

# *Marineakvareller*

GLIMT FRA ORLOGSFLÅDEN I NYERE TID



*af*

KOMMANDØR

Svend Schack von Fyren Kieler

MARINE PAINTINGS 1938-1992

*by*

CAPTAIN

Svend Schack von Fyren Kieler

Royal Danish Navy (*Retired*)

---

*Denne bog er mangfoldiggjort i 300 eksemplarer. Dette er eksemplar nr.*



Et liv i Marinen giver utallige indtryk, som fæstner sig for livet. Mange af mine egne indtryk har jeg gennem årene søgt at fastholde i akvareller med motiver fra livet i orlogsflåden. Og med Søværnets velvilje og støtte er der i dette værk gengivet 25 af mine marineakvareller. Hvert af disse motiver har en tekst med nogle data og begivenheder, som motiverne har mindet mig om.

Nogle af billederne er komponeret efter min egen hukommelse, men hovedparten er baseret på fotografier fra det anførte årstal. Billedkompositionerne og farveindtrykkene er i alle tilfælde mine egne.

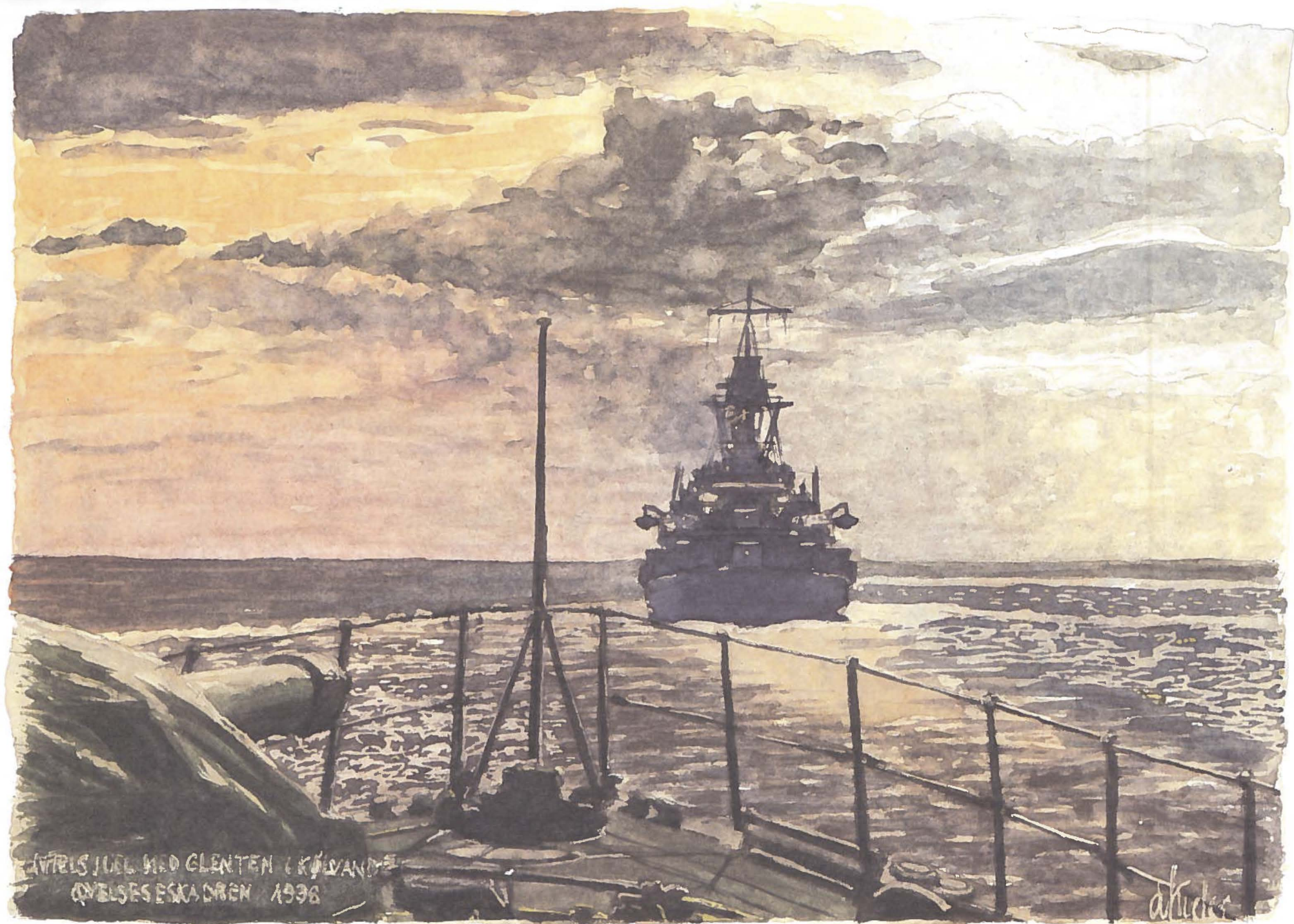
Min tjeneste i Søværnet strakte sig fra 1941 til 1984. Men også før og efter disse årstal har jeg haft føling med livet i orlogsflåden, og jeg har derved haft lejlighed til enten at gøre tjeneste eller at være om bord i de skibe, som er gengivet i denne serie akvareller.

Det er mit ønske og håb, at billeder og erindringer udgivet i dette værk, kan glæde andre, som interesserer sig for orlogsflåden i vor tid; måske specielt de der som jeg har gjort tjeneste i Søværnet i omhandlede tidsramme.



*Svend Kieler*  
Svend Kieler

*Captain Kieler, who served in the Royal Danish Navy 1941-1984 has a long time passion of watercolour painting.  
This work contains 25 selected marine paintings with associated texts by Captain Kieler covering the period 1938-1992.  
It has been issued in an endeavour to present and maintain some impressions of Danish Naval life and History in recent times.*



AVTILS JULE MED GLENTEN I KØLVAND  
ØYELSES ESKADEEN 1998

akvarell

NIELS JUEL blev bygget under 1. verdenskrig og var oprindeligt planlagt som et kystpanserskib med svær kanonarmering. Skibets konstruktion blev imidlertid ændret til et krydserlignende orlogsskib med mellemsvær armering på ti 150 mm kanoner, opstillet i skjolde. Med sin markante mærsopbygning kunne skibet - som det ses på billedet - ligne et rigtigt slagskib, hvad det dog ikke var, hverken hvad angår armering eller farten, der var max. 15 knob.

NIELS JUEL var i mellemkrigsårene Flådens stolthed og det orlogsskib, hvor de fleste faste folk og mange årgange værnepligtige gjorde tjeneste.

GLENTEN, bygget i 1933, tilhørte Flådens nyeste torpedobådsklasse. Blandt personallet var disse nye dampturbinedrevne torpedobåde eftertragtede udkommandoer. De var armeret med 8 torpedorør og to 87 mm kanoner og havde en max. fart på 29 knob.

I 1938 var NIELS JUEL og torpedobådene af GLENTEN-klassen kernen i den årlige øvelseseskadre på godt 20 skibe. Billedet er fra denne øvelseseskadre.

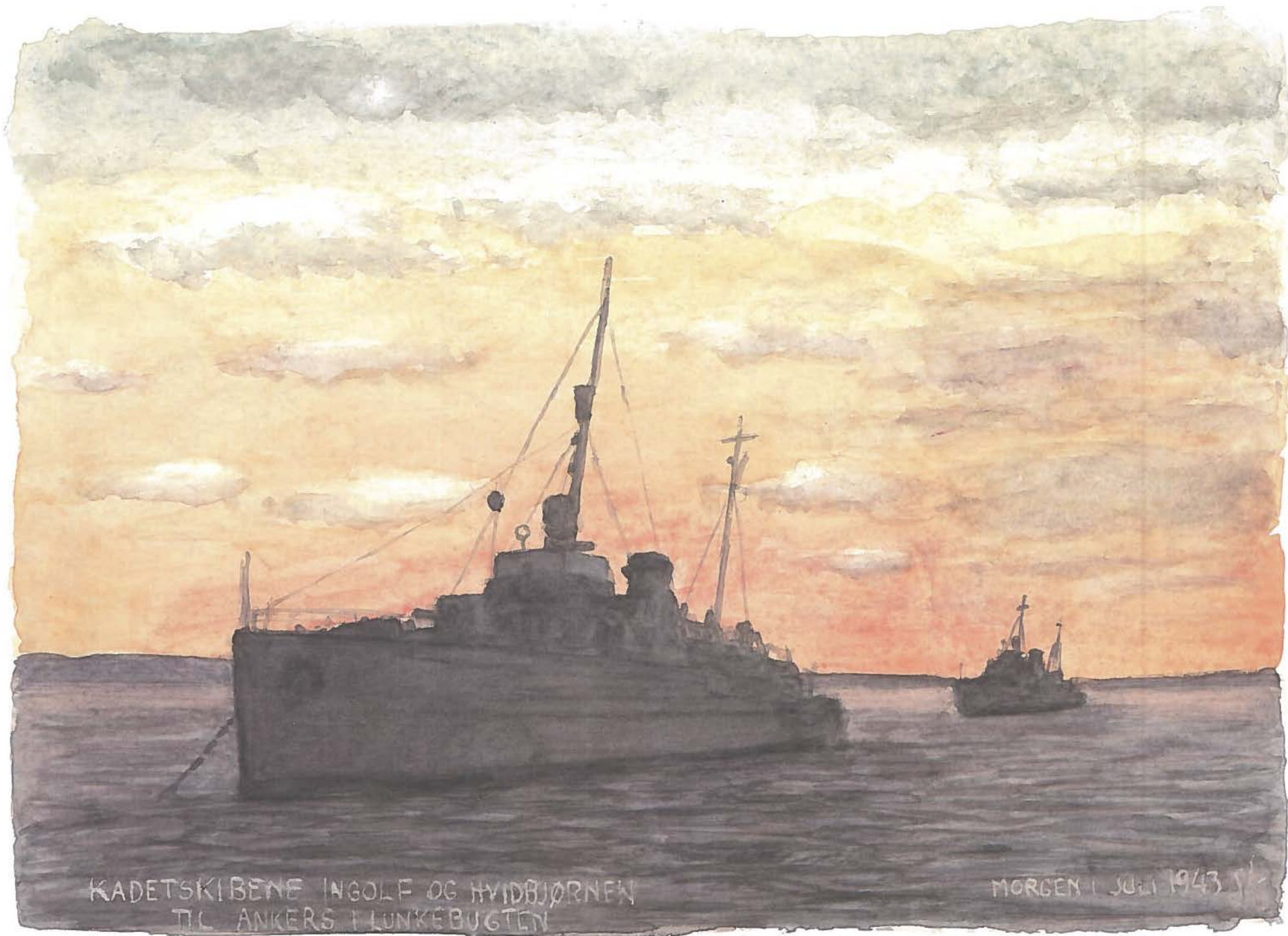
Ved Tysklands kupagtige overfald på Danmark den 9. april 1940 befandt NIELS JUEL sig på Holmen, afventende en planlagt personeludskiftning. GLENTEN-klassen havde vagttjeneste ved minespærringer i Storebælt.

Torpedobådenes senere skæbne var trist, idet de på tysk forlangende blev udleveret til tjeneste i den tyske krigsmarine og ikke kunne renoveres ved tilbagetagningen til Danmark efter krigen. NIELS JUEL blev ved det tyske overfald på Flådens enheder den 29. august 1943 - efter gentagne tyske luftangreb - sat på grund og demoleret af besætningen i Isefjorden. Skibet blev senere bjærget og renoveret af tyskerne, men gik tabt under krigshandlingerne i 1945.



*The Coastal Defence Ship NIELS JUEL, with an armament of ten 6-inch guns, was the largest warship of the Royal Danish Navy in 1938. On 29 August 1943 it was attacked and damaged by German aircraft, but then run aground and blown up by its own crew. The ship was salvaged and repaired by the German Navy, but sunk by Allied aircraft in 1945. In the picture, the vessel astern of NIELS JUEL is one of the newest Danish torpedo boats, GLENTEN.*

*Six of this class were seized by the German Navy in 1942, notwithstanding a Danish Government protest. The seizure caused great anger in Danish Naval circles and was one of the reasons for the scuttling of the Danish Fleet in 1943. The torpedo boats were beyond repair after the war, when four of them were brought back to Denmark as wrecks.*



KADETSKIBENE INGOLF OG HVIDBJØRNEN  
TIL ANKERS I LUNKEBUGTEN

MORGEN I JULI 1943

HVIDBJØRNEN og INGOLF var 2 nye inspektionsskibe, bygget på Orlogsværftet i henholdsvis 1929 og 1933 specielt med henblik på tjeneste i grønlandske farvande. De skulle supplere de ældre skibe ISLANDS FALK og BESKYTTEREN, som fortrinsvis blev anvendt til fiskeriinspektion ved Island og Færøerne. Bygningen af de nye inspektionsskibe var også en kompensation for 4 ældre krydsere, som lejlighedsvis havde udført tjeneste ved de danske nordatlantiske besiddelser.

HVIDBJØRNEN var bestykket med to 87 mm kanoner og INGOLF med to 120 mm kanoner. Skibenes max. fart var ca. 15 knob. Som noget nyt var de indrettet til at ombordtage og søsætte en af Marinens pontonflyvemaskiner, som i årene før 2. verdenskrig hyppigt anvendtes i Grønland, bl.a. til opmåling og kortlægning.

Ved 2. verdenskrigs udbrud blev de 2 inspektionsskibe holdt hjemme og indgik som en del af sikringsstyrken i Store- og Lillebælt. Efter den tyske besættelse af Danmark i 1940 blev de anvendt til uddannelse af kadetter og mathelever.



*The two Fishery Inspection Ships INGOLF and HVIDBJØRNEN had seen much service in waters off Greenland, Iceland and the Faroes before World War II. After the German occupation of Denmark they were used by the Royal Danish Navy as cadet training ships, but were restricted to internal Danish waters.*

*On 29 August 1943, when the German Navy attacked the Danish Fleet, the two ships were seized by German prize crews. Attempts to scuttle the ships - to prevent them*

*falling into German hands - succeeded only in the case of HVIDBJØRNEN. INGOLF - in German service - was lost to Allied aircraft 1945, while HVIDBJØRNEN - after German salvage - was seized in Germany by the Soviet occupation forces. She later became a School Ship in the GDR.*

På sommertogterne i 1941, 42 og 43 var de af besættelsesmagten henvist til øvelsesområder i Isefjorden, Smålandsfarvandet og det syd-fynske hav. Billedet er fra sidstnævnte farvand, hvor skibene ses til ankers en tidlig sommermorgen i juli under deres sidste togt i dansk tjeneste.

Den 29. august 1943 blev de 2 skibe overmandet af tyske krigsskibe i Storebælt, hvor det lykkedes besætningen på HVIDBJØRNEN at sænke skibet for næsen af det tyske prisemandskab, mens et tilsvarende forsøg i INGOLF mislykkedes. INGOLF gik tabt i tysk krigstjeneste i 1945. HVIDBJØRNEN blev hævet af tyskerne og som vragslæbt til Tyskland. Her forblev det i den sovjetrussiske besættelseszone efter krigen. Det blev af russerne overgivet til Østtyskland (DDR), hvor det efter renovering blev anvendt som skoleskib under navnet ERNST THÄLMANN, senere omdøbt til ALBIN KÖBIS.

*The picture shows INGOLF and HVIDBJØRNEN at anchor on a summer morning in 1943, during their last cruise under the Danish Naval Ensign.*



TORPEDOGASTEN  
INSTRUERES

HVALROSGEN  
SOMMER 1943 *dk.*



HVALROSSEN var under 2. verdenskrig den eneste tilbageværende af 3 ældre damptorpedobåde, bygget på Orlogsværftet umiddelbart før 1. verdenskrig. Den var armeret med 4 torpedorør og en 75 mm kanon. Max. fart 26 knob. I 1930 overgik den til reserven og benævntes bevogtningsfartøj.

Under 2. verdenskrig blev HVALROSSEN - efter en lang oplægningsperiode - udrustet i 1941 og anvendt sammen med den noget mindre MAKRELEN som tender i Kadetskoledelingen, hvor kadetterne uddannedes i besejling af de indre farvande, herunder uddannelse i tågesejlads (blindsejlads). En kadet - med en aspirant som hjælper i det lille afblændede bestiklukaf under broen - blev sat til at dirigere bådens sejlads og måtte kun få oplysninger om, hvad der inden for den supponerede ringe sigtbarhed kunne observeres af sømærker, landgrunde og andre skibe.

Et andet formål var uddannelse i torpedobetjening. Hele dæksbesætningen var engageret, når en udskudt øvelsestorpedo skulle indbjærges, og endnu huskes den

snerpende lugt fra karbidblusset i torpedoens næse og oliestanken, når torpedoen blev "blæst af" før klargøring til nyt skud. På billedet ses torpedokvartermesteren instruere en torpedogast.

HVALROSSEN havde et robust og driftssikkert stempeldampmaskineri, drevet fra 2 kulfyrede kedler. Alle, der har gjort tjeneste om bord, vil erindre det slidsomme og beskidte arbejde med kulfyldning i havn, men husker også den gode fart torpedo-båden skød med fyr på begge kedler.

HVALROSSEN blev, tillige med MAKRELEN, klargjort til kamp, da de den 28. august 1943 lå fortøjet på siden af artilleriskibet PEDER SKRAM under Mastekranen. Ved det tyske overfald på Holmen tidligt næste morgen blev de 2 torpedobåde - på viceadmiral Vedels ordre - som andre orlogsskibe på Holmen, sænket af egne besætninger for ikke at falde intakt i fjendens hånd.

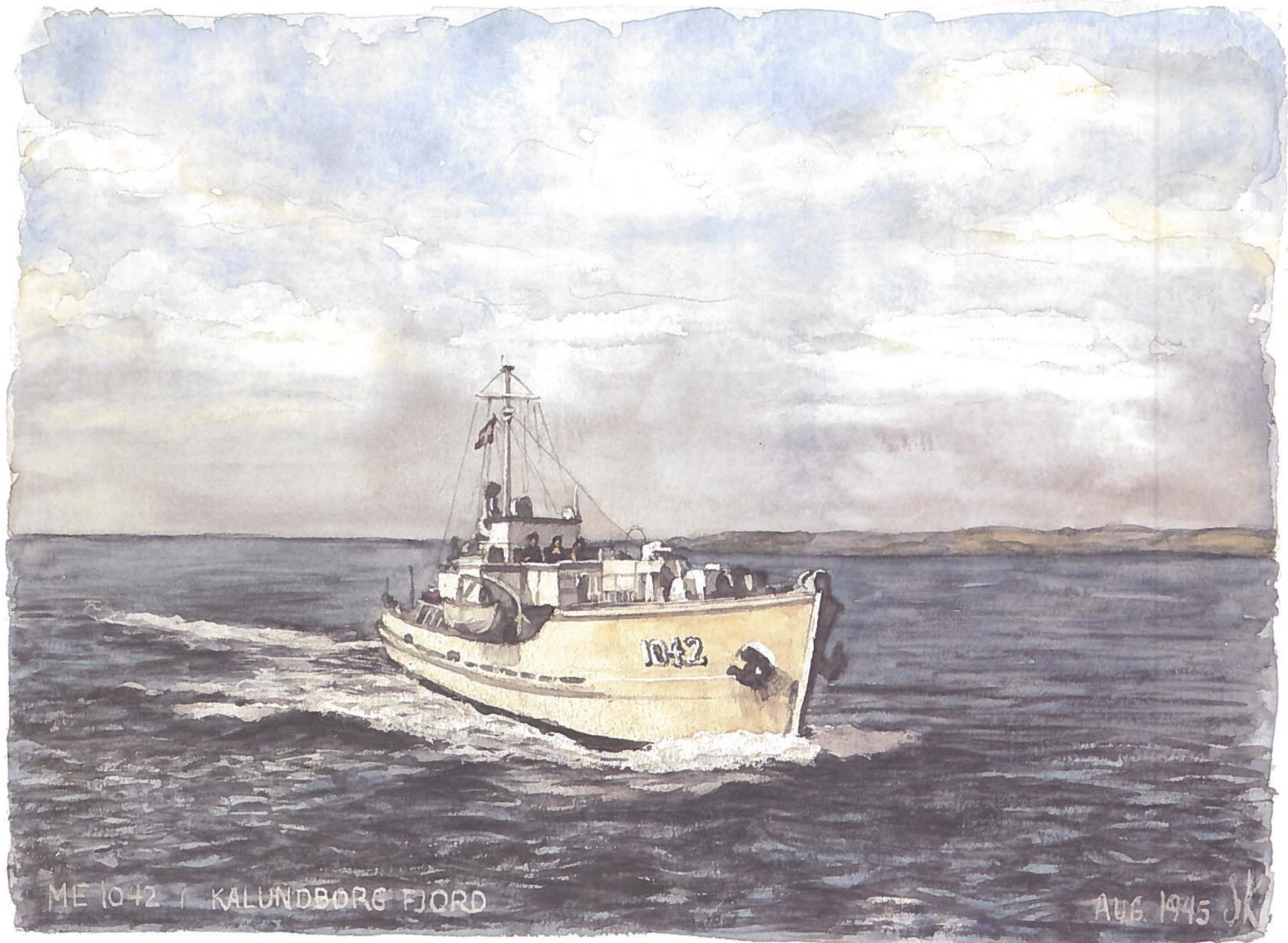


*The old Torpedo Boat HVALROSSEN - built before World War I - was refitted during World War II and used by the Royal Danish Navy for training midshipmen in torpedo firings.*

*In the picture you see the torpedo officer instruction a rating.*

*The torpedo boat was a coalburner and the crews remember the hard and dirty work of coaling in port.*

*HVALROSSEN and a somewhat smaller Torpedo Boat MAKRELEN were scuttled by their own crews on 29 August 1943 at Naval Base Copenhagen, when the Germans attacked the Danish Fleet that morning.*



ME 1042 / KALUNDBORG FJORD

AUG. 1945 JK

ME 1042 var en af de 7 træbyggede ministrygere, som indgik i den dansk-britiske ministrygerflotille, der var i operativ krigstjeneste i Royal Navy under 2. verdenskrig. Flotillen ankom til Danmark 3 uger efter den tyske kapitulation og blev overdraget til Søværnet på lejebasis i august 1945.

ME-bådene - der beholdt deres britiske numre og ikke blev navngivet af Søværnet - fandtes i en mindre og en større type. ME 1042 hørte til den større type. Begge typer var udstyret med et specielt flydekabel på tromle agter samt med en såkaldt "hammerbox" til strygning af henholdsvis magnetiske og akustiske miner eller kombinationer heraf.

Det specielle flydekabel blev holdt oppe i vandet af tennisbolde, lagt i to gummi-

kabler, der tillige indeholdt de strømførende elektroder, der var midlet til påvirkning af magnetiske miner.

I Danmark blev en af de første opgaver for ME-flotillen at stryge ruten mellem Kalundborg, Samsø og Lillebælt. Billedet er fra denne strygeopgave, hvor ME 1042 efter dagens arbejde er på vej hjem til sin midlertidige base i Kalundborg.

Flotillens tidlige hjemkomst til Danmark var årsag til, at man så hurtigt kunne komme i gang med en kontrolstrygning af de vigtigste indenlandske søruter. ME-bådene blev efter endt ministrygningsopgave i danske farvande tilbageleveret til Royal Navy i 1948-50.



*ME 1042 was a British built wooden minesweeper from World War II. It was a member of the British/Danish Minesweeping Flotilla 137, which comprised seven boats based in Scotland, later used by the Royal Navy for clearing the Schelde estuaries in 1944.*

*The minesweeping cables, which were streamed astern of the ship when sweeping, were remarkable in that they were kept afloat by tennis balls inserted in the cable.*

*After the German capitulation in May 1945, the Flotilla 137 was transferred to the Royal Danish Navy on a lease basis.*

*The picture shows minesweeper ME 1042 returning to its base at Kalundborg after a full days minesweeping to clear internal Danish sealanes of mines.*

*The ME boats were all returned to the Royal Navy by 1950.*



MR225 MED  
MINESTRYGNINGSMAGNET

KORSJØR  
SOMMER 1996 *Stk*

MR 225 var en af de ex-tyske "Minenräumboote", som af de allierede blev overdraget til Danmark efter den tyske kapitulation i 1945. MR-bådene - som beholdt deres oprindelige tyske numre - fandtes ligesom ME-bådene i en mindre og en større type. De var træbyggede og velegnede som ministrygere om end knap så sødygtige som de britiske både.

Tyskerne havde anvendt MR-både til mange forskellige formål i kystfarvande under 2. verdenskrig. Det var f.eks. en MR-bådsflotille, som ved den tyske invasion af Norge i april 1940 landsatte styrker fra den tyske hær i Oslofjord-området.

MR 225 hørte til den større type. Der blev i Søværnets regi udrustet i alt 18 MR-både, som senere blev kaldt NÆS-klassen.

Efterhånden som ministrygningsopgaverne aftog, blev bådene anvendt som bevogningsfartøjer og tendere. Den sidste MR-båd, TRELLENÆS, udgik af Flådens tal i 1962.

Strygegrejet mod magnetminer i MR-bådene var den danskkonstruerede flydemagnet, som her ses på billedet fra Korsør, hvor magneten er ved at blive bugseret ud af havn på siden af MR 225.

MR-bådene var tillige udstyret med et støjaggregat af tysk konstruktion til påvirkning af akustiske miner. Endvidere benyttedes såkaldt knaldgrej - mindre sprængladninger - som blev udkastet fra bådene med korte mellemrum under ministrygning.

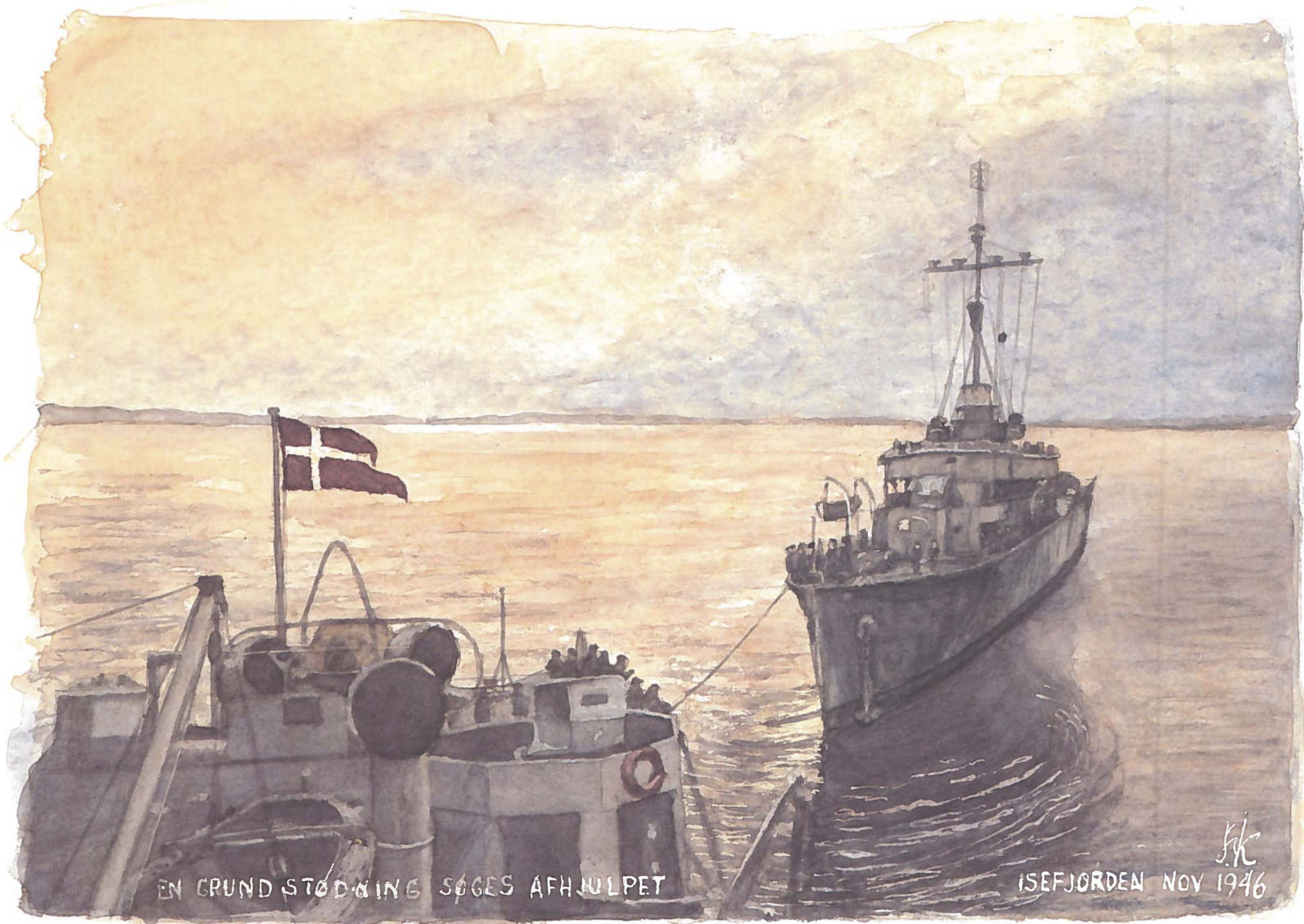


MR 225 was a German built wooden minesweeper - a so-called "Minenräumboot" - a number of which were transferred to the Royal Danish Navy after the German capitulation in 1945.

The picture shows the port of Korsør.

Berthed alongside MR 225 is a floating magnet, invented and constructed in Denmark, used for sweeping magnetic groundmines, in which it was quite effective.

In the background of the picture one can see a railway ferry and the railway station with its attractive tower. After the construction of a bridge and railway tunnel across The Great Belt, neither ferry nor station are in use anymore.



EN GRUNDSTØDNING SØGES AFHJULPET

ISEFJORDEN NOV 1946

JK

Fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN (ex. HMS MONNOW og ex. HMS ANNAN) var bygget i England under 2. verdenskrig, men købt af Søværnet i 1945. De tilhørte RIVER-klassen, som under krigen eskorterede de allierede konvojer.

I efteråret 1946 var de 2 skibe udrustet i en skoledeling for det første hold math-elever efter 2. verdenskrig.

Den indledende uddannelse foregik i Isefjorden, hvor HOLGER DANSKE en nat var så uheldig at gå på grund ved Hornsherred. Den blev næste morgen trukket af grunden af NIELS EBBESEN, godt hjulpet af bevogtningsfartøjet HAVKATTEN, som med sin store skrue gravede sand og grus væk under HOLGER DANSKE.

Det efterfølgende udlandstogt blev indledt med fiskeriinspektionstjeneste ved Færøerne i vintermånederne 1946/47. Besætningerne vil huske dette togt som ret dramatisk. De fleste menige og befalingsmænd havde aldrig været uden for Skagen.



*The Frigates HOLGER DANSKE and NIELS EBBESEN were former British RIVER Class frigates, purchased by Denmark shortly after World War II.*

*They were used as School Ships for cadets and sailors, but also for fishery inspection and other peacetime duties off Greenland and the Faroes.*

Under opsejlingen til Færøerne måtte man ud for Norges kyst gå til assistance for en norsk korvet, som med maskinstop var drevet ind mod skærene i nattemørke. Korvetten kom i gang ved egen hjælp, mens HOLGER DANSKE var ved at sætte fartøj ud for overførsel af en slæbetrosse.

På Færøerne strandede NIELS EBBESEN en nat efter at være drevet for sit anker under et såkaldt "fjeldkast", men blev slæbt fri af HOLGER DANSKE den følgende morgen.

På turen fra Færøerne til Bergen kom de 2 fregatter ud for en orkanagtig storm og måtte ligge underdrejet i over et døgn. De svære søer slog en 20 mm kanon på HOLGER DANSKE løs af dækket. Og på vejen hjem fra Portugal måtte begge skibe langsomt kæmpe sig gennem svær is i Kattegat og Sundet. Det kan i sandhed siges, at dette var et togt, hvor mange "fandt deres søben". Det var også et togt med store udfordringer, hvor de fleste gjorde erfaringer, som kom dem til gode senere i tjenesten.

*During World War II the personnel of the Royal Danish Navy - apart from a number who served in Allied navies - were prevented from sailing the High Seas. The good and seaworthy RIVER Class frigates helped in restoring sea-going spirit in the Royal Danish Navy.*

*The picture shows a rather unfortunate event, when HOLGER DANSKE was grounded and subsequently refloated by NIELS EBBESEN (at right in the picture).*



LANDGANGSKOMPAGNI

HOLMEN 1949 sk



Søværnet har altid lagt vægt på at oplære sit personel i korrekt uniformering og udførelse af det særlige ceremoniel, som fra gammel tid har været karakteristisk for Flåden. Det var derfor naturligt, at den militære uddannelse og optræden blev tillagt stor vægt på Kadetskolen. Kadetkorpset blev bl.a. opøvet i at stille et bevæbnet landgangskompagni i paradetøj. På billedet ses et sådant landgangskompagni ført af en sabelbevæbnet søløjtnant. En kadet af ældste klasse på højre fløj bærer Kadetskolens fane, mens de øvrige kadetter og aspiranter udgør selve landgangskompagniet. Bevæbningen var i årene kort efter krigen geværer, som her bæres med påsatte bajonetter, der skinner i sollyset.

Bag landgangskompagniet ses på billedet depotskibet ÆGIR (ex-tysk TANGA), som blev erhvervet i 1948 fra de amerikanske militærmyndigheder i Tyskland. ÆGIR blev moderskib for de danske ubåde, hvis besætninger på grund af de små pladsforhold havde et særligt behov for et moderskib, som tillige under øvelser til søs kunne være målskib for ubådenes øvelsestorpadoskydninger.

ÆGIR blev dog også periodisk anvendt som Chefen for Kystflådens kommandoskib eller som skoleskib for kadetter og sergentelever. Skibet havde en anseelig og moderne kanonarmering og en veludbygget kampinformationstjeneste med tilhørende elektroniske sensorer og radiokommunikation.

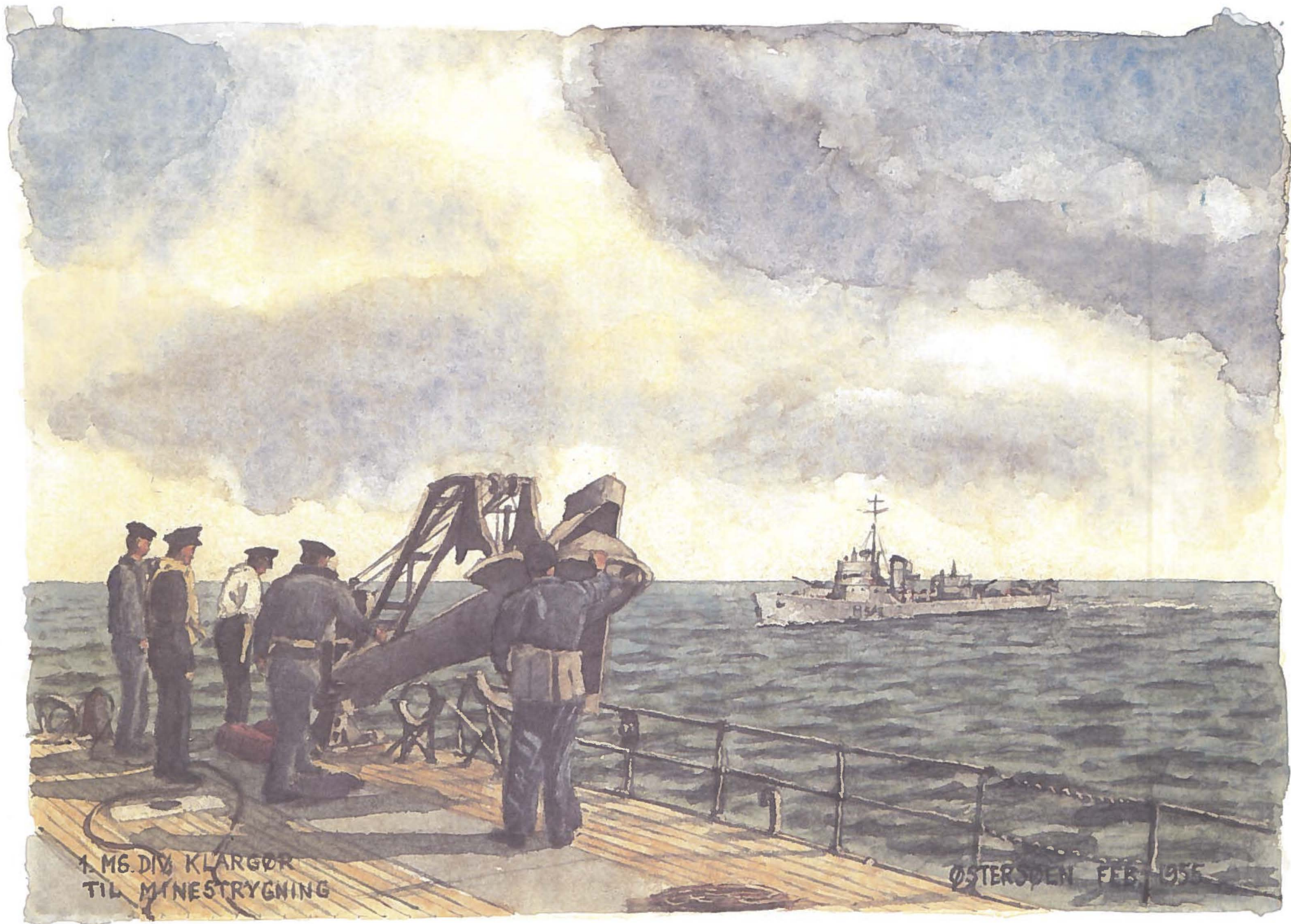


*The picture shows an armed shore-party from the Royal Danish Navy Cadet School marching past Depot Ship ÆGIR at Naval Base Copenhagen.*

*Military discipline drill and dress had always been hallmarks of the Cadet Corps.*

*ÆGIR was a former German Depot Ship, which was purchased by Denmark from the Allies after World War II.*

*She was then used as a Submarine Depot Ship, and also occasionally as a Cadet Training Ship or Flag Ship for the Admiral commanding the Fleet during sea exercises. With spacious accommodation, modern sensors and communications, she was ideal as a Fleet Flagship in peacetime.*



1. MS. DIV. KLARGØR  
TIL MINESTRYGNING

ØSTERSØEN FEB. 1955

SØLØVEN-klassens 6 minestrygere blev bygget på Orlogsværftet kort før og under 2. verdenskrig. De 4, som overlevede krigsbegivenhederne, deltog i efterkrigsminestrygningen i danske farvande, men opererede mest hver for sig. Første Minestrygerdivision bestående af SØHESTEN og SØLØVEN blev oprettet i oktober 1954. Formålet var at genoptræne besætningerne i formationsstrygning mod forankrede miner - en disciplin, som var blevet forsømt i efterkrigsårene, hvor den danske del af minestrygningen var rettet mod de bundminer, som var nedkastet af allierede luftfartøjer under krigen.

SØLØVEN-klassen var udstyret med et svenskkonstrueret paravanegrej. På billedet ses dette grej under klargøring til udsætning fra agterdækket på SØHESTEN.

Det var næstkommanderendes opgave at tilse, at alt gik korrekt og sikkert til.

I baggrunden ses SØLØVEN, som er ved at slutte op i formationen, før den udsætter sit grej.

Minestrygningsdivisionen deltog i samme efterår i Kystflådens øvelsesgruppe, som opererede i Østersøen med Rønne som base. Under forlægning til København ved øvelsens afslutning kom styrken ud for en kraftig vestenstorm, som forårsagede, at de fleste mindre skibe måtte søge nødhavn eller med svensk tilladelse gå gennem Falsterbokanalen. Første Minestrygerdivision red stormen af i Søhundehavn ved Møn.

SØLØVEN-klassen var en vellykket skibskonstruktion, men især 2. verdenskrigsoperationer havde slidt stærkt på bådene. I begyndelsen af 60'erne blev de sidste både udfaset. SØLØVEN blev dog sat på grund ved Tunø Knob og var nogle år "skydeskive" for Flåden og Flyvevåbnet.

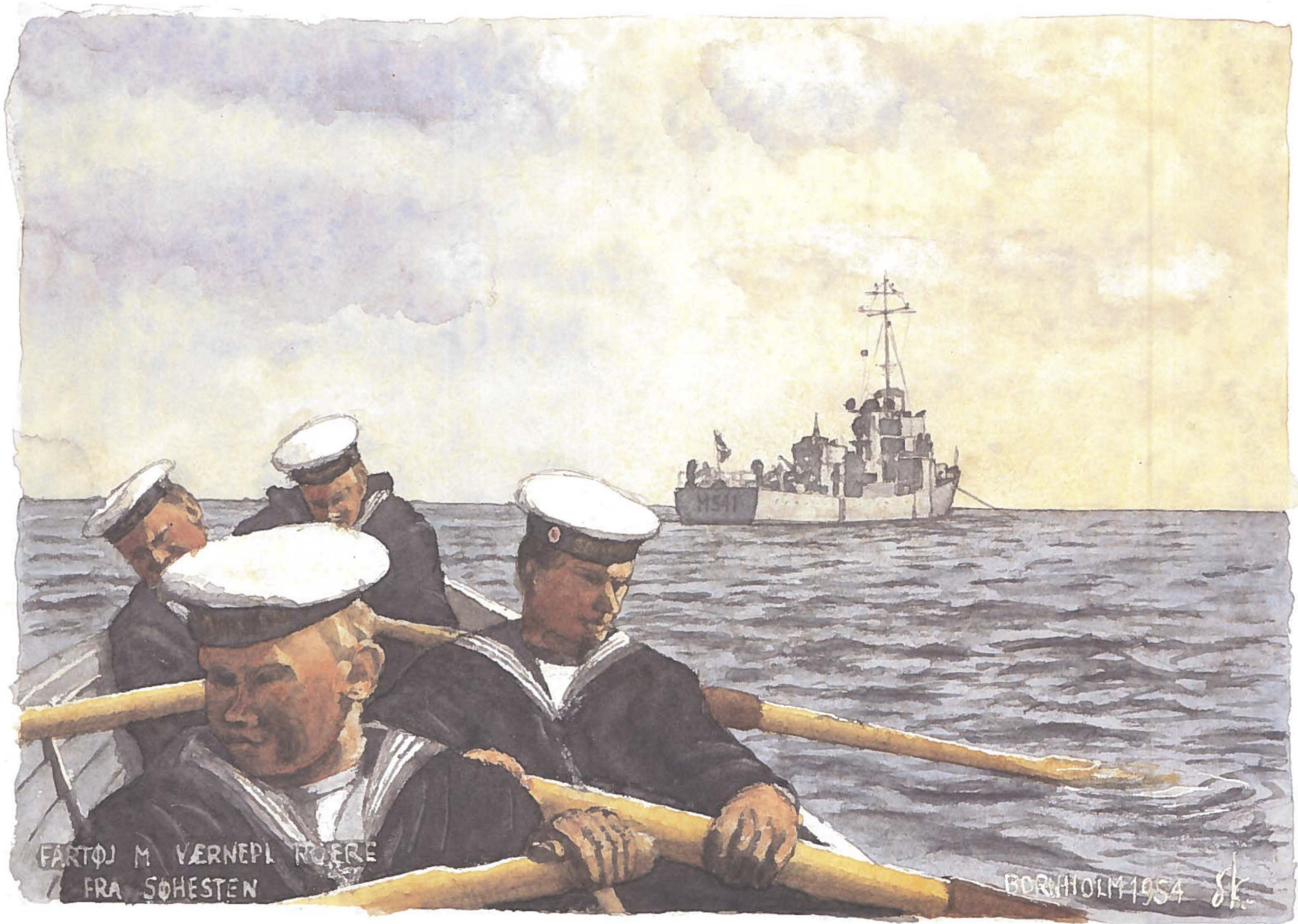


*Just before and during the first years of World War II, Denmark built six modern steel-hulled minesweepers of the SØLØVEN Class. Four of these survived the war and were used intensively for clearing Danish waters of mines.*

*The picture shows minesweeper Division One - SØHESTEN and SØLØVEN - preparing for sweeping moored mines. The sweeping gear, with its large paravanes of*

*Swedish design seen on the quarterdeck of SØHESTEN, was difficult to handle but quite effective when eventually streamed.*

*The wartime service of this Class of minesweeper - until 1943 in Danish service and after that time seized and used by the German Navy - had resulted in considerable wear and tear and the ships went out of service in the early 1960s.*



FARTØJ M. VÆRNEPL. TROERE  
FRA SØHESTEN

BORNHOLM 1954 sk.

Fartøjsøvelser og roning var en skattet disciplin i Flåden før indførelse af gummi-bådsfartøjer med påhængsmotorer. Kadetter, elever og værnepligtige blev uddannet i fartøjstjeneste og roning allerede på eksercerskolen, og til søs blev skibenes rofartøjer ofte anvendt ved bjergemærsmånvrer. Der er fra Flådens togter flere eksempler på, at overbordfaldne er blevet reddet efter udsætning af skibenes redningsbåd. I søen skulle der altid være udstukket en redningsbådsbesætning, som med øjeblikkeligt

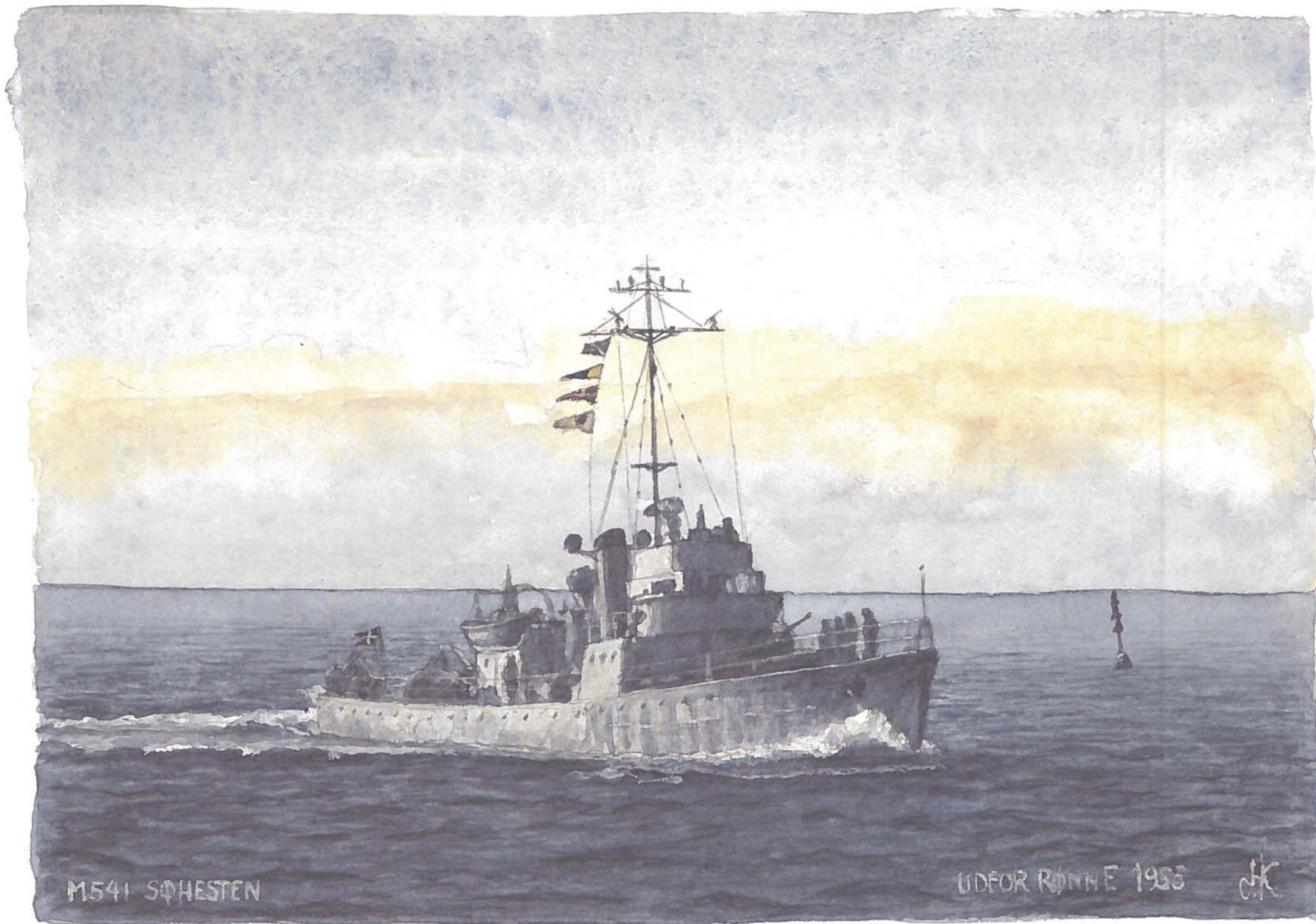
varsel kunne sætte deres fartøj i vandet og betjene årerne under kommando af den befalingsmand, som var udstukket som fartøjsfører.

På billedet ses 4 værnepligtige roere i Søværnets klædelige paradetøj ved årerne i ministrygeren SØHESTENs fartøj. Anledningen til den parademæssige påklædning var, at SØHESTENs chef skulle tilbage efter en efterårsdag i Østersøen ved Bornholm at have meldt sig om bord på den kommanderendes skib i tjenesteuniform.



*Boat handling and "pulling" (the naval term for rowing) were very important disciplines in the Royal Danish Navy before the introduction of rubber dinghies and outboard motors. In this picture one can see four Royal Danish Navy conscripts, wearing their*

*summer parade uniforms, pulling their boat back to their ship after having transferred their Commanding Officer for a conference in the Fleet Flagship.*



M541 SØHESTEN

UDFOR RØNNE 1955

CHK

Da ministrygningsopgaverne efter 2. verdenskrig efterhånden blev mindre, kunne ministrygerne anvendes til andre formål, hvor især farvandsovervågningen blev en vigtig opgave. Efter den "Kolde Krigs" udbrud og Warszawapagtens oprettelse blev det en naturlig opgave at holde øje med fremmede skibsbevægelser; især krigsskibsbevægelser fra den sovjetstyrede østblok.

Søværnet fik her en krævende opgave, hvor især observationer fra Østersøområdet var af betydning for den vestlige efterretningstjeneste. Fra dansk side blev ministrygeren SØHESTEN i begyndelsen af 50'erne fast stationeret ved Bornholm og foretog herfra jævnlige patruljesejladser.

Et særligt problem var, at Sovjetunionen havde deklareret et territorialfarvand på

12 sømils bredde og søgte at forhindre fremmede skibes adgang til denne kystzone. Også Polen og Østtyskland (DDR) var nidkære i deres kystbevogtning. Der var adskillige eksempler på en generende - ja endog truende - optræden fra østblokkens side over for vestlige skibe.

På billedet ses SØHESTEN vende hjem til Rønne efter en patrulje i Østersøen. Til sin særlige opgave blev skibet udstyret med moderne elektronisk varslings- og analyseudstyr, og der blev brugt mange timer om bord på at lytte sig ind på radar- og radiofrekvenser fra Warszawapagtlandene i Østersøen. Med sit særlige sejladsmonster blev SØHESTEN desuden et glimrende sted for den praktiske uddannelse om bord for yngre officerer og sergenter.



*After the "Cold War" started in the early 1950s, Royal Danish Navy minesweepers were used for purposes other than minesweeping, such as surveillance patrols. For NATO it was important to keep an eye on Soviet Bloc activities in the Baltic and its approaches. The purposes of such patrols were intelligence collection and early warning in crisis*

*situations. Allied patrol ships had to be on constant alert, as confrontations with their "Cold War" opponents were often of a threatening character.*

*In this picture the minesweeper SØHESTEN is seen returning to its base, on the island of Bornholm, from a surveillance patrol in the Baltic.*



ØVELSESESKADREN LEGGER UD

KBH-HAVN JUNI 1955  
GK



Da Kystflåden var ved at komme på fode efter begivenhederne og tabene af skibe og materiel under 2. verdenskrig, blev der påny i sommertiden udrustet en årlig øvelsesgruppe eller -deling. Antallet af skibe kunne variere, men det tilstræbtes at samle en styrke på 20-25 enheder omfattende fregatter, korvetter og kystjagere samt de til enhver tid udrustede minelæggere, torpedo- og ubåde tillige med enkelte minestrygere. Sidstnævnte virkede som tender- og målsæbningsfartøjer.

Øvelsesgruppen eller -delingen var under kommando af Chefen for Kystflåden eller en ældre kommandør, som højste sit flag, respektive sin stander, i et af de større skibe. I de år, hvor der endnu var minefare i de indre danske farvande, og skibsfarten var henvist til at følge de minestrøgne ruter, blev eskadreøvelserne henlagt til

Skagerak eller som oftest til Østersøen omkring Bornholm, hvor havnen i Rønne virkede som temporær base. Udover skydninger var det især fly-, ubåds- og torpedo-bådsangreb og forsvar herimod, der indøvedes. Særlig vægt blev lagt på antiubådsøvelser. Det var et felt, hvor Søværnet havde meget nyt at lære, men blev hjulpet godt på vej af instruktører fra Royal Navy, som gjorde midlertidig tjeneste i Søværnet i disse år.

På billedet ses i forgrunden korvetten THETIS (ex. HMS GERANIUM), som blev købt i England i 1945 primært med henblik på inspektionsskibstjeneste uden for Skagen. I billedets baggrund ses kystjagerne HUITFELDT og WILLEMOES i silhuet mod morgensolen og kranerne på Burmeister & Wains dengang store og travle skibsværft på Refshaleøen i Københavns yderhavn.



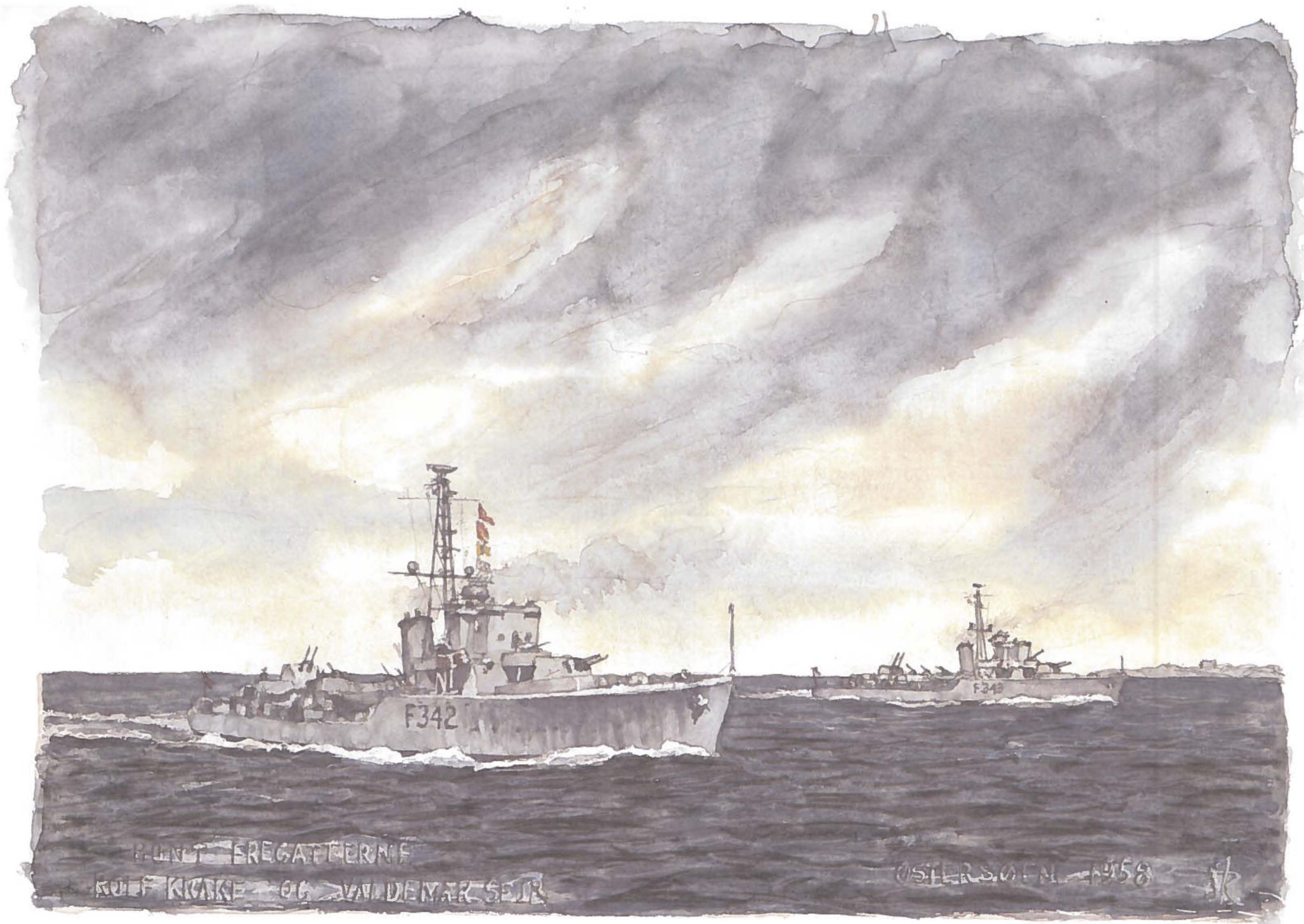
*When the Royal Danish Navy had recovered from the events of World War II, the pre-war pattern of annual national Fleet exercises, of a months duration, was reintroduced.*

*Such an exercise typically involved frigates, corvettes, coastal destroyers, minelayers, minesweepers, patrol craft, torpedo boats and submarines, a total of about 20-25 ships.*

*They were all kept busy day and night by the Admiral and his staff embarked in the Fleet Flagship.*

*The Royal Danish Navy had much to learn after the war, and in this it was helped by a number of highly qualified instructors from Royal Navy, who were embarked in the Danish ships during the exercises.*

*The picture shows ships leaving the port of Copenhagen for the annual Fleet exercise in 1955.*



PUNT-FREGATTERNE  
ROLF KIKKE OG VALDEMAR SPUR

OSLERSØEN 1958

JK

Under besættelsen i 1944 søgte viceadmiral Vedel kontakt med Det britiske Admiraltet og forelagde et dansk ønske om efter krigen at erhverve 3 mindre britiske destroyere med en passende stærk artilleribevæbning. Ønsket kunne først efterkommes i 1952, hvor 3 af den såkaldte HUNT-klasse blev erhvervet af Søværnet på lejebasis.

De tre HUNT-fregatter ROLF KRAKE (ex. HMS CALPE), ESBERN SNARE (ex. HMS BLACKMORE) og VALDEMAR SEJR (ex. HMS EXMOOR) var af en type, som englænderne kaldte "escort destroyers". De var mindre end de egentlige destroyere og var uden torpedoarmering, men de fik alligevel vid anvendelse ved krigsoperationerne i Middelhavet, det fjerne Østen og ved konvojruterne omkring Englands kyster. HMS CALPE havde været kommandoskib ved det historiske

"Dieppe Raid" mod den tysk besatte franske Kanalkyst i 1942.

Ved overdragelsen til Danmark var HUNT'erne armeret med seks 4 tommers kanoner i 3 dobbeltpecer - 1 for og 2 agter. Der var desuden en anseelig

antiubådsarmering af dydbomber. Skibene var dampturbinedrevne med en max. fart på 27 knob. I dansk søforsvarsregi var HUNT'ernes primære opgave i en krisesituation - sammen med vore torpedobåde - at være dækningsstyrke for Flådens minelægningsoperationer og andre operationer, som krævede artilleristøtte. Men HUNT'erne var også velegnede til antiubådsoperationer, som havde været deres primære opgave i Royal Navy under krigen.

HUNT-klassen var derfor faste deltagere i Kystflådens øvelsesgrupper, og meget af Søværnets personel har tjenstgjort med stolthed i disse krigsveteraner.

På billedet ses ROLF KRAKE og VALDEMAR SEJR i "line abreast"-formation under en øvelse, hvor opgaven var at opdage og bekæmpe en af vore neddykkede ubåde. I baggrunden af billedet ses Christiansø.

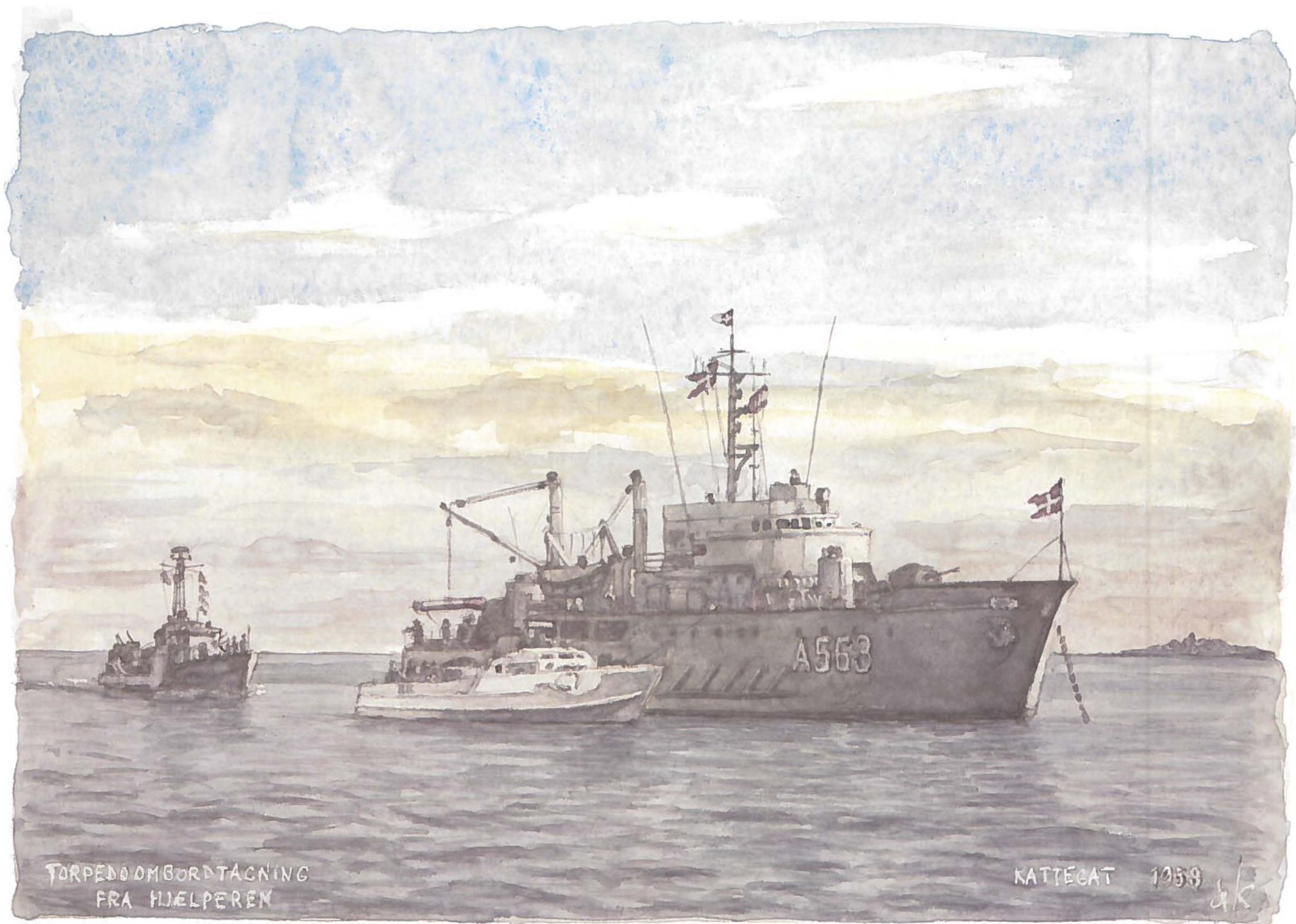
HUNT-fregatterne udgik af Flådens tal i begyndelsen af 60'erne og blev tilbageleveret til England.



*Three HUNT Class ships were acquired from Britain on a lease basis in 1952. The ships were named ROLF KRAKE, ESBERN SNARE and VALDEMAR SEJR; names of famous Danish warriors from the viking and early middle ages.*

*The HUNT Class had seen much service during World War II in different parts of the world. The former HMS CALPE (now ROLF KRAKE) had been Command Ship*

*during the famous but unfortunate DIEPPE raid in 1942. Danish crews learned a lot in these small but well armed "Escort Destroyers" and were proud of serving in these "war veterans". On the picture you see two of them engaged in an anti-submarine exercise in the Baltic near Christiansø.*



TORPEDOMBORTAGNING  
FRA HJELPEREN

KATTECAT 1959

ak

På våbenhjælp fra USA fik Søværnet i 1954 overdraget et tidligere landgangsskib, som var blevet ombygget til at tjene som MTB-moder- og depotskib.

Skibet (ex. LSM 500) blev navngivet HJÆLPEREN; et skibsnavn som også eksisterede på Tordenskiolds tid. På flådebasen i Charleston i USA blev HJÆLPEREN overtaget af en dansk besætning, som herhjemme forinden havde gennemgået en forskole. Ved de afsluttende inspektioner fra amerikansk side havde den danske besætning den tilfredsstillende at få bedømmelsen "excellent" i alle discipliner.

HJÆLPEREN var efter sin hjemkomst en velkommen og snart uundværlig del af Torpedobådseskadren, som den blev kommandoskib for.

Een af opgaverne for HJÆLPEREN var at efterse og klargøre motortorpedobådernes torpedoer under øvelsesskydninger. Med de dengang 10 udrustede MTB'er, der hver skød flere torpedoer om dagen, blev det til travlt arbejde for depotskibets torpedogaster. MTB'erne måtte ved aflevering og ombordtagning af torpedoer fortøje på siden af depotskibet, som var blevet udstyret med nogle svære træfenderlister.

Den slags arbejder måtte enten foregå i havn eller til ankers i smult farvand.

På billedet ses en danskbygget MTB af FLYVEFISKEN-klassen på siden af HJÆLPEREN. Den var af næsten samme konstruktion som de tyske træbyggede "Schnellboote", der blev overtaget af Danmark efter 2. verdenskrig. Kranen på HJÆLPEREN er ved at ombordsætte en klargjort øvelsestorpedo til MTB'en.

Til venstre i billedet ses en dampturbinetorpedobåd af KRIEGER-klassen, hvorefter den under og efter 2. verdenskrig på Orlogsværftet blev bygget i alt 6 til erstatning for de 6 torpedobåde, der var blevet beslaglagt af tyskerne. KRIEGER-klassen - populært kaldet "Krible/Krable bådene" - blev først færdigbygget efter krigen og indgik i Flådens tal i slutningen af 40'erne.

Klassen fik kun ret kort levetid, idet den blev udfaset i slutningen af 50'erne. Den var dog i sin korte levetid et godt uddannelsessted for meget af det personel, som på grund af krigen ikke havde fået nogen erfaring i sejlads med dampturbinedrevne krigsskibe.

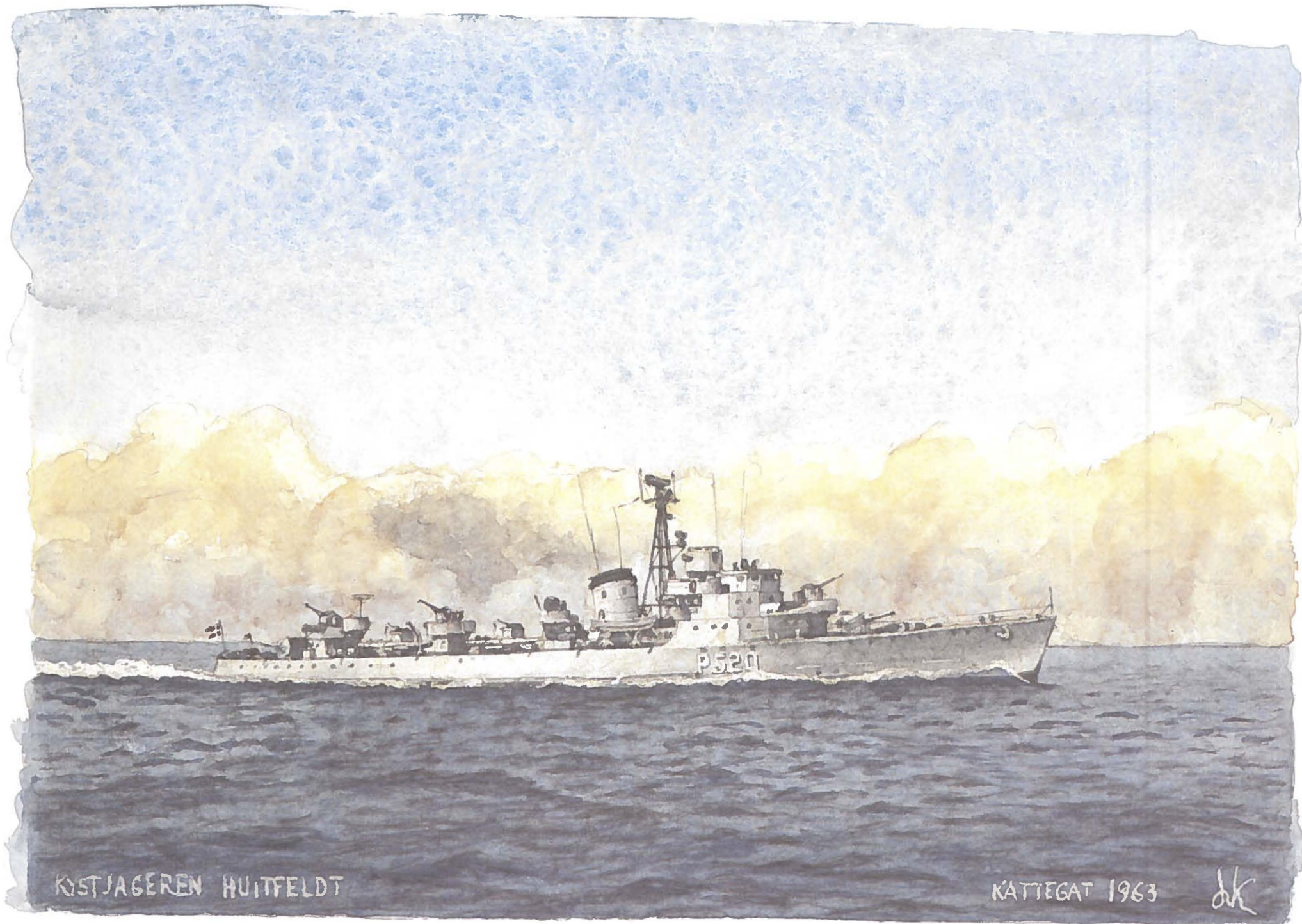


*After World War II Denmark purchased a score of former German "Schnellboote" (E-boats) and thus a requirement for a Depot Ship arose.*

*As part of the Military Aid from USA, the Royal Danish Navy was provided in 1954 with a former Landing Ship, which was converted to a MTB "mother ship" and named HJÆLPEREN (The Helper).*

*She is seen in this picture hoisting an exercise torpedo on board a Motor Torpedo Boat berthed alongside.*

*In the background to the left is a Danish built steam turbine driven torpedo boat of the KRIEGER Class, which were phased out in the late 1950s, when the Royal Danish Navy decided to concentrate on smaller and faster Motor Torpedo Boats.*



KYSTJAGEREN HUITFELDT

KATTEGAT 1963

dk

Da krigsuroen i slutningen af 30'erne tiltog, besluttede Folketinget ved forsvarsloven af 1937 at råde bod på den forsømte Flåde ved i de nærmest følgende år at bevillige midler til bygning af i alt 22 nye orlogsskibe, hvoraf hovedparten var minestrygere. Blandt disse nybygninger var også to 800 tons store damptorpedobåde, som var tiltænkt navnene NYMFEN og NAJADEN. De blev søsat ved Orlogsværftet i 1943, men først færdigbygget i 1947 efter krigen og nu navngivet HUITFELDT og WILLEMOES.

Hovedarmeringen var to 105 mm kanoner og 6 torpedoer. Desuden 40 og 20 mm antiluftskyts samt dybdebomber og mineskiner. Bådene var i øvrigt de første danske orlogsskibe, som blev udstyret med en britisk radar og sonar.

Et flot artillericentralsigte var placeret over agterkant på kommandobroen. Som noget nyt blev bådene udstyret med lysraketter til natskydning. Bådenes dampturbiner gav dem en max. fart på 36 knob - en fart, som ikke tidligere havde været præsteret af Flådens skibe. De to store torpedobåde blev i 50'erne omklassificeret til kystjagere.

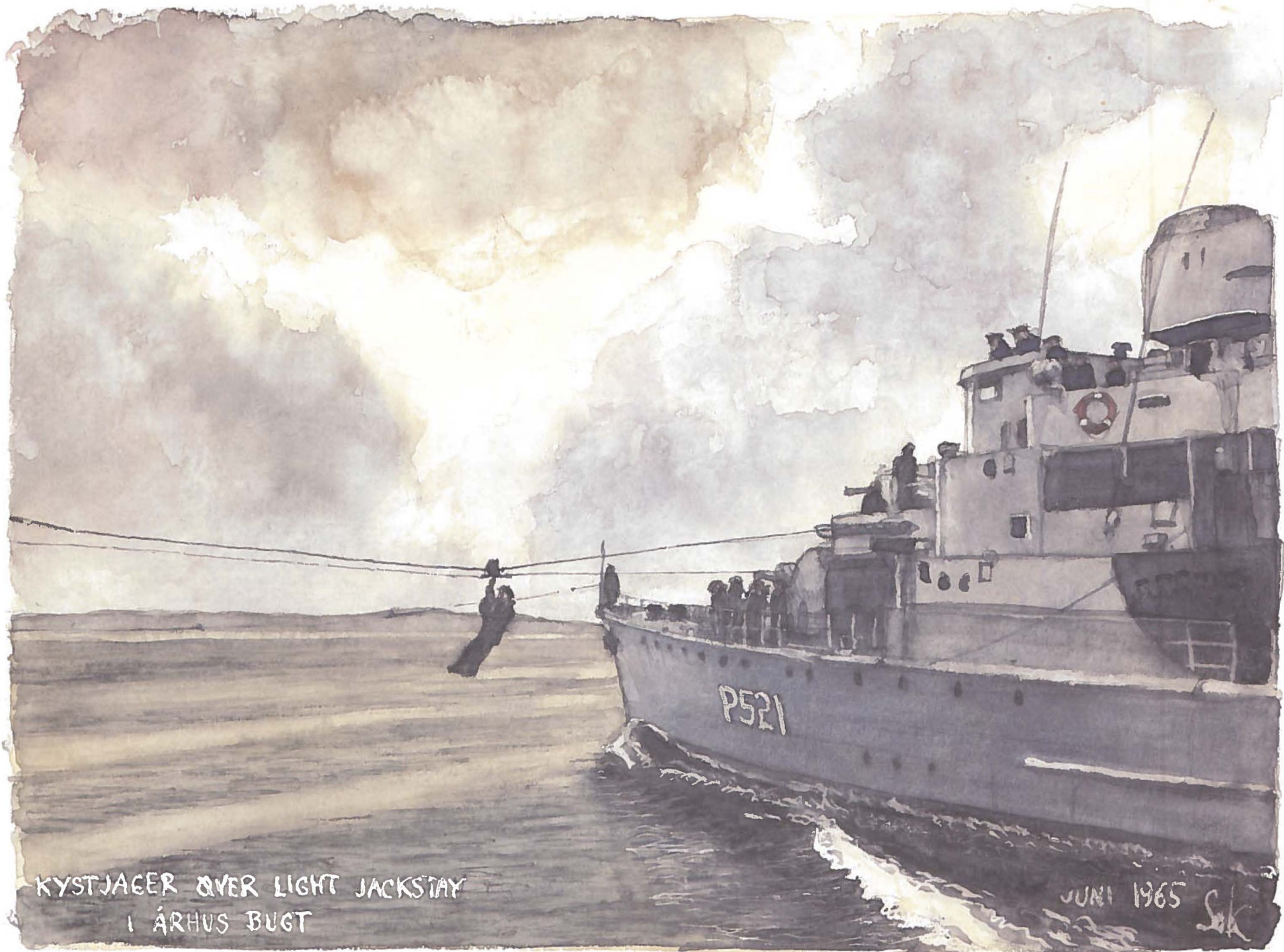
HUITFELDT og WILLEMOES var i de første mange år næsten konstant udrustede og var med deres alsidighed værdsatte deltagere i øvelser både hjemme og ude. Ved flådebesøg i danske og udenlandske havne vakte deres smukke linier, alsidige armering og høje fart beundring hos både fagfolk og lægmand.

Meget af Søværnets personel fik lejlighed til at gøre tjeneste i disse prægtige skibe og betragtede det som et ønskejob. De blev udfaset i midten af 60'erne.



*Two new Coastal Destroyers were launched at the Royal Dock Yard in Copenhagen before the Danish Fleet was scuttled on 29 August 1943. These two ships were finished after the war and were named HUITFELDT and WILLEMOES after former Danish naval heroes.*

*They were the first Danish built ships to be provided with radar and sonar. Well armed with torpedoes, dual purpose guns and depth charges and able to make a max. speed of 36 knots, these good looking Coastal Destroyers were loved by their crews and admired wherever they appeared during NATO exercises and port visits.*



KYSTJAGER ØVER LIGHT JACKSTAY  
I ÅRHUS BUGT

JUNI 1965

Sak



Som en ny disciplin i Søværnet indførtes efter Danmarks optagelse i Atlantpagten forsyningsoperationer under gang - kaldet "Replenishment at Sea". Det drejede sig både om olieforsyning, overført gennem svære slanger fra et olietankskib, og om overførsel af ammunition og andet gods på en svær wireforbindelse fra forsynings-skibet. Dette og det modtagende skib sejlede på en fastsat kurs tæt på siden af hinanden med en fart afpasset efter vejrforholdene, normalt 12 knob.

Et lettere forsyningsudstyr kaldtes "Light Jackstay" og benyttedes tillige til overførsel af personel mellem 2 orlogsskibe, som det ses på billedet.

Forsyningsøvelser til søs blev for de større danske orlogsskibe en hyppig og eftertragtet øvelsesform, der både kaldte på godt sømandsskab og det menige mandskabs

kræfter, idet forsyningswiren skulle holdes tot af en snes mand fordelt langs en lang løber. Ved olieforsyning var også maskinbesætningen engageret i at gøre slanger fast og fri. En olieforsyningsoperation kunne tage op til en time.

Det var US Navy, som under Stillehavskrigen 1941-46 havde udviklet denne form for forsynings-tjeneste, der under de fleste vejrforhold kunne udføres, uden at skibene i en flådestyrke under forlægning måtte stoppe op.

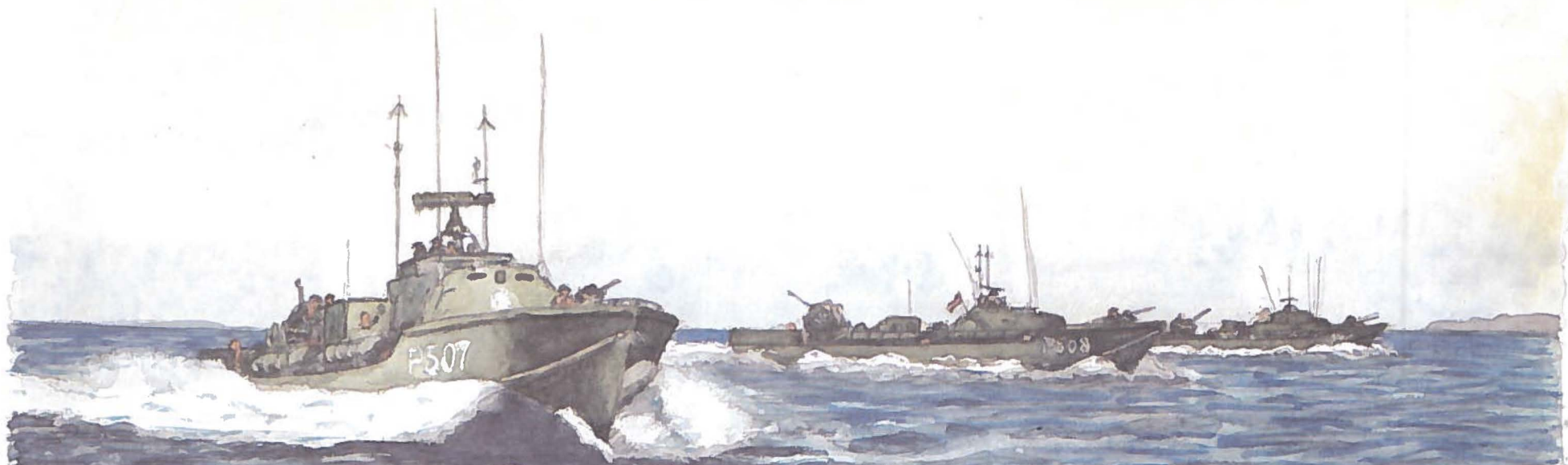
Kystjagerne, hvis oliebeholdning var begrænset, fik under NATO-flådeøvelser i Nordsøen og Norskehavet ofte brug for olieforsyning til søs fra et af de store tankskibe, som normalt deltog i øvelserne og sejlede med som styrkens "main body".



*A new discipline which demanded good seamanship, "Replenishment at Sea" was introduced into the Royal Danish Navy, when Denmark became a NATO member.*

*Refuelling at Sea, which required the receiving warship to steam alongside a tanker while connected by wires and fuelling hoses, was often performed during NATO exercises.*

*This reduced the requirement to enter port and refuel there. Other kinds of replenishment were practised, such as the "Light Jackstay" shown in the picture, where a man from the Danish Coastal Destroyer WILLEMOES is about to be hauled over from another ship.*



MTB AF GLENTEN - KL  
SPREDER UD TIL ANGREB

V. SAMSO JUNI 1967 SK

Efter overtagelsen af et større antal ex-tyske MTB'er efter 2. verdenskrig blev motor-torpedobådsvåbenet en fast bestanddel af den danske Flåde. Bådene var træbyggede og forsynet med kraftige dieselmotorer - senere gasturbiner - der kunne give max. fart på over 40 knob. Torpedo- og kanonarmering var af mindre størrelsesorden end i førkrigstidens dampdrevne torpedobåde, men besætningen i MTB'erne var meget mindre end i disse, og det tillod udrustning af et større antal enheder.

Taktisk var MTB'erne tænkt indsat mod fjendtlige torpedomål fra såkaldte ventepositioner langs vore kyster, idet der tilstræbtes et koordineret samtidigt angreb fra forskellige retninger. MTB'ernes høje fart blev udnyttet til hurtige forflytninger og under retirering efter udførte torpedoangreb. De kunne have behov for artilleristøtte, hvorfor de ofte samarbejdede med Flådens kystjagere og fregatter.

MTB'erne var principielt et "natvåben", men blev også udnyttet i dagslys, idet opfindelsen af radar havde elimineret detektionsafstanden under nat- og dagopera-

tioner. MTB-taktik og -våbenbrug blev efterhånden helt afhængig af radar, radio og anden elektronik, men begrebet elektronisk tavshed blev også et nyt moment i taktikken.

Da alle om bord var på post under gang, var MTB'ernes udholdenhed begrænset til 8-12 timer ad gangen, og de var også stærkt afhængige af både taktisk og logistisk støtte fra land.

Bådernes levetid var begrænset, og i de efterfølgende år blev de oprindelige tyske både erstattet af 16 nye både, hvoraf hovedparten var finansieret på våbenhjælp, men bygget på danske værfter.

På billedet ses 112. Torpedobådsdivision af FALKEN-klassen, som var armeret med 4 torpedoer samt en 20 mm kanon for og en 40 mm kanon agter. Klassen var bygget på Orlogsværftet og indgik i Flådens tal fra 1962-78.

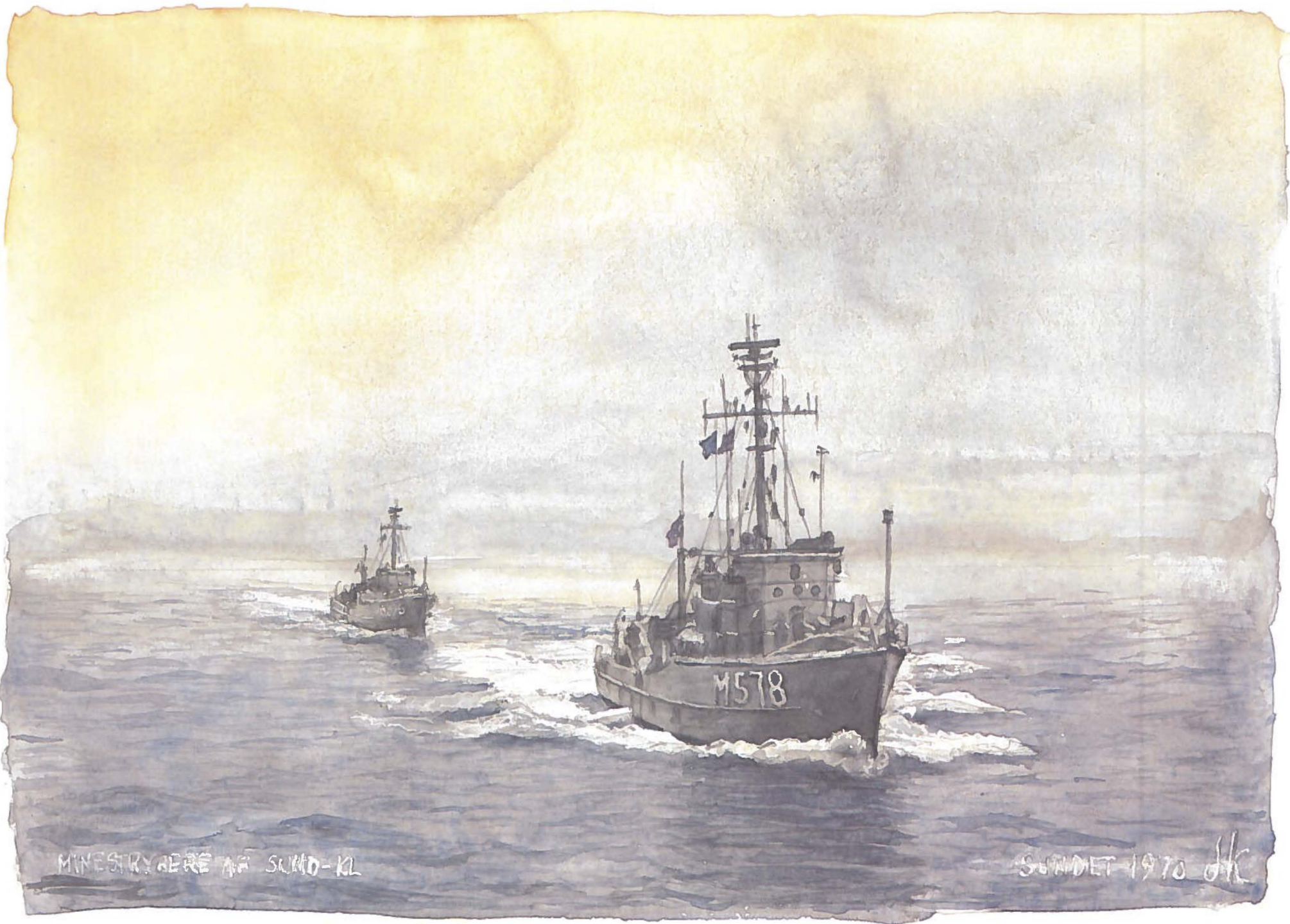


*Motor Torpedo Boats were a large part of the inventory of the navies belonging to the Northern European Command.*

*They were well suited for operations in coastal waters off Norway, Denmark and*

*North Germany, where many ideal waiting positions exist for these small and fast warships.*

*In the picture, a division of the Danish built MTBs of the FALKEN Class are spreading out for an attack during an exercise in 1967 off Samsø in the Kattegat.*



MINISTRY OF DEFENCE - KL

SUNDET 1970 JHC

Da ministrygerne af ME-typen blev tilbageleveret til England, og de større danskbyggede ministrygere af SØLØVEN-klassen stod for udfasning, forelå et behov for en moderne ministrygertype i den danske Flåde.

På våbenhjælp fra USA blev der i midten af 50'erne erhvervet 8 amerikanskbyggede sødygtige kystministrygere, som fik navne efter danske sunde og derfor blev betegnet SUND-klassen. De blev afhentet og hjemsejlet af danske besætninger fra nordamerikanske værfter på såvel USAs øst- som vestkyst.

Bådene var dieselmotordrevne og havde en max. fart på 13 knob. De var derfor

begrænset anvendelige til andre opgaver, men de var meget effektive til deres eget formål. De var vellidte af deres besætninger og deltog i mange både nationale og NATO-øvelser.

To af dem, GULDBORGSUND og GRØNSUND, blev udstyret som opmålings-skibe i de hjemlige farvande og ydede her et stort arbejde for at få ajourført de danske søkort.

SUND-klassen fik en lang levetid, idet to af ministrygerne endnu var på togt i 90'erne. På billedet ses VILSUND og ULVSUND under forlægning i Sundet en tåget efterårsdag i 1970.



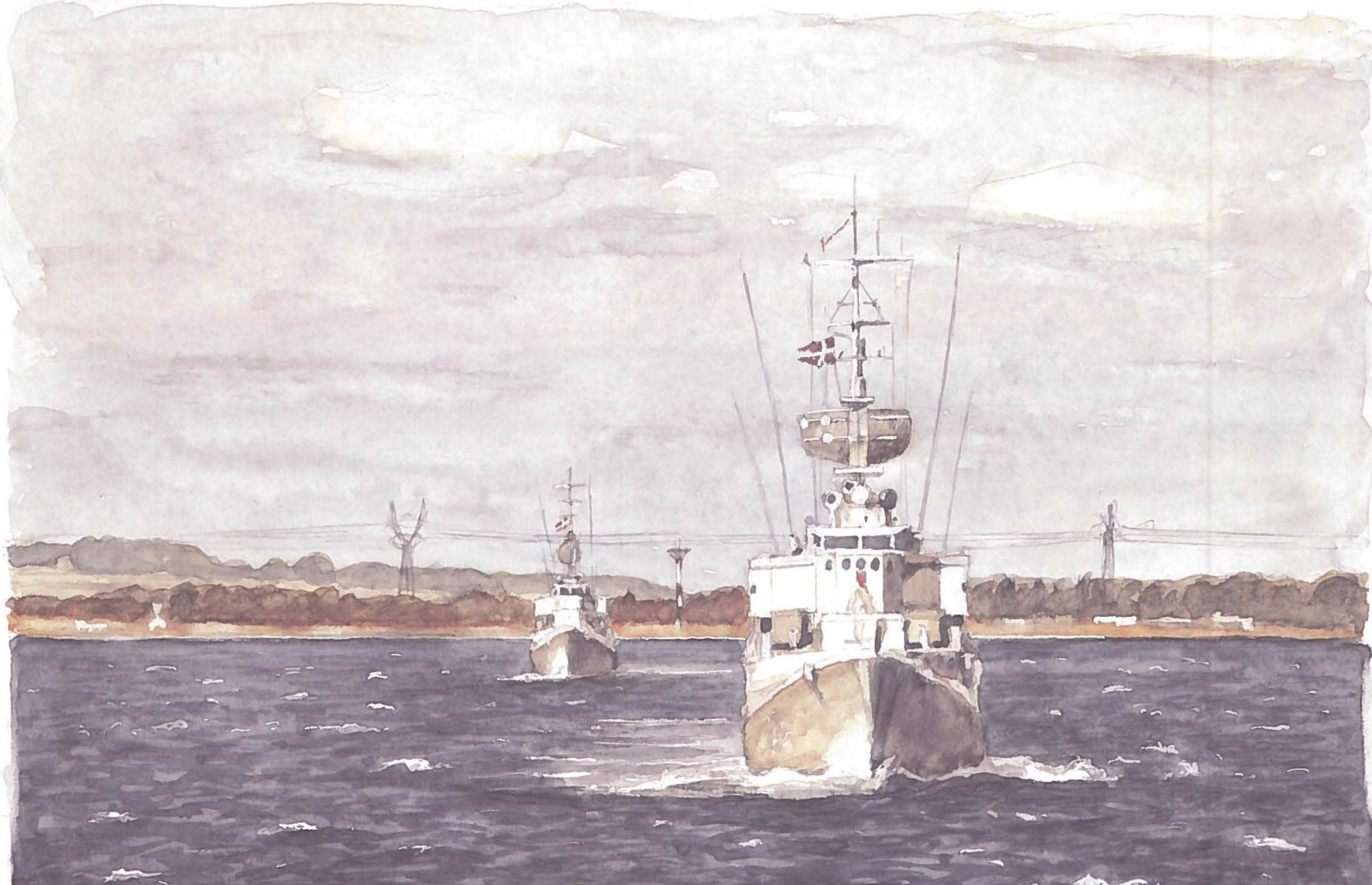
*After the return of the British ME class minesweepers and the decision to scrap the Danish built minesweepers of the SØLØVEN Class, there was a need for new minesweepers in the Danish Fleet.*

*As part of the Military Aid from the USA, eight wooden hulled coastal minesweepers, built in the States, were transferred to Denmark. They were named the SUND (Sound)*

*Class. Modern, effective sweeping gear and fine accommodation on board made these ships very popular with the crews.*

*Two of the Class were later refitted as Survey Vessels, which enabled a necessary update of Danish Sea Charts to be made.*

*In the picture, VILSUND and ULVSUND are seen on a foggy day in the Sound in 1970.*



KORVETTERNE FLORA OG TRITON  
STÅR FJORDEN UD

LIMFJORDEN MAR 1977 SK

“Blæsten gik frisk over Limfjordens vande”, da korvetterne FLORA og TRITON i kølvandet på fregatten PEDER SKRAM en martsdag i 1977 stod til søs efter et besøg i Ålborg. Danske flådebesøg over en weekend i danske provinshavne var tidligere en rutine, som gjorde Flåden kendt af byernes og oplandets befolkning. Ofte fandt et sådant besøg sted i forbindelse med lokale festligheder, hvor byen eller den lokale marineforening inviterede repræsentanter for skibenes besætninger til bal eller bepisning. Og dengang var de menige glade for at gå i land og ikke så lidt stolte af at vise sig i deres klædelige paradetøj med busseronnen, kraven, slipset og huen.

Korvetterne, der populært kaldtes “spaghettibådene”, fordi de var bygget på italienske værfter og efter italienske tegninger, blev overdraget Danmark i 50’erne på våbenhjælp fra USA. NATO lagde i disse år, hvor den største trussel til søs ansås for

at komme fra Sovjetunionens ubåde og marineluftfartøjer, stor vægt på bygning af nye eskortefartøjer til de vestlige flåder.

Der tilgik Søværnet 4 korvetter af TRITON-klassen. De var armeret med to 3 tommer og en dobbelt 40 mm kanon, som alle kunne beskyde både sømål og luftmål, dirigeret af en moderne artilleriradar. Antiubådsarmeringen bestod af to “hedgehog”-apparater forude og dybdebomber agterude. Korvetterne var blevet udstyret med det nyeste amerikanske sonarudstyr til lokalisering af neddykkede ubåde og, som noget nyt i Søværnet, en speciel kraftig luftvarslingsradar. Klassen var dieselmotordreven med en max. fart på 20 knob.

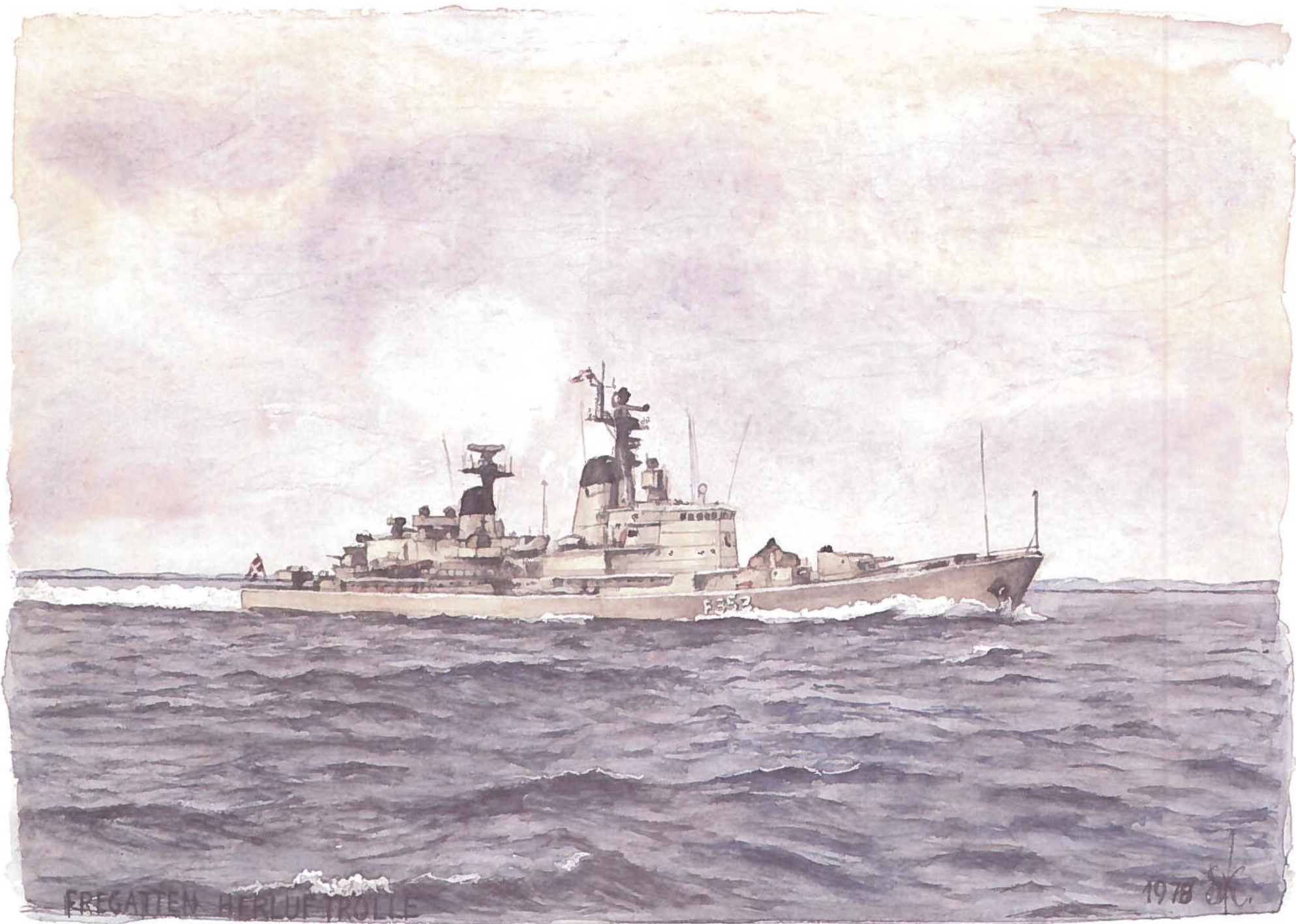
Skibe i TRITON-klassen var hyppige deltagere i flådeøvelser både ude og hjemme i de godt 30 år, hvor de indgik i Flådens tal.



*In the early years of NATO there was an urgent requirement for modern escort vessels in the European Navies.*

*Four Italian built corvettes were transferred to Denmark as Military Aid from the USA. They were named the TRITON Class.*

*The picture shows FLORA and TRITON leaving Limfjorden after a weekend visit to Aalborg in 1977. A fresh wind was blowing from the West.*



FREGATTEN HERLUF TROLLE

1978 *SK*



Efter tilbageleveringen af de 3 HUNT-klasse fregatter til England stod Søværnet igen med en mangel på skibe med kraftig artilleriarmering. Som led i det dansk/amerikanske "cost sharing" program, hvor USA betalte halvdelen, besluttedes det i 1959 at bygge 2 fregatter på Helsingør Skibsværft. De blev oprindeligt armeret med fire 5 tommer amerikanske kanoner i 2 dobbeltårne på bakken og fire 40 mm antiluftkanoner i reder midtskibs og agter. Alt sammen dirigeret af 3 radarcentralsigter, som tillod ildfordeling på flere mål samtidig. 5 tommer batteriet huskes for en bemærkelsesværdig hurtig træfsikkerhed på stor afstand både mod sømål og mod mål i land under bombardementsskydninger.

Som noget nyt - også i internationalt perspektiv - blev fregatterne udstyret med et kombineret diesel- og gasturbine fremdrivningsmaskineri, som gav en max. fart på 32 knob. Til forskel fra dampskibe, hvor der skulle fyres op under kedlerne i god tid, kunne gasturbineskibe altid være på kort varsel for at stå til søs. De nye fregatter

havde også en imponerende accelerationsevne fra marchfart på diesel til fuldkraft på gasturbinerne.

Af øvrig bevæbning blev de udstyret med 4 torpedorør samt en dydbombearmering. Torpedoerne var trådstyrede; en nyskabelse, som først blev anvendt i vore danskbyggede motortorpedobåde.

De 2 fregatter blev døbt PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE; danske søhelt-navne, som også havde været båret af 2 af vore tidligere kystpanserskibe.

Der var normalt kun een af de nye fregatter udrustet ad gangen, men denne var fast deltager i alle større flådeøvelser, deltog periodevis i NATOs stående Atlanterhavsstyrke og anvendtes til repræsentative besøg i udlandet. Den var desuden udpeget til kommandoskib for den kommanderende over Flådens overfladekampgruppe - normalt Chefen for Fregateskadren - ved forhøjet beredskab, hvilket blev øvet ved en større NATO-øvelse i danske farvande en gang om året, så længe den "Kolde Krig" stod på.



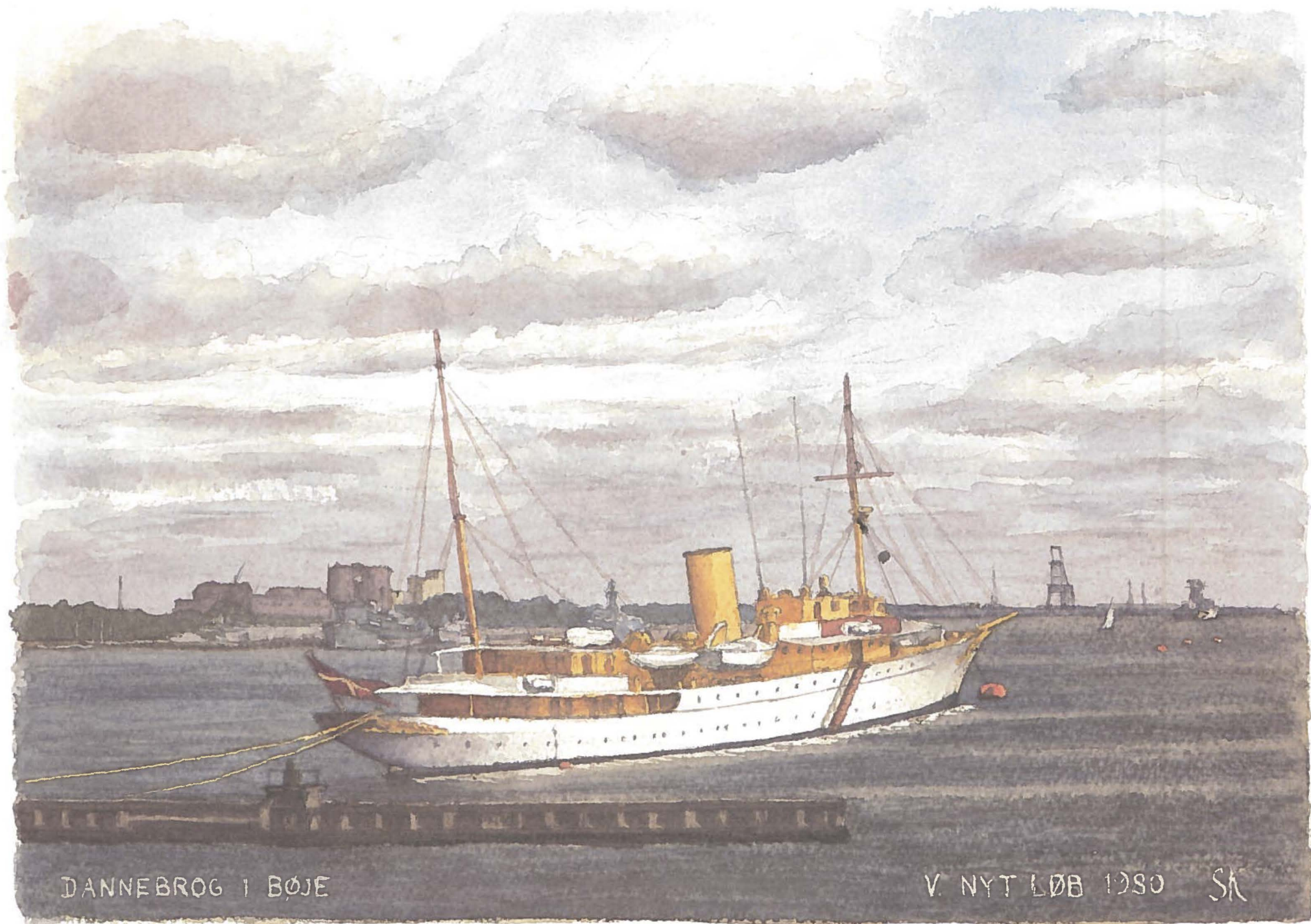
*The three HUNT Class frigates were returned to Britain in the early 1960s, whereupon there was a need for new frigates with a modern gunnery armament.*

*Military Aid had been terminated at that time, but the USA was generous in offering Denmark a "cost sharing" programme for replacing obsolescent warships in the Danish Fleet. Part of this programme was two frigates to be named PEDER SKRAM and*

*HERLUF TROLLE after two famous Danish Admirals from the 16th Century.*

*The main armament of these new ships was four 5-inch US naval guns, renowned for their hitting accuracy. The main propulsion was gas turbines giving a max. speed of 32 knots.*

*The two frigates were temporarily attached to the STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC.*



DANNEBROG I BØJE

V. NYT LØB 1980 SK

Kongeskibet DANNEBROG er Flådens ældste skib - bygget på Orlogsværftet i 1931. Det er i nyere tid moderniseret indvendig og har bl.a. fået nyt dieselmaskineri, men de smukke ydre linier og dekorationerne på stævn og hæk er de oprindelige. Skibet er til Majestæters brug ved officielle besøg i ind- og udland, men det bemandes, sejles og vedligeholdes af Søværnet. Det er kun udrustet i sommerhalvåret.

Majestæters Jagtkaptajn, som har andre officielle pligter i kongehusets tjeneste, er skibschef, og besætningen udgøres af Søværnets almindelige personelkategorier, herunder en stor del værnepligtige menige.

Når kongeskibet er i København, ligger det fortøjet i svaj i bøje 1 i yderhavnen. Mange om bord i vore orlogsskibe vil huske det smukke syn, når de fra Holmen stod ud gennem Nyt Løb. En skibschef kunne anmode om at få DANNEBROG agterfortøjet til estakaderne for at lette sin passage, som det ses her på billedet.

Denne forholdsregel var også for en del år siden blevet meddelt en britisk skibschef, som med sin sloop var anløbet Holmen. Da han skulle gå ud igen, syntes han imidlertid ikke, at han kunne genere den danske konges skib med et sådant ekstraarbejde. Under udpassagen kom han uheldigvis til at påsejle DANNEBROGs flotte bovspyd, som knækkede.

Det britiske skib vendte tilbage til Holmen efter uheldet, hvor skibschefen skulle have sagt, at nu var hans karriere nok slut. Det fortælles også, at Kong Frederik IX, som havde overværet uheldet, bad den uheldige skibschef om bord i DANNEBROG til en snak og en drink, hvor Majestæten - som selv i sine unge dage havde været chef for et orlogsskib - udtrykte forståelse for, at sådanne uheld kunne ske. Kongen skal også have sendt et telegram til First Sea Lord i Admiralty, hvad der skulle have forhindret, at den uheldige englænder blev frataget sin skibskommando.



*The Danish Royal Yacht - DANNEBROG - was built in 1931 and is the oldest ship in the Danish Fleet today.*

*The many naval crews, which have also included conscripts, who have manned the Yacht over the years have felt a special responsibility for, and pride in, bringing the Royal Family safely over the seas.*

*DANNEBROG is a seaworthy ship - which has made several summer cruises to the*

*Faroes and Greenland for Royal Visits.*

*The picture shows DANNEBROG moored at a buoy just outside the entrance to the Naval Base at Copenhagen.*

*Her nice bowsprit was once rammed and broken by a visiting British Sloop. The unlucky Commanding Officer expressed his regret to King Frederik IX, who invited him on board the Yacht for a seaman's talk and a drink. The bowsprit was duly replaced.*



PETER SKRANT VED BRADBANKEN  
HOLMEN JAN 87

Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE blev i begyndelsen af 70'erne underkastet en større omarmorning som følge af den sømilitære og teknologiske udvikling. Der var tale om lidt af en våbenteknisk og kampinformationsmæssig revolution, som også kom de nybyggede korvetter og torpedo-missilbåde til gode.

På fregatterne blev det ene 5 tommeres kanontårn på bakken fjernet og erstattet af et batteri på 8 langtrækkende og målsøgende amerikanske HARPOON sømålsmissiler. På agterdækket blev installeret et udskydningsapparat for 8 SEA SPARROW luftmålsmissiler med specielle målfølgingsradarer, som på billedet ses på opbygningen agter. Begge disse missilsystemer blev standard i mange af NATOs flådefartøjer og blev internationalt anset for meget effektive, hvad bl.a. luftmålsmissilskydninger fra fregatterne i norsk farvand bekræftede.

På det kampinformationsmæssige område blev der også skabt nytænkning med

indførelse af moderne "computer"-styret udstyr. Af økonomiske årsager måtte Søværnet her gå egne veje og engagere sig med den civile industri. Også på dette område var der tale om en revolutionerende udvikling, som var specielt egnet til at løse de taktiske problemer, som kan opstå i vore kystfarvande. Fremover var skibschefen med sine hjælpere under klartskip henvist til at føre kommando fra skibets operationsrum under kommandobroen.

De to fregatter blev imidlertid, mens de endnu var fuldt operationsdygtige, bestemt til at udgå af Flådens tal uden erstatning i 1988. Søværnet lod afholde en større og sindsbevægende parade på Bradbænken på Holmen ved kommandostrygningen i januar måned, hvor flag og kommandotegn blev nedhalet under ledsagelse af musik af Søværnets Tamburkorps.



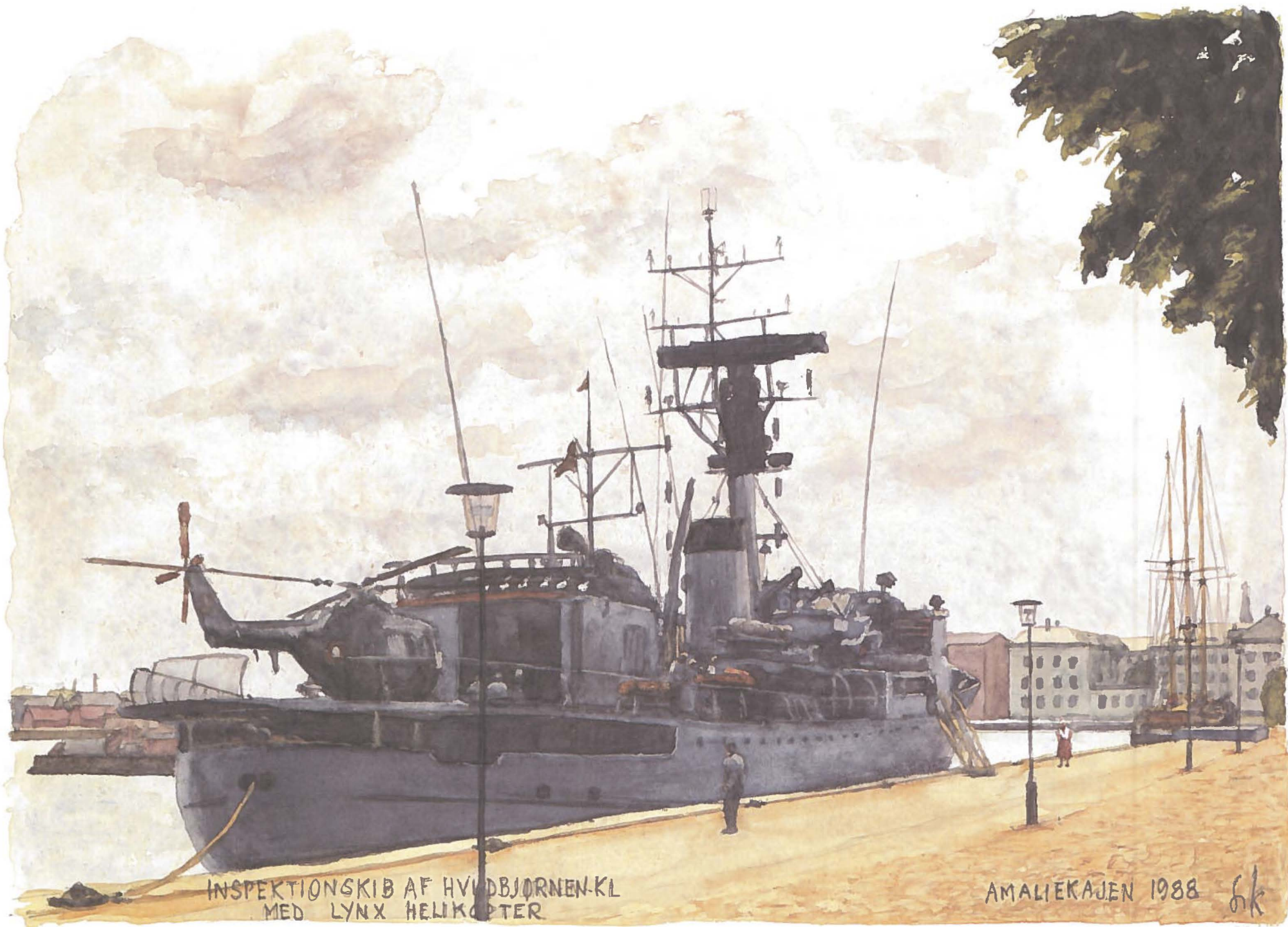
*The introduction of missile armament and electronic data handling equipment into NATO Navies in the 1960s was something of a technical revolution.*

*In the early 1970s this new equipment was also introduced by the Royal Danish Navy into its new Corvettes and Fast Patrol Boats.*

*At the same time, the two PEDER SKRAM Class frigates were refitted with a missile armament of eight anti-ship missiles of the HARPOON type fitted in launchers on the forecastle, from where a 5-inch. gun turret had to be removed. A missile launcher for*

*eight anti-air SEA SPARROW missiles was installed on the quarterdeck. However, at the end of the "Cold War" in 1988 it was decided - much to the regret of the Royal Danish Navy - to phase out the modernised PEDER SKRAM Class frigates without replacement.*

*Flag Officer Denmark then arranged a "Farewell" parade on the jetty at Naval Base Copenhagen, where one of the Frigates is shown berthed in this picture.*



INSPEKTIONSKIB AF HVISBJØRNEN-KL  
MED LYNX HELIKOPTER

AMALIEKAJEN 1988 *sk*

Samtidig med det store amerikanske "cost sharing"-program i begyndelsen af 60'erne besluttedes det at bygge 4 nye inspektionsskibe for danske midler og på danske provinsværfter. Nybygning af inspektionsskibe til opgaverne i Grønland og på Færø-erne var en følge af udvidede fiskeriterritorier og krav om en mere permanent tilstedeværelse af danske orlogsskibe i disse nordatlantiske farvande.

HVIDBJØRNEN-klassens skibe havde isforstærket skrog, så de kunne bryde sig gennem isen ud for Grønland. De var armeret med en 3 tommer kanon på bakken og dydbomber agter. Deres dieselmotorer kunne yde en max. fart på 18 knob, hvilket var mere end de fleste fisketrawlere kunne præstere dengang.

Som noget nyt blev skibene udstyret med en let franskbygget helikopter af typen ALOUETTE III, der kunne starte fra og lande på agterdækket og henstilles i hangar under forlægninger. Helikopteren kunne give inspektionsskibet et større overblik

over situationen på fiskepladserne og var i øvrigt særdeles anvendelig til rednings- og personeltransporter - herunder sygetransporter fra udstederne i Grønland og de små bygder på Færøerne.

På togt vedligeholdtes helikopterne af teknikere fra Flyvevåbnet, men piloterne var søofficerer. For andre søofficerer medførte de nye inspektionsskibe og deres opgaver nordpå to nye specialuddannelser som fiskeriofficer og som "helicopter controller".

På billedet ses inspektionsskibet **INGOLF** med en ny og større helikopter på flyvedækket agter, der ligesom hangaren havde måttet gøres større. Helikopteren var bygget i England og af typen **LYNX**.

De 4 inspektionsskibe blev udnyttet til det yderste, så længe de var i Flådens tal fra 1962 til 1990. Og de mange, som i disse år gjorde tjeneste om bord under ofte barske vejrforhold, fik god erfaring i sejlads og flyvning på de store have fjernt fra Danmark.

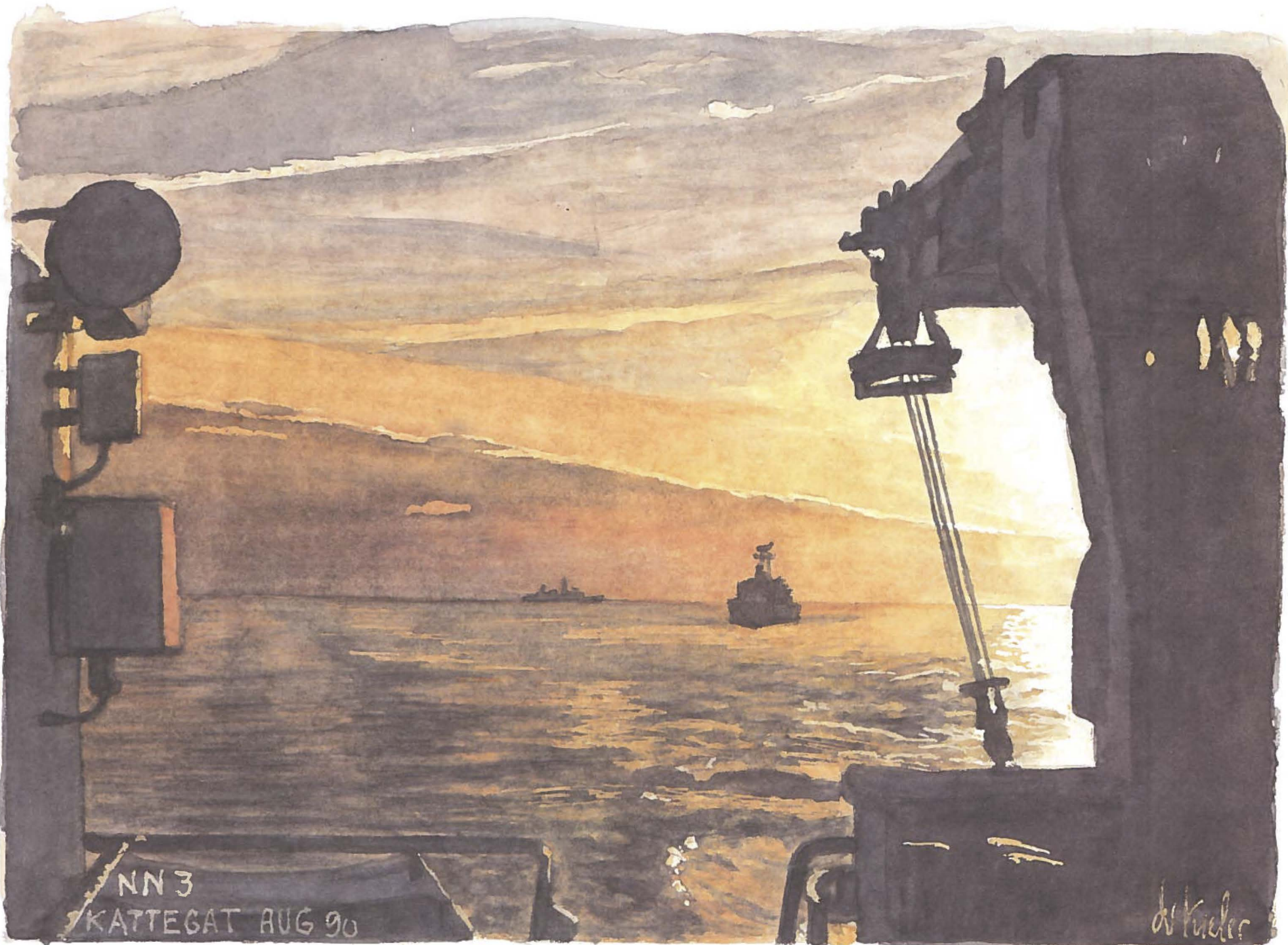


*In the early 1960s, when national fishery territorial waters were enlarged by international law, Denmark decided to build four new frigate-type Fishery Inspection Ships for future duties off the Faroes and Greenland. The ships hulls were strengthened to cope with the heavy ice, which is often encountered in Greenland waters.*

*The HVIDBJØRNEN Class was the first in the Royal Danish Navy to be fitted with a helicopter. A French constructed ALOUETTE helo was initially chosen, but some years*

*later replaced by a British LYNX helo, which can be seen in this picture.*

*The new Inspection Ships were named HVIDBJØRNEN, VÆDDEREN, INGOLF and FYLLA, names that had been carried by former Danish Fishery Inspection Ships. The HVIDBJØRNEN Class was phased out by 1990 and replaced with new and larger ships, which were also built in Denmark.*



NN3  
KATTEGAT AUG 90

de Krieler



I fredstid er øvelsesvirksomheden til søs en af de vigtigste opgaver for Flåden. Det er den, der skal gøre vore orlogsskibe krigsduelige og deres besætninger professionelle og søvante.

Der er mange former for øvelser fra de store krigsmæssige NATO-øvelser, hvor deltagerne er delt i 2 partier, til de små enkeltskibsøvelser, som skal lære besætningen at betjene deres skib til mange forskellige opgaver. Mest almindeligt er øvelser på eskadre- og divisionsplan, hvor flere skibe samarbejder og udnytter hinandens tilstedeværelse og egenskaber. Og hvad var det så for øvelser? Det var sømandskabsøvelser, såsom ankring og letning i formation, slæbning og anden assistance til nødstedt skib, fartøjs-, entrings- samt forsyningsøvelser under gang. Det var skydninger med øvelsestorpedoer, der skulle bjerkes og genanvendes. Det var kanonskydninger mod målskiver, slæbt af et assisterende skib, og mod målposer, slæbt af et luftfartøj. Men også avancerede skydninger med kanon, hvor nedslagene placeredes i målskibets kølvand, såkaldte skydninger med "forlagt sigte". Og det var missilskydninger mod

særlige droner. Det var kommunikationsøvelser med signalflag og -lamper, radiotelegrafi og -foni. Kampinformationsøvelser med radarvarsling, plotning og måludpegning. Og det var ubåds- og antiubådsøvelser og lejlighedsvis afprøvning af de skarpe våben, der bruges i denne form for krigsførelse. Og endelig var det taktiske øvelser, ofte om natten med mørklagte skibe og blændede lanterner, hvor to partier kæmpede mod hinanden under supponeret våbenanvendelse. I tilslutning hertil - og ikke mindst vigtigt - sanitets-, havari-, ABC- og redningsøvelser.

Sigtet med alle disse øvelser var at gøre den enkelte om bord fortrolig med sine opgaver og højne disciplin, moral og "team work". Efter langvarige øvelser med besætninger på klartskibsposterne i kamptøj længtes alle efter, at den kommanderende signalerede "NN3", der betød "Exercise completed".

Billedet her viser danske korvetter og minelæggere efter en sådan øvelse, hvor maskintelegrafien er slået på langsom, og de enkelte skibe er ved at søge til deres ankerplads for natten eller måske til rendezvous for en natøvelse.



*In peacetime, extensive sea training, weapon practices and Fleet exercises are necessary to train and prepare naval personnel to cope with war conditions.*

*This sunset picture shows Danish corvettes and minelayers "slowing down" after a days busy exercising in the Kattegat in 1990. The NATO signal to end an exercise was "NN3", a message which was normally received with relief by a tired and sweaty crew.*



MINELEGGEREN MØEN

SUNDET 1990

*hkr*

Udlægning af minespæringer i danske sunde og bæltter for kontrol med sejladsen i vore farvande i krigstid har lige siden dette århundredes begyndelse været et væsentlig træk ved dansk søforsvarsstrategi. Under neutralitetsbevogtningen i 1. og 2. verdenskrig lagdes hovedvægten på kabelminespæringer, der kunne armeres og desarmes fra en søminestation i land. Til dette formål rådede Flåden over en større og nogle mindre minelæggere, som dog også i krigstilfælde kunne udlægge selvvirkende miner. Da vore torpedobåde og minestrygere var forsynet med mineskiner, var sidstnævnte opgave tillige deres.

Efter 2. verdenskrig og Danmarks tilslutning til Atlantpagten blev mineforsvaret af strædeområdet tillagt øget vægt, og man ønskede hurtigt at kunne udlægge et stort antal selvvirkende miner. Til dette formål modtog Danmark på våbenhjælp fra USA 2 landgangsskibe, som blev ombygget til minelægning og navngivet VINDHUNDEN og BESKYTTEREN.



*An ability to close the Danish Straits with defensive minefields was important to NATO.*

*For this purpose four big minelayers of the FALSTER Class were built in Denmark as part of the US/Danish "cost sharing" programme in the early 1960s. Each of these new*

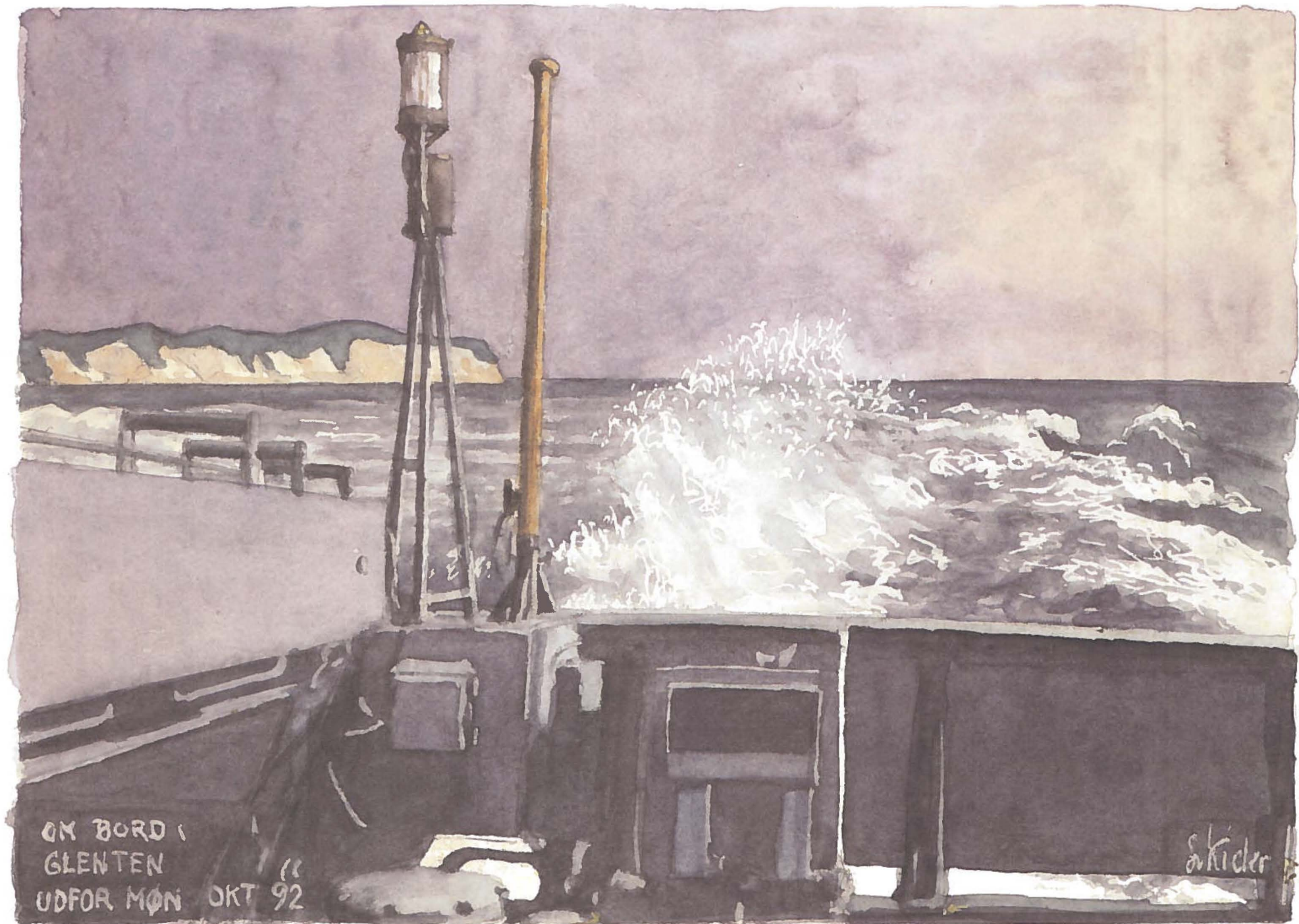
*I begyndelsen af 60'erne besluttedes det at erstatte disse med 4 større minelæggere, bygget på danske provinsværfter, som et led i det dansk/amerikanske "cost sharing"-flådeprogram.*

Skibene fik navne efter større danske øer: FALSTER, FYEN, MØEN og SJÆLLAND. FALSTER-klassen blev en af Flådens mest anvendte skibsklasser, idet minelægningsøvelser indgik i alle større flådeøvelser. To af disse minelæggere blev senere let ombygget, så der kunne placeres beboelsescontainere på minedækket, hvorved de også kunne anvendes som skoleskibe og depotskibe for ubåde og MTB'ere.

Skibene er armeret med to dobbelte 3 tommer kanoner, dirigeret fra et radarcen-tralsigte agten for broen. De kan medføre og udlægge op til 300 miner ad gangen og er forsynet med 4 mineskiner på et lukket minedæk.

*ships were able to lay up to 300 mines in a few hours.*

*Fitted with accommodation containers on the enclosed minedeck, they are also used as School Ships for cadets and sailors.*



OM BORD I  
GLENTEN  
UDFOR MØN OKT 92

Skider

Sejlads i danske farvande er altid en særlig naturoplevelse, sommer eller vinter, på dage hvor kimingen står skarp mellem hav og himmel og på dage i mulm eller tykning, hvor landet dukker langsomt ud af disen. De danske kyster med deres natur-skabte pynter, klinter, skovklædte strande, bugter og vige er toninger, som er en fryd for øjet. Og de menneskeskabte bygningsværker på land i form af fyr, kirker, møller og tårne er "conspicuous points" til glæde for navigatøren.

Det danske skiftende vejr sætter sine særlige farver på havet og himlen. Dyblåt hav med hvide skumtoppe - til tider sortladent - veksler med smult og blankt vand i violette og grålige farver. Himlen kan være skyfri, ultramarinblå eller dækket af gråblå skyer, der brydes af gyldne lysstrejf. Morgen- og aftenrøde får land og skibe til at stå som mørke silhuetter.

Det er disse naturscenerier, som vore kendte nordiske digtere og marinemalere har

formået at gengive, som de blev opfattet med sømandens sind og set med hans øjne.

Billedet her viser Møns Klint en grålig oktoberdag som baggrund for et skummende hvidt kølvand fra Standard-Flex båden GLENTEN, der er på vej mod Grøn-sund. Visse typer orlogsskibe må kunne gå høj fart for at kunne løse deres sømilitære opgaver, og det kan som her lade sig gøre i åbent farvand, hvor vanddybden ikke er for lille. Men i de snævre sund og sejløb må farten sættes ned for at kunne navigere forsvarligt og ikke forvolde skader med kølvandet.

Sikker navigation i de snævre, krogede og grunde farvande er en spændende udfordring for Flådens navigatører - dag som nat - i klart vejr, hvor fyr og sømærker kan støtte navigationen, eller i tåge, tykning, snefald og svære regnbyger, hvor navigatøren i vore dage er godt hjulpet, men også stærkt afhængig af sin navigationsradar og de andre moderne elektroniske navigationshjælpemidler.



*Navigating the narrow Danish waters is both an exciting and an eye-catching experience, due to the beautiful Danish coastline with its many conspicuous features.*

*In the picture, the new STANDARD FLEX boat GLENTEN is passing the limestone cliffs of Møn at a high speed, causing a white wake to rise.*

