

FLÅDENS SKIBE

ved

Orlogskaptajn H. Muusfeldt

Som afveksling for den efterhånden traditionelle oversigt -
Liste over Flåden - i Tidsskrift for Søværnen januar måned,
er det hensigten i løbet af 1982 at bringe en beskrivelse inde-
holdende supplerende oplysninger om flådens skibe.

Årets Liste over Flåden vil således bl.a. oplyse om tidspunkt
for køllægning, søsætning og dato for indgået i Flådens tal.
Derudover oplysning om byggeværft, eventuel midtvejsmo-
difikation, og adoptionsby m.m.

Liste over Flåden 1982 vil blive behandlet efter følgende di-
sponeringsplan:

- JAN/FEB - Fregateskadren, herunder PEDER SKRAM -
NIELS JUEL - DAPHNE - klasserne.
MAR/APR - Torpedobådseskadren, herunder SØLØVEN
- WILLEMOES - FAXE - klasserne.
MAJ/JUN - Undervandsbådseskadren, herunder DELFI-
NEN - NARHVALEN - klasserne.
JUL/AUG - Mineskibseskadren, herunder FALSTER -
LINDORMEN - Langeland - Sund -
klasserne.
SEP/OKT - Inspektionsskibseskadren, herunder
HVIDBJØRNEN - BESKYTTEREN -
MAAGEN og AGDLEK - klassen.
NOV/DEC - Skibe til særlige formål, herunder
DANNEBROG - BARSØ - klassen,
BEVOGTNINGSBÅDE - m.v.



I det forgangne år (1981) er følgende 4 enheder udgået af Flådens tal:

Korvetten BELLONA	F 344	9. januar 1981
Korvetten TRITON	F 347	9. januar 1981
Inspektionskutteren TEISTEN	Y 383	15. juli 1981
Undervandsbåden TUMLEREN	S 328	6. august 1981

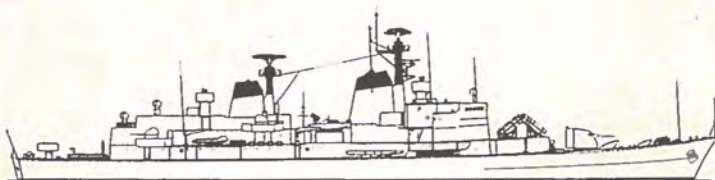
TEISTEN er blevet solgt til Det grønlandske Hjemmestyre, for anvendelse ved Skipperskolen i Godthåb/Nuuk.

En enhed er i året indgået i Flådens tal:

Korvetten OLFERT FISCHER	F 355	16. oktober 1981
--------------------------	-------	------------------

FREGATTER

PEDER SKRAM-klassen



Kendetegn:

To kraftige koniske skorstene med skrå afskæring. Kraftige stangmaster på forkant af skorstenene. Et kanontårn forude, SSM på dækhuse foran broen. SAM på agterdækket.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
PEDER SKRAM	F 352	25. SEP. 1964	20. MAJ 1965	25. MAJ 1966
HERLUF TROLLE	F 353	18. DEC. 1964	8. SEP. 1965	16. APR. 1967

DIMENSIONER	
Længde	116,6 meter
Bredde	12 meter
Dybgang	3,6 meter
Displacement	2720 tons
Fart	31/16 knob

ARMERING
2 - 127 (2)
4 - 40 (1)
8 - SSM (4)
8 - SAM (8)
4 - 53 TR
DB

BEMÆRKNINGER

Som de to sidste enheder af de dansk-amerikanske Cost-Sharing nybygningsprogram for Flåden, hvor USA og Danmark hver betalte halvdelen af byggeprisen, blev fregatterne af PEDER SKRAM-klassen, der oprindeligt var klassificeret patruljejagere, bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

Byggeprisen - incl. artilleri og øvrig armering - androg over 125 mill. kr. pr. enhed. Det var således de mest værdifulde enheder, der var tilgået Flåden i 43 år - ikke alene med hensyn til militær styrke, men også hvad byggeprisen angår - det vil sige siden artilleriskibet NIELS IUEL i 1923 blev afleveret fra Orlogsværftet til en pris af ca. 12 mill. kr..

PEDER SKRAM-klassen er bygget til anvendelse i danske farvande og i Østersøen og kan holde søen under alle forekommende vindforhold i disse områder. De kan indsættes med fuld våbenanvendelse selv i høj sø.

Skroget, der er bygget af specielt stål og er helsvejset, er opdelt i et stort antal vandtætte rum, der tilsigter så ringe sårbarhed overfor lækage som muligt.

sådan foruden at have et vist tilsyn med skibenes udrustning og bemanning tillige skulle føre den øverste kommando over Flåden i krig. Et påfaldende valg, idet Herluf Trolle indtil da ikke havde forrettet tjeneste til søs, men som imidlertid må ses på baggrund af den situation, som var indtrådt efter at admiral Peder Skram i 1555 havde taget sin afsked som øverste admiral, uden at kongen i de mellemliggende år syntes at have fundet nogen endelig ordning med hensyn til hans afløsning.

Herluf Trolle betragtes i dag som en af historiens store flådeførere. Hans første og store sejr over den Svenske flåde blev Slaget ved Øland den 30. og 31. maj 1564, der endte med svensk retræte til flådehavnen Elfsnabben, mens den danske flåde bevarede søherredømmet i Østersøen. Den kombinerede dansk-lübske flåde under kommando af Herluf Trolle kunne tilskrive sig sejren såvel i strategisk som i taktisk henseende. Den svenske konge Erik XIV's planer til søs og hans indfald med hæren i Skåne, som den svenske flåde skulle støtte, måtte opgives.

De følgende år indtil sin tidlige død i 1565 førte Herluf Trolle den danske flåde med stor dygtighed, der vidner om evner som flådefører, energi og handlekraft. Herluf Trolle fastholdt det etablerede danske søherredømme i Østersøen, der med få undtagelser forblev dansk langt op i Christian IV's regeringsperiode.

Herluf Trolle vandt nationens krige på havet ved altid og med aldrig svigtende vilje at søge fjenden selv om han i reglen var sine modstandere underlegen i skibs-, kanon- og mandskabsantal.

Han indførte den såkaldte kileformation i flåden og var den første som foreskrev regler for skibenes optræden under kamp. Til styrkelse af kampberedskabet indførte han tillige øvelser ombord og ugentlige mønstringer af mandskabet under våben.

Herluf Trolle blev i det 2. store slag med den svenske flåde

mellem Fehmarn og Vismar i 1565 såret af haglskud, der førte til hans død den 25. juli 1565, kun 49 år gammel.

ADOPTION:

PEDER SKRAM er adopteret af Århus den 18. maj 1969 og HERLUF TROLLE er adopteret af Helsingør den 22. august 1980.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navn, der er anvendt til fregatterne af PEDER SKRAM-klassen.

PEDER SKRAM

1. *Panserfregat (1864-1885)*

- 1864 søsat fra Orlogsværftet 28. oktober
- 1866 prøvetogt
eskorterede i september dampskibet SLESVIG med hvilket prinsesse Dagmar afrejste til St. Petersborg i anledning af hendes forestående formæling med den russiske tronfølger, Storfyrst Alexander.
- 1867 eksercerskib, herunder deltagelse i den engelske flåderevy ved Spithead 17. juli
- 1870 i eskadre
- 1876-78 hovedrepareret, derefter uddannelsesskib for artilleripersonel
- 1885 udgået 7. december
- 1896-97 anvendt som skydemål.

2. *Kystforsvarsskib (1908-1949)*

- 1908 søsat fra Orlogsværftet 2. maj
- 1909 prøvetogt i Skagerak
- 1910 i eskadre med OLFERT FISCHER og HERLUF TROLLE besøg i Bergen og Odda

- 1912 i eskadre med OLFERT FISCHER for afhentning af den afdøde Kong Frederik VIII's bære i Travemünde
- 1914 togt til Kristianssand i anledning af 50 året for Slaget ved Helgoland
- 1914-18 i Sikringsstyrken, bl.a. kommandoskib i 1. Eskadre
- 1921-43 i eskadre og stamskib, herunder skoleskib for kadetter
- 1935 eskorterede som sejlene stamskib i maj DANNEBROG til Stockholm i anledning af Kronprins Frederiks formæling med Prinsesse Ingrid
- 1940 til ankers på Frederikshavn Red, 9. april (Sikringstjeneste 1)
- 1943 under Skibsdivisionen på Holmen, sænket af egen besætning 29. august, hævet af tyskerne, som udtog 150 mm pjercerne og opstillede disse på Fanø. Derefter slæbt til Tyskland og opankret i Kielerfjord, hvor det anvendtes som skoleskib under navnet ADLER
- 1945 sænket af engelske flyvere i april, atter hævet og slæbt til København
- 1949 solgt til ophugning, 1. april.

HERLUF TROLLE

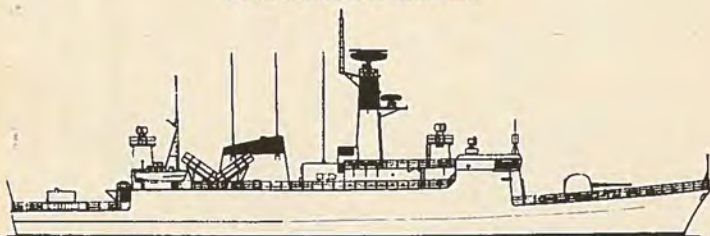
1. Kystforsvarsskib (1899-1932)

- 1899 søsat fra Orlogsværftet 2. september
- 1901 prøvetogt
- 1902 deltog i flåderevy ved Spithead i anledning af kroningen af Kong Edward VII og Dronning Alexandra
- 1902-14 på togt eller i eskadre
- 1906 eskorterede DANNEBROG til Trondhjem i anledning af Kong Haakon VII's kroning

- 1910 i eskadre med OLFERT FISCHER og PEDER SKRAM, besøg i Bergen og Odda
- 1910-11 Amsterdam
- 1914-18 i Sikringsstyrken, en kort periode kommandoskib i
1. Eskadre. Fra 15. februar 1915 kommandoskib i
2. Eskadre
- 1918-19 kommandoskib i vintereskadren
- 1922 overført til reserven, oplagt under Skibsdivisionen
- 1929-30 stamskib
- 1930 øvelsesskib for Dækofficersskolen, samt kommandoskib i øvelseseskadren
- 1931 stamskib
- 1932 udgået 30. april og solgt til ophugning.

KORVETTER

NIELS JUEL-klassen



Kendetegn:

Lang lav overbygning, med høj og lav tårnmast. Bred kantet skorsten med SSM missiler på begge sider.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
NIELS JUEL	F 354	20. OKT. 1977	17. FEB. 1978	26. AUG. 1980
OLFERT FISCHER	F 355	6. DEC. 1978	10. MAJ 1979	16. OKT. 1981
PETER TORDENSKIOLD	F 356	3. DEC. 1979	30. APR. 1980	Forår 1982

DIMENSIONER	
Længde	84 meter
Bredde	10 meter
Dybgang	4 meter
Displacement	1320 tons
Fart	28 knob

ARMERING
1 - 76 (1)
8 - SSM (4)
1 - SAM (8)

For yderligere oplysninger, herunder navngivning, forgængere og heraldik henvises til Tidskrift for Søværnen 1979, pg. 61-103.

ADOPTION

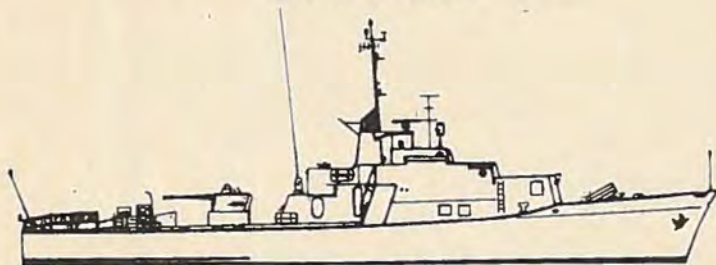
NIELS JUEL er adopteret af Randers den 11. oktober 1980 OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD er endnu ikke adopteret, men Kalundborg (tidligere ESBERN SNARE) og Kolding (tidligere BELLONA) har været nævnt i denne forbindelse.



Korvetten NIELS JUEL

(FOTO: SVN)

BEVOGTNINGSFARTØJER

DAPHNE-klassen

Kendetegn:

Høj slank konisk skorsten, med skrå afskæring på toppen. Stangmast på forkant af skorstenen. Bro med aftrapninger på forkanten.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	Indgået i Flådens tal
DAPHNE	P 530	1. APR. 1960	10. NOV. 1960	19. DEC. 1961
DRYADEN	P 531	1. JUL. 1960	1. MAR. 1961	4. APR. 1962
HAVFRUEN	P 533	15. MAR. 1961	4. OKT. 1961	20. DEC. 1962
NAJADEN	P 534	20. SEP. 1961	20. JUN. 1962	26. APR. 1963 ¹⁾
NYMFEN	P 535	31. MAR. 1962	1. NOV. 1962	4. OKT. 1963
NEPTUN	P 536	1. SEP. 1962	29. MAJ 1963	18. DEC. 1963 ²⁾
RAN	P 537	1. DEC. 1962	10. JUL. 1963	15. MAJ 1964 ³⁾
ROTA	P 538	19. JUN. 1963	21. NOV. 1963	20. JAN. 1965

DATA/DIMENSIONER	
Længde	37 meter
Bredde	6,8 meter
Dybgang	2,6 meter
Deplacement	180 tons
Fart	20 knob

ARMERING m.v.
1 stk. 40 mm maskinkanon
Dybdebomber
Miner

ADOPTION:

Af bevogtningsfartøjerne er indtil videre kun 4 blevet adopteret.

HAVFRUEN er adopteret af Struer den 25. juli 1979.

NAJADEN er adopteret af Skive den 23. juni 1979.

NYMFEN er adopteret af Skelskør den 9. maj 1970.

RAN er adopteret af Fredericia den 6. juli 1980.

BEMÆRKNINGER

Bevogtningsfartøjerne af DAPHNE-klassen er udviklet på grundlag af en britisk Seaward Defence Craft (SDC) og blev konstrueret til bevogtningsopgaver i indre danske farvande i nært samarbejde med marinedistrikterne, som erstatning for NÆS-klassen.

Bevogtningsfartøjerne populært benævnt SDC'erne, blev alle bygget på Orlogsværftet og finansieret over det i begyndelsen af 1960'erne mellem Danmark og USA indgåede Cost-Sharing program. Af klassens oprindelige 9 enheder blev DAPHNE, NAJADEN, NEPTUN og HAVMANDEN (sidstnævnte køllagt 15. nov. 1960, søsat 16. maj 1961, indgik i Flådens tal 30. aug. 1962 og udgik i 1978) finansieret af USA, medens de øvrige blev finansieret i Danmark.

I 1970 anbefalede Fregateskadren, at enmidtermotor, der var installeret til brug under langsom patruljering sammen med skrueaksel og skrue blev udtaget, på grund af denne motors ringe udnyttelsesgrad og eftersom det havde vist sig, at denne patruljering kun udgjorde en meget ringe del af bevogtningsfartøjernes samlede sejltid. Maskineriet består nu af 2 stk. 12. cyl. 4-takts Maybach dieselmotorer, hver ydende 18 HK.

Bevogtningsfartøjerne blev alle oprindeligt malet i samme olivengrønne farve som idag anvendes på torpedobådene. Det blev imidlertid i 1980 besluttet, at enhederne i forbindelse med større eftersyn skulle males i søværnets marinegrå farve.

For bevogtningsfartøjerne, der var tænkt udskiftet i løbet af 1980'erne, betød det i august 1981 indgåede forsvarsforlig, at de 8 enheder skulle levetidsforlænges i stedet for at blive erstattet inden forligsperiodens udløb.

Bevogtningsfartøjerne af DAPHNE-klassen har i flere sommerperioder indgået i 2. Skoleskibsdivision, som uddannelsesskib for kadetter.

FORGÆNGERE

Ved fastsættelse af navnene til bevogtningsfartøjerne blev navnegruppen - de klassisk-mytologisk navne valgt, - idet man ønskede at overføre navnene til disse nye skibe, der til en vis grad skulle overtage de opgaver der op til 1960'erne var blevet løst af de italienskbyggede korvetter af TRITON-klassen.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der er anvendt til bevogtningsfartøjerne.



Bevogtningsfartøjet ROTA

(FOTO: SVN)

DAPHNE*1. Undervandsbåd D.1 (1925-1943)*

- 1925 søsat fra Orlogsværftet 9. december
- 1926 kommandohejsning 4. oktober
- 1928 påsejlet af ROTA
- 1940 Holmen, 9. april under udrustning
- 1942 overført til reserven
- 1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen, sænket 29. august ved divisionens foranstaltning
- 1946 solgt sammen med de øvrige D-både til ophugning.

DRYADEN*1. Undervandsbåd D.2 (1926-1943)*

- 1926 søsat fra Orlogsværftet 3. juni
- 1927 kommandohejsning 1. september
- 1928 Brügge
- 1929 Karlskrona og Portsmouth
- 1930 i eskadre
- 1940 Holmen, 9. april under udrustning
- 1942 overført til reserven
- 1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen, sænket 29. august ved divisionens foranstaltning.
- 1946 solgt sammen med de øvrige D-både til ophugning.

HAVFRUEN*1. Pinke, 20 kanoner (1563-1577)*

- 1563 nævnes i regnskab
- 1565 rojagt kaldet FRONEN (= HAFFRUEN)
- 1567 på togt
- 1572 parade i anledning af kongens formæling kaldet MEERFRUEN
- 1576 nævnes et NORSKE HAFFRUE, der bliver vragskib
- 1577 forlist ved Øland

2. Fregat DANSKE HAFFRUE, 20-30 kanoner (1663-1691)

- 1663 søsat fra Bremerholm
- 1665 nævnes i flådeliste
- 1666-67 konvoj til Bergen
- 1669 togt til England, med DELMENHORST
- 1675 i Tromps eskadre
- 1676 deltog i Slaget ved Øland, 1. juni senere i Jens Rodsteens eskadre
- 1677 deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli, indgik i 2. Eskadre
- 1679 i Jens Rodsteens eskadre, 16. januar i kamp med tre svenske skibe, togt til Elben og Glückstadt
- 1691 udgået af Flådens tal

3. Fregat SVENSKE HAFFRUE, 44 kanoner (1677-1687)

- 1677 erobret ved Møn (svensk prise) af LINDORMEN
- 1679 i Jens Rodsteens eskadre
- 1687 udgået af Flådens tal

4. Jagt MEERMIN, 12 kanoner (1690-1726)

- 1690 søsat og tilhørte Den glückstadtiske Ekvipage
- 1703-04 vagtskib på Weser
- 1710 konvoj til Norge
- 1711-12 udrustet på Elben
- 1713 blokade af Tønning
- 1714 blokade og erobring af Helgoland
- 1717 kryds under Helgoland
- 1718 konvoj til Norge
- 1719 vagtskib på Weser
- 1726 udgået af Flådens tal

5. Jagt DEN DANSKE HAFFRUE, 12 kanoner (1666-1717)

- 1666 søsat
- 1717 udgået af Flådens tal

6. Orlogsskib, 70 kanoner (1701-1738)

Fabriksmester O. Judichær (1692-1727)

- 1701 søsat fra Orlogsværftet, 8. december,
- 1709 udlagt på Københavns Red, flagskib for C. T. Sehestedt, senere i Østersøen
- 1710 deltog i kampen i Køge Bugt, 4. oktober
- 1711 flagskib for Sehestedt i Gyldenløves Flåde
- 1712 flagskib for Jens Juel i Barfoeds eskadre
- 1714-15 i P. Rabens Flåde
- 1715 deltog i Slaget under Rügen, 8. august
- 1716 krydstogt i Østersøen
- 1717 i P. Rabens Flåde
- 1722 udlagt på Københavns Red
- 1723
- og 25 i eskadre
- 1726 udlagt på Københavns Red
- 1727 i eskadre
- 1738 udgået af Flådens tal

7. Fregat, 30 kanoner (1760-1790)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

- 1760 søsat fra Orlogsværftet, 8. november
- 1762 kryds i Østersøen for indhentning af oplysninger om de russiske transporter til Riga
- 1763 togt til Marokko
- 1767 togt til de Barbariske Øer
- 1769-72 togt til Middelhavet under krig med Algier
- 1773 vagtskib i Sundet, påsejlet i april, hovedrepareret uden senere at blive udrustet
- 1790 udgået af Flådens tal

8. Fregat HAF-FRUEN, 40 kanoner (1789-1808)

Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

- 1789 søsat fra Bodenhoffs Plads, 31. december omdøbt til FRUEN senere BOREAD

- 1790 på besejling i Nord- og Østersøen med fregatten
CRONBORG
1791 på øvelsestogt i Nordsøen
1794 på kryds i Nordsøen, indgik i en dansk-svensk
eskadre
1795 i eskadre, neutralitetsbeskyttelse
1796-97 i eskadre med svenske skibe
1798 stationstjeneste i Nordsøen
1799-
1801 togt til Middelhavet, gaver til Algier
1802 stationstjeneste ved Kristianssand
1807 udgået ved Flådens bortførelse

9. Fregat, 46 kanoner (1825-1865)

- 1825 søsat fra Orlogsværftet, 6. oktober
1832 på besejling med NYMPHEN
1848-50 under krigsudrustning
1853 eksercerskib, fra oktober logiskib for værnepligtige
1864 ekvipering påbegyndt, men stoppet da skibet
sprang læk
indrettet til kuldepotskib uden at blive anvendt
udgået af Flådens tal, 5. september
1865 solgt

10. Undervandsbåd H.1 (1912-1932)

- 1912 søsat fra Orlogsværftet, 31. august
1913 kommandohejsning, 21. marts
1914-19 i Sikringsstyrken, standerskib i Undervandsbåds-
flotillen, ved København, Helsingør og Slipshavn
1927 overført til reserven, under Skibsdivisionen februa-
ar
1932 udgået af Flådens tal

11. Undervandsbåd H.2 (1937-1950)

- 1937 søsat fra Orlogsværftet, 6. november
1938 kommandohejsning, 6. maj

- 1940 Århus, indgik i 1. Undervandsbådsgruppe, 9. april
 1943 Holmen, i flydedok og oplagt under Undervands-
 bådsdivisionen
 sænket 29. august ved divisionens foranstaltning
 ved at dokkens ventiler blev åbnet
 1945 genfundet i maj
 1950 udgået og solgt sammen med de øvrige H-både til
 ophugning, 16. maj.

HAVMANDEN

1. Orlogsskib MEERMAN (1572-1575)

- 1572 parade i anledning af kongens formæling
 1573 i J. Abildgaards eskadre
 1575 udgået.

2. Fregat, 36 kanoner (1669-1674)

- 1669 bygget i Haderslev
 1674 udgået og solgt til Vestindisk Kompagni

3. Defensionsskib, 34 kanoner (1674-1683)

- 1674 købt og anvendt af kongen på rejser til Vestindien
 1677 deltog i Slaget i Købe Bugt, 1. juli, indgik i 1.
 Eskadre
 1679 i Jens Rodsteens eskadre
 1680 togt til Guinea og Vestindien
 1682-83 udlånt til Vestindisk Kompagni, strandede efter
 mytteri ved Marstrand, 20. januar, derefter udgå-
 et.

4. Undervandsbåd H.2 (1911-1928)

- 1911 søsat fra Whitehead, Fiume 23. december
 1912 ankom til København i foråret
 kommandohejsning 20. august
 1914-19 i Sikringsstyrken, beskudt af engelsk undervands-
 båd E 11 med to torpedoer

- 1919 overført til reserven, 31. marts
1928 udgået af Flådens tal, 26. april.

5. Undervandsbåd H.1 (1937-1950)

- 1937 søsat fra Orlogsværftet, 19. juni
1938 kommandohejsning, 8. oktober
1939-40 i Sikringsstyrken
1940 Århus, indgik i 1. Undervandsbådsgruppe, 9. april
1943 Holmen, sænket 29. august
1945 genfundet på Holmen i maj
1950 udgået op solgt sammen med de øvrige H-både til
ophugning, 16. maj.

NAJADEN

1. Fregat, 36 kanoner (1796-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1796 søsat fra Gammelholm, 11. august
på besejling med fregatten CRONBORG
1797 i Middelhavet, træfning ved Tripolis, 16. maj
med briggen SARPEN
1798 togt til Flekkerø
1802 togt til Norge
1804 i Middelhavet
1807 udgået ved Flådens bortførelse

2. Fregat, 36 kanoner (1811-1812)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1811 søsat fra Orlogsværftet, 26. oktober
1812 udgået ved sænkning i Slaget ved Lyngør, 6. juli

3. Korvet, 20 kanoner (1820-1852)

- 1820 søsat fra Orlogsværftet, 26. maj
1820-21 togt til Vestindien
1822-23 togt til Vestindien
1824-25 togt til Vestindien

- 1826-36 kadetskib
- 1844-51 vagtskib i Sundet
- 1852 udgået og solgt til
Handelshuset H. Puggaard & Co.

4. Korvet, 14 kanoner (1853-1864)

- 1853 søsat fra Orlogsværftet, 4. oktober
- 1854-55 togt til Vestindien
- 1856-57 togt til Vestindien og Sydamerika
- 1864 under krigsudrustning og udgået af Flådens tal,
19. december
- 1865 solgt til Handelshuset H. Puggaard & Co.

5. Undervandsbåd A. 6 (1913-1931)

- 1913 søsat fra Orlogsværftet, 9. juli
kommandohejsning, 1. december
- 1914-19 i Sikringsstyrken, ved København, Helsingør og
Slipshavn
- 1925-27 i eskadre
- 1929 overført til reserven, i Skibsdivisionen, 1. januar
- 1931 udgået af Flådens tal, 9. september

NEPTUN

1. Mindre skib (1599-1603)

- 1599 taget som prise (hollandsk) under Christian IV's
Nordlandsfærd, Joakim Bylov forordnet som
høvedsmand
- 1601 i H. Daas Flåde til Vestersøen
- 1603 udgået af Flådens tal.

2. Orlogsskib NEPTUNUS, 28 kanoner (1644)

- 1644 købt i Holland
togt til Elfsborg og Flekkerø, deltog i Slaget ved
Listerdyb og »gik op i luer« efter Slaget under
Lolland, 13. oktober.

3. *Defensionsskib, 24 kanoner (1674-1683)*

- 1674 købt til Vestindisk Kompagni
 1682 afgivet til Vestindisk Kompagni og fik navnet
 HAVMANDEN, mytteri ombord, strandede ved
 Marstrand, 20. januar, derefter udgået.

4. *Fregat NEPTUNUS, 44 kanoner (1676-1716)*

- 1676 taget som prise (svensk) under slaget ved Øland,
 1. juni
 1677 deltog i Slaget ved Møn, 1. juni
 deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli,
 indgik i 2. Eskadre
 1679 i Jens Rodsteens eskadre
 1689 i Niels Juel's eskadre
 1691 konvoj til Frankrig
 1693 troppetransport, København-Travemünde
 1700 togt til Kristianssand efter hvervede søfolk i
 Jens Juel's Flåde
 1710 i Gyldenløves Flåde
 1711 konvoj til Norge, derefter i Sehestedts eskadre
 i Nordsøen
 1712 konvoj, Korsør-København og København-Norge,
 derefter blokade af Wismar
 1716 udgået af Flådens tal.

5. *Snau NEPTUNUS, 10 kanoner (1712-1719)*

- 1712-19 i Kattegat
 1717-19 i Rosenpalms eskadre
 1719 udgået af Flådens tal.

6. *Galioth, 12 kanoner (1743-1751)*

- 1743 søsat
 1751 udgået ved stranding ved Gerrild.

7. *Orlogsskib NEPTUNUS, 60 kanoner (1750-1783)*

- Konstruktør L. Barbé (1740-1747)
 1750 søsat fra Orlogsværftet, 16. juni

- 1757-58 konvoj til Middelhavet
 1773 i eskadre, 6. juni til Norge med Prins Carl af Hessen og Prinsesse Lovise, førte kongeflag
 1774 overført til flådestationen i Torsvig
 1775 tilbage til København
 1783 udgået af Flådens tal.

8. Orlogsskib NEPTUNUS, 80 kanoner (1789-1807)

Fabriksmester Henrik Gerner (1772-1787)

- 1789 søsat fra Orlogsværftet, 25. juli
 1791 på besejling med orlogsskibet ODIN i Østersøen
 1794 flagskib i I. C. Kriegers eskadre
 1800 i J. P. Wleugels eskadre på 8 orlogsskibe, station ved Helsingør i anledning af udsigten til krig med England
 1804 til Frederikshavn sammen med ØRNEN, 22 maj, for at overføre kronprinsen til Norge, rejsen opgivet, returnerede til København via Storebælt
 1807 udgået ved stranding på Tårnbæk Rev, opbrændte i forbindelse med Flådens bortførelse.

9. Flådebatteri (1808)

- 1808 tjeneste i Norge.

10. Jagt, 6 falkonetter (1840-1864)

Fabriksmester A. Schifter (1814-1846)

- 1840 søsat fra Nyholm, 22. juni
 1840-59 udrustet næsten hver sommer som lystjagt for kronprinsen senere kongen
 1848-49 stillet til disposition for Marinen i sommermånederne
 1858 overført til Marinen, efter at kongen i England havde købt skrueskonnerten FALKEN
 1859-63 opmålingsfartøj

- 1864 under krigsudrustning, 4. april-9. august og underlagt eskaden i Østersøens vestlige del
udgået af Flådens tal, 19. december.

11. Undervandsbåd B.11 (1915-1933)

- 1915 søsat fra Orlogsværftet, 22. december
1916 kommandohejsning, 1. oktober
1916-19 i Sikringsstyrken ved Helsingør, København og Slipshavn
1919-32 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
1922 kollideret med TRITON
1932 overført til reserven, under Skibsdivisionen, 1. maj
1933 udgået af Flådens tal, 26. april

NYMFEN

1. Fregat, 36 kanoner (1807-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1807 søsat fra Gammelholm 6. juni og udgået ved Flådens bortførelse.

2. Fregat NYMPHEN, 36 kanoner (1815-1852)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1815 søsat fra Orlogsværftet 18. oktober
1818 i Middelhavet
1832 på besejling med HAVFRUEN, samtidig kadet-skib
1849 under krigsudrustning
1852 udgået
1853 solgt til firmaet Ross, Widal & Co., Hamborg

3. Undervandsbåd A.7 (1914-1932)

- 1914 søsat fra Orlogsværftet 10. februar
1914-19 i Sikringsstyrken ved København, Helsingør og Slipshavn

- 1920 og 21 i eskadre
- 1925 og 26 i eskadre
- 1928 og 29 i eskadre
- 1930 overført til reserven 1. januar
- 1932 udgået 11. marts

RAN

1. Undervandsbåd B.9 (1915-1946)

- 1915 søsat fra Orlogsværftet 30. marts
kommandohejsning 1. oktober
- 1915-19 i Sikringsstyrken ved Helsingør og Slipshavn
- 1919-38 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
- 1939 overført til reserven (Skibsdivisionen)
- 1940 Holmen, oplagt under Undervandsbådsdivisionen
uden batterier, 9. april, fungerede som oliedepot i
Tømmergraven
- 1943 Holmen, 29. august ubeskadiget
- 1945 genfundet på Holmen
- 1946 solgt til ophugning sammen med de øvrige B-både.

ROTA

1. Fregat, 40 kanoner (1801-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1801 søsat fra Orlogsværftet 15. september
- 1802-03 togt til Middelhavet for at beskytte handelen med
Tripolis
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse

2. Fregat, 46 kanoner (1822-1863)

- 1822 søsat fra Orlogsværftet 31. juli
- 1838 afhentede Thorvaldsen og hans kunstværker i Li-
vorno, ankom til København 17. september
- 1849 under krigsudrustning
- 1856 eksercerskib
- 1861 logiskib

1863 udgået og solgt til handelshuset H. Puggaard & Co.

3. Undervandsbåd C.1 (1918-1952)

1918 søsat fra Orlogsværftet 26. august
1920 kommandohejsning 7 september
1920-40 i eskadre og øvelsesdelinger hver sommer
1922 Stockholm
1924 England og Færøerne sammen med BELLONA og FLORA
1926 påsejlet af HEJMDAL
Amsterdam, alle C-bådene
1931 Norge
1935 overført til reserven (Skibsdivisionen)
1940 Holmen, under udrustning
1943 Holmen, under Undervandsbådsdivisionen 29. august, sænket
1945 genfundet i maj
1952 solgt sammen med de øvrige C-både til ophugning



Bevogtningsfartøjet NAJADEN

(FOTO: SVN)

FLÅDENS SKIBE

ved
Orlogskaptajn H. Muusfeldt

TORPEDOBÅDE

WILLEMOES-klassen



Kendetegn:

Stor overbygning placeret agten for midtskibs, med tydelig indsugning til gasturbiner. Kugleformet kanontårn på for-dækket.

DATA/DIMENSIONER		ARMERING M.V.
Længde	46 meter	1 stk. 76 mm OTA MELARA L/72 maskinkanon
Bredde	7,4 meter	2 eller 4 stk. 53 cm torpedorør
Dybgang	2,5 meter	HARPOON sømålsmissilsystem
Displacement	240 tons	Miner
Fart	35 knob	

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
BILLE	P 540	Uge 42/1974	Uge 52/1974	14. JUN. 1977 (1/10-76)
BREDAL	P 541	Uge 7/1975	Uge 16/1975	14. JUN. 1977 (21/1-77)
HAMMER	P 542	Uge 23/1975	Uge 40/1975	1. FEB. 1978 (1/4-77)
HUITFELDT	P 543	Uge 41/1975	Uge 3/1976	1. FEB. 1978 (15/6-77)
KRIGER	P 544	Uge 6/1976	Uge 21/1976	1. FEB. 1978 (22/9-77)
NORBY	P 545	Uge 23/1976	Uge 39/1976	15. FEB. 1978 (22/11-77)
RODSTEEN	P 546	Uge 38/1976	Uge 50/1976	15. FEB. 1978 (16/2-78)
SEHESTED	P 547	Uge 52/1976	Uge 19/1977	19. MAJ 1978 (19/5-78)
SUENSON	P 548	Uge 22/1977	Uge 35/1977	10. AUG. 1978 (10/8-78)
WILLEMOES	P 549	Uge 30/1974	Uge 41/1974	22. MAR. 1977 (21/6-76)

Dato i parentes angiver tidspunkt for kommandohejsning.

BEMÆRKNINGER

Allerede før den sidste torpedobåd af SØLØVEN-klassen blev afleveret, stod det klart for Søværnskommandoen, at tiden var inde til planlægning af et nybygningsprogram med henblik dels på erstatning for de 6 aldrende torpedobåde af FLYVEFISKEN-klassen, der ville være tjenlige til udrangering på grund af forældelse og udslidning i løbet af perioden 1970-73, dels på supplerung af torpedobådsstyrken med to enheder, så forsvarslovens styrkmål af 1960 kunne opnås. Planlægningen begyndte i Søværnsstaben i 1966, og det erkendtes hurtigt, at der på grund af den teknologiske såvel som af den sømilitære udvikling måtte stiles efter et betydeligt mere kompliceret fartøj end den hidtil nyeste type -SØLØVEN-klassen.

Typekravene til disse både blev udarbejdet af en arbejdsgruppe, som blev nedsat i oktober 1967, bestående af repræsentanter for Søværnsstaben, Torpedobådseskadren og søværnets tekniske myndigheder. Grundlaget for gruppens arbejde omfattede strategiske og taktiske faktorer, som blev

udformet af Søværnskommandoen, og gruppen foretog som led i sit arbejde en række studier af eksisterende torpedobådstyper og kendte projekter.

Gruppen rapport forelå den 1. april 1968 og blev - efter at Chefen for Søværnet havde givet sin principielle godkendelse - benyttet som grundlag for udarbejdelse af et skitseprojekt ved Orlogsværftet. Projektet var færdig sidst på året 1968 og blev derfor benævnt »TB-68«. Det kom derefter til at danne grundlag for Søværnskommandoens bevillingsforslag af 4. februar 1969 til Forsvarsministeriet til principbeslutning om bygning af 8 torpedobåde. Finansudvalget gav i december 1970 tilslutning til bygning af 4 både og i november 1971 bevilgedes de næste 4.

Den 22. marts 1972 skrev Frederikshavn Værft kontrakt med Søværnets Materielkommando om levering af 8 torpedobåde, og med baggrund i Forsvarsforliget af 1973 og dermed rammerne af Flådens nybygningsprogram blev kontrakten i januar 1974 udvidet med yderligere 2 enheder.

Konstruktionsfasen afsluttedes i 1974 og siden projektets start i 1968 er mange teknologiske forbedringer siden tilført. Den første båd, WILLEMOES - med det højeste bygge- og skrognummer - blev afleveret fra værft den 5. november 1975 og den sidste og tiende SUENSON, blev afleveret den 24. februar 1978.

WILLEMOES-klassen er bygget som displacementsbåde baseret på Lürssens linietegninger med det formål at give bådene stor sødygtighed, specielt under sejlads i Østersøen. Skroget er helsvejset i manganlegeret stålmaterialer og overbygningen er udført i letmetal. Skrog og aptering er udformet, så de i meget høj grad kan modstå chockpåvirkninger, eksempelvis fra minesprængninger og virkninger fra ABC-våben.

Torpedobådene er udstyret med avancerede radar- og ildledelsessystemer samt et automatisk kampinformationssystem DEPLO, som tillader øjeblikkelig overførsel af takti-

ske data, samt måludpegning fra DEPLO-kampinformati-onssystemet.

Drivskruerne består hver af en tre-bladet »Variable Pitch Propeller«, fabrikeret af Kongsberg Våpenfabrikk, Norge. Der er indrettet beboelse for en besætning på 25 mand og indretningen er udført efter søværnets nyeste standard -1975 - specielt til WILLEMOES-klassen.



Torpedobåden HUITFELDT med 4 torpedorør og 2 missiler i HARPOON-Launaherne. Et andet armeringsalternativ omfatter sidelægningsapparater til miner i stedet for torpedoer.
(Foto SVN)

På Forsvarskommandoens foranledning nedsatte Chefen for Søværnet i august 1976 en Modtagelseskommision for Torpedobåde af WILLEMOES-klassen. Den 1. juni 1979 indgav kommissionen sin rapport vedrørende WILLEMOES-klassens opfyldelse af de krav, der var grundlaget for dens bygning og dens egnethed som operativ enhed.

Modtagelseskommisionen konkluderer, at WILLEMOES-klassen er egnet til løsning af de stillede opgaver og udgør et potentielt godt våbensystem. Rapporten indeholder dog også forslag, der, såfremt de udføres vil gøre bådene endnu bedre.

I byggeperioden udgik FLYVEFISKEN-klassens 6 både (1974) og FALKEN-klassens 4 både (1977) af Flådens tal. I de 12 år, der er forløbet fra torpeobådsprojektets begyndelse til dets afslutning, er torpedobådsstyrken ikke kommet over et antal på 16 både.

Flådens torpedobådsnavne har tidligere fortrinsvis været udvalgt blandt navnegrupperne fisk, havdyr, fugle og rovdyr en praksis som man også i fremtiden ønskede at benytte skibsklassevis. Ved fastsættelsen af navne til WILLEMOS-klassen fandtes der ikke et tilstrækkeligt antal egne navne indenfor nævnte grupper og man fandt det hensigtsmæssigt at bruge navnegruppen: »Søofficerer, der har udmærket sig som eskadre- eller skibschefer under krig og krigslignende forhold«, i øvrigt en navnegruppe, som i et enkelt tilfælde tidligere har været benyttet til torpedobåde og endnu tidligere også til kanonbåde. Til forskel fra flådeførergruppen, som benyttes til større skibe, anvendes til torpedobåde kun de udvalgte personers efternavne.

WILLEMOS

Premierløjtnant Peter Willemoes (1783-1808) udmærkede sig som chef for Flådebatteri Nr. 1 under slaget på Københavns Red den 2. april 1801. Udmærkede sig desuden som leder af troppeoverførsler mellem landsdelene 1807-08. Tilkommanderedes lineskibet PRINS CHRISTIAN FREDE-RIK og faldt i kampen ved Sjællands Odde.

BILLE

Admiral Steen Andersen Bille (1751-1833) gjorde udmærket tjeneste som eksadrechef i Middelhavet i slutningen af det 18. århundrede med den opgave at beskytte dansk søfart dels under Danmarks stridigheder med Barbareskerne, dels under Napoleonskrigenes forviklede forhold. Han førte i 1807 kraftfuld kommando over Københavns sødefension og var under kanonbådskrigen samlingsmærke for marinen. (Familien Bille omfatter desuden andre søofficerer, som har forrettet udmærket tjeneste i krig og fred).

BREDAL

Viceadmiral Peter Bredal (d. 1658) udmærkede sig ved det tapre forsvar af 4 skibe, som indefrosset i Nyborg Fjord 1658 blev angrebet af svenske tropper. Han udmærkede sig også i kamp under Københavns belejring samme år og faldt i slutningen af dette, da han som eskadrechef ville entre et fjendtligt skib under kampe for befrielse af Sønderborg og Als.

HAMMER

Kaptajnløjtnant Otto Christian Hammer (1822-1892) deltog med hæder i forsvaret af Vesterhavssøerne i 1. Slesvigske Krig samt førte i 1864 med stor dygtighed kommandoen over de til Vesterhavssøernes forsvar udpegede styrker og indlagde sig herved stor fortjeneste.

HUITFELDT

Kommandør Ivar Tønnesen Huitfeldt (1665-1710) var en dygtig og meget anvendt skibschef. Disponerede som chef for linieskibet DANNEBROG målbevidst og tappert under slaget i Køge Bugt 1710. han omkom, da skibet efter at være kommet i brand sprang i luften.

KRIEGER

Kontreadmiral Johan Cornelius Krieger (1756-1824) udmærkede sig som ung i fransk tjeneste under den nordamerikanske frihedskamp, ligesom han efter tilbagevenden til dansk tjeneste udmærkede sig under kampene mod Barbareskerne 1798-1800. Han var i 1807 chef for sødefensionens kanonbådsstyrker og indlagde sig her store fortjenester, og han deltog med hæder i resten af krigen som chef for kanonbådsstyrkerne.

NORBY

Søren Norby (d. 1530) kæmpede som chef for flådestyrken

under Kong Hans og Kong Christian II mod Sverige og Hansaen. han indlagde sig store fortjenester som søkriger ved sin dygtighed og energi. Han var, i modsætning til mange af datidens flådeførere, uddannet som sømand, og han viste sig i besiddelse af en åben og ridderlig karakter. Han støttede trofast Kong Christian II's sag indtil 1526, da han måtte rømme landet.

RODSTEEN

Marquard Rodsteen (1625-1681) deltog med hæder i søkrigen 1657-60 og senere som eskadrechef i den Skånske Krig. Udmærkede sig særligt i Slaget i Køge Bugt 1677 under Niels Juel. Gjorde i perioden 1660-72 tjeneste i hæren som chef for Tøjhuset. (Også broderen Jens Rodsteen (1633-1706) deltog med hæder som eskadrechef i den Skånske Krig).

SEHESTED

Viceadmiral Christian Thomesen Sehested (1664-1736) blev i 1701 efter uddannelse i hollandsk og fransk orlogstjeneste første chef for det nyoprettede søkadetakademi, som han organiserede og ledede med stor dygtighed. Gjorde under den store nordiske krig fremragende tjeneste som styrkechef blandt andet under kampene om Stralsund og Rügen, hvorved han viste sig som en både strategisk og taktisk begavelse.

SUENSON

Viceadmiral Edouard Suenson (1805-1887) gjorde i sin ungdom krigstjeneste i den franske flåde i Middelhavet. Var skibschef i Slesvigske Krig og tjente med hæder under operationen i Østersøens vestlige del. Under 2. Slesvigske Krig var han eskadrechef, blandt andet chef for Nordsøeskadren under kampen ved Helgoland. I en længere periode efter krigen var han med dygtighed chef for kadetskolen.

NAVNGIVNING

Nedenstående oversigt angiver dato for navngivning samt navngiver

BILLE	16. marts 1976	Chefen for Torpedobadse- skadren, daværende kom- mandør S. L. Thiede
BREDAL	10. juni 1976	Chefen for Søværnets operative Kommando, kon- treadmiral H. M. Petersen
HAMMER	27. august 1976	Kommandør F. A. H. Kjølse
HUITFELDT	5. november 1976	Viceadmiral S. E. Pontoppidan
KRIEGER	2. februar 1977	Viceadmiral A. Helms
NORBY	2. juni 1977	Kontreadmiral O. Brinck-Lund
RODSTEEN	11. august 1977	Frederikshavns borgmester, Villy Christensen
SEHESTED	17. oktober 1977	Departementschef i Forsvarsministeriet, P. Verner Christiansen
SUENSON	24. februar 1978	Forsvarsminister Poul Søgaard
WILLEMOES	17. juni 1975	Hans Kongelige Højhed Prins Henrik





WILLEMOES før missilomarmering.

(Foto SVN)

ADOPTION

Nedenstående oversigt angiver adoptionsby samt dato for adoption.

BILLE	Vejle	3. september 1977
BREDAL	Nyborg	3. september 1977
HAMMER	Haderslev	8. juni 1978
HUITFELDT	Køge	25. august 1978
KRIEGER	Rønne	19. juni 1979
NORBY	Frederikssund	23. august 1980
RODSTEEN	Hanstholm	31. maj 1980
SEHESTED	Horsens	26. maj 1979
SUENSON	Nykøbing Falster	23. august 1980
WILLEMOES	Assens	20. august 1977

FORGÆNGERE

Af de anvendte navne har BREDAL, NORBY, RODSTE-EN, SEHESTED og SUENSON ikke tidligere været benyt-
tet i flåden. Da Torpedobådskadren ønskede, at navnet
WILLEMOES også blev benyttet som klasse-betegnelse for
de nye torpedobåde, blev dette navn givet til den først søsat-
te båd.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der
tidligere har båret de navne, der er anvendt til torpedobåde-
ne af WILLEMOES-klassen.

BILLE

1. Torpedobåd TT 61 (1) (1946-1959)

- 1946 søsat fra Orlogsværftet, 21. september
- 1948 kommandohejsning, 15. november, skrognummer
T 11
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P
570
- 1948-54 jævnligt under kommando
- 1948 adopteret af Holbæk
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

HAMMER

1. Torpedobåd TT 64 (1948-1959)

- 1948 søsat fra Orlogsværftet, 23. juni
- 1950 kommandohejsning, 26. april, skrognummer T 13
- 1950-57 jævnligt under kommando
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P
572 adopteret af Haderslev
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

Note 1:

De i oversigten anvendte anciennitetsnumre er taget fra Torpedobåde gen-
nem 10 år af Hans Garde og Hans Christian Bjerg.

I vore Torpedobåde gennem 75 år af R. Steen Steensen benyttes ligeledes
anciennitetsnumre, men i denne er medtaget fire både P 4-7, søsat 1889-90
og udgået 1927, der ikke figurerer i Torpedobåde gennem 100 år.

HUITFELDT*1. Kanonchalup HVITFELDT (1808-1814)*

- 1808 søsat i Kristianssand, 22. februar
1814 overførtes til den norske marine

2. Panserskib IVER HVITFELDT (1886-1919)

- 1886 søsat fra Orlogsværftet, 14. april
1887 kommandohejsning, 1. juni i eskadre
1890 i eskadre, medgivet to 2. classes torpedobåde, Nr. 8 og 9
1893 i eskadre, togt til Trondhjem
1896 togt til England i anledning af Prins Carls formæling med Prinsesse Maud og i eskadre
1897 i eskadre, besøg i Kiel
1903 led betydelig skade ved ild om bord, medens skibet lå ved Dokøen, 18. december
1904 i eskadre
1907 eksercerskib
1908 deklasseret til defensionsskib
1914-18 reservekasernes skib og vagtskib ved Hønseløbet under Sikringsstyrken
1918 klassificeret reservekasernes skib
1919 udgået af Flådens tal, 26. februar og solgt til Philipsen & Co, København. Senere solgt til Holland.

3. Torpedobåd TT 58 (1943-1964)

- 1943 søsat fra Orlogsværftet, 22. juni, med navnet NYMFEN (oprindeligt navn AALBORG) forblev på Holmen efter 29. august i ikke færdig tilstand
1945 genfundet på Holmen, 5. maj, færdigbygget navneændring til HUITFELDT 10. oktober, skrognummer T 1
1947 kommandohejsning, 26. juli
1951 omklassificeret til kystjager, skrognummer D 320
1947-53 under kommando, adopteret af Køge

- 1948 i skoledelingen
- 1956-59 under kommando
- 1958 skrognummerændring, 1. september til P 520
- 1964 udgået af Flådens tal, 27. juli

KRIEGER

1. Skruekanonbåd (1861-1864)

- 1861 søsat fra Baumgarten & Burmeister prøvetogt med skruekanonbåden WILLEMOES
- 1863 i eskadre
- 1864 under krigsudrustning
- 1875-78 troppetransport og øvelsesskib for kadetter
- 1881 ombygget til opmålingsfartøj
- 1882-
- 1911 opmåling og fiskeriinspektion
- 1891-92 moderniseret, herunder installation af nyt maskineri
- 1914-19 i 2. Suppleringsstyrke
- 1919-22 opmåling
- 1925 udgået af Flådens tal, 5. januar

2. Torpedobåd TT 59 (1946-1959)

- 1946 søsat fra Orlogsværftet, 4. maj
- 1948 kommandohejsning, 17. marts, skrognummer T 16
- 1948-53 jævnligt under kommando adopteret af Rønne
- 1951 omklassificeret til patruljebåd, skrognummer P 575
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april

SEHESTED

1. Lastdrager (1817-1850)

- 1817 købt i Rendsborg
- 1850 strandet på den preussiske kyst

WILLEMOES

1. Skruekanonbåd (1861-1933)

- 1861 søsat fra Orlogsværftet, 16. marts prøvetogt med skruekanonbåden KRIEGER
- 1863 i eskadre
- 1863-64 under krigsudrustning
- 1871-73 vagtskib på Københavns Red
- 1874-80 i eskadre, på togt
- 1881 ombygget til opmålingsfartøj opmåling
- 1883-85 opmåling
- 1888-89 opmåling, på togt i Mærkevæsenets tjeneste
- 1890-91 moderiniseret, herunder installation af nyt maskineri
- 1891-
- 1912 opmåling, på togt i Mærkevæsenets tjeneste
- 1914-19 i 2. Suppleringsstyrke, ombygget til værksteds- og depotskib for undervandsbåde
- 1920-30 opmåling og jævnlige luftdepotskib for 2. Luftgruppe, i eskadre
- 1933 udgået af Flådens tal

2. Torpedobåd TT 57 (1943-1966)

- 1943 søsat fra Orlogsværftet, 17. marts, med navnet NAJADEN (oprindeligt navn AARHUS) forblev på Holmen efter 29. august i ikke færdig tilstand
- 1945 genfundet på Holmen, 5. maj, i nærlig brugbar stand, færdigbygget navneændring til WILLEMOES 10. oktober, skrognummer T 2
- 1947 kommandohejsning, 24. maj, kongeinspektion, 25. juni, besøg i Stockholm i september, adopteret af Assens, 14. juni
- 1949 besøg i Gøteborg og Horten
- 1951 omklassificeret til kystjager, skrognummer D 321
- 1952 besøg i Portland og Den Helder, juni besøg i Kristianssand, september
- 1953 besøg i Rotterdam, november
- 1958 skrognummerændring, 1. september til P 521

- 1960 besøg i Horten, april, sejlads med Shahen af Persien, maj, besøg i Gdynia, Gøteborg og Kiel
1961 besøg i Kiel, Stavanger, Invergorden og Rosyth, besøg i Kiel, Nantes og Oslo
1963 besøg i Aberdeen
1965 besøg i Kiel
1966 udgået af Flådens tal, 11. januar

SØLØVEN-klassen



KENDETEGN.

Glidebåd med stor overbygning. Altid kanon i rede foran overbygning. To master side-om-side. Lav radarmast i styrbord side.



Torpedobåden SØRIDDEREN med to 40 mm kanoner og 2 torpedorør.
(Foto SVN)

NAVN	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
SOLOVEN	P 510	27. AUG. 1962	19. APR. 1963	15. FEB. 1965
SØRIDDEREN	P 511	4. OKT. 1962	22. AUG. 1963	15. FEB. 1965
SOBJØRNEN	P 512	9. JUL. 1963	19. AUG. 1964	20. OKT. 1965
SOHESTEN	P 513	5. SEP. 1963	31. MAR. 1965	21. JUN. 1966
SØHUNDEN	P 514	18. AUG. 1964	12. JAN. 1966	20. DEC. 1966
SOULVEN	P 515	6. MAR. 1965	27. APR. 1966	18. MAJ 1967

DIMENSIONER	ARMERING M.V.
Længde 30 meter	1 eller 2 stk. 40 mm maskinkanon(er)
Bredde 8 meter	2 eller 4 stk. 53 cm torpedorør
Dybgang 2,5 meter	Miner
Displacement 130 tons	
Fart 50/10 knob	

FREMDRIVNING

3. stk. ROLLS ROYCE Proteus gasturbiner, hver ydende 4200 HK samt 2 stk. General Motors dieselmotorer, hver ydende 150 HK.

BEMÆRKNINGER

SØLØVEN-klassens specielle skrogform - bygget efter det såkaldte Hard-Chine princip - er udviklet af Vosper Ltd., Portsmouth på grundlag af BRAVE-klassen og FEROCITY.

SØLØVEN-klassen minder i størrelse og udseende om BRAVE-klassen, den har samme linier og hoveddimensioner.

ner som denne, hvorimod maskinanlægget er opbygget som i FEROCITY.

Skroget er konstrueret helt af træ - lamineret mahogni og Canadian Rock Elm - som i et stort omfang er limet sammen, hvorved samlinger med bolte og lignende helt har kunnet undgås. Udvendig er skroget armeret med glasfiber.

De to første SØLØVEN og SØRIDDEREN - er bygget hos Vosper Ltd., hvorimod de fire sidste blev bygget på licens på Orlogsværftet.



SØLØVEN under søprøver fra Vosper, Portsmouth.

Ved valget af denne nye skrogtype til SØLØVEN-klassen, fjernede man sig fra den torpedobådstype, som havde været anvendt i Flåden siden 2. Verdenskrig - det af Lürssen tegnede displacementsskrog. Samtidig forlod man det til torpedobåde tidligere anvendte dieselfremdrivningssystem til fordel for et af de gasturbineanlæg, der netop var udviklet til skibsbrug.

Selv om man kun havde gode erfaringer med displacementsbådene, ønskede man med den nye torpedobådstype, at få en torpedobåd, der var i besiddelse af et væsentligt fartoverskud. Dette ikke mindst henset til SØLØVEN-klassens forventede armering, hvor høj fart er af væsentlig betydning for våbensystemernes optimale udnyttelse.

En række fordele talte for valget af gasturbineanlæg til SØLØVEN-klassen. I sammenligning med dieselmaskineri kræver gasturbineanlæg kun lille vedligeholdelse. Bristol Siddeley angav PROTEUS gasturbinerne til at have en gangtid på 2000 timer mellem hovedeftersyn, hvilket skulle svare til 2-3 års operationstid. Dertil kræver en gasturbinebåd en langt mindre maskinbesætning end en tilsvarende dieselsbåd og endelig er gasturbinebådens afhængighed af værkstedsassistance fra land også betydelig mindre.

Udover vedligeholdelsesfordelene frembyder et gasturbineanlæg også en måske mindre iøjnefaldende fordel, for de der ikke har sejlet med sådanne anlæg, nemlig turbinens fleksibilitet. Den accelererer og decelererer meget hurtigt, og den yder maksimumkraft næsten øjeblikkelig, selv om den er kold ved opstart.

I tilknytning til hvad der er nævnt under armering, skal det anføres, at SØLØVEN-klassen er konvertibel, d.v.s. at den kan optræde i forskellig konfiguration. Som torpedobåd med 4 torpedorør og 1 stk. 40 mm kanon og som kanonbåd med 2 torpedorør og 2 stk. 40 mm kanoner. SØLØVEN-klassens ildledelsessystem er det svensk fremstillede torpedoildledelsessystem TORCI og bådene anvender den ligeledes svensk fremstillede trådstyrede torpedo Tp:61, der udmærker sig ved høj fart og stor rækkevidde.

Som resultat af en række sparebestræbelser i den økonomisk vanskelige tid forsvaret befandt sig i 1981, hvor forsvaret skulle videreføre virksomheden med uændret budget, beordrede Forsvarskommandoen SØLØVEN-klassen oplagt under Flådestation København i et relativt højt bered-

skab. Det blev dog besluttet, henset til at klassen fremdeles repræsenterer et betydeligt militært potentiel, at gennemføre mønstringsudrustning i én eller flere af enhederne de kommende år i forbindelse med større øvelser.

Den beordrede kommandostrykning i SØLØVEN og SØULVEN, der var de sidste udrustede både af SØLØVEN-klassen, fandt sted den 5. december 1980.



Torpedobåde under indløb i et torpedoangreb.

I forligsaftalen, resultatet af det i august 1981 indgåede Forsvarsforlig, indgår en levetidsforlængelse af fire af de seks torpedobåde af SØLØVEN-klassen. Aftalen dækker økonomisk og tidsmæssigt kun tre levetidsforlængelser, men det er forudsat, at den fjerde gennemføres i 1985 samt at de alle fire er sejlklare med mobiliseringsbesætninger.

At SØLØVEN-klassen igen er indgået fuldt operativt i Flådens tal kunne ikke mindst konstateres den 4. januar 1982, hvor der atter hejstes kommando i torpedobåden SØRIDDEREN.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der er anvendt til torpedobådene af SØLØVEN-klanen.

SØLØVEN

1. *Stykpram, 20 kanoner (1808-1817).*

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

1808 søsat fra Bodenhoffs Plads 27. september

1808-14 underlagt Københavns Flydende Defension, bl.a. udlagt ved Prøvestenen og på Stubben

1817 udgået ved kgl. resolution 2. august.

2. *Torpedobåd TT 16 (1887-1919)*

1882 bygget hos Thornycroft, London, som den første danske torpedobåd med affyringsapparat på dækket, ankom til København 30. august

1895 i Kiel i anledning af indvielsen af Kielerkanalen (31. maj - 26. juni)

1897 i Stockholm i anledning af Kong Oscars 25 års regeringsjubilæum

1900 øvelsesskib for Officerssskolen og i eskadre

1903-12 jævnligt i eskadre

1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Suppleringsstyrke

1916 navneændring 7. juli til T. 3 (jf. SØLØVEN 3)

1919 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning

3. *Torpedobåd TT 33 (1916-1947)*

1916 søsat fra Orlogsværftet, 9. september

1917 kommandohejsning 26. maj

1917-19 i Sikringsstyrken

1920 navneændring til Nr. 8

1922 i eskadre, Torpedobådsdivisionen

1923 i eskadre (GEJSER), navneændring til B. 4, bevogningsfartøj

- 1924 og
25 i eskadre
1929 ombygget til minestrygningsfartøj og navneændring til S. 3
1930 i eskadre
1936 i Minestrygningsflotillen
1937 navneændring til SØRIDDEREN (SØRIDDEREN 9)
1940 strygning syd for minespærringen i Storebælt, 9. april - derefter overført til reserven
1943 navneændring til HAIEN, 21. april taget efter kamp i Korsør, 29. august, hvor den lå sammen med SØLØVEN (4), SØRIDDEREN (10) og SPRINGEREN (2) samt kutterne P. 2, P. 9, P. 21 og P. 32
1943-45 fik i tysk tjeneste lukket bro og anvendtes som minestryger
1945 genfundet i Flensborg Fjord i juni måned
1947 udgået i januar måned.

4. *Minestryger M. 1 (1938-1959)*

- 1938 søsat fra Orlogsværftet, 3. december
1939 indgået i Flådens tal, 10. juli
1940 i Storebælt, 9. april på siden af LOSSEN (6) til ankers NNW for Albuen
1943 taget efter kamp i Korsør, 29. august (jf. SØLØVEN 3)
1945 genfundet sejlklar i Århus, 19. maj sammen med SØRIDDEREN (10) og SØHUNDEN (7), kommandohejsning 20. juni
1945-57 under kommando - minestrygning og patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØRIDDEREN (10) og SØHUNDEN (7)
1951 navneændring (skrognummer) til M 543

- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 578
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april
- 1960 anvendt som skydemål

SØRIDDEREN

1. Også kaldet HAF-RIDDEREN eller HANS HØJE EXCELLENCE'S FREGAT. Kaper, nævnes i 1659, hvor den var hyret til at krydse under Møn.

2. Fregat SJØ-RIDDEREN, 20 kanoner (ca. 1676-ca. 1689)

- 1676 nævnes i Bergen
- 1677 nævnes i Flådeliste af 3. december
- 1677 i Niels Juels Flåde
- 1683 nævnes i København og Skien
- 1687 nævnes i Bergen, og er udgået før 1689

3. Jagt (1690), nævnes kun i 1690

4. Fregat, 28 kanoner (1710-1755)

- 1710 bygget i Holland
- 1711 ankom til København, indgik i Østersøflåden 10. august
- 1712 deltog i Den store nordiske Krig rekognoscering ved Gøteborg, i Nordsøeskadren og senere i hovedflåden i Østersøen
- 1713 konvoj af Ostindiefareren CHRISTIANUS QUARTUS til Lindesnæs, derefter i Nordsøeskadren senere ved Wittow, 29. september, hvor den svenske fregat GÖTA LEJON og kaperen PACHAN blev erobret.
Disse omdøbt til SØE-ORMEN henholdsvis SØE-DRAGONEN
- 1714 til Norge og i Nordsøeskadren

- 1715 på kryds ud for Gøteborg erobrede den svenske snau HUMMEREN, derefter underlagt Norges Sødefension
- 1716 i Gabels Nordsøeskadre, konvoj af proviantskibe til Færøerne, senere Tordenskiolds Nordsøeskadre og Norges Sødefension
- 1717 i Norge under Rosenpalm
- 1718 i Trondhjem for at understøtte generalmajor Budde, derefter i Nordsøeskadre under Rosenpalm
- 1719 konvoj af infanteri fra Frederikshavn til Norge. I august i eskadren, der ledsagede Kongen fra Marstrand til Helsingør, senere Køge Bugt, under ledelse af Tordenskiold
- 1720 kadetskib, togt til Færøerne og Island
- 1722 vagtskib i Sundet
- 1725 på togt, udrustet i anledning af russernes truende fremfærd
- 1726 i engelsk eskadre bestående af 20 orlogsskibe og 2 fregatter.
Den dansk-engelske flåde forblev ved Reval indtil årstiden tvang den russiske flåde ved Kronstadt til at returnere
- 1743 i Krogs eskadre, i Østersøen for at recognosere og indberette den svensk-russiske flåde
- 1755 udgået af Flådens tal.

5. Fregat, 18 kanoner (1758-1785)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

- 1758 søsat fra Nyholm, 2. december
- 1759 flotilleskib for fregatter i Nordsøen
- 1762 i Østersøen for at indhente oplysninger om de russiske transporter til Riga, Königsberg og Kolberg
- 1771 vagtskib på Københavns Red

- 1773 i eskadre i Østersøen, afløste HAVFRUEN som vagtskib i Sundet, da denne var sprunget læk
- 1775-76 vagtskib på Københavns Red
- 1780-84 vagtskib på Københavns Red
- 1785 ændret til stykpram.

6. Fregat, SØE-RIDDEREN, 14-16 kanoner (1791-1797)
Fabriksmester Henrik Gerner (1772-1787)

- 1791 bygget i Glückstadt
- 1793-97 vagtskib på Elben
- 1797 afløst af GLOMMEN, da SØE-RIDDEREN skulle afgå til København for reparation, men fandtes ikke egnet til at foretage rejsen og solgtes på Elben.

7. Skonnert (1848-1850)

- 1848 indgik 1. januar, stillet til Marinens disposition uden godkendelse af interessantselskab i Helsingør vagttjeneste i Sundet
- 1850 tilbageleveret.

8. Torpedobåd TT 35 (1911-1937)

- 1911 søsat fra Yarrow & Co., Glasgow, 28. februar overtaget af H. L. E. Wenck, chef for Torpedobådsflotillen, 11. juli
ankom til København, 15. juli
i eskadre 3. og 21. august
- 1911-12 vintertogt indtil marts sammen med PEDER SKRAM
- 1912 under Koefoed-Hansen, ombord i panserskibet OLFERT FISCHER, eskadren eskorterede kongeskibet DANNEBROG til Travemünde, hvorfra Kong Frederik VIII's bære skulle bringes hjem til København
- 1912-14 i eskadre

- 1914-18 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobådsflotille
 1920 navneændring til Nr. 16
 1923 navneændring til D. 1
 1925 og
 26 i eskadre
 1928 i eskadre
 1929 overført til reserven, under Skibsdivisionen og navneændring til O. 1
 1933 og
 34 i eskadre
 1937 udgået af Flådens tal.

9. Torpedobåd TT 43 (1937-1940)

- 1916 søsat fra Orlogsværftet, 9. september
 jf. SØLØVEN 3
 1937 navneændring til SØRIDDEREN
 1940 overført til reserven, under Skibsdivisionen.

10. Minestryger M. 4 (1942-1962)

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 11. april
 indgået i Flådens tal 27. juli
 kommandohejsning 25. september, orlogskaptajn T. S. Prip
 1943 besat af sabotører i Korsør 10. marts, chefen tvunget til at landsætte disse i Arildslæge, nord for Kulen (SØRIDDEREN-affæren)
 taget efter kamp i Korsør, 29. august,
 jf. SØLØVEN 3
 1945 genfundet sejlklar i Århus, 19. maj,
 jf. SØLØVEN 4
 kommandohejsning 15. juni
 1945-47 under kommando, minestrygning
 1950 under kommando
 1951 navneændring til M 544

- 1957-58 under kommando, patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØLØVEN (1) og SØHUNDEN (7)
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 579
- 1962 udgået af Flådens tal, 11. juli og solgt.

SØBJØRNEN

1. Torpedobåd TT 30 (1898-1928)

- 1898 søsat fra Orlogsværftet, 6. april, som Torpedobåd af 1. Klasse
prøvetogt og øvelsesskib for kadetter
afprøvning af torpedomateriellet
- 1902 øvelsesskib for Søofficersskolen og i eskadre
- 1903-04 i eskadre
- 1904 udsendt 14. oktober til 26. november i anledning af den russiske Østersøeskadres passage af danske farvande.
- 1905 i eskadre
- 1908-12 i eskadre hver sommer
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobådsflotille
- 1919 i Lillebælt, overført til reserven
- 1920 navneændring til Nr. 21
- 1923 navneændring til A. 3
- 1925 og
27 i eskadre
- 1928 udgået af Flådens tal, 8. juli og anvendt som skydemål ved saltholm.

2. Minestryger M. 2 (1939-1943)

- 1939 søsat fra Orlogsværftet 16. februar
- 1940 Holmen 9. april, oplagt under Minestrygningsflotillen
i Sikringsstyrken og under kommando til 1943

- 1943 Holmen, sænket af egen besætning 29. august, bakkede i Flådens Leje uden besætning, endte i Maskingraven, hvor den kæntrede. bjærget af tyskerne, men ophugget, da reparation ikke var mulig.

SØHESTEN

også kaldet HAVHESTEN

1. *Fregat, 14 kanoner (1612 (18) - 1644)*

- 1644 navneændring til SØHESTEN
EROBRET UNDER Lolland.

2. *Koffardijagt SJÖHÄSTEN, 6 kanoner (1676-1694)*

- 1676 taget som prise (svensk), 1. juni
1678 i Østersøeskadren
1679 i Niels Juels eskadre
1690 opmåling
1694 udgået af Flådens tal.

3. *Koffardiskib (1678)*

- 1678 lejet og armeret under Den skånske Krig, deltog i blokaden af Malmø (muligvis identisk med SØHESTEN 2).

4. *Stykpram, 18-20 kanoner (1795-1801)*

Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

- 1795 søsat fra Bodenhoffs Plads, 23 maj
1801 ødelagt under Slaget på Reden, 2. april, chef premierløjtnant B. U. Middelboe.

5. *Minestryger M. 5 (1942-1959)*

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 30. april
indgået i Flådens tal, 26. september

- 1943 lå sammen med MS 2 og kutterne P. 6, P. 26 og P. 27 i Kalundborg, 29. august. Stormet og besat af tyske tropper, der var landsat fra hjælpekydser i løbet af natten
- 1945 genfundet i Brunsbüttel, Kielerkanalen, 22. november, hvor det var under ombygning og i en dårlig forfatning
ankom 8. december til København uden inventar og skroget i ikke særlig god stand
- 1947 kommandohejsning 27. april
- 1947-57 under kommando, minestrygning og patruljetjeneste bl.a. ved Bornholm
- 1951 navneændring til M 541
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrogsnummer P 576
- 1959 udgået af Flådens tal, 1. april.

SØHUNDEN

1. Jagt, 4 kanoner (1668-1684)

- i Jens Rodsteens eskadre under Den skånske Krig
1684 solgt til kaptajn Erick Lorck.

2. Fregat, 40 kanoner (1697-1721)

- 1692 købt, tidligere svensk under navnet WACHTMEISTER
- 1700 ombygget til hospitalsskib og udrustet som sådant ved flere lejligheder under Den store nordiske Krig
- 1715 station i Søhundehavn, deraf navnet
- 1721 grundsat som fundament for batteriet Trekroner.

3. Sandbåd, 4 kanoner (1710-1720)

- bygget i Kristianssand og tilhørte den norske eskadre.

4. *Storbåd (1716)*

nævnes i forbindelse med Skærgårdsflotillen.

5. *Snau SØE-HUNDEN, 14 kanoner (1718)*

nævnes kun i 1718.

6. *Torpedobåd TT 44 (1917-1946)*

- 1917 søsat fra Orlogsværftet, 6. januar
- 1917-19 i Sikringsstyrken
- 1919 station i Lillebælt
- 1920 navneændring til Nr. 7
- 1921 i eskadre
- 1922 typeændring til bevogtningsfartøj
- 1923 navneændring til B. 5
- 1927 og
- 28 i eskadre
- 1929 ombygget til minestrygningsfartøj,
navneændring til S. 4
i eskadre
- 1936 i eskadre
- 1940 varmebåd på Holmen fra 30. juni
- 1943 taget af tyskerne, 29. august
- 1945 genfundet sænket og ødelagt i maj måned
- 1946 solgt til ophugning.

7. *Minestryger M. 6 (1942-1962)*

- 1942 søsat fra Orlogsværftet, 16. maj
indgået i Flådens tal, 17. november
- 1943 Holmen, sænket af Mineskibsdivisionen 29. august
(ikke under kommando), hævet og istandsat af
tyskerne
- 1945 genfundet sejlklar i Århus, jf. SØLØVEN 4
kommandohejsning 27. juni
- 1945-50 under kommando, minestrygning

- 1951 navneændring til M 542
- 1952-53 under kommando, minestrygning
- 1957 under kommando, patruljetjeneste, station i Rønne på skift med SØLØVEN (4) og SØRIDDEREN (10)
- 1958 typeændring til patruljefartøj med skrognummer P 577
- 1962 udgået af Flådens tal, 11. juli.

SØULVEN

1. Torpedobåd TT 5 (1880-1911)

- 1880 søsat fra Forges & Chantiers de la Méditerranée, Le Havre (Torpedobåd Nr. 5)
 ankom til København, 2. november
- 1882 navneændring til SØULVEN og henført til Torpedobåde af 1. klasse, kgl. Resolution af 18. januar
- 1894 navneændring til Nr. 3 og henført til Torpedobåde af 2. klasse, kgl. Resolution af 28. april
- 1911 overført til reserven, 1. januar
 udgået af Flådens tal, 6. marts og anvendt som skydemål.

2. Torpedobåd TT 37 (1911-1937)

- 1911 søsat fra Burmeister & Wain
- 1912-14 i eskadre hver sommer
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Eskadre, 1. Torpedobådsflotille
- 1920 navneændring til Nr. 14
- 1923 navneændring til D. 3
- 1925-28 i eskadre hver sommer, flotillebåd i 1927 og 1928
- 1929 i øvelsesdeling og eskadre
 navneændring til 0.3
 overført til reserven

1933 og

34 i eskadre

1937 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning.

3. Minestryger M. 3 (1939-1943)

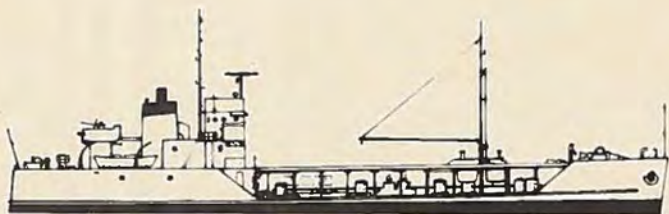
1939 søsat fra Orlogsværftet, 18. juli

1940 Holmen, 9. april, oplagt under Minestrygningsdivisionen

1943 Holmen, sænket af egen besætning, 29. august, hævet af tyskerne uden at kunne repareres, udgået af Flådens tal.

TANKFARTØJER

RIMFAXE/SKINFAXE eller FAXE-klassen



Kendetegn. Civilt udseende, med løbebro der forbinder forskib med overbygning agter.

Navn	Nr.	Køllagt/søsat	Indgået i Flådens tal
RIMFAXE	A 568	1945	2. AUG. 1962
SKINFAXE	A 569	1945	2. AUG. 1962

DIMENSIONER		ARMERING
Længde	53 meter	1-20 (1)
Bredde	10 meter	
Dybgang	4,2 meter	
Displacement	520 tons	
Fart	11 knob	

FREMDRIVNING

1 stk. General Motors dieselmotor type 8-278A ydende 560 HK.



Tankfartøjet RIMFAXE

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Tankfartøjerne af FAXE-klassen er begge bygget ved Jeffersonville Boat & Machinery Co. Jeffersonville, Indiana under 2. Verdenskrig. (Tidligere US YO 226 og US YO 229). Siden 2. august 1962 har fartøjerne som led i den amerikan-

ske våbenhjælp været udlånt til det danske søværn for i 1974 at blive overtaget for et symbolsk beløb.

Første kommandohejsning fandt sted i RIMFAXE den 28. august 1963 og i SKINFAXE den 18. oktober 1962.

Enhederne er administrativt tilknyttet Torpedobådseskadren som en meget væsentlig støttefunktion, idet tankfartøjerne udover at levere gasolie til torpedobådene er i stand til at supplere med andre forsyningsgenstande samt ferskvand i et begrænset omfang.

FORGÆNGERE

Så vidt det har kunnet spores har navnene ikke været anvendt tidligere i søværnet.

ADOPTION

I dagene 12.-15. september 1980 blev RIMFAXE adopteret af Ebeltoft og efter kommandoskiftet til SKINFAXE gav Chefen for Søværnet sit tilsagn om at SKINFAXE ligeledes kunne blive adopteret af Ebeltoft. Adoptionen fandt sted i dagene 21.-24. august 1981.



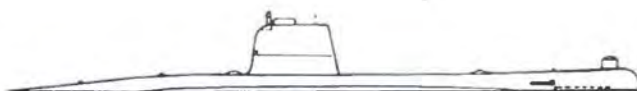
Tankfartøjet SKINFAXE

(Foto SVN)

FLÅDENS SKIBE

Ved
Orlogskaptajn H. Muusfeldt
UNDERVANDSBÅDE

DELFINEN-klassen.



DIMENSIONER

Længde 5,4 meter

Diameter 4,7 meter Dybgang 4,0 meter

Deplacement ca. 600 ton (neddykket) Standard deplacement 523 ton

Fremdrivning: 2 stk. B & W dieselmotorer, hver ydende 500 BHK
samt 2 stk. BBC elektromotorer, hver ydende 900 BHK

Max. fart 14 knob.



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
DELFINEN	S 326	15. JUNI 1954	4. MAJ 1956	1. AUG. 1961 (16/9 1958)*)
SPÆKHUGGEREN	S 327	25. NOV. 1954	20. FEB. 1957	1. AUG. 1961 (27/6 1959)*)
SPRINGEREN	S 329	3. JAN. 1961	26. APR. 1963	22. OKT. 1964

NOTE:

TUMLEREN S 328 22. MAJ 1956 22. MAJ 1958 1. AUG. 1961 (15/1 1960)*)
 Udgået af Flådens tal 6. AUG 1981.

*) Kommandohejsning med designeret besætning/prøvesejlads-
 besætning.

BEMÆRKNINGER

Som erstatning for de tre i 1946 lejede engelske undervandsbåde SPRINGEREN, STØREN og SÆLEN projekteredes, konstrueredes og byggedes DELFINEN-klassen på Orlogsværftet. Projekteringen af bådene var allerede påbegyndt i slutningen af 1940'erne, uden at der var taget afgørelse om, hvorvidt disse skulle være et supplement til de engelske undervandsbåde eller om de skulle erstatte disse. Der var ikke tvivl om, at det skulle være en kyst-ubåd, men der var en del tvivl om bådens størrelse. Valget stod imellem en mindre type på ca. 300 tons og en noget større på ca. 480 tons. Med andre ord et spørgsmål om kvantitet eller kvalitet. Et andet spørgsmål der rejste sig var at finde frem til den mest hensigtsmæssige konstruktion. Her stod valget mellem den på det tidspunkt nye hollandske 3-skrogstype og en forbedret engelsk V-type. Da det hollandske projekt imidlertid stadig befandt sig på tegnebrættet, bestemte man sig for et projekt, der i det store og hele var en forbedret og videreudviklet V-klasse undervandsbåd. På dette grundlag udarbejdede Orlogsværftet i 1951-52 det færdige projekt.

DELFINEN-klassen fik som V-klassen et diesel-elektrisk/elektrisk maskineri og armeredes med 4 stk. 53,3 cm stævnrør. De blev selvfølgelig udstyret med snorkel, sonar og radar.

Klassen har tre hovedtanke placeret henholdsvis forude, midtskibs og agter. Dertil to trimtanke og en hjælpetank på tilsvarende måde, men indbyrdes forbundet gennem et særligt trimpumpesystem.

Man ønskede af naturlige grunde at give bådene danske dieselmotorer og selv om B & W ikke tidligere havde bygget små hurtiggående motorer til undervandsbåde påtog værftet sig opgaven. Resultatet blev to hurtiggående, turboladede anlæg på 2×12 cylindre i V-form. Elektromotorerne leveredes af Brown-Boveri.

Som det fremgår af oversigten byggedes de tre første undervandsbåde som én serie og midler til den fjerde (SPRINGE-REN) kom i stand som led i det Dansk-Amerikanske nybygningsprogram (Cost-Sharing programmet).

Bådene har torpederør i stævnen og kan medføre et antal reservetorpedoer. DELFINEN-klassen er udstyret med et avanceret svensk torpedoildledningssystem (TCI) som udregner måldata til torpedoerne. Derudover er bådene i stand til at udføre minelægning samt medføre frøemænd.

DELFINEN-klassen har normalt navigationsudstyr, radar samt andre sensorer til informationsindhentning såvel over vandoverflade (periskop) som under (hydrofon) m.v... Endvidere kommunikationsudstyr til neddykket brug.

I operativ henseende må man især hæfte sig ved fremdrivningen med 2 propeller samt skrogets udformning. Denne konstruktion, der i realiteten ikke kan ændres, begrænser den neddykkede manøvreedygtighed og umuliggør opnåelse af de maksimale betingelser for et lavt støjniveau, som idag må stilles til en undervandsbåd.

Bådene er som nævnt kyst-ubåde armeret med langtrækkende torpedoer, og de er specielt konstrueret til neddykkede operationer i Østersøområdet. I medfør af deres styrke og store udholdenhed vil de dog være i stand til at operere på dybt vand langt fra de hjemlige farvande. Dette har været bevist ved flere lejligheder, idet undervandsbåde af DELFINEN-klassen har været afgivet til STANAVFORLANT (Standing Naval Force Atlantic).

I efteråret 1972 var DELFINEN som den første danske undervandsbåd knyttet til STANAVFORLANT og nåede i løbet af to måneder at tilbagelægge 5.700 sømil, med mere end halvdelen af den samlede sejltid neddykket.

DELFINEN-klassen må generelt på grund af alder (over 20 år) siges at være noget forældet i operativ henseende, og den tekniske forældelse (nedslidning) skrider fremad i stigende tempo og det vil næppe være lønsomt at afsætte ressourcer til at holde de ældste både operative mere end nogle få år. Som resultat af det i august 1982 indgåede Forsvarsforlig er det bestemt, at to af de fire undervandsbåde skal udgå i forligningsperioden (TUMLEREN den 6. august 1981 og en unavn-given i 1983) begge uden erstatning.

ADOPTION

Som eneste undervandsbåd blev DELFINEN adopteret af Strib en 10. februar 1967.

FORGÆNGERE

Flådens nuværende skibsnavne er i alt væsentligt placeret i grupper, der skibstypevis er med til at identificere skibstypen eller klassen og om muligt er med til at karakterisere forholdet til søværnet. Navnegruppen der finder anvendelse til Flådens undervandsbåde er: Havdyr (hvaler og sæler), og navnegruppen svarer til et rimeligt forudseeligt antal enheder i skibstypen og til dennes karakter. De anvendte navne har tidligere været anvendt til torpedobåde samt før disse til skibe af ældre typer.

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til undervandsbådene af DELFINEN-klassen.

DELFINEN

1. Skib *DELPHINEN* (1667)

1667 med OLDENBORG og FÆRØE på togt til Færøerne og Island

2. *Vandbåd, 6 kanoner* (1782-1815)

1782 søsat fra Gl. Holm

1815 solgt

3. *Brig, 18 kanoner* (1805-1807)

1805 søsat fra Gl. Holm, 28. juli, Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)

1807 udgået ved Flådens bortførelse

4. *Skonnert, 4-5 kanoner* (1827-1866)

1827 søsat fra Nyholm, 22. august

1828 og

1830 vagtskib i Sundet

1831-32 vagtskib i Sundet

1833 udrustet til brug for Prins Frederik Carl Christian

1836 hovedrepareret

1837-41 vagtskib i Storebælt

1848-49 under krigsudrustning

1851-54 vagtskib i Storebælt

1859 på togt

1861 udgået af Flådens tal, 4. juni

1866 ophugget, 24. oktober

SPÆKHUGGEREN*1. Torpedobåd TT 34 (1911-1935)*

- 1911 søsat fra Orlogsværftet, 7. oktober
1912-13 i eskaden med bl.a. OLFERT FISCHER
1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Torpedobådsflotille, 1. Eskadre
1918 bevogtning af strandet tysk prise, 25. februar
1920 navneændring til T. 17
1923 navneændring til C. 3
1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL
1929 navneændring til N. 3, i eskadre med bl.a. PEDER SKRAM, overført til reserven, under Skibsdivisionen
1935 udgået af Flådens tal

TUMLEREN*1. Orlogsskib TOMLEREN 52 kanoner (1682-1720)*

- 1682 søsat fra Gl. Holm og bygget som lastdragerfregat
1684 i M. V. Paulsens Eskadre ved Helgoland's erobring
1686 i Hoppes Eskadre til Elben
1689 i Niels Juels Eskadre i Østersøen
1693 i V. Støckens Eskadre, troppetransport
1694-95 ombygget til orlogsskib
1700 i Jens Juels Eskadre
1710 i P. Rabens Eskadre
1711 i Sehestedts Eskadre
1712 i Barfoeds Eskadre, 5. januar blokade af Wismar, i august overført til hovedflåden under Gyldehløve
1713 vagtskib på Københavns Red
1717 i Tordenskjolds Eskadre, blokade af Gøteborg, 23. juni Marstrand, 26. juni Carlsteen, 1.-4. au-

gust forsøg på erobring af Nya Elfsborg, 18. august returnerede til København.

1720 udgået af Flådens tal

1723 grundsat ved Prøvestenen i august.

2. Stykpram, 16 kanoner (1743)

3. Torpedobåd TT 32 (1911-1935)

1911 bygget hos F. Schiebau & Co., Elbing ved Elben og søsat, 28. februar, indgået 29. august, på prøvetogt og i eskadre

1911-12 under vinterudrustning med bl.a. PEDER SKRAM

1912 i eskadre, flotillebåd

1913-14 i eskadre

1914-19 i Sikringsstyrken, 1. Torpedobådsflotille, 1. Eskadre

1920 navneændring til T. 19

1923 navneændring til C. 1

1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL

1929 overført til reserven og navneændring til N. 1

1930 i eskadre med bl.a. HERLUF TROLLE

1935 udgået af Flådens tal og solgt til ophugning.

SPRINGEREN

1. Torpedobåd TT 23 (1891-1919)

1891 søsat fra Orlogsværftet, 9. juni, på prøvetogt og i eskadre

1893 uddannelsesskole for officerer og i eskadre

1896 i eskadre

1899 fiskeriinspektion indenfor Skagen

1901 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak samt i eskadre

1903-05 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak

1906 i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER

1907 fiskeriinspektion i Nordsøen

1914-19 i Sikringsstyrken, Defensionseskadren

1916 navneændring til T. 1, 7. juli

1919 udgået af Flådens tal, 31. marts

2. Torpedobåd TT 41 (1916-1946)

1916 søsat fra Orlogsværftet, 8. juli

1917 kommandohejsning, 22. februar

1917-19 i Sikringsstyrken, 2. Torpedobådsflotille, 2. Eskadre

1919 i øvelsesdeling

1920 14 rejser med post m.m. mellem København og Rønne, navneændring til T. 10

1922 i eskadre og ombygget til bevogtningsfartøj

1923 på togt med bl.a. GEJSER, navneændring til B. 2

1929 ombygget til minestrygningsfartøj, navneændring til S. 1

1930 i eskadre

1935 i øvelsesdeling

1937 til rådighed for Undervandsbådsafdelingen og Kystbevogtningen

1938-39 til rådighed for Torpedobådsafdelingen og Kystbevogtningen

1940 oplagt på Holmen, 9. april, under Minestyringsdivisionen

1941-43 under kommando

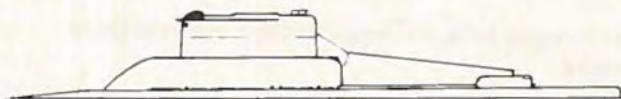
1943 underlagt Chefen for Kystflåden, taget efter kamp i Korsør, 29. august, hvor den lå sammen med SØLØVEN (4), SØRIDDEREN (10), HAJEN (SØLØVEN 3) samt kutterne P. 2, P. 9, P. 21 og P. 32, anvendt af tyskerne som minestryger.

1945 genfundet i Københavns Frihavn, 15. juni

1946 anvendt som varmebåd, solgt til ophugning i august

3. Undervandsbåd U. 1 (S. 321) (1947-1957)

- 1942 søsat fra Vickers Armstrong, Barrow, 11. oktober
- 1943-45 udlånt til den frie polske marine under navnet DZIK (= Vildsvin) og var bl.a. underlagt 10. Undervandsbådsflotille på Malta
- 1947-57 udlånt til den danske marine, tilsammen med undervandsbådene STØREN og SÆLEN, som uddannelsesskibe
- 1947 kommandohejsning 16. juni, Portsmouth, indledende uddannelse med Kystflådens øvelsesgruppe i Stockholm i september, derefter udslusningsøvelse i Karlskrona
- 1949 øvelsespatrulje i Skagerak, august til september
- 1951 navne- og skrognummerændring i april S. 321, øvelse med den norske marine, august til september, besøg i Kristianssand, Stavanger og Horten
- 1952 NATO-øvelse i Kanalen i juni, besøg i Portland og Portsmouth, besøg i oktober-november ved Joint Anti Submarine School, Londonderry og besøg ved 3. Undervandsbådseskadre i Rothesay
- 1953 etablering af snorkelanlæg og kanon ilandsat
- 1954 på togt rundt England, juni-juli
- 1955 med Kystflådens øvelsesgruppe i Stockholm
- 1956 operativt besøg i Stavanger, Kristianssand, Horten og Oslo, marts-april
- 1957 operativt besøg i Portland og Portsmouth, februar-marts forlægning til Skotland i oktober og tilbageleveret Royal Navy i Faslane 19. november

NARHVALEN-klassen

DIMENSIONER

Længde	44,0 meter
Bredde	4,6 meter - Største diameter
Dybgang	4,2 meter
Displacement	ca. 500 tons (neddykket)
Standard displacement	416 tons
Max. speed submerged	over 14 knob

*Undervandsbåden NARHVALEN**(foto: SVN)*

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i Flådens tal
NARHVALEN	S 320	16. FEB. 1965	10. SEP. 1968	27. FEB. 1970 (28./7. 1969)*
NORDKAPEREN	S 321	4. MAR. 1966	18. DEC. 1969	22. DEC. 1970 (4./11. 1970)*

*) Kommandohejsning med designeret besætning/prøvesejladsbesætning

BEMÆRKNINGER

Allerede i 1962 medens undervandsbåden SPRINGEREN af DELFINEN-klassen var under færdiggørelse ved Orlogsværftet blev der truffet beslutning om bygning af yderligere to undervandsbåde i overensstemmelse med styrkemålet i Forsvarsloven af 1960.

Som ved projekteringen og fastsættelsen af DELFINEN-klassen var der også tvivl om hvorvidt man skulle videreudvikle og fortsætte DELFINEN-klassen eller om man skulle søge andre veje og eventuelt i lighed med den norske marine gå ind for den nye tyske U-klasse. Selv om man ved valget af de tyske undervandsbåde måtte opgive at anvende det oprindeligt planlagte umagnetiske stål, gik man til sidst ind for bygning af denne type.

Det blev herefter bestemt at lade Orlogsværftet bygge to undervandsbåde på licens efter tyske konstruktionstegninger fra Kieler Howaltwerke og med anvendelse af samme ståltype som det i DELFINEN-klassen anvendte. Som kompensations for stålets magnetiske egenskabet forsynedes NARHVALEN-klassen med et minesikringsanlæg.

NARHVALEN-klassen er med andre ord en videreudvikling af de i Tyskland og Norge anvendte tyskbyggede undervandsbåde af typerne 205 og 207.

Fremdrivning og teknisk udstyr er avanceret og i høj grad automatiseret.

Fremdrivningsanlægget udgøres af 2 stk. MTU (Motor-Union) dieselmotorer, hver ydende 600 BHK samt af 2 stk. elektromotorer, hver ydende 750 BHK.

NARHVALEN-klassen har stort set samme navigations-, våbenkontrol- (det svensk fabrikerede Torpedo Central Instrument (TCI)), sensor- og kommunikationsudstyr som DELFINEN-klassen, idet dog undervandslytteudstyret er væsentligt bedre.

Skrogformen er »tear-drop«, hvorved der opnås en god strømlinet udformning, der sammen med den enkelte propel giver NARHVALEN-klassen gode neddykkede egenskaber, såsom hurtig manøvreevne i alle tre dimensioner, lavt støjniveau og et lille effektforbrug. Neddykkede egenskaber der er væsentligt forbedrede i forhold til andre konventionelle ubådstyper, og gør NARHVALEN-klassen i stand til at operere på selv lave vanddybder.

Ganske vist er NARHVALEN-klassen som DELFINEN-klassen specielt konstrueret til neddykkede operationer i danske og tilstødende farvande, men i medfør af deres styrke og store udholdenhed er de også i stand til at operere på dybt vand langt fra de hjemlige farvande. Som DELFINEN-klassen har NARHVALEN og NORDKAPE-REN i perioder deltaget i Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT) samt JMC ud for den skotske kyst, hvorunder lange neddykkede sejlads er blevet gennemført. Derudover har begge ubåde ved andre lejligheder bevist deres formåen. Således har NARHVALEN gennemført en neddykket forlægning på 42 døgn i 1971, hvorunder Færøerne rundedes, iøvrigt første gang en dansk undervandsbåd har været i færøske farvande siden 1923. NORDKAPE-REN gennemførte i perioden 12 august til 2 september 1977

en neddykket forlægning til Færøerne med anløb af Thors havn og Island med anløb af Akureyri.

Som den første af bådene indgik NARHVALEN sidst i november 1980 til et planlagt hovedeftersyn ved Orlogsværftet. I forbindelse med eftersynet, der forventes at tage 1 år, vil der blive foretaget væsentlige midtvejsmodifikationer, vil der blive foretaget væsentlige moderniseringsarbejder for at kunne opretholde den operative ydeevne. Den mest omfattende ombygning er ændring af alle torpedorør til søværnets nyeste torpedotype. Endvidere en række tekniske forbedringer, renovering af apterin samt væsentlige forbedringer af detektions- og andet udstyr. Når NARHVALEN atter indgår i operativ tjeneste vil den på de fleste områder være fuldt på højde med 1980'ernes krav til en moderne undervandsbåd. Undervandsbåden NORDKAPEREN vil gennemgå en tilsvarende midtvejsmodifikation ved Orlogsværftet i fortsættelse af NARHVALEN

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til undervandsbådene NARHVALEN og NORDKAPEREN.

NARHVALEN

1. Torpedobåd TT 17 (1888-1919)

- | | |
|---------|---|
| 1888 | bygget hos Thornycroft, London, ankom til København, 8. september |
| 1895 | i eskadre |
| 1897 | i eskadre |
| 1900 | i eskadre med bl.a. HELGOLAND |
| 1903-04 | i eskadre med bl.a. VALKYRIEN og HELGOLAND |
| 1906 | i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER |
| 1911 | i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER |

- 1914-19 i Sikringsstyrken, Defensionseskadren - E. 13 af-
færen.
1916 navneændring til T. 5, 7. juli og overført til re-
serven
1919 udgået af Flådens tal

2. Torpedobåd TT 46 (1917-1949)

- 1917 søsat fra Orlogsværftet, 4. april
1917-19 i Sikringsstyrken
1919 stationstjeneste i Lillebælt
1920 navneændring til T. 5
1921-22 i eskadre med bl.a. LOSSEN og PEDER
SKRAM
1923 navneændring til B. 7 - bevogtningsfartøj
1925 på togt med reservekadetaspiranter, i eskadre
med bl.a. NIELS IUEL og BESKYTTEREN
1929 ombygget til minestrygningsfartøj, navneændring
til S. 6
1932 i skoledeling, minestrygningsfartøj og i mine-
strygningsflotille
1936 til rådighed for NIELS IUEL
1940 oplagt på Holmen, 9. april, under Minestryg-
ningsdivisionen
1942-43 under kommando
1943 oplagt på Holmen 29. august, taget af tyskerne
1945 genfundet, klargjort og indlemmet som patrulje-
fartøj
1947 i skolegruppe
1949 omdannet til varmebåd, udgået af Flådens tal

NORDKAPEREN

1. Torpedobåd TT 24 (1893-1920)

- 1893 søsat fra Orlogsværftet, 15. april, prøvetogt og i
eskadre med bl.a. IVER HVITFELDT

- 1896 i eskadre med bl.a. IVER HVITFELDT
- 1899 i eskadre og Søminevæsenets uddannelsesskole for officerer
- 1902 fiskeriinspektion indenfor Skagen og i eskadre med bl.a. ODIN
- 1903-05 i eskadre med bl.a. VALKYRIEN, HELGO-LAND og OLFERT FISCHER
- 1907 øvelsesskib for artilleri- og torpedoskole i Torpedobådsafdelingen
- 1908 fiskeriinspektion og i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1909 fiskeriinspektion i Nordsøen og i Torpedobådsdivisionen med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1910 fiskeriinspektion og eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1911 fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerak, i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1912 i eskadre med bl.a. OLFERT FISCHER
- 1914-19 i Sikringsstyrken, 2. Torpedobådsflotille, 2. Eskadre i Storebælt
- 1918 navneændring til T. 7, 30. januar
- 1920 navneændring til P. 3, udgået af Flådens tal.

2. Torpedobåd TT 48 (1918-1943)

- 1918 søsat fra Orlogsmuseet, 16. marts
- 1919 i Sikringsstyrken
- 1920 navneændring til T. 3, 12 rejser med post og passagerer til Bornholm, eskorte for DANNEBROG i forbindelse med Genforeningen
- 1922 navneændring til B. 9 - bevogtningsfartøj
- 1923 i eskadre med bl.a. GEJSER
- 1924 i eskadre med bl.a. NIELS IUEL
- 1929 navneændring til R. 3
- 1931 i øvelsesdeling
- 1932 i skoledeling

1939-40 i Sikringsstyrke

1940 i Lillebælt 9. april Syd for spærringen, derefter med inspektionsskibet HVIDBJØRNEN til Fåborg

1943 på Holmen 29. august, indgik i Skoledelingen for kadetter - forsøgte at afgå, opgav og blev sænket ved egen foranstaltning, udgået af Flådens tal



Undervandsbåden NARHVALEN

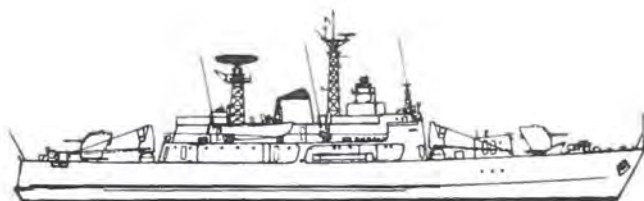
(foto: SVN)

FLÅDENS SKIBE

ved
Orlogskaptajn H. Muusfeldt

MINELÆGGERE

FALSTER-klassen



Kendetegn: Flushdæk med højt fribord.

På den store overbygning er placeret to gittermaster, hvoraf den agterste har stor radar.
Afskåret minelæggerhæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
FALSTER*)	N 80	7. APR. 1962	19. SEP. 1962	7. NOV. 1963
FYEN**)	N 81	13. APR. 1962	3. OKT. 1962	18. SEP. 1963
MØEN*)	N 82	4. OKT. 1962	5. MAR. 1963	29. APR. 1964
SJÆLLAND**)	N 83	17. JAN 1963	14. JUN. 1963	7. JUL 1964

Note:

*) USA

**) Danmark

DIMENSIONER	
Længde	77 meter
Bredde	12,8 meter
Dybgående	3,6 meter
Deplacement	1900 tons
Fart	17 knob

ARMERING
2 stk. dobbelte 76 mm M/60 LvSa kanoner
Miner

FREMDRIVNING

2 stk. 16 cyl. General Motors dieselmotorer, type 567D, hver ydende 2400 HK ved 800 o/m.

Hovedmotorerne virker på to skrueaksler med gear og stilbare probeller (KA-ME-WA).



Minelæggeren FALSTER i bølge

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Minelæggerne af FALSTER-klassen er bygget under det fælles-financierede nybygningsprogram – Cost-Sharing-, hvorefter aftale blev indgået mellem den danske og den amerikanske regering den 8. maj 1959.

Minelæggerne er bygget ved Frederikshavn Tørdok A/S (FYEN og MØEN) og Nakskov Skibsværft A/S (FALSTER og SJÆLLAND), idet en femte NUSRET senere leveret til den tyrkiske marine ligeledes blev bygget i Frederikshavn.

FALSTER-klassen er bygget til udlægning af selvvirkende miner i indre danske farvande og i den vestlige Østersø. Klassen vil kunne holde søen under alle forekommende vejrforhold i de nævnte farvandsområder. Den intakte stabilitet er så tilfredsstillende at minelæggerne skulle kunne holde søen udenfor det egentlige operationsområde, men da skroget imidlertid kun er dimensioneret for kystsejls frarådes denne sejls under dårlige vejrforhold.

Skroget er af stål og er helsejset over 122 spanter. Dækhuse m.v. er udført af letmetal, og under minedækket er skroget inddelt i et antal vandtætte rum. Minelæggerne vil i de fleste tilfælde kunne holde sig flydende med positiv stabilitet med 2 vilkårlige og sammenstødende rum i fri forbindelse med søen.

Minelæggerne MØEN og FYEN anvendes om hinanden som skoleskib, for kadetter og konstabelelever. Af hensyn til underbringelse af den ekstra besætning er der placeret beboelsescontainere, inddelt i 3-mands lukafer på bagbord side af minedækket og i styrbord side er placeret containere indeholdende opholdsbanje samt undervisningslokale.

Minelæggeren SJÆLLAND er på tilsvarende måde forsynet med et containersystem, idet SJÆLLAND udover at fungere som minelægger ofte anvendes som depotskib for torpedo- eller undervandsbåde. Som depotskib kan SJÆL-

LAND yde spise-, bade- og omklædningsfaciliteter for et antal skibsbesætninger fra de nævnte eskadrer. Videre er minelæggeren indrettet til at kunne levere olie m.v. i et begrænset omfang, samt til at der blandt andet kan opbevares torpedoer og udføres torpedoklargøringsarbejder om bord. Konvertering fra skoleskib og depotskib til egentlig minelægger kan udføres på meget kort tid.



Torpedoindbjergning med minelæggeren SJÆLLAND i rollen som depotskib for undervandsbåde. (Foto SVN)

ADOPTION

De fire minelæggere af FALSTER-klassen er alle adopteret af danske byer, hvoraf det for to af minelæggernes vedkommende er af værftsbyen.

FALSTER er adopteret af Nakskov den 21. november 1964.

FYEN er adopteret af Frederikshavn den 20. marts 1965.

MØEN er adopteret af Ålborg i august 1976 og

SJÆLLAND er adopteret af Korsør den 25. november 1975.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne, der anvendes til minelæggerne af FALSTER-klassen.

Som navnegruppe til minelæggere anvendes landsdelsnavne, idet der fortrinsvis anvendes øer uden -øendelse.

Navnegruppen har tidligere været anvendt til orlogsskibe og fregatter.

FALSTER

1. Fregat CRON JAGTEN, 40 kanoner (1742-1753)

Overskibbygmester, konstruktør A. Turesen (1739-1753)

1742 Søsat fra Orlogsværftet, 29. marts

1743 navneændring til FALSTER, 21. august

1744 på besjling, tillige kadetskib

1745-46 på togt til Middelhavet.

1747 på togt til Middelhavet.

1751-53 på togt til Middelhavet.

1753 kom i brand på Soffias Red, 3. juni og sprang i luften herefter udgået af Flådens tal.

2. Fregat, 30 kanoner (1760-1786)

Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)

1760 søsat fra Orlogsværftet, 7. marts.

1786 udgået af Flådens tal.

3. Brig, 18 kanoner (1810-1827)

Mestersvend Phils tegninger

1810 søsat fra Gl. Holm, 14. april

1811-19 kadetskib

1821-26 vagtskib i Sundet

1827 udgået af Flådens tal ved kollegiets skrivelse af 16. juni, derefter lastdrager på Larsens Plads.

4. Kanonbåd (1873-1919)

1873 søsat fra Orlogsværftet, 3. december

1881 kadetskib

1910 logiskib fra september

1919 udgået af Flådens tal, ombygget til sandpumber og forlist nord for Djursland, 28. januar.

FYEN

1. Orlogsskib FYHN, 52 kanoner (1705-1734)

1705 søsat fra Nyholm, 9. maj

1710 deltog i Slaget i Køge Bugt, 4. oktober

1712 deltog i træfning i Kattegat, 11. maj

1715 deltog i Slaget ved Rügen og Fehmarn

1717 deltog i Tordenskiold's angreb på Gøteborg, 14. maj

1734 udgået af Flådens tal.

2. Orlogsskib, 50 kanoner (1736-1745)

Fabriksmester D. Thurah (1734-1758)

1736 søsat fra Nyholm, 13. september

1745 kasseret som orlogsskib, udgået af Flådens tal og solgt til Asiatisk Kompagni, 10. december.

3. Orlogsskib, 50 kanoner (1746-1785)

Konstruktør A. Gerner (1745)

1746 søsat fra Gl. Holm, 9. august

1785 udgået af Flådens tal.

4. *Orlogsskib, 70 kanoner (1787-1807)*

Fabriksmester H. Gerner (1772-1787)

1787 søsat fra Nyholm, 31. marts

1804 hovedrepareret

1807 udgået ved Flådens bortførelse.

5. *Nordbåde FYHN nr. 1-6*

Søsat mellem 1808 og 1864

1861 nævnes, anvendtes som lastdrager, hentede tømmer, planker og lignende til Flådens brug.

6. *Krydser (1882-1962)*

1882 søsat fra Nyholm, 27. september som korvet med lukket batteri

1884 på prøvetogt og togt som eksercerskib

1885 på togt som eksercerskib til Spanien og Madeira og Vestindien
omklassificeret ved Kgl. resolution af 18. december til krydserfregat

1885-86 på togt som eksercerskib til Middelhavet*)

1886 brand i panserværkstedet, 30. juni, medens FYEN lå i dok, derefter oplagt i 10 år

1895-96 på vintertogt til Vestindien*)

1898-99 på vintertogt til Middelhavet

1907 indrettet til reservekasernes skib

1918-19 logiskib for krigsfanger

1919 henlagt under Søværnets Kaserne som kaserne-skib, 1. marts

1943 forblev på Holmen efter 29. august

1962 solgt til ophugning, 19. oktober.

Note:

Under togter til Middelhavet og Vestindien ofte malet med tropebemaling, d.v.s. hvidt skrog og gult opstående.

MØEN

1. *Spilpram Nr. (-1800)*

- 1786 nævnes i forbindelse med ombygning
1800 udgået af Flådens tal.

2. *Brigantine, 32 kaoner (1736-1751)*

- 1736 søsat fra Orlogsværftet, 13. september
1737 på besejling med brigantinen LANGELAND i Østersøen
1751 udgået af Flådens tal.

3. *Fregat, 40 kanoner (1752-1777)*

- 1752 søsat fra Nyholm, 12. oktober
1773 ombygget til stykpram
1777 udgået af Flådens tal
1790 ophugget

4. *Fregat, 36 kanoner (1777-1795)*

- Fabriksmester H. Gerner (1772-1787)
1777 søsat fra Nyholm, 14. juni
1781-83 på togt til Vestindien
1795 udgået af Flådens tal og solgt.

5. *Brig, 18 kanoner (1815-1838)*

- 1815 søsat fra Bodenhoffs Plads, 22. november
1817-18 vagtskib på Elben
1820-25 kadetskib
1827-37 vagtskib i Sundet
1838 udgået af Flådens tal ved Kgl. resolution af 4. februar.

6. *Kanonbåd (1875-1901)*

- 1875 søsat fra Orlogsværftet, 24. februar
jævnligt i eskadre
1901 forlist efter eksplosion under skydeforsøg med brisantgranater ved Snekkersten, 30. september.

SJÆLLAND*1. Orlogsskib SÆLLAND, 60 kanoner (1750-1788)*

Konstruktør L. Barbé (1740-1747)

1750 søsat fra Nyholm, 16. juni

1763 hovedrepareret

1788 udgået af Flådens tal.

2. Orlogsskib SÆLLAND, 70 kanoner (1787-1801)

Fabriksmester H. Gerner (1772-1887)

1787 søsat fra Nyholm, 4. august

1801 udgået fra Flådens tal efter ødelæggelse i Slaget på Reden, 2. april.

3. Skruefregat, 42 kanoner (1858-1910)

1858 søsat fra Orlogsværftet, 9. juli

1860-61 på togt til Brasilien og Vestindien

1863-64 under krigsudrustning

1869-85 eksercerskib

1869 overværede i november Suez-kanalens indvielse

1885 udgået af Flådens tal ved Kgl. resolution af 7. december derefter indrettet til kaserneskip

1887 kommandohejsning, 8. august som kaserne- og vagtskib ved København

1910 kommandostrygning, 20. juni.



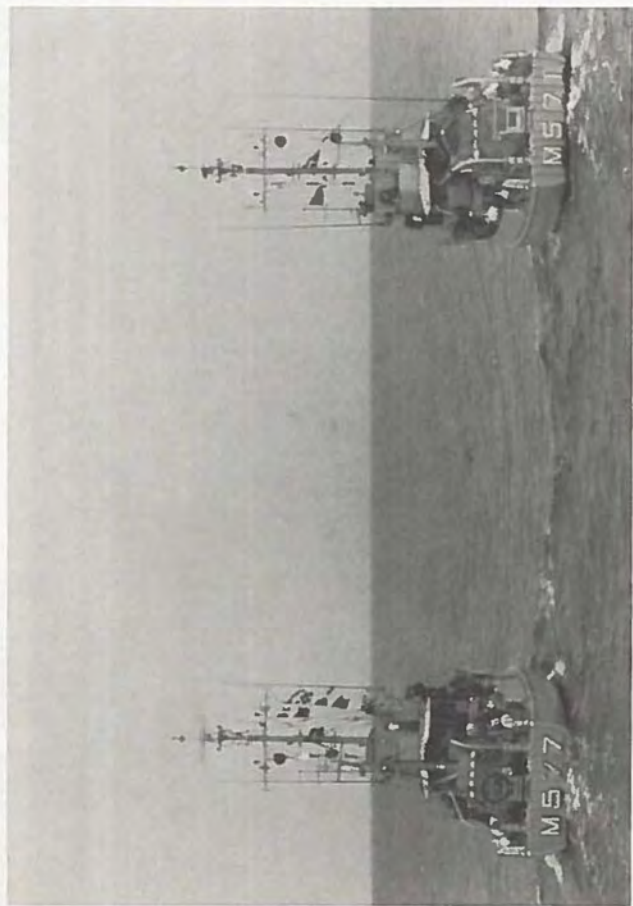
Minelæggeren FALSTER under gang

(Foto SVN)



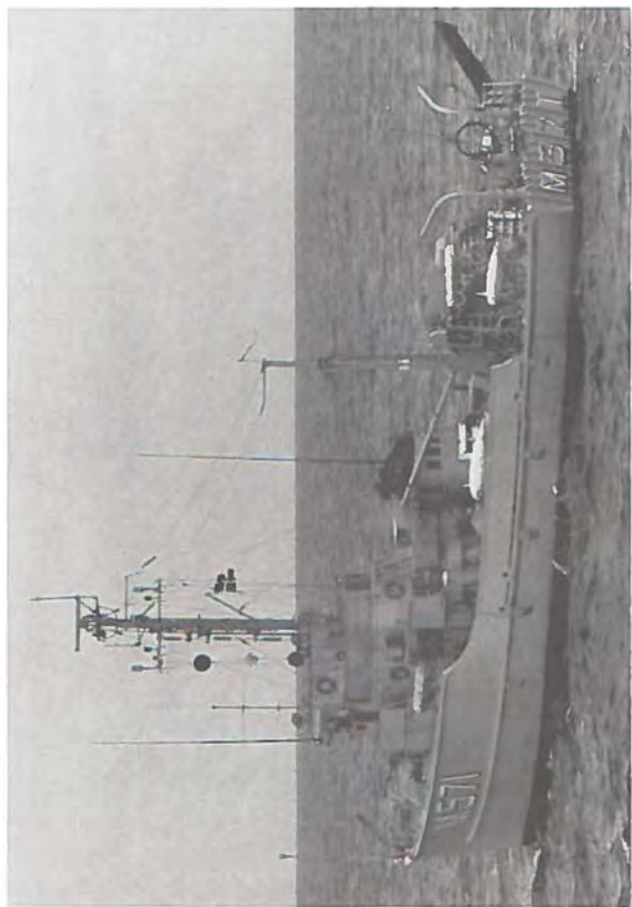
Kabelmineleggeren LINDORMEN

(Foto SVN)



Ministryerne ULVSUND og AARØSUND

(Foto SVN)

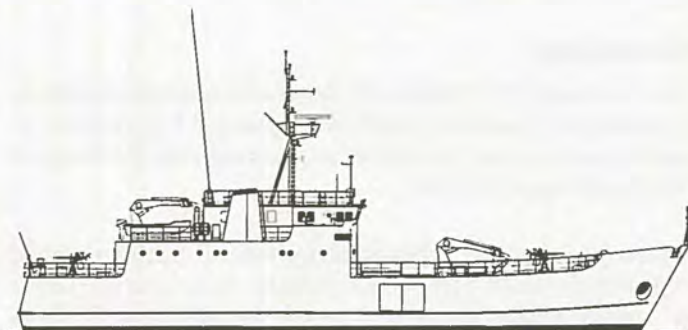


Ministrygeren AARØSUND

(Foto SVN)

KABELMINELÆGGERE

LINDORMEN-klassen



Kendetegn:

Flushdækket med højt fribord. Minelæggerhæk.

Overbygning placeret agten for midtskibs.

To små koniske sidestillede skorstene placeret på begge sider af brohus.

NAVN	NR	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
LINDORMEN	N 43	2. FEB 1977	7. JUN 1977	14. JUN 1978 x)
LOSSEN	N 44	9. JUN 1977	11. OKT 1977	14. JUN 1978

x) Kommandohejsning med prøvesejladsbesætning fandt sted den 16. februar 1978.

DIMENSIONER	
Længde	45 meter
Bredde	8,2 meter
Dybgang	2,7 meter
Displacement	577 tons
Fart	14 knob

ARMERING
2 - 20 (1)
Miner

FREMDRIVNING

Fremdrivningsanlægget består af 2 stk. 8 cyl. FRICHS dieselmotorer på hver 800 HK., der via en hydraulisk kobling trækker hver sin vendbare propel.

Bemærkninger

Den 10. januar 1975 afsluttede Søværnets Materielkommando kontrakt med Svendborg Værft om bygning af 2 kabelminelæggere til søværnet som erstatning for de udrangerede minelæggere LAALAND og LOUGEN.

Minelæggerne er bemærkelsesværdige ved, at specifikationerne er udarbejdet ved et civilt værft i stedet for - som sædvanen ellers er - ved Søværnets Materielkommando i samarbejde med Orlogsværftet. Ordren på udarbejdelsen af udbudsbetingelserne blev af Søværnets Materielkommando givet til Svendborg Værft i august måned 1973, og efter behandling af disse udbudsbetingelser blev anmodning om tilbud sendt til 7 værfter i efteråret 1974. Der blev modtaget tilbud fra 3 værfter, og resultatet af vurderingen blev, at Svendborg Værft fik ordren.

Minelæggerne er bygget efter Norsk Veritas regler dels for sejlads med periodevis ubemandet maskine og kontrolrum, således at overvågning, manøvrering og diverse fjernstop er ført til broen, dels for at opfylde reglerne for indskrænket sejlads dækkende alle danske farvande med undtagelse af grønlandske farvande.

Skroget er opdelt i vandtætte afdelinger, således at der er tilstrækkelig flydeevne og lækstabilitet til at to vilkårlige, tilstødende afdelinger får fri forbindelse til søen.

Konstruktionen er fuldsvejset med tværskibs spantesystem, med to gennemgående dæk samt med dobbeltbund, undtagen i hovedmotorrum.

Da skibene er beregnet på lægning af kabelminespæringer, har de kun fået en meget nødtøftig bevæbning, og artilleriarmer-

ingen består jf. ovenfor af 2 stk. 20 mm kanoner. Det ville ganske vist have været meget ønskeligt at give minelæggerne en moderne artilleriarmering, men denne ville både have forøget skibenes størrelse og deres bekostning meget betydeligt, hvilket der ikke kunne afses midler til, når søværnets øvrige behov skulle tilgodeses.



Minelæggeren LOSSEN

(Foto SVN)

Modtagelseskommisionen for kabelminelæggere af LINDORMEN-klassen afgav den 1. februar 1979 rapport til Forsvarskommandoen om de med klassen afholdte modtagelsesprøver m.m. Det fremgår af rapporten, at enhederne er velegnede til løsning af deres hovedopgave, lægning af kontrollerede og selvvirkende miner i danske farvande, samt giver tilfredsstillende arbejdsvilkår for besætningen under alle beredskabsgrader, ligesom der efter omstændighederne er særdeles gode pladsforhold. Af rapporten fremgår ligeledes, at LINDORMEN-klassen bedømmes som velegnet platform til udførelse af opgaver som dykker-, miljø-, og opmålingsskib, men at en del modifikationsarbejde - afhængigt af funktion - i givet fald må udføres.

NAVNGIVNING

Navne til minelæggere og minefartøjer bliver som hovedregel udvalgt blandt tidligere skibsnavne, der har været anvendt til forskellige skibstyper - ofte specialenheder. De to navne er senest båret af mineskibe, men har tidligere været tildelt henholdsvis 15 og 5 enheder.

LINDORMEN blev navngivet den 9. september 1977 af Hendes Kongelige Højhed Arveprinsesse Caroline Mathilde og LOSSEN blev navngivet den 16. september 1977 af Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte.

Efter datidens skik har flere skibe fra tid til anden båret samme navn samtidigt.

Ved navngivningen af LINDORMEN den 9. september 1977 sagde daværende Chef for Søværnet bl.a.:

» Det vil måske være nærliggende at søge oplysning om dette særprægede navn i et leksikon. Her vil man da få oplyst, at en lindorm er et fabeldyr, en drage, som optræder i mange sagn.

Dette har dog ikke noget at gøre med vor LINDORM, som er mere spændende. Den er opkaldt efter den heraldiske, vendiske Lindorm, som fik plads i det gamle rigsvåben, og som i dette refererede til kongetitlen »de Venders«.

Denne titel antog den danske konge, da Danmark i den tidlige middelalder havde rejst sig efter en nedgangsperiode, og ved bekæmpelse af vendiske fyrster havde skaffet sig herredømme over Østersøen og derved sikret de danske kyster mod fremmede styrkers strandhugst. På dette grundlag er navnet velegnet for en dansk orlogsmand.

Tænker man på fabeldyret, forestiller man sig i folketroen, at dette uhyre lægger dødbringende æg - og så kan man jo sige, at navnet ud fra den betragtning er passende for et minefartøj.

Da der på Kong Hans tid efter den gamle sølednings forfald blev skabt en kgl. orlogsfåde opstod der efterhånden en traditionel navngivning af de kongelige skibe, og mange skibsnavne kom til at udspringe fra rigsvåbenet:

Dannebrog, Elefanten, Tre Løver, Tre Kroner, Svanen, Nældebladet, Hvidbjørnen o.s.v. - og altså også LINDORMEN. Skibets våbenskjold er da også en gengivelse af rigsvåbenets LINDORM, som sad i hovedskjoldets nederste højre felt.

Skibene med dette navn har naturligvis også været anvendt under hverdagsagtige forhold i nationens tjeneste, og vi kan altså konstatere, at danske orlogsgaster i mere end 360 år jævnligt har trådt LINDORMEN's dæksplanker i storm og stille såvel som i fred og fejde, som vagt og værn for statens sikkerhed og fædrelandets frelse.

Med dette som baggrund er det mit ønske, at LINDORMEN's kommende besætninger i overensstemmelse med flådens traditioner må få kraft til at skabe et effektivt og lykkeligt skib fra det øjeblik flag og vimpel hejses «.

Ved navngivningen af LOSSEN den 16. september 1977 sagde daværende Chef for Søværnet bl.a.:

»Da vi i sin tid fremsendte indstilling om navnet LOSSEN til Hendes Majestæt Dronningens godkendelse skete valget af dette navn især af traditionelle grunde. Dels har navnet været anvendt 5 gange tidligere, første gang 1666, dels var den nærmeste navne-forgænger også et mineskib.

I arkiverne er der ikke fundet noget som fortæller, hvorfor man i 1666 gav et skib dette navn - så her må vi gætte. Jeg forestiller mig, at lossen dengang var et almindeligt rovdyr i Norden, og at den blev anset for at være et årvågent, dristigt og klogt dyr - egenskaber som man gerne ser knyttet til en orlogsmand.

Ved udformningen af LOSSEN'S våbenskjold er det tilstræbt at karakterisere årvågenhed og dristighed.

Jeg udtrykker håbet om, at skibets kommende besætninger vil leve op til disse egenskaber, og at de med klogskab må bidrage til styrkelse af vort maritime beredskab «.

ADOPTION

LINDORMEN blev adopteret af Åbenrå den 18 august 1978 og LOSSEN af Sønderborg den 18. august 1978.

FORGÆNGERE

LINDORMEN

1. *Galej* (1607-1612)

1610 i Østersøen 3. august hvor den nævnes blandt skibe i Godske Lindenows Flåde til Bornholm deltog i Kalmar krigen.

1612 strandede ved Dragør i efteråret og blev slået til vrug.

2. *Pinke* (1622-1626)

1622 på togt til Bergen

3. *Orlogsskib* (1626-1644)

1626 bygget i Itzehoe

1627 på togt til Færøerne og Island

1628 nævnes blandt de skibe, der hjemsendes fra Elben

1630 ved Hamborg

1631 station mellem Færøerne og Island

1634 på togt til Sverige

1636 på togt i Vestersøen

1638 i eskadre ved Rostock

1639 i konvoj til Spitzbergen

1640 på togt til England

1644 deltog i slaget ved Listerdyb, 16. maj og i Slaget under Fehmarn, 13. oktober som flagskib for admiral Gra-bow, men brændte som offer for en hollandsk brander.

4. *Defensionsskib* (1644-1645)

1644 hyret til orlogstjeneste for et år, og kaldtes LINDORMEN af Drammen.

5. *Orlogsskib, 50 kanoner* (1654-1705)

1654 bygget i Lübeck

1656 hyldningsrejse til Norge

- 1657 indgik i 2. Eskadre
- 1658 udlagt på Københavns Red
- 1659 søgt udrustet mod svenske skibe på Toldboden
- 1660 vagtskib ved Toldboden
- 1661 på togt til Norge i anledning af prinsens arvehyldning
- 1667 beskadiget under uvejr og først klar i 1674
- 1674 indgik i 3. Eskadre
- 1675 deltog i erobringen af Wismar og deltog i Slaget ved Gullands erobring
- 1677 deltog i Slaget ved Møn, 1. juni, og tog SVENSKA HAFFRUE som prise
- deltog i Slaget i Køge Bugt, 1. juli, indgik i 1. Eskadre
- 1689 i Niels Juels Flåde i Østersøen
- 1691 på krydstogt med snauen MAAGEN
- 1692 på krydstogt
- 1694 ekviperet til fransk konvojrejse
- 1698 hjemkaldt, og anvendt som vagtskib indtil 1705
- 1705 ophugget.

6. *Jagt* (1659-1665)

- 1665 nævnes på skibsliste, som et orlogsskib og samtidig i hovedbogen under jagter, et "gamle" og et "nye" LINDORMEN.

7. *Galej* (1666-1676) *ORMEN*

Efter Cort Adelers tegninger

- 1667 i eskadre, ledsagede Prinsesse Charlotte fra Heiligenhafen til Nykøbing Falster (jf. LOSSEN 1)
- 1676 sendes til Norge.

8. *Galej* (1687-1708)

- 1690 nævnes på liste over skibe ved flådestationen i Kristianssand (er ikke identisk med LINDORMEN 7, idet de op givne mål afviger fra hinanden).

9. *Galej* (1691-1710)

Anvendt som sandbåd og deltog i første del af Den store nordiske Krig.

10. *Snau* (1710-1714)

1710-11 antages at være Tordenskiolds, kadet Peter Wessel's første kommando

1714 strandet ved Norge.

I daglig tale kaldtes skibet ORMEN, hvilket senere gav navn til torpedobåden ORMEN (1909-1932).

11. *Chebek*, 40 kanoner (1771-1804)

1771 overtaget i Marseille i december, bygget i Genua

1772 i Middelhavet

ankom til København 13. august efter fredsaftalingen

1786 på besejling i Østersøen med CHRONPRINSEN

1787-

1801 vagtskib på Københavns Red

1804 solgt til kancellist Rosted.

12. *Stykpram*, 20 kanoner (1773-1792)

1773 søsat fra Nyholm.

13. *Stykpram*, 20 kanoner (1802-1827)

Fabriksmester H. Gerner

1802 søsat fra Bodenhoffs Plads, 16. juli

1807 underlagt Trekroner

sænket af englænderne ved Flådens bortførelse, hævet

1808 underlagt Prøvestenen

1809 underlagt Kastrup Knæ.

14. *Panserbatteri* (1868-1907)

1868 søsat fra Orlogsværftet, 8. august

1869 på prøvetogt

1870 i eskadre med DANNEBROG og PEDER SKRAM

1872-75 i eskadre med ROLF KRAKE, ESBERN SNARE og WILLEMOES

1877 i eskadre med GORM og ODIN

1879 i eskadre med HELGOLAND, ODIN og ABSALON

1881-82 i eskadre med ODIN og ABSALON

- 1907 udgik af Flådens tal, 29. juni, efter at have ligget oplagt i 18 år, solgt til ophugning.
15. *Mineskib* (1940-1970)
- 1940 søsat fra Orlogsværftet, 30. marts
prøvetogt
- 1942 under kommando
- 1943 under Mineskibsdivisionen, lå 29. august på Holmen, sænket
- 1943-45 hævet og ombygget af tyskerne, anvendt som forpost skib
- 1945 overtaget i Korsør, 22. juni, ombygget skoleskib for kadetter og mathelever
- 1946 skoleskib for kadetter og mathelever
- 1947 tilbageført til mineskib
- 1948 adopteret af Korsør
- 1948-65 jævnligt under kommando
- 1963 oplagt ved Flådestation Korsør, 26. september
- 1970 udgået af Flådens tal, 5. februar og solgt til firmaet Otto Danielsen.



Minelæggeren LINDORMEN

(Foto SVN)

LOSSEN

1. Galej (1666-1677)

Efter Cort Adelers tegninger.

- 1667 i eskadre, der ledsagede Prinsesse Charlotte fra Heilighenhafen til Nykøbing Falster med FLYVENDE AND, ORMEN (jf. LINDORMEN 7), FORGYLDTE DRAGE og DUCKANDEN
- 1677 overdraget Kurfyrsten af Brandenburg sammen med FLYDENDE AND i bytte for krejerten DIDRIK, der var erobret fra svenskerne samme år.

2. Fregat, 24 kanoner (1673-1679)

- 1673 søsat
- 1675 indgik i 2. Eskadre i Sundet under Jens Rodsteen
- 1677 deltog i Slaget under Langeland og indgik i 3. Eskadre i Slaget i Køge Bugt, 1. juli
- 1679 brændte på Københavns Red, 9. september.

3. Fregat, 26 kanoner (1683-1717)

- 1683 bygget i Norge
- 1690 indgik i konvoj fra Flekkerø til England
- 1693 indgik i konvoj med DELMENHORST og en svensk fregat SPES fra Flekkerø til Frankrig, returnerede til Flekkerø da den sprang læk og blev erstattet af ØRNEN
- 1699 på togt til Amsterdam
- 1700 indgik i Jens Juels Flåde
- 1704 indgik i P. Rabens eskadre, overførte kongen fra Frederikshavn til Norge
- 1709 indgik i Gyldenløves Flåde, fra 12. oktober på kryds mellem Møn, Rügen og Dars, overvintrede på Christiansø
- 1710 indgik i P. Hiorts eskadre i Østersøen, fra 2. maj i Nordsøeskadren og fra 23. december på krydstogt i Kattegat
- 1711 konvoj til Norge, og fra 7. august i hovedflåden

- 1712 fra 7. maj i Nordsøeskadren, angrebet 11. maj af en svensk eskadre, der blev tvunget på flugt
- 1713 i konvoj med proviant til Pommern derefter Køge Bugt
- 1714 i eskadre i Østersøen
- 1715 bl.a. i Gabels eskadre og i P. Rabens Flåde, deltog 8. august i Slaget under Rügen
- 1716 i Gabels eskadre i Østersøen, og fra 14. november i Nordsøeskadren under Tordenskiold
- 1717 konvoj til Norge, strandede ved Frederikshald 24. december, totalforlis.

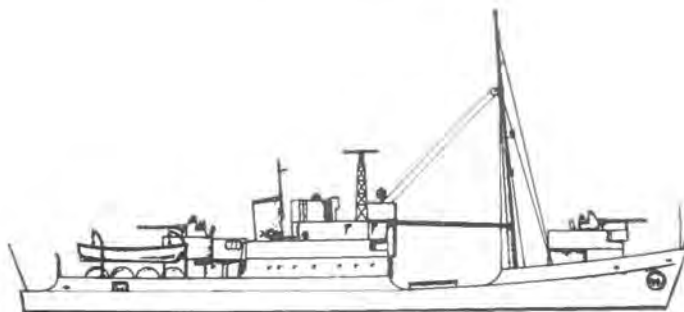
4. *Skærbåd (1769-)*

Kom hurtigt under norsk flag.

5. *Mineskib (1910-1943)*

- 1910 søsat fra Orlogsværftet, 5. oktober
- 1911-13 øvelseskib for torpedo- og sømineskolen samt flotillebåd for Mineskibsflotillen
- 1911 i eskadre med OLFERT FISCHER
- 1912 i eskadre med OLFERT FISCHER, derefter underlagt chefen for den flydende defension, øvelser med hæren
- 1913 i eskadre med OLFERT FISCHER
- 1914-19 indgik i Sikringsstyrken, 2. Eskadre
- 1920 i sønderjyske farvande i forbindelse med Genforeningen
- 1925 i eskadre
- 1925-28 skoleskib for frivillige lærlinge
- 1939 jævnlgt i eskadre
- 1940 minearbejder ved spærringen i Storebælt, 9. april til ankers NNW for Albuen
- 1943 under Mineskibsddivisionen, lå 29. august på Holmen, sænket
- 1943-45 hævet og ombygget af tyskerne
- 1945 genfundet i Rostock i en dårlig forfatning, derefter indgået i den østtyske marine og ombygget til Seeschleppe og i 1951 navngivet Wismar.

LANGELAND



Kendetegn:

Kraftig stangmast med lossebom på fordækket.

Radargittermast på styrehustag.

Dækhus på fordækket med kanon i rede.

Store fartøjer i davider på agterdæk.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
LANGELAND	N 42	1 DEC 1949	17 MAJ 1950	20 JAN 1951 x)

x) Kommandohejsning 6. FEB 1951

DIMENSIONER	
Længde	41 meter
Bredde	7,2 meter
Dybgang	2,2 meter
Deplacement	330 tons
Fart	12 knob

ARMERING
2 stk. 40 mm maskinkanoner
MK M/48 LvSa
Miner

Fremdrivning

Hovedmaskineriet består af 2 stk. 5 cyl. B & W ALPHA diesel motorer, der hver udvikler 215 Hk ved 430 o/m. Motorerne

virker direkte for frem og gennem et reduktionsgear for bak gennem 2 trebladede propeller.



Minelæggeren LANGELAND

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Minelæggeren LANGELAND var Orlogsværftets første nybygning efter 2. Verdenskrig og sejlede før NATO-numreringen blev indført med skrognummeret MF 5.

Minelæggeren er ved tværskibs skodder under hoveddækket indelt i 8 vandtætte rum og skibet kan flyde med et rum i forbindelse med søen.

LANGELAND er specielt konstrueret til udlægning af kontrollerede minefelter. Kontrollen af disse felter kan finde sted om bord, men finder som oftest sted fra land, hvor armering og sikring finder sted fra en etableret søminestation

ADOPTION

LANGELAND er adopteret af Rudkøbing og adoptionen fandt sted den 10. februar 1951.

For yderligere detaljer henvises til T.f.S. 1980, pg. 465-469.

FORGÆNGERE**LANGELAND****1. Galej x), 32 kanoner (1726-1736)**

1726 søsat fra Gammelholm

1736 udgået af Flådens tal.

2. Brigantine, 10 kanoner (1736-1755)

1736 søsat fra Gammelholm den 13. september

1737 vagtskib på Københavns Red og på besejling med brigantinen MØEN

1738 -

1739 vagtskib på Københavns Red

1740 på besejling med brigantinen FÆRØ

1743 i viceadmiral R. Krogs eskadre, chef premierlieutenant P. L. Stibolt

1744 vagtskib indenfor bommene

1755 udgået af Flådens tal

3. Fregat, 18 kanoner (1758-1785)*Fabriksmester F. M. Krabbe (1758-1772)*

1758 søsat fra Nyholm den 2. december

1759 i eskadre i Østersøen, chef captain W. W. de Stackfleth

1762 i eskadre i Østersøen, chef capt.lieut. A. G. Ellbrecht

1773 i eskadre i Østersøen, chef captain W. W. de Stackfleth

1774-78 vagtskib på Københavns Red

1779 i viceadmiral C. F. de Fontenay's eskadre i Østersøen, chef captain N. Ployart

1785 sløjft til stykpram.

4. Brig, 18 Kanoner (1808-1814)*Fabriksmester E. W. Stibolt (1788-1796)*

1808 søsat i Kiel den 22. februar

1810 til Norge, chef premierlieutenant T. J. Lütken

1811 -

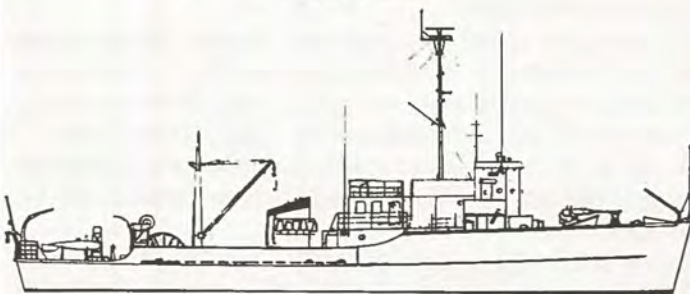
1812 togt til Finmarken for at beskytte handelen med Rusland

1814 forblev i Norge efter adskillelsen af rigerne.

x) Skibet har været, hvad der idag benævnes en fregat.

MINISTRYGERE

SUND-klassen



Kendetegn:

Høj mast på overbygningen.

Lodret skorsten med skrå afskæring.

NAVN	NR.	KØLLAGT	SØSAT	INDGÅET I FLÅDENS TAL
AARØSUND x)	M 571	8 SEP 1952	19 NOV 1953	24 JAN 1955 (MSC 127)
ALSSUND	M 572	29 SEP 1952	1 APR 1954	5 APR 1955 (MSC 128)
EGERSUND	M 573	10 APR 1953	14 APR 1954	3 AUG 1955 (MSC 129)
GRØNSUND	M 574	24 JAN 1955	12 AUG 1955	21 SEP 1956 (MSC 256)
GULDBORGSUND	M 575	17 AUG 1955	14 MAR 1956	16 NOV 1956 (MSC 257)
ØMØSUND x)	M 576	1 MAR 1955	30 JUL 1955	21 JUN 1956 (MSC 221)
ULVSUND	M 577	29 JUL 1954	22 DEC 1955	20 SEP 1956 (MSC 263)
VILSUND	M 578	12 AUG 1954	10 MAR 1956	15 NOV 1956 (MSC 264)

x) Udgået af Flådens tal den 1. MAR 1982.

DIMENSIONER	
Længde	45 meter
Bredde	9 meter
Dybgang	3,2 meter
Displacement	350 tons
Fart	12,5 knob

ARMERING
1 stk. 40 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

2 stk. 8 cyl General Motors dieselmotorer hver ydende 450 HK.

BEMÆRKNINGER

Ministrygerne af SUND-klassen blev skænket Danmark som led i det amerikanske våbenhjælpsprogram efter 2 Verdenskrig. Klassen har siden vist sig at være en af verdens bedste minestrygertyper og kendes også under navnet "BLUE BIRD-klassen", der udover til Danmark leveredes en lang række europæiske lande, bl.a. Belgien, Frankrig, Holland og Norge ligeledes som våbenhjælp.

Typen betegnedes oprindeligt AMS (Auxiliary Motor Mine Sweeper) og benævntes senere MSC (Mine Sweeper Coastal) jf. skema ovenfor.

Ministrygerne er udrustet med minestrygningsgrej til strygning af de idag eksisterende minetyper, såvel forankrede (Hornminer) som bundminer med akustisk/magnetisk affyringssystem.



Ministrygeren GULDBORGSUND

(Foto SVN)

Ministrygerne er selv umagnetiske, hvorfor de har været dyre at bygge.

Ministrygerne er bygget på amerikanske skibsværfter. AARØSUND, ALSSUND og EGERNSUND på Hildebrand Drydock Co. Kingston, N.Y., GRØNSUND og GULDBORGSUND på Stephen Bros. Inc. Stockton Californien, OMØSUND på Bellingham Shipyards Co. Washington og ULVSUND og VILSUND på Harbour Boat Building Co., Long Beach, Californien.

Ministrygning mod de moderne højt udviklede miner er en langsom og affære, idet disse bl.a. kan være udstyret med oversejlingskontaktværker, der bevirker at ministrygerne skal oversejle det samme område mange gange, før en evt. minefare er elimineret.

3 af SUND-klassens enheder - AARØSUND, OMØSUND og ULVSUND - er blevet modificeret med sonar og er derfor klassificeret mine hunters. Den 1. marts 1982 udgik de to førstnævnte som følge af det i august 1981 indgående forsvarsforlig, hvorved det blev bestemt, at 2 af de 8 ministrygere af SUND-klassen skulle udgå, medens de 6 resterende skulle levetidsforlænges.

En fjerde - GULDBORGSUND - blev i begyndelsen af 70'erne forsynet med en korthytte mellem bro og skorsten og anvendes i sommermånederne af Farvandsdirektoratet til søopmålingsopgaver i danske farvande.

Samtlige enheder af SUND-klassen med undtagelse af GULDBORGSUND indgår lejlighedsvis i Skoledelingen for Kadetter.

ADOPTION

Af SUND-klassen er kun 2 enheder adopteret af danske byer. Således blev ALSSUND adopteret af Holmsland i september 1981 og ULVSUND af Møn Kommune (Stega) i maj 1979.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne der anvendes til ministrygerne af SUND-klassen. Navnegruppen - farvandsnavne - er tidligere benyttet af kanonbåde.

AARØSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 3 (1836-1864)*

- 1836 søsat fra Nyholm
- 1860 navneændring til AARØSUND
- 1861 under kommando
- 1864 underlagt Flotillen ved Vesterhavssøerne fra den 6. februar indtil den blev sænket af egen besætning den 19 juli for ikke at falde i hænderne på fjenden, efter østrigernes erobring af Før.

ALSSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 1 (1831-1889)*

- 1831 søsat fra Nyholm
- 1832 prøvesejlads
- 1850 under krigsudrustning
- 1860 navneændring til EKERNSUND
- 1864 under krigsudrustning
- 1889 kasseret og omdannet til lastpram.

EGERNSUND*1. Bombekanonjolle Nr. 7 (1838-1864) x)*

- 1838 søsat fra Nyholm
- 1860 navneændring til EKERNSUND
- 1864 underlagt Flotillen ved Vesterhavssøerne fra den 6. februar indtil den blev sænket af egen besætning den 19 juli for ikke at falde i hænderne på fjenden, efter østrigernes erobring af Før.
(som AARØSUND)

x) Jf. T.f.S. 1956, pg. 33

GRØNSUND*1. Kanonbåd (1883-1950 (1917))*

- 1883 søsat fra Orlogsværftet den 18. april på prøvetogt og i eskadre
- 1884 fiskeriinspektion ved Skagen
- 1886-91 søopmåling
- 1883-
- 1905 fiskeriinspektion ved Skagen

- 1906-08 søopmåling
- 1914 ombygget til værkstedsskib
- 1914-19 indgik i Sikringsstyrken, 2. Suppleringsstyrke som værkstedsskib for undervandsbåde
- 1917 ombygget, diesel-elektrisk
- 1920 station i Lillebælt
- 1922-24 værkstedsskib for Undervandsbådsdivisionen
- 1924-27 i eskadre
- 1928 værkstedsskib for Torpedobådsdivisionen
- 1940 udgået af Flådens tal og solgt
- 1943 Holmen, værkstedsskib og varmebåd for Torpedobådsdivisionen, taget af tyskerne 29. august
- 1945 genfundet i Kalundborg i maj og indrettet som kontor- og logiskib for Minestrygningsflotillen
- 1950 solgt til ophugning den 14. oktober.

GULDBORGSUND

1. Kanonbåd (1884-1922)

- 1884 søsat fra Orlogsværftet den 30. august
- 1885-92 fiskeriinspektion i danske farvande, eskadreøvelser
- 1897-
- 1911 fiskeriinspektion i danske farvande, samt ved Færøerne i perioden 1899-1905
- 1914-19 indgik i Sikringsstyrken, Defensionseskadren som distriktsskib ved København
- 1919 overgik til reserven den 31. marts
- 1920 fiskeriinspektion i danske farvande, til disposition for den internationale grænsekommission med station i Sønderborg, eskorterede kongeskibet DANNEBROG under sejlads i sønderjyske farvande
- 1922 udgået af Flådens tal den 7. december

FLÅDENS SKIBE

ved
orlogskaptajn H. Muusfeldt

FISKERIINSPEKTIONSTJENESTEN

Det stigende krav om effektivisering af fiskeriinspektions- og stationstjenesten ved Færøerne og Grønland samt Nordsøen og det påtrængende behov for genoptagelse af den systematiske søopmåling i bl.a. grønlandske farvande samt på foranledning af Den kgl. Grønlandske Handels skib HANS HEDTOFT's forlis ved Kap Farvel den 30. januar 1959 gjorde spørgsmålet om anskaffelse af erstatninger for de efterhånden utidsvarende enheder, der siden krigen blev indsat til denne tjeneste, aktuel.

I perioden frem til 1958 var sagen omkring anskaffelsen af en »grønlandsfregat« som bl.a. foreslået i den af Grønlandskommissionen i 1950 afgivne betænkning imidlertid gået i hårdknude, idet der herskede tvivl om fregatten sekundære opgaver – egentligt kampskib eller skib med visse eksorteringsegenskaber af hensyn til SACLANT's ønsker. Dette projekt sammen med andre nåede aldrig længere end til projekteringsstadiet.

Foranlediget af dels den foreliggende mulighed for et stærkt udvidet fiskeriterritorium omkring Færøerne og Grønland, dels af statsministerens besøg på Færøerne hvor han havde konstateret, at søværnets fiskeriinspektionsmateriel var yderst ringe indkaldte forsvarsministeren daværende chef for søværnet til et møde i efteråret 1958 vedrørende inspektionsskibssagen.

Allerede den 11. oktober 1958 fremsendtes et PM om aktuelle krav til fiskeriinspektions- og opmålingstjenester

ved Grønland og Færøerne. Udover at anbefale antallet af inspektionsskibe øget til 4 – 2 på grønland i sommerhalvåret, 1 ved Færøerne til helårstjeneste og 1 skib til alternativ tjeneste ved Færøerne og i Nordsøen – under hensyntagen til eftersyn, personelomskitning m.v., introduceredes anvendelsen af skibsbaseret helikoptere i den fremtidige inspektionstjeneste.

Den 21. januar 1959 søgte Forsvarsministeriet herefter de bevilgende myndigheder om tilslutning til bygning af 2 helikopterbærende skibe til brug ved den søgående fiskeriinspektions- og opmålingstjeneste ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen. Udover de 2 nye inspektionsskibe påregnedes fregatterne NIELS EBBESEN og THETIS holdt i drift i endnu nogle år.

Den 11. marts 1959 gav finansudvalget sin tilslutning til, at der blev iværksat bygning af 2 helikopterbærende fiskeriinspektions- og opmålingsskibe til et beløb af ca. 24 mio. kr. og at der blev anskaffet helikoptermateriel for ca. 3 mio. kr. Disse skulle erstatte fregatten HOLGER DANSKE og opmålingsskibet HEIMDAL, samtidig med at der øjnedes mulighed for en tilsvarende erstatning for fregatten NIELS EBBESEN og korvetten THETIS, hvorved det første skridt til en forbedring af den materielle situation med henblik på at muliggøre en forsvarlig løsning af bl.a. Danmarks suverænitetsmæssige opgaver ved Grønland og Færøerne blev taget.

Tanken om at bygge en enhedstype til nævnte opgaver tilsigtede udnyttelsen af de med standardisering forbundne fordele med hensyn til vedligeholdelse, forsyning, uddannelse og afløsning under eftersyn m.v. og var ikke udtryk for en fravigelse af princippet om, at inspektions- og opmålingstjeneste skulle udføres hver for sig.

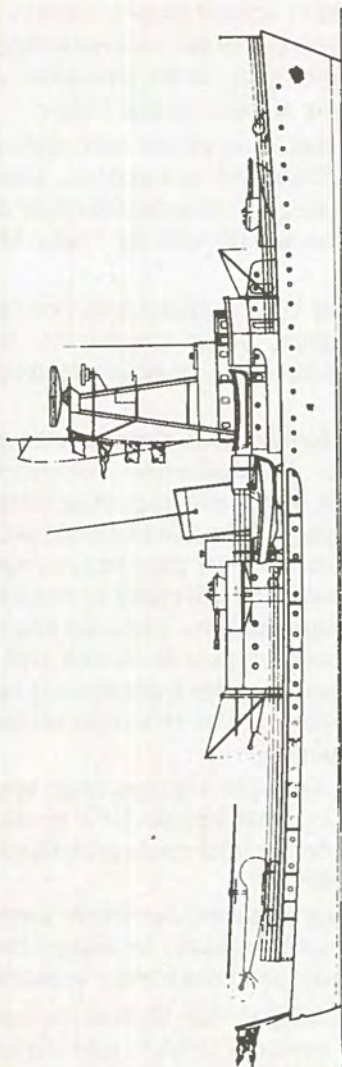
Den 21. juni 1960 gav finansudvalget tilslutning til, at der anvendtes 34 mio. kr. til bygning af yderligere 2 skibe, samt at der anvendtes 8 mio. kr. mere til de 2 førstnævnte.

Den 19. februar 1959 nedsatte ministeren for Grønland »Udvalget vedrørende besejling af Grønland« (Vedel-udvalget), der den 2. september 1959 afgav betænkning hvori der bl.a. blev redegjort for søværnets nuværende og planlagte skibsmateriel i redningstjenesten samt i søopmålingen på Grønland. Til bedømmelse af udgifterne ved gennemførelse af Vedel-udvalget's forslag, nedsatte ministeren for Grønland den 30. september 1959 et embedsmandsudvalg, der i sin beretning af 26. marts 1960 bl.a. anfører:

»at der ikke på nærværende tidspunkt er søgt bevilling til de 2 andre skibe, men at det er Forsvarsministeriets hensigt at søge herom, så snart indstilling herom foreligger fra Søværnskommandoen, således at alle 4 skibe vil kunne kontraheres samlet.

At Forsvarsministeriet endvidere har gjort opmærksom på, at der ikke ved de 4 inspektionsskibes tjeneste første omgang må regnes med, at 1 af disse forbliver i Grønland i vintersæsonen, hvorfor ministeriet derfor ikke kan se bort fra, at det muligvis vil vise sig nødvendigt, at der bygges et femte skib, der således alene vil være at begrunde i Besejlingsudvalgets forslag.«

I overensstemmelse hermed anmodede Forsvarsministeriet pr. 30. april 1960 om tilladelse til bygning af yderligere 2 helikopterbærende fiskeriinspektions- og opmålingsskibe af samme type som de 2 under bygning værende. Samtidig reguleredes bevillingen for de første 2 skibe og med henvisning til Vedel-udvalget's betænkning, nævnte ministeriet, »at man havde drøftet muligheden af bygning eller chartring af et femte skib, men at overvejelserne herom var stillet i bero indtil udnyttelsesgraden af de omhandlede nye skibe var blevet klarlagt gennem erfaringsmæssige resultater fra deres anvendelse.«



Foreløbig skitse til nyt inspektions- og opmålingsskib.

Fra Tidsskrift for Søværnen, 130. årgang, april 1959.

Skibene blev derefter udbudt til civile værfter, og på grundlag af de indkomne tilbud gav finansudvalget den 8. september 1960 tilslutning til, at der anvendtes yderligere 7,5 mio. kr. til bygning af ovennævnte 4 skibe.

Til den søgående fiskeriinspektion samt stations- og opmålingstjeneste ved Grønland og Færøerne samt i Nordsøen var der herefter under Forsvarsministeriets civilafsnit bevilget i alt 76,5 mio. kr. til skibe og 5 mio. kr. til helikoptermateriel.

Den 16. september 1960 bemyndigede Forsvarsministeriet Søværnskommandoen til at iværksætte bygningen af HVIDBJØRNEN-klassen i overensstemmelse med de foreliggende tilbud.

I september 1967 fremsatte Chefen for Søværnet, på grundlag af analyser der var gennemført i søværnsstaben i 1966 og 1967, et forslag til bygning af et inspektionsskib til supplerende af de dengang ganske nye inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen, idet der med motiveringen bl.a. henvises til den forestående udvidelse af fiskeriterritoriet og i øvrigt til de særlige maritime opgavers stigende tendens. I princippet ønskedes et skib af samme type som HVIDBJØRNEN-klassen, men der regnedes dog med indførelse af sådanne forbedringer, som erfaringer tilsagde og som til og med ville muliggøre.

Behandlingen af forslaget tog væsentlig længere tid end ventet og håbet, og først i marts 1973 forelå finansudvalget's bevilling og dermed det reelle grundlag for bygningen af BESKYTTEREN.

Inspektionsskibenes opgaver, der oftest løses under medvirken af skibenes helikoptere, er mangeartede, og må reglen udføres under særdeles barske vejrforhold.

Anvendt i søopmålingen har skibene indsamlet data til fremstillingen af moderne søkort, som stigende trafik og voksende skibsstørrelser har nødvendiggjort, og desuden

er en lang række geofysiske målinger foretaget i Nordsøen og Nordatlanten.

Assistance til havarister og disses mandskab samt lægehjælp til fartøjer i rum sø og transport af patienter mellem skib og land forekomer jævnligt. Også transport af rigets myndigheder, d.v.s. medlemmer af kongehus, af regering og folketing samt forskellige kommissioner, til og indenfor afsides områder af riget, pålægges ofte inspektionsskibene.

Ved Lov nr. 597 af 17. december 1976 udvidedes det danske fiskeriterritorium fra 12 til 200 sømil, en udvidelse der samtidig indebar, at der omkring Færøerne og Grønland er 600.000 kvadratsømil nationalt hav.

Et fiskeriterritorium af den størrelse betyder for et land som Danmark, at det ikke har ressourcer til en effektiv overvågning og kontrol og en væsentligt forøgelse af fiskeriinspektionsindsatsen måtte kræves, hvis den stadig skulle være effektiv og forhindre ulovligt fiskeri. Hensigten med overvågningen og fiskeriinspektionen er da også blot at hindre, at der ikke systematisk og uobserveret begås ulovligheder gennem længere tid.

Indtil nu er forøgelsen sket ved at udnytte eksisterende materiel mest muligt, ved at indføre 2 besætninger til hvert af de fire inspektionsskibe under kommando, afløsningspersonel til fire inspektionskuttere, og ekstra besætninger til fly og helikoptere.

Dette betyder, at der nu ved Grønland året rundt er 2 inspektionsskibe og 3 kuttere, samt et C-130 fly, senere erstattet af de nytilgæede GULFSTREAM III fly, mens der ved Færøerne, samt med det færøske landsstyes to mindre inspektionsskibe TJALDRID og OLAVUR HALGI, er 1 inspektionsskib og 1 kutter, og lejlighedsvis fly.

Både skibe og fly foretager områdeovervågning, hvor man kontrollerer, at kun fiskefartøjer, der har ret til det, fisker på territoriet, og kun inden for de tilladte områder. Fra

DISPOSITIONSPLAN 19

	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC
HVIDBJØRNEN	FO + DA		FÆ		S		GR		S		GR	
VÆDDEREN	FÆ	AF					PE					
INGOLF	GR	S + PD + DA		GR		S		FÆ		S	GR	
FYLLA	GR	S	GR		S		GR		S		FÆ	
BESKYTTEREN	S	GR		S		FÆ			GR		S + PD	
AGDLEK						GR						
AGPA						GR						
TULUGAQ						GR						
MAAGEN	I HENHOLD TIL UDRUSTINGSPLAN FOR SVN									PE		
MALLEMUKKEN						FÆ						

FÆ : Færøerne

GR : Grønland

FO : Fortkøle

S : Ophold ved dansk FLS (omskiftning af besætning vedligeholdelse/klargøring)

PE : Periodisk eftersyn

PD : Periodisk dokning

SY : Systemkontrol

AF : Afrigning

TI : Tilrigning

DA : Indflytning LYNX i danske farvande

skibe og kuttere sendes desuden personel ombord i fiskefartøjerne for at kontrollere, at redskaber er lovlige (navnlig at maskestørrelsen ikke er for lille), og at der kun fiskes tilladte arter. Endvidere kontrolleres papirer og at fangsten svarer til hvad fartøjet har opgivet. Fiskeriinspektionen ledes af henholdsvis Grønlands Kommando og Færøernes Kommando, med et omfattende samarbejde med civile myndigheder.

Som følge af den øgede aktivitet fandt man det også nødvendigt, at inspektionsskibe og -kuttere formeredes i en selvstændig eskadre, Inspektionsskibseskadren (ISE), der oprettedes den 1. april 1980, med hjemsted i Frederikshavn. Eskadrechefen og hans stab har til opgave at sikre, at enhederne er i stand til at løse deres opgaver bedst muligt, ved at udgive bestemmelser for eskadrens organisation og virke, og ved at føre tilsyn med uddannelse, beredskab og tjenesten i øvrigt, ligesom eskadren rådgiver hvad angår materielle eller andre forbedringer i eskadrens skibstyper. En væsentlig opgave er administration af eskadrens personel og omskiftningerne. Hver måned kommer et inspektionsskib hjem fra et 3 måneders togt, og besætningen skal sendes hjem for afvikling af fridage og ferie, og til supplerende uddannelse eller civiluddannelse, mens den tiltrædende besætning skal gennem genoptræning i land og ombord, afsluttende med inspektion ved Inspektøren for Søværnet. Samtidig hermed laves der en række vedligeholdelses- og reparationsarbejder, forsyninger skal suppleres, og skibet skal i det hele taget klargøres til næste togt. Alt dette sker indenfor kun een måned. De nye opgaver og den øgede aktivitet har også stillet større krav til skibene, der kræves mere uddannelse, der sejles mere intensivt end tidligere, og der skal bestilles mere. Som nævnt kompenseres der også herfor når personellet er hjemme, og da tjenesten anses for attraktiv, er der mange ansøgere og næsten udelukkende fast personel ombord.

Alt i alt kan man konstatere, at fiskeriinspektionstjenesten har levet op til kravet om fortsat effektivitet uanset udvidelsen af territoriet, og at man er i god udvikling, der vil kunne øge effektiviteten endnu mere.

INSPEKTIONSSKIBE

HVIDBJØRNEN-klassen



Kendetegn: Strømlinieformet tårnmast med stor radarantenne på toppen.

Overbygning afsluttes i helikopterhangar og -dæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
HVIDBJØRNEN	F 348	15. JUN. 1961	23. NOV. 1961	18. DEC. 1962 (15/12)*
VÆDDEREN	F 349	25. OKT. 1961	6. APR. 1962	22. MAR. 1963 (19/3)*
INGOLF	F 350	5. DEC. 1961	27. JUL. 1962	11. JUL. 1963 (27/6)*
FYLLA	F 351	28. JUL. 1962	18. DEC. 1962	28. OKT. 1963 (10/7)*

Note: Dato i () angiver første kommandohejsning.



Inspektionsskibet VÆDDEREN (Foto SVN).

DIMENSIONER	
Længde	72 meter
Bredde	11,6 meter
Dybgående	5 meter
Deplacement	1650 tons
Fart	18 knob

ARMERING
1 stk. 76 mm kanon M/61
Dybdebomber

FREMDRIVNING

4 stk. 16 cyl. General Motors dieselmotorer, type 16-567D, to-takt med tvungentrukne skylleluftsblæsere, ferskvandskølede, koblet på fælles gear med en skrueaksel, ydende 1600 BHK ved 800 o/m.

BEMÆRKNINGER

Inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen er bygget på danske værfter. HVIDBJØRNEN på Århus Flydedok, VÆDDEREN og INGOLF på Aalborg Skibsværft og

FYLLA på Svendborg Skibsværft.

Enhederne af HVIDBJØRNEN-klassen er bygget til fiske riinspektion og kystbevogtning, særlig i grønlandske og færøske farvande, og er specielt udstyret med landingsdæk og hangar for helikopter.

Ved ombygninger siden 1972 er klædningen yderligere is-forstærket. Da et inspektionsskib i rimelig udstrækning skal kunne løse sine opgaver under alle vejrforhold, er skroget med sin underskårne forstævn og kraftige beskyttelsesfiner foran skruen og ekstra forstærkninger tilpasset til Finsk Iskklasse Ia, med visse modifikationer. Klassen er egnet til sejlads i is, uden at enhederne dog har skrogstyrke eller maskinkraft til at optræde som egentlige isbrydere.

Skroget er opdelt i et stort antal vandtætte rum, der tilsigter så ringe sårbarhed overfor lækage som muligt, og skibet kan flyde med to vandfyldte rum, ligesom skibet kan bære en overisning på 200 tons. Inspektionsskibene manøvreres fra broen over en elektrohydraulisk styremaskine og en KA-ME-WA-propel, der har stilbar stigning, medens maskineriet overvåges og tildels betjenes elektronisk fra et særligt maskinkontrolrum. En tværstillet bovpropel af type ULSTEIN 90TV er med til at øge skibets manøvredygtighed væsentligt. Skibet kan manøvreres fra den lukkede istønde.

Når inspektionsskibe udfører fiskeri- og stationstjeneste medføres en helikopter – helikoptergruppe – fra Søværnets Flyvetjeneste. Indtil 1981-1982 af typen ALOUETTE III, der derefter blev erstattet af en ny helikoptertype, NAVAL LYNX. Anskaffelsen af LYNX har endvidere nødvendiggjort, at inspektionsskibene er blevet ombygget. Således har helikopterdekken måttet udvides.

Da helikopterflyvning fra et skibsdæk kræver, at skibet ruller mindst muligt, er inspektionsskibene udstyret med et stabilisatoranlæg, der skal bidrage til at den ombordvæ-

rende helikopter kan operere selv under vanskelige forhold.

Desuden kan skibene udrustes for søopmålingsopgaver og har i årenes løb deltaget i sådanne opgaver i såvel danske som grønlandske farvande.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret de navne der i dag anvendes til inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

Af disse har HVIDBJØRNEN, INGOLF og FYLLA tidligere været anvendt og er kendt som navne på inspektionsskibe i de nordlige farvande. Navnene HVIDBJØRNEN og VÆDDEREN hentyder til symbolikken for henholdsvis Grønland og Færøerne i det danske rigsvåben, og et navn med tilknytning til Færøerne blev bragt i forslag, da Søværnsskibkommandoen var vidende om, at der tidligere fra Statsministeriet var et udtalt ønske herom, for så vidt angik navngivning af et af de nye inspektionsskibe.

Navnet VÆDDEREN har ikke tidligere været anvendt af søværnet, men det skal anføres, at der i 1630 findes omtalt en 6-kanoners galaj, der bar navnet DEN FLYVENDE VÆDDER.

HVIDBJØRNEN

1. Fregat HVIDE BJØRN (1636-1658), 34 kanoner

- 1636 taget som hollandsk prise
- 1640 indtager trælast i Norge og går til Spanien efter salt
- 1641 togt til Spanien efter salt
- 1643 i konvoj med bl.a. SORTE BJØRN til Spanien
- 1644 indgik i 2. Eskadre ved Kolbergerheide
- 1651 togt til Island
- 1653 på station i Sundet
- 1655 togt til Norge
- 1658 forlist under togt til Portugal.

2. Inspektionsskib (1928-1943)

- 1928 søsat fra Orlogsværftet den 27. december
- 1929 togt til Færøerne og Island (25. maj – 21. december)
- 1930 togt til Grønland (1. maj – 22. december)
- 1931 togt til Grønland (31. marts – 24. oktober)
- 1932 togt til Island og Grønland (25. januar – 24. november)
- 1934 togt til Island (14. januar – 22. december)
- 1935 togt til Island (25. januar – 13. december)
- 1936 togt til Island (3. februar – 12. december), indgik i Kongedelingen der overførte kongen til Island (10. juni – 2. juli)
- 1937 togt til Island (1. april – 16. oktober)
- 1938 togt til Island (1. april – 8. oktober) i eskadre med bl.a. NIELS JUEL (24. september – 5. oktober)
- 1939-40 togt til bl.a. Island (30. marts 1939 – 20. juni 1940)
- 1943 indgik i Skoledelingen for Kadetter sammen med INGOLF, HVALROSSEN og MARKRELEN samt THYRA og SVANEN. Lå 29. august i Storbælt ved Vengeance Grund, hvor tysk bordinghold ombordsattes og orlogsflaget blev nedhalet samtidig med at det tyske krigsflag blev hejst. Efter antændelse af bombe til sænkning af eget skib (i forreste ammunitionsmagasin) mønstredes besætningen på agterdækket og orlogsflaget atter hejst. Besætningen forlod HVIDBJØRNEN og bomben eksploderede. HVIDBJØRNEN kæntrerede og sank.

- 1945 På grund af omkostningerne ved ombygning og istandsættelse ønskedes skibet ikke tilbage til Danmark ved 2. Verdenskrigs afslutning.
I årene efter 2. Verdenskrig sejledes det under den østtyske marines flag i Østersøen.
- 1960 navneændring til ALBIN KÖBIS.

Beslægtede navne:

1. *Mindre orlogsskib BJØRN (1535-1545)*
2. *Orlogsskib BJØRNEN (1564-1570)*
3. *Skærbåd BJØRNEN (1658)*
4. *FORGYLDTE BJØRN (1645-1657)*
5. *SORTE BJØRN (1643-1653) (jf. HVIDBJØRNEN 1)*
6. *Dobbeltchalup SORTE BJØRN (1717-1730)*
7. *Kongejagt, 4 kanoner BJØRNEN (1762-1773)*
8. *Skærbåd BJØRNEN, 2 falkonetter (1768)*
9. *Stykpram BJØRNEN (1801).*

INGOLF

1. *Krydser (1876-1926)*

- 1876 søsat fra Orlogsværftet den 1. september
- 1878 prøvetogt
- 1879 togt til Færøerne og Island, herunder opmåling og hydrografiske undersøgelser i Danmarksstrædet
- 1880 togt til Færøerne og Island (5. april - 1. september)
- 1881 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1884-85 vintertogt til Vestindien (16. oktober - 31. marts)
- 1885 indordnet blandt krydsere af 3. klasse den 18. december
- 1890 togt til Færøerne og Island (14. april - 15. september)
- 1890-91 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 14. marts)

- 1891 togt til Færøerne og Island (15. april - 14. september)
- 1891-92 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 14. marts)
- 1894 indrettet til hydrografisk ekspeditionsskib
- 1895 togt til Grønland, undersøgelser af farvandet vest for Grønland op til Disko - 1. fase af INGOLF-ekspeditionen (2. maj - 31. august)
- 1896 togt til Grønland, undersøgelser af farvandet mellem Grønland og Island og nord på til Jan Mayen - 2. fase af INGOLF-ekspeditionen (30. april - 29. august)
- 1896 overført til gruppen skoleskibe den 17. august og klassificeret som skonnert
- 1897-
- 1902 øvelsesskib for Dæksofficersskolen, hver sommer
- 1897-98 vintertogt til Vestindien (7. oktober - 6. april)
- 1900-01 vintertogt til Vestindien (15. oktober - 25. marts)
- 1902-03 stationsskib ved Vestindien (28. juli - 6. marts)
- 1903-05 øvelsesskib for Elevskolen, hver sommer
- 1905-06 stationsskib ved Vestindien (16. oktober - 15. marts)
- 1907-08 stationsskib ved Vestindien (16. september - 14. april)
- 1909-10 stationsskib ved Vestindien (15. oktober - 14. april)
- 1910-11 stationsskib ved Vestindien (15. oktober - 14. april)
- 1911 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg på Færøerne og Island samt i Oslo (8. maj - 22. september)
- 1911-12 stationsskib ved Vestindien (9. oktober - 27. marts)
- 1912 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg i Bilbao (9. maj - 18. september)

- 1912-13 stations- og opmålingsskib ved Vestindien (1. oktober - 29. marts)
- 1913 øvelsesskib for Konstabel elevskolen, sejlads nord om Skotland og vest om Island (9. maj - 17. september)
- 1914 øvelsesskib for Konstabelevskolen, togt til Grønland (7. maj - 30. september)
- 1914-18 indgik i Sikringsstyrken, distriktsskib i Sundet
- 1920 øvelsesskib for Konstabelevskolen, togt til Færøerne og Island, førte 30. august et detachement af tropper fra Åbenrå til Sønderborg og retur (14. maj - 18. september)
- 1920-21 vintertogt til Middelhavet med søfarende kadetter, besøg i Valencia og Algier (23. oktober - 29. januar)
- 1921 øvelsesskib for Konstabelevskolen, i juli underlagt Flådedelingen til overførsel af kongen til Færøerne, Island og Grønland (17. maj - 22. september)
- 1921-22 vintertogt i Atlanterhavet med søfarende kadetter, besøg i bl.a. Cadiz og Funchal (20. oktober - 11. marts)
- 1922 øvelsesskib for Konstabelevskolen, besøg bl.a. i Le Havre, Malaga og Dartmouth, derefter oplagt (16. maj - 19. september)
- 1926 Udgået af Flådens tal den 23. oktober og ophugget i Marstal.

Note: Under togter til Middelhavet og Vestindien var IN-GOLF ofte malet med tropebemaling d.v.s. hvidt skrog og gult opstående.

2. Inspektionsskib (1933-1943)

- 1933 søsat fra Orlogsværftet den 23. september
- 1934 togt til Grønland (30. april - 30. september)
- 1935 togt til Grønland (25. maj - 5. oktober)
- 1936 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (23. maj - 2. oktober), eskorterede 10. juni kongeskibet DANNEBROG til Reykjavik
- 1937 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (1. juni - 25. september)
- 1938 kadetskib og inspektionstjeneste ved Grønland (25. maj - 29. september)
- 1939 inspektionstjeneste i Nordsøen og danske farvande samt skoleskib for lærlinge
- 1940 bevogtning af spærringen i Storebælt den 9. april sammen med LOSSEN, SØLØVEN og SØRIDDEREN
- 1940-41 inspektionstjeneste i Nordsøen og danske farvande samt skoleskib for mathelever
- 1943 indgik i Skoledelingen for Kadetter sammen med HVIDBJØRNEN, HVALROSSEN og MAKRELEN samt THYRA og SVANEN, befandt sig i Storebælt 29. august. Da bombe til sækning af eget skib ikke fungerede åbnedes søventilerne. Et antal gidsler blev taget, hvorefter ventilerne blev lukket og INGOLF sejlede til Korsør under tysk flag. Efter at kadetterne var blevet interneret i Korsør, blev skibet senere bragt til Tyskland hvor det sank under bombningen af Kiel.

FYLLA

1. Fregat, 20 kanoner (1802-1807)

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

1802 søsat fra Gammel holm, den 18. juli

- 1804 togt til Vestindien
- 1806-07 togt til Vestindien, Marokko og
- 1807 udgået ved Flådens bortførelse.

2. *Fregat, 40 kanoner (1816-1853)*

Fabriksmester F. C. H. Hohlenberg (1796-1803)

- 1816 søsat fra Gammel Holm, den 17. juli
- 1848 logiskib for værnepligtige
- 1849-50 logiskib for krigsfanger
- 1852 udgået af Flådens tal
- 1853 solgt til købmand Th. Eggers, Hamborg.

3. *Skonnert (1862-1903) (1894)*

- 1862 søsat fra Orlogsværftet den 1. juli
- 1863 i eskadre (6. juli - 27. august)
troppetransport (29. august - 8. september)
- 1863-64 togt til Vestindien (5. oktober - 19. september
1864) indgik efter hjemkomsten i Østersøeskadren
- 1865 omarmet
togt til Færøerne og Island (2. maj - 31. august)
- 1867 togt til Færøerne og Island (29. marts - 4. september)
- 1868 togt til Færøerne og Island (28. marts - 4. september)
- 1869 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1870 togt til Færøerne og Island (1. april - 2. september)
- 1871 togt til Færøerne og Island (3. april - 20. september)
- 1872 afhentede kanonbåden DROGDEN i LeHavre
togt til Færøerne og Island (2. april - 15. november)
- 1873 togt til Færøerne og Island (1. april - 15. september)

- 1874 togt til Færøerne og Island (1. april - 17. september), ledsagede fregatten JYLLAND under kongerejsen til Island i anledning af Islands 1000-års fest
- 1875 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september), indgik i øvelseseskadrer efter hjemkomsten
- 1876 togt til Færøerne og Island (1. april - 2. september)
- 1877 togt til Færøerne og Island (3. april - 29. september)
- 1878 togt til Færøerne og Island (1. april - 30. september)
- 1879 opmåling (29. maj - 27. august)
- 1880 fiskeriinspektion i Nordsøen (1. april - 29. maj), opmåling (29. maj - 11. september)
- 1881 Fiskeriinspektion i Nordsøen (1. april - 31. maj), opmåling (31. maj - 31. august)
- 1882 hovedrepareret, herunder omarmering (1. april - 31. maj)
fiskeriinspektion og opmåling i Nordsøen (31. maj - 31. august)
- 1883 fiskeriinspektion i Nordsøen (2. april - 31. maj), opmåling (13. august - 13. oktober)
- 1884 togt til Grønland (24. maj - 23. september)
- 1885 omarmeret og indordnet under krydsere af 3. klasse, den 18. december
- 1886 togt til Grønland (24. maj - 18. september)
- 1887 hovedeftersyn
- 1888 togt til Færøerne og Island (12. april - 29. september)
- 1889 togt til Island og Grønland (1. april - 30. september)
- 1894 udgået af Flådens tal, den 3. september
- 1903 ophugget.

4. Inspektionsskib (1920-1933)

- 1915 søsat fra D&W Henderson, Glasgow i december og indgik i Royal Navy under navnet ASPHODEL
- 1920 overtaget den 5. juli, afgik fra Parkeston den 6. juli og ankom til København den 9. juli, indgik i Flådens tal den 2. august togt til Grønland (25. august - 21. oktober)
- 1921 togt til Island (1. marts - 13. oktober) indgik i Kongedelingen bestående af VALKYRIEN og HEIMDAL under overførsel til Island, eskorterede derefter DFDS ISLAND på kongerejsen til Grønland (21. juni - 27. juli)
- 1922 togt til Island og Grønland (19. april - 25. oktober)
- 1923 togt til Island og Grønland (24. marts - 18. oktober)
- 1924 togt til Island og Grønland (12. februar - 25. oktober)
- 1925 togt til Island og Grønland (28. januar - 26. oktober)
- 1926 togt til Island og Grønland (20. januar - 28. oktober) indgik i Kongedelingen bestående af NIELS IUEL og GEISER under overførsel til Færøerne og Island, jf. NIELS IUEL (3. - 27. juni)
- 1927 togt til Island (20. januar - 18. oktober)
- 1928 togt til Island (10. februar - 18. september)
- 1929 togt til Færøerne og Island (1. februar - 9. november)
- 1930 togt til Færøerne og Island (31. januar - 12. november), indgik i Kongedelingen bestående af NIELS IUEL og HEIMDAL under overførsel til Færøerne og Island

- 1931 togt til Færøerne og Island (30. januar - 21. december)
- 1932 togt til Færøerne og Island (15. april - 3. november)
- 1933 togt til Island samt øvelsesskib for Søofficersskolen (20. maj - 16. september)
udgået af Flådens tal.

ADOPTION

De 4 inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen er alle adopteret, enten i en dansk, færøsk eller grønlandsk havn, idet dog 2 er adopteret af to byer. Således er HVIDBJØRNEN adopteret af Julianehåb i juli 1965, VÆDDEREN i Tverå i september 1978 og i Odense i september 1982. INGOLF både i Svendborg i februar 1964 og i Jakobshavn i juli 1979 og FYLLA i Esbjerg. Når det er besluttet at lade inspektionsskibene adoptere af mere end én by, skal dette ses i relation til de ændrede dispositioner for inspektionsskibene. Siden oprettelsen af Inspektionsskibseskadren i 1980 har inspektionsskibene været dobbeltbemandet, med det formål at kunne udnytte skibene mest muligt til løsning af de egentlige fiskeriinspektions- og stationstjenesteopgaver. Denne større udnyttelse af inspektionsskibene i de nordligere farvandsafsnit betød samtidig, at skibene kun besejler hjemlige farvande i meget korte perioder, i forbindelse med søtræning kort efter personelomsiftningen mellem den ene besætning (A-besætningen) og den anden besætning (B-besætning).

BESKYTTEREN

Kendetegn: Lodret slank tårnmast med fremfaldende forkant på selve styrehuset.
 Konisk skorsten.
 Stort helikopterdek agter.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
BESKYTTEREN	F 340	11. DEC. 1974	29. MAJ 1975	27. FEB. 1976*)

*) Kommandohejsning 27. februar 1976.

DIMENSIONER	
Længde	74,7 meter
Bredde	12,2 meter
Dybgående	5,3 meter
Displacement	1824 tons
Fart	18 knob

ARMERING
1 stk. 76 mm kanon M/61
Dybdebomber

FREMDRIVNING

3 stk. B&W ALPHA dieselmotorer, type 16V 23 LU, 4 takts, hver ydende 2480 HK ved 825 o/m, koblet på et fælles gear med én udgangsaksel.



Inspektionsskibet BESKYTTEREN

(Foto SVN)

BEMÆRKNINGER

Inspektionsskibet BESKYTTEREN er bygget på Aalborg Værft som nybygning nr. 207, til anvendelse i danske, færøske og grønlandske farvande, og er i stand til at holde søen under alle forekommende vejrforhold i disse områder.

BESKYTTEREN er bygget efter Norsk Veritas klasse 1A1-ICE-A-EO, hvilket vil sige, at inspektionsskibet skulle være egnet til sejlads ved både Færøerne og Grønland, og at det er forsynet med periodevis vagtfrit maskineri.

Skroget, der er bygget af specielt stål og helsvejset, er opdelt i et antal vandtætte rum, og af hensyn til de specielle forhold ved Grønland er BESKYTTEREN isforstærket og

stabiliteten så god, at skibet kan tåle overisning på godt 200 tons.

BESKYTTEREN besidder stor manøvredygtighed på grund af det installerede bovpropelanlæg, hvad der er af betydning ved anløb af havne, der er smalle og vanskeligt sejlbare. Derudover er der, for at sikre rolig beliggenhed i søen under helikopteroperationer, installeret stabilisatorer med indklappelige finner.

I lighed med HVIDBJØRNEN-klassen medfører BESKYTTEREN altid en helikopter – helikoptergruppe fra Søværnets Flyvetjeneste, af typerne ALOUETTE III eller fra 1982 NAVAL LYNX – under udførelse af fiskeriinspektions- og stationstjeneste.

BESKYTTEREN er navngivet den 27. maj 1975 af Hans kongelige Højhed Arveprins Knud, men først søsat den 29. maj 1975 på grund af stormlavvande i Limfjorden. Overdraget til søværnet den 15. december. Apterinen er søværnets standard 1970 og besætningen tæller 60 mand, heri medregnet 4 mand fra helikoptergruppen.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret navnet BESKYTTEREN (BESKIERMEREN).

1. Orlogsskib BESKIERMEREN, 64 kanoner (1708-1741)

Fabriksmester O. Judichær (1692-1727)

- 1708 søsat fra Orlogsværftet den 10. oktober
- 1710 i Gyldenløves flåde i Østersøen
- 1711 flagskib for D. J. Wilster i Østersøen for at bringe artilleri til Pommern
- 1712 i Barfoeds eskadre
- 1713 konvoj til Pommeren
- 1714 i P. Rabens flåde, senere i Gabels eskadre
- 1715 krydstogt ud for Stralssund

- 1716 i Gabels flåde, senere i Gyldenløves flåde
- 1717 flagskib for U. Kaas
- 1718 i P. Rabens flåde, blokade af Stralssund
- 1719 i V. Paulsens eskadre i Østersøen
- 1722 udlagt på Københavns Red, frygt for russisk overfald
- 1726 udlagt på Københavns Red
- 1741 udgået af Flådens tal.

2. *Galiot, 10 kanoner (1715-1720)*

anvendt under felttog til Pommeren.

3. *Inspektions- og mineskib (1900-1950)*

- 1900 søsat fra Orlogsværftet den 7. juni som dampminebåd
- 1900-02 fiskeriinspektion ved Færøerne
- 1903-05 opmålingsskib ved Færøerne og Island om sommeren og i vintermånederne fiskeriinspektionstjeneste
- 1905-14 fiskeriinspektion ved Færøerne
- 1914-19 stationsskibe i Lillebælt (mineskib) og senere stationstjeneste ved Færøerne
- efter 1. Verdenskrig anvendt som fiskeriinspektionsskib ved Færøerne afbrudt af
- 1925 kommandoskib for øvelsesdelingen
- 1929 luftdepotskib for 1. Luftgruppe
- 1930 som i 1929 samt skoleskib for Dæksofficersskolen
- 1931 kommandoskib for øvelsesdelingen, fiskeriinspektion i danske farvande samt skoleskib for Dæksofficersskolen
- 1932 skoleskib for kadetter
- 1933-35 fiskeriinspektion i Nordsøen
- 1935 skoleskib for kadetter, besøg i Visby, Tallin og Gdynia
- 1936-38 fiskeriinspektion i Nordsøen

- 1942-43 skoleskib for mathelever
1943 under Skibsdivisionen, lå på Holmen den 29. august og taget af tyskerne i ubeskadiget stand og anvendt som forpostskib
1945 genfundet i Korsør i maj måned i meget dårlig stand siden anvendt som logiskib for Minestrygningsflotillen i Kalundborg, derefter som logiskib for torpedobådene
1950 udgået af Flådens tal den 25. maj.

4. Minelægger N 60 (1945-1964)

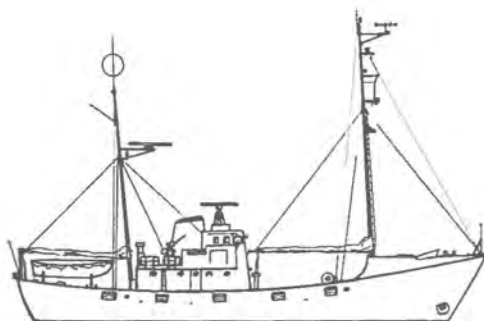
- 1944 bygget i USA i Brooklyn, N.Y. som Landing Ship Medium (LSM 390) til U.S. Navy og deltog som sådant i 2. Verdenskrig bl.a. i landgangsoperationerne ved Ansaldo
1954 efter ombygning i USA til minelægger overdraget til søværnet som led i det amerikanske våbenhjælpsprogram, kommandohejsning den 8. juni jævnligt under kommando, indtil
1963 kommandostrygning den 12. oktober
1964 udgået af Flådens tal den 12. november.

ADOPTION.

I lighed med inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen er BESKYTTEREN adopteret. Adoptionen fandt sted i Holsteinsborg i maj 1977.

INSPEKTIONSKUTTERE

MAAGEN-klassen



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
MAAGEN	Y 384	15. JAN. 1960	19. MAR. 1960	19. MAJ 1960
MALLEMUKKEN	Y 385	15. JAN. 1960	19. MAR. 1960	19. MAJ 1960

DIMENSIONER

Længde	27 meter
Bredde	7 meter
Dybgående	3 meter
Deplacement	190 tons
Fart	11 knob

ARMERING

1 stk. 20 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

1 stk. dieselmotor ydende 385 HK.

BEMÆRKNINGER

Inspektionskutterne af MAAGEN-klassen er bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

De er bygget i stål og specielt konstrueret til sejlads i arktiske farvande, bl.a. ved isforstærkning af skroget og kutternes evne til at tåle stor overisning.

Efter tilgangen af inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen i 1970'erne anvendes MAAGEN-klassen hovedsageligt ved operationer i færøske farvande, hvor de har afløst de tidligere inspektionskuttere af TEISTEN-klassen.



Inspektionskutteren MAAGEN

(Foto SVN)

FORGÆNGERE

Navngivning af Flådens skibe anvendes i størst mulig udstrækning som en traditionsbevarende faktor og medvirker herunder i mulig udstærkning til at fremme besætningens tilhørsforhold overfor enheden.

Således er navnegruppen søfugle, som den anvendes til MAAGEN-klassen, traditionelt blevet anvendt til inspektionskuttere med tjeneste ved Grønland og Færøerne (jf.

i øvrigt under AGDLEK'-klassen).

Navnet MALLEMUKKEN er ikke tidligere anvendt af søværnet, men er et af søfarende anvendt udtryk af hollandsk oprindelse for ISSTORMFUGLEN, en af de almindeligste fugle på grønlandske og færøske fuglefjelde.

Desuden bar en af søværnets catalinamaskiner, som assisterede Knuth-ekspeditionen, dette navn, som er velkendt og anvendes af grønlændere.

Navnet MAAGEN har derimod været anvendt flere gange i det danske søværn og i det følgende er »forgængerne« nævnt.

1. Pinke DEN FORGYLDTE MAAGE (GYLDNE MAAGE) (1571-1575)

- 1571 indgik i admiral Gyldenstjernes eskadre
- 1572 er anført i Flådeliste af 1572
- 1575 er anført i Flådeliste af 1575.

2. Jagt, 4 kanoner (1661-1685)

- 1677 er anført i Flådeliste af 1677
- 1678 i eskadreudrustning
- 1679 i Niels Iuel's eskadre.

3. Snau, 18 kanoner (1691-1692)

- 1691 på krydstogt med orlogsskibet LINDORMEN
- 1692 konvojtjeneste ved Frankrig og taget af en spansk kaper i ødelagt tilstand og ført til St. Sebastian.

4. Fregat, 20 kanoner (1694-1709)

- 1694 søsat fra Orlogsværftet den 28. juni, kølen lag den 21. marts
- 1709 forfulgt af 2 svenske skibe til Dansig Red, hvor den blev sat på land og brændt den 12. december

5. Skærbåd Nr. 5, 5 kanoner (1703-1720)

Tilhørte den norske søekvipage.

6. *Skude (1711-1714)*

Taget som svensk prise i 1711.

7. *Snau, 10 kanoner (1712-1720)*

8. *Båd, 10 kanoner (1743-?)*

9. *Jagt, kongejagt, 4 kanoner (1765-1807)*

1801 på opmåling ved Middelgrunden

1807 på togt til Holsten, skæbne ukendt.

10. *Lukt båd, 4 kanoner (1767-1813)*

1812 sank på Refshalen ved Sixtus den 1. marts (muligvis identisk med nr. 9).

11. *Dæksbåd (1832-1846)*

1833-

1841 på opmåling

1842 og

1843 på øvelse med subalterne officerer.

12. *Transportskonnert*

Nævnes i 1852 og hentede endnu i 1861 tømmer, planker o.lign. til Flådens brug.

13. *Inspektionsfartøj (1932-1958)*

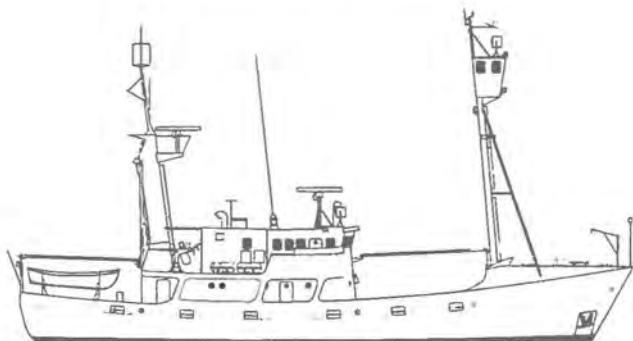
1930 bygget i Frederikssund

1932 indgået i Flådens tal den 22. marts

1940-43 forrettede tjeneste ved Grønland

1958 udgået af Flådens tal og solgt til Kgl. grønlandske Handel

(sejlede med skrognummer A 543 og senere Y 380).

AGDLEK'-klassen

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
AGDLEK'	Y 386	6. JUN. 1973	30. OKT. 1973	12. MAR. 1974*)
AGPA	Y 387	31. OKT. 1973	15. MAR. 1974	14. MAJ 1974**)
TULUGAQ	Y 388	22. MAJ 1978	20. SEP. 1978	26. JUN. 1979

*) Kommandohejsning 28. MAJ 1978

***) Kommandohejsning 20 AUG. 1978

DIMENSIONER

Længde	31,2 meter
Bredde	7,7 meter
Dybgående	3,4 meter
Displacement	330 tons
Fart	12 knob

ARMERING

1 stk. dobbelt 20 mm maskinkanon

FREMDRIVNING

1 stk. B&W ALPHA dieselmotor, type 408-26 VO, ydende 800 HK ved 400 o/m. Betjening af omdrejninger og skruestigning kan udføres såvel fra bro som fra istønde.

Hjælpemaskineriet består af 2 stk. dieselaggregater.

BEMÆRKNINGER

Inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen er bygget på Svendborg Skibsværft som helsvejsede stålskibe. Kutterne er desuden bygget med isforstærkning og anvendes hovedsageligt til indenskærs operationer i grønlandske farvande som supplement til inspektionsskibene af HVIDBJØR-NEN-klassen og BESKYTTEREN.

Udover deltagelse i fiskeriinspektionstjenesten løser inspektionskutterne stationstjeneste, såsom sørednings-, politi- og transportopgaver.



Inspektionskutteren TULUGAQ

(Foto SVN)

FORGÆNGERE

Udover hvad der tidligere har været anført som formålet ved fastsættelse af navn til Flådens skibe, herunder identifikation (skibstype, klasse og tilhørsforhold) og som en traditionsbesvarende faktor, har navngivningen endvidere betydning som en sag af almindelig national interesse. Således medfører kravet der kan stilles til skibsnavnene et behov for et navngivningssystem afpasset efter Flådens sammensætning, idet en række tidligere anvendte skibsnavne, navnegrupper, i dag er taget i anvendelse til almindelig kendte, civile skibe. Dette gælder især navne på kongelige personer og større byer der bl.a. anvendes af DSB og Det Forenede Dampskibsselskab (DFDS).

Ved indstillingen om fastsættelse af navn til inspektionskutterne af AGDLEK'-klassen blev det bemærket, at der tidligere ved navngivning af inspektionskuttere, bestemt til tjeneste i grønlandske og færøske farvande er anvendt havfuglenavne, fortrinsvis navne på fugle, der træffes i Nordatlanten. Denne praksis fandtes fortsat ønskelig og det blev fundet hensigtsmæssigt at benytte sig af det grønlandske sprog og stavemåde ved navngivningen.

Navnene betyder

- AGDLEK'* – havlit (hørende til familien havmåger),
 AGPA – lomvie (hørende til familien alkefugle) og
 TULUGAQ – ravn

Note:

*) Stavemåde ændret af AGDLEQ TIL AGDLEK' efter gældende transkriptionsregler og efter forslag fra Grønlandsministeriets translatoører.

Efter det foreliggende har kun navnet RAVNEN tidligere været anvendt i det danske søværn.

1. *Galej eller pinke (ca. 1576)*
2. *Orlogsskib DEN LILLE RAVN (ca. 1631)*

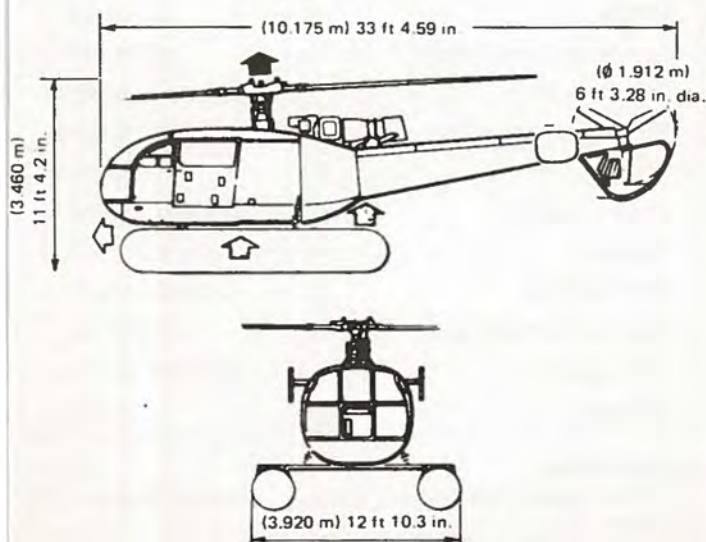
3. *Galaj SORTE RAVN (1624-1633)*
4. *Pinke (1696-1710)*
5. *Både 1743-?)*
6. *Jagt, kongejagt (1762-1814)*
7. *Torpedobåd (1948-1962).*

ADOPTION

Indtil videre er kun AGDLEK' blevet adopteret. Adoptionen fandt sted på foranledning af borgmesteren i Pamiut Kommune (Frederikshåb) den 22. november 1981 i forbindelse med indvielsen af Pamiut Idrætshal.

HELIKOPTERE

Alouette III



SKROGNUMMER	MODTAGET I FRANKRIG	ANKOMMET TIL VÆRLØSE	UDGÅET
M-019	28. MAJ 1962	8. JUN. 1962	
M-030	6. JUN. 1962	8. JUN. 1962	8. FEB. 82
M-070	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	21. FEB. 80*)
M-071	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	
M-072	20. JAN. 1963	23. JAN. 1963	7. APR. 82
M 388	14. JAN. 1967	19. JAN. 1967	2. SEP. 80**)
M-438	8. APR. 1967	10. APR. 1967	8. FEB. 82
M-439	8. APR. 1967	10. APR. 1967	19. MAJ 82

Note:

*) 21. APR. 1982, Metalindustriens Fagskole, Kastrup Lufthavn.

** Danmarks Flyvemuseum.

DIMENSIONER (udstyret med pontoner)	
Længde	12,82 meter
Længde med rotor foldet	10,03 meter
Rotordiameter	11,00 meter
Bredde med rotor foldet	3,92 meter
Højde	3,46 meter
Operativ fuldvægt	2.100 kg. (4.630 lbs.)
Nyttelast	1 timers flyvning med 290 kg.
Max. hastighed	92 knob (170 km/t)
Max. flyvetid (endurance)	2 timer 10 min.
Max. rækkevidde	200 sømil (370 km)
Besætning	1 mand

FREMDRIVNING

1 stk. TURBOMECA ARTOUSTE III B ydende 870 HK, hvoraf 542 HK udnyttes.

Efter at der i en periode fra 1951 og til 1962 ikke var set marinefly over Danmark, indkøbtes i 1962 fem helikoptere af typen ALOUETTE III til søværnet, primært beregnet til at operere fra inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

En medvirkende årsag hertil var Vedel-udvalgets betænkning vedrørende en effektivisering af rednings- og fiskeriinspektionstjenesten ved Grønland og Færøerne.

Valget faldt på den ved den franske fabrik Sud Aviation fremstillede helikopter ALOUETTE III.

Det er en énmotoret helikopter med én halerotor. Dens understel består af enten pontoner – til skibsbrug – eller af to hovedhjul og et næsehjul.

Helikopteren er udstyret med et hejseværk (hoist), der kan løfte 175 kg 30 meter. I en udvendig lastestrop (cargo-sling) kan helikopteren løfte 800 kg.

Den er beregnet anvendt til fiskeriinspektions- og redningstjeneste samt transport af 7 personer (incl. besætning).



Alouette III nr. M-438

(Foto SVN)

Der er endvidere mulighed for placering af 2 bærer i flyet. Helikopteren er forsynet med et harpunsystem for landing på skibsdæk, hvor harpunen skydes ned og griber fast i et ristværk, der er indbygget i dækket.

Med henblik på den nye tjeneste blev det første hold søofficerer i 1961 sendt til uddannelse som helikopterpiloter hos U.S. Navy i Florida, USA. Efter endt uddannelse, integreredes de i Eskadrille 722, hvor de sammen med flyvevåbnets piloter indgik i SAR-beredskabet (Search and Rescue) med S-55C, på hvilken type de fløj, til denne udgik i 1966.

De første 5 Sud Aviation SE-3160 ALOUETTE III helikoptere blev leveret i henholdsvis juni 1962 og januar 1963 og umiddelbart derefter påbegyndtes en række prøveflyvninger fra inspektionsskibet HVIDBJØRNEN med en pilot fra Royal Navy som rådgiver. Formålet var at fastsætte foreløbige bestemmelser for helikoptertjenesten i inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen.

Senere samme år kunne VÆDDEREN som det første skib operativt udrustet med en helikoptergruppe afgå til Færøerne.

Udviklingen i Søværnets Flyvetjeneste kan deles op i tre perioder:

I etableringsperioden 1961-1966 fastsattes bestemmelse for flyvning med helikoptere fra inspektionsskibe, herunder procedure og ruller m.v., således at helikoptere kunne udnyttes maksimalt til fiskeriinspektions- og redningsopgaver.

På grund af de stadigt stigende operative krav til Søværnet Flyvetjeneste, flere eftersyn på helikopterne samt omskoling af nye piloter indkøbtes i 1966 tre nye helikoptere, de blev leveret i 1967.

Udviklingsperioden 1966-1970 karakteriseres ved, at materiel og personel var til rådighed i et sådant omfang, at man kunne klare mere end dagen og vejen. Flyvetjenesten be

gyndte i denne periode at deltage i taktiske øvelser og forsøg, ligesom der nu var kapacitet til undervisning på skoler og til udarbejdelse af reviderede bestemmelser for helikopterflyvning i søværnet.

I samme periode gennemførtes i inspektionsskibene tiltrængte forbedringer af hangaren og reservedelslageret, og anvendte vindbegrænsninger blev hævet 10 knob, således at det nu blev muligt at flyve i vind op til 45 knob. Helikopteren blev forbedret ved installation af IFF/SIF og VHF, og »børnesygdommene« var efterhånden kureret. Endvidere blev der i 1970 fløjet forsøg med radarinstallation til brug i Airborne Early Warning-rollen.

I en kort periode blev der afholdt forsøg med landbaserede helikoptergrupper på henholdsvis Grønland og Færøerne. På Grønland var helikoptergruppen udstationeret fra november 1970 til juli 1971 på Narssarssuaq, men blev trukket tilbage, idet ALOUETTE'n var for lille til bl.a. at løse de pålagte opgaver. På Færøerne blev helikoptergruppen landsat i kortere perioder i forbindelse med inspektionsskibenes fravær fra færøske farvande.

I begyndelsen af 70'erne overgik Søværnets Flyvetjeneste til at deltage i farvandsovervågningen, og samtidig begyndte man at anvende helikopteren til torpedosporing, som i 1974, ved indførelsen af den svenske torpedo Tp 61, blev udvidet til at omfatte nattorpedosporing.

Siden 1970 har Søværnets Flyvetjeneste deltaget med udstationerede helikoptere i næsten samtlige øvelser i søværnet for blandt andet at evaluere mulighederne for den taktiske anvendelse af helikopterne. Flyvninger for Toldvæsenet, Farvandsdirektoratet og Politiet fandt også sted i begyndelsen af 70'erne, men disse opgaver er nu bortfaldet. I stedet lægger Forsvarets Efterretningstjeneste og Miljøstyrelsen beslag på en del flyvetid, samtidig med at behovet for transportstøtte er vokset.

Denne udvikling førte til tanker om anskaffelse af en

egentlig flådehelikopter. Disse tanker konkretiserede sig i Flådeplan 82 samt i forsvarsordningerne af 1973 og 1977 hvor styrkemålet angiver 8 flådehelikoptere og 6 inspektionshelikoptere.

Søværnets Flyvetjeneste har siden oprettelsen 1. februar 1962 været hjemmehørende på Flyvestation Værløse. Fra starten i Eskadrille 722, men fra den 29. april 1977 som en selvstændig enhed under Søværnets operative Kommando. Det første skridt mod oprettelsen af Søværnets Flyvetjeneste fandt sted den 1. september 1973, hvor »flighten« flyttede fra Eskadrille 722's lokaliteter til egen hangar.

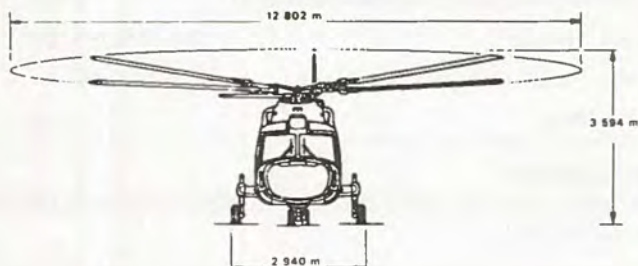
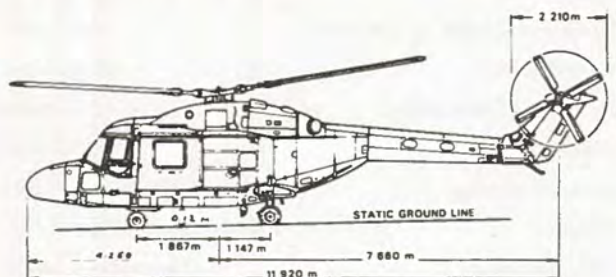
I 1977 indkøbtes et antal NAVAL LYNX til afløsning af ALOUETTE som udgik i perioden 1980-1982. De to, der var i tjeneste længst var M-019 og M-071, som forventes at flyve indtil den 1. december 1982. Den 8. juni kunne M-019 som den først modtagne fejre sin 20-års fødselsdag i søværnets tjeneste. Dette er noget af en pudsighed, for netop M-019 var den 10. december 1977 ude for et havari på Flyvestation Værløse, efter hvilket den faktisk blev erklæret totalhavareret. Alligevel blev den repareret, og fik lov til at blive blandt de to sidste.

Den 5. maj 1982 gennemførtes den sidste afflyvning med ALOUETTE III fra et inspektionsskib og i den forbindelse udtrykte chefen for Søværnets operative Kommando, kontreadmiral S. E. Thiede, sin tilfredshed med ALOUETTE III helikopterens indsats gennem en lang periode:

»Selvom denne begivenhed ikke er udtryk for reduktion og nedskæring, men en følge af indførelsen af en ny, avanceret helikopter, er det med et vist vemod, at Flåden siger farvel til ALOUETTE'n«.

For eftertiden er to bevaret, idet M-070 i 1980 blev overført til Metalindustriens Fagskole i Kastrup Lufthavn, medens Flyvemuseet har sikret sig M-388, der indtil færdigbygningen af Danmarks Flyvemuseum, er opmagasineret på Østerbrogades Kaserne.

LYNX NAVAL VARIANT (MK 80)



SKROGNUMMER	MODTAGET I ENGLAND	ANKOMMET TIL VÆRLØSE
S-134	4. JUN. 1980	6. JUN. 1982
S-142	29. APR. 1980	6. JUN. 1980
S-170	30. MAJ 1980	6. JUN. 1980
S-175	29. JUL. 1980	31. JUL. 1980
S-181	5. SEP. 1980	8. SEP. 1980
S-187	30. SEP. 1980	2. OKT. 1980
S-191	17. OKT. 1980	18. OKT. 1980
S-196	29. SEP. 1981	6. OKT. 1981

DIMENSIONER	
Længde	15,16 meter
Længde med rotor og hale foldet	10,62 meter
Rotordiameter	12,80 meter
Bredde med rotor foldet	2,94 meter
Højde	3,59 meter
Operativ fuldvægt	4.425 kg. (9.750 lbs.)
Nyttelast	1 timers flyvning med 650 kg.
Max. hastighed	150 knob (280 km/t)
Max. flyvetid (endurance)	2 timer 45 min.
Max. flyvetid (endurance med ekstra tank)	4 timer
Max. rækkevidde	330 sømil (610 km)
Max. rækkevidde med ekstra tank	480 sømil (890 km)
Besætning	2 mand

FREMDRIVNING

2 stk. ROLLS ROYCE GEM./MK 80 1001 FREE POWER TURBINE
hver på 900 BHK.

I slutningen af august 1977 blev der skrevet kontrakt med det engelske firma Westland Helicopters Ltd., Yeovil, Somerset i England om køb af 7 NAVAL LYNX Mk 80 helikoptere med option på yderligere 8 flådehelikoptere. Man håbede på at kunne skaffe de 8 helikoptere som Folketinget allerede i 1973 havde givet tilsagn om ved introduktionen af Flådeplan 82.

Indtil nu er det imidlertid kun blevet til én ekstra inspektionshelikopter og bevillingen til denne blev givet i juni 1979 samtidig med bevillingerne til GULFSTREAM III flyene.

Det var oprindelig tanken, at der skulle anskaffes 6 inspektionshelikoptere til løsning af de opgaver som udvidelsen af

fiskeriterritoriet, jf. Lov nr. 597 af 17. december 1976, hvor det danske fiskeriterritorium blev udvidet fra 12 til 200 sømil. En udvidelse der femdoblede det havområde, der skal overvåges og inspiceres af inspektionsskibe, -kuttere, helikoptere og fastvingefly (C-130 og GULFSTREAM III). På grund af en yderligere udvidelse af arbejdsområdet blev det imidlertid besluttet at hæve tallet med 1 til 7, et tal der siden er udvidet med 1 til 8.



*LYNX Nr. S-181 på helikopterdækket på inspektionsskibet
BESKYTTEREN* (Foto SVN)

NAVAL LYNX Mk 80 er udviklet ved et britisk/fransk samarbejde mellem Westland og Aerospatiale i Frankrig. Helikopteren er valgt efter omfattende undersøgelser og vurderinger af 16 forskellige helikoptertyper. Den er desuden anskaffet af Storbritannien, Frankrig, Holland, USA, Norge, Forbundsrepublikken Tyskland, Australien, Brasilien og Argentina, og anses for at være tidsvarende de næste 20 år. En årrække, der ganske svarer til ALUETTE III helikopterens levetid.

Som følge af et krav fra dansk side, er de danske LYNX leveret med udstyr til Helicopter-In-Flight-Refueling (HIFR).

Inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen, BESKYTTEREN samt korvetterne af NIELS JUEL-klassen er siden blevet forsynet med de til skibene hørende dele af dette specielle tankningsudstyr.

Kravet fra dansk side blev rejst under henvisning til helikopterens primære operationsområde, hvor den som regel vil komme til at operere over store havområder, mange gange under mindre gode vejrforhold med høj søgang. Tankningsoperationen udføres ved at helikopteren »hænger« over agterdækket og med »hoisten« hejser en brændstofsslange op til kabinen. I kabinen tilsluttes den en studs indbygget i dørken.

Man kan således gennemføre en fiskeriinspektionsflyvning og stadig være sikker på at kunne nå land, selv om en landing på inspektionsskibet ikke lader sig gennemføre.

Et andet dansk krav var en ekstra brændstoftank på 400 liter, som forøger rækkevidden målt i tid med knap 90 minutter. Ekstratanken som let kan monteres i kabinen (kroppen), er anskaffet specielt med henblik på fiskeriinspektionsflyvningerne, hvor der forekommer særdeles langvarige missioner.

En tredje egenskab ved NAVAL LYNX er muligheden for at sammenfolde hovedrotorbladene langs kroppen og knække halebommens yderste ende, med halerotoren fremefter i en stuveposition, hvilket betyder, at LYNX'en ikke optager ret megen plads om bord. Endvidere er det muligt at transportere en således sammenfoldet LYNX i flyvevåbnets C-130 Hercules transportfly, hvorved man i givet fald kan erstatte en meget lang flyvning med denne transportform. Og skulle en LYNX få et havari på Færøerne eller Grønland, er hjemtransport til bedre værkstedsfaciliteter relativ nem at gennemføre.

Flådeversionen, – udover at være bemalet i såkaldt Oxford Blue i lighed med Royal Navy's LYNX – adskiller sig i det ydre fra hærversionen ved at være forsynet med hjul i ste-

det for meder. Også næsen er lidt anderledes, idet radaren – Ferranti Seaspray – kræver en anden udformning af radardomen.

NAVAL LYNX, der er i stand til at flyve under instrumentforhold i dårligt vejr med kun 1 pilot, betyder en kraftig udvidelse af Søværnets Flyvetjenestes operationsmuligheder, og det i forening med den nye helikopters større hastighed og rækkevidde medfører, at det afsøgte havområde firedobles i forhold til det man var i stand til med ALOUETTE'n.

Af hensyn til løsning af eftersøgnings- og redningsopgaver er helikopteren forsynet med en hydraulisk kran (hoist) med en ca. 100 fod lang wire i styrebord side af kabinen. Kranen kan løfte ca. 270 kg. Når kranen ikke er i brug svinges den ind i flyet.

Under landing på inspektionsskibenes helikopterdæk i kraftig vind og høj sø, kan piloten umiddelbart efter landing – »touch-down« – dreje hovedrotorbladene til negativ stigning (negativ opdrift), således at helikopteren »suges« til dækket. Dertil kommer, at hjulene på understellet kan indstilles, så helikopteren kun kan bevæge sig omkring sin egen akse, og derved være sikret mod at køre udenbords. I lighed med ALOUETTE'n er NAVAL LYNX udstyret med en harpun, som efter landingen skydes ned på helikopterdækket, hvor den griber fat i et gitter, hvilket sikrer en perfekt og sikker fastholdelse til dækket efter landing. Derudover nødvendiggjorde anskaffelsen af LYNX, at inspektionsskibene blev ændret på visse punkter, udover den nævnte forberedelse til HIFR. Således er helikopterdækket blevet udvidet en smule samt forsynet med et andet ristarrangement end tidligere anvendt under ALOUETTE-flyvningerne.

Den 20. april 1980 kunne man ved Søværnets Flyvetjeneste se håndgribelige beviser på, at noget var ved at ske. Det første hold piloter drog afsted til England for at påbegynde

den teoretiske uddannelse på den nye helikoptertype. Piloterne tilbragte den første uge hos Rolls Royce Ltd. Watford, hvor motorer og tilhørende systemer blev gennemgået. De næste 2 uger blev tilbragt ved Westland Training Center, Sherborne, med focus på helikopteren som helhed samt på procedurer.

Kristi Himmelfartsdag, den 15. maj 1980, landede den første af søværnets nye LYNX helikoptere på et inspektions-skib, nemlig HVIDBJØRNEN, der lå fortøjet i bøje i The Pool, London, umiddelbart nedenfor Tower Bridge. Helikopteren blev fløjet af Westland Helicopters Chief Test Pilot, med chefen for Søværnets Flyvetjeneste, orlogskaptajn S. V. Andersen som 2. pilot. Efter landingen var der en kort ceremoni, hvor direktøren for Westland overrakte flyets logbog til chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor J. Skjødt.

Den 5. juni 1980 tog man afsked med Westland-fabrikkerne i Yeovil og indledte hjemflyvningen til Flyvestation Værløse via Manston til De Kooy i Holland. Næste dag gik turen via Kiel-Holtenau til Værløse.

Den officielle overdragelse af NAVAL LYNX helikopterne til søværnet fandt sted på Flyvestation Værløse den 24. juni 1980, hvor chefen for Flyvematerielkommandoen overdragede LYNX helikopterne til Chefen for Søværnet, kontreadmiral N. F. Lange, der på forsvarschefens vegne modtog disse til operativ tjeneste, for derefter at overdrage flyene til chefen for Søværnets Flyvetjeneste.

Chefen for Søværnet sagde i forbindelse med overdragelsen bl.a.: »Det er med tilfredshed og glæde, at søværnet i dag modtager de første NAVAL LYNX helikoptere til operativ tjeneste. LYNX har lige fra tegnebordet for ca. 10 år siden været betragtet som en potentiel afløser for ALOUETTE'n som inspektionsskibshelikopter, men desuden også i trit med den maritime teknologiske udvikling, som det vi dengang benævnte flådehelikoptere, til at indgå

direkte i det operative samarbejde med fregatter, korvetter og torpodobåde. LYNX's egenskaber og bevæbningsmuligheder tilgodeser på tilfredsstillende måde begge roller og kan forene dem.

Søværnet modtager i dag 3 LYNX, de næste måneder kommer yderligere 4, og de sidste ser vi i 1981.

Allerede det kommende efterår vil LYNX operere fra inspektionsskibe, i første omgang under tjeneste ved Færøerne og i begyndelsen af 1981 også ved Grønland.

Et farvel til søværnets ALOUETTE III helikoptere er dermed også indledt efter snart 20 års god og fortjenstfuld tjeneste.

Lad mig her ved mærkedagen for skift fra ALOUETTE III til LYNX benytte lejligheden til at takke hver og en for en dygtig indsats under mange krævende og farefulde situationer gennem mange år og udtale mine bedste ønsker for personellet, søværnet og flyvevåbnets myndigheder i den overgang og indfasning, der forestår.

På forsvarschefens vegne har jeg den store glæde og tilfredshed at modtage LYNX helikopteren til operativ tjeneste og overdrage den til chefen for Søværnets Flyvetjeneste«.

I løbet af efteråret 1980 indledtes træningsoperationer med inspektionsskibet VÆDDEREN. Det drejede sig om landinger og Helicopter-In-Flight-Refueling.

Første udstationering af NAVAL LYNX med et inspektionsskib fandt sted i maj 1981 med VÆDDEREN til Færøerne.

Erfaringerne med LYNX i fiskeriinspektionsrollen viser allerede nu, at effektiviteten er blevet væsentligt forøget i forhold til ALOUETTE III. De vigtigste faktorer i dette forhold er rådaren, navigationsudstyret herunder autopilot samt den omtalte ekstratank, der bevirker, at den effektive patruljetjeneste næsten fordobles i forhold til tidligere.

På en fiskeriinspektionsopgave skulle ALOUETTE'n ind

over selve målet – »on top« – hvorefter inspektionsskibet kunne bestemme målets position ved hjælp af skibets egen radar. NAVAL LYNX kan derimod selv klare denne opgave ved hjælp af sit Tactical Air Navigation System (TANS). Man behøver endog ikke at være direkte over målet, for blot dette er på helikopterens radar, kan TANS'en bestemme positionen med stor nøjagtighed.

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de flytyper, der tidligere er blevet benyttet af det daværende Marines Flyvevæsen

1. GLENTEN (*Henri Farman*) (1912-1913).
2. Donnet-Leveque (1913-1915).
3. Orlogsværftets Flyvebåd (1914-1919).
4. H.B.I. (1918-1924).
5. Friederichshafen F.F.49 (H.B.II) (1919-1926).
6. Hansa-Brandenburg W.29 (H.M.I.) (1919-1930).
7. Curtiss (F.B.VI) (1919-1924).
8. Avro 504K (L.B.I.) (1920-1928).
9. Hawker Dankok (L.B.II) (1926-1936).
10. Avro 504N (L.B.I) (1926-1936).
11. De Havilland 60 Moth (L.B.III) (1928-1940).
12. Heinkel H.E.8 (H.M.II) (1928-1940).
13. Avro Tutor (L.B.IV) (1932-1940).
14. Hawker Dantorp (H.B.III) (1933-1940).
15. Hawker Nimrod (L.B.V) (1934-1940).
16. Dornier Wal (F.M.I) (1938-1940).

Den 9. april 1940 rådede 1. Luftflotille over 13 stk. H.M. II samt 2 stk. H.B. III (Dantorp torpedobiplaner). 2. Luftflotille lå med 8 stk. L.B.V på Avnø.

Efter den 9. april blev samtlige fly demonteret og opmagasineret i Orlogsværftets Flyvemaskineværksted på Hol-

men. I Ålborg var deponeret 4 stk. helt nye skolemaskiner af typen KZ II Sport (L.M. II). Flyene på Holmen blev saboteret den 22. november 1943, men forinden havde tyskerne fjernet et enkelt fly samt motorer og andet tilbehør. Efter besættelsen reableredes Marinens Flyvevæsen for sammen med Hærens Flyvetropper at danne Hærens og Søværnets Flyveledelse pr. 1. december 1947, hvorved der blev taget et stort skridt henimod dannelsen af Flyvevåbnet.

I tiden efter 2. Verdenskrig blev blandt andet fløjet med
SEA OTTER amfibiefly og
PBY-5A CATALINA



*Inspektionsskibet VÆDDEREN med ALOUETTE III på
helikopterdekke* (Foto SVN)

FLÅDENS SKIBE

ved
orlogskaptajn H. Muusfeldt

DANNEBROG



Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
DANNEBROG	A 540 ¹⁾	2. JAN 1931	10. OKT. 1931	20 MAJ 1932 ²⁾

Note:

- 1) Skrognummer ikke påmalet
- 2) Kommandohejsning den 26. maj 1932

DIMENSIONER	
Længde	74,5 meter
Bredde	10,5 meter
Dybgående	3,6 meter
Deplacement	1225 tons
Fart	14 knob

FREMDRIVNING

2 stk. ALPHA Diesel, type GT 23L-KVO, hver ydende 930 HK.

Indtil midtvejsmodifikationen 1980-81 udstyret med 2 stk. B&W dieselmotorer.

BEMÆRKNINGER

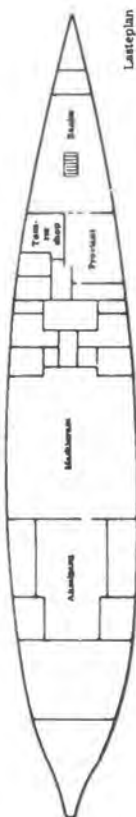
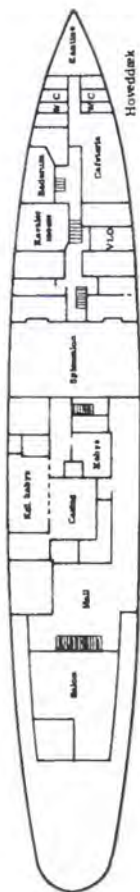
Ved projekteringen af kongeskibet DANNEBROG, stod valget mellem et nyt hjulskib, et skruedampskib eller et motorskib.

Et hjulskib ville nok være det mest statelige og uden rystelser, men på den anden side ville det ikke være så sødygtigt som et skrueskib, hvilket der måtte tages hensyn til, idet Kong Christian ønskede at benytte eget skib til længere rejser som f.eks. til Færøerne og Grønland. Et motorskib ville kunne opfylde disse krav og samtidig være det billigste i drift, hvorfor et sådant måtte foretrækkes, såfremt der kunne fremskaffes motorer, der ikke gav rystelser.

B & W fik overdraget opgaven at konstruere dieselmotorerne og Orlogsværftet fik kongeskibet i ordre.

Søsætningen fandt sted den 10. oktober 1931 og kongeskibet blev navngivet af Dronning Alexandrine. Efter færdiggørelse ved værft var DANNEBROG på prøvesejlads den 2. maj 1932 i Sundet med kongeparret om bord og efter et vellykket resultat blev kongeskibet afleveret til Marinen den 20. maj. Første kommandohejsning fandt sted den 26. maj 1932.

Fra den gamle DANNEBROG medbragtes 2 stk. 37 mm revolverkanoner, der blev udtaget under DANNEBROG's hovedeftersyn i vinteren 1954-55.



Som støttesejl og som hjælp under omsvejning er kongeskibet udstyret med en stagfok og derudover findes fok og støttesejl på stormasten.

Både for- og agterstævn har forgyldt ornamentering, og som den gamle DANNEBROG med rigsvåbenet flankeret af 2 skråtlagte Dannebrogsglaner på stang.

I løbet af vinteren 1980-81 gennemgik kongeskibet en såkaldt »midtvejsmodifikation« ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S. Midtvejsmodifikationen var opdelt i 5 hovedpunkter: Opdeling i havarisektioner (nye rørinstallationer og brandanlæg), modernisering af kabysfaciliteter og styrehus, ændring af kongeskibets strømforsyning fra jævn- til vekselstrøm, udskiftning af hoved- og hjælpemaskineri og indretning af maskinkontrolrum.

Træk af kongeskibet Dannebrog's historie

I anledning af kongeskibets 50 års jubilæum for den første kommandohejsning bringes i det følgende en kortfattet historisk gengivelse af DANNEBROG's »skibsjournal«, med kommandohejsningsperioderne placeret i parentes.

Fra kommandohejsningen i 1932 og i årene op til besættelsen var kongeskibet DANNEBROG på togt i danske farvande med bl.a. regelmæssige besøg i Sønderjylland. Derudover var kongeskibet på 2 længere togter i 1935 og i 1936. (26/5-2/10 1932, 11/5-3/10 1933, 11/5-5/10 1934).

I 1935 afgik DANNEBROG eskorteret af PEDER SKRAM og torpedobådene GLENTEN, HVALEN og LAXEN til Stockholm i anledning af Kronprins Frederik's formæling med Prinsesse Ingrid af Sverige. Som en særlig gunst og som bryllupsrejse lod Kongen kronprinseparret sejle til København med kongeskibet, medens Kongen og Dronningen rejste hjem over land. (9/5-10/10 1935).

Fra 10. juni-2. juli 1936 overførtes kongeparret på DANNEBROG's første rejse til Færøerne og Grønland eskor-

teret af INGOLF. INGOLF blev senere på togtet afløst af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Under besøget på Island førte kongeskibet det islandske kongeflag, en kronet sølvfalk på blå bund. (11/5-7/10 1936, 10/5-2/10 1937, 9/5-24/9 1938 og 9/5-1/9 1939).

Under besættelsen lå kongeskibet oplagt i København's havn. Først på Holmen og senere i København's sydhavn, og selv efter at Flåden blev sænket, den 29. august 1943, lod de tyske myndigheder kongeskibet i fred, respekterende DANNEBROG som kongens private ejendom.

Efter besættelsen blev DANNEBROG allerede den 13. juni 1945 forhalet tilbage til Holmen og oplagt under Kystflåden. I 1946 kom kongeskibet ud på sit første togt efter befrielsen. (11/6-24/9 1946).

I 1947 aflagde Kong Frederik IX efter sejlads i danske farvande officielt besøg i Norge, 27. september – 2. oktober, hvorunder kongeskibet blev eskorteret af HUITFELDT og WILLEMOES. (30/5-10/10 1947).

I 1948 overførte kongeskibet eskorteret af KRIEGER og KRABBE kongeparret til Stockholm, 13.-19. juni 1947, i anledning af Kong Gustav V's 90 års fødselsdag. (7/5-9/10 1948).

I 1949 overførte DANNEBROG eskorteret af fregatten NIELS EBBESEN kongeparret til Færøerne, det første besøg efter tronbestigelsen. Besøget indledtes den 23. juli ved ankomst til Thorshavn og afsluttedes i Våg den 27. juli. (7/5-8/10 1949).

I somrene 1950 og 1951 sejlede kongeskibet udelukkende i danske farvande. (9/5-9/10 1950 og 21/6-15/9 1951).

Under sommertogtet 1952 aflagde kongeparret eskorteret af fregatten HOLGER DANSKE besøg i Grønland, 30. juni-10. august. Under togtet aflagdes besøg i Færingehavn, Rype Ø, Godthåb, Sukkertoppen, Kangamiut, Egedesminde, Christianshåb, Jakobshavn, Sargaq, Umanaq, Godhavn, Nassarssuaq, Holsteinsborg, Evighedsfjord,

Type Ø, Grønnedal, Ivigtut, Julianehåb, Narssaq, Skovfjord. (7/5-7/10 1952).

I 1953 overførte kongeskibet eskorteret af fregatten HOLGER DANSKE kongeparret til Oslo i anledning af Prinsesse Ragnhild's bryllup. Senere på året var Dronning Juliane og Prins Bernhard på officielt besøg i Danmark, hvorunder der sejledes med DANNEBROG fra Helsingør til København. Fra 19. juni- 2. juli var kongeparret på privat besøg i Sverige. (6/5-10/10 1953).

Igen i 1954 var kongeparret udover sejlads i danske farvande på privat besøg i Visby. (7/5-17/9 1954).

Efter kommandostrygningen den 17. september 1954 gennemgik kongeskibet et hovedeftersyn på Orlogsværftet, hvorunder DANNEBROG i flere henseender blev modificeret. Kongeskibet blev bl.a. brandsikret samt udstyret med forskelligt elektronisk udstyr.

Under den franske præsidents officielle besøg i 1955 var Præsident og Madame Coty kongeparrets gæster under en sejlads fra Helsingør til det franske slagskib JEAN BART, der lå opankret på Københavns Red. Senere samme år var kongeskibet under et kryds i Østersøen på privat besøg i Sverige. (28/4-1/10 1955).

Både i 1956 og 1957 overførte kongeskibet Prinsesse Margrethe, efter prinsessens afslutning på engelsk kostskole fra England til Sønderborg. Den 7. juli 1956 under en af disse overførsler blev DANNEBROG påsejlet af den britiske fregat REDPOLE, hvorved bovsprydet knækkede. (24/4-6/10 1956 og 23/4-5/10 1957).

I 1958 overførte kongeskibet eskorteret af fregatterne ROLF KRAKE og ESBERN SNARE kongeparret på officielt besøg til Helsingfors. (21/4-4/10 1958).

I 1959 eskorterede fregatten ESBERN SNARE kongeskibet under besøg på Færøerne. Under opholdet, hvor besøg blev aflagt i Thorshavn, Vestmannahavn, Sandevåg, Sørvåg, Ejde, Klakksvig, Tverå og Våg, var foruden ESBERN

SNARE fregatterne NIELS EBBESEN og THETIS underlagt Kongedelingen. (22/4-7/10 1959).

For 2. gang var DANNEBROG i 1960 på besøg i Grønland, denne gang eskorteret af fregatten NIELS EBBESEN fra Færøerne, hvor Kongedelingen blev formeret. Efter ankomst til Grønnedal den 3. juli aflagde kongeskibet besøg i Camp Lloyd i Sdr. Strømfjord, Upernavik, Umanaq, Jakobshavn, Christianshåb, Egedesminde, Holsteinsborg, Godthåb, Frederikshab, Kangeq, Sukkertoppe, Kangamiut og Fiskemesterenshavn. (25/4-1/10 1960).

I 1961 togt i danske farvande. (24/4-7/10 1961).

Udover togt i danske farvande aflagde kongeparret og Prinsesse Anne-Marie i 1962 besøg i London. (24/4-26/10 1962).

I 1963 aflagde Kongen og Prinsesserne Benedikte og Anne-Marie besøg i Oslo i anledning af Kong Olav V's 60 års fødselsdag. Efter et kort anløb af Frederikshavn, hvor Tronfølgeren gik om bord, aflagdes besøg på Færøerne. Under togtet, der varede fra den 29. juli-11. juli, blev Klaksvig nye kirke og Frederik IX's Tunnel på Suderø indviet. (1/5-4/10 1963).

I 1964 var DANNEBROG på langfart til Grækenland i anledning af Prinsesse Anne-Marie's formæling til Kong Konstantin af Grækenland. Kongedelingen formeredes af skoleskibet ÆGIR samt minestrygerne EGERNSUND og AARØSUND, der indgik i Skoledelingen for Kadetter. (21/4-15/10 1964).

I sommermånederne 1965, 1966 og 1967 sejlede DANNEBROG, bortset fra et enkelt anløb af Helsingborg i sommeren 1967, udelukkende i danske farvande. (21/4-1/10 1965, 24/4-6/10 1966 og 25/4-5/10 1967).

Sommerens lange togt i 1968 gik for 3. gang til Grønland. Togtet varede fra 25. juli-29. august. På rejsen til Færøerne eskorteredes DANNEBROG af inspektionsskibet VÆDEREN, fra Færøerne til Grønland af inspektionsskibet

FYLLA. Under selve besøget, hvor besøg blev aflagt i Fiskerimesterenshavn, Camp Lloyd ved Sdr. Strømfjord, Godthåb, Grønnedal eskorteredes kongeskibet af inspektionsskibet INGOLF. Efter kongeparrets hjemrejse med fly fra Narssarssuaq eskorteredes kongeskibet under hjemrejsen til Danmark af inspektionsskibet.

I 1969 aflagde kongeparret besøg på Færøerne, 30. juni-11. juli, denne gang eskorteret af inspektionsskibet VÆDDEREN. Under besøget aflagdes besøg i Skålefjord, Thorshavn, Skåle, Fuglefjord, Klakksvig, Vestmannahavn og Tverå. Resten af sommeren sejlads i hjemlige farvande. (24/4-3/10 1969).

I 1970 sejledes udelukkende i hjemlige farvande. (20/4-2/10 1970).

I 1971 var DANNEBROG igen på Færøerne, denne gang med tronfølgerparret. På opturen blev kongeskibet eskorteret af inspektionsskibet INGOLF (8-11/6). Under opholdet på Færøerne, hvor besøg blev aflagt i Skålefjord, Thorshavn, Klakksvig, Fuglefjord, Runavik, Sørvåg Myggenæs, Sand Fjord, Tverå og Våg, eskorteredes DANNEBROG af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, og på hjemturen til Danmark af inspektionsskibet VÆDDEREN. (20/4-1/10 1971).

I 1972, der kom til at stå i skyggen af Kongens død, besejlede DANNEBROG hovedsageligt hjemlige farvande, med undtagelse af et kort besøg i Helsingborg. (2/5-1/10 1972).

I 1973 gennemførte kongeskibet, foruden sejlads i danske farvande, 3 udenlandsbesøg. I perioden 4.-6. juli aflagdes officielt besøg i Island, derefter var DANNEBROG på sommertogt til Bordeaux i perioden 21.-30. juli og endelige overførtes regentparret, eskorteret af minelæggerne FALSTER og MØEN, til Helsingfors, hvor der blev aflagt officielt besøg fra 4.-6. september. (30/4-3/10 1973).

Sommertogtet blev i 1974 indledt med et officielt besøg i Storbritannien i dagene 30. april-7. maj. Den resterende del af sommeren blev anvendt til sejlads i hjemlige farvande. (2/4-24/9 1974).

I 1975 havde DANNEBROG et travlt år med togter både mod øst og vest. Årets togter indledtes den 23. maj, hvor Dronningen og Prinsen om bord i kongeskibet, eskorteret af fregatten PEDER SKRAM, afsejlede fra København mod Leningrad i anledning af officielt besøg i Sovjetunionen fra 26. maj-2. juni.

Kongeskibets andet større togt i 1975 gik som nævnt mod vest. Den 11. juli afgik DANNEBROG fra København for at deltage i regentparrets første besøg som regentpar i Grønland. Dronningen gik om bord i kongeskibet i Sdr. Strømfjord den 30. juli, hvorefter DANNEBROG, eskorteret af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, under den sidste del af besøget af inspektionsskibet INGOLF, i løbet af de næste 16 dage besøgte 14 grønlandske byer – Holsteinsborg, Egedesminde, Jakobshavn, Marmorilik, Umanaq, Godhavn, Agto, Sukkertoppen, Godthåb, Grønnedal, Ivigtut, Julianehåb, Narssaq og Narssarssuaq. Den 17. august gik Dronningen i land i Narssarssuaq og fortsatte rejsen til Thule med fly, hvorefter kongeskibet sejlede til København. (28/4-25/9 1975).

Den 21. september 1976 strøg kongeskibet kommando efter årets sommertogt, der tog sin begyndelse den 31. marts. En ganske tidlig kommandohejsning, der imidlertid var i god overensstemmelse med de planer, der var lagt for sommeren. Allerede den 15. april afsejlede DANNEBROG fra Flådestation København og efter 19 dage, der omfattede anløb af Azorerne, blev flådestationen i Norfolk anløbet. I Norfolk gik Dronningen og Prinsen om bord for at indlede officielt besøg i U.S.A. med sejladsen til Washington D.C. I forbindelse med statsbesøget var der fra 9.-13. maj formeret en Kongedeling bestående af kongeskibet og

minlæggeren MØEN.

Efter det officielle besøg afgik DANNEBROG TIL Det caribiske Hav, hvor der gennemførtes besejlinger, anløb og passager af San Juan, St. Thomas, St. John, St. Croix, Martinique, Guadeloupe og St. Bartholomæus. Hjemrejsen påbegyndtes den 8. juni og efter et anløb af Madeira ankom kongeskibet til København den 27. juni. Den resterende del af sommertogtet anvendtes til anløb af danske havne (31/3-21/9 1976).

Togtet i 1977 havde et traditionelt forløb med anløb af en række danske havne, bl.a. Rønne, Odense, Nakskov, Fåborg, Nykøbing Falster, Århus og Helsingør. Udenlandstogtet gik i 1977 til norske fjorde, hvor der fra 27. juli-8. august gennemførtes en intensiv besejling fra Koppark i syd til Trondhjem i nord. (25/4-23/9 1977).

I 1978 besejledes danske farvande med anløb af Helsingør, Rønne, Nykøbing Mors, Sønderborg, Frederikshavn, Århus og Ålborg. I Ålborg navngav Dronningen den 26. september korvetten NIELS JUEL. Sommerens længste togt gik efter formering af en Kongedeling bestående af kongeskibet og minelæggeren FYEN til Færøerne. Under besøget fra 20.-29. juni aflagdes officielt besøg i Thorshavn, Klaksvig, Tverå og Våg.

Var sejladserne inden for det danske rige lange, var udenlandstogterne til gengæld korte. Det første gik til Flensborg, 13.-14. juni, der samtidig var det første danske regentbesøg i mere end 100 år. Det andet gik til Oslo, 30. juli-3. august, hvor Dronningen og Prinsen deltog i festlighederne i anledning af Kong Olav V's 75 års fødselsdag. (10/4-15/10 1978).

1979 var også et traditionelt år, sejlads i danske farvande med et indlagt udenlandsbesøg. I maj måned aflagde Dronning Elizabeth II og Prins Philip officielt besøg i København og Århus. I forbindelse med besøget indgik DANNEBROG, under forlægning til og fra Århus sammen med



DANNEBROG ved Vaag på Færøerne.

det britiske kongeskib HMY BRITANNIA, den britiske fregat HMS SHEFFIELD (forlist den 14. maj 1982 under bugsering, efter at være truffet af et EXOCET-missil den 4. maj under Falklandskrisen) og fregatten HERLUF TROLLE i en dansk-britisk Kongedeling.

I juni gennemførtes besejlinger af danske farvande med anløb af Åbenrå fra 15.-17. juni. Under dette anløb modtog Dronningen den tyske forbundspræsident Walther Scheel om bord i kongeskibet. Herefter besøgte bl.a. Vejle, Grenå, Agersø, Næstved, Fejø, Vordingborg og Christians Ø.

Fra 29. juni-6. juli aflagdes besøg på Gotland. (18/4-5/10 1979).

I 1980 gik Dronningen og Prinsen officielt om bord i kongeskibet den 9. maj. Samme aften indledtes sommerens togt med en forlægning til Kolding, hvorfra Dronningen den følgende dag kørte med bil til Fanø, for at deltage i

indvielsen af en ny søfartsskole. Om søndagen overværede Dronningen en bispeindvielse i Ribe Domkirke. Fra 15.-19. juni aflagdes officielt besøg i London og under den efterfølgende sejlads i danske farvande aflagdes bl.a. besøg i Vejle i forbindelse med indvielsen af broen over Vejle Fjord samt i Nakskov i forbindelse med navngivningen af DSB-færgerne KRONPRINS FREDERIK og PRINS JOACHIM. (8/4-11/8 1980).

Togterne i 1980 og 1981 var kortere end sædvanligt. Grunden hertil var det tidligere nævnte hovedeftersyn ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S.

Den 15. juli 1981 gik Dronningen officielt om bord i DANNEBROG og afsejlede samme dag til Århus. Under et togt til Arcachon, der indledtes den 5. august fra Esbjerg, i forbindelse med regentparrets ophold på slottet i Caix, blev de nye systemer afprøvet under en længere sejlads, idet kongeskibet først var tilbage i København den 3. september.

Allerede den 9. september afsejlede DANNEBROG fra København til Århus, hvorfra kongeskibet med kongefamilien om bord fortsatte til Limfjorden med anløb af Ålborg, Thisted og Struer. (26/6-2/10 1981).

Kongeskibet hejste i 1982 kommando den 14. april og det forholdsvis tidlige tidspunkt for kommandohejsningen skyldtes bl.a. 2 begivenheder i april måned som DANNEBROG skulle deltage i.

Den 20. april afslørede i anledning af 35 året for Kong Frederik IX's tronbestigelse en statue af kongen på Langeliniepromenaden.

For at festliggøre afsløringen lå DANNEBROG, fregatten PEDER SKRAM, korvetten OLFERT FISCHER og minelæggeren FALSTER fortøjet i bøjle i København's Havn. Programmet for sommertogtet indeholdt et besøg i Rønne med Prinsen om bord, den 26. maj. Dagen var sammenfaldende med Kronprins Frederiks fødselsdag og 50-års dagen

for den første kommandohejsning i DANNEBROG. Desuden besøgte kongeskibet Skagen og Nakskov. Et planlagt besøg på Sejro måtte aflyses på grund af dårligt vejr. Efter et ophold i Århus i forbindelse med kongefamiliens sommerophold på Marselisborg begyndte klargøringen til sommerens store togt til Grønland i anledning af 1000 året for Erik den Rødes opdagelse af Grønland.

En Kongedeling, bestående af kongeskibet, inspektionsskibet BESKYTTEREN og inspektionsskutteren TULUGAQ skulle efter programmet have hejst kommando den 26. juli i Grønndal. På grund af en for årstiden usædvanlig issituation, der vanskeliggjorde kongeskibets sejladss ændredres programmet, således at BESKYTTEREN og TULUGAQ stødte til DANNEBROG allerede den 25. juli og sammen arbejdede sig gennem isen og ankom til Narssarsuaq den 29. juli.

Efter afslutningen af festlighederne, hvor også Kong Olav, Kronprinsesse Sonja af Norge, den Islandske Præsident Vigdis Finnbogadóttir og den canadiske Generalguvernør Edward Schreyer deltog, stod DANNEBROG den 8. august atter ud af Skovfjorden.

Under den resterende del af grønlandstogtet aflagdes besøg i Godthåb, Napasoq, Jakobshavn, Marmorilik, Umanaq, Egedesminde, Holsteinsborg og Sdr. Strømfjord.

Under kongeskibets forlægning til og fra Grønland aflagdes besøg i Thorshavn og Reykjavik.

Årets sidste udenlandstogt gik til Oslo, 18.-22. september i anledning af Kong Olav V's 25 års regeringsjubilæum.

Den 23. september gik Dronningen officielt fra borde, hvormed sommertogtet 1982 var afsluttet. (14/4-1/10 1982).

FORGÆNGERE

I det følgende er nævnt de skibe, i det danske søværn, der tidligere har båret navnet DANNEBROG. Imidlertid har ikke samme motiv været benyttet, idet de 3 første havde fået deres navn efter den af Christian V genoplivede Dannebrogssorden, hvilket bl.a. kunne ses af skibenes spejlornamentering. De 2 forud for nuværende kongeskib og dette er navngivet efter flaget DANNEBROG, hvilket bl.a. blev symboliseret i den fjerde DANNEBROG ved dets galionsfigur, en kvinde med Dannebrog på en fanestang. Galionsfiguren er opstillet på Holmen.

1. Orlogsskibet DANNEBROGE, 82-94 kanoner (1692-1710)

- 1692 søsat fra Nyholm, den 6. oktober, som det første skib bygget på det nye værftsanlæg.
- 1710 deltog i Slaget i Køge Bugt, den 4. oktober, som Ivar Huitfeldts flagskib kom i brand og sprang i luften.

*2. Orlogsskibet DANNEBROGE, 70 kanoner (1739-1759).
Fabriksmester D. Thura (1734-1758).*

- 1739 søsat fra Nyholm, den 27. januar
- 1743 flagskib for R. Krag, senere på besejling med ELEPHANTEN, TRE LØVER og OLDENBORG
- 1759 udgået af flådens tal.

3. Orlogsskibet DANNEBROGE, 60 kanoner (1772-1801).

- 1772 søsat
- 1774 overførte prinsesse Sophia Friderica fra Warnemünde til København. Ankom til Dragør den 20. oktober, hvorefter prinsessen holdt sit indtog på Christiansborg.

- 1775 sendt til den nye flådestation Trosvig, Norge
- 1776 returnerede til København
- 1777 på togt til Algier med årlige gaver
- 1779 i eskadre i Sundet mellem Helsingør og København
- 1780 i Nordsøeskadre, derefter vagtskib
- 1794 udlagt på Københavns Red
- 1795-96 i dansk-svensk eskadre
- 1801 udlagt i defensionslinien som blokskib på Københavns Red, i marts flagskib for kommandør J.O. Fischer. Under Slaget på Reden den 2. april kort efter kampens begyndelse. brød skibet i brand. hvorefter J. O. Fischer flyttede sin stander til orlogsskibet HOLSTEEN. DANNEBROGE kæmpede videre under kommando af kaptajn F. A. Braun, men sprang til sidst i luften på Stubben, efter så godt som hele besætningen var gået fra borde.

4. Orlogsskibet *DANNEBROG*, 72 kanoner (1850-1897).

- 1850 søsat fra Orlogsværftet den 25. september
- 1853 på togt til Karskrona, derefter i en dansk-svensk-norsk eskadre (Den skadinaviske Eskadre) med fælles øvelser i Kattegat og Nordsøen (17. maj-10. september), senere logiskib for værnepligtige (10. september-6. oktober)
- 1861 under krigsberedskab (15. april-8. juni)
- 1862 raseret den 29. april udgik som orlogsskib den 12. juli og opførtes som panserklædt korvet med lukket batteri
- 1863 ombygningen afsluttet den 30. november

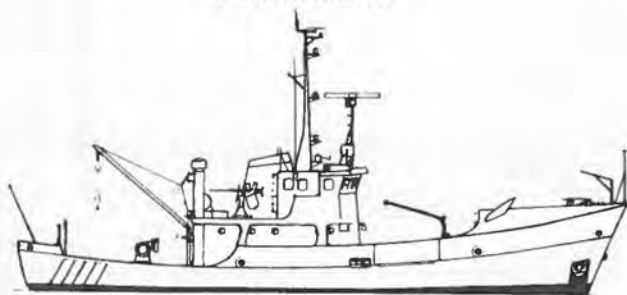
- 1864 prøvetogt i april, under krigsudrustning (30. marts-21. november), i eskadre i Østersøen, hvorefter i Nordsøeskadren
- 1865 klassificeret panserfregat
- 1870 i sommereskadre med PEDER SKRAM og LIND-ORMEN (1. juni-15. september)
- 1875 udgået af flådens tal
- 1878 indrettet som eksercer- og kaserneskip ved Dokøen
- 1896 udgået som kaserneskip og anvendt som skydemål under forsøgsskydninger med brisantgranater den 31. oktober
- 1897-98 ophugget.
Galionsfiguren opstillet på Holmen

4. Hjuldamperen DANNEBROG (1879-1931)

- 1879 søsat fra Burmesiter & Wains Skibsbyggeri den 6. oktober (samme dato som det første DANNEBROGE var blevet søsat i 1692)
- 1880 kommandohejsning den 18. juni prøvesejlads i Sundet den 29. juni
- 1880
- 1914 under kommando hver sommer
- 1880 afhentede i juli Kong Georg af Grækenland i Lübeck
- 1881 togt til Kronstadt i august under eskorte af ST. THOMAS
- 1883 togt til England i anledning af Hertugen af York og Prinsesse Marie af Tecks formæling
- 1898 togt til Schwerin og Rostock efter Prins Christian og Hertuginde Alexandrine af Mecklenburg-Schwerins formæling
- 1905 overførte Prins Carl af Danmark og Prinsesse Maud til Norge den 22. november under eskorte af GEJSER

- 1906 overførte kronprinseparret til Trondhjem i anledning af Kong Haakon VII og Dronning Mauds kroning
under eskorte af HERLUF TROLLE og HEKLA
- 1906-08 hovedrepareret, hvorunder kongeskibet blev forlænget
- 1909 overførte kongeparret til Århus den 18. maj til åbning af Landsudstilling overførte senere på året kongefamilien til Rusland Kronstadt under eskorte af GEJSER
- 1912 førte Frederik VIII's bære fra Travemünde til København den 17. maj under eskorte af OLFERT FISCHER og PEDER SKRAM
- 1913 hvidmalet med gult opstående, indtil da sortmalet med gule skorstene
- 1914 togt til Scheernes, Dover, Clais og Amsterdam under eskorte af HEJMDAL
- 1914-19 oplagt
- 1919-31 under kommando hver sommer
- 1919 afhentede prins Axel og prinsesse Margaretha i Malmø den 5. juli
- 1920 i Sønderjylland i anledning af Genforeningen
- 1922 i Norrköbing i anledning af hertugen og hertugin-den af Vestergötlands sølvbryllup under eskorte af HEJMDAL
- 1934 solgt til ophugning i juni.

ORLOGSKUTTERE

BARSØ-klassen

Kendetegn:

Trawlerbak. Konisk skorsten delvis sammenbygget med styrehus. Strømlinieformet stangmast. Lavt åbent agterdæk.

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
BARSØ	Y 300	22. FEB. 1969	10. APR. 1969	13. JUN. 1969 (20/5)*
DREJØ	Y 301	18. MAR. 1969	26. APR. 1969	. JUL. 1969 (18/6)
ROMSØ	Y 302	2. MAJ 1969	14. JUN. 1969	21. JUL 1969 (4/7)
SAMSØ	Y 303	30. MAJ 1969	6. JUL. 1969	15. AUG. 1969 (31/7)
THURØ	Y 304	10. JUL. 1969	10. AUG. 1969	12. SEP. 1969 (4/9)
VEJRØ	Y 305	4. JUL. 1969	8. AUG. 1969	17. OKT. 1969 (29/9)
FARØ	Y 306	2. OKT. 1972	17. NOV. 1972	15. MAJ 1973 (6/2)
LÆSØ	Y 307	1. DEC. 1972	12. JAN. 1973	23. JUL. 1973 (28/3)
RØMØ	Y 308	22. JAN. 1973	9. MAR. 1973	3. SEP. 1973 (22/6)

Note: Dato i () angiver første komandohejsning.

FREMDRIVNING

1 stk. B&W ALPHA dieselmotor, type 405-26 VO, ydende 500 HK ved 400 o/m med påbygget hydraulisk kobling og servomotor for bevægelse af skruebladene og med indbygget trykleje.

DIMENSIONER	
Længde	25,6 meter
Bredde	6,0 meter
Dybgående	2,8 meter
Deplacement	155 tons
Fart	11 knob
ARMERING	
2 stk. 20 mm maskinkanon	
Miner	



Orlogskutteren FARØ (Foto (SVN)

BEMÆRKNINGER

Orlogskutterne af BARSØ-klassen (Ø-klassen) er bygget ved Svendborg Skibsværft til afløsning af de orlogskuttere, som indkøbtes efter 2. Verdenskrig.

I 1969 bevilgedes midler til en serie på seks kuttere og på baggrund af klassens succes bevilgedes i februar 1971 midler til yderligere 3 enheder.

Orlogskutterne er specielt konstrueret til farvandsovervågningsopgaver i danske farvande og deres søegenskaber er så gode, at der selv efter afprøvninger i Nordatlanten i ret høj sø såvel som strømsø, hvor de bjærgede sig godt, ikke er fastsat nogen restriktioner for kutterne med hensyn til sejlads under forskellige vejrforhold. I danske farvande har kutterne været udsat for vejr af næsten enhver tænkelig art, de går godt imod søen, omend de tager meget røgvand over. I sejlads med søen er kutterne yderst vanskelige at styre og rulningerne er voldsomme og hurtige. BARSØ-klassen er ikke organiseret i nogen typeorganisation, men tilknyttes de forskellige Marinedistrikter, hvor de bl.a. deltager i farvandsovervågningen og søredningstjenesten.

FORGÆNGERE

BARSØ-klassen er i lighed med Flådens øvrige skibe navngivet efter et system der tilsigter først og fremmest at tilvejebringe en almindelig identifikation af skibet.

Til orlogskutterne er valgt Ø-navne med ø-endelse, repræsenterende øer fra de fleste danske farvandsområder.

De to serier kan uanset navneligheden skelnes fra hinanden på antallet af bogstaver i skibsnavnet, henholdsvis 4 og 5.

En del af de navne der idag anvendes til BARSØ-klassen har som det vil ses nedenfor tidligere været anvendt til mindre skibe og fartøjer, såsom fregatter, brigger og kanonjoller, samt senest til minestrygere, der udgik af flådens tal den 16. august 1965. Af sidstnævnte blev seks overtaget af Marinehjemmeværnet, der har bibeholdt de oprindelige navne.

BARSØ

Bombekanonchalup No. 2, bygget på Nyholm 1834.

Armering 1 stk. 60 pund bombekanon, 2 stk. 4 pund hau-

bitzer. Deltog i krigen 1848-50, fik navnet BARSØ i 1860. Deltog i krigen 1864 ved Vesterhavssøerne, ødelagt og erobret der.

DREJØ

Kanonchalup ved navn DRAGØ, der i gamle dage har været anvendt som navn for øen Drejø.

Bygget i København og søsat 1805, konstruktør Dahlmann. Armering 2 stk. 24 pund kanoner og 4 stk. 4 pund haubitzer. Udgået af Flådens tal 1814.

SAMSØ

1. Fregat, 22 kanoner (1746-1767)

Konstruktør L. Barbé (1740-1767)

1764 søsat fra Nyholm den 15. juni og udgået 1767.

2. Fregat, 20 kanoner (1770-1792)

Fabriksmester F.M. Krabbe (1758-1772)

1770 søsat fra Nyholm i maj måned efter at være påbegyndt i maj 1769

bygget som kadetfregat

1792 udgået af Flådens tal.

3. Brig, 20 kanoner (1808-1819)

Fabriksmester E.W. Stibolt (1788-1796)

1808 søsat fra Bodenhoffs Plads den 15. oktober

1819 udgået af Flådens tal den 26. november.

FARØ

To fiskekuttere af dette navn blev under 2. Verdenskrig overtaget af søværnet.

1. Overtaget i 1939, omdøbt til P 2 og underlagt Marinestation Slipshavn.

2. Overtaget i 1940, omdøbt til K 6 og underlagt Kystbevogtningen.

LÆSØ

1. Huggert, 10 kanoner (1743-1760)

Forliste sammen med flere transportskibe ved Landskrona i 1760.

BARSØ ved Vesterhavsøerne i perioden 6. februar-19. juli, hvor den blev sænket for ikke at falde i hænderne på fjenden.

ADOPTION

Indtil videre er kun 2 af orlogskutterne blevet adopteret af danske byer.

SAMSØ blev adopteret af Sydlangeland Kommune i juli 1979, medens den var underlagt Langelands Marinedistrikt.

DREJØ blev adopteret af Fanø Kommune den 5. juli 1980 medens den var underlagt Kattegats Marinedistrikt med station i Esbjerg.



Orlogskutteren SAMSØ (Foto: SVN)

ØVELSESKUTTERE

SVANEN og THYRA



Navn	Nr.	Sosat	Indgået i flådens tal
SVANEN	Y 101	23. JUN. 1960	31. AUG. 1960 ¹⁾
THYRA	Y 102	1961	27. MAJ 1961 ²⁾

Note:

- 1) Første kommandohejsning 1. SEP. 1960
- 2) Første kommandohejsning 16. JUN. 1961

DIMENSIONER	
Længde	19,5 meter
Bredde	4,82 meter
Dybgående	2,4 meter
Displacement	31,8 tons
Stormasts højde over dæk:	21 meter
Mesamasts højde over dæk:	10,5 meter
Sejlareal (totalt):	440 m ²

Gennem tiderne har sejlsport været et led i uddannelsen i Marinen, først med de større skibes fartøjer rigget med sejl og fra 1872 tillige med egentlige sejlbåde.

I såvel øvelsestiden som i fritiden kan alt personel således dygtiggøres i elementært sømandskab, farvandskendskab, navigation, fysisk træning, samarbejde og lederskab ved sejlads i joller, kølbåde og havkrydsere. Søværnet og dets skoler lægger stor vægt på, at man gennem denne idræts-udøvelse kommer i nær kontakt med havet og bliver fortrolig med dets særegne væsen.

De største fartøjer er de bermudariggede yawler, øvelseskutterne SVANEN og THYRA konstrueret og bygget af skibssingeniør P. Molich i Hundested i 1961. De er bygget af træ til 12 mand og fører ca. 200 m² sejl, der med spiler og mellemstagejl kan forøges til 440 m².

Øvelseskutterne anvendes i sommermånederne, hvor de indgår i Skoledelingen for Kadetter, i ind- og udland til

uddannelse af kadetter fra Søværnets Officersskole i praktiske fag, såsom navigation, sømandskab og favandskendskab og deltager som led heri i mange kapsejladser.

Gennem årene er opnået fine resultater i Kieler-Woche, Sjælland og Fyn Rundt og Skaw-Race og THYRA deltog i 1966 i Bermuda- og Transatlantickapsejladserne. Kutterne har vist sig som gode søskibe, der med passende sejlføring sejler i al slags vejr, og hver sommer tilbagelægger ca. 5000 sømil, hvilket svarer til ca. 800 timer under sejl. Udover de nævnte øvelseskuttere – SVANEN og THYRA – råder søværnet over et antal klassede og uklassede FOLKEBÅDE, et stort antal TRAPEZ-joller og diverse joller af typerne PIRAT-joller, YNGLINGE og FLIPPER-joller.

FORGÆNGERE

SVANEN

Skibsnavnet SVANEN, der muligvis har sin oprindelse fra Stormarns Sølvsvane i rigsvåbenet, har gennem tiden været tildelt mange af flådens skibe og fartøjer.

1. *Norsk orlogsskib, nævnt 1504.*
2. *Orlogsskibet SUANEN, søsat i 1509 og deltog bl.a. i en træfning ved Gedser.*
3. *Orlogsskibet SWAN-VAN-DAM, 120 mand, og nævnes i 1535 hvor det indgik i Peder Skrams flåde under Erik Gyldenstejn.*
4. *Orlogsskibet SVANEN, 70 mand.*
Var udrustet under den nordiske syvårskrig og deltog i maj 1564 i tilbageerobring af Stenvigsholm ved Trondhjem. Indgik i 1566 i den i Østersøen under admiral Hans Lauritzen opererende flåde og deltog i slaget ved Ølands

Nordre Odde den 26. juli.

Gik på grund ved Reval og blev brændt i 1569.

5. *Råskib HAMBORGER SVANE*, der blev lejet i 1576 og udgik i 1579.

6. *Orlogsskibet SVANEN*, 26 kanoner (1625-1653).

Deltog i kampen på Kolberger Heide den 1. juli 1644.

7. *Orlogsskibet SVANEN*, 44 kanoner (1647-1674).

Med hensyn til dette skib henvises til F.f.S. 131. årg. pg. 443-444.

8. *Orlogsskibet SVANEN*, 60 kanoner (1674-1716).

Under krigsudrustning i Den skånske Krig og deltog i Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677, hvor det indgik i 3. Eskadre. Sænket ved Trekroner 1720.

9. *Orlogsskibet SVANEN*, 60 kanoner (1730-1754).

1730 Søsæt fra Nyholm den 21. marts (søsterskib til TRE LØWER og tegnet af Overfabriksmester K.N. Benstrup (1731-1736). SVANEN var det første skib med kabys på øverste batteri.

10. *Kongejagten SVANEN*, 4 kanoner (1765-1789).

Søsæt fra Nyholm og var bl.a. vagtskib på Københavns Red i 1770 og benævnt kongebåd.

11. *Skonnerten SVANEN*, 8 kanoner (1799-1800)

Tegnet af fabriksmester F.C.H. Hohlenberg (1796-1803).

1800 tender for kadetfregatten FRIDERICKSVÆRN i Nordsøen. Kom ind til Norge med svært havari hvorefter masterne blev afkortede. Afgik derefter til København for i september under togt til St. Petersborg med depecher at forlise ved Øsel.

12. *Luggeren SVANEN (1810-1815)*

- 1810 søsat fra Larsens Plads.
- 1811 deltog i angrebet på Anholt, 27. marts senere station ved Christiansø
- 1814 station ved Christiansø
- 1812 station ved Grenå
- 1815 station ved Grenå.

13. *Øvelseskutteren SVANEN (1879-1912)*

Skænket søværnet i 1879 af hofjægermester Grevenkop-Castenskiold til brug ved uddannelsen af kadetter. Overtaget af Kadetskolen i 1880 og udgået i 1912.

14. *Øvelseskutteren SVANEN (1912-1957)*

Tidligere toldkrydser og anskaffet til afløsning af Svanen nr. 13.

Taget af tyskerne den 29. august 1943 og genfundet i Flensborg den 14. maj 1945.

Udgået af flådens tal i 1957 og solgt i 1958. Forlist i Sydamerika i 1971.

Udover ovennævnte har der bl.a. eksisteret en række skibe med sammensat navn. HVIDE SVANE (1659-1676), erobret fra svenskerne i 1659. Sprang i luften i 1676 under kamp med svenskerne. FORGYLDTE SVANE (omkr. 1665) og samtidig FLYVENDE SVANE.

THYRA

1. *Øvelseskutteren THYRA (1890-1957)*

Tidligere toldkrydser og fra 1904 stillet til rådighed for søofficerer.

Taget af tyskerne den 29. august 1943 og genfundet i Flensborg den 14. maj 1945.

Udgået af flådens tal i 1957.

(T.f.S. 1958, pg. 73).

TORPEDOBJÆRGNINGSFARTØJER

HUGIN-klassen



Navn	Nr.	Køllagt	Sosat	Indgået i flådens tal
HUGIN	TO 8			7. APR. 1976
MUNIN	TO 9			6. MAJ 1976
MIMER	TO 10			20. APR. 1978

DIMENSIONER

Længde	16.15 meter
Bredde	4.15 meter
Dybgående	2.15 meter
Displacement	16.75 tons
Fart	15 knob

Den 27. maj 1969 forevistes på Torpedostation Kongsøre en ide til erstatning af søværnets tidligere torpedobjærg-

ningsfartøjer. Ideskitsen viste et fartøj med huller i agterspejlet og ophalingsarrangement for torpedoer.

De tidligere anvendte torpedobjærgningsfartøjer var delvis åbne motorbåde uden spil, pumper etc., og de bjærgede torpedoerne ved at bugsere dem til havn, et system der ofte forårsagede skade på torpedoer og fartøjer.

Det nye system består i, at alle bevægelser, ophaling af torpedoer, sidetransport, trimning og styring af fartøjet, ankerspil, brand- og spulepumper er hydraulisk drevet og central styret. Derved spares mandskab, og risici for personskade ved at bakse med torpedoer er fjernet.

Dertil kommer, at det nye system betyder en betydelig økonomisk gevinst, idet reparationsudgifterne på torpedoer viser betydelige besparelser, og de 3 nye fartøjer udfører en mere effektiv tjeneste end de 6, der tidligere blev anvendt.

Ideen blev bragt til udførelse ved bygning af 3 nye torpedobjærgningsfartøjer af HUGIN-klassen. Fartøjerne blev bygget på Ejvinds Plasticjolle- og Bådeværft, Svendborg og afleveret til søværnet i April og maj 1976.

Ideen til det nye torpedobjærgningsudstyr blev skabt af 2 af Søværnets Materielkommandos medarbejdere, værkmestrene H.H. Hansen og J. Palle, Søværnets Materielkommandos Skibsvedligeholdelsesafdeling og blev videreudviklet på Torpedostation Kongsøre i samarbejde med kaptajn-løjtnant E.V. Jørgensen, overmekaniker O.C. Pedersen og mekaniker S.P. Rasmussen. For ideen, der blev betragtet som et rationaliseringsforslag, modtog de 5 af Forsvarskommandoen en belønning på hver kr. 1.000.

FORGÆNGERE

Navnene til torpedobjærgningsfartøjerne af HUGIN-klassen har ikke tidligere været benyttet i det danske søværn. HUGIN og MUNIN er navngivet efter den nordiske

mytologis gud Odin's 2 ravne, som hver morgen fløj ud i verden og observerede hvad der hændte. MIMER er navngivet efter jætten, som rådgav Odin.

Navne fra den nordiske mytologi er tidligere anvendt til de i årene 1963-1967 indgåede amerikansk byggede land-

Navne fra den nordiske mytologi er tidligere benyttet i bl.a. det danske søværn, idet de i årene 1963-1967 indgåede amerikanskbyggede landgangsfartøjer havde mytologiske navne. (BALDER-BRAGE-HERMOD-LOKE-ODIN-THOR-TYR-ULLER-VALE-VIDAR). Disse navne findes fortsat anvendelse i Sverige og Norge.

BEVOGTNINGSBÅDE

BOTVED-klassen



I oktober 1973 blev der efter et stort udviklingsarbejde mellem søværnet og Botved Boats A/S, Mullerup Havn kontraheret om en leverance til ca. 4 mill. kr. bestående af 2 stk. 44' (Botved Stor) og 3 stk. 32' (Botved Lille) motorbåde.

Botved bådene er bygget på et standard CORRONET skrog i perioden 1974-75 efter specifikationer fra Søværnets Materielkommando. De er udstyret med dieselmotorer fra

henholdsvis Volvo Penta (Botved Lille) og General Motors (Botved Stor).

DIMENSIONER		
	Botved-Stor	Botved-Lille
Længde	13,3 meter	9,75 meter
Bredde	4,5 meter	3,3 meter
Dybgående	1,1 meter	0,9 meter
Displacement	12 tons	9 tons
Fart	26 knob	27 knob
Armering	1. stk. 7,62 mm maskingevær	1 stk. 7,62 mm maskingevær



Bevogtningsbådene er leveret til søværnet i perioden 1974-75. Y 375 blev overdraget den 26. august 1974 i Mullerup Havn. Y 376 den 25. september 1974. Y 377 den 17. februar 1975. Y 378 den 4. juni 1975.

Botved-bådene indgår i marinedistrikternes farvandsovervågning og anden »stationstjeneste«.

TRANSPORTFARTØJ

SLEIPNER



DIMENSIONER

Længde	26 meter
Bredde	6.5 meter
Dybgående	2.0 meter
Deplacement	100 tons
Fart	8 knob

Navn	Nr.	Køllagt	Søsat	Indgået i flådens tal
SLEIPNER	A 558		1943	9. JUL. 1947

Transportfartøjet SLEIPNER henregnes blandt skibe til særlige formål. Med basehavn på Torpedostation Kongsøre anvendes fartøjet til ammunitions-, mine- og torpedotrans-

porter mellem Kongsøre og flådestationerne samt Motala, Sverige i forbindelse med hovedeftersyn på torpedoer af type Tp:61.

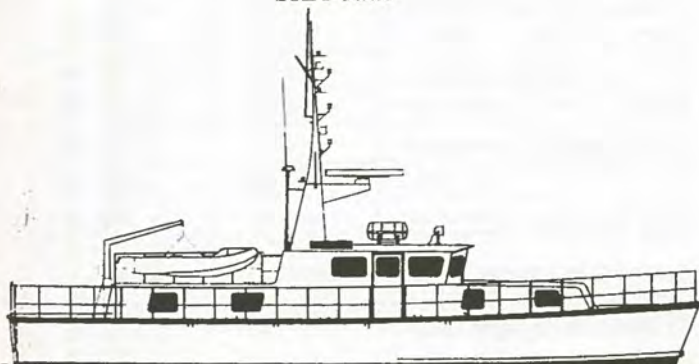
Med hensyn til SLEIPNERs fortid hersker der en vis usikkerhed. Det formodes dog, at fartøjet er bygget på Bootwerft Arp i Laboe ved Kiel i 1943 og til støtte for denne antagelse er blandt andet at SLEIPNERs lastrum er forsynet med 6 ventiler, der på få øjeblikke kan fylde lasten med vand. En forholdsregel, der normalt kun benyttes under krigsforhold. Andre mener dog, at fartøjet er betydelig ældre og bygget allerede i 1920'erne.

En ting er givet, under krigen hed fartøjet ALBERT GALLISCH og sejlede under tysk flag. Imidlertid havde søværnet allerede før krigen et transportfartøj SLEIPNER, som blev bortført af tyskerne efter 29. august 1943. Da der efter krigen skulle rydes op og beslaglagte skibe skulle tilbageleveres, mente enkelte danske officerer, at ALBERT GALLISCH måtte være identisk med den gamle SLEIPNER. Den blev derfor overdraget søværnet og sejlet til København af frihedskæmpere fra Nakskov i juni 1945. Den gamle SLEIPNER blev også genfundet i tysk havn i 1945 og hjemtaget i 1947. Dette fartøj, der allerede var søsat i 1882 var i 1947 kun tjenlig til ophugning hvortil den blev solgt i 1948.

Transportfartøjet SLEIPNER er adopteret af Nykøbing/Rørvig Kommune på initiativ af marineforeningen. Adoptionen fandt sted den 25. september 1981.

OPMÅLINGSFARTØJER

SKA-både



DIMENSIONER

	SKA 5-6	SKA 7-8	SKA 11-14
Længde	14,5 meter	15,1 meter	20 meter
Bredde	4,0 meter	4,3 meter	5,2 meter
Dybgående	2,3 meter	2,3 meter	2,8 meter
Deplacement	30 tons	30 tons	52 tons
Fart	7 knob	7 knob	12,5 knob



Nr.	Int.	Byggeværft	Indgæet	Første kommandohejsning
SKA 5	OUGK	Rantzausminde	16. JUN. 1961	
SKA 6	OUGP	Rantzausminde	15. JUL. 1961	
SKA 7	OUGQ	Holbæk	15. OKT. 1968	1. JAN. 1969
SKA 8	OUGR	Holbæk	13. NOV. 1968	1. JAN. 1969
SKA 11	OYGF	Rantzausminde	15. APR. 1981	14. APR. 1981
SKA 12	OYGG	Rantzausminde	5. MAJ 1981	14. MAJ 1981
SKA 13	OYGH	Rantzausminde	26. JUN. 1982	26. FEB. 1982
SKA 14	OYGI	Rantzausminde	25. MAR. 1982	24. MAR. 1982

Endvidere henvises til Tidsskrift for Søværnen 1981, pg. 282-295.

Note:

- 1) Påbegyndt 11. APR. 1980
- 2) Påbegyndt 17. SEP. 1980

SKA-bådene anvendes i farvandsopmålingen i danske og grønlands farvande i sommermåneder, hvor de indgår i enten Søopmålingen Danmark eller Søopmålingen Grønland. Som supplement til SKA-bådene anvendes inden for Skagen – ligeledes i sommermånederne – en af statsisbryderne, hvor tidligere et af søværnets opmålingsskibe, senere fiskeriinspektionsskibe blev anvendt. Siden 1975 har statsisbryderne hvert år indgået i Søopmålingen Danmark. EL-BJØRN 1975-1977, DANBJØRN 1978-1980 og den nyeste THORBJØRN første gang i sommeren 1981. Isbryderne assisteres af et antal opmålingsmotorbåde (0-både).

Søopmålingen udføres siden 1973 af Farvandsdirektoratets Nautiske Afdeling (tidligere Søkortarkivet, men undrlagt Farvandsdirektoratet i 1973) og udføres af søofficerer der er tilkommanderet afdelingen.

Det skal i tilknytning hertil anføres, at SKA 5 og SKA 6 blev anskaffet på foranledning af Vedel-udvalgets betænkning, hvori det bl.a. anføres: »at det vil være af stor betyd-

ning. om fremtidige søkort viser nødankerpladser, hvor skibe og fartøjer kan søge læ for dårlige vejrforhold«. Som resultat heraf gav finansudvalget den 8. september 1960 sin tilslutning til, at der bl.a. blev anskaffet 2 opmålingsmotorbåde – SKA 5 og SKA 6. Bådene blev derefter bygget efter samme specifikationer som SKA 3 og SKA 4, der udgik af flådens tal den 1. november 1973.

Seneste tilgang af nye opmålingsfartøjer er SKA 11, SKA 12, SKA 13 og SKA 14, der er bygget ved JEROS MARINE APS, Rantzausmine (tidligere Ejvinds Plasticjolle- og Bådeværft, jf. bl.a. torpedobjærgningsfartøjerne af HUGIN-klassen) og leveret til søværnet i foråret 1981 henholdsvis foråret 1982.

SKA-bådene har rødt skrog, lys grå overbygning med rødt styrehugstak.

Med det formål at tilvejebringe flest mulige »platforme« for søgående kadetter har SKA 5, SKA 6, SKA 7 og SKA 8 været »udlånt« til Skoledelingen for Kadetter og blevet alle malet i den for søværnet normalt anvendte grå farve.

