

Med *Herluf Trolle* og *Peder Skram* 1965-1968

Af Svenn Storgaard.
Redigeret af Søren Nørby.

I forbindelse med den kommende bog om fregatterne Peder Skram og Herluf Trolle har forfatterne modtaget en række beretninger fra tidligere gæster. Svenn Storgaard, der var konstabel om bord på først Herluf Trolle (15. januar - 15. august 1968) og siden også Peder Skram (15. august - 7. oktober 1968) har følgende erindringer om sin tid om bord. Beretningen er skrevet på snart 40 års afstand, så der kan være unøjagtigheder, men da den er meget repræsentativ bringes den her i lettere bearbejdet form.

Jeg mødte i søværnet den 16. august 1965 på Søværnets Eksercerskole i Auderød. Skolegangen varede i ca. 7½ uge, hvorefter vi kom med skoleskibet *Ægir* på elevtogt fra 7. oktober 1965 til 6. januar 1966, med anløb af Rotterdam og Leith. Herefter kom jeg på Konstabelskolen, artilleritekniker-linien, til 8. juli 1967. Herfra var der fordeling på tjenestestederne for nyttetjenesten, undtagen de folk der skulle på *Herluf Trolle*, der fik et halvt år til rådighed for artilleriskolen på Frederiksholm.

Jeg mødte ombord på *Herluf Trolle* i Aarhus den 15. januar 1968. Jeg skulle egentlig, som de andre, have mødt på skibet på Holmen senere samme dag, men efter aftale med Personalekontoret, havde jeg fået lov til at møde i Aarhus, da jeg kom fra Jylland. Fik så en tur til Holmen som passager. Derpå en uges tid for installering og uddannelse i opgaver og ruller.



Herluf Trolles besætning fotograferet i 1968. (S. Storgaard)

Jeg var artilleritekniker (konstabel) og havde i det daglige ansvaret for P41, den forreste 40mm på styrbord side. Under øvelse og skydning havde jeg derudover pladsen som sideretter i manuel retning af kanonen og skulle være klar til at reparere evt. fejl, der opstod under skydning.

Senere blev der flyttet rundt og jeg fik tjansen som værkstedsmand. Artilleriværkstedet var placeret helt forude nede i skibet, og var ikke et rart sted at opholde sig i uroligt vejr. Skibet kunne banke nogle gevaldige pæle, når den gik mod søen og vandet kunne stå op over åben bro (og det er ret højt oppe). Pga. den store overbygning sejlede den med konstant slagside med vind ind fra siden.

Vores overordnede, en artilleri-overfenrik, havde det ikke så godt med dårligt vejr, så når det forekom, forsvandt han og jeg rykkede op til 40mm-rummet forrest i dækshuset under agterste skorsten.



ILL: pesk-i-magsvejr

Bølger ind over Herluf Trolles fordæk. (S. Storgaard)

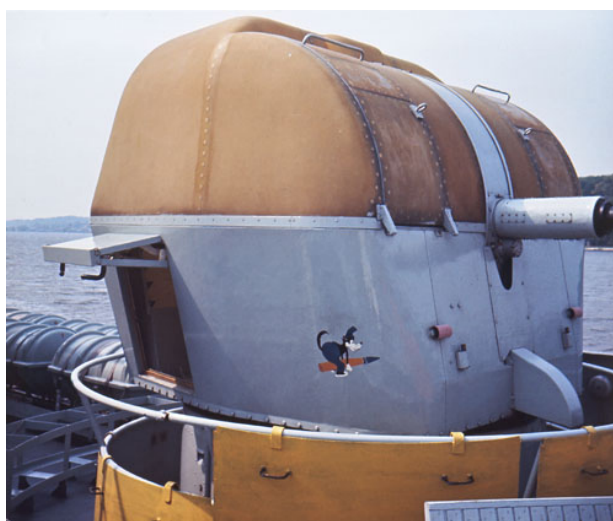
Det var ikke specielt hårdt at arbejde om bord. Dagene gik med, foruden vagter, dagligt vedligeholdelse og afprøvning af artillermateriellet, inkl. megen maling og smøring. Ildledning var endnu ikke installeret på *Herluf Trolle*, så der var stort set kun kanonerne og lysraketter om bord.

Peder Skram havde fået det nye ildledelsesapparat, men det var i begyndelsen mest officerernes og specialofficerernes legetøj, men vi var jo med i afprøvning og justeringer.

ILL: 40mm-storgaard

Det var ikke tilladt at male anderledes end reglementet, men i Herluf Trolle var der på P44's skjold malet Den Store Stygge Ulv siddende overskrævs på en 40mm patron. Under en admiralsinspektion, før vi kom om bord, sørgede fregattens næstkommanderende for hele tiden for at stå så tegningen var skjult. Senere blev også P42 pyntet med Snoopy (Nuser fra Radiserne) på skjoldet. Ingen krævede dem fjernet, mens vi var ombord.

Jeg tilhørte 3. skifte ombord og boede på agterbanjen med 40-50 andre værnepligtige og konstabler. Vi sov i faste køjer i tre etager og havde et lille skab med plads til vores tøj og ikke meget andet. Når ordonnansen skulle ned og vække afløserne om natten, kunne der godt lugte noget af rovdyr. Agterbanjen lå under agterdækket, lige over skruerne, så man på lyden havde en god føling med hvor stærkt det gik.



Til søs gik man søvagt, dvs. to gange fire timer i døgnet, plus normal otte timers arbejde fra otte til fire. For ikke at få samme vagt hver dag, var vagten fra 1600 til 2000 delt op i to, så vagten rykkede en tand hvert døgn.

Der var fire positioner der skulle dækkes; en rorgænger, en udkik, en ordonnans og en bjergemærsmænd. Udkikken stod på åben bro, hvor det kunne være rigtigt koldt og vådt, ordonnansen gik til hånd for vagtassistenten og opholdt sig ved vagtstuen på agterdækket og bjergemærsmændene skulle opholde sig helt agterude og holde øje efter evt. overbordfaldne, hvilket ikke var det mest spændende job.

For anker gik man de samme vagter, minus rorgænger, hvor udkikken dog havde den ekstra opgave at holde øje med at man ikke drev for ankeret ved at checke nogle pejlinger til forskellige faste punkter i land.

Ved kaj gik man skildvagt og ordonnans. Skildvagt var enten bevæbnet med gevær, senere maskinpistol, eller med knippel. I udlandet stod skildvagten på dækket for ikke at have bevæbnet personel på fremmed grund, men ellers stod man nedenfor falderebet.

Ved kaj havde et skift vagt en dag af gangen, (på flådestation dog kun et halvt skift), Kongens eller Dronningens kvarter, hhv. ulige og lige skibsnumre. Skibsnumre blev tildelt i grupper, der viste hvilken funktion man havde ombord.

Dagen begyndte med udpurring ved halv syvtiden. Det foregik med bådsmandspibe og det berømte: "rejse rejse ut af køjeren, vaske sig, drikke te!", (der fandtes også andre variationer af mere eller mindre høvisk tilsnit) så som sagt og mønstring på agterdækket kl. 8, hvor der var udstikning til rengøring og andre arbejder, som varede til halv ti. Her var der en ½ times pause, hvorefter man arbejdede til ca. kl. 1130, hvor der var frokost. Maden ombord var god i det store og hele. Ved 1330-tiden igen an til arbejde indtil kl. 16, hvor der blev skejlet ud. Så vidt jeg husker, var lørdagsarbejde på dette tidspunkt ophørt. Ellers var der arbejde om lørdagen til kl. 12, undtagen for de der havde forlænget weekend, som startede fredag kl. 16.

I den tid var der stadig en stor afstand mellem personelgrupperne. Der var respekt for vinkler og ærmedistinktioner, specielt på de store skibe. Det var noget mere afslappet på de små skibe. Der var en ret skarp adskillelse i det daglige arbejde mellem 5-tommer folkene og 40mm-drengene, idet de store kanoner var bemandede af de gamle konstabler, mens vi nye havde 40mm'erne.

Den menige besætning bestod af gamle konstabler, som havde sejlet med *Peder Skram*, et nyt hold værnepligtige og os konstabler fra hold 3/65. Normalt blev konstabler udkommanderet til et skib/tjenestested for 3 års nyttetjeneste, men vores hold var kun ombord, som et overgangshold, de resterende otte måneder af *Herluf Trolles* kommando og skulle derefter klargøre *Peder Skram* for en normal 3-års besætning. Derefter blev vi spredt ud på forskellige tjenestesteder, mest i land.

Der var generelt et godt forhold mellem de værnepligtige og konstablerne/overkonstablerne, dog med mange godmodige drillerier. Det var jo også nødvendigt at kunne sammen, når man boede så tæt op ad hinanden og skulle arbejde sammen.

Der fandtes også udbredt brug af øge- / kælenavne, som opstod af mange forskellige årsager, mange opkaldt efter hvor de kom fra, (bl.a. Esbjerg, 'holmer o. lign.), særlige kendetegn, (babyface, Clark Gable, fætter Guf) og andre, der hentydede til gæsternes civile arbejde eller andet (white bear, spionen, landmanden og fiskeren).

Ombord havde vi også en banjermester, som vi havde haft som skoleofficer på SKS MGH, der hed SL Borup og da banjermesterkontoret var placeret i agterenden af bagbords gang, blev den naturligvis kaldt "Borups Alle". Bagbords gang var den gennemgående gang fra



for til agter i dækshuset på hoveddækket, der betød at man kunne gå fra for til agter uden at skulle ud på dækket, en fin detalje i dårligt vejr. Det var også en af de daglige pligter for morgenvagten at vaske denne gang, da der om dagen var tæt trafik her.

ILL: 3bz-storgaard

Tre af fregattens orlogsgaster nyder solnedgangen på Herluf Trolles agterdæk. (S. Storgaard)

2. Del

Herluf Trolle afgik på togt i de indre danske farvande 26. januar med første anløb af Fredericia på weekend. Vi sejlede under Lillebæltsbroen, hvor det fra dækket så ud til at toppen på formasten ville blive revet af, men det gik (naturligvis). Besøgte Aarhus, Frederikshavn, Esbjerg og Kolding samt ankring rundt om i bl.a. Sandbjerg Vig v/Juelsminde, Nivå Bugt, Odense Fjord, Hundested, Ebeltoft Vig og Grenå. Derefter afgang til Rotterdam nord om Skagen og løb ind i noget kraftigt vejr i Nordsøen. Man stillede ikke så store krav til folk i sådan noget vejr, og køen i kantinen var ikke så lang som til daglig, men jeg havde lært, at det var godt at spise, så det gjorde jeg som regel. Mange opholdt sig mest på køjen, men der var bedst på dækket.

Vi ankom til Hoek van Holland og fulgtes med *Triton* ind til Rotterdam, hvor vi fortøjede nedenfor Euromast ved rederiet van Ommeren's kontor på nord siden af floden. Vi var nogle værnepligtige og konstabler fra 3. skifte som lejede en bil og tog en tur rundt i omegnen og ud til kysten. I de tider måtte menige ikke gå i land i civil i udlandet, så der var en del steder indenfor fornøjelsesindustrien, hvor vi ikke kunne komme ind, men så var der de mere ydmyge steder på den anden side af floden, et kvarter ved navn Kattendrecht, hvor vi var velkomne. Dog skulle de lige have rede på hvorfra vi kom, de troede først vi var amerikanere og det var ikke populært, heller ikke dengang. Da de hørte vi kom fra Danmark, var det en helt anden sag, så var det Ole Madsen (med hårdt d), som var kendt fodboldspiller i Sparta Rotterdam, så var vi næsten i familie. Vi var også inviteret til fodboldkamp hos Sparta, begge besætninger, og det gik ikke stille af, for nogle fra *Tritons* besætning havde fremskaffet et tågehorn med håndsving, vistnok fra skibets nødudstyr, og den blev benyttet flittigt. Om aftenen var der cocktailparty ombord, bl.a. med deltagelse af Ole Madsen, det var selvfølgelig kun for officererne, mens vagtholdet deltog i serveringen. Eleverne dannede et honnørkompagni, som gik til den dansk-svenske sømandskirke.

Herefter forlagde vi så hjemad og på vej ud af floden mødte vi en engelsk flådestyrke, bestående af fem fregatter og en ubåd, for indadgående, så der blevet pebet "front" nogle gange her og gik så til Aarhus, Frederikshavn og Holmen.

Fartprøver blev udført på "Vinga"-milen ved Göteborg og det blev overvåget af svenskerne, for en enkelt gang var vi nok kommet for tæt på forbudt (svensk) område, for der dukkede en svensk patruljebåd op og viste os vej længere bort fra kysten.

Vi gik altid i og af havn med hjælp af bugserbåd, sikkert fordi det lange skib var svært at vride rundt med skruerne, samt den store overbygning, der fik den til at drive for vinden. Der var dog én gang, hvor vi gik i havn uden hjælp og det var en dag, hvor vi havde forladt Frederikshavn og der en times tid ude, skete et uheld, hvor en maskinmand fik en luge ned over fingrene, som blev ilde tilredt. Så gik vi på turbiner mod land og gik lige til kaj på flådestationen uden nogen hjælp.

Vi havde også en del sejlads med repræsentanter for udenlandske mariner og med journalister, der skulle se hvad den kunne præstere og så blev der sejlet med turbiner og fuld fart, samt det "sture" nummer, standsning på et par skibslængder fra fuld fart. Det var voldsomt og man kan forestille sig at det var nogle voldsomme påvirkninger på maskineriet. Der blev også prajet "pas op for slingerage" el. lign. for at undgå personskader, hvis man ikke holdt fast. Som man kan se af billeder under fart havde de en meget kraftig "nose-up attitude" under stor fart, specielt på lavt vand, og trak en stor hækbølge efter sig.



ILL: bovbjerg-storgaard

Fregatternes hækbølge. (S. Storgaard)

Under en af sejladserne havarede et af gearene og vi måtte sejle på én maskine og det bevirkede at skibet vred sig så maskinfolkene fik travlt med at tætte lække brandledninger. De blev senere monteret med fleksible samlinger for at undgå det. Vi blev overhalet af depotskibet *Hjælperen* på vej hjem fra Aarhus, hvilket var den ultimative ydmygelse. Efter hvad vi hørte havde chefen fra *Hjælperen* sendt et signal til *Herluf Trolle* for gnide lidt salt i såret, da de sejlede forbi.

Der var to gange familiedag, hvor besætningens familier fik en eftermiddag til søs, ud af hhv. Aarhus og Langelinie med standard servering: røde pølser, varm kartoffelsalat og varm kakao. Det var det måltid, som vi altid fik, efter øvelser eller andre strabadser, uanset tid på døgnet.

Herluf Trolle deltog i en dansk-tysk øvelse, hvor vi sejlede med de tyske "Köln" klasse fregatter, med lignende maskineri som vores. Herunder besøgte vi Kiel og Tirpitzhafen. Det var foråret 1968 og et rigtig fint ophold, sammen med engelske, norske og tyske enheder. Der blev drukket en del rom i kantinen på flådestationen og byttet huebånd med de fremmede matroser. På vej hjem til Holmen gik vi syd om Gedser og blev fulgt af en øst-tysk korvet hele vejen langs Østtyskland's søgrænse og den blev erstattet af en polsk motortorpedobåd, som så fulgte os op til Møen.

ILL: tpskud-HRTR-Storgaard-6

Forsøgs-torpedorøret på Herluf Trolles bagbord side gøres klar til skydning. (S. Storgaard)

I april-maj fik vi installeret et enkelt torpedoapparat på bagbord sidedæk, med to slisker til reservetorpedoer, samt et hejsearrangement for samme, op-hængt hvor normalt den lille motorbåd hang. Så gik man i gang med skydninger ved Hesselø, sammen med torpedo transportskibet *Sleipner*. Det skete på den måde at vi stilleliggende eller med lav fart afskød en torpedo og så speederen i bund efter den og så observere, hvor torpedoen stoppede og stak sin orange snuden i vejret, og så afvente at *Sleipner* nåede frem og samlede den op.





ILL: tpskud-HRTR-Storgaard-5

Torpedoer tages om bord fra transportskibet Sleipner. (S. Storgaard)

Vi deltog også i Danex øvelse med start fra Langelinie, det var dengang der var mange skibe, hele Langelinie fyldt op med de mindre enheder og *Herluf Trolle*, et par spaghetti-både og to minelæggere af Falster-klassen ved bøjer i havnen. Under en natøvelse blev vi angrebet af en gruppe MTB og som udkik fik man først øje på dem, når de var meget tæt på, så man må håbe at radaren havde fanget dem meget tidligere. Der blev også øvet helikopter transfer fra agterdækket udført af en af Søværnets Alouette III. Flyvevåbnet deltog også med luftangreb og fotorecce med jagere. Efter Danex gik hele styrken til Oslo for en forlænget weekend. Vi ankom til Oslofjorden og gik et stykke op i den, her ankredes for klargøring til ankomst Oslo, et ret flot syn med skibe så langt øjet rækker. Der var også badning i fjorden fra skibet. *Herluf Trolle* havde en del af tambourkorpset ombord og det var en blandet fornøjelse, idet man fik den gode ide, at morgenvækning over intercom-anlægget skulle ske med trompetmusik, mod den sædvanlige vækning med bådsmandspibe. Tilbage til Holmen og besætningen gik på ferie. I sidste del af juli afgik *Herluf Trolle* til Frederikshavn for afrigning. På turen derop afprøvede vi kemisk tågeudlægning, det så meget effektivt ud, men noget ubehageligt stads at arbejde med. Dyser skulle rengøres bagefter og det krævede beskyttelsesgrej for ikke at få tågesyren på huden. Her lå vi 2-3 uger og afriggede, det var næsten som en anden ferie, efter fyraften drog vi til de forskellige strande i omegnen.

ILL: 127mmskydning-sstorgaard

Et – desværre rystet – fotografi af en affyring af Peder Skrams forreste 127mm kanon. (S. Storgaard)



I mellemtiden var *Peder Skram* afleveret fra værftet nu fuldt udrustet med radar og ildledning, samt forlænget udstødningsrør for gasturbinerne monteret på begge skorstene. Disse rør blev senere skjult af at toppen på skorstene blev forhøjet. Båden var i en frygtelig tilstand, snavset, for at sige mildt, overalt og rustent dæk og havde et alvorligt behov for maling udenbords og ovenbords. Dette blev så vores opgave de næste par måneder, som blev afsluttet med admiralsinspektion i Aarhus bugt, inden vi afgik fra et skib i rimelig god forfatning og kunne overlade det til en tre-årsbesætning. 15. august 1968 havde vi skiftet kommando fra *Herluf Trolle* og *Peder Skram*, og efter endelig afrigning, var vi en lille del af besætningen, som sejlede *Herluf Trolle* til Helsingør og fik den placeret i tørdokken og så med bus hjem. I august 1968, mens vi lå ved Orlogsværftet, skete revolutionen i Tjekkoslovakiet og den dag da Sovjetunionen gik til angreb i Prag, var vi i forhøjet beredskab og nægtet landlov. Vi kunne dog ikke have sejlet nogen steder pga. værftets arbejder ombord. Efter klargøring og den utroligt irriterende støj fra lufthamre, som blev brugt til at fjerne maling og rust fra dækket, samt behandling af dæk med maling og anti-skrud behandling på gangarealer-

ne, foretog vi sejlads i Sundet og nord for Sjælland. Her havde vi rendezvous med et par klasse gasturbinebåde af Søløven-klassen, som havde en gruppe hærofficerer med på tur.

Der var forskel på maskineriet i de to både, *Peder Skrams* turbiner røg kraftigt under sejlads, mens *Herluf Trolles* turbiner var stort set røgfri. En del af vedligeholdelsen af turbinerne bestod i vask for at fjerne saltbelægning i maskineriet og viste sig ved kraftig hvid røg/damp. Bådene var forsynet med KAMEWA variable pitch propeller og de havde den egenskab, at hvis man mister kontrollen med dem gik de automatisk i bak og det prøvede vi en eller to gange.

Svenn Storgaard. 26. november 2005