



Nr. 4
december
2011
14. årgang

Fregatten **PEDER SKRAMS** Venner



Venneforeningens blad



Fregatten PEDER SKRAM's Venner

Bestyrelse

Formand

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

Næstformand

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

Kasserer

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

Sekretærer

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

Bestyrelsesmedlemmer

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

Jens Møller
Email: jens.moeller@mail.dk

Kurt Terkelsen
Email: kurts@mail.tele.dk

Adam Pomykala.

Suppleanter

Kaptajnløjtnant Børge Raasthøj
Email: raasthoe@tiscali.dk

Erik Nygaard Sekretær
Email: nygaard_66@msn.com

Radiodivisionen

OZ1RDN

<http://radiodivisionen.pederskravsvenner.dk>

Email

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

Venneforeningens blad

Chefredaktør og ansvarshavende

Kommandørkaptajn
Leif Rostgaard Sørensen

Redaktion

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

Layout og billedredaktion

Finn Hillmose. Email: hillmose@mail.dk

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse.
ISSN: 1603-5933

Fregatten

PEDER SKRAM's Venner

www.pederskravsvenner.dk
Email: info@pederskravsvenner.dk

Kontor

Elefanten 2, Nyholm,
1439 København K.
Email: kontor@pederskravsvenner.dk
Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Tryk

Forsvarets Trykkeri, FLS Korsør.

Næste blad udkommer

1. marts 2012.
Deadline den 1. februar.

Fregattens adresse

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

Telefon

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

Fra redaktøren

Peter Lindstrøm



Så er vi nået til det sidste blad i årgang nr. 14 af "Venneforenings Blad".

Vi i redaktionen ser med stolthed tilbage på nogle flotte og læseværdige blade, i det forløbne år. Ikke mindst dette blad, som du sidder med nu.

Som et supplement til vores udgivelse af bogen om Flådens 500 år, hvor der manglede et afsnit om "Flådens maskinvæsen", har vi modtaget noget materiale fra Kommandør O.P Jensen som vi bringer i dette blad. Det er en artikel der oprindeligt var skrevet til "Tidskrift for Flaadens Maskinmestre", udgivet d. 4 maj 1934, i anledning af maskinvæsenets 100 års jubilæum, derfor den gamle retskrivning.

Vi har dog selv suppleret med nogle billeder. Anden del af artiklen følger i næste blad.

Vores gode ven Kurt Terkelsen har skrevet lidt om sine oplevelser som elev ombord i GEORG STAGE i 1959, Kurt har i november rundet de 70 år, så vi siger tillykke.

Der er et fyldigt referat fra Venneforeningens generalforsamling, som blev afholdt i september.

Den norske kystkorvet SKUDD har besøgt København, i den anledning bringer vi en lille artikel om Norske Sjøforsvarets SKJOLD klasse, som SKUDD kommer fra.

Søren Nordby beretter lidt om Forsvarets Bibliotek der råder over en unik samling af fotografier, tegninger og kort fra især den danske flådes historie.

Hvis du mangler en julegave til en god ven, så kan Venneforeningens Jubilæumshæfte stadigvæk købes, hæftet er nu nedsat til kr. 50,00, læs mere på: www.pederskravsvenner.dk.

God fornøjelse med bladet
Peter Lindstrøm



Redaktionen ønsker sine læsere en
GLÆDELIG JUL
og et GODT NYTÅR

Indhold

- 4** Formanden har ordet
- 5** Nyt fra Fonden ved Niels Mejdal
- 6** Elev på skoleskibet GEORG STAGE, 1959
- 11** Flaadens Maskinvæsen, 1934
- 16** Beretning fra generalforsamlingen
- 22** Norsk kystkorvet på besøg i København
- 24** 30.000 billeder fra i går, i dag og i morgen
- 26** Nyt fra Radiodivisionen og kontoret
- 26** Kronprinsesse Mary navngav forsvarrets tredje fregat



Forsiden

Det flot nyrenoverede anlæg omkring fregatten, Batteriet SIXTUS og Rigets Flag.
Foto: Finn Hillmose

Formanden har ordet

Af kommandørkaptajn Leif Rostgaard Sørensen, formand for Fregatten PEDER SKRAM's Venner



Tre nye æresmedlemmer

Som det fremgår af referatet fra Venneforeningens generalforsamling den 24. september på side 12, blev bestyrelsen genvalgt. Efter det konstituerende bestyrelsesmøde i november ser bestyrelsen nu sådan ud: Formand Leif Rostgaard Sørensen, næstformand Lars O. Nielsen, kasserer Kaj Aage Sørensen, sekretær Adam Pomykala, vagtkoordinator Kurt Terkelsen, bestyrelsesmedlemmer Peter Lindstrøm og Jens Møller. Suppleanter Børge Raasthøj og Erik Nygaard.

Som det fremgår af referatet har bestyrelsen set sig nødsaget til en mindre forøgelse af kontingentet, som ellers har været uændret siden Venneforeningens oprettelse i 1996.

Ved generalforsamlingen udnævnte bestyrelsen 3 nye æresmedlemmer. Formanden motiverede udnævnelserne således:

John Larsen har gennem mange år med stor ihærdighed varetaget hvervet som kustodekoordinator, en ofte utaknemmelig opgave. Svigtende helbred har tvunget John til at overdrage hvervet til Kurt Terkelsen.

Ole Julsrud har sommer efter sommer i længere sammenhængende perioder påtaget sig hvervet som vagtchef. De sidste par år har han boet om bord i fregatten i en 3 ugers periode.

Knud Larsen har de seneste år varetaget vagten i PEDER SKRAM stort set alle åbningsdage. Uden for åbningsdagene indgår Knud med fuld styrke i Teknisk Team. Han møder tidligt om morgenen og er ofte "sidste mand" om eftermiddagen. Han har vist sig at være en uvurderlig "ankermann" både på vagterne og ved Teknisk Team.

Formanden ønskede de tre æresmedlemmer til lykke og overrakte hver et diplom.

Årets åbningsperioder er nu afsluttet. Efter en noget mat sommerperiode blev kulturnatten fin med knapt 1.300 gæster, medens efterårsferien skuffede. Vagten har i sommerens løb været ensartet påklædt i de nyanskaffede poloskjorter og fleecetrøjer.

Trods visse startvanskeligheder har Audio Guide Systemet været flittigt benyttet.

Leif Rostgaard Sørensen, formand

Nyt fra kontoret

Erik Nygaard og Kaj Aage Sørensen
kontor@pederskramsvenner.dk

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

Rainer Closter Jespersen, Lyngby.
Sven Storgaard, København S.
Michael Kisby Strøm, Lyngby.
Jan Borup Jakobsen, Måløv.
Grete Holm Rasmussen, Hørsholm.
Marie og Klaus Steiness-Illum, Hørsholm.
Bjørn Lindberg, Gentofte.
Vagn Ingemann, Hvidovre.
Torben Dahl, Risskov.

Hans Christian Wittrock Jespersen, Fårevæjle.
Søren Wendelboe Hansen, København K.
Marianne Plough, Hvidovre.
Ole Bernt Hasling, Roskilde.
Vagn Enghoff Jensen, Hvidovre.
Walther Jensen, Roskilde.
Poul Stevns Jensen, København SV.
Jørgen Harding Sonne Holm, Kastrop.

Af formanden for Fonden Peder Skram, kontreadmiral Niels Mejdal



Vi kan ikke vinde alle steder

Besøgmæssigt er 2011 næsten slut, og folkene bag fregatten er flyttet indenbords. Hvordan er det så gået? Tja, lidt op og ned. Vi har haft skuffende færre besøgende i åbningsperioden (skolernes pinse-, sommer- og efterårsferie samt øvrige weekends i juni og august). I alt svarende til 10 uger. I denne periode har vi haft besøg af ca. 4.500. Sidste år satse vi og holdt åben i 14 uger med et samlet besøgstal på ca. 5.400. En nedgang på ca. 900 besøgende, men i en markant kortere åbningsperiode. Alene i efterårsferien mistede vi over 400 besøgende i forhold til 2010. Vi skal have bragt det samlede besøgstal op, så åbningsperioden har endnu ikke fundet sit leje. Jeg har derfor foreslået Venneforeningens bestyrelse, at vi til næste år fjører påskeugen til vores åbningsperiode. Vi har dog blandede erfaringer med netop påsken, der besøgmæssigt er så helt afhængig af vejret.

Heldigvis havde vi en rigtig god kulturnat, fredag d. 14. oktober. Ca. 1.250 besøgende mod sidste års ca. 970 besøgende. Og så holdt vi i år endda åben i en time kortere. Glædeligt, men det giver desværre ikke penge i kassen. Og helt galt er det, hvis folk vælger at besøge PEDER SKRAM på kulturnatten og ikke i efterårsferien, hvor vi jo får entre.

Og så er der den tredje kilde til besøgstallet. Guidede rundvisninger eller særrangementer, som vi som regel kalder dem. Her er der virkelig grund til glæde og optimisme. Vi har rundet 95 særrangementer, der har givet yderligere ca. 2.150 besøgende. Sidste år var de tilsvarende tal 70 arrangementer og 1.750 besøgende. Samlet når vi så i år op på ca. 7.900 besøgende mod

sidste års ca. 8.200. Og naturligvis er det ikke tilfredsstillende, når vi vil være et museumsskib.

Omkring istandsættelse af fregatten er der kun positive ting at nævne. Næppe nogen sinde før har PEDER SKRAM været i så fin stand. Teknisk team arbejder meget tilfredsstillende. De 12 medlemmer kommer mere eller mindre regelmæssigt, og der er næppe en dag, hvor der er færre end fem mand på "arbejde". Det giver resultater og rigtig god stemning. Sommerens udendørs gøremål er nu skiftet ud med rust- og malingsarbejder indenbords, renoivering af udvalgte genstande og klargøring af udstillingsrum.

Og skal jeg så lige runde museumsvirksomheden med de planlagte tre udstillingsrum. Her må jeg blot konstatere, at ikke kun Rom tog mere end et døgn at bygge. Det første rum (rensestationen) med fregatten som tema er nu blevet færdig. Seks måneder forsinket, men heldigvis nogenlunde indenfor budgettet. Flot er det blevet, og de sidste små detaljer skal nok komme på plads inden åbningsperioden – hvad enten det bliver til påske eller pinse. Og så skal vi have ryddet rum to (den gamle sergentmesse) og gjort klar til en udstilling med tema om Den kolde Krig og fregattens rolle. Ikke nogen nem opgave, men heldigvis har vi fået mange erfaringer fra arbejdet med rum et.

Til sidst et stort ønske om en god jul til jer alle og tak for indsatsen i 2011. Det har været et godt år, men i fællesskab skal vi få 2012 til at blive endnu bedre.

*Hilsen
Niels Mejdal*



Elev på skoleskibet GEORG STAGE, 1959



Elev nr. 57-1959
Kurt.

Af Kurt Terkelsen

Jeg vil i det følgende berette om min tid som elev på skoleskibet GEORG STAGE, efter havde været på Klank Efterskole, mellem Århus og Silkeborg 1958 – 59.

Den 21. april 1959 mønstrede jeg, som elev nr. 57 på skoleskibet GEORG STAGE som lå på Holmen, København. Vi var 80 elever i alderen fra 15 – 19 år, var selv 18 år.

Af den faste besætning, kan jeg blot nævne kaptajn J.P. Nørgaard og overstyrmand Vilhelm Hansen (senere kaptajn skoleskibet Danmark), som sørgede for, at vi fik en oplevelse, med at sejle med sejlskib. Det blev en hård oplevelse, disciplinen ombord var "kæft, trit og retning", der var ingen "søde mor".

Det gælder at indordne sig et samarbejde, at underlægge sig en stram disciplin. Det gælder at tage sin tørn i nær kontakt med andre – at holde kæft og gøre det, man bliver sat til. Et skib er et godt pædagogisk

instrument – et sejlskib er ekstra godt.

På programmet de næste 5. måneder stod for en masse blod, sved og tårer. Man fik ikke tilbudt en behagelig rejse af kaptajnen – men nok en spændende og usædvanlig oplevelse.

Blod, sved og tårer det er jo ikke just de knæsatte, pædagogiske mål i dagens Danmark. Men ombord på GEORG STAGE ved man, at skibet – og fællesskabet – ikke fungerer uden.

GEORG STAGE er en søfartsskole, der tilbyder unge mennesker en fornuftig praktisk uddannelse til søs og hører til den ældste søfartsskole i verden.

Her bibeholdes de gamle praktiske sømandsfag og de gamle sømandsfærdigheder, udtryk og benævnelser prøver man da også at bevare ombord.

GEORG STAGE er en tremastede fuldrigger, der blev bygget 1934 på Frederikshavn Skibsværft, vejer 298 tons brutto, er 36 meter lang og 8 meter

bred og har en dybgang på 4 meter. Fra vandspejl til øverste mastetop er imponerende 30 meter i én rigning, der bærer i alt 800 kvadratmeter sejl. De er fordelt på 20 enkeltsejl, der hver for sig ikke ser ud af noget særlig. Men se dem bredt ud på et gulv. Storsejlet dækker 90 kvadratmeter – det samme som et pænt parcelhus – og fokken er på 70 kvadratmeter.

Det nuværende GEORG STAGE er det andet skib under dette navn. Den første fuldrigger var i aktiv tjeneste som skoleskib i 53 år, men blev ramt af en tragedie den 25. juni 1905. Skoleskibet var på vej til København og befandt sig i Hollænderdybet, da det blev sejlet ned af den britiske damper ANCONA. 22 drenge druknede ved kollisionen.

Da vi var underbragt 40 elever på hver banje, og mulighed for bad fandtes ikke, og det var heller ikke noget særligt behagelig øvelse, når der kun var meget lidt koldt ferskvand til rådighed. Derfor

blev vi alle af hygiejniske grunde, kronraget, med en klippemaskine, og måtte først sidst på togtet, lagde håret gro.

Skibets togt startede med den første sejltræning i Isefjorden, her lærte vi ret hurtig de 400 ender, som den løbende rig bestod af, at kende – udenad – ellers fik vi ikke landlov. Vi skulle også lære at færdes i riggen uden at falde ned, det skete i etaper – først op over mærset, så op over salingen og så ud i rærene.

Vi lærte naturligvis også at håndtere sejlene, sætte og bjærge dem og holde hele den stående og løbende rig ved lige. Der blev syet under sejlmagerens anvisning og splejset tovværk og wirer. Der skulle også skures dæk med kost og sandsten, vaskes ned, males og pudses messing og sidst men ikke mindst var der bækstørmøn (vaske op i saltvand) samt kabystjans.

Vi fik undervisning i sømandsskab, søvejsregler, signalering og morsetegn. Man havde udkig, rortjeneste med 2 mand ad gangen, og i dårligt vejr, kræves op til 4 ▶

Elev på skoleskibet GEORG STAGE

Fortsat fra forrige side

mand til rors.

Jeg fandt også hurtigt ud af, når man kom som landkrappe, at sproget til søs afviger synderligt fra landkrabbernes, men det gjorde det altså – og det i sådan en grad, at jeg de første par dage, måtte stå måbende, når der blev givet selv de mest simple kommandoer og beskeder. For eksempel hedder en trappe på skibsk, en leider. En opvask hedder en bakstørn, dørken er gulvet på et skib, sovesal blev kaldt en banje, køje er en underdimensioneret soveplads, og man spiste ikke – man skaffede.

Da vi sejlede ud af Isefjorden og alle sejl var sat, men vinden gjorde, at vi kun sejlede mellem 04 – 06 knob (1 knob er lig 1 sømil, 1852 m, pr. time) og kursen var sat mod Frederikshavn, indså kaptajnen hurtigt, at man måtte bjærge nogen af sejlene og motoren blev sat i gang.

Men i løbet af aftenen og natten begyndte det at blæse og sejlene blev sat. Bølgerne slog ind over skibssiden og her prøvede de kommende sømænd for første gang, søens strabadser, og næsten alle eleverne var mere eller mindre søsyge, og man fik bare besked på at søge mod rendestenen langs skibet, og her skulle man næsten tro, at der var udbrudt en epidemi.

Her lærte vi unge drenge, at klare søens strabadser, holde skuden flydende og holde kursen, adlyde ordre.

Her var der ingen undskyldninger og bortforklaringer, her bestemmer naturen og vi lærte som kommende sømænd at holde skuden i gang... Det er ikke rart at være bange!

Det var også her, at eleverne for første gang for alvor skulle afprøve vores vagtplaner til søs. Livet ombord til søs følger et fast dagligt skema, hvor vi var delt op i styrbords - og bagbords vagt. Jeg var på styrbords vagt, som f.eks. gik til køjs kl. 20.00, vagt på dækket fra kl. 00.00 til kl. 04.00 (hundevagten), herefter til køjs og kl. 06.30 vækning, morgenmad og rengøring af skib, og fra kl.08.00 – 12.00 vagt på dækket og efter skafning/bakstørn, undervisning i sømandsskab fra kl. 13.00 til

16.00, herefter vagt på dækket til kl.18.00, skafning/bakstørn og hvil til kl. 20.00 og herefter vagt på dækket til kl. 24.00, o.s.v. Meget søvn fik man ikke til søs i 1959, og vi skulle også skrive i vores dagbog hver dag.

Efterhånden kommer man ind i "GEORG STAGE rytmen", som man enten elsker eller hader. Det bliver en slags livsstil, som for de fleste kræver tilvænning.

Undervisning, nattevagter, styrmændene, baksmonstring flere gange daglig, hængekøjerne – det har jo alt sammen sin charme, uanset om man kan lide det eller ej.

De fleste elever lærte hurtigt at erkende nødvendigheden af et stramt reglement. Ellers fungerer skibet ikke, og det er det første og største krav for alle ombord i Georg Stage. For at sejle på et sejskib, skal man først og fremmest have nogle menneskelige egenskaber, og så er man nødt til at være tolerant over for mennesker, man ikke nødvendigvis bryder sig om. Det skyldes, at man omgås hinanden i døgnets 24 timer, og er frataget alt privatliv. For på "Geo" har man intet privatliv. Jeg gentager: INTET PRIVATLIV. På banjerne er der altid liv, folk sover, spiser og får undervisning. På dækket er der også altid mennesker, afføringsfrekvensen øges når man er til søs, men fordi opvasken bliver taget i dette område, fordi der males ankerkæder – og så frem for alt, fordi der altså er ca. 80 mennesker, som alle skal benytte sig af disse, i øvrigt, ret åbne, få og MEGET små toiletter.

Man lærte også hurtigt at holde af hængekøjerne, der blev hængt op under dækket som en overdimensioneret banan



Efterhånden kommer man ind i "GEORG STAGE rytmen", som man enten elsker eller hader. Det bliver en slags livsstil, som for de fleste kræver tilvænning.

til modning. Men ve den som forsøgte at balancere sit korpus op i sådan en satan, så tog fanden ved bæstet.

Men efter lidt træning, var det blot at gribe fat i overliggeren oppe under dækket, sætte af fra dørken med smukt samlede ben og VUPS lå man i køjen.

Lørdag var det tøjvask – uanset vejrforholdene. Man fik tildelt en halv pøvs ferskvand til at vaske tøj i, skylning af tøjet foregik i saltvand.

Derefter blev det rene tøj hængt til tørre i tøjrollerne, der blev hevet op under rærene. Tøjklemmer kunne ikke bruges, så alt vaske-tøj blev fastgjort ved hjælp af kavgarn med et meget bestemt stik, gjorde man det ikke rigtig, kunne man let risikere, at ens tøj ved vindens hjælp forsvandt ud over siden, og man fik det ikke erstattet. Til aften blev tøj tørt og ned, uanset om det var tørt eller ej.

Efter en del sejlads i Kattegat, Bælterne og senere i Østersøen, med besøg i Västervik, i Sverige og senere til Christiansø, her fik vi demonstrerede et raketapparat, som dengang anvendes ved kysterne. Her skydes en line ud over det strandede skib, hvor man så kunne hale en trosse ud til skibet og gøre det fast så højt på skibets mast som muligt. På trossen vandrer en redningsstol, i hvilke

de skibsbrudne en ad gangen hales i land. Traditionen foreskriver, at der ved GEORG STAGE's besøg, afholdes bal på "Månen" – det er altså navnet på forsamlingshuset på Frederiksø, hvor Henning Køies spillede (ham der skrev "Ud på flisen Karoline"). En af eleverne traf en pige som han er gift med den dag i dag.

Da eleverne var blevet dus med skibet, stod man ud i Nord søen med besøg i Skotland, havnebyen Leith, som i 1919 blev indlemmet i Edinburgh.

Efter et togt på godt 5 måneder, ankom vi til København, hvor der var skriftlige og mundtlige prøver og de 14 bedste elever fik et forgyldt merlespir. Jeg var én af dem.

GEORG STAGE hjalp hermed de fleste elever, med at få hyrer i handelsflåden, og jeg gik op på Søværnets personelkontor, og fik et ansøgningsskema, til math i Søværnet.

Mit ophold på GEORG STAGE var lærerigt på flere niveauer:

Jeg fik lært hvor vigtigt et fællesskab fungerer på et sejskib, at vi alle havde en funktion, og hvis nogen af os svigtede, kunne det betyde liv eller død, for hele besætningen. Så det gav mig et fuldgjaldigt billede af, hvordan det er at være til søs og skulle integreres i et sammentømret fællesskab, man sjældent ser i land.

Man lære hurtigt, når det skal handles

Elev på skoleskibet GEORG STAGE

Fortsat fra forrige side

på et sejlskib, eller der opstår en kritisk situation på et skib, nytter det ikke at gå i gruppearbejde, men bare følge ordre fra kaptajnen.

Gamle Georg Stage-drenge er i dag spredt ud over hele jorden. Mange er blevet inden for søfarten, andre er gået i land. Det kan ikke være anderledes. Men fælles for de fleste er, at de aldrig

glemmer deres første møde med søen på skoleskibet.

Foreningen "Gamle Georg Stage Drenge", jeg selv er medlem af, blev stiftet i 1937, har et så højt medlemstal som 1000. Foreningen har samlingslokale og mindstue i restaurant Rabens Have på Christianshavn.

- En Georg Stagedreng kommer sædvanligvis lige fra skolen og er dermed borte fra hjemmet i længere tid for første gang. Tilværelsen er vidt forskellig fra, hvad han er vant til og gør derfor stærkt indtryk på ham. ■

GEORG STAGE i dag

I dag er kadaverdisciplinen erstattet af mere moderne pædagogik, alligevel venter der de unge en kulturel omvæltning af ganske pæne dimensioner.

Skibet har også gennemgået en betydelig ombygning og modernisering, ikke mindst af de hygiejniske forhold.

I 1973/74 blev elevantallet reduceret fra 80 til 63, samt en 10 – mands fast besætning. Siden 1981 er der også antaget kvindelige elever.

Søværnet vender tilbage til sejlskibene

Siden 2004 har GEORG STAGE været lejet ud én måned om året til Søværnet, hvor kadetaspiranter får deres indledende grunduddannelse i praktisk sømandsskab. Her lærer de unge kadetter et "rigtigt skib" at kende, og vandet, blæsten og strømmen skal smyge sig ind på ryggraden og lystavlen, på de kommende officerer.

Formålet med togtet er at give de kommende officerer et kendskab til traditionerne i forbindelse med sejlads, fordi ombord på dette skib foregår tingene i den gamle skole.

Undervisning, skafning, adspredelse og al form for dagligliv foregår på de samme banjer og på dækket, og derfor er hele oplevelsen en kæmpe samarbejdsøvelse

Foto: Finn Hillmose



FLAADENS MASKINVÆSEN

Ved Undermaskinmester af 1. Gr. Erik Andersen, 1934

Forord

Maskinvæsenet, Modervæsenet for en meget betydningsfuld Del af Flaadens Teknik runder i indværende Aar et Hundrede Aarsskifte og har gennem hele det svundne Sekel givet et smukt og ærefuldt Eksempel paa Offervilje og fortjenstfuld Indsats for maskinteknisk Udvikling og Omdannelse af Danmarks Flaade.

Dette gælder dog ikke alene indenfor selve Flaaden og dennes Omraade; men ogsaa udadtil overfor den tekniske Udvikling i vort Land.

Vekselvirkningen mellem Flaadens Maskinvæsen og dansk Industri, hvad vedrører Maskin-, Motor- og Elektroteknikken, har været til meget stor Nytte for begge Parter og ikke mindst mellem Flaadens tekniske Basis, Orlogsværftet og Flaadens Maskinvæsen, har Vekselvirkningen været til uvurderlig Gavn for Flaadens Omdannelse og Udvikling gennem iderne og man maa oprigtig haabe, at en slig gavnlige Indflydelse maa fortsættes ud i Fremtiden.

Paa et særligt Omraade har Maskinvæsenets Indsats været mærkbar, idet adskillige fremragende og udmærkede Mænd er overgaaet fra Tjenesten i Flaadens Maskinvæsen til høje ledende Stillinger i det

tekniske Erhverv eller til andre offentlige og private tekniske Administrationsstillinger og har i disse Stillinger haft stor Andel i det høje Stade, som dansk Maskinvæsen indtager.

Adskillige andre dygtige og fremragende Mænd blev dog tilbage indenfor Rammerne af det Værn, som fostrede dem og bragte Flaadens Maskinvæsen frem under meget vanskelige Vilkaar til det høje tekniske Niveau, Korpset har i Dag.

Atter andre lige saa dygtige Mænd gik over i Grene fra Maskinvæsenets Moderstamme og grundlagde Maskinværkstederne, de elektrotekniske Afdelinger, Søminevæsenets Værksteder, Luftmariens tekniske Afdeling m. fl. og fremmede derved den tekniske Udvikling til Flaadens Vel.

Ved Flaadens Maskinvæsenes 100 Aars jubilæum er det tekniske Gennembrud en fuldbyrdet Kendsgerning, og vor Tids tekniske Kultur gaar ind i en ny Face, der til Flaadeledelsens Ære kendetegnes ved en Anerkendelse af Maskinvæsenets Indsats gennem Tiderne og en ikke mindre Anerkendelse af Maskinvæsenets Betydning i Nutiden og Fremtiden.

Dette til Gavn for Danmarks Flaade. ►

FLAADENS MASKINVÆSEN

Fortsat fra forrige side

Indledning

Til Forstaaelse af Maskinvæsenets Udvikling og Betydning er et historisk Tilbageblik, et kulturhistorisk Billede, nødvendig i ethvert Værk omhandlende „Danmarks Flaade“.

Grundlaget for det 19. og 20. Aarhundreders Kultur er Teknikens Udvikling.

Maskinvæsenets Fødsel og Barndom faldt i en mærkbar Tid. De borgerlige Revolutioner, Napoleon d. I's Felttog og efter Napoleons Fald den nationale Rejsning overalt i Europas Lande; herhjemme Danmarks Nedværdigelsesperiode, Københavns Kapitulation, Flaadens Udlevering til Engländerne, Norges Adskillelse fra Danmark og Statsbankerotten, almindelig Depression og Reaktion overalt, var det Tidsmiljø, hvori Maskinvæsenets Vugge stod.

En Kulturperiode døde, en ny Kulturperiode indlededes, den tekniske eller vor Tids Kultur, der indebar den mekaniske Evolutionisme. En Revolution og en Evolution af saa uhyre Rækkevidde og Dimensioner, at den ingen Sidestykke har i Verdenshistorien, og med Rette kaldes det 19. og 20. Aarhundrede „Maskinernes Tidsalder“ eller den industrielle Revolutionens Aarhundrede.

Naturvidenskaberne gør Kæmpefremskridt alt medens Romantikken og Rationalismen kæmper paa Livet løs. Jordens Skød aabnes for sine umaadelige Rigdomme af Jern, Kul og Olie, der betinger Maskinvæsenets Udvikling. Menneskets økonomiske, politiske og sociale Liv blev afhængig af Maskinernes Fremtrængen og paa alle Aandslivets Omraader i Kunsten og Moralen spores Maskinalderens Nyorientering, og ikke mindst i Danmarks Flaade har først Maskin-, senere Elektro- og senest Motorteknikken forarsaget saa mægtige Ændringer i Flaadens Udseende, Struktur og Organisation, at man i 1934 med Rette og uden sentimentale eller rudimentære Følelser kan placere Maskinvæsenet som et i allerhøjeste Grad primært Væsen, i alle Tilfælde det Væsen, paa hvilket Flaadens Vitalitet delvis beror.

Et Sekel er svundet og med det svandt de stolte Linieskibe, Fregatter, Korvetter og Brigger med de ranke Master, de flotte Rejsninger og de hvide udspændte Sejl, Minder om Flaadens fordums Stortid, disse Havets stolte Svaner, der dengang vidnede Danmarks Sag rundt paa Verdenshavene og som i en ret lang Overgangstid fulgte Side om Side med Flaadens første Dampskibe, der i Begyndelses-Stadiet fremtraadte som en Slags Amfibium, som et "baade og", hvor Sejlføringen stadig var den dominerende og den forholdsvis lave HK. den secundære Drivkraft.

I en Brydningernes Tid for et Aarhundrede siden indskrev saaledes Maskinvæsenet sin hæderværdige Historie og Udvikling i Danmarks Flaade.

Masinvæsenets Historie

Den første Dampmaskine, som kom her til Danmark, blev anskaffet til Holmens Værksteder og opstillet ved Ankersmedien paa Gammelholm, det var i Aarene 1787 til 1790. Med „Ildmaskinen“ fulgte en engelsk „Mekanikus“ Mitchell, der installerede Værket og uddannede Smede og Smedearbejdsmænd til henholdsvis at betjene Maskinen og fungere som Fyrbødere.

Dampkedelen var af Kobber og den 20 HK. Maskine drev Hammerværket, en stor Hammer paa 750 Pd. og en mindre paa 270 Pd, endvidere drev Maskinen 3 cylindriske Bælge til Blæseværket for Esserne, et Valseværk, et Drejelad, samt en Bore- og en Skrueskæremaskine.

Ildmaskinen kostede 53.000 Rd., Mr. Mitchell fik 10.000 Rd. Med øvrige Omkostninger kostede Installationen af denne Maskine 70.000 Rd.

Fra dette første Landanlæg gaar Udviklingen nu sin Sejrsang til Lands, over mange spredte Maskinanlæg paa Holmen frem til vor nuværende diesel- og elektromotordrevne Central, hvorfra Kraften videre udsendes til det elektrificerede Orlogsværfts mange tekniske Afdelinger.

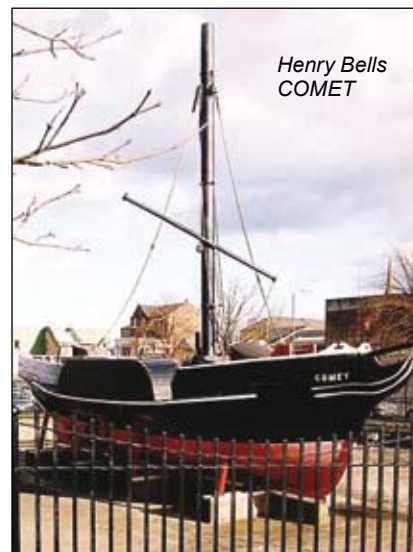
Lang senere kom Maskinerne om Bord i Flaadens Skibe. Man mødte i Begyndelsen "Ildmaskinen" i Skibene med afgjort Uvilje, og man forstaaer, naar Følelser som Undren og Mistillid beherskede Datidens Mennesker, at adskillige Decenier skulde henfare før Maskinen sejrtrængte frem, selvfølgelig da langt mere teknisk fuldkomne end de første Pionerer. Paa dette som paa alle



Robert Fultons CLERMONT

andre Omraader vil man se, at Historien altid gentager sig.

De historiske Data for Dampmaskinens Fremgang i Skibe vil anskueliggøre Flaadens tvende Indsats paa Maskinteknikkens Omraade. (Statsbankerotten i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var vel ogsaa Medaarsag til Betænkelighederne ved at anskaffe disse kostbare Fænomener.) Fra Aar ca. 1700 til 1787 foretoges adskillige mere eller mindre mislykkede Eksperimenter ude i Verden, med at drive et Skib frem ved Maskinkraft, hvoraf den geniale franske Opfinder Denis Papin's tragiske Forsøg er det mest kendte. Jonathan Hulls Patent med Hækhjul agter 1734, derefter William Symingtons og Patrick Millers Forsøg 1787, Symingtons Baad CHARLOTTE DUNKAS 1802,



Henry Bells COMET

Henry Bells COMET 1804 og Robert Fultons CLERMONT 1806 og særlig Clermontus Sejlsads regnes for det Forsøg, der fastslog Maskinkraften som Fremtidens Drivkraft af Skibe. Allerede 5 Aar efter CLERMONT's første Sejlsads havde Amerika 50 Dampskibe.

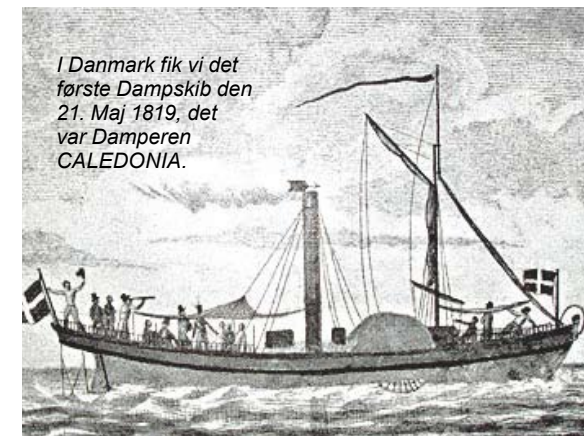
Danmark fik vi det første Dampskib den 21. Maj 1819, det var Damperen CALEDONIA, der privat indkøbt, skulde sejle Post- og Passagerfart mellem København og Kiel. Den figurerer i Holmens

Regnskaber antagelig af den Aarsag, at den ved enkelte Lejligheder blev anvendt som Kongeskib.

Dette Skibs Anvendelse i Forbindelse med en Rapport indgivet af Chefen for Mekanik- og Hydraulik-faget Kapitain P. M. Tuxen gav Anledning til de Overvejelser, der førte til Tanken at anskaffe et Dampfartøj til Flaaden, idet man mente et saadant kunde anvendes som Lystfartøj for H. M. Kongen. Samtidig kunde man studere og drage Erfaringer af Fænomenet.

Der gik dog 4 Aar før Kollegiet indstillede til Kongen, at man købte et Skib i England. Det blev overdraget Løjtnant Bodenhoff, der var paa Tjenesterejse i England, at købe et Dampskib og føre det til København, hvortil det ankom 4. Juni 1824.

Skibet fik Navnet KIEL og var saaledes Flaadens første Dampskib, Det var kun et ▶



I Danmark fik vi det første Dampskib den 21. Maj 1819, det var Damperen CALEDONIA.

FLAADENS MASKINVÆSEN

Fortsat fra forrige side

lille Skib, der foruden at staa til Kongens Raadighed, skulde benyttes til Bugsering. Besætningen var 11 Mand, heraf 4 til Maskinen. Deplacement = 161 Tons, HK. = 40 og Farten 6 å 7 Knob. Maskinbesætningen var Englændere. Det bemærkes, at Skibet var et Hjulskib, hvilket alle den Tids Dampskibe var, der blev nok eksperimenteret med Skibsskruen, men det var først i 1838, at Englænderen F. P. Smith og Svenskeren John Ericsson fik Skibsskruens betydningsfulde Opfindelse heldigt løst.

Efter Købet af KIEL hører man fra Flaaden ikke noget om Dampskibe før Konstruktionskommissionen hele 9 Aar efter den 22. Juni 1833 i en Betænkning henleder Opmærksomheden paa den Nytte, man i givet Tilfælde kunde have af Dampskibe, "nemlig til Kanonbaades eventuelt ogsaa til større Krigsskibes Frembringelse i stille Vej".

Denne Udtalelse i Forbindelse med Kendskabet til Dampskibets Forekomst i andre Mariner foranlediger Kongen til under 5. April 1834 at reskribere Kollegiet som følger:

"Den umiskendelige Nytte, som man kan have af Dampskibe til at bugserer saavel sejlbare Skibe som en Roflotille synes at gøre slige Fartøyers Anskaffelse for den danske Sømagt fornøden".

"Det er vor Villie, at Kollegiet tager denne Sag i nøjeste Overvejelse for derved at komme „til Kundskab om, paa hvilken Maade og efter hvilke Grundsætninger det mest hensigtssvarende kan iværksættes, ligesom den størst mulige Økonomi i Udførelsen derved maa komme i Betragtning".

Foranlediget af Kongens tydelig udtalte Villie, kommer der Liv i Kollegiet, der meget hurtigt fremsætter en Betænkning, som i Korthed gaar ud paa, at Flaaden bør eje 5-6 Dampskibe, hvoraf et saa stort, at det kan bugserer et af vore største Linieskibe. Ligeledes foreslaar Kollegiet, at Fabrikmesteren faar Lejlighed til at udtale sig om, hvorvidt Dampskibe egner sig for vore Farvande, og hvor kraftigt de bør bevæbnes.

Kollegiets Forslag fik omgaaende Kgl. Approbation, nemlig den 4. Maj 1834, og fra den Dato maa man regne, at Dampskibet, som et led i den danske Flaade er fastslaaet.

Marinens Autoriteter havde imidlertid ikke nogen synderlig Tro paa disse Skibes Nytte og Anvendelse som Krigsfartøjer, og der hengik hele 7 Aar forinden Kongens Villie bragtes til Udførelse. Forholdene var vanskelige, Pengene til Nybygningskontor var smaa og Anskaffelse af Dampskibe var en meget bekostelig Historie; endvidere var disse Skibe i en rivende Udvikling, saaledes at det Skib, man anskaffede det ene Aar, allerede var forældet næste Aar. Resultatet af de aarelange Overvejelser blev dog, at man besluttede at købe to Skibe i England.

Det ene, som var af Jern, fik Navnet ÆGIR det andet af Træ fik Navnet HEKLA, og de ankom til Danmark i Aarene 1841 og 42.

ÆGIR's Deplacement var 232 t med en HK. = 80, Fart. = 10 Knob, fremdrivningsmidlet Skovlhjul.

HEKLA's Deplacement var 846 t med en HK. = 220, Fart. = 9-10 Knob, fremdrivningsmidlet Skovlhjul.

Det er interessant at bemærke den stærkt stigende Kurve for Damptryk i Forbindelse med den stærkt faldende Kurve for Kulforbrug.

Kulforbruget pr. HK. Time var i 1830 9 lbs, i 1840 5 1/2 lbs, i 1850 4 lbs og i 1860 3,1 lbs. Efter 1860 indføres Høj- og Lavtryksmaskiner, som reducerer Kulforbruget i væsentlig Grad.

I samme Tidsrum voksede Damptrykket pr. sq. inch fra 2-3 i 1830 til 5 i 1835, 10 i 1845, 18 i 1850, c. 25 i 1855 og i 1870 var Trykket steget c. 60 lbs/sqr inch.

Efter Anskaffelse af ÆGIR og HEKLA var Bygning af flere og kraftigere Dampskibe til Flaaden under stadig Overvejelse. Af Dampskibe havde Flaaden tillige HEBE og GANGES

H. M. Kongen var meget interesseret i Bygningen af Dampskibe, hvilket var ret naturligt, da



1846 afgik Admiral Schifter, der i en lang Aarrække havde været Flaadens Fabrikmester og den 27. November 1846 udnævntes Kaptajn O. F. Suenson til Fabrikmester og det blev den nye Fabrikmesters Opgave at udvikle Overgangen fra Sejl til Dampskibe,

de første Dampskibe KIEL og ÆGIR var de første Kongeskibe (ÆGIR blev afløst som Kongeskib af Jernskibet SLESVIG, Hjuldamp, 250 HK., 1845), hvorimod Kollegiet stiller sig

Køligt til spørgsmaalet. De ansvarshavende Søofficerer som har gennemgaaet hele deres Tid i Sejlskibe, tror ikke paa dampskibet som Krigsskib.

Kollegiet henleder imidlertid Opmærksomheden paa, at Krigsdampskibe ogsaa meget vel kan tænkes anvendt som Post- og Passagerskibe i den Tid, Marinen kan undvære dem. En Betingelse er dog at Skibet føres af en Søofficer.

Kongen slutter; sig til Tanken og approberede den 7. Februar 1844 Bygningen af et 160 HK. Dampskib, som fik Navnet GEJSER: Det var det første Dampskib, som blev bygget paa Holmen og toges i Brug April 1845, derefter fulgte SKIRNER,

120 HK., der foretog sin første Rejse 1847. Samme Aar traf Kongen den Bestemmelse, at der ved Holmen skulde bygges to Krigsdampskibe paa ca. 250 HK.

Disse skulde endvidere benyttes til Postforbindelse mellem St. Petersborg og Kiel.

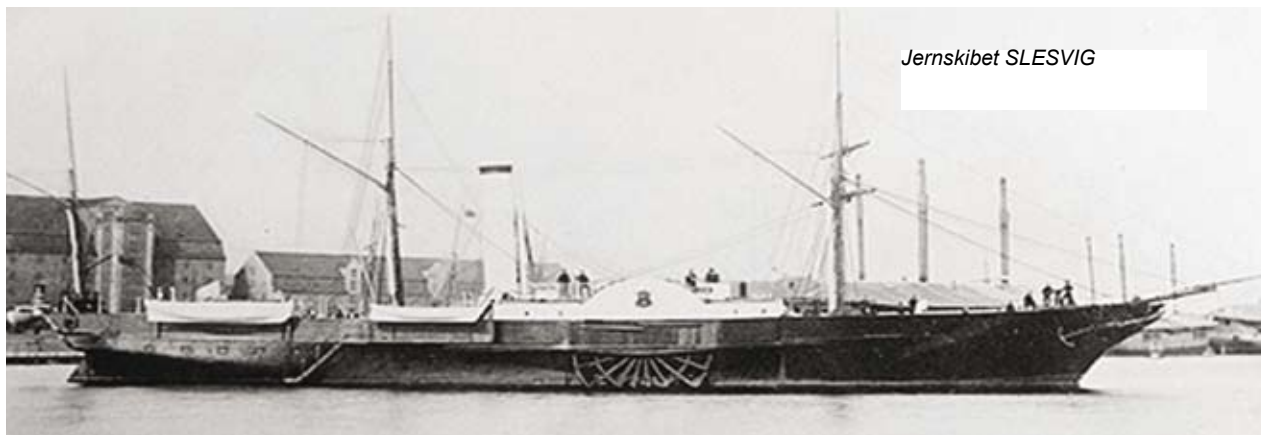
Kølen til det første Skib blev lagt den 1. Marts 1848, det var HOLGER DANSKE, men Krigen kom og Arbejdet blev stillet i Bero. HOLGER DANSKE blev dog færdig i 1849, hvorimod det andet aldrig blev bygget. Som Krigsskibe var dermed Hjulskibenes Saga endt.

Marineministeriet gav i December 1848 Ordre til at bygge et Skruedampskib, det var Skruedamp-korvetten THOR.

Hermed indlededes en ny Æra for Dampmaskineriet i Flaaden. De lange Overvejelser og Forhandlingers Tid var endt og Krigsdampskibet en Realitet.

1846 afgik Admiral Schifter, der i en lang Aarrække havde været Flaadens Fabrikmester og den 27. November 1846 udnævntes Kaptajn O. F. Suenson til Fabrikmester og det blev den nye Fabrikmesters Opgave at udvikle Overgangen fra Sejl til Dampskibe, særlig Skrueskibe og vi møder nu et godt Stykke Tid Skruelinieskibe, Skrueregatter, Panserklædte Skruekorvetter, flydende Batterier (ROLF KRAKE), Skrueskonnerter og Skruekanonbaade indtil den 8. August 1868, da det første paa Nyholmen byggede Panserbatteri LINDORMEN blev sat i Vandet.

"I næste nr. af bladet følger et afsnit om "Maskintypernes udvikling".



Jernskibet SLESVIG

Generalforsamlingen 2011



Foreningen "PEDER SKRAM's Venner" afholdt lørdag den 24. september 2011 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 33 medlemmer, hvoraf de fleste deltog i den efterfølgende skafning.

Valg af dirigent

Formanden foreslog Hans Christian Bjerg, Søværnets historiske konsulent, valgt. Han blev valgt med akklamation.

Adam Pomykala blev valgt som referent.

Dirigenten konstaterede herefter, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Bestyrelsens beretning

Formanden aflagde bestyrelsens beretning:

I løbet af "Kulturatten" 2010 besøgte 966 gæster fregatten. Næsten lige så mange besøgte fregatten i løbet af efterårsferien. Trods den forlængede åbningsperiode afsluttedes 2010 med 5.500 besøgende, ikke helt så flot som tidligere år. Til gengæld var der en stigning på gæster til særarrangementer.

I 2011 har fregatten været åbnet for besøgende hver weekend i juni og hver dag i skolernes sommerferie fra lørdag den 25. juni til og med søndag den 14. august. Det samlede besøgstal – 3.663 – har været skuffende, lidt mindre end i 2010, men dog flere end i 2008 og 2009.

Igen i år stilles der naturligvis store forventninger til "Kulturatten" og efterårsferien.

DFDS Canal Tours har i sommerens løb regelmæssigt anløbet Elefanten. Et anløbspunkt er etableret på Elefantens nok med et skilt med fartplanen.

Ved årsskiftet måtte John Larsen af helbredsmæssige årsager frasige sig hvervet som vagtkoordinator. Kurt Terkelsen har herefter påtaget sig hvervet. Han har i sommerens løb på fortræffelig vis sørget for "bemandingen" af fregatten i åbningsperioden. Heldigvis har et antal nye vagter meldt

sig til tjeneste, således at tabet af vagter på grund af alder eller svigtende helbred stort set er udlignet.

Som man vil vide, besluttede bestyrelsen i vinterens løb at lade betegnelsen "kustode" udgå og i stedet anvende Søværnets normale terminologi, nemlig "Vagtkoordinator", "Vagtchef" og "Vagt".

Siden efterårsferien har vagtpersonalet fået udleveret ny beklædning, således at vagten nu fremtræder ensartet klædt.

Den 22. februar 2011 afholdt formanden for Fonden PEDER SKRAM, kontreadmiral Niels Mejdal det årlige "Kustodetræf", hvor han - over en gang sild og biksemad - takkede for indsatsen i 2010 og orienterede om de påtænkte åbningsperioder i 2011, ligesom han gjorde status over bestræbelserne på en bedre "formidling" af museumsfregatten PEDER SKRAM.

Onsdag den 1. juni afholdtes et orienteringsmøde om bord i PEDER SKRAM, hvor KA Niels Mejdal udstak retningslinierne for vagtpersonalets opgaver i fregattens åbningsperioder, første gang lørdag den 4. juni.

Bestyrelsen har gennem årene udgivet et "INFO-hæfte" til vagtpersonalet. Hæftet indeholder nyttige oplysninger om PEDER SKRAM's indretning og virke, således at også vagter, som ikke selv har sejlet med PEDER SKRAM eller søsterskibet HERLUF TROLLE, kan besvare spørgsmål fra de besøgende. I år udgav bestyrelsen hæftets 8. udgave med en række opdateringer.

Jeg vil gerne igen i år fremhæve den flotte indsats som "Teknisk Team" præsterer. 16 af Venefforeningens medlemmer indgår nu i holdet. De tilbringer næsten al deres fritid ved fregatten. De sørger for, at fregatten fremtræder i præsentabel stand, hvilket giver sig udslag i mange rosende bemærkninger fra de besøgende. De sørger også for, at Fondens bestræbelser på en bedre formidling af fregatten omsættes til praksis. Et af de mange tiltag er at omdanne den tidligere ABC-rensestation agten for cafeteriet til et udstillingsområde.



Formanden Leif Rostgaard aflægger beretning. Foto: Finn Hillmose.

I sommerens løb er et nyt "Audio Guide System" blevet afprøvet med succes. Udstyret med en lille radio kan de besøgende mange steder om bord "prikke" et skilt og høre orienteringer om fregattens indretning og virke.

I sommerens løb har Batteriet SIXTUS været under renovering. Elefanten har været én stor byggeplads. En tilsigtet ombordtagning af de to store sigtesøjler til SEA SPARROW missilerne har derfor måttet udsættes, til kranen kan komme til. Sidst på sommeren er det lykkedes at få kikkertsigterne til 127 mm pjecen bragt på plads.

Og så er fregatten igen begyndt at skyde. Søværnet har valgt at bruge PEDER SKRAM til at afgive salutskuddet for "Flaget op og ned", medens kanonerne på SIXTUS får en tiltrængt renovering.

Jeg må igen i år fremhæve bestyrelsens lille redaktionsgruppe – Peter Lindstrøm, Finn Hillmose og Jens Møller. De sørger for, at Venefforeningens medlemmer 4 gange om året modtager et særdeles ►

Fortsat fra forrige side



Formanden og dirigenten Hans Christian Bjerg.

læseværdigt medlemsblad. Foreningens sekretærer udfører et stort arbejde med at adressere og forsende medlemsbladet.

Sidste år dominerede udgivelsen af "Venneforeningens Jubilæumshæfte" redaktionens arbejde. Udgivelsen af hæftet må siges at være en succes. Redaktionen måtte lave et optryk, således at hæftet i alt er fremstillet i 1.000 eksemplarer. Vi har knapt 100 eksemplarer tilbage. Dansk Biblioteks Central har udsendt en "Lektørudtalelse", hvori jubilæumshæftet omtales særdeles rosende. Dette har ført til, at flere biblioteker og boghandlere landet over har bestilt et antal hæfter.

Jeg skal heller ikke i år tage forskud på aflæggelsen af regnskabet senere på dagsordenen, men her kun – som sædvanligt – notere, at vor forening har en sund økonomi. Vi overfører jo kun penge til Fonden i det omfang vore egne omkostninger tillader det. Ud over en kontant overførsel til Fonden, når generalforsamlingen har godkendt regnskabet, har Venneforeningen selv finansieret bespisningen af vagtpersonalet og indkøbet af beklædning til vagten. Hertil kommer, at Fonden har modtaget

kr.: 60.- for hvert jubilæumshæfte, som er solgt fra billetkontoret. Endelig resulterer vagtpersonalets indsats jo i entréindtægter, som direkte tilfalder Fonden.

Bestyrelsen HAR modtaget et distributionsstilskud for 2011 fra den pulje "Styrelsen for Bibliotek og Medier" råder over, og vi søger naturligvis et tilsvarende tilskud for 2012.

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

Jeg har i det forløbne år deltaget i de fleste af Fondens bestyrelsesmøder og i Repræsentantskabets årlige møde i april, og dér - som observatør - orienteret Fonden om Venneforeningens forhold.

Fonden har hidtil ikke ønsket at investere i diverse souvenirgenstande, men der er dog indkøbt nye kasketter og T-shirts. Fonden har omsider godkendt, at Venneforeningen undersøger markedet og fremkommer med et forslag til fremstillingen af en ny serie



Kassere Kaj Aage Sørensen fremlægger regnskabet. Foto: Finn Hillmose.

postkort. Bestyrelsen tilstræber at have et forslag godkendt og postkortene fremstillet klar til sæsonen 2012.

I sommerens løb har vi fortsat haft et godt samarbejde med kustoderne i SÆLEN og SEHESTED. Tidspunkterne for omvisningerne er desværre fortsat IKKE synkroniserede. De besøgende har fortsat problemer med at passe tiderne for rundvisning i SÆLEN hver hele og halve time og i SEHESTED minut 15 og 45. Selv om alle tre enheder formelt har åbent til kl.1700 er det efter kl.1500 umuligt at nå et besøg i alle tre enheder.

Som det er fremgået af min beretning, har bestyrelsen også i det forløbne år haft emner nok at behandle på de 4 møder, vi har holdt siden forrige generalforsamling. Vi har fortsat i muligt omfang støttet Fonden i bestræbelserne på at formidle PEDER SKRAM bedst muligt og på at fortsætte genudrustningen. Det vil vi naturligvis fortsat også gøre i fremtiden.

Det var ordene.

Tak for opmærksomheden.

Beretningen blev efter en enkelt rosende bemærkning vedrørende medlemsbladet godkendt med akklamation. ▶

Årsregnskab 2010 for Fregatten Peder Skrams Venner

Indtægter:

Kontingenter	85.777,00 kr.
Tilskud fra Fonden til kustoder	19.000,00 kr.
Velux Fondens bidrag til jubilæumshæftet	10.000,00 kr.
Salg af jubilæumshæftet	7.780,00 kr.
Tilskud til bladet (Biblioteksstyrelsen)	7.535,94 kr.
Annonceindtægter (jubilæumshæftet)	7.500,00 kr.
Generalforsamling (egenbetaling)	2.960,00 kr.
Salg af kustodebeklædning	337,50 kr.

I alt 140.890,44 kr.

Udgifter:

Trykning af blad	32.873,16 kr.
Bladporto (bladet, frimærker m.v.)	19.700,25 kr.
Indbetalt til Fonden	25.000,00 kr.
Indkøb af kustodebeklædning	29.152,50 kr.
Kustodebespisning	11.000,00 kr.
Kontorhold ("patroner", papir m.v.)	5.002,25 kr.
Bestyrelsesmøder + generalforsamling	4.981,95 kr.
Indkøb af udstyr til "PEDER SKRAM"	4.062,75 kr.
Bankgebyr + kontingent "venner" (791+720)	1.511,00 kr.
Diverse udgifter (annonce, transport m.v.)	1.229,59 kr.

I alt 134.513,45 kr.

Årets overskud: 6.376,99 kr.

Balance: Aktiver:
Bank pr. 31/12-2010 19.415,75 kr.

Passiver:

Overført fra 2009 13.038,76 kr.
Overskud 2010 6.376,99 kr.
Bank pr. 31/12-2010 19.415,75 kr.

Generalforsamlingen 2011

Fortsat fra forrige side

Forelæggelse og godkendelse af årsregnskabet

Kassereren gennemgik posterne i det omdelte regnskab. Regnskabet er revideret og befundet i orden.

Regnskabet blev godkendt med akklamation..

Fastsættelse af kontingent

Formanden motiverede et forslag om at ændre kontingentet fra kr. 150.- til kr.: 175.- for enkelt medlemmer, fra kr. 250.- til kr.: 275.- for familiemedlemskab og uændret kr. 500.- for eksklusivt medlemskab. Kontingentet har været uændret siden Venneforeningens etablering i 1996. Omkostningerne til bespisning af vagten, indkøb af beklædning, fremstilling og forsendelse af medlemsbladet m.v. er siden steget så meget, at støttebeløbet til Fonden er blevet udhulet.

Forhøjelsen af kontingentet blev herefter vedtaget.

Forslag

Ingen forslag var fremsat fra medlemmerne.

Formanden motiverede et forslag fra bestyrelsen om en mindre ændring af vedtægternes § 4. stk. 1. (notat omdelt). Vagtkoordinatoren og den assisterende sekretær har de seneste år deltaget i alle



Mange var mødt op til generalforsamlingen i Marineforeningens lokale. Her lyttes intens til formandens beretning.



Et medlem roste vores blad, og omtalte det som det bedste, flotteste blad af de mange.

bestyrelsesmøder. Vedtægternes § 4. stk. 1. foreslås derfor tilpasset de faktiske forhold, således at bestyrelsen fremtidigt består af 7 medlemmer og 2 suppleanter. Dirigenten noterede, at forslaget burde have været udsendt sammen med indkaldelsen. Hvis de tilstedeværende var indforstået, ville han dog lade forslaget behandle. Ændringen blev herefter enstemmigt vedtaget.

Valg af medlemmer til bestyrelsen.

Formanden motiverede genvalg af bestyrelsens 7 medlemmer, som dannede et godt team, og hvis antal nu var i overensstemmelse med den vedtagne ændring af vedtægterne.

Bestyrelsen blev genvalgt med akklamation.

Valg af suppleanter til bestyrelsen

Formanden motiverede genvalg af Børge Raasthøj og Erik Nygaard som suppleanter.

Begge blev genvalgt med akklamation.

Valg af 2 revisorer.

Formanden noterede, at den hidtidige revisor, Finn Nielsen, har ønsket at fratræde hvervet og motiverede bestyrelsens forslag om at vælge Vagn Bacher (hidtil revisorsuppleant) som ny revisor, og at genvælge Børge Raasthøj som revisorsuppleant.

Begge blev valgt med akklamation.

Efter en rundspørge i forsamlingen blev Ole Julsrud nyvalgt som revisorsuppleant.

Eventuelt

Et medlem anbefalede viceadmiral Jørgen Borks bog "Åbent Hav" og læste et afsnit.



Formanden og dirigenten: - Er det dig eller mig, der skal sige noget nu!

Formanden takkede på bestyrelsens vegne for genvalg og nyvalg.

På forespørgsel blev det oplyst at 2 gasturbiner er på vej fra USA, men afventer amerikanske formaliteter m.h.t. afskrivning af militært materiel.

Udnævnelse af æresmedlemmer.

Formanden motiverede udnævnelsen af tre nye æresmedlemmer.

Han overrakte et "Æresdiplom" til John Larsen, for hans indsats som "Kustodekoordinator" gennem mange år, til Ole Julsrud, som hver sommer påtager sig hvervet som "Vagtchef" i længere sammenhængende perioder samt til Knud Larsen, som gennem sommeren har deltaget i samtlige



De nye æresmedlemmer Knud Larsen, Ole Julsrud og John Larsen.

Foto: Finn Hillmose

vagter, men som også i årets løb med fuld styrke har indgået i teknisk team.

Forsamlingen bifaldt udnævnelserne med akklamation.

Dirigenten afsluttede generalforsamlingen og takkede for god ro og orden. Formanden takkede dirigenten for afviklingen af endnu en vellykket generalforsamling og afsluttede herefter generalforsamlingen (kl.1150).

Herefter overgik man til skafningen. ■



Et medlem anbefalede viceadmiral Jørgen Borks bog "Åbent Hav" og læste et afsnit.

P962 KNM SKUDD er af Skjold-klas- sen som er Norske Sjøforsvarets nye missilfartøjer (officielt benævnt som kystkorvetter). De seks fartøjer i Skjold- klassen bygges af Umoe Mandal og har erstattet Hauk-lassen. Kontrakten for leverancen af fartøjerne er indgået med Skjold Prime Consortium (SPC) som foruden Umoe Mandal består af franske Armaris og Kongsberg Defence and Aerospace.

Fartøjerne er konstrueret som en slags hybrid mellem en luftpudebåd og en katamaran, hvilket bliver kaldt Surface Effect Ship. Skroget er formet som et katamaranskrog, men mellem skrogene er der monteret fleksible skrørter. Mellem skrørtene bliver der pumpet luft ind, som sørger for overtryk, hvilket gør at skibene vil hæve sig over søen mere end skibenes opdrift ellers skulle tillade. Dette giver lav vandmodstand og dermed højere hastighed. For at opnå en så lav vægt som mulig, er skibene konstrueret i fiberforstærket plast. Fartøjerne vil være bevæbnet med Naval Strike Missile (NSM) og en 76 mm OTO Melara kanon, samt Mistral anti-luftmissiler til luftforsvar.

Ydelse og konstruktion

Under afprøvning af prototypen KNM SKJOLD, som blev søsat den 22. september 1998, blev der høstet erfaringer som har ført til at klassens senere enheder blev modificeret. Blandt andet er to store gasturbiner erstattet af fire mindre for at få et bedre sejlads mønster. Fartøjerne har et displacement på 273 tons. Hvert fartøj har et mandskab på 9 officerer, 3 konstabler samt 4 værnepligtige.

Fartøjstypen er kendt for meget høje hastigheder selv i svær sø og en meget lille radar-, infrarød- og akustisk signatur. Radarsignaturen er reduceret ved hjælp af stealth teknologi. Fartøjerne har ingen konstruktioner der rager ud fra skroget, og ved at bygge eksempelvis pullerter ind i selve skroget og benytte radarabsorberende materialer i konstruktionen, har man reduceret radarsignaturen yderligere. Alt dæksarbejde så som fortøjning kan gøres under læ og via luger i skroget. Brugen af radarabsorberende materialer har ført til at skroget er godt varmeisoleret, som reducerer fartøjets IR-signatur. I tillæg føres alle udstødninger ud bag fartøjet og under



Af Peter Lindstrøm

Norsk kystkorvet KNM SKUDD på besøg i København

Tekniske data

"Displacement 273 tons. Længde: 47,5 meter. Bredde 13,5 meter. Dybgang 1 meter. Fremdrift 2 x 2000 kW og 2 x 4000 kW P&W gasturbiner som driver to water-jets, 2 x 735 kW MTU til luftkompressorer. Hjælpe maskineri 2 x 735 kW MTU dieselmotorer til EI-produktion. Fart 60 knob. Rækkevidde 800 sømil. Besætning 16 mand."

Kilde: www.wikipedia.com

"Som forventet bankede vi på søen syd for Island, men det stilledes gradvist af som vi kom vestover. Det slider meget på personellet at forcere det store ocean med 50 knob og det kan være en udfordring at indtage føde både vådt og tørt. Kokken bagte derfor rugbrød og smurte håndmadder som han placerede rundt om i båden. Kaffen indtog vi ved hjælp af sugerør".

Bevæbning

Skjold-lassen vil blive bevæbnet med NSM antiskibsmisseriler som sit primære våbensystem. Der er dermed ikke noget tilbage af den gamle betydning af tybetegnelse MTB, Motortorpedobåd - senere Torpedomissilbåd; Skjold-lassen medbringer ikke torpedoer, og mange mener dermed ikke at den kan benævnes som en torpedobåd. Missilpatruljebåd er foreslået, MPB. (Engelsk: Missile Patrol Boat.) Det er besluttet at Skjold-lassen fra december 2008 skal omtales som "kystkorvetter", da deres sødygtighed er sammenlignelig med korvetter.



- dvs. mellem skrørtene og udstødning fra gasturbinerne bliver blandet med vand før de slippes ud. Således køles udstødningsgasserne ned så fartøjerne ikke bliver opdaget af varmesøgende instrumenter. Skjold-lassen er også meget vanskelig at opdage visuelt da skibet er malet i et højteknologisk sløringsmønster.

Vægten er essentiel for et SES-fartøj. På grund af den fiberforstærkede plast vejer Skjold-lassens fartøjer 20-30 procent af hvad et stålskrog af samme størrelse ville

veje. Ved at lægge materialet, fartøjerne er konstrueret i lag, og derefter "trækkes" lim igennem ved hjælp af vakuum, opnår man et skrog som er lige så stærkt som et tilsvarende stålskrog. Samme produktionsmetode er også brugt ved de danske fartøjer af Flyvefisken-lassen, Diana-lassen samt Holm-lassen.

Som et bevis på klassens sødygtighed og evne til at operere selvstændigt, sejlede KNM SKJOLD i september 2001 til USA fra Norge for egen maskine. Besætningen kan gennemføre sine opgaver selv i høj sø, men som besætningen skrev på sin egen hjemmeside:

NSM missilerne vil blive placeret i otte brønde bag overbygningen. Under affyring vil missilerne blive kørt op fra brønden sammen med affyringsrampen. Efter affyringen sænkes affyringsrampen igen for at holde fartøjets radarsignatur så lav som mulig. Missilerne er stadig under udvikling, og det er store forventninger til systemet.

Til luftforsvar har Skjold-lassen en 76 mm kanon og Mistral SAM. Mistral missilerne er placeret i en Manpad konfiguration således at de også kan placeres på land når fartøjet er fortøjret. Kanonen er en multifunktionskanon, som kan bruges både mod overflade- og luftmål. Desuden er der placeret maskingeværer på hver side af broen. Våbenkapaciteten i overfladerollen er tilsvarende til en moderne korvet.

Fartøjerne er også udrustet med et missilvildlednings-system der er udstyret med både chaff og flares og kan sænkes ned i skibet således skibet mindsker sin radarsignatur.



Foto: Finn Hillmose

30.000 billeder fra i går, i dag og i morgen



Af Søren Nørby,
Forsvarets Bibliotek



Så er der gang i
kartoffelskrælingen
og smøgerne på
HEIMDAL, 1922



Forsvarets Bibliotek
Kastellet 46
2100 København Ø

Web: www.fbib.dk
E-mail: fbib-15@fak.dk

Forsvarets Bibliotek råder over en unik samling af fotografier, tegninger og kort fra især den danske flådes historie. For at gøre samlingen mere tilgængelig igangsatte Marinens Bibliotek (i dag en del af Forsvarets Bibliotek) i 2005 et digitaliseringsprojekt, hvor billederne bliver indscannet og lagt i denne søgbare database. I skrivende stund er over 30.000 billeder, tegning og kort lagt online, dækkende perioden fra slutningen af 1500-tallet og frem til i går.

Her er billeder fra næsten alle aspekter af livet i Søværnet og forsvaret – fra de officielle paradebilleder til amatørfotoernes ofte dårligt belyste billeder af livet på banjen. Her er også billeder af flådens skibe – fra ministrygere og motor-torpedobåde til ubåde og inspektionsskibe – ovre 1000 billeder af PEDER SKRAM og dets søsterskib.



Orlogsværftet, 1890.

Arkivet indeholder også billeder og fotos af markante begivenheder, som Slaget ved Helgoland i 1864 over OLFERT FISHERS deltagelse i den første krig mod Irak i 1990 til ABSALON og ESBERN SNARE ved Afrikas Horn, er tilgængelige, ligesom billeder af fartøjernes liv, fra



ESBERN SNARE.



OLFERT FISHER, 1903.



En brav "basse" på
PEDER SKRAM, 1966.

søsætninger på Orlogsværftet til den sidste tur til ophugning kan dokumenteres.

Det er også her, man finder billeder af de mange opgaver, flåden har udført gennem tiden fra håndhævelsen af den danske neutralitet under Første Verdenskrig til dagens fiskeriinspektion ved Grønland og Færøerne.

Besøg os på www.foto.fak.dk - eller på Facebook i gruppen "Forsvarets Biblioteks Digitale Fotoarkiv" - og husk at du også selv kan bidrage med billeder til arkivet!

Med venlig hilsen
Søren Nørby,
Forsvarets Bibliotek

Radiodivisionen melder

Kaj Nielsen, leder af Radiodivisionen OZ1RDN
oz1rdn@pederskramsvenner.dk og ozniac@jubii.dk



Radioforbindelser på de helt lange afstande

Åbningssæson 2011 sluttede søndag den 16. oktober.

På Københavns Kulturnat 2011 var antallet af besøgende ombord vistnok nær en rekord. Kulturnatten var begunstiget af klart og tørt vejr, og de mange spændende og interesserede gæster ved lugen til PEDER SKRAMs radiostation gav en helt speciel stemning ombord i det oplyste skib. I det kølige og klare vejr kunne gæsterne fra dækket, nyde synet af byens lys.

Radioforholdene blev op imod sæson slut 2011 fremragende med mulighed for at benytte frekvenser helt op til 29 MHz. Dette gav anledning til radioforbindelser, på de helt lange afstande.

I åbningsperioden er der ført 331 radioforbindelser over korte såvel, som lange afstande. 81% af mulige radiovagter var i 2011 bemandedt.

Der har været problemer med TCXO'er i både styresendere og modtagere samt støjproblemer i STORNO 144 MHz FM transceiveren, ved sending.

Årsmøde 2011 er afholdt med 8 deltagere, desværre forhindrede akut sygdom min deltagelse. Til orientering er mit talepapir sendt ud til Radiodivisionens medlemmer.

Åbningsperioden for 2012 er endnu ikke kendt - når den kendes, vender jeg tilbage med oplysningerne.

Tak til Radiodivisionens medlemmer for en god sæson 2011.

I ønskes en god jul og et godt nytår.

**På gensyn i 2012.
Kaj Nielsen**

Royal Naval Amateur Radio Society Affiliated Member Station



OZ1RDN

The museum ship
Frigate HDMS PEDER SKRAM - Radio Division.



Serving the Royal Danish Navy 1966 - 1988
QTH: Elefanten 2 - Nyholm, DK 1439, Copenhagen.

4565  22336



Kronprinsesse Mary navngav forsvarets tredje fregat



Nu er det officielt. Forsvarets tredje fregat har fået navnet NIELS JUEL. Skibet blev navngivet d. 7. november ved en ceremoni på Lindøværftet, hvor Hendes Kongelige Højhed Kronprinsesse Mary var æresgæsten.

Tidlig mandag morgen var der stadig hektisk aktivitet på og omkring fregatten, der ligger til kaj på Odense Staalskibsværft A/S. Den røde løber blev lagt til rette. Søværnets Tamburkorps var ligeledes godt i gang med at øve. Det militære og civile politi tog opstilling ganske tæt ved den lille lyshårede blomsterpige, som øvede at neje en sidste gang.

Det sidste skib fra Lindøværftet

Kulden bed en anelse på navngivningsdagen, men ventetiden var overstået kl. 10.17. Som planlagt ankom forsvarschef General Knud Bartels, og han blev modtaget med hennør og velkomst af chefen for Forsvarets Materieltjeneste, general-løjtnant Per Pugholm Olsen.

Kort tid efter ankom forsvarsminister Nick Hækkerup og først derefter blev blomsterpigen nervøs. For kronprinsessen ankom, og det medførte hektisk aktivitet. Blomsterpigen fik løst sin opgave. Kronprinsessen selv tog plads og lyttede til den første tale, som blev givet af den administrerende direktør for Odense Staalskibsværft, Peter Jann Nielsen.

Direktøren påpegede i sin tale, at enden på en epoke var nær. For snart lukker værftet, og fregatten er det sidste skib af 250 fra Lindøværftet, og det

Kilde. Forsvarets Materieltjeneste.

sidste af 500 fra Odense Staalskibsværft Gruppen.

Admiral NIELS JUEL blev hyldet

Næst i talerækken var general-løjtnant Per Pugholm Olsen, der jo måtte erkende, at noget af spændingen var forsvundet. Det har jo længe været kendt, at fregatten skal hedde NIELS JUEL, men nu er en navngivning jo mere, end blot afsløringen af et navn.

Per Pugholm Olsen pointerede, at det også var en lejlighed til at hylde søhelten NIELS JUEL, men ikke kun hans præstationer, der burde bemærkes. Alle, der havde deltaget i arbejdet med at bygge NIELS JUEL, fortjente en hyldest.

Kronprinsesse Mary offentliggjorde derefter den kongelige resolution om, at skibet skal hedde NIELS JUEL, og at held og lykke måtte følge skibet samt dets besætning. Tre gang hurra og kongesangen afsluttede navngivningen, som blev fulgt op med rundvisning og en kort reception.



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

Returneres ved varig adresseforandring med oplysning om ny adresse.



*Kulturnatten.
Foto: Jesper Larsen-Ledet.*

