



Nr. 2  
juni  
2009  
12. 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.pederskramsvener.dk

Email: info@pederskramsvener.dk

## ***Kontor:***

Elefanten, Nyholm,

1439 København K.

Bank: reg. Nr.: 9570 konto: 0683280

Sekretærer:

Erik Nygaard og Adam Pomykala.

Email: kontor@pederskramsvener.dk

## ***Bestyrelse:***

### ***Formand:***

Kommandørkaptajn Leif Rostgaard  
Sørensen

Tlf. 49 14 15 39

Email: formand@pederskramsvener.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@pederskramsvener.dk

Peter Lindstrøm

Tlf. 49 14 73 87

Email: redaktion@pederskramsvener.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.pederskramsvener.dk>

### ***Email:***

[radiodivisionen@pederskramsvener.dk](mailto:radiodivisionen@pederskramsvener.dk)

## ***Telefoner:***

Fregatten: 32 57 13 16

Særarrangementer: Jørgen F. Bork:

23 72 69 77

Leder: Kaj Nielsen OZ9AC

Email: ozniac@jubii.dk

# Redaktionelt

**N**år dette læses er besøgssæsonen 2009 i fuld gang. Efter redaktionen af dette blad var sluttet, kom den glædelige meddelelse at DFDS Canal Tours har fået tilladelse til at lægge til ved Elefanten. Det betyder at man kan komme fra Nyhavn i hjertet af København direkte til PEDER SKRAM's liggeplads på 10 minutter - læs mere på side 27.

I dette blad er der som sædvanlig meget interessant læsestof - jeg kan nævne fortsættelsen af artiklerien om alle tiders krigsskibe, der denne gang handler om NIMITZ CLASS AIRCRAFTCARRIERS, men også opridser historien om US Navy's hangarskibe gennem den forløbne tid. Der er også et klip fra Danmarks Marineforening's blad "Under Dannnebrog" 1926 hvor en værnepligtig på Panserfregatten PEDER SKRAM fortæller om da de var eskorte for kongeskibet SLESVIG, på vej Til Kronstadt med den senere kejserinde Dagmar. Og endeligt afsløres navnene på de nye fregatter til Søværnet.

God fornøjelse!

På redaktionen vegne

*Peter Lindstrøm.*

49 14 73 87

Email: [redaktionen@pederskramsvener.dk](mailto:redaktionen@pederskramsvener.dk)

Blad nr.	Deadline	Udkommer
3-2009	1. august 2009	september 2009
4-2009	1. november 2009	december 2009
1-2010	1. februar 2010	marts 2010
2-2010	1. maj 2010	Juni 2010

## Indhold

3. Redaktionelt.
4. Formanden har ordet.
5. Top ti liste.
- 6-17. USS NIMITZ klassen.
- 18-19. De nye fregatter har fået navne.
- 20-22. Da kejserinde Dagmar rejste fra Danmark.
23. En gammel dame fylder 100 år.
24. "Hvad har ministeren imod vores skib?"
25. Fra radiodivisionen.
25. Generalforsamling 2009.
26. Meddelelser fra foreningen.
27. Åbningstider i sommerperioden.

Forsiden:  
NIMITZ CLASS AIRCRAFT-CARRIER.  
Læs artiklen fra side 6.





# Formanden har ordet



Så er sæson 2009 skudt i gang. PEDER SKRAM er nu åben for besøgende hver weekend i juni og fra 1. juli hver dag frem til og med 15. august.

I lighed med tidligere år vil der lørdag den 6. juni kl. 0900-1000 (før åbningsæsonen indledes) blive afholdt et "Kustodetræf" om bord, således at Fonden kan give en instruktion til kustoderne om aktuelle forhold omkring fregatten og om samarbejdet med SÆLEN og SEHESTED.

"Arbejdsbierne" har i vinterens og forårets løb været særdeles aktive med at klargøre PEDER SKRAM bedst muligt til sommerens åbningsperiode og med en lang række vedligeholdelsesarbejder. De tilsigtede arbejdsweekender i april og maj måtte aflyses på grund af svigtende tilslutning. Den lille skare af trofaste arbejdsbier har derfor måttet arbejde næsten i døgndrift. Uden deres indsats kunne fregatten slet ikke åbnes for besøgende.

Det er beskæmmende, at der ud af 500 medlemmer slet ikke er idet mindste nogle, der kan og vil forstærke det faste hold.

Der er fortsat behov for ekstra arbejdskraft til at klare de mange opgaver. Jeg må gentage mig selv og igen opfordre Venneforeningens medlemmer til at yde en indsats ved at deltage i arbejdet om bord. Kontakt *Niels Rastrup Andersen* og aftal, hvornår I kan sætte nogle fridage ind på arbejdsopgaverne.

Der arbejdes eksempelvis med O-rummet, med adgangsforholdene til maskinrum "K", med renovering eller udskiftning af lugekarme, med både 127 mm 40 mm og 20 mm kanoner og med meget mere.

Lad mig henlede medlemmernes opmærksomhed på det forhold, at der IKKE er offentlige midler i projektet Museumsfregatten PEDER SKRAM. Siden Fonden PEDER SKRAM i 1992 overtog fregatten, har genudrustningen fundet sted udelukkende for private midler tilvejebragt dels fra sponsorer for de større opgaver, dels ved udlejning af fregatten til firmaarrangementer, dels gennem entréindtægter og sidst men ikke mindst gennem støttebeløb fra "Fregatten PEDER SKRAM's Venner".

Arbejdet med at genudruste fregatten er i stor udstrækning blevet udført af frivillige, hovedsageligt af Venneforeningens medlemmer, under ledelse af en af Fonden ansat "Teknisk Leder". De større opgaver har været udført af professionel arbejdskraft finansieret af diverse sponsorer. Fregattens åbningsperioder vil kun kunne finansieres, når kustodevagten bemannes med frivillige, ulønnede medlemmer af Venneforeningen. Sponsorerne vil ikke finansiere den daglige drift. Så alle udgifter til EL, vand, telefon, forsikringer, kustodernes bispisning, værktøj, reservedele m.v. SKAL holdes inden for de midler, som tilvejebringes gennem entréindtægter, firmaarrangementer, salg af souvenir samt støtten fra Venneforeningen.

Som det fremgår, er fregattens videre skæbne i høj grad afhængig af fuld støtte fra Venneforeningen.

Det nye billetkontor og opholdsrummet bag ved fremstår nu i overensstemmelse med de godkendte tegninger. Lad mig her igen udtrykke min anerkendelse for det store og flotte arbejde, som "arbejdsbierne" har lagt også i dette projekt.

Leif Rostgaard Sørensen  
Formand

## 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. (blad nr. 4 2008 og blad nr.1 2009)
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. 2, USS NIMITZ klassen.

Læs artiklen på de følgende sider. 

# NIMITZ CLASS AIRCRAFTCARRIERS.



Af Jens Møller.

De 10 atomdrevne Hangarskibe af NIMITZ klassen udgør i dag den eneste klasse i verdenen af operationelle "Supercarriers". Med et displacement på 102.000 tons, længde 332m, 80-90 fly og en besætning på ca. 6.000 mand, er disse skibe de største, mest komplekse, fleksible, hårdtslående og langtrækkende våbensystemer, der nogen sinde er bygget.

Som tidligere beskrevet var de 24 hangarskibe af ESSEX klassen, bygget 1942-45, de største og kraftigste hangarskibe der nogensinde var bygget. Med en gennemsnitlig byggetid på 26 måneder, var de en af de største teknologiske og konstruktionsmæssige bedrifter. Efter krigen færdiggjorde man desuden 3 hangarskibe af den noget større MIDWAY klasse og disse skibe udgjorde sammen med ESSEX klassen ryggraden i US-Navy under Koreakrigen og frem til 1955. 1. oktober dette år hejste verdenens første Supercarrier USS FORESTAL kommando. Den havde et displacement på ca. 80.600 tons fl., var 326m lang, 40m bred ved wl. og 77m bred ved flight deck. Den var som det første hangarskib designet til kun at operere moderne jetfly og kunne medføre 80-90 fly. Farten var 33 knob med en aktionsradius 8.000 sømil ved 20 knob. Besætningen var på ca. 5.900 mand incl. ca. 2.400 Airwing staff. Den var fra begyndelsen designet med de 2 britiske opfindelser som "Angled (vinklet) Flight deck" og "Steam (damp) catapults", hvilket betød at man kunne operere med moderne tunge jetfly. Jeg skal senere i artiklen prøve at beskrive disse 2 geniale opfindelser.

## Tekniske data:

Længde: 332,5 meter  
Bredde: 76,8 meter  
Dybgang: 12,5 meter  
Displacement: 80.600 tons

Besætning: 3.200 mand  
Besætning (Airwing): 2.480 mand

## Maskineri:

2 Westinghouse A4W atom reaktorer  
4 Dampmaskiner á 150 MW. 4 skruer  
Fart: 33 knob.  
8 dampdrevne generatorer á 80.000 KW.  
4 dieseldrevne generatorer á 2.680 HP (nødforsyning.)

## Armering:

2 til 5 stk. CISW Phalanx luftværnskanoner.  
2 til 3 stk. Mk.29 Seasparow luftværnsmissiler.  
2 stk. 21 cell Sea Ram luftværnsmissiler.  
4 stk. Super RBOC Mk. - 36 chaff missiler.

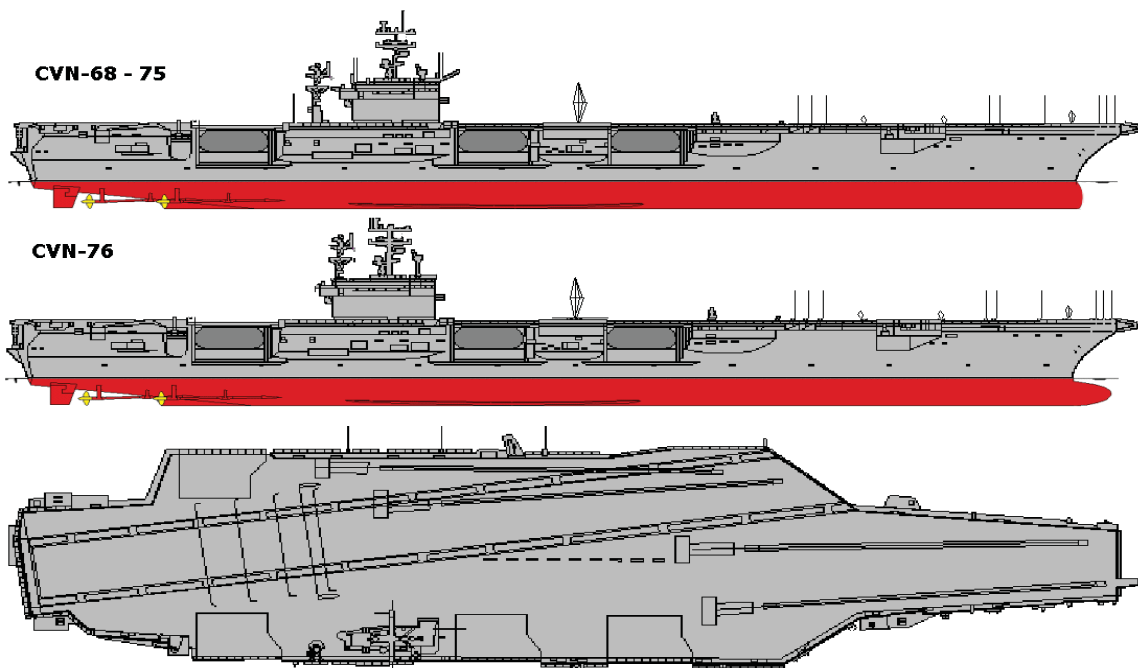
## Panser:

2,5 in. (62,5mm) på udsatte steder, samt ved magasiner.  
Kommando pansertårn 279mm.

## Fly:

Op til 90 stk.





Yderligere 3 skibe blev færdigbygget de næste 3 år. I november 1961 hejste det første skib af i alt 4 KITTY HAWK hangarskibe kommando. De var opdaterede gentagelser af FORRESTAL klassen. Samme år blev den helt store sensation dog det atomdrevne hangarskib USS ENTERPRISE, som hejste kommando i november 1961. Det var verdens største atomdrevne skib og samtidig det første atomdrevne hangarskib. 91.000 tons fl. 332m lang oa. og 77m bred ved Flight deck. Disse 9 Supercarriers udgjorde sammen med de 3 MIDWAY skibe, den gang US Navys kraftigste slagstyrke nogen sinde. I overgangsfasen ombyggede man desuden en del af de ældre Essex klasse hangarskibe efter de samme principper, hvilket betød at disse skibe kunne holdes operations-dygtige langt ind i 1980'erne. Flere deltog aktivt i Vietnamkrigen.

Den kolde krig fortsatte uforandret sin gang og Cuba-krisen havde lært amerikanerne, at overlegenhed inden for alle 3 værn var en absolut nødvendighed. Derudover blev den atomare oprustning den helt store ressourcemæssige tekniske og økonomi-

ske belastning for både øst og vest. US Navy byggede i perioden 1961 til 1967 i alt 29 atomdrevne u-både, hver bevæbnet med 16 Polarissmissiler med atomladning. Derudover byggede man i samme periode 55 atomdrevne angrebs u-både og 9 atomdrevne krydsere. Erfaringerne med USS ENTERPRISE viste lynhurtigt, at atomdrevne hangarskibe havde langt større kapacitet end de konventionelle med oliefyrede kedler og damp-turbiner. Forrestal og Kitty Hawk - klasserne havde en aktionsradius på 8-12.000 sømil ved 20 knob. USS ENTERPRISE kan sejle med en gennemsnitlig hastighed på 30 knob i 3-4 år inden "optankning" af nyt atombrændsel. De 7 - 9.000 tons brændselsolie som de konventionelle skibe medfører, kan i stedet bruges til flybrændstof. Erfaringerne var så gode, at man allerede i 1962 afgav bestilling på en helt ny klasse af atomdrevne hangarskibe. CVN-68 USS NIMITZ blev kølstrakt 22. juni 1968 og hejste kommando 3. maj 1975 i overværelse af præsident Gerald Ford og med Kommandør Michael Manazir som første chef.

Størrelsesmæssig er USS NIMITZ og USS ENTERPRISE nogenlunde ens. Forskellen ligger i de tekniske forbedringer (som i øvrigt forsinkede bygningen af de 2 første skibe USS NIMITZ og USS DWIGHT D. EISENHOWER med 2 år p.g.a. test af bl.a. de nye reaktorer). USS ENTERPRISE har 8 vandkølede A2W atom-reaktorer som driver 4 stk. Westinghouse damp-turbiner på i alt 280.000 shp. USS NIMITZ har kun 2 stk. A4W-reaktorer som driver 4 turbiner. Samtidig har man sat hastigheden ned med 2 knob til 33 knob, hvorved man sparer 20.000 shp. på turbinerne, og dermed plads og vægt. Forbedringerne i reaktorerne betyder, at disse skibe kan sejle i 13 – 15 år før "optankning" af nyt atom-brændsel. Det svarer til ca. 1.200.000 sømil mellem hver "optankning". I alt 14 NIMITZ klasse skibe var planlagt, men kun 10 blev bestilt og færdigbygget. Samtlige skibe er bygget på Newport News Shipbuilding (det eneste værft der kan bygge så store skibe) og byggeomkostningerne var US\$ 8.28.000.000,- (eksklusive fly). Værftet blev dog så dygtig, at de sidste skibe blev ca. 2 mia. \$ billigere og byggetiden nedsat med 22 måneder. Sidste skib i serien, CVN-77 USS GEORGE H.W. BUSH hejste kommando 10. jan 2009. Forventet levetid pr. skib er ca. 50 år.

Opgaverne for disse atomdrevne hangarskibe er, at yde vedvarende, uafhængig fremskudt tilstedeværelse og afskrækkelse, samt være hovedhjørnesteinen i en "Task Force" (national eller international) som samles i en krisesituation. De skal kunne sende deres fly på rekognoscering eller til angreb over hav og land, kontinuerligt i månedsvis. Hangarskibet vil medbringe en flådestyrke, under kommando af en Rearadmiral, bestående af missilkrydsere, destroyers, fregatter, u-både og forsyningskibe. Flyene vil være i stand



Replenishment at sea.

til at angribe og ødelægge enhver form for trussel, i luften, over eller under havet eller på land, lægge eller stryge miner og meget mere – kun fantasien sætter grænsen. Hangarskibet medbringer forsyninger af proviant til 90 dage, men kun ammunition og flybrændstof til ca. 20 dages kontinuerlige operationer. I gruppen er derfor tilknyttet forskellige forsyningskibe medens skibet er i operationsområdet. De kan til enhver tid tilføre alle former for forsyninger, incl. fly reservedele (Replenishment at sea). Hele styrken kan derfor være i aktion i månedsvis. For hangarskibet er det således primært besætnings træning og udholdenhed der sætter begrænsningerne.

Et Nimitz-klasse hangarskib er i virkeligheden en flydende fly base (USS NIMITZ har større operationskapacitet end Oslo lufthavn). Skibet kan kontinuerligt sende en F/A-18 Hornet med en MTOW på 21.319kg i luften hvert minut, samtidig med, at den modtager et fly til landing hvert andet minut.

Det enorme Flightdeck, med et areal på 11,2 tønder land (ca. 5,5 ha), er en scene med enorm aktivitet. Fly, piloter, mekanikere, dæksbesætning af enhver art og mængder af materiel, er medspillere i en gennemprøvet og omhyggeligt koreograferet kæmpeballet. De 4 elevatorer, hver på størrelse med en mindre parcel- ➔

husgrund, bringer fly til og fra hangardækket. Små traktorer bringer flyene til deres forudbestemte positioner på flightdeck. Her bliver de tanket med brændstof fra tanke i bunden af skibet, ammunition, bomber og missiler bringes op fra magasinerne. Mandskabet omkring flyene er iklædt tøj af forskellige farver der indikerer deres ansvarsområde: Gul er "follow me" og flyparkering, lilla er tankning, blå er bugsering, grøn er katapult - og bremsewire, brun er flymekanikere og rød er ammunition samt brand og redning.



Fligthdeck mandskab med deres forskellig farvede veste.

Når flyet er startklart gives besked til controlroom i operationsrummet. Herfra går ordren til afgang til flightdeck controlroom. Her sidder en gruppe under kommando af Flightdeck Officer. De styrer som sagt alle flyaktiviteter på dækket. Man skulle tro, at i et teknisk, elektronisk vidunder som et hangarskib styres alt via IT, men her sidder en gruppe mennesker og "leger" med en slags store Legoklodser af træ. Hver klods repræsenterer et fly og forskellige symboler indikere hvilket niveau flyet er på i klargøringsfasen. Hvis flyet har en større teknisk fejl som kun kan klares på hangardækket, lægger man 2 pænt store møtrikker på klodsen, og indikere derved, at flyet skal bugseres til en elevator og ned til hangaren. En møtrik indikerer teknisk klar-

gøring på flightdeck. Et fly som bliver tanket eller laster ammunition får et lille rødt flag på o.s.v. Et herligt enkelt og overskueligt system. Det blev udviklet af en lille gruppe officerer ombord på et hangarskib i Stillehavet under 2. verdenskrig. Man måtte tage de forhåndenværende midler i brug, tømmergasten savede klodserne ud af nogle lægter og møtrikker og andre symboler fandt man i rodekasserne på et værksted.

Samtidig skal man tænke på, at skibet sejler med en hastighed af ca. 30knob. Det giver en "frisk" vind hen over dækket, så håret ligger vandret. Hertil brølende jetmotorer fra startende fly, larmen fra katapulterne og det enorme dunk når et fly banker landingshjulene i dækket. Hele denne ballet er i gang 24 timer i døgnet, dag efter dag når man er i operationsområdet. Mændene og kvinderne i de "sjove" farvede hjelme og dragter arbejder i 3 holds skift, nogle gange i flere uger i træk. Mange af mandskabsbanjerne er, anbragt i forskibet, hvor støjen fra fly og katapulter bevirker, at en naturlig træthed er en forudsætning for en god lang søvn i køjen. Ikke uden grund anses arbejdet på dækket af et hangarskib for noget af det farligste, men grundet god uddannelse og streng disciplin er arbejdsulykker sjældne.



Hangar dækket



Et hangarskib er, somt sagt, blot et skib hvorpå man har lagt et gennemgående dæk fra stævn til hæk. I styrbord side er der en bygning, eller "øen" som den kaldes, der indeholder kommandobro, flylederkontrol, antenner og andet udstyr. De store kommandocentre ligger beskyttet nede i skibet. Hangarskibe er i dag delt op i to skarpt adskilte grupper, adskilt efter metoderne for start og landing (Vi ser her helt bort fra skibe kun beregnet til helikoptere). Mindre hangarskibe som er beregnet til VTOL fly (Vertical Take Off Landing) er ikke udstyret med katapulter eller landingsbane med wirestop. Her starter og lander flyene lodret, eller via et "skihop" hvor det engelsk udviklet BA - Harrier fly er et typisk eksempel. Denne form for hangarskibe opereres i dag i England, Rusland, Italien, Spanien, Indien, Thailand og Brasilien. Traditionelle hangarskibe med store tunge fly, har et gennemgående dæk opdelt i en startbane og en landingsbane, og opereres i dag kun i USA og Frankrig. Frem til 1950'erne var opdeling af dækket altid i skibets længdeakse. Da start og landingsoperationer hver for sig skulle bruge ca. 2 tredjedele af dækkets længde kunne man ikke starte og lande på samme tid. Flyene startede ved egen motorkraft og havde derfor brug for en stor del af dækket. Ved landing måtte man rejse et kraftigt stålnet, som skulle fange vildfarende fly som havde kikset landingen, og dermed



ville køre ind i parkerede fly i forreste del af skibet. Denne metode var absolut ikke ufarlig for piloten. Dette net m.v. optog ligeledes megen plads. I dag er dækket opbygget med "Steam catapult" og Angled Deck". Katapulterne accelererer flyene med stor hastighed og dermed kan man gøre startdækket kortere, til trods for at flyene er blevet mange gange tungere. Landingsdækket agter er typisk vinklet 6 – 10 grader fra dækkets længderetning. Det er så langt, at det derved rager mange meter ud fra siden af skibet og forlænges tilmed ofte med en elevatorplatform, så flyene kan bringes direkte ned til hangardækket. Tilsammen giver denne opdeling to enorme fordele. Et: Man kan starte og lande fly på samme tid. To: Under landing kan piloten altid afbryde en landing og lynhurtigt give gas for at tage en "æresrunde" til et nyt forsøg. Det første hangarskib der blev ombygget med disse to nyskabelser var HMS VICTORIOUS fra Royal Navy, i 1950-55.

Som lovet kommer så her en beskrivelse af dampkatapulten. Den består kort fortalt af en 70m lang cylinder med et enormt stempel som drives fremad af vanddamp under enormt højt tryk (op til 200 PSI eller 13,8 bar ved en temperatur på 190 grader C). Dette enorme tryk skal være til stede næsten konstant, idet katapulten skal være klar igen efter få mi- ➔



Klar til katapultstart



nutter. De 4 katapulter kan hver især, accelererer et fly med en vægt op til 40 tons, til en hastighed fra 0 til 180 miles i timen og op til en højde af 300 feet (100m). Det er her det helt enkle og geniale engelske katapultsystem kommer ind, idet man bruger gode gamle Mr. Newtons teorier om tryk og modtryk. Opskriften er kort fortalt: "Man tager" en enorm stål-tank, fylder den halvt med koldt vand. Nu "tager man" så vanddamp under højt tryk og høj temperatur fra en anden beholder, forsynet med en

hurtigvirkende ventil, og lukker den-ne damp ind i den første beholder. Dampen vil nu passere igennem det kolde vand, hvor en del af den fortættes og bliver til vand (samme princip som nordmændene bruger i deres destillationsapparater). Den resterende vanddamp lægger sig over vandoverfladen i tanken. Samtidig er vandet i tanken blevet opvarmet af den varme damp der passerer igennem, og en del begynder lynhurtigt at fordampe, og dermed øges mængden af damp over vandet yderligere. På grund af den forøgede vandmængde ved fortætningen, samt temperaturstigningen bliver dampen nu presset sammen med meget højt tryk til følge (op til de nævnte 200 PSI). En anden hurtigvirkende ventil sidder for oven og kan nu slippe denne højtryksdamp ud, i netop det øjeblik der bliver brug for den ved stemplet i katapulten. Så længe man har damp til at sende ind, kan man også få højtryksdamp ud. "Simple my dear Newton".



Så gik starten

Ligeledes lovede jeg en beskrivelse af "The Angled deck". (se billedet øverst på forrige side.) Denne form for landingsdæk er i dag standard på alle hangarskibe der kan operere fastvingefly med normal start - og landingsforløb. Landingsdækket ligger i en vinkel på 6 – 10 grader fra længdeaksen. Banen slutter på et udhæng fra skibssiden, som regel i bagbordsiden. Dette udhæng kan have en bredde på mere end 50m fra skibssiden og en længde på op til 150m. På denne måde bliver landingsbanen alt i alt forlænget så meget, at den optager op til 2 trediedele af skibets længde. På de 4 første Supercarriers af Forrestal klassen ender landingsbanen yderligere i en elevatorplatform, så flyene kan bringes direkte ned til hangardækket. Denne placering af elevatoren blev dog forladt på alle efterfølgende skibe, idet erfaringen viste, at man ikke kunne bruge elevatoren uden at blokere for landing. Elevatoren i bagbordssiden er nu rykket helt agterud i udhænget. Hele denne udbygning af landingsbanen giver således mulighed for, at flyene kan starte og lande på samme tid. I styrbord side er der også et udhæng, dog knapt så bredt. Her er kommandobygningen (øen) placeret sammen med 3 elevatorer. Dette udhæng giver mulighed for at servicere flere fly på flydækket. Når flyene kommer ind til landing benytter man et landingssystem: "Mirror Deck Landing" som ligeledes er udviklet i Royal Navy i halvtredserne, men moderniseret af US Navy hvor det kaldes: "Improved Fresnel Optical Landing System". Dette system har en væsentlig længere rækkevidde, og består af nogle store linser og spejle, som viser piloten den korrekte glidevinkel for landing. Årsagen til, at man bruger et "mekanisk" system er, at man ikke som i en moderne lufthavn, kan bruge et ILS-system til, at styre glide-vinklen ind til lan-



dingen, idet landingsbanen på hangarskibet i sagens natur ikke er stationær, men flytter sig med en hastighed af op til 30knob. Flyet følger derfor en glidevinkel som er angivet i spejlsystemet og piloten kan der se, om han ligger i korrekt vinkel. Ved banetærsklen er der spændt 4 – 5 stålwires tværs over dækket i en højde af ca. 50cm. Disse wires er i begge sider koblet til et hydraulisk bremse system. Flyet er forsynet med en stor krog i halesektionen, og denne krog skal fange en af disse wires. Flyet kommer nu ind med en landingshastighed på ca. 150miles (225km) i timen, følger glidevinklen i spejlene og når kroger griber fat i en wire, bliver flyet bremset fra de ca. 150miles til 0 på en distance af 400feet (ca. 135m), (se billedet herover). For at undgå piskesmæld er piloten spændt helt tæt til sædet. Skulle piloten ikke ramme en af de 4 wires, er ulykken på grund af det vinklede dæk ikke så stor. Han kan, som tidligere nævnt, blot give gas og tage en ny tur rundt. Når et fly er landet bliver det overtaget af operationsofficerens legekammerater med klodserne og går videre i systemet for klargøring til næste flyvning. ➔

Hele start og landingsproceduren styres suverænt af operationsofficeren også kaldet "The Air Boss". Han er faktisk den eneste person som, i denne forbindelse, har bemyndigelse til at give chefen for et skib ordre til at skifte kurs eller hastighed. Ved landing af et enkelt fly er der ikke de store problemer, men hvor flyene kommer ind i større grupper, må operationsofficeren fortage en prioritering af rækkefølgen for landing. Alle fly skal oplyse deres brændstofsituation, og fly med de mindste reserver bliver kaldt ind først. Hvis et fly er beskadiget som følge af kamp eller andet, bliver det derimod prioriteret til at lande sidst. Årsagen er, at et beskadiget fly har store chancer for at havarerer på dække efter landingen. De efterfølgende fly vil derfor være afskåret fra at lande. Skulle det beskadigede fly ikke være i stand til at vente til sidst, bliver flyet beordret til at flyve et par miles forud for skibet, hvor besætningen så lader sig skyde ud med kaptapulten. Af samme årsag har man altid 2 helikoptere stående klar på dækket med rotorerne i gang således, at de lynhurtigt kan lette for, at fiske de uheldige op. Under Vietnamkrigen har man eksempler på, at operationsofficerer har været i situationer med mange beskadigede indkommende fly, og af den grund har beordret fly for millioner af dollars sendt i havet. Hvor galt det kan gå, illustreres af en alvorlig ulykke der fandt sted i 1967, ombord på US FORESTAL i Tonkin bugten ud for Vietnam. Et F-4 Phantom fly kom ind til landing og ingen observerede, at højre landingsstel var ramt og derfor ikke var låst. Ved landing kollapsede benet og flyet gled ind i en gruppe fly under klargøring. Sammenstødet var ikke umiddelbart voldsomt, men



Firefighters check the burned out hulk of an A-4E Skyhawk destroyed in the worst fire aboard a U.S. aircraft carrier. The fire erupted aboard USS Forrestal (CVA 59) on 29 July 1967 as the carrier was on station off Vietnam and killed 134 of the ship's crew and airwing. U.S. Navy photograph.

et Zuni missil på et fly under klargøring, gik af og ramte en brændstoftank under vingen på et fly på vej til start, hvorefter ilden hurtigt bredte sig. En brændstof ledning blev sprængt og ilden løb nu ned gennem hullet fra slangen til de underliggende dæk. Først efter 2 dage var ilden helt slukket, men 134 mand var omkommet og 261 kvæstet. 23 fly blev totalskadede og skibet måtte returnere til San Diego for omfattende reparationer. Foruden tabene af de mange menneskeliv løbet skaderne op i 371 mill. Dollars.

Se billedet herover.

Skibenes maskineri består af 2 A4W General Electric højtryks, vandkølede atomreaktorer som leverer damp til 4 gearede turbiner der udvikler i alt 260.000HP (194MW) til 4 skruer. Desuden driver reaktorerne 8 damp-turbine generatorer der hver udvikler 8.000KW, hvilket er strømforsyning nok til en by med 100.000 indbyggere. Derudover er der 4 dieselgeneratorer på 10.720hp som nødforsyning. Rækkevidden for skibet må grundet de 2 atomreaktorer i praksis betegnes som ubegrænset. Hertil kommer et utal af andre tekniske installationer og kontrolrum, som holder hele dette komplicerede maskineri i gang. Jeg kan blot nævne, at en så



simpel ting som ferskvand, ikke blot til besætningen, men i høj grad til køling af reaktorer, motorer, katapulter, drikkevand og badevand til 5.600 mennesker o.s.v. kræver kapacitet til at destillere 1.800.000 liter vand i døgnet. Der er tankkapacitet for ca. 15.000.000 liter flybrændstof med tilhørende pumpesystemer, magasiner for alle former for ammunition, lige fra 7.62mm geværpatroner til 3.000kg selvstyrende bomber og alle former for missiler. Alt kræver værksteder til vedligeholdelse, med smedeværksteder, elektronikværksteder, autoværksteder, flyvedligehold, navigationsudstyr, radioudstyr og mange, mange andre ting. Oven i dette kommer så alle de vældfærds-mæssige behov i form af kabysser, kantiner, messer, frisørsaloner, butikker, bibliotek, hospitaler, tandklinikker; ja selv et posthus med egen zipcode (postnummer) o.s.v. Havde det ikke været for maskineriet med atomreaktorer, havde alt dette ikke været muligt. Til sammenligning havde de 8 skibe af Forrestal - og Kitty Hawk klasserne, som jo var af nogenlunde samme størrelse, kun kapacitet til 8 - 10 dages kontinuerlige operationer, hvilket bevirkede at de skulle have en eller anden form for "replenishment", af fuelolie, flybrændstof, ammunition m.v. hver anden eller tredje dag, hvilket krævede en væsentlig større og omkostningstung logistik.

U.S.Navy råder over 50 taktiske luftgrupper (TACAIR) til bemanning af flådens hangarskibe. Der går en TACAIR til bemanning af et Nimitz-klasse hangarskib. Hver gruppe består af et antal eskadriller med op til i alt 80 fly. Normalt vil en sådan TACAIR råde over 12 stk. F/A- 18E/F Hornets, 36 stk. F/A-18/A Hornets, 4 stk. EC-2C Hawkeyes (Early warning radarfly), 4 stk. SA-3 Viking (antisubmarine), 4 stk. EA-6B Prowlers (transport), 4 stk. SH-60 (redningshelikoptere), 4-6 stk. SH-



EC-2C Hawkeyes radarfly starter.

60F (antisubmarine helikoptere). Denne bemanning er naturligvis ikke statisk; den kan ændres alt afhængig af den mission skibet skal indsættes i. F.eks. under invasionen af Haiti, havde USS DWIGHT D. EISENHOWER 52 US Army SH-60 og SH-65 helikoptere ombord. Til oplysning er den tidligere jagerbemanning af F-15 Eagle nu helt udfaset og erstattet af F/A 18F Hornets. Da disse fly er større og tungere reduceres antallet, men de er til gengæld helt moderne og mere effektive og med kun en flytype er pilotuddannelse, vedligehold og reservedele kraftigt simplificeret. Lockheed S-3 Viking flyene som igennem 30 år har været US-Navys langtrækkende antiubåds-våben, bliver i 2010 endeligt erstattet af Seahawk helikoptere og atomdrevne u-både af Los Angeles-klassen. S-3 flyene er dog ikke helt udfaset, idet de fra landbaser indgår i mange "Special-missions". Bl.a. er ombyggede versioner, S-3C / Calypso for øjeblikket indsat i Caribien i Antidrug smuggling missions, SAR-operationer m.v. Hangarskibe i US-Navy har ikke længere langtrækkende missil bevæbning eller kanoner ombord. Til nærforsvar mod fly og missiler benytter man, det i Danmark velkendte Nato Seasparrow surface to air missil. Der er monteret i alt 3 stk. 8-celle affyringsramper for disse Raytheon →



RAM nærforsvars missil

GMLS mk.29 missiler. De vil fra 2008 og frem, blive erstattet af "Evolved Sea Sparrow" (ESSM). Samtidig er man fra 2006 begyndt, at indføre det tysk udviklet RAM nærforsvars missil. Ligeledes til nærforsvar mod skimmer-missiler og lavtgående fly, er der monteret 4 stk. Raytheon/General Dynamics 20mm Phalanx kanoner. Dette system bygger på princippet som blev udviklet i 1861 af den amerikanske læge Richard Gatling. Hans system bestod af 6-7 løb, som ved hjælp af et håndtag kunne rulles forbi patronkammeret. Teorien var, at de enkelt løb så kunne nå at køle af før næste skud. Det var sådan set også rigtigt, forudsat man ikke drejede for hurtigt og for længe på håndtaget. Skudhastigheden kunne nå op på, for den tid, fantastiske skudhastighed af 200 skud i minuttet. Da han tog patent i 1861 skrev han i sin begrundelse, at dette våben var så effektivt, at det ville umuliggøre alle fremtidige krige. Teorien holdt desværre ikke stik. Tværtimod blev systemet hele tiden forbedret, bl.a. med maskingeværet med bælte am-

munition. Den moderne 20mm version af det oprindelige Gatling system, har en skudhastighed på op til 6.000 skud i minuttet og en rækkevidde på ca. 2km. Udover disse aktive systemer er skibene selvfølgelig udstyret med alle former for moderne elektroniske varslingsystemer og modforholds systemer. Derudover selvfølgelig radar og elektroniske systemer til flyledning.

Jeg vil kun kort gå ind i lidt historien omkring Nimitz-klassen, idet det bliver for langt at fortælle om alle 10 skibe. Jeg kan lige give et par korte glimt af begivenhederne omkring USS NIMITZ (CVN-68) karriere frem til nu. Skibet var på sin første operation i 1976, og turen gik til Middelhavet. Turen var fuldstændig begivenhedsløs og skibet returnerede til Norfolk, Virginia i februar 1977. Under en ny runde til Middelhavet i 1979 blev skibet indvolveret i "Operation Evening Light" som var forsøget på at befri de ca. 50 gidsler på den amerikanske ambassade i Theran. Operationen måtte opgives efter at et C-130 fly og flere helikoptere blev ødelagt ved et mødested i ørkenen. 26.maj 1981 skete en voldsom ulykke. Et EA- Prowler fly forulykkede under landingen og 2 besætningsmedlemmer og 6 passagerer omkom. Under den efterfølgende brand gik der ild i andre fly samt en brændstofledning og 14 mand af besætningen omkom og 45 mand blev kvæstet. Under obduktionen af de omkomne dæksfolk, fandt man spor af marijuana i adskillige af dem. Det fik præsident Ronald Reagan til at indføre sin "nul-tolerance" i de væbnede styrker. Et par måneder senere blev fly fra USS NIMITZ under en øvelse angrebet af Libanesiske fly, hvor 2 efterfølgende blev skudt ned (Gulf of Sidra incident). Det medførte langvarige diplomatiske forviklinger med Hr. Gadaffi. I februar 1991 deltog skibet i operation Dessert Storm og blev





TU-95 "Bear" Strategic bomber

først afløst i 1993. Til slut kan jeg lige nævne en incident i det vestlige Stillehav i januar 2008, hvor 3 russiske TU-95 fly kom inden for skibets sikkerhedszone. 4 F/A-18 Hornets blev sendt op og "intercepted" de russiske fly ca. 50 miles fra skibet. Til trods herfor trængte 2 TU-95 helt ind og overfløj (buzzed) skibet i lav højde Herefter fik alle 3 fly klar besked og blev venligt, men bestemt ledt på vej hjem. Hr. Putin må have haft et behov for at manifestere sig for det samme skete over japansk og koreansk territorium. Det medførte meget kraftige diplomatiske protester fra alle 3 lande. USS NIMITZ har medvirket i et par film, hvor den mest kendte "USS NIMITZ" med Kirk Douglas i hovedrollen, fortæller en noget fantastisk historie om, hvordan dette kæmpeskib bliver kastet tilbage i tiden, til december 1941 med angrebet på Pearl Harbour.

Der er som sagt bygget i alt 10 skibe af Nimitz-klassen med USS GEORGE H.W. BUSH (CVN-77) som det sidste, der hejste kommando 10. januar 2009. De sidste 4 blev aflyst. Gennemsnits levealderen for disse skibe er beregnet til 50 år, d.v.s. at USS NIMITZ vil blive udfaset i 2025 og USS GEORGE H.W. BUSH i 2058. Klassen vil indtil videre blive erstattet af den nyudviklede Gerald F. Ford-klasse. (Se billedet nederst på siden.) Disse skibe har nogenlunde samme størrelse og bevæbning, men indeholder så mange forbedringer, at man kan reducere operationsomkostningerne væsentligt, samtidig med en reduktion i mandskabet på op til 800 mand. Der er foreløbigt planlagt 3 skibe og USS GERALD R. FORD (CVN-78) blev kølstrakt hos Northrop Grumman Shipbuilding, Virginia i 2007 og forventes at hejse kommando i 2015. Prisen er ca. 8 mia. US\$ plus ca. 5 mia. US\$ til udvikling. Gad vide hvor mange rotationer Mr. Gatling roterer med i sin grav. Som sagt findes der mindre hangarskibe til VTOL fly i en del lande, men udover den amerikanske flåde er der kun den franske og brasilianske som opererer med traditionelle hangarskibe. I Frankrig er det ene skib det atomdrevne FS CHARLE DE GAULLE (R-91), men den er med sine 42.000tons depl. væsentlig mindre end de amerikanske.



FS CHARLES DE GAULE





### BA Sea Harrier VTOL

Endnu et hangarskib er under bygning i Frankrig, men på grund af budgetmæssige beskæringer et det med konventionelt maskineri. Det brasilianske skib "Nae SAO PAULO på 32.800 tons depl. er den tidligere franske FS FOCH som blev købt i november 2000. Russerne færdiggjorde i 90-erne 2 hangarskibe af Kuznetsov klassen. Ved "bodelingen" efter murens fald, gik det ene til Rusland og det andet til Ukraine. Det russiske skib ADMIRAL KUZNETSOV er formelt stadig operativt, men har ikke været til søs i flere år. Der pågår stadig forhandlinger om salg af skibet til den Indiske flåde, som afløser for IN VIKRANT, den tidligere HMS HERMES. Det ukrainske skib VARUAG hejste aldrig kommando, og blev for et par år siden solgt til Kina, med det forbehold, at det aldrig måtte udrustes til kamp. Englænderne har i mange år "kun" opereret de 3 VTOL skibe af Invincible-klassen, men de nærmer sig nu deres pensionsalder. Royal Navy går nu tilbage til den klassiske form for hangarskibe, og planlægger 2 nye skibe af Queen Elizabeth klassen med et displacement på 65.000tons og ca. 50 stk. F-35 / Lightning-2 fly, en en-

gelsk version af den amerikanske JSF (Joint Strike Fighter) som er ved at blive udviklet. Begge skibe er bestilt i juli 2007. Pris 3,9 mia. £. Et tredje skib er planlagt, men endnu ikke bestilt. HMS QUEEN ELIZABETH planlægges at hejse kommando i 2014 og HMS PRINCE OF WHALES i 2016. I december 2008 har Defence Secretary John Hutton dog allerede annonceret, at projektet forsinkes med 1 år. Vi må nu se hvilken effekt den nuværende finanskrisen får på projektet. Der er ingen tvivl om, at hangarskibe vil indgå i mange flåders skibslistor mange år endnu. Det er stadig de skibe som er i besiddelse af de mest fleksible og langtrækkende våbensystemer. Nye typer af fly og helikoptere vil gøre dem stadig mere effektive og måske også billigere. Det britiske BA Sea Harrier VTOL fly, beviste sin værdi i 1982 under Falklandskrigen, og er stadig under fortsat udvikling. Flyet bruges i dag også i flåderne i Spanien, Italien, Indien, Brasilien, Thailand og USA (US-Marines). BA har en ny type under planlægning. Den bliver ikke helt så avanceret som JSF og andre amerikanske programmer, men stadig et særdeles potent fly. Til gengæld bliver prisen langt mere kundevenlig.

Jens Møller

Kilder:

Janes Fighting Ship, Yearbook

[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

Antony Preston: Aircraft Carriers

# De nye fregatter har fået navne

---

Byggeriet af Søværnets tre nye fregatter skrider frem, og nu kan navnene på fregatterne offentliggøres.

På Odense Staalskibsværft skrider arbejdet med den første fregat F361 godt frem. Den sidste store stålblock bliver svejset på ved udgangen af marts i år, og så fortsætter udrustningen af skibet.



Her ses den første fregat under bygning i JAN 2009  
(foto: Forsvarets materieltjeneste.)

Den 12. marts 2009 lægges kølen på den anden fregat F362, og den tredje fregat forventes køllagt 17. december 2009.

Det betyder, at den første fregat ved starten af april i sit ydre udseende faktisk kun mangler master og tårne.

## IVAR HUITFELDT-klassen

Søværnets nye fregatter vil få navnene:

- IVAR HUITFELDT (F361)
- PETER WILLEMOES (F362)
- NIELS JUEL (F363)



Klassen vil blive benævnt IVAR HUITFELDT-klassen. Fregatterne har fået navn efter tre store søhelte, der hver for sig repræsenterer glansperioder i den danske flådes historie:

NIELS JUEL for 1600-tallet, IVAR HUITFELDT for 1700-tallet og PETER WIL-LEMOES for 1800-tallet.

Den første fregat er opkaldt efter Ivar Huitfeldt, som var en af søværnets helte. Under slaget i Køge Bugt 4. oktober 1710 optog han som chef for linjeskibet DANNEBROGE kampen med den indkommende svenske flåde og muliggjorde derved, at den øvrige del af den danske flåde kunne komme i en gunstigere position. Under den hårde kamp sprang DANNEBROGE - med Huitfeldt - i luften, og kun ni ud af den 550 mand store besætning blev reddet.

### **Internationale operationer**

De tre fregatter skal erstatte korvetterne af NIELS JUEL-klassen, og de vil styrke søværnets muligheder for at deltage i internationale operationer. Skibene er fysisk større end NIELS JUEL-klassen, og bliver de udrustet med en meget moderne sensor- og våbenpakke.

Den første fregat er planlagt afleveret fra værftet til december 2010. Herefter fortsætter den militære udrustning ved Forsvarets Hovedværksteder. IVAR HUITFELDT forventes at kunne indgå i operativ tjeneste i 2012.



## DA KEJSERINDE DAGMAR REJSTE FRA DANMARK FOR TREDSSINDSTYVE AAR SIDEN.

Som Værnepligtig deltog jeg i Eskorten om Bord paa Panserfregatten »Peder Skram«, hvorfra jeg har nogle Minder, som mulig kunde interessere »Under Dannebrog«s Læsere.

Den 19. Septbr. 1866 afsejlede vi efter en drøj Tur i Nordsøen med Panserfregatten for at passere ud ved Højvande og ligge i Køgebugten for der at gøre Honnør og slutte os til Eskadren, naar denne ankom fra København med den unge Brud.

Kongeskibet »Slesvig« med Prinsessen og vor daværende Kronprins ombord, eskorteret af to russiske Skibe, afsejlede den 22. Septbr. fra København under stor Højtidelighed, hvad vi jo ikke saa. Om Eftermiddagen ca. Kl. 4 var vi klar, alt i Orden og fuld Damp oppe, færdig til at mande Ræer, salutere og føre an for Eskadren. Men vi naaede lige at se Røgen. Det blev Stormvejr, og Eskadren ankrede op ved Dragør. Vi laa stadig i Uvished om, naar den kom. Først næste Dags Morgen fandt Ankomsten Sted, men dog for tidligt. Paa Grund af Stormen havde vi lange Ankerkættinger ude, Mandskabet gik i Arbejdstøjet og hev i Ankerspillet i Stedet for at mande Ræer og salutere, da Eskadren passerede os. Chefen bebrejdede Næstkommanderende Skandalen, og denne skældte selvfølgelig nedefter. Men næppe var Ankrene oppe, før vi satte fuld Kraft paa, saa det varede ikke længe, før vi med Matroserne i Vantene og salu-

**Søren Nørby har sendt os dette klip som har været bragt i Danmarks Marineforenings blad "Under Dannebrog" i 1926.**

terende med 27 Skud passerede Eskadren og gik foran, og vi førte saa an, indtil vi kom til de russiske Farvande. Her veksledes atter Honnør, alle Skibe salutterede, og de russiske Musikkorps spillede »Kong Christian«, idet de passerede forbi os. Derefter gik en Russer forrest og vi bagest.

Om Aftenen afbrændtes fra alle Skibe stort Fyrværkeri. Det var smukt Vejr, saa det tog sig glimrende ud. Den sidste Nat kom der endnu ét russisk Skib og sluttede sig til os. Om Morgenen ca. Kl. 3 den 26. September kastede vi Anker ca. 3 Mil fra Kronstadt og littede igen om Formiddagen Kl. 9 for at gaa ind i Havnen. Mange Skibe kom os i Møde og sluttede sig til Eskadren, saa vi blev en hel lang Linie.

Før vi kom derind, passerede vort Skib klos forbi »Slesvig«. Med vore Matroser i Vantene og under Kannon salut gav vi vor Prinsesse 9 kraftige, danske Hurra. Prinsessen stod paa den os nærmeste Hjulkasse og viftede med sit hvide Lommetørklæde sit sidste Farvel til os, medens vort Musikkorps spillede: »I Danmark er jeg født, der har jeg hjemme«.

Under Indsejlingen passerede vi en lang Række Orlogsskibe, som

var tiltaklede og bemandede for at gøre Honnør ved Ankomsten. Blandt dem var flere Panserskibe og et Rangskib med 140 Kanoner. Alle laa paa Linie, pyntede med Flag, og mandede Ræer. Fra alle disse Skibe og fra Fæstningens Forter og Batterier salutteredes, og vi svarede selvfølgelig, saa alt stod i en Røg. »Slesvig« med vor Kongedatter og Kronprins sejlede videre, hvorimod vi blev liggende, da »Peder Skram« paa Grund af Dybtgaaende ikke kunde følge længere end til Kronstadt.

Her laa vi til den 3. Oktober, og navnlig vi Landmennesker benyttede vor rigelige Landlov til at studere de os fremmede russiske Forhold. Søfolkene taber jo Interessen ved alt det fremmede, de ser.

Vort Indtryk var, at det russiske Folk stod mindst 100 Aar tilbage for os i Oplysning. Ikke en Gang en Begivenhed som den, at vi kom med deres vordende Kejserinde, var den almindelige Mand klar over; men fik vi dem endelig gjort forstaaeligt, at vi var Danske og kommet med Prinsesse Dagmar, saa straaede Øjnene i barnlig Glæde, og de udbrød: Dagmare, Dagmare, dubra Danskara, dubra Danskara. Fattigdom mødte vi overalt; men paa Kirkerne var der forgyldte Kupler og Spir og indvendig forgyldt Pragt. Der vistes stor Ærefrygt for Religionen. Droskekuskene var klar til at køre hinanden over, naar der var Lejlighed til Fortjeneste, men med al deres Fart og Travlhed overholdt de korrekt som enhver anden Russer at gøre Korsets Tegn,

hver Gang de kørte forbi et Madonabillede, og af dem var der mange langs Gaderne. –

Byens Vandværk bestod af en tohjulet Vogn med Tønde paa, hvori de hentede Vandet nede ved Floden. Vognen blev trukket af en Slave, der var klædt i graat Tøj med sorte Ærmer, og en firkantet sort Spunds var indsyet i Huen og midt paa Ryggen. Han eskorteredes af en Soldat, fuldt bevæbnet med Gevær og paasat Bajonet. Vandvognen holdt forskellige Steder i Byen, hvor Beboerne saa gik hen og tappede Vand. Disse Slaver benyttedes til forskelligt Arbejde hos Købmænd og andre, selvfølgelig altid under Bevogtning af Soldater. Af Duer gik der en Mængde paa Gaden; det var hellige, fredede Fugle.

Det var med Vemod, vi tog Afsked med vor skønne Kongedatter, thi det Indtryk, vi fik af alt, hvad vi saa, var, at for den, som er opdraget i Danmark, maatte det være et Offer at bringe at skulle henleve sit Liv i Rusland, og vi ved ogsaa, at Kejserinden aldrig glemte de Toner, hvormed vi hilste hende til Afsked, men at det ofte har lydt: »I Danmark er jeg født, der har jeg hjemme«.

En Begivenhed, som let kunde have faaet alvorlige Følger, indtraf, medens vi laa foran Kronstadt. Det var henimod Aften, Vejret var smukt, og vi var alle fri. En Del af Mandskabet var nede i Skibet, men de fleste paa Dækket, da der for Indgaaende kom en stor russisk Panserkolos, som havde været ude for at gøre Honnør ved Ankomsten og nu skulde ind for

at aftakle. Vi, som var paa Dækket, saa den komme, og med ét drejede den Stævnen mod os og løb sin Vædderstævn ind i vort Skib lige under Panserpladerne foran agterste Mast, og det med en saadan Kraft, at vi røg flere Alen henad Dækket. Vantene paa Masten sprængtes, og en svær Jernbom knækkede. Der mentes straks, at der var Fare for, at vort Skib skulde synke, og alle, som var nede, styrtede op i voldsom Forskrækkelse. Vor Chef kom hurtig paa Kommandobroen og kommanderede: »Klart Skib« og »Damp op!« Denne Spænding varede nogen Tid, før det ved Undersøgelse af Skibet ind- og udvendigt blev konstateret, at det ingen Skade havde lidt. »Peder Skram« var bygget af dansk Egetømmer paa det danske Orlogsværft. Den Kommanderende paa Russeren kom senere i fuld Galla over til vor Chef og gjorde Undskyldning. Aarsagen var nok den, at Roret havde beknæbet sig.

Før vi rejste hjem, blev alle Officererne dekorerede med russiske Ordener.

Den 3. Oktober om Eftermiddagen kom flere russiske Dampere tilligemed »Slesvig« med vor Kronprins. Vi saluterede 3 Gange 21 Skud og afsejlede ca. Kl. 1 fra Kronstadt, men ankrede, saa snart det blev mørkt.

Om Morgenen den 4. lettede vi igen, men »Slesvig« stoppede kort efter op paa Grund af Storm, hvorimod vi fortsatte med fuld Fart hjemad og gik for Anker i Køgebugt for derefter at gaa ind i Flaadens Leje.

For mig, der som Landsoldat havde deltaget som Frivillig i Krigen 1864, var det af særlig Interesse nu fra Foraaret 1866 at skulle aftjene min Værnepligt ved Marinen; ja for enhver, som aldrig havde faret til Søs, var det højst ejendommeligt at komme til at gøre Tjeneste paa et saadant Panserskib. Panserfregatten »Peder Skram« er for mange Aar siden ophugget. Da det nye Panserskib af samme Navn for nogle Aar siden laa i Kolding Havn, traf jeg ved en Festlighed sammen med Skibets Chef, Kommandør Bauditz, som, da han hørte, at jeg i sin Tid havde gjort Tjeneste paa den gamle »Peder Skram«, indbød mig til at se dens Navne, og med stor Elskværdighed blev Skibet med alle dets nye Indretninger mig forevist. Her er sket store Forandringer og Fremskridt, og jeg kunde ikke fatte det altsammen.

Til Slut vil jeg fortælle, at da den russiske Kejser-familiei 1883 boede som Gæster hos vort Kongehus paa Fredensborg, kom jeg atter i Berøring med den, idet jeg til de kejserlige Børn leverede en lille Ponny-vogn, som de tog med til St. Petersborg, og jeg modtog senere fra Kejserinden en smuk Diamantring. Jeg anfører dette, da det hører til mine kæreste Erindringer.

*Jens Jensen,*  
Hospitalsforstander.

## EN GAMMEL DAME FYLDER 100 år!

---

Af Frank Horn.

**O**nsdag den 4. februar tog jeg, og tre andre "besætningsmedlemmer" fra fregatten PE-  
DER SKRAM, en tur til Helsingør for at ønske  
S/S BJØRN tillykke med de 100 år.

Skibet, som nu hører under Dansk Veteranskibs-  
klub, blev tegnet og bygget på et værft i Bre-  
merhaven for den formidable sum af

121.918,15kr. Den blev bygget til brug for Ran-  
ders Havnevæsen til afløsning for den hidtidige  
bugserbåd ULLER (B og W nr. 115) som ikke  
længere var tidsvarende. ULLERS opgave var  
primært at bugser sejskibe i frit farvand. Is-  
brydning i Randers fjord var ikke af større vig-  
tighed da sejskibene alligevel ikke kunne forcere isen i Kattegat. Men om-  
kring år 1900 var dampskibsfarten blevet en så vigtig faktor at man fik brug  
for en ny og kraftigere bugser- og isbryder.

Og resultatet blev altså BJØRN som gennem de næste 72 år viste sig at væ-  
re et fremragende skib til formålet. Det vil fylde for meget at beskrive detal-  
jer, men der skal dog nævnes nogle vigtige ting. Hovedmaskineriet er en tre-  
gangs dampmaskine på 450 heste som fik sin damp fra en såkaldt skotsk ke-  
del med to fyrkanaler. Den blev senere ændret til oliefyr, men er nu ført til-  
bage og skal fremover kulfyres. Desuden har det sædvanlige udstyr i form  
af hjælpemaskineri, pumper, spil o.s.v. S/S BJØRN førte som så mange dan-  
ske skibe en omtumlet skæbne under besættelsen, hvor tyskerne jo kunne  
bruge alt hvad der kunne sejle.

Klubben i Helsingør, kaldet "Bjørnebanden", er i den heldige situation at ha-  
ve mange medlemmer som møder flittigt op for at hjælpe til med restaure-  
ringen. Skibet ligger tæt på det gamle skibsværft, og på 100 års dagen var  
agterdækket forsynet med presenninger. Der var fuldt hus og der blev holdt  
mange taler, bl. a. af Helsingørs borgmester, Per Tærsebøl, samt af lokalpoliti-  
kere fra Randers m.fl. ligesom skibet modtog en del donationer, og selvføl-  
gelig vankede der også en lille en til næsen, og efterfølgende kunne man gå  
rundt og besigtige skibet, både oppe og nede. Det blev til nogle hyggelige  
timer sammen med Peter Sahlertz, Niels Rastrup Andersen, Jens Bach og  
Frank Horn.

Klubben i Helsingør, kaldet "Bjørnebanden", er i den heldige situation at ha-  
ve mange medlemmer som møder flittigt op for at hjælpe til med restaure-  
ringen. Skibet ligger tæt på det gamle skibsværft, og på 100 års dagen var  
agterdækket forsynet med presenninger. Der var fuldt hus og der blev holdt  
mange taler, bl. a. af Helsingørs borgmester, Per Tærsebøl, samt af lokalpoliti-  
kere fra Randers m.fl. ligesom skibet modtog en del donationer, og selvføl-  
gelig vankede der også en lille en til næsen, og efterfølgende kunne man gå  
rundt og besigtige skibet, både oppe og nede. Det blev til nogle hyggelige  
timer sammen med Peter Sahlertz, Niels Rastrup Andersen, Jens Bach og  
Frank Horn.

(Se billedet på bagsiden af bladet).



Du kan læse mere om skibet her: [www.ss-bjoern.dk](http://www.ss-bjoern.dk)

## *“Hvad har ministeren imod vores skib?”*

*En historie fra viceadmiral S. S. Thostrup (1915-2006)  
Som fortalt til Søren Nørby*

*I forbindelse med arbejdet til bogen om PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE gennemførte bogens forfattere en række interviews med fhv. skibsførelser, besætningsmedlemmer og andre, der i deres tid i søværnet havde haft berøring med fregatterne. Herunder også viceadmiral Thostrup, der var chef for søværnet 1965-1980. Det var ikke muligt at få alle de mange gode historier med i bogen, men nedenstående historie kan måske have Vennebladets læsers interesse.*

Under Forsvarskommissionen af 1969 [...] havde jeg en mulighed for at fortælle kommissionen lidt om flådeproblemerne og flådens anskaffelsesbehov og planer. Kommissionens medlemmer var ikke særlig interesserede i at høre på det, så jeg inviterede i stedet medlemmerne til at besøge PEDER SKRAM og der få et indtryk af det skib, og så i øvrigt at få mulighed for at stille spørgsmål. Til min store skuffelse så var der kun én der meldte sig, det var forsvarsminister Kjeld Olesen. Men vi arrangerede så en demonstrationstur på Sundet, og han fik set skibet. [...] Da vi havde været rundt i skibet og snakkede om det og sad i messen, så kom der en anmodning til mig fra to værnepligtige. De ønskede altså gennem mig at få foretræde for ministeren. Kjeld Olesen øjnede jo straks en mulighed for, at der var to der ville brokke sig over forholdene og komme til ham og bede om hjælp, så de var hjertelig velkomne. Og så kom de to gutter op og så sagde de, at de gerne ville vide, hvad ministeren havde imod deres gode skib. De havde hørt, der var så meget kritik, men de ville gerne sige til ham, at det var et godt skib, og et effektivt skib! Jeg synes det var vældig sjovt, men Kjeld Olesen kom ikke med mange kommentarer, men jeg håbede, at han havde taget noget til sig under det besøg...



Viceadmiral S.S.Thostrup  
(foto : Marinens bibliotek)



Keld Olesen  
(privatfoto : 2005)

## *Radiodivisionen melder:*

Siden sidst er der ikke sket de store ting med radiostationen ombord i PEDER SKRAM.

Radiodivisionen har fået to nye medlemmer; John, OZ2J og Vagn OZ400 – velkommen ombord.

Det tekniske vedligeholdelsesarbejde på radiostationen blev udført medio MAJ måned i forbindelse med en arbejds week-end.

Vagtlisten for 2009 er udarbejdet, opdateret og udsendt, så I kan vælge hvilke datoer, der passer jer bedst som vagthavende telegrafist.

Det kan oplyses, at onsdagene traditionen tro er besat af OZ5PF.

Åbningstiderne for sæson 2009 er, at der holdes åbent i week-enderne i JUN (første gang 06-07 JUN), og alle dage i JUL, AUG til og med 15 AUG.

Alle dage i tidsrummet kl.1100 til 1700.

Når dette læses, er sæson 2009 begyndt.

På gensyn ombord.

Med venlig hilsen

Kaj Nielsen

Leder af Radiodivisionen OZ1RDN

## *GENERALFORSAMLING 2009*

*Sæt X i kalenderen lørdag den 19 SEP 2009 kl.1100.*

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

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

Bestyrelsen skal hermed erindre om, at eventuelle forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, i henhold til Venneforeningens vedtægter må være bestyrelsen i hænde i skriftlig form senest 1 juli 2009.

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

Venlig hilsen

Leif Rostgaard Sørensen

**Formand**

## *Fra sekretærerne og kassereren:*



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

Hans J. D. J. Lyng	Grønnedal, Kangilinnguit.
Jimmi Them Nielsen	Slagelse.
Per Schultz	Gandrup.
John Ravn	Skovlunde.
Ulf Pedersen	København S.
Poul Erik Truelsen	Helsingør.
Michael Ostermann	Slangerup.

Vi vil her takke nye og gamle medlemmer for deres medlemsindbetaling for året 2009.

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

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

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

**Reg.nr.: 9570 og Kontonr.: 06 83 280**

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

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

Med venlig hilsen

Erik Nygaard, Adam Pomykala og Børge Raasthøj.  
[kontor@pederskramsvener.dk](mailto:kontor@pederskramsvener.dk)

Fregatten er åben for besøg alle week end's i JUN  
(første gang 6-7 JUN 2009) og i Sommerferien -  
1 JUL til 15 AUG 2009, alle dage kl. 1100 - 1700  
På gensyn.



Sidste nyt  
DFDS Canal Tours - Grøn rute:  
Nyhavn - Operaen - Elefanten/Batteriet Sixtus -  
Den Lille Havfrue - Langelinie - Trekroner Fort - Halvan-  
det - Amalياهو/Amalienborg - Operaen - Nyhavn.

Du kan læse mere her:  
<http://www.canaltours.dk/DCT/DA/Waterbus/Green/>

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

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

Returneres ved varig adresseændring med oplysning om ny adresse.



**"Besætningsmedlemmer" fra PEDER SKRAM  
besøger S/S BJØRN, i Helsingør - læs artiklen på side 23.  
(foto: Frank Horn)**

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

