (38,1cm), hastighed 25knob, kraftigt panser (op til 330mm). Det var alle disse egenskaber der gjorde dem i stand til senere, at redde Admiral Beatty og hans slagkrydsere ud af den knibe, de var kommet i ved slaget ved Jylland. Udviklingen begyndte med byggeprogrammet i 1912 hvor man bestilte 3 slagskibe af Elizabeth-klassen og en slagkrydser af Tiger-klassen. De erfaringer man havde høstet med 13,5in. kanonen i Iron Duke-klassen var gode, og man ville derfor blot lade disse 4 nye skibe være en forbedret udgave heraf. På samme tid opstod dog rygter, at andre nationer ville udvikle en 14in. kanon og for at imødegå dette, satte man derfor på udvikling af en 15in./cal.42 kanon til disse nye skibe. Denne proces blev accelereret af Winston Churchill der var *First Lord of the Admiralty 1911-15. Han accepterede kanonen direkte fra tegnebordet. Det var noget af en risiko at tage, men gik det godt ville man spare et helt år, idet man ikke skulle afven-



HMS QUEEN ELIZABETH 15 " kanoner

te konstruktion af en prototype, med efterfølgende prøveskydninger, men kunne igangsætte bygningen af skibet med det samme. Det lykkedes The Elswick Ordnance Company, at få et eksemplar at kanonen klar 4 måneder før de andre, således at man kunne nå at udføre de mest nødvendige prøveskydninger for styrketest, samt beregning af afstandstabeller. Kanonen blev berømt som den bedste kanon i tjeneste i Royal Navy. Den var pålidelig og ekstrem nøjagtig og kunne sende en granat på 930kg ud på en afstand af 28.000 yards. Ved Jyllandsslaget var 15in. kanonen, ligesom alle andre engelske kanoner, dog plaget af dårlig kvalitet på granaterne. Dette blev rettet op efter slaget. Sidste slagskib bygget med denne kanon blev HMS VANGUARD (1946-1954).



På værftet var man dog gået lidt forsigtig til værks. Det lykkedes at konstruere tårnringen i barbetterne, så den kunne passe til både et 13in. og en 15in. kanontårn. Man bestilte 4 skibe af Elizabeth-klassen. Rajaen af The Federated Malaya States havde samtidigt lovet at betale for et nyt slagskib eller en slagkrydser, hvilket gav økonomi til at bestille et femte Elizabeth slagskib. Som tak blev det døbt HMS MALAYA.

* *First Lord of the Admiralty:*
Medlem af regeringen (the Cabinet).
Titlen svarer til marineminister.

Fortsættes i næste nr.

Referat fra generalforsamlingen d. 20 september 2008.

Foreningen "PEDER SKRAM´s Venner" afholdt lørdag den 20. september 2008 sin ordinære generalforsamling i Marineforeningens lokaler på Nyholm med følgende

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens beretning
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

Formanden bød velkommen til de fremmødte 35 medlemmer, hvoraf de fleste deltog i den efterfølgende skafning.

Valg af dirigent

Formanden foreslog kontreadmiral *Niels Mejdal*, som blev valgt med akklamation.

Dirigenten konstaterede herefter, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet. *Adam Pomykala* blev valgt som referent.

Bestyrelsens beretning

Formanden aflagde bestyrelsens beretning :

Endnu en gang hjertelig velkommen!

Lad mig gentage mig selv fra min forrige beretning ved at konstatere, at PEDER SKRAM´s placering ved Elefanten og det fortsatte samarbejde med undervandsbåden SÆLEN og torpedomissilbåden SEHESTED er et stort plus. Men de besøgende har lidt problemer med at passe tiderne for rundvisning hver hele og halve time i SÆLEN og minut 15 og 45 i SEHESTED og samtidigt få udbytte af besøget i PEDER SKRAM. Som bekendt lykkedes det heller ikke i denne sæson at få SEHESTED flyttet til Elefanten.

Adkomstforholdene til Nyholm er fortsat tilfredsstillende som følge af busslusen mellem "Arsenaløen" og "Frederiksholm".

I løbet af "Kulturnatten" den 12. oktober 2007 besøgte 1.136 gæster fregatten, igen et pænt resultat - fulgt op af andre 1.012 gæster i løbet af efterårsferien.

I 2008 havde man lagt sig fast på åbningsperioder i påsken, i sommerperioden 1.juli til og med 15. august - inklusive mandage -, på "Kulturnatten" fredag den 10. oktober samt i efterårsferien.

Sæsonen startede lidt svagt med 601 besøgende i påsken. Sommeren forløb mere tilfredsstillende med 3.101 besøgende.

Der stilles igen i år store forventninger til "Kulturnatten" og efterårsferien i oktober.

Fregattens åbningsperioder kunne



jo - heller ikke i det forløbne år - gennemføres uden en omfattende indsats fra Venneforeningens mange kustoder. Jeg vil rette en tak til de mange af vore medlemmer, som igen i år har deltaget i vagterne. Også en stor tak til *John Larsen*, der som kustodekoordinator har haft den ikke altid lige nemme opgave at søge alle åbningsdage bemandet med et tilstrækkeligt antal kustoder og således fordelt, at den enkelte kustode ikke skal bære for mange vagter.

Som jeg gentagne gange har påpeget i medlemsbladet, er det vigtigt, at man vedkender sig de vagter, man HAR sagt JA til. I ferieperioden er det særdeles vanskeligt at finde afløsere i tilfælde af pludselige afbud.

Vagtlisten for "Kulturnatten" og efterårsferien ER på plads.

Traditionen tro inviterede formanden for Fondens bestyrelse, viceadmiral Jørgen Bork, den 22. januar til et velbesøgt "kustodetræf", hvor admiralen over en gang sild, biksemad, øl og snaps takkede kustoderne for indsatsen i det forløbne år og orienterede om planerne for PEDER SKRAM's endelige genudrustning.

Ved påskeperiodens begyndelse afholdt vi lørdag den 15. marts 2008 et "kustodetræf" om bord i fregatten. Her orienterede Jørgen Bork om status for de igangværende arbejder om bord og om forsinkelserne m.h.t. indretningen af det nye billetkontor i "Den hvide Bygning" på kajen. Samtidigt fik kustoderne udleveret et optryk af hæftet "Kustode INFO" med nyttige oplysninger om fregatten i lommeformat. "Mastermappen" er i årets løb jævnlige

blevet opgraderet med flere fotos og med nye oplysninger. Ved sommerperiodens begyndelse afholdt vi lørdag den 5. juli endnu et "Kustodetræf" for at kunne informere kustoderne om eventuelle nye retningslinier for deres virke. Her var fremmødet dog noget behersket.

Som bekendt har kustoderne nu fået udleveret en ny Poloskjorte og en Fleece-trøje begge i marineblå med fregattens logo. Jeg har opfordret kustoderne til på vagterne at bære skjorten og efter vejrforholdene fleecetrøjen samt kasketten, således at "besætningen" fremtræder ensartet klædt og klart skiller sig ud fra de besøgende.

Bestyrelsen har i det forløbne år fortsat modtaget mange positive tilkendegivelser fra medlemmer, som synes, at vort medlemsblad fremtræder flot med mange læseværdige artikler. Lad mig igen i år udtrykke en stor tak til *Peter Lindstrøm*, som lægger mange kræfter i bladets fremstilling. Lad mig også takke *Jens Møller* for hans artikelserie "Alle tiders Krigsskibe", som har ført til mange positive tilkendegivelser. Jeg vil som tidligere år opfordre Venneforeningens medlemmer til at bidrage med artikler med oplevelser fra deres tid om bord i fregatterne eller i Søværnet i øvrigt.

Jeg vil igen i år bede Venneforeningens medlemmer om at påskønne den store indsats, som Venneforeningens sekretær, *Erik Nygaard*, yder, assisteret af sin kone. For at holde portoudgifterne nede, påtager de sig 4 gange årligt selv at klæbe adresse-labels på de ca. 500 medlemsblade og indlevere dem på posthuset.



De må gå som B-post. Bestyrelsen HAR modtaget et distributionstilskud for 2008 fra den pulje, som Biblioteksstyrelsen råder over, og søger naturligvis et tilsvarende tilskud for 2009.

Jeg har også i det forløbne år lejlighedsvis suppleret medlemsbladet med et "Nyhedsbrev" udsendt per E-mail. Må jeg igen foreslå medlemmer, som ikke allerede har meddelt bestyrelsen deres mail-adresse, til at gøre det, hvis de ønsker at modtage nyhedsbrevene. Ind til nu har 100 medlemmer tilmeldt sig.

Jeg skal heller ikke i år tage forskud på aflæggelsen af regnskabet senere på dagordenen, men her kun – som sædvanligt – notere, at vor forening fortsat har en sund økonomi. Vi overgiver jo kun penge til Fonden i det omfang vore egne omkostninger tillader det. Vi overfører i disse dage kr.: 50.000 til Fonden. Venneforeningen finansierer selv mad og drikke til kusterne og medlemsbladets fremstilling og forsendelse. Hertil kommer, at kusterne indsats jo resulterer i entréindtægter, som direkte tilfalder Fonden.

Der har igen i det forløbne år været en jævn tilgang af nye medlemmer. Dette modsvares i nogen grad af udmeldelser på grund af alder eller sygdom og sletning af restanter. Det samlede medlemstal ligger derfor fortsat omkring 500.

Arbejdet med at genudruste PEDER SKRAM nærmer sig sin afslutning. Tirsdag den 23. september indvies fregatten PEDER SKRAM officielt som museumsskib i nærværelse af Hendes Majestæt Dronning Margrethe og

Prinsgemalen.

Jeg vil gerne her udtrykke min uforbeholdne anerkendelse af det store arbejde, som Venneforeningens "Arbejdsbier" igennem årene har udført i bestræbelserne på at fuldende genudrustningen af PEDER SKRAM.

"Bisværmen" er heldigvis vokset i årets løb. Det er ikke min hensigt at forbigå nogen. Jeg vil derfor ikke nævne navne. Jeg retter min anerkendelse til ALLE de "Arbejdsbier", som - under ledelse af Fondens Tekniske Leder, *Peter Sahlertz*, - har tilbragt en væsentlig del af deres fritid ved fregatten. Det vil føre for vidt her, at beskrive alle de udførte arbejder. Jeg vil dog nævne, at torpedoerne nu er på plads om bord, og at et arbejds hold nu er i færd med at genmontere plotterborde, måludpegningsudstyr etc. i O - rummet.

Det har trukket i langdrag med at få det nye billetkontor i "Den hvide Bygning" gjort klar til brug.

Sidst i august i år tømte kassereren og sekretæren billetcontaineren for alt det udstyr og inventar, som skal genbruges i det nye billetkontor, hvor det i første omgang måtte parkeres på gulvet. Biletcontaineren er nu fjernet fra kajen.

Fonden har nu overtaget arbejdet med at tilvejebringe det fornødne inventar i billetkontoret og kusterne opholdsrum. Biletkontoret forventes taget i brug på "Kulturnatten". Bestyrelsen forsøgte i foråret at arrangere en medlemsudflugt til det maritime museum i Göteborg. Udflugten måtte aflyses på grund af svigtende tilslutning.



I september 2007 deltog jeg som Venneforeningens repræsentant i Repræsentantskabets årlige møde, hvor den nymalede fregat blev præsenteret for deltagerne.

Som det er fremgået af min beretning, har bestyrelsen også i det forløbne år haft emner nok at drøfte på de 4 møder, vi har holdt siden forrige generalforsamling. Vi har søgt i muligt omfang at medvirke ved bestræbelserne på at bringe fregatten tilbage i fuldt udrustet stand. Det vil vi naturligvis fortsætte med fremover.

Det var ordene. Tak for opmærksomheden.

Beretningen blev sat til debat.

Et medlem mente, at man til fregattens indvielse den 23. september også burde invitere kustoderne med. Et andet medlem noterede, at det var vigtigt at tilstræbe tilfredse medlemmer. Han notede også, at det nye "Koldkrigsmuseum" på Stevns allerede havde haft 23.000 besøgende.

Dirigenten oplyste, at der var inviteret 70 personer til receptionen den 23. september, herunder formanden for Venneforeningen. Han vil viderebringe kritikken til Fondens bestyrelse.

Beretningen blev herefter godkendt.

Forelæggelse og godkendelse af årsregnskabet

Kassereren gennemgik det omdelte regnskab. Regnskabet blev godkendt. Kassereren overrakte herefter en check på kr.: 50.000 til Mejdal, Fondens kasserer.

Fastsættelse af kontingent

Bestyrelsen foreslog uændret kontingent på kr. 150,- kr. 250,- kr. 500,-. Dette blev vedtaget.

Forslag

Ingen forslag var fremsat, hverken fra bestyrelsen eller fra medlemmerne..

Valg af medlemmer til bestyrelsen

Bestyrelsen foreslog genvalg på alle poster. Bestyrelsen blev genvalgt med akklamation..

Valg af suppleanter til bestyrelsen

Jan Hartmann og Bent Frese-Madsen ønskede at fratræde som suppleanter. Bestyrelse motiverede *Adam Pomykala og Kurt Terkelsen* valgt som nye suppleanter. De blev valgt med akklamation..

Valg af 2 revisorer

Bestyrelsen foreslog *Finn Nielsen og Henning Egholm* genvalgt som revisorer og *Vagn Bacher* som revisorsuppleant. De blev alle genvalgt med akklamation.

Eventuelt

Formanden takkede på bestyrelsens vegne for genvalget.

Formanden refererede et forslag (indgået kort tid før generalforsamlingen), hvor et medlem foreslår udarbejdelsen af et "kustodealbum" med artikler og fotos fra PEDER SKRAM's togter, og at der fremstilles et medlemselement. Formanden henviste til Søren Nørby og Steen



Schøns bog om fregatterne, og noterede at bestyrelsen igen vil se på mulighederne for at etablere et medlemselement.

Under den videre debat var der ros til medlemsbladet, efterlysning af en bedre udbredelse af brochurerne og en opfordring til en bedre å jourføring af både Fondens og Fregattens hjemmesider.

Referent: Adam Pomykala.

Dirigent: Niels Mejdal.

Note : Efter generalforsamlingen bragte *Niels Mejdal* en hilsen fra Fondens bestyrelse. Han takkede for den indsats, som Vemneforeningen yder, kvitterede for checken på 50.000 kr., og noterede at kustoderne gennem årene havde bidraget til en betydelig entréindtægt.

Om fremtiden noterede Mejdal, at en fond havde doneret kr. 150.000 øremærket til genindretning af Fregattens O-rum med CEPLO, borde og konsoller. Desuden havde en anden fond doneret kr.: 400.000 øremærket til fremstillingen af et "Audiosystem",

således at de besøgende gennem MP3 afspillere kan høre orienteringer, efterhånden som de passerer den enkelte lokalitet rundt i fregatten, og derved få en dejlig oplevelse.

Fondens bestyrelse vil arbejde for en bedre formidling gennem hjemmesider, brochurer, audioguides, bedre skiltning etc.

Mejdal nævnte også, at Forsvaret vil gøre en betydelig,

koordineret indsats på Kulturnatten. SEHESTED forventes forhalet til kajen langs Mastekranen. "Hønen" genopstår og yder transport mellem Esplanaden og Elefanten. Der vil være udstilling i Kuglegården ved FKO, hvor der opstilles en containerlejr. Historiske militære lastbiler vil levere transport mellem FKO og Elefanten. På Nyholm vil man

kunne besøge Søværnets skoler, PEDER SKRAM, SÆLEN, Mastekranen, Modelbyggerlauget i Den gamle Arrest og Radiohytten. Cafeteriet på kasernen vil være åbent hele aftenen. Ved Amaliehaven vil der ligge orlogsfartøjer, hvorfra der er sejlads til Kuglergården.

Mejdal noterede, at formanden for Repræsentantskabet, generalmajor *Haslund-Christensen* fratræder formandsposten. Ved repræsentantskabets årlige møde torsdag den 2. oktober skal man derfor vælge en ny formand.

Veneforeningens formand takkede dirigenten for afviklingen af endnu en vellykket generalforsamling. ■



Det nye billetkontor er nu taget i brug

Foreningens driftregnskab for 2007

INDTÆGTER

Kontingenter	89.937,00
Biblioteksstyrelsen	6.741,26
Renter	180,47
I alt	<u>96.858,73</u>

UDGIFTER

Administration	2.304,45
Tryksager, blad	27.129,31
Porto/Telefon	1.776,00
Gebyrer	310,00
Møder, generalforsamling	1.859,80
Fonden PEDER SKRAM	50.000,00
Aktiviteter, åbningsudgifter	8.995,73
I alt	<u>92.375,29</u>
Årets overskud	<u>4.483,44</u>

Balance

AKTIVER

Bank	8.696,37
	<u>8.696,37</u>

PASSIVER

Kapitalkonto	4.212,93
Overskud	4.483,44
Bankbeholdning	<u>8.696,37</u>

Mine 42 år i søværnet

af kommandør Jørgen Vilhelm Stilling.

Som fortalt til Søren Nørby.



Fra fregatten F352 PEDER SKRAMs præsentationssejls for Kong Frederik 9. den 11. oktober 1966 i Kattegat. På broen ses (fra venstre) viceadmiral Sven S. Thostrup, Kong Frederik 9. og kommandørkaptajn Jørgen V. Stilling.

Første chef for fregatten F352 PEDER SKRAM. 25. maj 1966 – 18. april 1967.

Så kom PEDER SKRAM-tiden. Her må jeg begynde med at sige, at den udnævnelse kom helt bag på mig. Jeg var ganske uforberedt, og havde slet ikke været involveret i hverken konstruktionstankerne eller andet i forbindelse med projekteringen. Så da jeg fik at vide, at jeg skulle være chef for PEDER SKRAM, var jeg lige ved at sige; "hvad er det?". Det er nok én ting, som jeg ville lave om, hvis jeg var i firmaet nu. Inden man giver en mand et sådant job, så må det ikke være helt overladt til ham selv, om han overhovedet kan finde ud af noget, der fortæller ham lidt om, hvad det nu er de har tænkt på, og hvad det er han skal gøre. Beskeden fra Søværnskommandoen var næsten: Helsingør ligger deroppe, og skibet er der. Af sted. Da jeg blev udnævnt, var fregatten jo bygget, sat i vandet, og udrustningen var næsten færdiggjort.

I 2007 udarbejdede undertegnede en biografi over kommandør Jørgen Vilhelm Stilling, der var tjenestgørende i søværnet fra 1939 til marts 1982.

Stilling fik i 1966 jobbet som første chef for fregatten PEDER SKRAM, og blev året efter også første chef for HERLUF TROLLE. Da denne del af beretningen kunne tænkes at interessere læserne af PEDER SKRAMS Venneblad, bringes de pågældende kapitler her.

Hele beretningen kan lånes på Marinens Bibliotek eller fås som pdf-fil ved at henvendelse til undertegnede på noerby@gmail.com.

Søren Nørby, Marinens Bibliotek

Jeg fik derfor kun et par måneder til at sætte mig ind i tingene, og ikke ét stykke papir, ikke et ark, ikke noget som helst.

Det første vi gik i gang med var derfor at skrive en chefsordrebog. Det var ikke nemt, da bl.a. CODOG-fremdrivning var principielt anderledes end de andre skibe, som jeg hidtil havde sejlet med. Her ville det have været rart, hvis en eller anden havde været der til at sige pas nu lige på, du skal lige huske dette eller hint. Nærmere blev det heller ikke af, at jeg startede med en uoverensstemmelse med 1.mester, som var ræd for de her gasturbiner. Især det at de kunne betjenes oppe fra broen, ville han slet ikke høre tale om. Han var vant til at man tog telefonen og ringede ned til ham og sagde, "er du ikke lige sød at slå fuld kraft bak". Det skulle være nede hos ham. →



PEDER SKRAM på prøvesejlads i Øresund, 1966. (Marinens Biblioteks arkiv)

Så sagde jeg; "næ, det skal være hos os på broen. Det er mig, der kan se det, hvis der er ved at ske noget!". Heldigvis er det jo som regel lidt nemmere for en skibschef at få sin vilje, så den fik jeg.

Så vi kom ud med fregatten, og prøvesejladsperioden blev ret lang. Om bord havde vi jo alle de hændervridende teknikere med ovre fra Sverige, både fra Stal-Laval, der havde lavet gearet, og fra Kameva. Sidstnævnte havde aldrig før lavet stilbare propeller til 22.000 heste pr. skrue, og de havde måttet konstruere en helt ny skrue på 3,2 m, - den største de hidtil havde konstrueret. Så helt trygge ved det hele, det var de ikke.

Den store skrue betød bl.a., at de måtte have en dobbelt rørføring ud til skruen. En almindelig Kameva har i ryggen en forspændt fjeder, og bladene bevæges ved hjælp af et hydraulisk tryk, der presser mod fjede-

ren. Det mente Kameva imidlertid ikke var nok i dette tilfælde, så fregatterne blev udstyret med både et hydraulisk stempel i maskinrummet og ude i selve skruenavet. Det krævede en dobbelt rørføring, og det skulle jo alt sammen ud i de meget lange akser, men det gik jo godt.



PEDER SKRAM i dok. (Marinens Biblioteks arkiv)

Alt i alt gik prøvesejladserne godt, og det viste sig relativt let at få erfa-



ringerne fra PEDER SKRAM overført til søsterskibet HERLUF TROLLE. Om det skyldes et imødekommende Helsingør Skibsværft eller nogle vakse folk fra designkontoret, det ved jeg ikke, men det er mit indtryk, at de børnesygdomme vi havde med PEDER SKRAM, var kureret i HERLUF TROLLE. Blandt andet husker jeg, at vi ikke sejlede nær så meget med HERLUF TROLLE, og det var ikke som med PEDER SKRAM, hvor vi ustandseligt måtte tilbage til værftet. PEDER SKRAM var inde og ude af



Fregatten PEDER SKRAMs første besætning fotograferet på Holmen i maj 1966. (Marinens Biblioteks arkiv)

Helsingør jeg ved ikke hvor mange gange, men med HERLUF TROLLE var det vist kun en eller to gange. Undervejs i prøvesejladserne blev PEDER SKRAM ramt af, hvad jeg kun kan tro, var to bevidste forsøg på at sabotere skibet. En aften efter at fregatten havde lagt til ved Helsingør Skibsværft efter en prøvesejlads, opdagede ronderingsvagten, at en række af ventilerne i maskinrummet stod åbne, så vandet trængte ind i skibet. Det var en ret alvorlig situation, da

fregatten var begyndt at sætte sig, da vandindtrængningen blev opdaget. Selv om fregatten stadig officielt var værftets skib, havde vi alligevel vagtmænd om bord, og det viste sig altså at være et Guds held. Ellers var fregatten sunket. Heldigvis var ronderingsvagten en maskinmath, som i øvrigt boede i Nyboder og var søn af en civilansat i Nyboders Kommandantskab, så meget dus med systemet, at han kunne fare rundt og gå ned i vandet og lukke de rigtige steder. Derfor lykkedes det at lukke ven-

tilerne, inden der skete alvorlige skader, og man undgik skader for millioner af kroner.

Der var og er ingen grund til at tro, at det var en fejltagelse med de åbne bundventiler, men trods en omfattende efterforskning blev ingen anklaget for at stå bag episoden. Efterfølgende blev bevogtningen af fregatten dog øget.

På et eller andet tidspunkt – om det var før eller efter ovennævnte episode, kan jeg ikke huske - skulle vi skyde

med kanonerne, både med hovedarmeringen, og med 40 mm Bofors antiluftskanonerne. Da besætningen skulle lade en af 40 mm'erne opdagede de, at den ikke ville åbne kilen. En efterfølgende undersøgelse viste, at nogen havde anbragt en stump af et bor inde i kilen. "Nogen" har vel håbet, at det ville lave nogle forfærdelige ulykker. Var boret ikke blevet fundet før kanonen var blevet affyret, havde skaderne næppe været alvorlige, men det viser altså, at ikke





*Skydning med 40mm BOFORS-kanon fra en fregat af PEDER SKRAM-klassen.
(Marinens Biblioteks arkiv)*

alle ved værftet i Helsingør var lige begejstret for at bygge skibe, som hørte til på NATO-SIDEN.

Med PEDER SKRAM til USA

Den 25. maj 1966 blev PEDER SKRAM officielt overdraget til Søværnet på Holmen af den amerikanske ambassadatrice Mrs. Katherine Elkus White. Samme dag hejste fregatten for første gang kommando og indgik i søværnets fregateskadre. Jeg blev første chef, og fik til opgave at sejle fregatten på besøg i USA. Først foretog vi nogle indledende togter i de danske farvande og Nordsøen og besøgte i perioden 27. juni til 14. juli Belgien og herfra via Londonderry og Portsmouth igen hjem til Danmark. Den 11. oktober havde vi kong Frederik 9. og viceadmiral S. S. Thostrup på en endagssejlads i Kattegat. Herfra husker jeg, at til frokosten om bord havde vi officerer besluttet at give kongen en lille gave. Vi havde dog ikke noget budget til en sådan gave, så efter at have lagt hovederne i blød, blev vi enige om at forære kongen et sæt af de sølvmanchetknapper med PEDER SKRAMs våbenskjold, som blev solgt i fregattens kantine. Under middagen overrakte jeg derfor manchetknapperne til kon-

gen, der kiggede på dem. Derefter tog han straks de flotte guldmanchetknapper, som han bar, af og kastede dem ned til sin adjutant, hvorefter han erstattede dem med de nys overrakte knapper. Det gjorde et stort og positivt indtryk på os alle, og vi havde klart følelsen af, at kongen nød at være om bord.

Den 26. oktober blev kursen sat mod USA. Fregatten var reelt endnu ikke færdigudrustet, og manglede bl.a. en række radarer o. lign. Det betød bl.a. at besætningen kun var på 152 mand mod senere 207. Set i lyset af, at det var amerikansk våbenhjælp, der havde betalt for fregatten, var der intet usædvanligt i, at PEDER SKRAM aflagde besøg i USA, men hastværket med at få besøget i stand er bemærkelsesværdigt. Det må skyldes, at den amerikanske kystvagt på dette tidspunkt allerede var i færd med at bygge orlogsskibe med det nye CODOG-system, men man afventede resultaterne af forsøgene med den danske fregat, før man byggede skibene færdige. Jo før man fik adgang til de danske resultater, jo før kunne de amerikanske skibe bygges færdige.

Togtet gik via Azorerne, hvor fregatten skulle tanke olie og vand for kunne gå på gasturbiner hele vejen over Atlanten. Undervejs over Atlanten havde vi en interessant oplevelse. For at spare vægt var fregattens skrog bygget af stål, mens overbygningen var af aluminium. Desværre reagerer de to metaller forskelligt på temperatur og skibets bevægelser, og halvvejs over Atlanten lød der midt om natten pludselig en høj lyd, og det viste sig efterfølgende, at overbygningen var flækket en smule agten for midtskibs. Revnen lå i styrbord side af officers-



messe B, og når skroget gav sig i det hårde vejr, åbnede overbygningen sig op til 2,5 cm. Vandet væltede ind i officersmesse B, hvor dørken sejlede i vand.

Skaden blev midlertidig udbedret ved den amerikanske flådebase ved Norfolk, og da vi to måneder senere vendte tilbage til Danmark, blev den repareret under garantien på Helsingør Skibsværft. Her valgte man at skære en ca. 10 cm bræmme ud af overbygningen og indsætte en gummemembran. Den forhindrede både yderligere skader, og sikrede at skibet fortsat var gastæt og derved sikret mod atomare, biologiske eller kemiske våben. En tilsvarende elastisk samling blev efterfølgende også indbygget i HERLUF TROLLE.



*F352 PEDER SKRAM fotograferet ved ankomsten til Norfolk.
(Marinens Biblioteks arkiv)*

Vel ankommet til den amerikanske Atlanterhavsflådes hovedbase i Norfolk blev PEDER SKRAM præsenteret for NATOs flådechefer af chefen for søværnet, viceadmiral S. S. Thostrup. 44 af NATO-landenes øverste admiraler, der var i Norfolk i forbindelse med et møde med Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT), kom om bord og fik en grundig rundvisning af mig, og de var behørigt impo-

neret over det danske orlogsskib, hvor især CODOG-systemet havde deres store interesse.

Efter Norfolk gik togtet videre til den amerikanske hovedstad Washington, hvor PEDER SKRAM blev det første danske orlogsskib, der aflagde besøg. Under det fem dage lange besøg blev fregatten taget i øjesyn af de amerikanske myndigheder, og fregatten modtog mange anerkendende ord. Derefter gik togtet videre til en støjmålestation ved Bahamas, hvor fregattens støjniveau blev målt under alle mulige maskinkombinationer og hastigheder. Støjniveauet var vigtigt i forhold til sårbarheden overfor ubåde, og målingerne var meget omfattende, da ingen havde erfaringer med støj udviklingen fra et gasturbin-

nedrevet skib. Resultaterne af forsøgene var tilfredsstillende, selv om både skruer, kompressorer og brandpumperne larmede meget, og den meget tykke rapport, som blev skrevet på baggrund af forsøgene ved Bahamas er sikkert blevet læst grundigt i mange venligsindede landes marine-stabe.

Opholdet på Bahamas var meget behageligt. Danmark havde for nyligt mistet sin honorære konsul på øen. Hans hobby var motorløb, og det slog ham ihjel. Han rådede imidlertid også over en golfbane, som blev stillet vederlagsfrit til rådighed for besætningen, sammen med racerbanen, hvor fregattens besætning fik fri adgang til som tilskuer under motorløbene. Derudover benyttede flere af fregattens besæt-



*PEDER SKRAM under en fuldkraftsprøve ved Bahamas i 1966.
(Wismann/Marinens Biblioteks arkiv)*

ningsmedlemmer lejligheden til at smage den lokale rom.

Efter ti dages målinger satte man kurs mod Madeira, hvor PEDER SKRAM skulle tanke den nødvendige olie og vand for at nå hele vejen hjem til Danmark. Efter to dages besøg her satte man den 14. december igen kurs mod Danmark.

Efter hjemkomsten til Danmark den 19. december 1966 fortsatte udrustningen af fregatten, og den 26. april 1967 blev PEDER SKRAM oplagt på Holmen. Samtidig overgik jeg og besætningen til HERLUF TROLLE, der samme dag hejste kommando for første gang. Jeg blev således første chef i begge fregatter. HERLUF TROLLE var på dette tidspunkt ikke helt færdig med sine søprøver, der dog var væsentligt mindre omfattende end PEDER SKRAMs. Under en af de første prøvesejladser med mig som chef for fregatten blev jeg den 15. juni 1967 imidlertid ramt af et forbandet uheld. Vi lå om natten på en trekantbane ud for Göteborg og udførte prøvekørsel på gasturbinerne

med ret høj fart. Jeg var på broen, hvor den stol, som jeg sad på, var midlertidigt surret fast til kompassøjlen. Efter seks timers sejlads røg surringen pludselig samtidig med, at fregatten krængede i forbindelse med et drej. Jeg røg 3-4 meter sidelæns igennem broen i mørket og ramte med brystkassen sidelæns ind i kortbordet, hvorefter jeg besvime- de. Jeg blev bragt ned i mit lukaf, hvor jeg imidlertid hurtigt kom til mig selv. Skibets læge mente ikke, at jeg var kommet alvorligt til skade, og mens jeg kom til mig selv gennemførte min næstkommanderende, orlogskaptajn Hans Dynnes Hansen, resten af de planlagte prøver, før vi nogle timer senere satte kurs mod København. Ved ankomsten til København blev jeg indlagt på Rigshospitalet, hvor lægerne hurtigt konstaterede, at jeg havde brækkede ribben og indre blødninger. Det tog fire uger, før lægerne fik has på problemet, og imens måtte kommandørkaptajn Jørgen A. Hviid overtage opgaven med prøvesejladserne. ■

Radiodivisionen melder:

Med åbningen i forbindelse med Københavns Kulturnat 2008 og efterårsferien er sæson 2008 afsluttet.

LØR 11 OKT 2008 blev Radiodivisionens årsmøde afholdt - fremmødet var ikke overvældende. På mødet gennemgik jeg løst og fast fra årets gang. Der har været en periodisk fejl i Drive Unit 1 i et af PA-trinene - fejlen er nu rettet, og enheden vil blive monteret i det samme PA-trin igen. I samme PA-trin er der stadigvæk periodiskudfald af en af driftspændingerne - der arbejdes på sagen, så fejlen kan være rettet til sæson 2009. Videre vil der blive foretaget en ombygning af SIEMENS modtagerne, så den tættest på operatørpladserne kan bruges som søgemodtager. Ligeledes arbejdes der på en løsning af problemet med den automatiske antennetuner, der er svær at få til at afstemme - jo, det er rigtigt at det har jeg skrevet om før.

Til brug for operatørerne er der nu i et ringbind samlet en rækkeoplysninger om stationen - bl.a. om dens betjening. Bemandingen i åbningsperiode 2008 har været næsten tilfredsstillende med 67% af vagterne bemandet.

Nu er Radiodivisionens nye hjemmeside tilrettet - Webmaster Peter Lindstrøm, OZ8CP har gjort et flot stykke arbejde - tak for det.

På Amatørtræf Fyn 2008 mødte jeg flere radioamatører, der uopfordret fortalte, at 80 meter signalet fra OZ1RDN var kraftigt og med god modulation. Det viser, at trådantennen mellem masterne og den fast afstemte antennetuner, fungerer som planlagt.

Åbningstiderne for 2009 er endnu ikke fastlagt, men det ser dog ud til at der ikke skal være åbent i påsken.

Tak til Radiodivisionens medlemmer for en god sæson 2008.

I ønskes alle en glædelig jul og et godt nytår. På gensyn i 2009.

Med venlig hilsen

Kaj Nielsen

Leder af Radiodivisionen OZ1RDN

e-mail: radiodivisionen@pederskramsvener.dk

ozniac@jubii.dk

Fra sekretærerne og kassereren:

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



Tage Madsen	Kastrup.
Christian Zohnesen	Vedbæk.
Hans Jørn Sørensen	København N.
Gunner Laursen	Søborg.
Lise Bjerge Kolster	Nivå.
Jes Rødgaard Kolster	Brønshøj.
Henrik Sørensen	Hvidovre.
Susanne & Jesper Parup	Kirke-Hyllinge.
Bo Ebbesen	Korsør.
Frank Caspersen	København S.

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



H.M.Dronningen forærede Viceadmiral Jørgen Bork et våbenskjold fra kongeskibet DANNEBROG, Ved den officielle indvielse af af museumsfregatten PEDER SKRAM. (Foto: Frank Horn.)

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



Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



Foto: Frank Horn

H.M. Dronningen ankommer til den officielle indvielse af museumsfregatten PEDER SKRAM d. 23 september.

Redaktion:
Peter Lindstrøm
og Jens Møller.

Tryk:
Forsvarets
trykkeri,
FLS Korsør.

