



Korvetten

PETER TORDENSKIOLD

F 356





PETER TORDENSKIOLD

KORVETTER af NIELS JUEL-klassen

NIELS JUEL (F 354)

OLFERT FISCHER (F 355)

PETER TORDENSKIOLD (F 356)

HOVEDDATA

Størrelse:
 Displacement: 1320 tons
 Længde overalt: 84,0 m
 Længde mellem p.p.: 80,0 m
 Bredde, maks.: 10,3 m
 Dybgang (på midterspant): 3,1 m
 Mastehøjde: 23,0 m

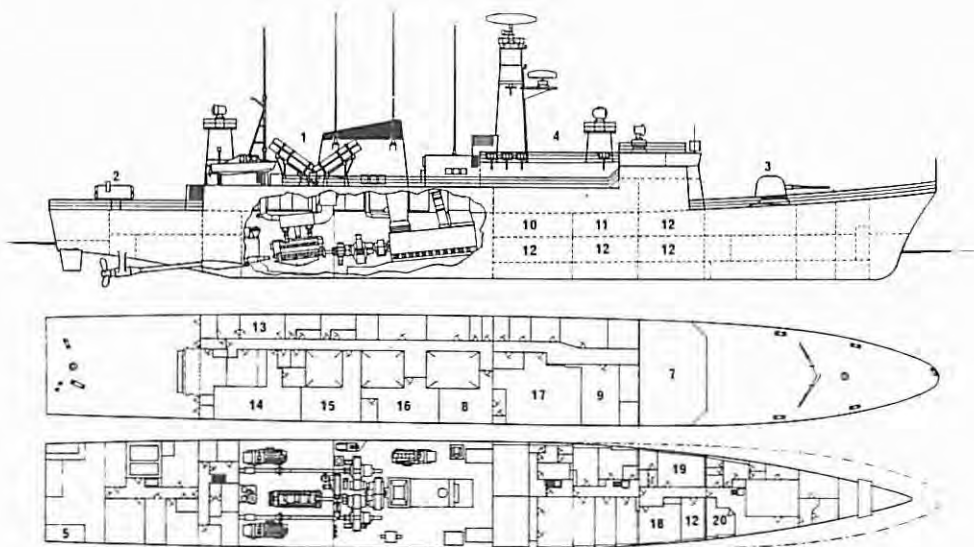
Fart:
 Maks. fart (på gasturbine): ca. 30 knob
 Krydsfart (på dieselmotor): ca. 20 knob

Armering:
 2 launchere med hver 4 HARPOON-sømålsmissiler.
 1 launcher med 8 SEA SPARROW luftmålsmissiler.
 1 stk. 76 mm OTO MELARA automatkanon (mod sø- og luftmål)
 Dybdæbomber.

Radars:
 1 stk. 10 cm luft- og overfladevarslingsradar
 1 stk. 3 cm hopfrekvens overfladevarslingsradar.
 1 stk. 3 cm navigationsradar (med 2 antenner)

Hovedmaskineri:
 1 stk. General Electric gasturbine å 26000 HK
 1 stk. MTU dieselmotor å 4.600 HK
 Trækker alternativt på to skruer gennem fælles gear.

Besætning:
 I alt 91 mand, fordelt med 16 i officersgruppen, 10 i sergentgruppen og 65 i den menige gruppe.



Våben: 1 SSM launcher (HARPOON) — 2 SAM launcher (SEA SPARROW) — 3 Mandrål (76 mm OTO MELARA) — 4 Plads til kontrollids luftværnsåben — 5 Dybdæbomber
 Kontrol: 7 Operatørsrum — 8 Maskinkontrolrum — 9 Radiorom
 Aftening: 10 Officersbetjening — 11 Sergentbetjening — 12 Konstabelbetjening
 13 Sygehus — 14 Galteri — 15 Køkken — 16 Sergentmesse — 17 Officersmesse
 — 18 Opholdstjen — 19 Badrum — 20 Vaskeri



FLÅDENS NYE KORVETTER

Flådens nye korvetter af NIELS JUEL-klassen er et led i det genopbygningsprogram, som blev fastlagt med forsvarsforliget af 1973 og som foruden korvetterne omfattede 10 torpedobåde af WILLEMOES-klassen, 2 mineskibe af LINDORMEN-klassen, inspektionsskibet BESKYTTEREN og 6 kuttere til patruljetjeneste i danske farvande.

Forud for forsvarsforliget af 1973 var forswarets materiel præget af fremadskridende forfald, som ikke midst tegnede mørkt for søværnet. Forsvarets fremtidige sammensætning og omfang var imidlertid i denne periode genstand for mange drøftelser, bl.a. i en forsvarskommission og i folketingets forsvarsudvalg, der havde et lovforslag om ændring af forsvarsordningen til behandling.

Som led i drøftelserne fremkom debatoplæg fra flere politiske partier, og et af de debatterede spørgsmål var, om flåden skulle omfatte såkaldte større enheder. Debatten rummede mange vidt forskellige synspunkter, men da forsvarsforliget blev indgået med et solidt flertal i folketinget, omfattede det den såkaldte Flådeplan-82 og dermed også større enheder, at hvilke tre skulle bygges som erstatning for ældre og udslett materiel og som supplement til de to fregatter PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.

Danske farvandes karakter gør det naturligt at søge flåden sammensat af lette overfladefartøjer og ubåde med vægt på udnyttelse af artilleri, torpedoer, miner og missiler i taktisk sammen-spil. Vejr- og sigtbarhedsforhold såvel som taktiske og teknologiske faktorer gør det imidlertid

nødvendigt, at de lette og specialiserede enheder suppleres med og støttes af større og alsidigt udrustede skibe med god udholdenhed og sødygtighed samt med stor varslingsrækkevidde og -kapacitet. En sådan sammensætning er forudsat i flådeplanen og muliggør en fleksibel anvendelse af flådens enheder til uafbrudt overvågning, til sikring af dansk suverænitet over søterritoriet samt i krigstilfælde til koncentreret og omgående indsats mod søværts angreb på landet. Dette gør flådestyrker til et vigtigt krisestyringsværktøj for regeringen.



Behovet for disse enheder er i Flådeplanen først og fremmest begrundet med henvisning til Danmarks maritime position og struktur, som medfører, at landets sikkerhed og interesser kan trues direkte af fremmede aktiviteter til søs. Ikke mindst Warszawa-pagt-landenes meget kraftige opbygning af flådestyrker, som er gennemført i de senere år, og disse magters stigende aktivitet til søs, trækker de maritime konturer skarpt op. Vore flådestyrker skal forebygge eller modvirke sådanne søværts trusler, som måtte kunne opstå, og flådens struktur må under hensyn til vore ressourcer tilpasses lokale forhold såvel i Østersøområdet som ved Grønland og Færøerne.



Korvet af NIELS JUEL-klassen under passage af Kronborg, hvorfra der afgives salut for den spanske konge, Juan Carlos, Marts 1980.

KORVETTENS OPGAVER

De opgaver, der påhviler korvetten som operativ enhed i det danske søværn og derved til løsning af Flådens samlede opgaver, danner det væsentligste grundlag for uddannelsen og tjenesten ombord. Disse opgaver omfatter bl.a.:



I fredstid

- Gennem deltagelse i den maritime overvågning af danske farvande og søterritorium med tilstødende farvande at medvirke til konstatering af suverænitetskrænkelser og varsling af aggressive handlinger samt ved afvisning af krænkelser at hævde dansk suverænitet til søs.
- Ved samarbejde med danske og allierede enheder at fremme og demonstrere flådens operative effektivitet.
- Ved deltagelse i søredningstjenesten at fremme sikkerheden til søs.
- Ved deltagelse i repræsentative arrangementer inden for landets grænser at hævde flådens ry og omdømme samt i udlandet at vise det danske flag med ære og værdighed.





I spændingsperioder

- Gennem intensiv overvågning af danske farvande og fremskudt patruljering i Østersøen at bidrage til at tilvejebringe billedet af den maritime situation og den militære aktivitet i disse områder – og derved grundlag for regeringens og forsvarschefens iværksættelse af beredskabsforanstaltninger.
- Ved operativ indsats – om nødvendigt – af krigsmæssig karakter at medvirke til:
 - (1) Hævdelse af danske rettigheder og ejendom i internationalt farvand,
 - (2) afvisning af overlagte krænkelse af dansk territorielt farvand,
 - (3) forsvar af danske minelægningsoperationer, og
 - (4) imødegåelse af egentlig angreb på dansk område.
- Ved overvågnings- såvel som under øvrige operationer skal korvetten kunne samarbejde med Flyvevåbnets enheder og allierede maritime styrker samt være forberedt på overgang til NATO-kommando.



I krigstid

Udover de for spændingsperioder pålagte opgaver skal korvetten:

- I tilfælde af angreb med kort varsel kunne optage kampen i henhold til forholdsordren for det militære forsvar ved angreb på landet eller i krig samt umiddelbart kunne iværksætte operationer i henhold til gældende forsvarsplaner.
- Kunne samarbejde med danske enheder af alle tre værn og med allierede styrker og være rede til at overvåge ledelsen af operationer til søs samt til at indgå under NATO-kommando.



KORVETTENS KONSTRUKTION

Generelt

Korvetterne af NIELS' JUEL-klassen er bygget til at drage fordel af de særlige farvandsgeografiske forhold i soområdet omkring Danmark. Dette gælder således for displacement, dybgang, mastehøjde, fartegenskaber m.m.

Korvetterne er konstrueret til at kunne holde søen under alle forekommende vind- og vejrforhold i operationsområderne i Østersøen, indre danske farvande, Skagerak og Nordøen og er bl.a. ved anvendelse af stabilisatorer og gastæt lukning konstrueret således, at der opnås størst mulig sikkerhed for effektiv tilstedeværelse i områderne, herunder for effektiv våbenindsats.

Skrogets form, der baserer sig på den nugældende praksis ved bygning af fregatter og korvetter, har dybe V-formede sektioner i forskibet og flade U-formede sektioner i agterskibet. Forskibet har samtidigt knækspant for bedst muligt at undgå "grønt" vand på fordækket i svær sø.



Det er iøvrigt kendetegnende for denne korvettype, at al plads ombord er udnyttet fuldt ud til valgte operative udstyr og våbensystemer m.v., til hoved- og hjælpemaskineri samt til opfyldelse af den krævede standard for beboelse og opholdsområder.

De vigtigste operative rum er grupperet på brodækket og hoveddækket med let adgang og kommunikation.

Korvetten er konstrueret på grundlag af Søværnets Materielkommando's specifikationer udarbejdet af firmaet Yarrow Admiralty Research Division i Skotland, og bygningen blev på grundlag af indkomne tilbud overdraget til Aalborg Værft i December 1975.

Søværnets specifikationer indeholdt meget strenge krav til såvel projekteringsfirma som byggeværft, og opgavens løsning har for begge firmaer været en stor udfordring.

Skibets maksimale længde er 84 m, dets bredde 10,3 m, og det har godt 3 m dybgående. Deplacementet (skibets vægt) er 1320 tons, og som fremdrivningsmaskineri har skibet en kombination af gasturbine og diesel, som giver en maksimumsfart på op mod 30 knob, medens sejlads for diesel alene kan gores med op til ca. 20 knob. Hjælpemaskineriet udgøres af flere motorer, som leverer elektrisk kraft til skibets omfattende udstyr og våbensystemer, og der er tilstræbt en høj grad af automatisering, bl.a. for at holde besætningen på en forholdsvis begrænset størrelse, 26 befalingsmænd og 65 menige mod gamle, væsentlig simplere og mindre korvetters i alt 110 mand.

Våbensystemer

Korvetterne af Niels Juel-klassen er de første danske større enheder, der fra begyndelsen er udstyret med missiler som hovedarmering.

Surface-to-surface (SSM)

Surface-to-surface (SSM) – somålsmissilsystemet - udgøres af to launchere (affyringsramper) med hver 4 HARPOON-missiler med tilhørende kontroludstyr.

De to launchere er placeret på badedækket ved skorstenen og affyringen foretages fra operationsrummet om læ mod overflademål, hvis position kendes fra skibets egne eller fra eksterne (andre skibes eller luftfartøjers) sensorer. Når et missil er affyret, vil det selv "home" på målet (søge målet) i et forud indstillet område.

Surface-to-Air (SAM)

Surface-to-Air (SAM) – luftmålsmissilssystemet, der udgøres af NATO SEA SPARROW missiler, har en launcher med 8 missiler placeret på agterdækket, og de to tilhørende radars er anbragt på to stubmaster, en på brobygningen foran tårnmasten og en agten for skorstenen. Artilleri (eller missilcentral) med kontroludstyr findes om læ.

SEA SPARROW er et såkaldt semi-aktivt "homing" missil, der betyder, at målet "belyses" af en af de to omtalte radars, hvorefter en modtageradar med tilhørende kontroludstyr i selve missilet dirigerer missilet mod målet. Missilet er - i modsætning til HARPOON-missilet - således afhængigt af skibet efter affyring.

76 mm kanon

Skibets kanonarmering består af en 76 mm automatisk pjecce (OTO MELARA) fremstillet i Italien, som kan anvendes både mod sømål og luftmål. Kanonen er placeret på fordækket og rettes fra skibets artillericentral via artillerisigte og TV-udstyr over broen. Under klods-holds nød-situationer rettes kanonen direkte fra måludpegningssigter, et på hver side af broen.

SEA SPARROW-missil efter affyring.





Operations- og ildledning

I operationsrummet ombord samles og bearbejdes alle oplysninger vedrørende den taktiske situation i områder og farvandsafsnit af interesse, modtaget fra skibets egne eller fra eksterne sensorer - passive som aktive. Fra operationsrummet videregives de nødvendige oplysninger og mål-data til skibets våbensystemer for umiddelbar indsats mod skibe, fly og ubåde.

Denne proces kræver hurtighed, hvorfor operationsrummet er udrustet med alle sine våben-kontrolpaneler umiddelbart arrangeret omkring skibets computerudstyrede taktiske kampinformationssystem. Dette system er udstyret med henblik på momentant at kunne modtage, bearbejde og præsentere de data, der er nødvendige for skibschefens beslutning om våbenindsats og ledelse af eget og underlagte enheder.

De modtagne bearbejdede data modtages og præsenteres på store radar- og dataskærme, der samtidigt er i stand til at vise skibets position i operationsområdet.

Alle supplerende oplysninger som f.eks. målenes kurs og fart, pejling og afstand, supplerende oplysninger m.v. præsenteres på mindre dataskærme i nærheden af skibets radarbilleder.

Som et led i den moderne krigsførelse, hvor udveksling af egne oplysninger om fjendens positioner og bevægelser samt ordre om våbenindsats skal kunne afgives momentant, er installeret data-link, der gør det muligt at overføre et overskueligt billede af hele den taktiske situation fra skib til skib. Det samme datasystem muliggør indsats af skibets våben baseret på andre enheder - skibe, fly og ubådes - oplysninger.

Foruden datalink er korvetten udrustet med de normale kommunikationssystemer for skibe af fregatstørrelse, samt et integreret internt kommunikationssystem – forbindende alle operative positioner i skibet og nødvendig for hurtigt våbenindsats.

Til egen varslingsjeneste er korvetten udstyret med 3 radars – en luftvarslingsradar med antennen placeret på toppen af tårnmasten foran for skorstenen, en radar til overfladevarsling med antenne på platform på forkant af tårnmasten og en navigationsradar med to antenner, på konsol på hver side af samme mast.

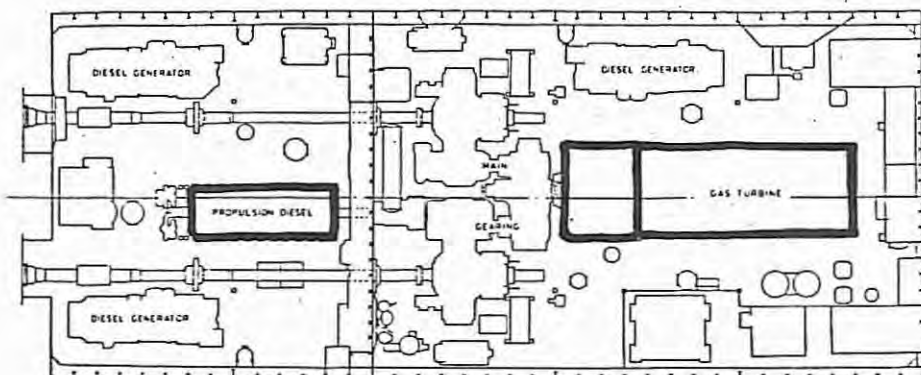
Overst i tårnmasten er indbygget udstyr til passiv varsling – elektronisk krigsførelse.

Maskineri

Hovedmaskineriet

Hovedmaskineriet består af en enkelt General Electric gasturbine til høj fart og en enkelt MTU dieselmotor til krydsfart. Begge hovedmotorer trækker alternativt på skibets to skrueakser gennem et fælles gear.

Maskinkontrolrummet, herunder havaricentral, er placeret over de egentlige maskinrum på hoveddækket, at hvilke det forreste maskinrum med gasturbine og reduktionsgear – se skitse – er det største.



Det agterste maskinrum indeholder dieselmotor til krydsfart samt to hjælpemotorer.

Strømforsyningen

Strømforsyningen leveres af 3 hjælpemotorer i forbindelse med generatorer og med indbygget automatisk spændingsregulering. I tilfælde af strømsvigt træder en nødgenerator i drift og leverer spænding til bl.a. nødlys og lanterner.

Kontrol og overvågning

Kontrol og overvågning af maskineriet kan foretages enten fra broen (kontrol af maskinkraft og skruestigning) eller fra skibets maskinkontrolrum, hvor man yderligere kontrollerer start og stop samt omskiftning af diesel/gasturbine. Fjernbetjening, start og stop af visse dele af hjælpe-maskineriet og dieselgeneratorerne finder ligeledes sted fra maskinkontrolrummet. Herudover kan hovedmaskineriet betjenes lokalt fra de enkelte maskinrum.

For at mindske skibets rulninger væsentlig i hårdt vejr, er skibet forsynet med aktive stabilisatorer.

Aptering m.v.

Korvettens plads er udnyttet fuldt ud til de valgte våbensystemer og maskineri samt til den påkrævede danske standard for beboelse og opholdsrum. De vigtigste operative rum er grupperet på brodækket og hoveddækket med let indbyrdes adgang og kommunikation. Apteringen til skibets besætning er indrettet på brodækket samt om læ med toiletter og badeforhold i umiddelbar nærhed af de pågældende personalkategoriens beboelsesområder.

Et ventilations- og luftkonditioneringsanlæg betjener alle bemandede rum, der desuden har individuel varme. Særlige ventilationsenheder er herudover installeret i forskellige våben- og tele/kommunikationsrum.

Kabyssen er placeret midtskibs mellem korvettens cafeteria og sergentmesse. Officersmessen er placeret foran herfor. En særlig opholdsbanje er indrettet for den menige besætning over dennes beboelse.



Skibsledelsen

Skibsledelsen i korvetten udgøres af Chefen, Næstkommanderende, og skibets fire divisions-officerer: Operationsofficeren, Våbenofficeren, Teknikofficeren og Forvaltningsofficeren.

Chefen har kommandoen over skibet, dets ledelse og sejlads. Næstkommanderende er chefens stedfortræder og er over for chefen ansvarlig for korvettens effektivitet, herunder for koordinati-on af de enkelte divisioners virksomhed og indsats. Divisionsofficererne er ansvarlige for de enkel-te divisioners område og er som sådanne chefens rådgivere inden for deres tjenesteområder.

Korvetten og dets materiel og udstyr m.v. er med ovennævnte organisation som grundlag inddelt i et antal sektioner og områder, som henhører under divisionerne og ledes af skibets øvrige officerer og befalingsmænd.

Korvettens tjenesteområder, organisation og daglige administrative forhold er specificeret i korvettens "Chef- og Skibsorganisationsbog".

Af beredskabs- og vagtmæssige grunde er besætningen udover divisionsinddelingen opdelt i kvarterer:

- Kongens kvarter og Dronningens kvarter, som yderligere er underinddelt i:
- 1., 2. og 3. skifte.

Hvert besætningsmedlem (officerer, befalingsmænd og menige) er af administrative hensyn tildelt et skibsnummer, som refererer til ovennævnte divisions-, kvarters- og skifteinddeling.



Navngivning af PETER TORDENSKIOLD

19 januar 1981



Den 19 januar 1981 foretog Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik i Aalborg den officielle navngivning af korvetten PETER TORDENSKIOLD – den sidste af flådens 3 nye korvetter.

Korvetten var under navngivningen forhalet fra Aalborg Værft A/S, hvor kollægningen fandt sted i december 1979, til kajen ud for Aalborg Slot, hvor også korvetterne NIELS JUEL og OLFERT FISCHER i samme serie lå fortojet.

Ved navngivningen blev det af H.K.H. Prins Henrik udtalt, at det var med rette, at denne af flådens nye korvetter fik navnet PETER TORDENSKIOLD som et udtryk for skibets gode manøvre-egenskaber og hurtige reaktionsevne kombineret med skibets udholdenhed og moderne våbensystemer.

Der blev samtidigt udtalt ønsket om, at skulle korvetten PETER TORDENSKIOLD nogensinde komme i kamp, at skibet da – med chef og besætning – vil leve op til de stolte evner, dette navn er et udtryk for.

Korvetten blev afleveret til søværnet 2 marts 1981 og højste kommando 2 april 1982.

21 august 1982 blev korvetten adopteret af Kolding.

PETER TORDENSKIOLD VÅBENSKJOLD



Viceadmiral Peter Tordenskiolds våbenskjold er anvendt uændret fra admiralens adelspatent af 24 februar 1716.

Korvettens skibsvåben med skjoldet hvilende på et anker, hvorover der er anbragt en kongekrone, er udarbejdet af søværnets heraldiske arbejdsgruppe på foranledning af daværende chef for søværnet, Viceadmiral S.S.Thostrup og godkendt af H.M. Dronningen.

I det 1. felt (øverst til venstre) fremstilles navnet Tordenskiold med lynild og tordensten på blå bund (Sveriges farve).

2. felt viser den hvide ørn på rød bund (fregatten HVIDE ØRN, der blev erobret af Tordenskiold i dansk farvand).

3. felt (nederst til venstre) fremstiller to gyldne kanonløb med tre kanonskud – det dansk-norske løsen.

4. felt forestiller den norske løve i de danske våbenfarver.

Viceadmiral PETER TORDENSKIOLD (1690 - 1720)



Balthasar Denners berømte billede af PETER TORDENSKIOLD malet i 1719, og derfor formentlig kommer portrætligheden nærmest.

Peter Wessel, adlet Peter Tordenskiold, blev født i Norge som tiende søn af Rådmand Jan Wessel og hustru Maren f. Schøller den 28 oktober 1690 i Trondhjem.

I historien er Peter Wessel blevet karakteriseret som "et adfærdsvanskeligt barn". Alle kender historien om, hvorledes Peter Wessel skaffede sig af med et par skindbukser, han ikke kunne lide, ved at sætte sig på en slibesten og lade en kammerat dreje på stenen – med "et lag hovl til følge" af sin strenge far.

Peter Wessel kom først i skrædderlære – som i datidens sociale lag var under guldsmede, bart-skærere, bagere og skomagere og langt under faderens profession, der havde rettigheder som doktorer i filosofi og retskyndighed. Han blev senere barberlærling – et ringe advancement, men dog en læreplads i kirurgi, som han senere skulle få gavn af.

Miljøet var datidens patriarkalske hjem og by, hvor hans lyst til havet formentlig er opstået på havnen og ved at følge faderens forretninger med skibsfart på udlandet. I Katedralskolen undervistes han strengt i religion, latin, lidt filosofi og græsk samt hebraisk.

Kong Frederik den IV's besøg i Trondhjem blev en milepæl i Peter Wessels liv. Han rømmede simpelthen med kongens følge for at ankomme til hovedstaden i september 1704. Helt alene i København fik han en beskytter i Peter Jespersen (klassekammerat til hans far), tidligere ved Katedral-skolen i Trondhjem nu Kgl. Konfessionarius i København. Hans ophold her varede i to år og denne mands indflydelse på Peter Wessel blev enorm, ligesom han fik indflydelse på den unge Wessels muligheder for at blive søkadet. Det blev han efter først at have sejlet i et års tid i 1707 med stations-skibet CHRISTIANUS QUINTUS bl.a. for at "perfectionere sig udi navigation".

Uddannelsen på søkadetakademiet blev fulgt som ulønnet "frivillig" med undervisning i navigation, fægtning, dans, tegning, regning og skrivekunst samt i fagene engelsk og fransk.

Efter at have deltaget i skolens undervisning et stykke tid, spiller hans utrolige evne til at sætte sig ud over sin tids bundne tankesæt og dogmer ind – ved at anmode om at måtte komme på lang-fart med en ostindiefarer før kadetundervisningen var afsluttet. Dette fik han lov til, og da udnæv-nelsen endelig foreligger i januar 1709, er han allerede på sin anden tur til sos og på vej mod Tranke-bar, mens hans kammerater fortsat går i skole på Holmen.

Den snart 20-årige kadet Peter Wessel havde mange ambitioner og specielt om snarest muligt at blive skibschef. Det blev han ikke i første omgang. Det blev til tjeneste som næstkommanderende på snauen POSTILLIONEN, hvor han udnævntes til månedsløjtnant og hvor han første gang gjorde sin entré på det nordlige krigsteater.

Krigen mellem Danmark-Norge og Sverige var brudt ud i 1709 på foranledning af Frederik den IV's ambitioner om at vinde de tabte provinser Skåne, Halland og Blekinge tilbage efter krigene i det 17. århundrede. Krigen på land indledtes med felttoget i Skåne 1710; resultatet blev et knusende nederlag for Danmark-Norge i slaget ved Helsingborg.

I Norge fik Peter Wessel sin chance. Den øverstkommanderende, Baron Waldemar Lovendahl, ønskede at udruste en lille flåde af hurtige skærgårdssejlere til observationstjeneste og til at dæmme op for det svenske kapervælde i farvandene ind mod Sverige. I oktober 1711 frakommanderes Peter Wessel derfor POSTILLIONEN og opnår kommando over snauen ORMEN; et helt nybygget skib. Et velsejlende skib med 5 kanoner, 36 geværer, 15 sæt pistoler og 19 huggertter. Navnet ORMEN blev gjort berømt af Wessel.



Viste typer af skibe i flåden i begyndelsen af 1700-tallet. Til venstre en fregat - med et batteridæk overfor linie-skibet med to eller flere dæk og til højre stykprammen i flådens svære artilleri. Forrest en chalup.

Med skibet ORMEN og sine underlagte små enheder nåede PETER WESSEL hurtigt "at skræmme godtfok på Bohus-len kysten" og tillige at erobre et betragteligt antal priser ligesom hans efterretningstjeneste kom den øverstkommanderende til stor gavn. Flåden var iøvrigt i disse år af en betydelig standard som følge af indsatsen af store mænd som Griffenfeldt, Niels Juel og Cort Adler, ligesom skibsbygningskunsten var bedre end nogensinde, præget af admiral Ole Judichær. Danmark-Norge havde ved krigens udbrud 41 lineskibe, 9 fregatter og 30 mindre fartøjer over for en lidt større svensk flåde.

Det var i denne flåde under den Store Nordiske Krig 1709 - 1720 Peter Wessel, senere adlet Tordenskiold, fik sin enestående karriere.

11 januar	1709	Kadet
17 juli	1711	Løjtnant
14 oktober	1712	Kaptajnløjtnant
28 december	1714	Kaptajn
24 februar	1716	Ophøjet i adelsstanden under navnet TORDENSKIOLD
19 juli	1716	Kommandør
14 november	1716	Øverstkommanderende over den norske sø-defension og Nordø-eskadren.
30 december	1718	Schoutbynacht.
17 august	1719	Viceadmiral

En ung mand, der på 8 år nåede at avancere op gennem graderne fra månedsløjtnant til vice-admiral og hvor admiralstitlen blev nået i en alder af kun 29 år.

Under Store Nordiske Krig var Tordenskiold alle vegne. Hans fortrinlige tjeneste som krydserchef, hvor han altid før og bedre end nogen anden forstod at skaffe sig nøjagtige efterretninger om fjendens bevægelser og skibe, var af uvurderlig værdi ved mange lejligheder. Således i slaget ved Kolberg Heide den 24 april 1715, hvor han deltog med LØVENDAHL'S GALEJ og senere samme år i august med fregatten HVIDE ØRN i slaget ved Rügen. Begivenheder, der var medvirkende til det hurtige avancement til kaptajnløjtnant. Han gjorde i denne periode den lille hurtigsejler LØVENDAHL'S GALEJ berømt, hvor hans fabelagtige sømandsskab mange gange reddede skib og besætning fra en kompakt fjendtlig modstand og overmagt. Efter slaget ved Kolberg Heide fik han den svenske fregat HVITA ØRNEN i belønning — et skib på 30 stk. 12-pundige kanoner og med en besætning på 170 mand.

Efter ophøjelse i adelsstanden 24 februar 1716 finder man Tordenskiold i spidsen for en flådestyrke af fregatter, stykpramme og galejer i slaget ved Dynekilden 8 juli 1716, der blev et knusende nederlag for svenskerne og dermed for hele felttoget mod Norge. Tabet af skærgårdsbåde og artilleriemateriel betød, at der skulle gå år før svenskerne igen mente sig i stand til at erobre Norge.

En anden berømt begivenhed for Tordenskiolds karriere blev slaget om fæstningen Carlsten i byen Marstrand nord for Göteborg i juli 1717, hvor by og fæstning blev erobret samtidigt med at den svenske eskadre bestående af 4 lineskibe, 1 fregat, 2 galeaser, 1 jagt og 1 brander blev sænket i havnen og 1 lineskib, 1 fregat, 1 galease og 1 stykpram blev erobret og sejlet til København.



*Tordenskiold til fæstningen CARLSTEN's kommandant Dankwart:
"Hvad Djævelen nøler I efter?"*

Fæstningen Carlsten faldt ved en list, hvor man kender de berømte – ikke helt historisk sande – historier om brugen af "Tordenskiold's soldater" til at imponere fæstningens kommandant – hvor Tordenskiold førte sine soldater fra gade til gade for at få svenskerne til at tro, at der var 1000 mand i byen og ikke kun 2-300 mand, samt historien, hvor ordene falder fra Tordenskiold til kommandanten, der tøver med at overgive sig: "Hvad Djævelen nøler I efter!"

Den sidste fægtning i krigen mod Sverige blev aktionen ved Älvborg 7 oktober 1719, hvor Tordenskiold med held overrumpler det svenske forsvar af fæstningen og brænder flere svenske skibe. Så mange, at Tordenskiold i sin skibsjournal kan skrive: "Dend gandske Svenske Søe Magt udi Nord-Søen bestaaer nu ikkun af . . . 5 smaae Galleyer . . .".

Ved fredsslutningen i 1720 udnævnes Tordenskiold til viceadmiral i en alder af kun 29 år.

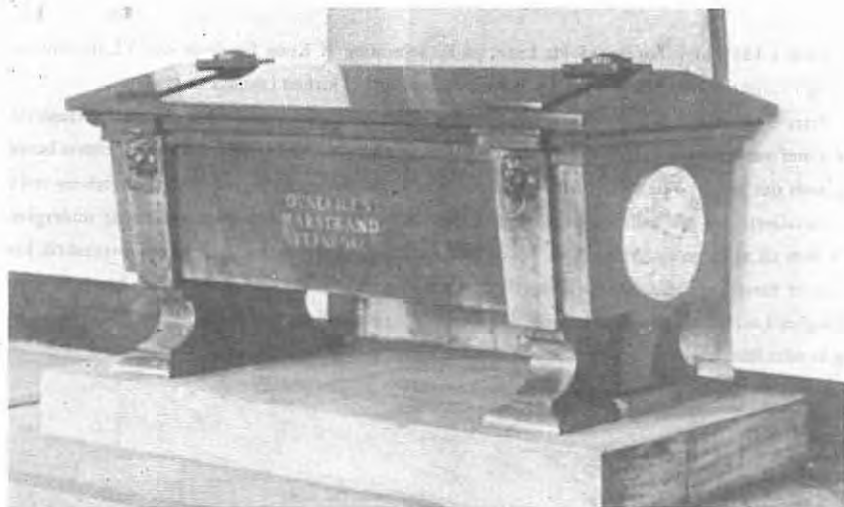
Viceadmiral Tordenskiold mødte sin skæbne ikke på havet men i en duel den 12 november 1720 mod den svenske oberst Stäel von Holstein under en udenlandsrejse gennem Tyskland til England. Hans skæbne at dø i en duel i den lille by Gleidingen ved Hannover i Tyskland betød, at hans lig af de danske myndigheder blev nægtet enhver form for ære og en kisten begravelse. Loven kunne have været omgæet, men Tordenskiold havde haft mange fjender - mennesker, der ikke havde akcepteret hans lynkarriere og derfor heller ikke ville hjælpe ham efter hans død. Hans lig blev således — efter at være bragt til København — i al stilhed den 3. januar 1721 sejlet til Holmens Kirke i en chalup roet af underofficerer fra flåden og i største hemmelighed nedsat i kirkens gravkammer.

Forst i 1819 blev Tordenskiolds kiste, på foranledning af Kong Frederik den VI, placeret i et sargofag i Holmens Kirkes kapel efter at have stået upåagtet i kirken i mange år.

Peter Tordenskiolds minde er endnu lysende i Norden og hans bedrifter velkendte. Hans taktiske evner var store og et vidnesbyrd om hans geniale forståelse for overraskelsesmomentets betydning, som det gælder i dag. Han forstod til fulde at udnytte fordelene ved hurtige angreb og ved at tage initiativet. Det må heller aldrig glemmes, hvorledes han mestrede at behandle sine undergivne og få dem til at følge sig. Mest af alt vandt han sine slag ved at mestre datidens manøvetaktik korrekt og at forstå, at målet var fjendens tilintetgørelse — taktikken kun midlet. Han besad førerens egenskaber i selvtillid, initiativ og mod, kombineret med en åben, frejdig og humorfyldt natur. Endelig kendte hans loyalitet og dybe fædrelandskærlighed aldrig til svig.



TORDENSKIOLDS SARGOFAG I HOLMENS KIRKE



Tordenskiolds kiste stod i mange år i ligkælderen i Holmens kirke. Først i januar 1759 blev kisten indsat i ligkammeret under kirkens alter i koret og endelig den 28 maj 1817 resolverede Kong Frederik den VI at Tordenskiolds lig skulle nedlægges i en bedre kiste og flyttes til kirkens store kapel, hvor der skulle opsættes et epitafium over marmorsargofaget, der blev bygget af den gamle marmor fra alterbordet i den nedbrændte Frue Kirke.

I 1819 fandt afsløringen af monumentet sted i kongens nærværelse. Der skulle således gå næsten 100 år, før man skænkede Tordenskiolds jordiske rester den ære han mere end nogen anden kunne tilkomme.



PETER TORDENSKIOLD

— et historisk skibsnavn

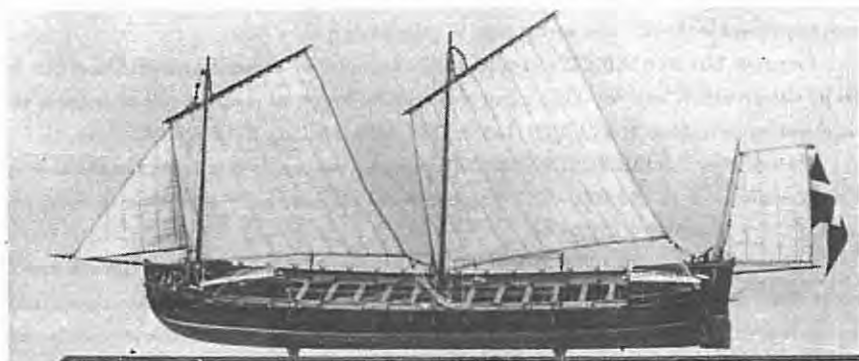
Flåden har knyttet søhelten Tordenskiold til mange af sine skibe. Først finder man navnet TORDENSKIOLD på 2 norske kanonshalupper – TORDENSKIOLD (1808 - 1814) og PETER TORDENSKIOLD (1809 - 1814), der efterfølges af fregatten TORDENSKIOLD i 1852, formentlig det sidste større rene sejlskib, som blev bygget til den danske flåde.

I 1880 møder man igen navnet givet til torpedoskibet (panserskibet) TORDENSKIOLD (1880 - 1908).

100 år senere møder vi atter navnet; nu givende navn til flådens nyeste korvet af NIELS JUEL-klassen.

Ved at gennemgå de skibes historie, der fik navnet Tordenskiold, vil man følge den udvikling flåden har gennemløbet siden kanonchaluppernes og sejlskibenes tid til vore dages moderne missilbevæbnede korvetter.

Kanonchalupperne TORDENSKIOLD (1808 - 1814) og PETER TORDENSKIOLD (1809 - 1814)

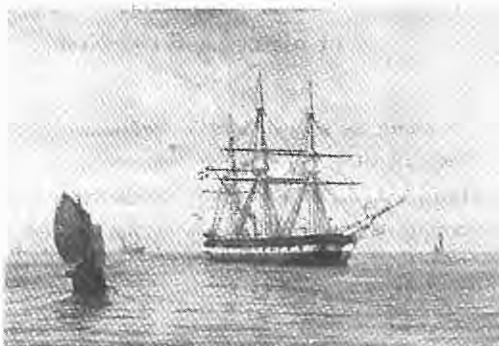


Kanonchalup anvendt i krigen 1807 - 1814.

Under kanonbådskrigen mod England 1809 - 14 byggedes i alt 157 fartøjer af typen kanonchalup. Fartøjet var normalt armeret med en svær kanon i hver ende i slæbende rekylaffutager og til at underbringes i chaluppens bund under sejlads.

Kanonchalupperne med navnet Tordenskiold blev bygget i Norge og gjorde krigen med i norske farvande. Der skulle 30 mands besætning til at ro fartøjet, når det ikke sejlede for vinden. Kanonbådskrigen rummer ikke store navnkundige søslag, men talrige "guerilla-slag" blev udkæmpet mod den engelske flåde, hvor chalupperne med heltemod vandt mange priser til den dansk-norske flåde.

Fregatten TORDENSKIOLD
(1852 - 1872)



De første 10 år af perioden 1850 til 1900 betød intet mindre end en revolution på krigsskibsbygningens område. Dampmaskinens og skibsskruens indførelse medførte måske ikke væsentlige ændringer i de hidtidige typer, men anvendelsen af sprænggranater førte til bygningen af jern- og stålpanzerskibe, som hurtigt gjorde det eksisterende skibsmateriel uanvendeligt. I sidste halvdel af århundredet fortsatte udviklingen i et stedse stigende tempo, der kan kendetegnes ved kapløbet mellem kanonens skudvirkning og panserets modstandsevne samt kravet til større og større fart, hvortil kom torpedoens indførelse, som særligt satte sit præg på de mindre skibe.

Fregatten TORDENSKIOLD søsattes i 1852 i begyndelsen af denne periode. Skibet blev bygget på Orlogsværftet, som det sidste større rene sejlskib, bygget til marinen. Alle de følgende skibe var skruefregatter, såsom SJÆLLAND (1858), JYLLAND (1860) og PEDER SKRAM (1861).

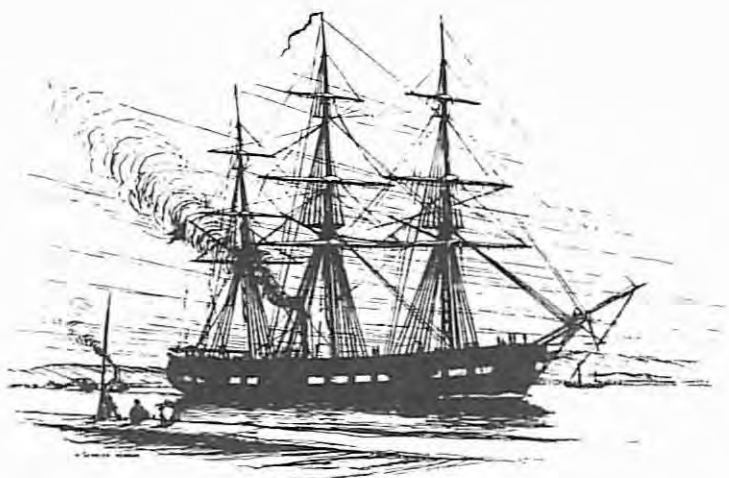
Allerede efter 7 år blev TORDENSKIOLD ombygget ved bl.a. at få installeret en svensk-bygget hjælpedampmaskine på 200 HK — ikke meget sammenlignet med de 26.000 HK man finder i korvetten PETER TORDENSKIOLD i dag.

Som sejlfregat var TORDENSKIOLD i 1854 udrustet under krigsberedskab sammen med den øvrige flåde, da forholdet til Preussen (i Tyskland) dette år var kritisk over for Danmark på grund af det sønderjyske spørgsmål. Efter krigsberedskabet fortsattes med togt til de dansk-vestindiske øer og herunder med besøg i New York. Umiddelbart efter ombygningen var skibet igen udrustet i krigsberedskab i 1861.

Under krigen 1864 indgik skruefregatten i eskadren i den østlige del af Østersøen, hvorefter skibet blev lagt op indtil 1870, hvor det blev udrustet til togt til Østasien (marts 1870 - januar 1872). Skibet skulle udlægge telegrafkabler for Det store nordiske Telegrafselskab og samtidigt vise flaget i Kina og Japan. TORDENSKIOLD passede således Suezkanalen (juli 1870) som det første danske skib og som det største skib, der hidtil havde sejlet igennem kanalen.

Udover at lægge i alt ca. 750 sml kabler havde besætningen, der var på 112 mand, lejlighed til at vise flaget i Vladivostok, Yokohama, Nagasaki, Foodhow, Amoy, Hongkong og Singapore.

Kort tid efter dette togets afslutning udgik TORDENSKIOLD af flådens tal i 1872.



Fregatten TORDENSKIOLD i Suez-kanalen 1870.

**Torpedoskibet (panserskibet) TORDENSKIOLD
(1880 - 1908)**

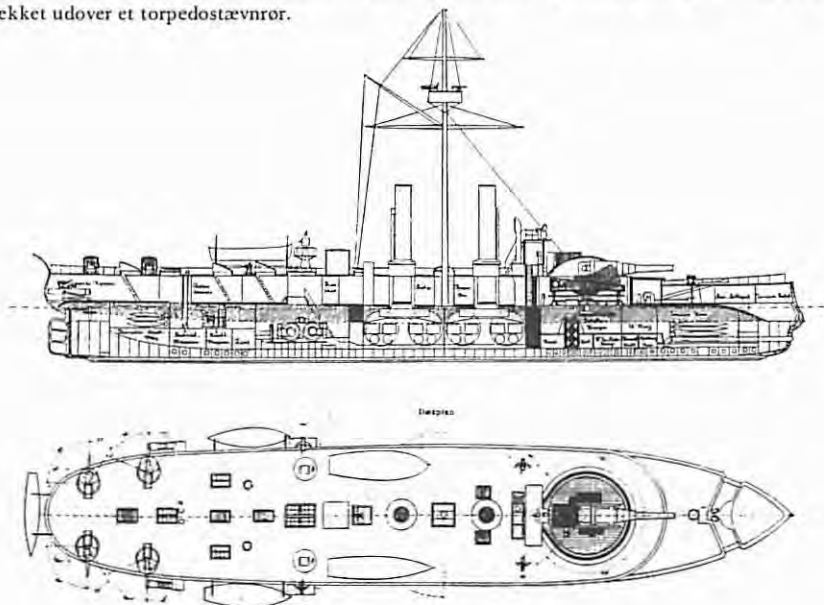


For 1880'erne havde man koncentreret sig om bygning af Batteriskibe – store skibe bygget af træ med smedjernspanser (godt 11 cm tykt). Skibene blev også kaldt "skrueskibe med panser" rigget enten som bark- eller fuldriggere med besætninger på omkring 400 mand, såsom DANNEBROG (1864) på 3.057 tons, PEDER SKRAM (1864) på 3.379 tons og DANMARK (1864) på 4.770 tons.

I denne periode møder man samtidig flådens første egentlige panserskibe kaldet panserbatterier – ROLF KRAKE (1863), LINDORMEN (1868) og GORM (1868) alle bygget af jern med damp som hovedfremdrivningsmiddel og med "tårnkanoner".

Med begyndelsen af 1880'erne ophørte man med at kunne skelne mellem de sejldrevne skruefregatter og de egentlige panserskibe med tårnkanoner. Vor egen flåde såvel som udlandets var inde i en eksperimenterende udvikling, der gjorde, at tidens mange panserskibe alle var forskellige, således ODIN (1872) på 3.232 tons, HELGOLAND (1878) på 5.480 tons og TORDENSKIOLD (1880) på 2.600 tons.

TORDENSKIOLD blev bygget på Orlogsværftet på Holmen i årene 1880 - 82. Kolen blev lagt 26 september 1879, og 30 september 1880 løb skibet af stablen. Skibet havde en længde på 73,4 meter og en bredde på 14,8 meter. Dybgangen var 5,0 meter. Altså meget lig vort skib i dag med undtagelse af bredden. TORDENSKIOLD, der fra 1885 blev kaldt panserskib, blev armeret med Nordens største skibskanon, en 35 cm kanon i et pansret barbettetårn. Ammunitionsbeholdningen var på 52 skud, med et skud hver 10'ende minut. Herudover fandtes der 4 x 12 cm batterikanoner og 8 stk 37 mm rekylkanoner ombord samt 3 stk 35,5 cm torpedoudskydningskanoner på agterdækket udover et torpedostævnrør.



Sidetegning og dæksplan af panserskibet TORDENSKIOLD 1880.

Som følge af de moderne nye torpedokanoner på agterdækket og da det kunne medføre to små torpedobåde ombord, fik skibet først betegnelsen torpedoskib, før det i 1885 blev betegnet panserskib.

Skibet fik en besætning på 229 mand, der dog reduceredes til 206 mand i fredsberedskab.

TORDENSKIOLD blev — som det første skib i flåden — bygget af stål, idet man dog fortsat anvendte jern enkelte steder som f.eks. i stævnen og til klædningen under vandet. Selve panserdækket var overalt af stål udført i pladetykkelser fra 4 cm til 9,5 cm med et teaktræsunderlag fra 8 - 16 cm.

Sammenlignet med nutidens automatkanoner og missilsystemer, der næsten udelukkende kræver besætning til vedligeholdelse, skulle der 16 mand til betjeningen af skibets kanon (kaldet: Lange Tom). Kanonen var betjent hydraulisk med dampkraft og med håndkraft som reserve. Rækningen på 9 km var efter datidens forhold meget betragtelig. Skudhastigheden var ikke betydelig — til gengæld gik skuddet af med et kæmpebrag, der gennemrystede hele skibet.

TORDENSKIOLD var foregangsskib på andre områder end brugen af stål i skroget, kanonstørrelse og torpedoudskydningskanoner. TORDENSKIOLD var det første skib i flåden, der fra begyndelsen havde installeret fuldstændig indenbords elektrisk belysning og det første skib med elektriske spejlprojektorer. Til opvarmning var indført noget så moderne som kakkelovne.

Byggepris 2.670.000 mio. kr.



Panserskibet TORDENSKIOLD på vej ud fra flådens leje gennem Elefantløbet.

I 1882 var TORDENSKIOLD på sit første prøvetogt (fra 29 september til 18 oktober) under kommando af kommandør L.C.Braag. Herefter udførtes forskellige supplerende arbejder på Holmen før skibets andet togt i 1883.

I 1884 og 1887 finder man igen TORDENSKIOLD udrustet på togt og i 1891 anløbes udlandet for første gang – som eskorte for kongeskibet under besøg i Travemünde. I 1894 besøges Karlskrona og i 1897 Stockholm. Det sidste besøg i anledning af Hans Majestæt Kong Oscars 25 års regeringsjubilæum.

Efter større ombygningsarbejder i 1898 - 99 udføres selvstændige eksercertogter i Østersøen, i 1899 sammen med panserskibene IVER HVITFELDT, GEJSER og et større antal torpedobåde. Under dette togt anløbes Reval i Rusland, hvor skibets officerer og mandskab deltog ved begravelsen af Storfyrsttrønfølgerens (kejserens brors) bisættelse.

Året 1901 var skibets sidste togt bl.a. i eskadre med panserskibet SKIOLD før TORDENSKIOLD oplægges i flådens leje til 1908, hvor det udgik af flådens tal 28 år gammelt.

Tilslidst skal nævnes, at navnet Tordenskiold også har været anvendt i den norske flåde, idet et kystpanserskib (1897 - 1940) bar dette navn. Siden er den norske marines specialskolekompleks på flådebasen Håkonsvern ved Bergen blevet opkaldt efter Peter Tordenskiold og bærer i dag navnet KNM TORDENSKIOLD.

O Nordhav, Glimt af Wessel brød
Din mørke skye
Da tyede kiemper til dit skiød;
Thi med ham lynte Skrek og Død.
Fra Vallen hørt Vraal, som brød
Den tykke Skye
Fra Danmark lyner Tordenskiold;
Hver give sig i Himlens Vold,
Og flye.

Johannes Ewald
(1778)

F 356 PETER TORDENSKIOLD

FEB 83