

R. STEEN STEENSEN

Kommanderkaptajn

FLAADENS SKIBE

1950



I kommission hos

DET SCHÖNBERGSKE FORLAG

1950

FLAADENS SKIBE

1950

er udsendt af Marineministeriet med støtte af FOLK og VÆRN og gives ved indkaldelsen som ejendom til alle værnepligtige af Søværnet. Da der imidlertid formentlig vil være interesse for bogen ogsaa uden for Søværnet, vil en mindre del af oplaget blive stillet til disposition for boghandlerne.

Naar til sin tid oplaget er udgaaet, vil man søge en ny udgave udsendt paa samme maade. Til denne nye udgave er det hensigten i saa vid udstrækning som muligt at anvende nyt billedstof, hvorfor man hertil allerede nu gerne modtager velegnet billedmateriale — saa vel af historisk interesse som af Flaadens nuværende skibe. Saadant billedmateriale, der om muligt helst ønskes i negativ, og som snarest efter afbenyttelsen vil blive returneret, bedes sendt til

Fjernkendingsskolen, Holmen, København K.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A. Rasmussen'. The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial 'A' and a decorative flourish at the end.

INDHOLDSFORTEGNELSE

med angivelse af søsætningsdatoer for Flaadens skibe.
Efter skibsnavnet er i parentes sat et tal, der angiver det nuværende skibs
nummer i rækkefølgen af Flaadens skibe af samme navn.

	Side	Søsat
Indledning	11	
Torpedobaade	15	
HUITFELDT (3)	15	22/6 1943
WILLEMOES (2)	15	17/3 1943
BILLE (1)	23	21/9 1946
BUHL (2)	23	10/9 1947
HAMMER (1)	23	23/6 1948
HOLM (2)	23	5/2 1948
KRABBE (3)	23	27/6 1946
KRIEGER (2)	23	4/5 1946
T 4	34	1938
T 19	34	20/7 1940
Motortorpedobaade	35	
T 51—T 61	37	1940—44
Undervandsbaade	38	
HAVMANDEN (5)	39	19/6 1937
HAVFRUEN (11)	39	6/11 1937
HAVKALEN (1)	39	3/3 1938
HAVHESTEN (5)	39	11/7 1940
U 1	43	11/10 1942
U 2	43	28/12 1943
U 3	43	19/8 1944
Skole- og inspektionsskibe	46	
HOLGER DANSKE (2)	48	4/12 1943
NIELS EBBESEN (1)	48	29/12 1943
GALATHEA (3)	52	9/9 1933
THETIS (4)	55	23/4 1940

	Side	Søsat
Mineskibe	58	
LINDORMEN (14)	58	30/3 1940
LOUGEN (3)	63	14/3 1941
LAALAND (4)	66	18/4 1941
LANGELAND (5) (se note side 9)		17/5 1950
Ministrygere	66	
SØLØVEN (4)	66	3/12 1938
SØRIDDEREN (8)	66	11/4 1942
SØHESTEN (5)	66	30/4 1942
SØHUNDEN (4)	66	16/5 1942
MS 1	71	4/4 1941
MS 2	71	19/4 1941
MS 3	71	21/5 1941
MS 5	71	13/6 1941
MS 6	71	13/6 1941
MS 7	71	21/6 1941
MS 8	71	22/7 1941
MS 9	71	12/7 1941
MS 10	71	28/8 1941
Ministrygningskuttere m. v.	77	
Engelske ministrygere (ME)	79	1943
Tidligere tyske ministrygere (MR)	80	1940—43
Bevogtningsfartøjer	81	
NARHVALEN (2)	84	4/4 1917
Opmaalingskibe	85	
HEJMDAL (3)	85	1/2 1935
FREJA (4)	87	22/12 1938
Værksted- og depotskibe (moderskibe)	89	
Ex TANGA	89	4/10 1937
TYR (1)	90	1894
VITUS BERING (1)	91	24/10 1942
Kuttere	93	
MAAGEN (10)	93	1930
TERNEN (2)	93	25/11 1936
THYRA (1)	93	1890
SVANEN (10)	93	1884
K-, P- og L-kuttere	95	
Transportskibe	96	
HOLLÆNDERDYBET (2)	96	1935
KONGEDYBET (2)	96	1935
MIDDELGRUNDEN	96	—
SLEIPNER (2)	96	1940
FREMAD (2)	97	1915

	Side	Søsat
Kaserneskeibe m. v.	97	
FYEN (9)	97	27/9 1882
HEKLA (5)	100	28/11 1890
BESKYTTEREN (1)	101	7/6 1900
GRØNSUND (1)	102	18/4 1883
Liste over Flaadens skibe 29/8 1943	103	
Kongeskibet DANNEBROG (6)	107	10/10 1931

Note: Under bogens trykning blev et nyt mineskib søsat 17. maj 1950. Det fik navnet Langeland. Af Flaadens skibe har følgende tidligere båret dette navn:

- (1) Fregat, 32 kan., 1726-36.
- (2) Brigantine, 10 kan., 1736-55.
- (3) Fregat, 18 kan., 1758-88.
- (4) Brig, 18 kan., 1808-14 (se side 64).
Overgik 1814 til Norges Marine.



Torpedobaaden KRIEGER paa siden af torpedobaaden WILLEMOES under Nyholms Kran.
Billedet giver et indtryk af størrelsesforholdet mellem de to torpedobaadsklasser.
Inderst skimtes mast og skorsten af ex-tysk T 19.



Efter den 5. maj 1945 at have medvirket ved den danske brigades overførelse fra Helsingborg til Helsingør fik den danske flotille basis i Tuborg Havn, hvorfra den den 11. maj med torpedobaaden HAVKATTEN i spidsen stod ind i Københavns Havn for at deltage i Søværnets overtagelse af Holmen.

INDLEDNING

Den 29. august 1943 sænkedes størstedelen af den danske flåde efter chefen for Søværnskommandoens ordre for at undgå at falde i Tyskernes hænder. Nogle få mindre skibe lykkedes det at nå neutralt, svensk område, og en del fartøjer — hovedsagelig dog enheder uden egentlig kampværdi saasom minestrygere, patrullefartøjer, uarmerede kuttere og lignende — blev taget af Tyskerne ved overrumpling i forskellige provinshavne — i flere tilfælde dog først efter blodig kamp.

Dermed var der ligesom i 1807 sat et foreløbigt punktum for den danske flådes eksistens. Men som i 1807, da det var Englænderne, der takket være en mindre heldig dansk udenrigspolitik følte sig tvunget til at sikre sig Danmarks flåde, der lå aftaklet og uforberedt, for at den ikke skulle friste Napoleon og tjene hans planer, var det kun materiellet, skibene, vi mistede. Personellet lykkedes det i hovedsagen at bevare, saa det kunne virke videre på anden måde og være rede den dag. Flaaden atter fik skibe.

Medens en flådes materiel om nødvendigt — saafremt penge og værfter staar til raadighed i tilstrækkeligt omfang — kan opbygges på forholdsvis kort tid, vil det tage adskillige aar at få uddannet det nødvendige personel og give det tilstrækkelig erfaring og rutine i alle de mange forskellige grader og specialer.

Takket være at det lykkedes at bevare personellet, kunne det danske søværn derfor straks efter Tysklands kapitulation træde i virksomhed.

Da den danske brigade den 5. maj 1945 satte over Sundet fra Hülzburg til Helsingør, var den ledsaget af de danske skibe, som det i sin tid var lykkedes at naa til Sverige, og som nu var formeret i en særlig flotille.

Denne flotille, der saaledes var resterne af den gamle flaade, blev begyndelsen til den nye.

I forskellige danske havne — og senere tillige i adskillige tyske — fandt man nu efterhaanden en del af Flaadens tidligere skibe i mere eller mindre beskadiget tilstand.

Det var dels nogle af de enheder, som det var lykkedes Tyskerne at tage ved overrumpling den 29. august, dels ogsaa flere af de sænkede enheder, som Tyskerne senere havde hævet og prøvet at istandsætte og i adskillige tilfælde havde bygget om.

Søværnets vigtigste opgaver i den første tid efter Tysklands kapitulation var:

1. Bevogtning af danske farvande — især grænsefarvandene mod syd.
2. Minestrygning.
3. Uddannelse af personel.

Hertil kom naturligvis fremskaffelse af egnet skibsmateriel til disse opgavers løsning. Da de faa forhaandenværende skibe langt fra kunne slaa til, og Orlogsværftets kapacitet kun tillod et begrænset nybygningsarbejde samtidig med reparation af de genfundne skibe, maatte man tillige erhverve passende skibsmateriel fra udlandet. Dette skete dels ved laan og leje og dels ved køb.

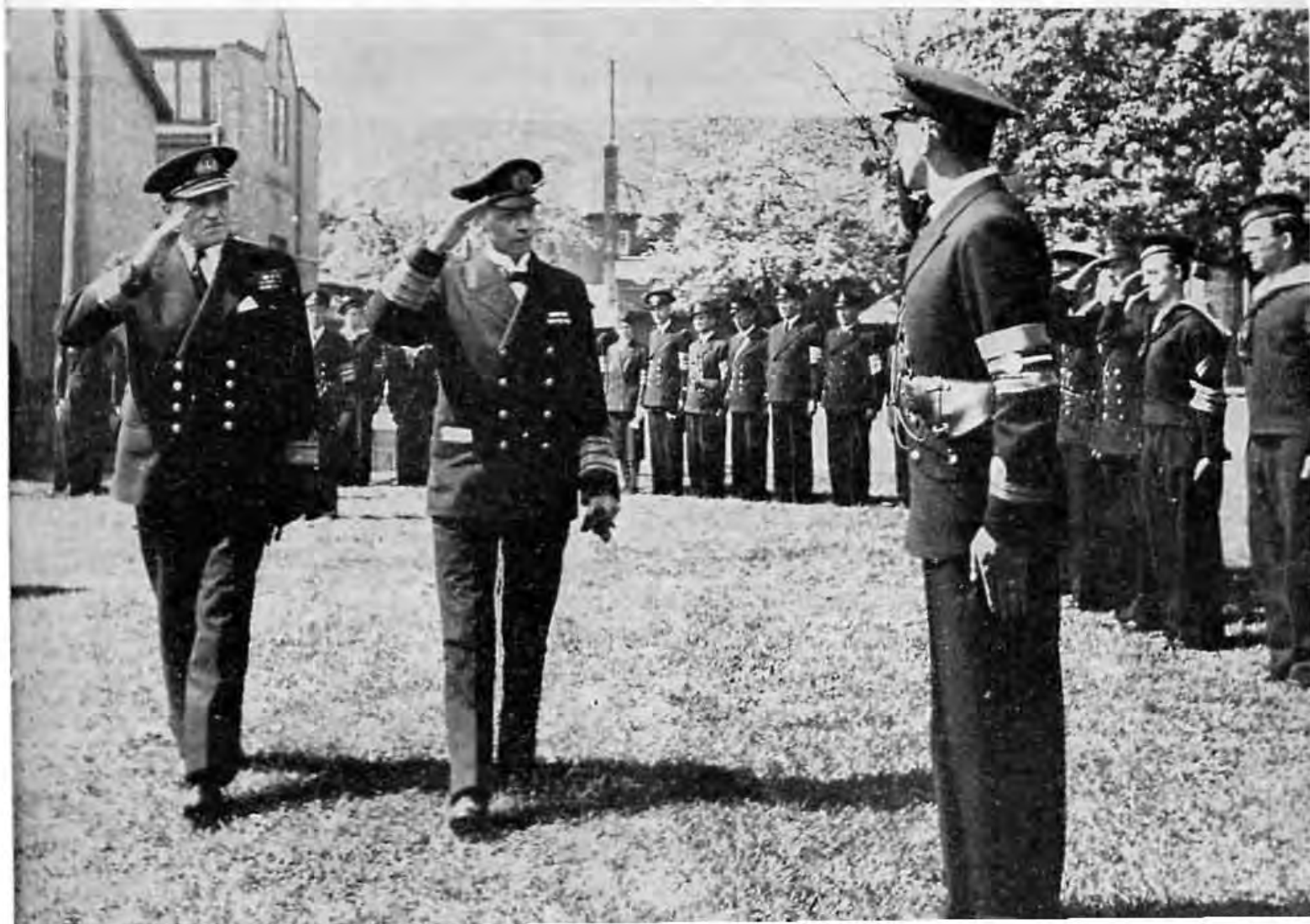
Den danske flaade fik saaledes straks i sommeren 1945 til udførelse af minestrygningen som laan overdraget adskillige saa vel engelske som tidligere tyske minestrygere. Senere paa aaret indkøbtes til uddannelse og inspektionstjeneste to fregatter og en korvet fra England.

Kort efter Kapitulationen blev der som bekendt nedsat en forsvarskommission. Men da denne kommission næppe kunne forventes at blive kortvarig, og da forholdene rundt om i verden just ikke tydede paa, at krig havde ophørt at være et middel til løsning af mellemsjækelige konflikter, maatte man ogsaa ret hurtigt tillige tænke paa Søværnets vigtigste opgave — Danmarks sømilitære beredskab, hvad enten det nu gjaldt om at afværge et direkte angreb eller løse maritime opgaver i en situation, hvor landet var neutralt. Man tog derfor saa hurtigt som muligt fat paa færdigbygningen af de 8 torpedobaade, som var bevilget og delvis paabegyndt den 29. august 1943, samtidig med at man med hjemmel i den særlige bemyndigelseslov efterhaanden erhvervede skibsmateriel fra ud-

landet. Det drejede sig her — foruden om de allerede nævnte skibe — om leje med forkøbsret af 3 engelske ubaade og indkøb af nogle tidligere tyske torpedobaade m. v. fra de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland.

I 1939 var den danske flaade ikke stor. Men selv maalt med forholdene i 1939 er Flaaden i dag kun af en meget beskeden størrelse og endnu langt fra i stand til at kunne løse de opgaver, som i en alvorlig situation kan kræves af os. Medens den danske flaades skibe i 1939 alle var bygget i Danmark — og saa godt som uden undtagelse paa Orlogsværftet — er i dag omtrent halvdelen af Flaadens skibe bygget i udlandet og har tidligere sejlet under fremmed flag — engelsk, canadisk, amerikansk, fransk, polsk, græsk — og tysk!

Den 11. maj 1945 blev Holmen af de Allieredes repræsentant, rear-admiral Holt, overleveret til chefen for Søværnskommandoen, viceadmiral Vedel. Efter overleveringen paraderede besætningen fra den danske flotille, der s. d. var løbet ind paa Holmen, for de to admiraler (v.adm. Vedel th.)



I det følgende skal der gives en udførlig omtale af hvert enkelt skib og dets historie og en forklaring af de forskellige skibsnavnes betydning og oprindelse, ligesom de danske orlogsskibe, der tidligere har båret det samme navn, vil blive nævnt.

Tiderne skifter og vaabnene skifter, men de mænd, der i vore skibe i dag betjener oliefyrede kedler og turbiner, radar og luftskyts, torpedo-apparater og moderne navigationsmidler, er af samme æt og samme blod som de, der i sin tid manøvrerede med sejl og baksede med gamle forladekanoner paa Kolberger Heide, i Køge Bugt og ved Helgoland.

Uanset alle tekniske omvæltninger og forbedringer er det manden bag kanonen, som kæmper. Hvor sindrige og udmærkede vaabnene med deres instrumenter og automatiske hjælpemidler end kan være, saa er det dog stadig de mænd, der betjener dem, som det kommer an paa. Denne sandhed gaar som en rød traad gennem alle tiders søkrigshistorie. Er derfor den danske flaaades skibsmateriel for tiden endnu langt fra af en saadan kvantitet, som vil være nødvendig for landets forsvar, saa er der dog det haab, at personellet ved under uddannelsen at gøre sin pligt og lidt til kan opnaa en saadan kvalitet, at der derved i nogen grad kan bødes paa materiellets kvantitet. Det staar da til enhver, befalingsmand saa vel som menig, at bidrage sit til, at Søværnet — tro ds a l t — alligevel kan have mulighed for at løse de opgaver, som Regeringen maatte stille det i en alvorlig situation.

Torpedobaade.

HUITFELDT (T 1) og WILLEMOES (T 2).

Disse to torpedobaade — de største som den danske flaade har haft — var allerede blevet tegnet før 1939. Det havde oprindelig været hensigten at kalde dem AALBORG og AARHUS, men man ombestemte sig, og i sommeren 1939 fik de officielt navnene NYMFEN og NAJADEN, navne der siden 1790'erne har været baaret af adskillige fregatter og korvetter og senere tillige af undervandsbaade.

Anskaffelsen af materialer skred imidlertid kun langsomt frem efter den 9. april 1940, og først i sommeren 1942 blev beddingerne paa Dokøen fri, saa kølen kunne lægges. For atter at faa beddingerne gjort klar til andre nybygninger, forcerede man nu arbejdet og gjorde saa hurtigt som muligt baadene færdige til søsætning, som fandt sted i 1943. Efter søsætningen blev arbejdet imidlertid næsten indstillet — for at Tyskerne ikke skulle føle sig fristet til at overtage dem — men da den øvrige flaade sænkedes den 29. august 1943, blev NYMFEN og NAJADEN, som henlaa under Orlogsværftet, ikke rørt. Man mente, at saafremt tegninger og visse vigtige dele blev bragt af vejen, ville Tyskerne ikke fortsætte bygningen — og denne antagelse holdt da ogsaa stik. Tyskerne byggede nemlig deres baade i store serier — og det ville kræve uforholdsmæssigt meget arbejde at fremstille nye tegninger og tilpasse disse efter tyske ønsker for blot to baade — i hvert fald paa dette fremrykkede tidspunkt af krigen.

Efter Kapitulationen genfandt man da ogsaa NAJADEN og NYMFEN liggende i Søminegraven i næsten uskadt stand.

Da pengene til disse to baade allerede tidligere var bevilget, tog man derfor saa snart det var muligt fat paa deres færdigbyg-

ning. I efteraaret 1945 fik de navnene HUITFELDT og WILLEMOES, og kommandoen i WILLEMOES hejstes for første gang den 30/5 1947.

Prisen for disse baade er ca. 12 millioner kr. pr. stk.)*

Baadenes maskineri bestaar af to gearede turbiner (danske »Atlas«), der tilsammen udvikler 22000 hk. (Til sammenligning kan anføres, at den betydeligt større aarhusbaad C. F. TIETGEN kun har et maskineri paa 4000 hk.)



Torpedobaadene NAJADEN og NYMFEN som de lå i Søminegraven, da Søværnet overtog Holmen i maj 1945.

I udlandet klassificeres fartøjer som HUITFELDT og WILLEMOES oftest som jagere (destroyers) — eller i hvert fald som kystjagere. Da baadenes hovedvaaben er torpedoer, foretrækker vi imidlertid herhjemme typebetegnelsen *torpedobaade*.

*) Naar WILLEMOES har faaet nummeret T 2, skønt den er søsat og færdigbygget før HUITFELDT, skyldes det, at numrene er givet i alfabetisk rækkefølge. Af samme aarsag har torpedobaaden KRIEGER (se senere) faaet kendingsmærket T 16, skønt den var den først søsatte og færdigbyggede enhed af denne klasse (T 11 — T 16).

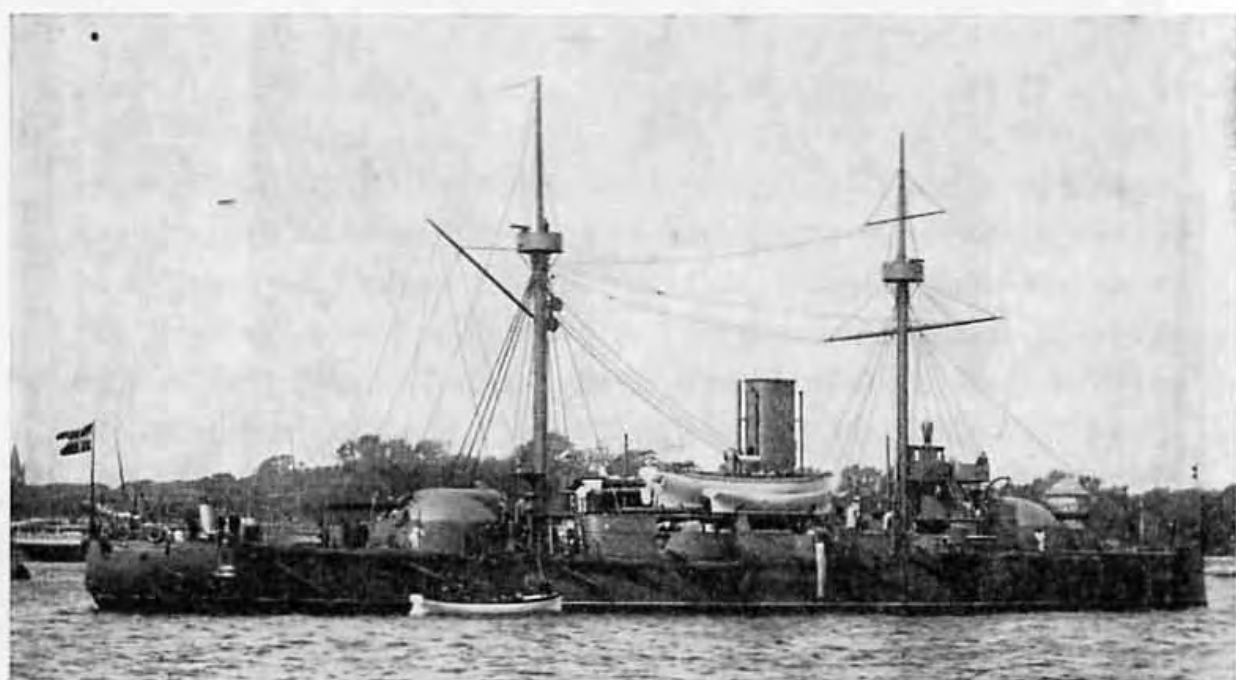
Da man i sin tid havde haft til hensigt at give de to baade navnene AALBORG og AARHUS, var det med den tanke, at man gerne saa, at der skabtes en tilknytning mellem Flaadens skibe og landets befolkning — en nærmere og naturligere tilknytning mellem folk og værn — idet man regnede med, i lighed med hvad tilfældet ofte er i udlandet, at de paagældende byer da maaske ville oprette en slags »fadderskab« for det skib, der bar byens navn eller paa anden maade havde tilknytning til denne.

Da de to torpedobaade efter Kapitulationen omdøbtes til HUITFELDT og WILLEMOES, der er mere passende navne for torpedo-baade end navnene NYMFEN og NAJADEN, viste det sig da ogsaa, at der i byerne Køge og Assens var stor interesse for at »adoptere« henholdsvis HUITFELDT og WILLEMOES. Paa deres første togter gik de to torpedobaade derfor til disse byer, hvor der afholdtes forskellige festligheder i anledning af fadderskabets oprettelse.

Ivar Huitfeldt, * 5/12 1665 i Hurum i Norge, men af gammel dansk slægt, † 4/10 1710. Efter uddannelse i Danmark gjorde Huitfeldt en aarrække tjeneste i hollandske, franske og engelske flaa-der og blev derefter ofte udkommanderet som skibschef og var en tid værftschef i Christianssand. Var som kommandør chef for linieskibet DANNEBROGE i Gyldenløves flaa- de under slaget i Køge Bugt 4/10 1710. Huitfeldt var typen paa de bedste af datidens sø-officerer, opfyldt af fædrelandskærlighed og mod, retliniet, retfærdig og tillige en fremragende sømand. DANNEBROGE (94 kanoner), der var søsat 1692 som det første skib paa det dengang nye Nyholms værft, kom som bekendt i brand straks i begyndelsen af kampen. Da branden udbrød i agterskibet, ankrede Huitfeldt, for at ilden ikke skulle trække forefter. Ankringen fandt sted tæt ved den svenske linie, idet Huitfeldt ikke ville holde af for vinden for at søge en roligere ankerplads, hvor hele besætningen kunne deltage i slukningsarbejdet. Ved at DANNEBROGE holdt af, ville nemlig de danske skibe, der laa i læ, blive bragt i en farlig situation, naar det brændende skib passerede dem. Samtidig med at man nu søgte at bekæmpe branden, vedligeholdtes imidlertid skydningen uden ophold til stor skade for fjenden, indtil ilden



Ivar Huitfeldt.



IVER HVITFELDT (2), panserskib, 1886—1919.



Torpedobaaden HUITFELDT.

naaede krudtmagasinet og DANNEBROGE sprang i luften. Af skibets besætning paa 550 mand reddedes kun 3.

Huitfeldt ligger begravet i Hurum kirke i Norge. En mindesøjle med kanoner og kugler opfisket fra DANNEBROGE's vrage er rejst paa Langelinie i København, og et af skibets ankre er opstillet i kasernegaarden paa Søværnets Kaserne.

HUITFELDT er Flaadens tredie enhed, der bærer søheltens navn.

(1), der stavedes HVITFELDT, var en kanonchalup søsat 1808 i Christianssand. Den havde 30 aarer og var armeret med 2 stk. 24-pundige kanoner og 4 stk. 4-pundige haubitser. Overgik 1814 til Norges Marine.

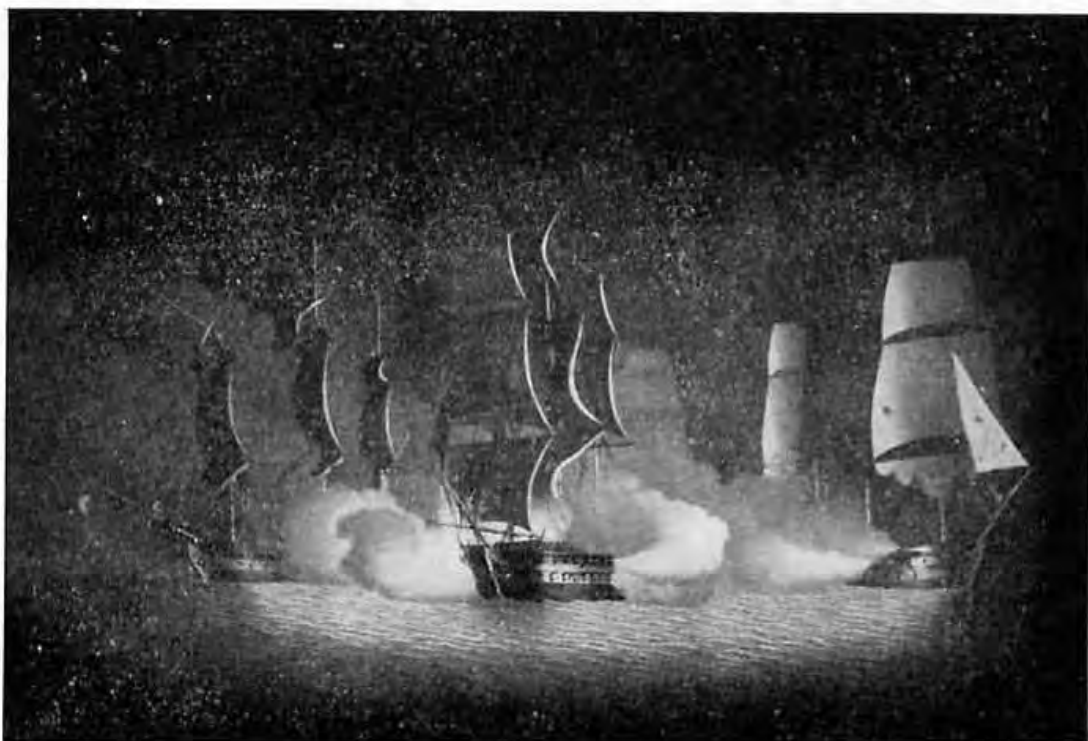
(2) var et panserskib, hvis fulde navn var IVER HVITFELDT. Søsat paa O. V. 1886. 3450 tons, 15 knob; artilleri: 2 stk. 26 cm, 4 stk. 12 cm og 12 stk. mindre skyts samt 2 stk. 38 cm torpedoapparater. Var ofte udrustet og deltog i eskadreøvelserne. Deklasseredes i 1909 til defensionsskib. Det var ikke udrustet under Sikringsstyrken 1914—18, men laa som reservekasernes skib og vagtskib ved Hønsebroløbet under hele krigen. Udrangeret 1919 og solgt til ophugning i Holland.



Peter Willemoes.

Peter Willemoes, * i Assens 11/5 1783, † 22/3 1808. Udmærkede sig i fremragende grad som chef for Flaadebatteri Nr. 1 (Det Gernerske Flaadebatteri) i slaget paa Rheden den 2. april 1801, hvor han som bekendt bl. a. tiltrak sig Nelsons opmærksomhed ved sin dristige kamp med det engelske admiralskib. Fik i 1807 tilladelse til at gaa i russisk tjeneste, men vendte efter bombardementet af København og Flaadens ran samme aar straks tilbage til Danmark, hvor han atter udmærkede sig ved troppeoverførslerne over Store Bælt, som beherskedes af Englænderne.

I 1808 udkommanderedes han — sandsynligvis netop paa grund af sit kendskab til forholdene i Store Bælt — med linieskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK (chef: kaptajn Jessen), der skulle rense dette farvand for engelske skibe. Linieskibet naaede dog



Kampen ved Sjællands Odde 22. marts 1808, hvor Willemoes faldt.

ikke at løse denne opgave, idet det i Store Bælts nordlige del mødte overlegne engelske søstridskræfter, som tvang det til kamp. Herunder faldt Willemoes (kampen ved Sjællands Odde 22. marts 1808). Linieskibet maatte efter en haard fægtning mod en overlegen engelsk styrke — to linieskibe og en fregat — tilsidst sættes paa land og brændte derefter.



Torpedobaaden WILLEMOES.



Torpedobaaden HUITFELDT.

Willemoes ligger sammen med de andre i kampen faldne begravet i heltegraven paa Oddens kirkegaard.

Navnet WILLEMOES har tidligere været baaret af en skruekanonbaad, som søsattes 1861 paa O. V., 172 tons, 11 knob, armering: oprindelig 2 stk. 30-pundige kanoner (15 cm) og 4 stk. 4-pundige haubitser, senere 2 stk. 37 mm revolverkanoner. Under krigsudrustning 1864. Derefter forskellige togter. Fra 1881 opmaalings-skib og som saadant udrustet næsten hver sommer. Udgaet: 1933.

Torpedobaaden WILLEMOES er saaledes Flaadens andet skib af dette navn.



Torpedobaaden HUITFELDT.

BILLE (T 11) og BUHL (T 12),
HAMMER (T 13) og HOLM (T 14),
KRABBE (T 15) og KRIEGER (T 16).

I februar 1941 fremsatte Tyskerne krav om udlevering af 12 danske torpedobaade, og efter et stærkt tysk pres paa den danske regering, bøjede denne sig. Kravet reduceredes imidlertid efterhaanden til kun at omfatte de 6 nyeste baade (DRAGEN, HVALEN, LAXEN, GLENTEN, HØGEN og ØRNEN) — dog uden vaaben — idet de skulle tjene som »fangbaade« ved tyske ubaades angrebsøvelser og torpedoskydninger. Til gengæld lovede de tyske marinemyndigheder — naturligvis mod betaling — at stille materiale til disposition for O.V. til bygning af 6 nye torpedobaade til erstatning for de »laante«. Dette løfte blev i begyndelsen holdt, men da man ikke kunne se bort fra den mulighed, at Tyskerne senere hen ogsaa ville »laane« disse 6 nye torpedobaade, naar de engang var blevet færdige, fremskyndedes arbejdet ikke i nævneværdig grad. Efter at de store torpedobaade NAJADEN og NYMFEN (se tidligere) var løbet af stabelen, begyndte man dog at lægge kølen til de tre første erstatningsbaade paa Dokø-beddingerne, og en del spanter rejstes, men efter den 29. august 1943 indstilledes arbejdet naturligvis helt.

Tyskerne gjorde intet forsøg paa at bygge dem færdige, og da de tre nybygninger ved overtagelsen af Holmen i maj 1945 fandtes saa godt som urørte, besluttede man at færdigbygge dem. Det var ganske vist ikke helt den type torpedobaade, som Flaaden ville have bygget, saafremt man nu havde haft frit valg, men da typen ville være særdeles anvendelig, og da ingen flaade under en krig har haft for mange fartøjer — og da navnlig ikke hurtige fartøjer — og man tillige var bundet af bevilling og til dels af de materialer, der allerede forefandtes, blev beslutningen om færdigbygningen truffet.

Den første enhed, KRIEGER, blev som et symbol paa Flaadens genopbygning søsat paa aarsdagen for Kapitulationen, den 4. maj 1946. De næste to søsattes derefter samme aar og højste kommando i 1948. De tre sidste søsattes i 1947 og 1948.



Steen Andersen Bille.



Torpedobaaden BILLE.

Torpedobaaden BILLE er opkaldt efter admiral *Steen Andersen Bille*, * i Assens 23/8 1757, † 15/4 1833. Han gennemgik med udmærkelse de lavere officersgrader og fik i 1797 som kaptajn udkommando som eskadrechef i Middelhavet. Det var et vanskeligt hverdels under stridighederne med Barbareskerne og dels under Napo-



Kampen ved Tripolis 16. maj 1797. I midten fregatten NAJADEN, til venstre briggen SARPEN og i forgrunden et lejet maltesisk fartøj.

leonskrigenes forviklinger at beskytte den danske søhandel og konvojere koffardiskibene i hine fjerne farvande. Eskadren i Middelhavet bestod som regel af 5—6 fregatter og brigger foruden mindre fartøjer. Nu og da forstærkedes eskadren dog af et linieskib eller to. Men Bille løste opgaven paa en maade, der kendetegnede ham ikke alene som den fødte søkriger, men tillige som en dygtig og smidig diplomat. Mest kendt er affæren ved Tripolis 16/5 1797, hvor Bille med fregatten NAJADEN, briggen SARPEN og et mindre fartøj kæmpede med 6 tripolitanske skibe, der omtrent havde et dobbelt saa stort antal kanoner som de danske skibe. Det lykkedes Bille at lokke Tripolitanerne til søs, hvor han pludselig braste bak og optog kampen. Efterhaanden led Tripolitanerne saa meget, at de maatte trække sig tilbage og søge beskyttelse under batterierne i land. I 1801 var Bille atter eskadrechef. Hans eskadre, der laa klar til afsejling i København, blev imidlertid stoppet, da Englænderne viste sig i de danske farvande. Under slaget paa Rheden var Billes eskadre opankret vest for Trekroner og spærrede selve indløbet til Københavns Havn. Da Nelson imidlertid angreb den udlagte blokskibslinje i Kongedybet sydfra, kom Billes eskadre ikke i kamp. I 1807 ledede Bille Københavns søforsvar og førte personligt udfaldet med kanonbaadsflotillen 17/8. Kanonbaadenes kampe forhindrede, at byen blev bombarderet fra søen. Bille, der ikke ville underskrive kapitulationsbetingelserne med Flaadens udlevering, var i krigen 1807—14 samlingsmærket indenfor Marinen og organiserede Flaadens genopbygning. En søn, der ligeledes bar navnet *Steen Andersen Bille*, var i 1845—47 som kaptein chef for korvetten GALATHEA (s. d.) paa dennes berømte rejse Jorden rundt. Eskadrechef under krigen 1848—50 og senere marineminister. Af de talrige søofficerer af slægten Bille kan endvidere nævnes *Søren Adolph Bille*, der 10/8 1809 udfor Frederiksværn erobrede den engelske orlogsbrig ALLART. Denne brig, der oprindeligt havde været dansk (med samme navn), var blevet taget ved Flaadens ran i 1807.

BILLE er Flaadens første skib af dette navn. Adopteret af Holbæk i november 1948.



Peter Buhl.

Torpedobaaden BUHL er opkaldt efter løjtnant *Peter Buhl*, * i Fredericia 16/5 1789, † 6/7 1812 i Lyngør. Som kadet var han i 1807 under Københavns forsvar fører af en armeret barkas og mistede ved et angreb paa et engelsk batteri ved Kalleboderne den venstre arm. Udnævntes til løjtnant for »sit raske og modige forhold«. Var chef for kanonbaade under krigen. Tog adskillige priser og udmærkede sig ofte i kamp. Blev to gange taget til fange af den engelske kaptajn Stewart, men blev begge gange udvekslet. Var i 1812 om bord i den nye fregat NAJADEN (chef: kaptajn Holm, se senere). Her mødte han for tredje gang kaptajn Stewart, da denne med dygtighed og stor dristighed førte sit linieskib DICTATOR ind i Lyngør havn, hvor NAJADEN var søgt ind. Under den følgende kamp, hvor NAJADEN blev ødelagt, faldt Buhl sammen

med en stor del af besætningen (6/7 1812). De faldne ligger begravet i krigergraven paa Askerød ved Lyngør.

Navnet BUHL har tidligere været baaret af en skruekanonbaad (søsterskib til WILLEMOES (1) s. d.) søsat 1861, bygget paa Baumgarten & Burmeisters etablissement (senere Burmeister & Wain). Under krigsudrustning 1864. Forlist ved stranding i Hornbækbugten 1874.

BUHL, der saaledes er Flaadens andet skib af dette navn, er adopteret af søheltens fødeby, Fredericia.



Torpedobaaden BUHL.

Torpedobaaden HAMMER er opkaldt efter kaptajnløjtnant *Otto Christian Hammer*, * 22/8 1822 i Hulerød i Nordsjælland, † 10/3 1892. Dygtig og energisk søofficer, der i begge de slesvigske krige deltog i Vesterhavsoernes forsvar. Blev efter krigen 1848—50 krydstold- samt fyr- og vagerinspektør ved Vesterhavsoerne, hvorved han erhvervede sig et indgaaende lokalt kendskab til farvane her. Beordredes ved krigens udbrud 1864 til chef for Vesterhavsoernes forsvar, og ledede dette — trods ringe styrke og personel — med en saadan dygtighed, at øerne holdtes fri for fjendtlig landgang til 10/7, dagen før fjendtlighedernes ophør. Fanø lykkedes det dog ikke Tyskerne at besætte. Den ved øerne stationerede kanonbaadsflotille brændtes og sænkedes ved Föhr. Modtog en



Hans Peter Holm.



Otto Christian Hammer.

æressabel fra den dansksindede befolkning paa Vesterhavsøerne som tak for øernes forsvar.

HAMMER er Flaadens første skib af dette navn. Torpedobaaden var under færdigbygning i foråret 1950, og Haderslev har adopteret baaden.

Torpedobaaden HOLM er opkaldt efter kaptajn *Hans Peter Holm*, * 17/6 1772 paa Frederiksberg, † 26/10 1812 i Norge. Var som løjtnant om bord i fregatten NAJADEN under affæren ved Tripolis (se BILLE). 1809—10 næstkommanderende i det franske linieskib PULTUSK, der havde dansk besætning (De Danske paa Schelden). Blev i 1811 chef for briggen LOLLAND. Angreb 2/9 s. a. udfor Arendal sammen med briggerne SAMSØE og ALSEN to engelske orlogsbrigger, hvoraf den ene, MANLY, blev erobret. I 1812 chef for den nye fregat NAJADEN (søsat 1811) og brigdelingen ved Norge. 6/7 1812 blev NAJADEN i Lyngør ødelagt efter en haard og ulige kamp med det engelske linieskib DICTATOR. Holm førte derefter en kanonbaadsflotille. Drukne 26/10 1812 i den norske skærgaard. Begravet paa Langesund kirkegaard.

En søn, orlogskaptajn *Peter Christian Holm*, var chef for fregatten JYLLAND under kampen ved Helgoland 9/5 1864. En søn af orlogskaptajn P. C. Holm, den senere kommandør *Gustav Frederik*

Holm, blev en berømt grønlandsforsker. Som leder af en ekspedition med konebaade langs Grønlands østkyst 1883—85 opdagede han de hidtil ukendte bopladser i Angmagssalik distriktet.*)

HOLM er Flaadens anden enhed, der er opkaldt efter kaptajn H. P. Holm. Den første var en kanonchalup, der blev søsat i Trondhjem — antagelig 1812. Den var armeret som HVITFELDT (1) — s. d. — og havde som denne 30 aarer. Dens fulde navn var CAPITAIN HANS PETER HOLM, og den overgik ligesom HVITFELDT (1) i 1814 til Norges Marine.

HOLM, der hejste kommando i efteraaret 1949, er adopteret af Thisted.



Torpedobaaden HOLM.

Torpedobaaden KRABBE er opkaldt efter kaptajn *Peter Greis Krabbe*, * 22/11 1755, † 21/4 1807. Var 1800—01 chef for fregatten FREJA, der konvojerede handelsskibe til og fra Middelhavet. 25/7 1800 blev FREJA i Kanalen stoppet af en engelsk eskadre paa 6 skibe, hvoraf 3 fregatter (ialt 130 kanoner mod FREJA's 40). Englænderne ønskede at visitere konvojen, men Krabbe afslog i henhold til sine instruktioner dette, og da Englænderne sendte fartøjer over til de danske skibe, aabnede FREJA ilden. Efter en times haard kamp mod overmagten maatte FREJA stryge og førtes med flag og vimpel vajende til engelsk havn. Ved visitationen efter kampen fandt Englænderne ikke krigskontrabande i konvojen, og efter at FREJA var blevet repareret paa et engelsk orlogsværft,

*) Et af Grønlands Styrelses dampskibe bærer navnet GUSTAV HOLM.



Peter Greis Krabbe.

fortsatte Krabbe med sin konvoj til Middelhavet, medens affæren overgik til diplomatiske forhandlinger, der som bekendt senere endte med slaget paa Rheden. Kongen udtalte sin allerhøjeste anerkendelse af Krabbes konduite og skænkede ham ved hans hjemkomst en guldæressabel.

Under Kanonbaadskrigen (1807—14) disponerede Flaaden i aarene 1808—10 over en koffardibrig, der hed KRABBES MINDE. Om dette koffardiskib var opkaldt efter kaptajn Krabbe vides nu ikke med fuld sikkerhed, men sandsynligheden taler derfor, da Krabbe foruden den kongelige æressabel fik en hædersgave af Grosserer-Societetet i København netop som handelens og søfartens anerkendelse af hans konvojering af de dansk-norske koffardiskibe. Briggen KRABBES MINDE indrettedes som brander og var bl. a. stationeret ved Dragør (Brander - se fodnote side 60).



Torpedobaaden KRABBE.

I Porsgrund i Norge byggedes i 1810 en kanonjolle, der fik navnet PEDER KRABBE. Da talrige andre af de i Norge byggede kanonbaade var opkaldt efter danske og norske søhelte, er der — trods d'et i fornavnet i stedet for t — ingen tvivl om, at den var opkaldt efter den dengang nylig afdøde kommandørkaptajn Krabbe. — Kanonjollerne var noget mindre end kanonchalupperne. De havde hver 24 mands besætning og 18 aarer og var armerede med 1 stk. 24 pundig kanon opstillet agter samt to smaa haubitser. PEDER KRABBE overgik i 1814 til den nye norske marine.

Torpedobaaden KRABBE kan saaledes med nogenlunde sikkerhed siges at være Flaadens tredie skib, der er opkaldt efter søhelten. KRABBE (3) er adopteret af Nykøbing F.

Torpedobaaden KRIEGER er opkaldt efter kontreadmiral *Johan Cornelius Krieger*, * i København 7/7 1756, † 9/7 1824. Var i 1778—82 i fransk tjeneste under den nordamerikanske frihedskrig og udmærkede sig her. 1788 i russisk tjeneste. Derefter chef for fregatter og linieskibe, bl. a. i Middelhavet 1798—1801. Under Engländernes angreb paa København 1807 chef for den flydende de-



Johan Cornelius Krieger.

fension og ledede her forskellige udfald med kanonbaadene. 1808 —12 chef for kanonbaadsforsvaret i Sundet. Angreb 9/6 1808 syd for Saltholm en stor engelsk konvoj og erobrede briggen TURBULENT og 12 koffardiskibe. Angreb 20/10 s. a. i vindstille ved Lillegrunden (Sundets sydlige del) det engelske linieskib AFRICA. Efter en haard kamp slap linieskibet tilsidst bort takket være en opkommende brise, men det var da saa forskudt, at det maatte returnere til England, hvor det p. gr. af ødelæggelserne maatte kasseres. Efter krigen virkede Krieger med stor dygtighed som overekvipagemester (chef for Orlogsværftet) og havde en ikke ringe andel i Flaadens genopbygning.

Det er saaledes særdeles symbolsk, at Flaadens første nybygning efter 29' august 1943 netop er blevet opkaldt efter Krieger. Torpedobaaden er adopteret af Rønne.

Navnet KRIEGER har tidligere været baaret af en skruekanon-



Torpedobaaden KRIEGER blev som den første nybygning efter krigen søsat 4. maj 1946 paa eetaarsdagen for Kapitulationen.

baad (søsterskib til WILLEMOES (1) og BUHL (1) s. d.), søsat 1861 og bygget paa Baumgarten & Burmeisters etablissement. Under krigsudrustning 1864. Derefter forskellige togter i eskadre og øvelsesskib for kadetter. Fra 1881 opmaalingsskib og som saadant udrustet næsten hver sommer. Udgaet 1925.

Ligesom adskillige andre slægter har slægten Krieger givet Flaaden mange fremragende søofficerer. Da skruekanonbaaden KRIEGER i 1861 fik dette navn, var det saaledes til minde om kaptajnløjtnant *Christian Krieger*, der som næstkommanderende i linieskibet CHRISTIAN VIII faldt om bord i dette, da det sprang i luften i Eckernførde 5/4 1849. Sammen med trediekommanderende, kaptajnløjtnant Marstrand, der ogsaa faldt, og efter hvem et søsterskib til skruekanonbaaden KRIEGER blev opkaldt, forblev han paa sin post til det sidste og ledede redningsarbejdet, saa største delen af besætningen blev bragt fra borde, inden skibet sprang i luften.



Torpedobaaden T 19, ex tysk.

T 4 og T 19.

T 4 og T 19 er tidligere tyske torpedobaade, der blev købt af de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland. Prisen for T 19 var 5000 dollars. Baadene gik for egen maskine fra Wilhelmshafen til København, hvor T 19 ankom 29/11 1947 og T 4 18/6 1948.

Paa billedet af T 19 bemærker man »knækspantet« paa skibssiden forude.

Hvorvidt disse to store torpedobaade vil blive sat i stand for senere at indgaa i Flaaden, eller om de skal ophugges — enten begge eller eventuelt kun den ene — for at man paa anden maade kan drage nytte af deres værdifulde vaaben og instrumenter, er endnu ikke afgjort.



Den tidligere tyske torpedobaad T 4 ankommer til Holmen 18. juni 1948.

Motortorpedobaade.

I 1947 overtoges fra de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland 10 motortorpedobaade eller hurtigbaade (»Schnellboote«) S 15 — 68 — 79 — 97 — 107 — 122 — 127 — 133 — 197 og 306. De ankom til København i juli 1947.



Tidligere tyske motortorpedobaade efter ankomsten til Holmen.

Englænderne betegnede disse baade som »E-boats« (enemy-boats). S 15 var af den ældre type med torpedorørene anbragt oven paa en lav bak, medens alle de øvrige er af den nyere type med indbyggede torpedorør i en høj bak. De nyere er søsat i aarene 1940—44.

Det var meningen, at 6 à 7 af de bedste af disse baade skulle istandsættes, idet de øvrige skulle »kannibaliseres«, d. v. s. ophugges og deres maskineri og øvrige »indmad« anvendes som reservedele for de istandsatte baade. Prisen for alle ti baade var 212.500 kr. — men istandsættelsen af en enkelt andrager gennemsnitlig 1 à 1½ mill. kr. Dette er dog billigt, idet en ny baad ville koste mere



Motortorpedobaaden T 52. Torpedorørene aabne og klar til skud.

end det dobbelte — bortset fra vanskeligheden ved overhovedet at faa den bygget under de nuværende forhold.

I 1948 købtes yderligere fire enheder, S 206 — 207 — 216 og 305, og idet man samtidig overtog en del reservedele, er der nu haab om, at ialt 10 eller maaske 11 baade efterhaanden kan istandsættes og indgaa i Flaaden. De sidste fire baade ankom til København 20. juni 1948.



Motortorpedobaaden T 53 i dok.

De istandsatte motortorpedobaade har faaet numre fra T 51 og opefter som følger:

T 51	ex	S 306
T 52	ex	S 107
T 53	ex	S 216
T 54	ex	S 133
T 55	ex	S 206
T 56	ex	S 127
T 57	ex	S 305
T 58	ex	S 79
T 59	ex	S 197
T 60	ex	S .
T 61	ex	S 207

Af motortorpedobaadene er T 56 i august 1949 blevet adopteret af Hørsholm kommune.

Der findes to hovedtyper af motortorpedobaade. Den ene er den lette »glidebaad« med knækspant og flad, V-formet bundprofil, den anden er den tunge og mere robuste »deplacementsbaad« med U-spant (d. v. s. alm. skibsform). Glidebaadene, som under farten til dels løftes ud af vandet og glider hen over dette (»criscrafts«), kan opnaa højere fart, men de er meget sensible og dyre i vedligeholdelse og eftersyn og egner sig ikke saa godt for urolige farvande som de danske med kort og krap sø. I modsætning hertil er deplacementsbaadene langt mere robuste og sødygtige, men de kan til gengæld ikke komme op paa de helt høje farter, som glidebaadene kan opnaa under gunstige vejrforhold. Glidebaadenes maskinerier er eksplosionsmotorer med benzin som brændstof. Brandfaren er saaledes større her end i de nyere deplacementsbaade, der har lette dieselmotorer. I de tyske hurtigbaade, som istandsættes, findes 3 saadanne lette Mercedesdieselmotorer, der hver virker paa sin skrueaksel med 2000 å 2500 hk. Ialt er maskinkraften saaledes 6000 å 7500 hk. De danske motortorpedobaade er alle deplacementsbaade.

Saa vel glidebaade som deplacementsbaade er som regel bygget af træ.



Skibskirkegaarden i Søminegraven maj 1945.

Undervandsbaade.

Den 29^e august 1943 blev alle Flaadens 9 undervandsbaade sænket paa Holmen*). Tyskerne hævede dem efterhaanden for at faa bassinerne gjort fri og anbragte dem i Søminegraven, der ved Kapitulationen nærmest lignede en skibskirkegaard. Ved sænkningen blev alt maskineri, alle elektriske installationer og instrumenter ødelagt, og Tyskerne, der var indstillet dels paa seriebygning af deres ubaae og dels paa helt andre typer, prøvede ikke paa at istandsætte nogen af de danske ubaae.

Efter Kapitulationen blev B- og D-baadene solgt til ophugning, medens H- og C-baadene bevaredes, C-baadene for eventuelt at

*) 4 af H-klassen, 2 af D-klassen (DAPHNE og DRYADEN) og 3 af C-klassen (ROTA, BELLONA og FLORA). 3 tidligere udrangerede baade af B-klassen (RAN, TRITON og GALATHEA) var oplagte uden »indmad« og blev ikke sænket, da Tyskerne ikke kunne anvende dem.

tjene som maal ved fremtidige skyde- og dybdebombeforsøg — og de fire H-baade for muligvis senere at ombygges. Kun skroget af disse fire sidste baade kan bruges, men da man formentlig maa skære baadene over og forlænge dem ved at indsætte nogle ekstra spantelængder paa midten for at faa plads til alle de nye apparater, som er tilkommet under krigen, er deres færdigbygning temmelig tvivlsom. Da baadene imidlertid endnu ikke er endeligt kondemnerede og udrangerede, skal de her kort omtales.



Ubaaden HAVFRUEN.

HAVMANDEN (H 1), HAVFRUEN (H 2),
HAVKALEN (H 3) og HAVHESTEN (H 4).

Medens *havmanden*, *havfruen* og *havhesten* som bekendt er væsener fra den nordiske folketro eller overtro med henholdsvis menneske- og hestelignende udseende, er *havkalen* navnet paa en hajart, der er almindelig i Ishavet og det nordlige Atlanterhav m. v. Den opholder sig paa bunden og paa større dybder (300—600 m). Er som regel træg og langsom, men meget rovgridsk. Navnet er saaledes særdeles passende for en ubaad. Foruden at være et fabeldyr er havhesten tillige et tilnavn til hvalrossen, især anvendt i Norge.

HAVMANDEN er Flaadens femte skib af dette navn. Dens første navneforgænger var et orlogsskib, som nævnes i en udrustet flaadestyrke 1573. Dette skib kaldtes dog senere MEERMAND.

(2) var en fregat paa 30 kan., som i hvert fald eksisterede i aarene 1672—74. Blev i 1674 solgt til det Vestindiske Compagni.

(3) paa 30—36 kan. indgik i Flaaden 1675—82. Deltog i flere søslag i den skaanske krig, bl. a. slaget i Køge Bugt 1/7 1677, men blev ligeledes solgt til det Vestindiske Compagni. Her fik skibet en krank skæbne. Paa rejse til Vestindien medførende guvernøren med familie samt 100 fanger, gjorde fangerne oprør 20/1 1683, kastede guvernøren over bord, dræbte chefen m. fl., hvorefter det var deres agt at sejle til Irland eller Island. Skibet befandt sig i Nordsøen, men ukendte med navigationen sejlede oprørerne ind i Skagerak og Kattegat, hvor skibet strandede i nærheden af Marstrand og blev vrøg.

(4) var en ubaad bygget i Fiume (dengang Østrig), søsat 1912. 165 tons, 13 knob, 2 stk. torpedoapparater i stævnen. Kendingsmærke (A)3. Under Sikringsstyrken 1914—18 blev HAVMANDEN under sejlads i overfladen 19/10 1914 udfør Nakkehoved ved en fejltagelse beskudt med torpedoer fra den engelske ubaad E 11. En af torpedoerne skurede under bunden paa HAVMANDEN, men detonerede ikke. Udrangeret og solgt til ophugning 1928.

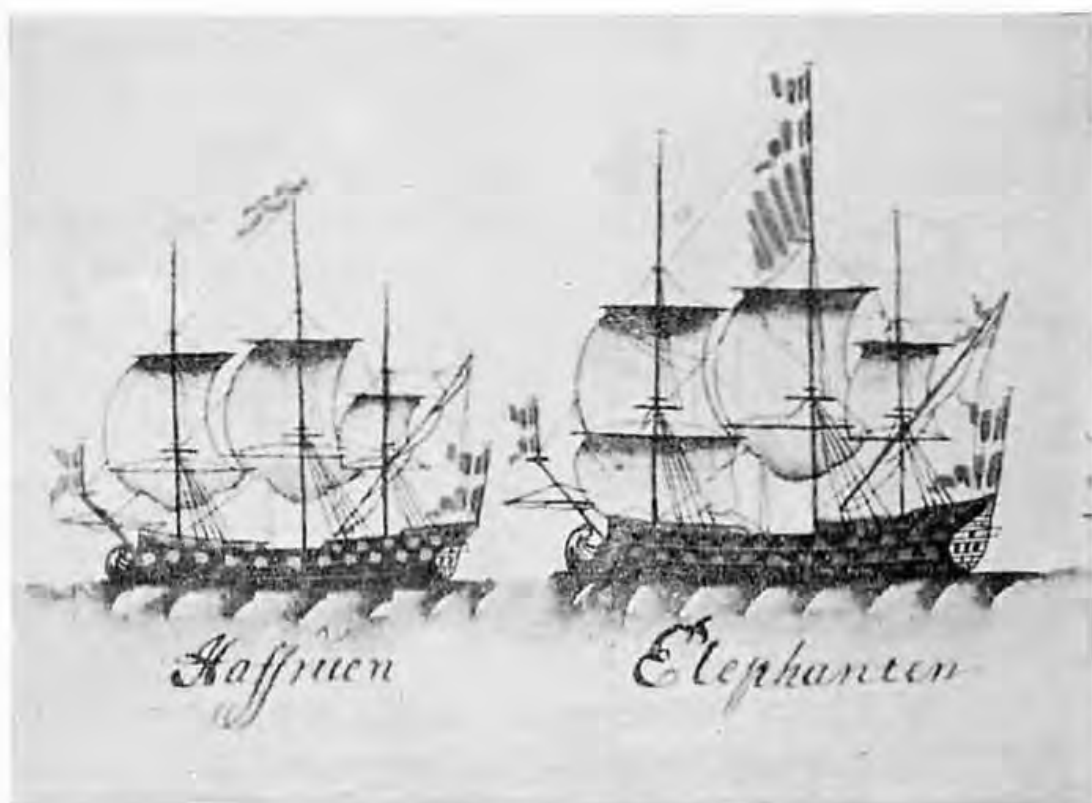
HAVFRUEN er Flaadens ellefte skib af dette navn, der, som man vil se — næsten 400 aar gammelt — er et af de ældste skibsnavne, som findes i den danske flaae i dag. Kun navnet SVANEN (s. d.) er ældre, men det bæres nu ikke af et egentligt orlogsskib.

HAVFRUEN (1), en saakaldt »pinke«*), nævnes allerede 1556. Skibet var nær blevet overrumplet ved et natligt angreb med baade, da det 12/9 1565 laa udfør Varberg.

(2) I 1566 nævnes et andet skib HAVFRUEN, der i 1572 kaldtes MEERFRUEN og i 1576 NORSKE HAVFRUE. Forliste 1577 paa vej til Island og blev vrøg.

(3) Et mindre orlogsskib paa 20—30 kan., 1663—91. Hed oprindeligt SPITZBERGEN. 1669 kaldt DANSKE HAVFRUE til adskillelse fra (4).

*) Skonnertrigget, mindre fartøj især anvendt til krydsertjeneste og som aviso (depechefartøj).



Orlogsskibe fra begyndelsen af 1700-tallet. HAVFRUEN (6), 1701-38 tv.
(Vedrørende ELEPHANTEN se fodnoten side 59).

(4) SVENSKE HAVFRUE paa 40—44 kan., 1677—86. Blev erobret af LINDORMEN (5) i slaget ved Møen 1/6 1677.

(5) Jagt (12—22 kan.) 1683—1726. Stationeret paa Elben. Ses ogsaa kaldt DEN DANSKE HAVFRUE og senere tillige benævnt MEERMIN.

(6) Orlogsskib (70 kan.) 1701—38. Var bl. a. med i slaget i Køge Bugt (4/10 1710) og ved Rügen (1715) under den store nordiske krig. Under slaget i Køge Bugt søgte HAVFRUEN forgæves at komme det brændende DANNEBROGE til hjælp.

(7) Fregat (30 kan.) 1760—90. Deltog i togtet mod Algier 1770—72.

(8) Fregat (40 kan.) 1789—1807. Var i længere perioder stationeret i Middelhavet (Steen Billes eskadre) og havde her under kaptajn Jost van Dockums kommando som konvojchef Juleaften 1799 tæt øst for Gibraltar en affære med 3 engelske fregatter, som ønskede at visitere konvojen; van Dockum nægtede at give tilla-

delse hertil, og ved kanonild blev de engelske fartøjer, der var paa vej over til konvojen, tvunget til at trække sig tilbage. 6/6 1800 afvistes udfor Malaga en engelsk fregat, der ville visitere HAVFRUEN's konvoj, og to dage senere, 8/6, blev udfor Cap de Gata 3 engelske fregatter ligeledes med magt tvunget til at afstaa fra visitering. Fregatten blev røvet af Englænderne 1807 ved Københavns kapitulation.

(9) Fregat (46 kan.) 1825—65. Var under krigsudrustning under begge de slesvigske krige og deltog under blokadetjenesten ved de tyske kyster i flere mindre affærer. Solgt til privat rhederi 1865. Sejlede i 1880'erne som koffardiskib bl. a. paa Australien og foretog rejsen England—Adelaide paa 81 døgn, hvilket var noget af en rekordpræstation. HAVFRUEN var paa dette tidspunkt næsten 60 aar gammel.

(10) Ubaad (1912—32). Søsterskib til den første ubaad HAVMANDEN, men bygget paa O. V. Kendingsmærke: (A)2.

Som den tolvte bærer af navnet kan endvidere anføres transportskibet DEN LILLE HAVFRUE — se side 96.

HAVKALEN er Flaadens første skib af dette navn.

HAVHESTEN har 4 navneforgængere.

(1) Jagt (18 kan.) 1612—44. Kaldtes ogsaa SØHESTEN. Deltog i Chr. IV's krige. Var med i Pros Mund's eskadre 1644 og erobredes af Svenskerne i slaget i Femernbælt.

(2) Orlogsskib, 1669, solgt til Ostindiske Compagni i 1672.

(3) Torpedobaad, 1888—1918. Bygget af Thornycroft i England. 110 tons, 21 knob, 4 stk. 38 cm torpedoapparater. Torpedobaaden sank efter kollision med torpedobaaden STØREN under en natøvelse i Store Bælt 17/8 1904, men blev bjerget samme aar og istandsat. Omdøbt til T 4 i 1916 for at give sit navn til (4).

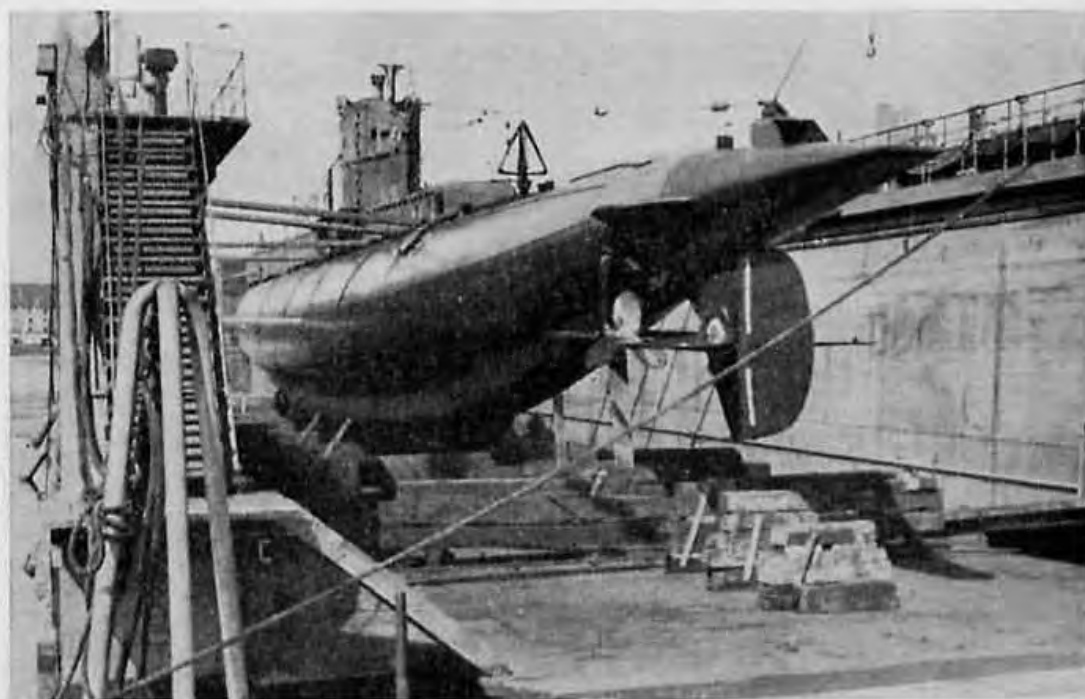
(4) Torpedobaad 1917—43. Bygget paa O. V. Søsterskib til NARHVALEN (se senere). Omdøbt til HAVØRNEN 1938 for at give sit navn til den nuværende ubaad HAVHESTEN. HAVØRNEN blev 29/8 1943, da vejen til Sverige var spærret af overlegne tyske søstridskræfter, sat paa land og sprængt ved Stammenakke (Sjællands sydpunkt) for ikke at falde i Tyskernes hænder.



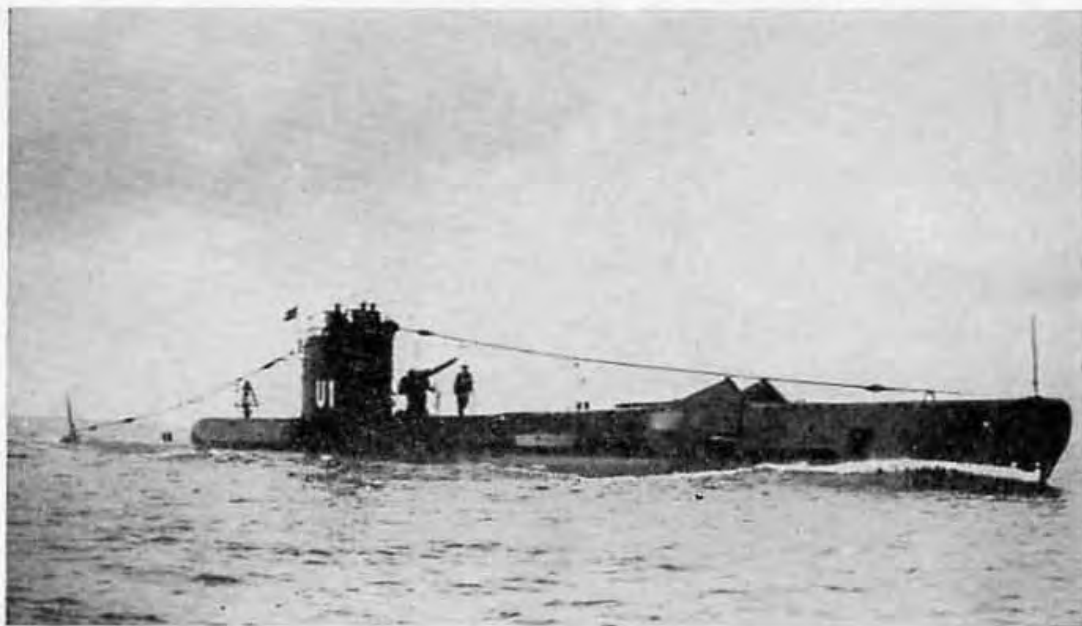
Ubaaden U 3.

U 1, U 2 og U 3.

Da Flaaden efter Befrielsen ikke raadede over sejlklare ubaade, og dette vigtige vaaben ikke kan undværes i et dansk søforsvar, lejede man i efteraaret 1946 — foreløbig for tre aar — tre engelske ubaade af U- og V-klasserne. Danske søofficerer var allerede



Ubaaden U 2 i dok.



Ubaaden U 1.

under Besættelsen illegalt sendt til England og havde her gjort tjeneste i ubaade af disse klasser, der saaledes ikke var ukendt for personellet. Baadene er betydeligt større end H-baadene, vore hidtil største ubaade.

Ved lejemaalet havde man sikret sig forkøbsret til baadene, saa-



Depotskibet TYR med ubaade paa siden.

ledes at man, saafremt de passede til vore farvande, var sikker paa at kunne beholde dem. Da baadene kun var lejet, ville man ikke foreløbig give dem navne, men nøjedes med at give dem betegnelserne U 1, U 2 og U 3. Lejemaalet skulle dog først gælde fra den dag, baadene efter endt eftersyn hejste kommando, hvilket skete i løbet af 1947.

U 1 havde oprindelig den engelske betegnelse P 52. Da den frie polske flaaede overtog baaden, fik den det polske navn DZIK (ɔ: vildsvin).

U 2 hed som engelsk VULPINE (ɔ: den ræveagtige).

U 3 havde oprindelig som engelsk betegnelsen P 87, men hed tillige VORTEX (ɔ: malstrøm). Som tilhørende den frie franske flaaede fik den navnet MORSE (ɔ: hvalros).

U 1 tilhørte den engelske U-klasse, U 2 og U 3 derimod V-lassen.

Medens U 2 og U 3 ikke har nogen krigshistorie af betydning, har U 1 under polsk flag i aarene 1943 til 1945 taget meget aktiv del i søkrigsbegivenhederne. Den har saaledes været paa krigspatrouille ud for den norske kyst og i Middelhavet, hvor den i 1943 bl. a. deltog i operationerne under invasionen paa Sicilien. Den længste patrouille var paa 26 dage. Adskillige gange har den været udsat for angreb med dybdebomber, men uden at blive beskadiget. Efter at den havde torpederet et tankskib i Adriaterhavet, blev der endog kastet 72 dybdebomber mod den. 6—7 større fjendtlige skibe — troppetransportskibe og tankskibe — og 12 mindre fartøjer sænkede den i Middelhavet, de større skibe med torpedoer, de mindre i nogle tilfælde med artilleriild. Alt i alt har DZIK sænket 50.000 tons fjendtlig skibstonnage. Efter Kapitulationen blev den af politiske grunde lagt op og overførtes i 1946 til den engelske flaaede. Kort efter blev den overtaget af den danske flaaede.

I 1949 var U 1 i august—september paa en tre ugers patrouille i Skagerak, hvor den var uden forbindelse med land og holdt sig neddykket om dagen for at træne besætningen i optræden under »krigsmæssige« forhold.

Skole- og Inspektionsskibe.

Straks efter Befrielsens hektiske dage maatte man gaa i gang med uddannelsen af personel. Hertil — ligesom til inspektionstjenesten ved Færøerne og Grønland — var særlige skibe nødvendige. I den første tid klarede man sig saa godt man kunne med, hvad der var for haanden af sejlklaart materiel saasom mineskibe, minestrygere og opmaalingskibe.

Man havde som skoleskibe særlig haft blikket rettet mod de engelske fregatter — en let og ret hurtig kanonbaadstype. Samtidig havde man ogsaa interesseret sig for den noget langsommere korvettype, som mentes velegnet til fiskeriinspektionstjeneste i Nordsøen og ved Færøerne samt til stationstjeneste ved Grønland.

Disse fregatter og korvetter, der specielt var bygget til konvojbeskyttelse, maa naturligvis ikke forveksles med sejlkrigsskibstidens fregatter og korvetter.

Sejlkrigsskibstidens større skibstyper havde i tiden 1800—1860 navn efter antallet af batteridæk. Korvetten havde saaledes 1 som regel aabent, i sjældnere tilfælde lukket batteridæk, og fregatten øverst 1 aabent og nederst 1 lukket (kendetegnet ved en hvidmalet batterilinie med sorte kanonporte), medens lineskibet havde 1 aabent og 2 lukkede batterier (kendetegnet med 2 hvide batteriliner). De største lineskibe, der benævntes tredækkere (bl. a. admiral Nelsons VICTORY), havde øverst 1 aabent dæk og derunder 3 lukkede batteridæk (3 hvide batteriliner). Alle disse skibstyper havde tre fuldriggede master. Briggerne, der under gode vejrforhold var datidens hurtigste skibe, havde kun to fuldriggede master og et aabent batteridæk med lettere kanoner. I enkelte tilfælde kunne der saa vel i brigger som i korvetter findes en hvid batterilinie. Efter dampens indførelse kom der dog nogen vilkaarlighed i rigningen, indtil sejlene helt fortrængtes af dampen. I panserfregatter fra denne overgangsperiode kunne saaledes findes indtil 5 master.

I Danmark benyttedes som regel benævnelsen orlogsskib i st. f.

linieskib. I tiden før 1800 var der dog ikke saa faste regler for skibenes klassificering. De større skibe kaldtes linieskibe uden hensyn til, om de havde eet eller to lukkede batteridæk, derefter fulgte fregatterne, dengang ofte kun med eet aabent — eller halvt lukket batteridæk. Benævnelsen fregat indførtes i Danmark omkring 1640. En snau var en fregat — i visse tilfælde dog kun et tomastet skib — hvor den agterste undermast var af en særlig konstruktion (en slags dobbeltmast, hvor gaffelsejlets masteringe gled frit paa den agterste del). De mindre skibe hed dengang hukkerter, jagter, galejer m. v. Briggerne blev først almindelige i slutningen af 1700-tallet, og benævnelsen korvet indførtes ikke før omkring aar 1800.

Antallet af kanoner i sejlkrigsskibene kan ikke altid — lige saa lidt som i nutidens krigsskibe — direkte anvendes ved sammenligning mellem skibenes styrke, idet kanonernes kaliber, ligesom i vore dage, varierede betydeligt. De svære kanoner (24-pundige og derover), som opstilledes paa de større skibes underste batteridæk, anvendtes saaledes slet ikke i korvetter og brigger og lignende mindre skibe, der f. eks. kun havde 4- eller 8-pundige kanoner som sværeste skyts.

Derimod havde de smaa rokanonbaade een à to kanoner af samme kaliber som de sværeste kanoner i linieskibene. Datidens kanonbaade var saaledes miniaturekampskibe, som i skærgaarde og indre farvande under gunstige vejrforhold (vindstille) kunne angribe selv de største linieskibe (agterfra eller forfra, hvor linieskibene kun var i stand til at svare med nogle faa kanoner), hvorimod det ville være utænkeligt med brigger eller korvetter at vove et angreb paa et linieskib. I modsætning til tidligere tiders kanonbaade, der var armerede med svært skyts, har nutidens kanonbaade lettere skyts. De anvendes især til stationstjeneste, som vagt- og patrouilleskibe og til konvojbeskyttelse.

Under den anden Verdenskrig havde man i England brug for klare og tydelige typebetegnelser for at kunne skelne de nye typer eskorteskibe fra de mange andre eksisterende — og da misfor-



Fregatten HOLGER DANSKE.

staaelse nu ikke var mulig, genoplivede man de gamle typebetegnelser fregatter og korvetter.

Oprindelig havde det været hensigten at anskaffe to af hver af disse typer — og man havde endog allerede givet dem navne. Fregatterne skulle saaledes hedde HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN og korvetterne THETIS og TRITON. Købet gik ogsaa i orden for de tre førstnævnte enheders vedkommende, medens derimod købet af den korvet, der skulle hedde TRITON, annulleredes, da man foreløbig mente at kunne klare sig med en enkelt korvet til tjeneste i Nordsøen og ved Færøerne.

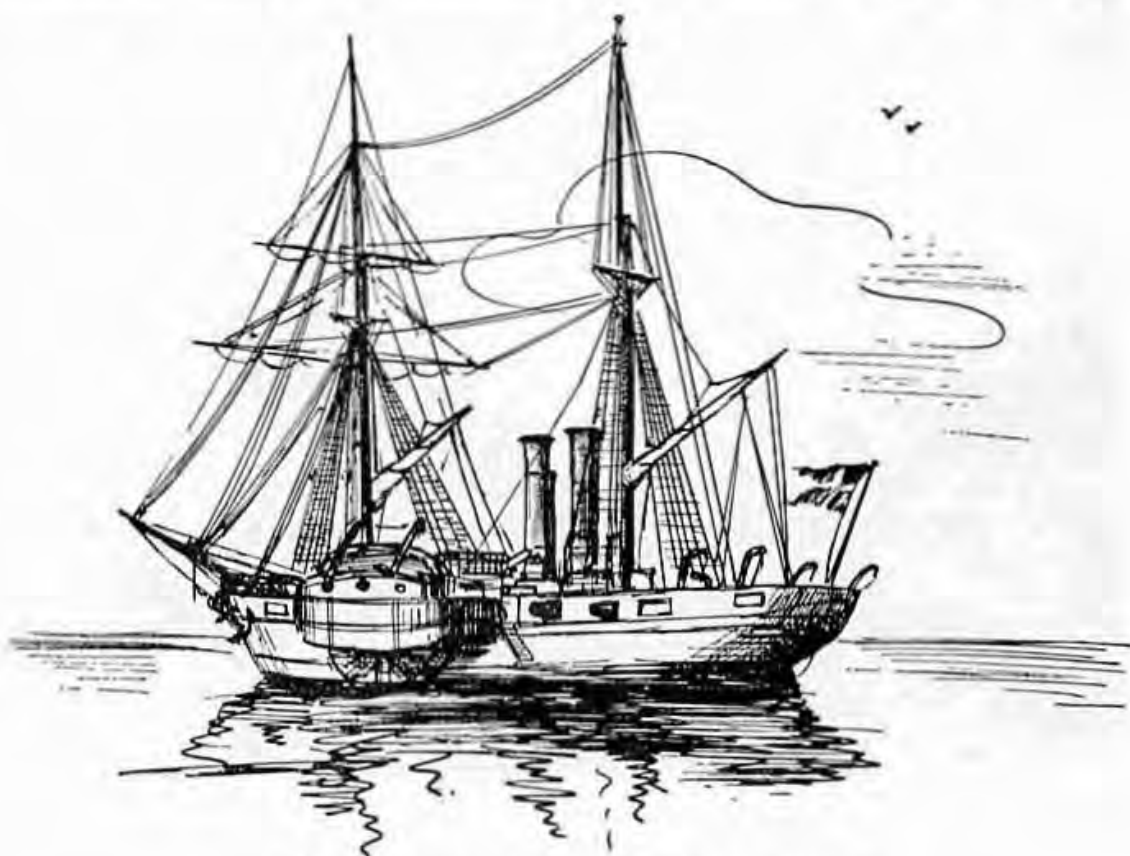
HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.

Tidligere engelske fregatter af *River*-klassen. Hed oprindelig henholdsvis MONNOW (flod i grevskabet Monmouth i den sydvestlige del af England) og ANNAN (skotsk flod i grevskabet Dumfries). MONNOW, der byggedes af Charles Hill & Sons, Ltd., Bristol, indgik i den engelske flaaede 6/3 1944 og har udsejlet mere end 45.000 sømil i eskortetjeneste. ANNAN, der byggedes af Hall, Russell & Co., Ltd. i Aberdeen, tilhørte Royal Canadian

Navy. Overtaget af den danske flaade henholdsvis 20/10 og 27/11 1945. Pris £ 265.000 for hver. Har fra 1946 afvekslende været anvendt som skoleskibe for kadetter og math-elever med togter til Middelhavet, Madeira, Azorerne, U. S. A., Grønland og Island m. v. 1947—48 havde NIELS EBBESEN et større eftersyn, og i 1948—49 fik HOLGER DANSKE et lignende.

Begge skibe har faaet nationale danske navne, som tillige havde tilknytning til Modstandsbevægelsen. Randers var den første by, der indførte fadderskab for Flaadens skibe, idet byen allerede i 1946 adopterede NIELS EBBESEN. Paa sit første togt blev skibet indbudt til at aflægge besøg i Randers, inden et længere udenlandstogt tiltraadtes. Senere adopteredes HOLGER DANSKE af Helsingør.

Holger Danske er i den senere middelalders digtning en folkehelt, der har sit udspring i tidligere tiders franske ridderdigtning om Ogier le Danois (i sagnkredsen om Karl den Store). Den franske digtning er en temmelig fri omdannelse af virkelige begi-



HOLGER DANSKE (I), hjulkrigsskib, 1849-73.

venheder og forhold, og den historiske person, der er digtningens grundlag, kendes ikke med sikkerhed. Heltens forbindelse med historien er saaledes glemt. I den danske folkedigtning optræder han altid som en forkæmper for det danske folk og dets ære. Udsprunget af den folkelige digtning er der senere opstaaet forskellige folkesagn, der fortæller, at Holger Danske ikke er død, men sidder i hvælvingerne under Kronborg Slot. Adskillige lokale sagn nævner dog ogsaa andre steder rundt om i Jylland, paa Fyn og paa Sjælland. Alle sagnene har imidlertid som fælles motiv, at saafremt fædrelandet engang ved fremmede indtrængeres vold er kommet i den yderste nød, vil Holger Danske atter rejse sig i al sin kraft og væld og frelse Danmark.

HOLGER DANSKE er Flaadens andet skib af dette navn. Den



Under festlighederne i anledning af oprettelsen af fadderskabet paraderede et æreskompagni fra fregatten NIELS EBBESEN paa torvet i Randers foran Raadhuset og Niels Ebbesens statue.



Fregatten NIELS EBBESEN i grønlandsk farvand.

første HOLGER DANSKE var et hjulkrigsskib — Flaadens største og sidste af denne type. Det havde to letriggede master og to tynde skorstene agten for hjulkasserne. Bygget paa O. V. og søsat 30/8 1849. 765 tons, 9,5 knob, armering: 2 stk. 60 pundige bombe-kanoner (ca. 20 cm) og 4 stk. 24 pundige alm. kanoner samt 4 mindre haubitser. Var ligesom Flaadens øvrige hjulkrigsskibe beregnet til i fredstid at gaa i post- eller pakETFart. HOLGER DANSKE skulle saaledes trafikere ruten St. Petersborg—Kiel. Var under krigsudrustning i 1850 og 1864. Udgaet: 1873.

Niels Ebbesen (Ebbesøn) var en jysk herremand, som 1/4 1340 i Randers dræbte den holstenske grev Gerhard III (grev Gert). Danmark var i perioden 1332—40 uden konge, idet landet var pantsat til forskellige udlændinge, der skaltede og valledede efter eget forgodtbefindende. For at kue en begyndende modstandsbevægelse drog grev Gert op i Jylland med en betydelig krigsstyrke og havde i vinteren 1339—40 hovedkvarter i Randers. Men Niels Ebbesen samlede et halvt hundrede paalidelige og uforfærdede mænd, og om aftenen den 1. april 1340 lykkedes det denne styrke at slippe ind i Randers ved at udgive sig for tyske vagtposter. Om natten brød Niels Ebbesen og nogle faa af hans mænd ind og vog den kullede greve. Idet andre af Niels Ebbesens



GALATHEA (1), lukket korvet, 1831-62.
(Billede af korvettens gallionsfigur findes side 6).

mænd lod trommen røre og stak ild paa forskellige huse rundt om i byen, opstod der nu en almindelig forvirring, hvorunder det lykkedes Niels Ebbesen og hans mænd at slippe ud af byen. Niels Ebbesen var den selvskrevne leder for den paafølgende folkerejsning, hvorved Jylland næsten blev rensat for Holstenerne, der tilsidst kun holdt Skanderborg. Under et holstensk udfald fra denne borg faldt Niels Ebbesen 2/11 1340. Hans daad og den efterfølgende almindelige nationale rejsning mod fremmedvældet banevejen for Valdemar Atterdag og Danmarks frihed.

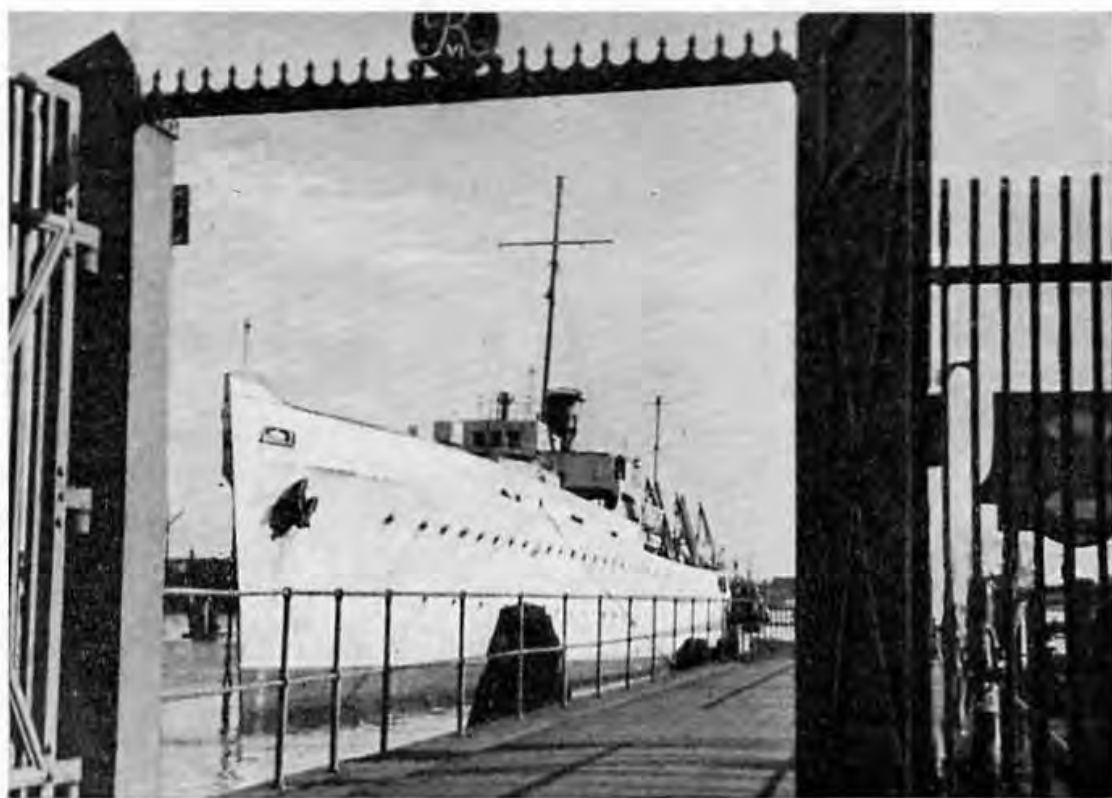
NIELS EBBESEN er Flaadens første skib af dette navn.

GALATHEA.

Tidligere engelsk kanonbaad (sloop) LEITH. De engelske sloops var en slags prototype for de senere fregatter, hvorfor skibet i Danmark henregnes til denne sidste type. Under krigen var LEITH

bl. a. stationsskib ved Fijiøerne i det sydlige Stillehav og anvendtes til forskellige slæbeforsøg for strygning af magnetiske miner, hvortil skibet viste sig velegnet. Efter krigen, da den engelske flåde realiserede en del af sit ældre materiel, blev LEITH solgt til civil brug. En overgang var skibet paa græske hænder, men overtoges senere af organisationen »World Friendship Association«s danske afdeling, der gav det navnet FRIENDSHIP og satte det ind i farten mellem Esbjerg og engelske havne. Da skibets drift imidlertid oversteg Venskabsorganisationens økonomiske kræfter, blev det lagt op og 26. august 1949 købt af den danske marine med anvendelse som ekspeditionsskib for videnskabelige dybhavsundersøgelser for øje, specielt med henblik paa en toaarig jordomsejling, som det er hensigten at starte i sommeren 1950.

Som dansk orlogsskib har LEITH, der var opkaldt efter Edinburghs havnestad, faaet navnet GALATHEA til minde om den i det følgende nævnte korvet.



Fregatten GALATHEA.

Galathea var ifølge den græske mytologi en havnymfe, en nereide, datter af Nereus og saaledes en søster til Thetis. Hun var genstand for kyklopen Polyphemo's kærlighed, men gengældte den ikke.

GALATHEA er Flaadens tredje skib af dette navn.

GALATHEA (1) var en lukket korvet, søsat 1831 som det næstsidste skib fra Gammelholm, hvor den nuværende Havnegade ligger*). Armeret med 26 kanoner. Var i 1845—47 paa en jordomsejling under kommando af daværende kaptajn Steen Andersen Bille (se torpedobaaden BILLE).

Rejsens hovedformaal var

1. at overdrage de danske kolonier og »handelsloger« Trankebar og Serampore (i Calcutta) til det britisk-ostindiske Compagni, til hvilket de var afhændet ved en traktat af 22/2 1845,

2. at undersøge forholdene paa de danske Nicobarøer og forsøge en kolonisation her,

3. at afslutte handelstraktater og indsætte konsuler m. v. i forskellige lande og havne (Indien, Ostindien, Kina**), Hawaii, Sydamerika m. v.) — og endelig

4. at foretage videnskabelige undersøgelser og indsamle etnografisk, zoologisk, botanisk, geologisk m. v. materiale til den danske stats samlinger. Ekspeditionens videnskabelige udbytte var af høj kvalitet og største værdi — og indgaar bl. a. i Nationalmusæets samlinger.

1848—50 var GALATHEA under krigsudrustning. Blev i 1862 solgt til et privat handelshus for at anvendes som koffardiskib.

GALATHEA (2), ubaad, kendingsmærke B 12, søsat O. V. 1916, udgaaet 1943 (jfr. fodnoten side 38).

*) Det sidste paa Gammelholm byggede skib, briggen ALLART, søsattes 1832. Derefter blev skibsbyggeriet her nedlagt og O. V. byggede udelukkende paa Nyholm.

**) GALATHEA skulle ogsaa gøre et forsøg paa at faa afsluttet en handelstraktat med Japan, der dengang var et lukket land. Da skibet efter at have forladt Kina nærmede sig den japanske kyst, blev det imidlertid afvist af Japanerne, og da man havde ordre om ikke at skabe krigeriske forviklinger, fortsattes rejsen til Hawaii. Japan blev først »lukket op« i 1853, da en amerikansk eskadre med magt tiltvang sig adgang til landet og aabnede det for almindelig amerikansk — og senere tillige europæisk handel og samkvem.



Korvetten THETIS i dok.

THETIS.

Tidligere engelsk korvet GERANIUM af *Flower*-klassen (blomsternavne). Bygget af Wm. Simons & Co., Ltd., i Renfrew. Kølen lagt 21/9 1939, skibet færdigt 24/6 1940. Købtes 8/9 1945 og ankom til Holmen 8/10. Indgik to dage senere i Flaadens tal. Som fiskeri-inspektionsskib i Nordsøen er skibet adopteret af Esbjerg og bærer byens vaabenskjold. Er foruden inspektionsskib i Nordsøen tillige stationsskib ved Færøerne og har nu og da været paa Grønland.

THETIS er Flaadens fjerde skib af dette navn. For et par hundrede aar siden var det blevet almindelig mode i de forskellige



Korvetten THETIS.

mariner at give skibene navne fra den romerske og græske mytologi*) — og denne skik forplantede sig efterhaanden til de nordiske mariner (i slutningen af 1700-tallet). Senere gik man her ogsaa over til at anvende navne fra den hjemlige mytologi. *Thetis* er en nereide (havnymfe), moder til den kendte Achilleus, hvem hun for at gøre udødelig dyppede i floden Styx. Hælen, hvori hun holdt sønnen, blev hans eneste saarbare sted — og senere hans bane.

THETIS (1) Fregat (40 kan.) 1790—1805. Da THETIS i 1796 gik til Middelhavet for at støde til den danske middelhavseskadre, medfulgte den unge Thorvaldsen, der havde faaet et rejsestipendium til uddannelse i Rom. I 1838 vendte Thorvaldsen som bekendt tilbage til Danmark med fregatten ROTA, der tillige medførte nogle af hans kunstværker.

(2) Fregat (48 kan.) 1840—64. Afhentede i 1842 en del af Thorvaldsens værker i Italien og deltog i 1844 i et eskadretogt til

*) Endnu tidligere — i 1500-tallet — havde man ogsaa anvendt enkelte navne fra den klassiske tid, men dengang var det især navne, der udtrykte styrke og kraft som f. eks. HERCULES og HECTOR.

Middelhavet*). Var under krigsudrustning 1848—50 og 1864 og deltog under blokadetjenesten ved de tyske kyster i flere mindre affærer.

(3) Undervandsbaad, søsterskib til HAVMANDEN (4), bygget af Whitehead i Fiume i 1912. Kendingsmærke: (A)4. Udgaet 1928.

*) Eskadren (chef: kommandørkaptajn H. G. Garde) bestod — foruden af THETIS — af fregatten GEFION (kommandoskib), briggen MERCURIUS og dampskibet HEKLA. Det var sidste gang en dansk eskadre optraadte i Middelhavet med en »krigsmæssig« opgave. Eskadren var udrustet for i forbindelse med en svensk og norsk flaadestyrke — evt. med magt — at faa de nordiske riger løst fra de nedværdigende tributforpligtelser til røverstaten Marokko. Opgaven løstes dog uden kamp, idet eskadrens kanoner tjente som et tilstrækkeligt rygstød for de diplomatiske forhandlinger. Et af eskadrens skibe (GEFION) hentede de sidste af Thorvaldsens kunstværker i Italien.



Under festlighederne i anledning af fadderskabets oprettelse laa korvetten THETIS flagsmykket i Esbjerg Havn.

Mineskibe.

Den 29^e august 1943 sænkedes de to mineskibe LINDORMEN og LOSSEN og de fire minefartøjer KVINTUS, SIXTUS, LOUGEN og LAALAND paa Holmen. Tyskerne hævede dem senere og forsøgte at reparere de fire første. Ved Kapitulationen laa LINDORMEN sejlkklar i Korsør og blev overtaget her (i noget ombygget tilstand), medens LOSSEN, KVINTUS og SIXTUS senere er fundet sunket i nordtyske havne (bl. a. Rostock), men i en saadan forfatning, at bjergning ikke har været mulig.

LINDORMEN var af Tyskerne blevet ombygget til kanonbaad (forpostskib). Den blev straks efter Kapitulationen anvendt som skoleskib for kadetterne — sammen med opmaalingsskibene HEJMDAL og FREJA — og var i 1945 om efteraaret paa besøg i Göteborg og Oslo. I 1947 paabegyndtes en ombygning for at føre skibet tilbage til mineskib. Denne ombygning afsluttedes i efteraaret 1948.

LOUGEN og LAALAND laa i maj 1945 med ødelagte maskinerier i Søminegraven (skibskirkegaarden) — og disse to skibe var mellem de første, som Orlogsværftet tog under behandling. De fik nyt maskineri og ny aptering, og LAALAND udrustedes allerede i juli 1946, LOUGEN i november s. a.

Et nyt mineskib, LANGE LAND, noget større end LAALAND og LOUGEN, blev søsat 17/5 1950. (Se note side 9).

LINDORMEN.

I dansk folketro er en *lindorm* et underjordisk væsen, en slange af uhyre størrelse, som æder mennesker og roder rundt i jorden og kan anrette forfærdelige ødelæggelser, hvis den slipper løs (jfr. Midgaardsormen). Navnet er saaledes symbolsk for et mineskib, der strør sine miner som dødbringende æg.

Naar LINDORMEN i ældre tid anvendtes som skibsnavn, var det dog ikke med tanken paa en — om man saa maa sige — almindelig lindorm. I gamle dage blev figurerne i de forskellige

vaabenskjolde i det danske Rigsvaaben i udstrakt grad anvendt som skibsnavne i Flaaden, idet vaabenet da anbragtes paa skibets spejl. Dette vaaben var saaledes i ældre tider skibets »navneplade«, thi en rigtig navneplade med bogstaver, som man nu har det, blev dengang ikke anset for passende. Man forstaar derfor ogsaa, som det vil ses nedenfor, at et skib, der hed LINDORMEN, kunne blive kaldt DRAGEN, fordi disse to fabeldyr er lette at forveksle.

LINDORMEN er opkaldt efter den vendiske lindorm, der findes i Rigsvaabenets hovedskjold (nederste halvdel af det nederste felt tilhøjre). Dette vaaben er tegnet paa, at den danske Konge kalder sig »De Venders« — og denne titel gaar helt tilbage til Absalons tid, da de vendiske fyrster maatte anerkende den danske Konges overhøjhed. Af andre vaaben, der i gamle dage har givet navne til vore orlogsskibe, kan her nævnes: TRE LØVER (Danmark), TO LØVER (Sønderjylland), NORSKE LØVE (Norge), NÆLDEBLADET (Holsten), TRE KRONER (Unionsmærket), RYTTEREN (Ditmarsken) og SVANEN (Stormarn). Ogsaa Rigsvaabenets vildmænd har givet navn til WILDMANDEN, medens Dannebrogordenen gav navn til orlogsskibet DANNEBROGE (s. d.) og Elefantordenen til ELEPHANTEN*).

LINDORMEN er et af de gennem tiderne hyppigst anvendte skibsnavne i Flaaden. — I flere perioder i tiden 1663—1705 fandtes der endog samtidig hele tre skibe af dette navn! Senere var der perioder mellem 1773 og 1804, hvor to skibe samtidig har baa-ret navnet! — Den nuværende LINDORMEN er i hvert fald den fjortende i rækken af enheder, der bærer dette gamle navn.

(1) Orlogsskib. 1607. Deltog i Kalmarkrigen. Strandede 1612 ved Dragør, men blev sandsynligvis bjerget, da et kongeligt skib LINDORMEN nævnes 1614.

(2) En pinke (1622—26).

*) Et orlogsskib ELEPHANTEN sænkedes i 1728 som bradbænk (til kølha-ling af skibe) ved Nyholms nordvestlige hjørne. Den lille ø, der her efterhaanden opstod ved opfyldning, bærer til minde herom stadig navnet ELEPHANTEN. Ogsaa det gamle søfort TREKRONER har sit navn efter et som batteri til beskyttelse af havnen grundsat orlogsskib TRE KRONER.

(3) Orlogsskib. (40 kan.) (1626—44*). Deltog i aktionen mod Hamburgerne 1630 og slaget i Femernbælt 13/10 1644 (Pros Munds eskadre). Var her admiral Grabows flagskib og blev opbrændt af en hollandsk brander MEERMAN**).

(4) Kompagniskib (6 kan.), hyret til orlogstjeneste 1644—45. Kaldtes til adskillelse fra (3) for LINDORMEN af Drammen.

(5) Orlogsskib (58 kan.) 1654—1705. Bygget i Lübeck. Deltog i den skaanske krig og erobrede her i slaget ved Møen (1/6 1677) SVENSKA HAVFRUE — jfr. HAVFRUEN (4). Var ogsaa med i slaget i Køge Bugt 1/7 1677. Under kaptajn Just Juel anvendt til konvojbeskyttelse 1695 og afslog 31/5 i Kanalen efter 5 timers kamp et angreb paa konvojen foretaget af engelske orlogsmænd. I 1698 ansaas LINDORMEN for kassabel, men kunne dog bruges som vagtskib i Sundet endnu nogle aar.

(6 og 7) To jagter, hver paa 4 kan., nævnes 1663 som gamle og nye LINDORM. Den gamle (6) fik 1664 navnet ODDEREN og udgik 1667, den nye (7) udgik 1678.

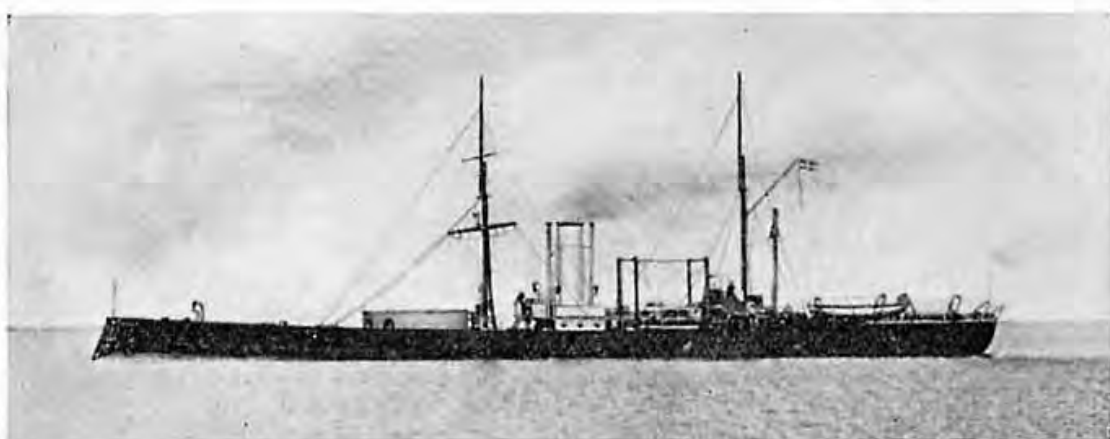
(8) Galej (5 kan.) ca. 1691. Antagelig stationeret i Norge 1708. I 1710 nævnes i hvert fald her en galej af dette navn. Deltog i den store nordiske krigs første del.

(9) Snau (6 kan.) 1700—14. Deltog i den store nordiske krig. Var Tordenskjolds første chefskommando. Kaldtes til adskillelse fra (8) i daglig tale ORMEN. (Torpedobaaden ORMEN (1909—32) var opkaldt herefter).

(10) Chebek (22 kan.) 1771—1804. En slags galej, der af schout-bynacht (kontreadmiral) Kaas indkøbtes i Toulon til operationerne i Algier. Kom dog ej til at deltage her. Hjemførtes og indlemmedes i Flaaden.

*) LINDORMEN (3) kaldtes undertiden ogsaa DRAGEN.

**) En brander var et mindre og som regel noget ældre, med krudt og brandsager forsynet skib, hvor der kort forinden et angreb blev anbragt lange, hurtigbrændende lunter (»løbeild«), der dels førte til alle de forskellige rum nede i skibet og dels fra dækket gik op langs masterne og ud paa ræerne. Under et søslag blev branderen da i et belejligt øjeblik sejlet eller bugseret mod et fjendtligt skib, til hvilket den hagede sig fast med dræg m. m. Derefter sættes der ild til, besætningen gik hastigt fra borde, og ilden fra branderen skulle da springe over paa det fjendtlige skib og opbrænde dette.



LINDORMEN (13), panserbatteri, 1868-1907.

(11) Skøtpram (20 kan.) 1773—92.

(12) Skøtpram (22 kan.) 1802—27. Deltog 1807 i Københavns søforsvar, hvortil skøtprammene specielt var bygget. Sammen med kanonbaadene forhindrede de, at byen bombarderedes fra søsiden. LINDORMEN, der blev udleveret sammen med den øvrige flaae, blev sænket af Englænderne, da de ikke kunne medtage den. Blev dog senere hævet og istandsat og indgik i Københavns flydende defension under Kanonbaadskrigen.



Mineskibet LINDORMEN med sin oprindelige rig, 1940-43.



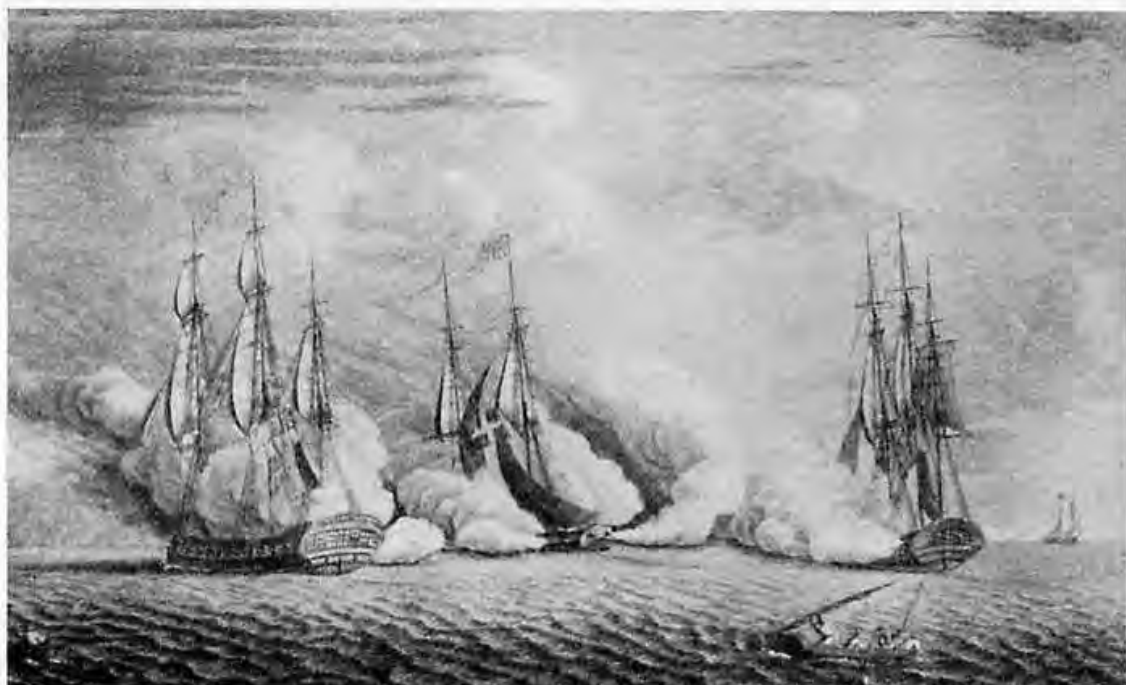
Mineskibet LINDORMEN med een mast, 1945-47.

(13) Panserbatteri. 1868—1907. 2100 tons, oprindelig 2 stk. 9" (23 cm) forladekanoner i et pansret drejetaarn og nogle mindre kanoner. Senere (ca. 1900) ombyttedes forladekanonerne med 2 stk. 15 cm bagladere. Jævnligt udrustet 1869—90.

Mineskibet LINDORMEN er adopteret af Korsør i 1948.



Mineskibet LINDORMEN, 1949.



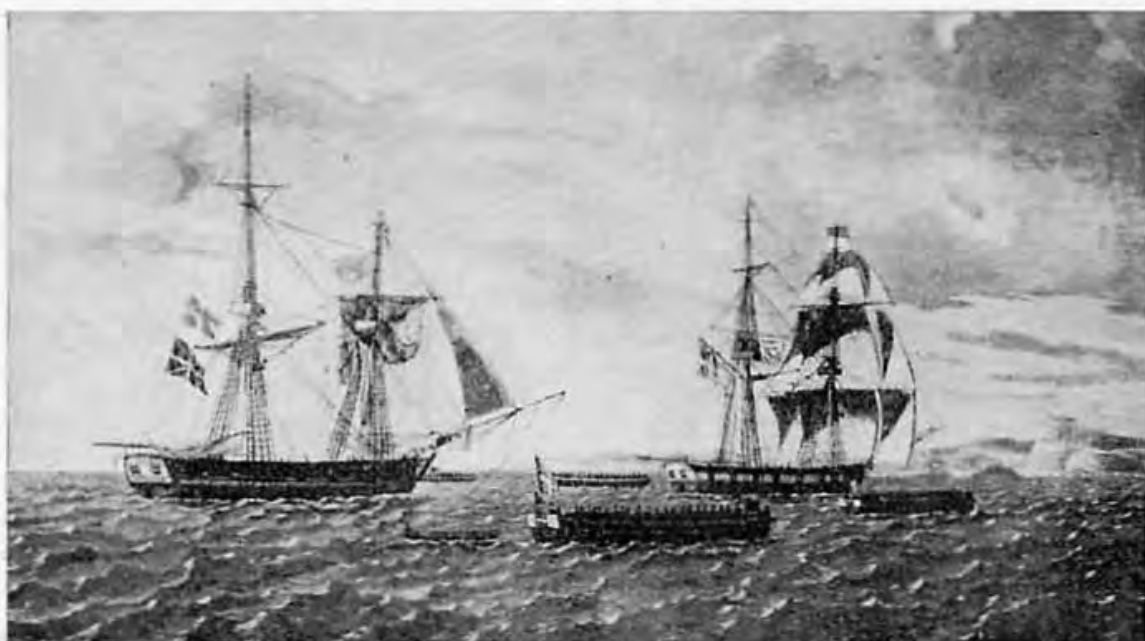
Briggen LOUGEN (1) i kamp med to engelske kaperfregatter i Vestindien 3. marts 1801.

LOUGEN.

Lougen er navnet paa en norsk elv — og i sin tid anvendt som skibsnavn i den dansk-norske flaade. LOUGEN er Flaadens tredje skib af dette navn.

(1) Brig (18 kan.) 1791—1802. Stationeret i Vestindien 1800—01 (chef: kaptajnløjtnant Jessen, den senere chef for linieskibet PRINS CHRISTIAN FREDERIK). Erobrede 1/9 1800 en engelsk kaper EAGLE. Blev 3/3 1801 angrebet af de to engelske kaperfregatter ARAB og EXPERIMENT (ialt 46 kan.). Et heldigt skud fra LOUGEN overskød pertyrlinen paa den ene fregats bovanker, som faldt, hvorved skibets manøvrer i den grad hindredes, at LOUGEN slap ind til St. Thomas. Da de Vestindiske Øer senere blev taget af en større engelsk styrke, faldt briggen i Englændernes hænder. Efter freden, der fulgte slaget paa Rheden 2/4 1801, tilbageleveredes briggen.

(2) Brig (18 kan.) 1805—14. Undgik at falde i Englændernes hænder 1807, hvor den laa ved Norge. Under premierløjtnant P. F. Wulff havde LOUGEN 14/3 1808 en kamp med den engelske brig CHILDERS, som blev jaget paa flugt, og 19/6 s. a. erobredes udfor



Briggen LOUGEN (2) slæber den erobrede engelske brig SEAGULL ind til norsk havn 19. juni 1808. Som eskorte ses fire kanonbaade.

Flekkerø den engelske brig SEAGULL, der indlemmedes i den dansk-norske flåde. Førte i 1810 og 1811 sammen med briggen LANGE LAND og nogle mindre fartøjer under store vanskeligheder to store konvojer til Finmarken, der var blokeret af Eng-



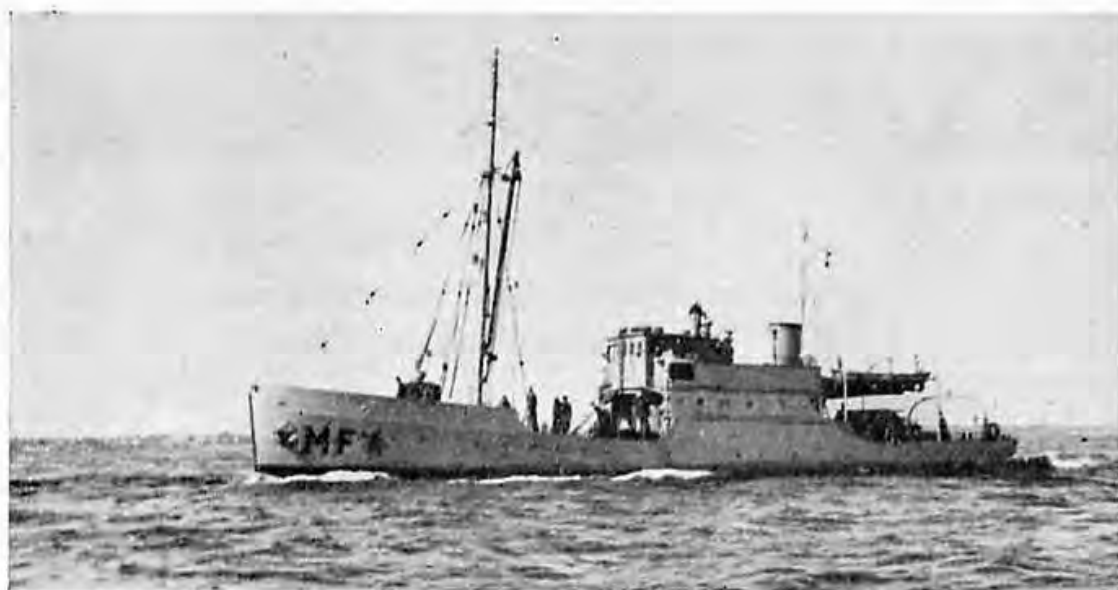
Minefartøjet LOUGEN med nationalitetsmærker, 1941.

Minefartøjet LOUGEN sænket og brændt i Sominegraven 29. august 1943.



lænderne, og som led alvorlig nød. Herunder toges i Nordhavet adskillige store og værdifulde engelske priser.

I 1814 overgik LOUGEN til den nye norske marine. Briggen solgtes 1825 til koffardibrug og sejlede endnu i 1880'erne i en alder af over 80 aar. Ogsaa den norske marine har ladet navnet LOUGEN leve videre — i 1863 søsattes en dampkanonbaad af dette navn og i 1917 et minefartøj (stavet LAUGEN), der er af nærlig samme størrelse som sin danske navnebroder, og som stadig findes i den norske flaaedelite.



Minefartøjet LAALAND.

LAALAND er Flaadens fjerde skib af dette navn, der næppe behøver nogen nærmere forklaring.

(1) Orlogsskib (50 kan.), 1711—62. Deltog i den store nordiske krig og var her Tordenskjolds flagskib 1716—19.

(2 — stavet LOLLAND) Brig (18 kan.), søsat marts 1810 paa Bodenhoffs Plads i København og samme aar anvendt som kadet-skib. Afsejlede 1811 til Norge. Erobrede 2/9 s. a. under kaptajn H. P. Holm den engelske orlogsbrig MANLY (se torpedobaaden HOLM). Deltog under kaptajnløjtnant A. Krieger i kampen i Lyngør 6/7 1812, hvor briggen erobredes af Englænderne, men blev tilbageerobret den følgende dag. Overgik 1814 sammen med LOUGEN og 5 andre brigger og en del kanonbaade til den nye norske marine. Solgt til koffardibrug 1847.

(3) Kommandojagt. Et under krigen 1848—50 lejet skib. Understøttede udfaldet fra Fredericia 6/7 1849.

Ministrygere.

SØLØVEN, SØRIDDEREN, SØHESTEN og SØHUNDEN.

I sommeren 1943 havde Flaaden 6 ministrygere af M-klassen, hvis navne alle begyndte med Sø—.

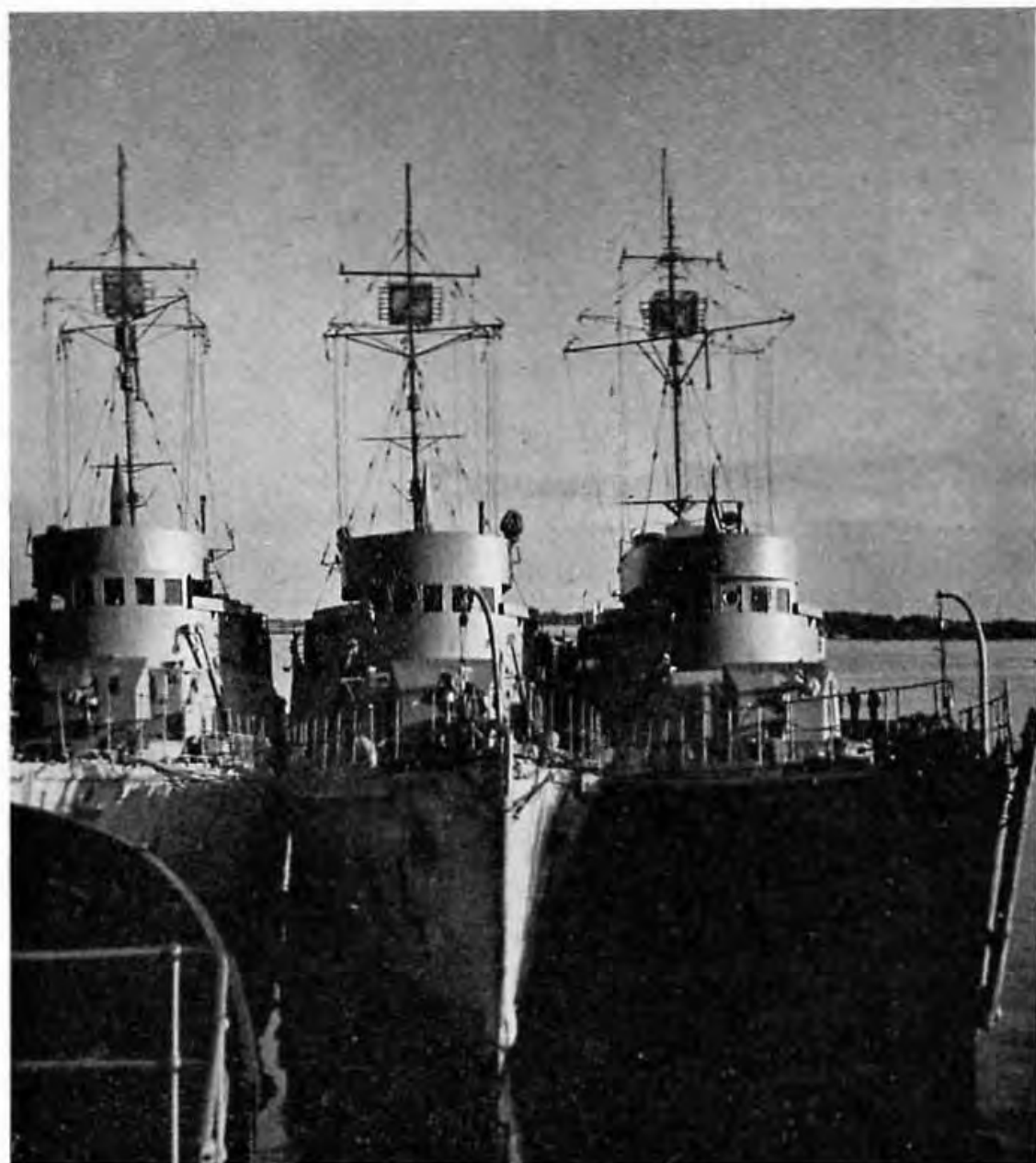
SØLØVEN (M 1) laa 29/8 1943 i Korsør og blev her taget af Tyskerne efter kamp. Kort efter Kapitulationen genfundet sejlklar i Aarhus (19/5).

SØBJØRNEN (M 2) og SØULVEN (M 3) laa begge paa Holmen 29/8 1943. Sprængtes og sænkedes. Tyskerne bjergede dem senere, men ophuggede dem, da reparation ikke var mulig.

SØRIDDEREN (M 4). Som M 1.

SØHESTEN (M 5). Laa 29/8 1943 i Kalundborg og blev her taget af Tyskerne ved overrumpling. Først genfundet 22/11 1945 i Brunsbüttel, hvor skibet var under ombygning og i en meget daarlig forfatning. Istandsæt paa Holmen 1946—48.

SØHUNDEN (M 6). Laa 29/8 1943 uden besætning paa Holmen.

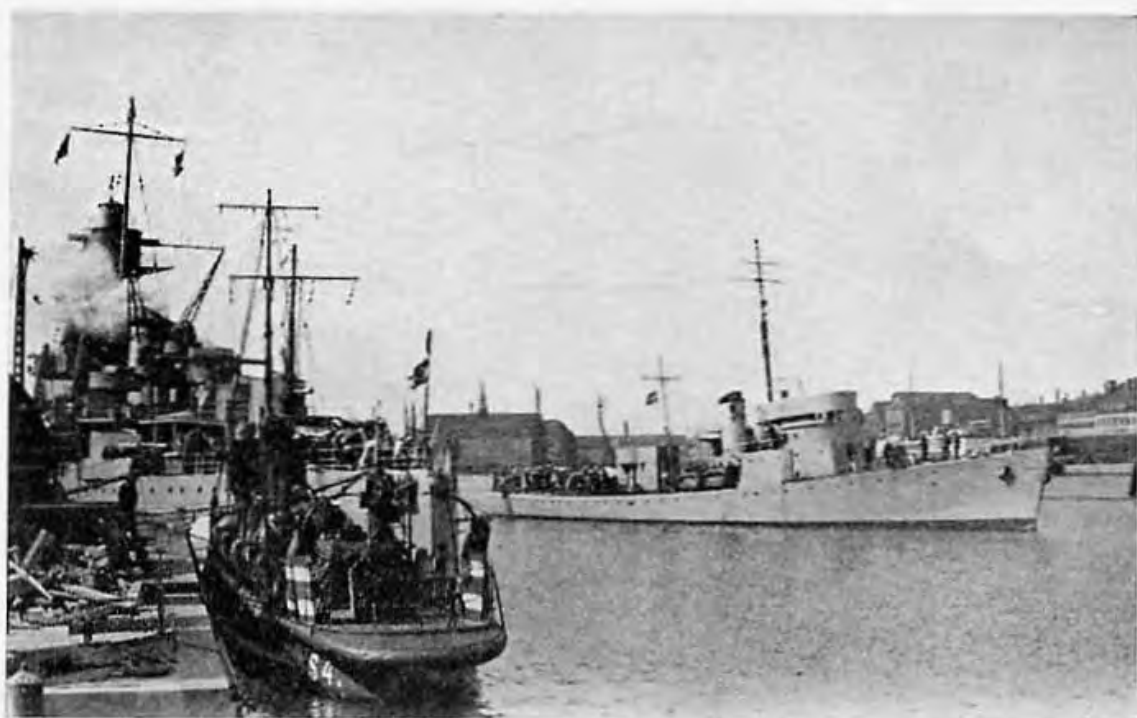


Stævnbillede af ministrygerne SOLOVEN, SØRIDDEREN og SØHUNDEN.

Sænkedes, men blev senere hævet af Tyskerne og istandsat. Genfundet i Aarhus sammen med M 1 og M 4.

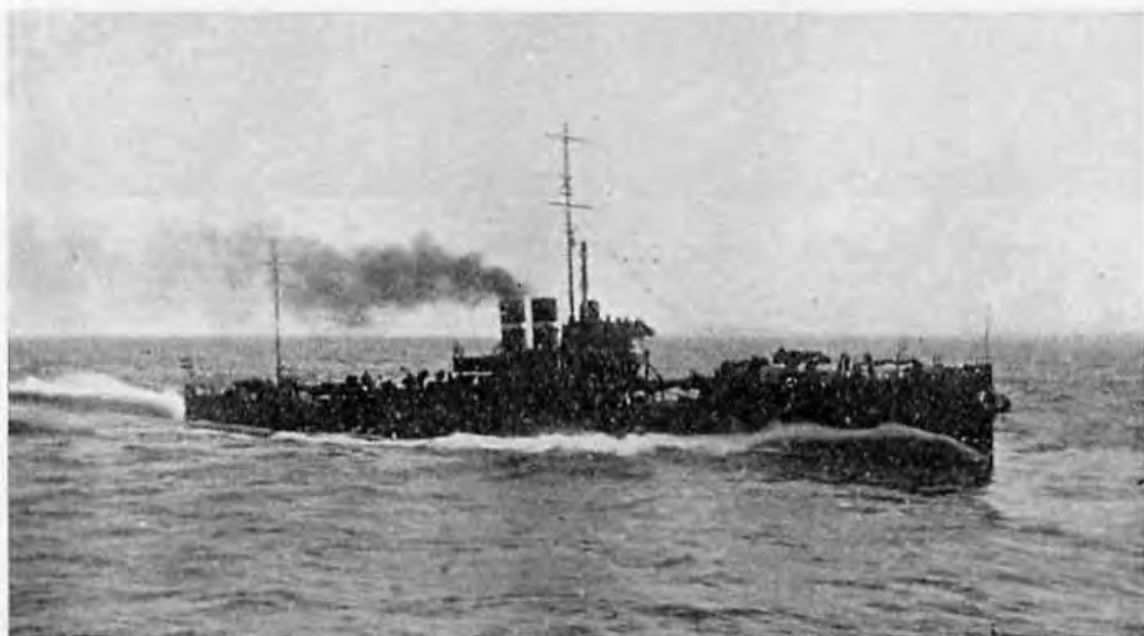
De tre M-baade, der genfandtes i Aarhus, var blevet omarmeret og noget ombygget af Tyskerne.

Søløven og *søbjørnen* er pelssæler, *søløven* derimod en fisk, bedre kendt under navnet havkat. Navnet SØRIDDEREN er antagelig i sin tid ligefrem givet i betydningen »en ridder til søs«, thi det er ikke noget dyrenavn og ej heller navn paa et fabeldyr.



Ministrygeren SØLOVEN, 1939. Til venstre ses i baggrunden panserskibet NIELS JUEL og i forgrunden den til ministryger omdannede torpedobaad SØHUNDEN (3).

Søhesten er en lille naalefisk med hesteagtigt hoved. Navnet hentyder imidlertid ikke til denne fisk, men skal opfattes som synonymt med havhesten (s. d.). *Søhunden* er et tilnavn til sælen. — De to sidste navnes betydning skal dog her ikke tages altfor



SØRIDDEREN (6), torpedobaad, 1911—37.

bogstaveligt, men maa snarere opfattes symbolsk i forbindelse med M 4's, saaledes at man her har samlet en gruppe baade bestaaende af en ridder med sin hest og sin hund.

Alle disse navne har flere gange været baaret af tidligere danske orlogsskibe.

SØLØVEN er saaledes Flaadens fjerde skib af dette navn.

(1) Skøtpram (20 kan.) 1808—17. Tilhørte Københavns flydende defension 1808—14.

(2) Torpedobaad, 1887—1919. Bygget af Thornycroft i London. 110 tons, 21,5 knob, 4 stk. 38 cm torpedoapparater. Jævnligt udrustet i øvelseseskadrerne. Indgik i Sikringsstyrken 1914—18. Gav i 1916 sit navn til (3) og benævntes derefter T 3. Solgt til ophugning 1919.

(3) Torpedobaad (1916—43). Søsterskib til NARHVALEN (s. d.). Kendingsmærker B 4 og senere S 3. For i 1937 at faa frigjort navnet SØLØVEN, saaledes at de tre nye M-baade alle kunne faa dyrenavne begyndende med Sø-, omdøbtes baaden til SØRIDDEREN. Udrangeret 1940, men ikke realiseret. Da det under krigen var vanskeligt at skaffe olie, og man derfor maatte anvende kulfyrede skibe i saa vid udstrækning som muligt, blev baaden taget til naade igen og fik hovedreparation i vinteren 1942—43. Da navnet SØRIDDEREN i mellemtiden var tildelt en ny minestryger, fik baaden nu navnet HAIEN og indgik atter i Flaadens tal 21/4 1943. Laa 29/8 s. a. i Korsør. Blev taget af Tyskerne efter kamp. Anvendt af Tyskerne som minestryger. Genfundet i juni 1945 i Flensborg i noget ombygget tilstand. Oplagt paa Holmen 1945, udgaaet af Flaadens tal. Vil muligvis blive anvendt som varmebaad.

SØRIDDEREN er Flaadens 8. skib af dette navn.

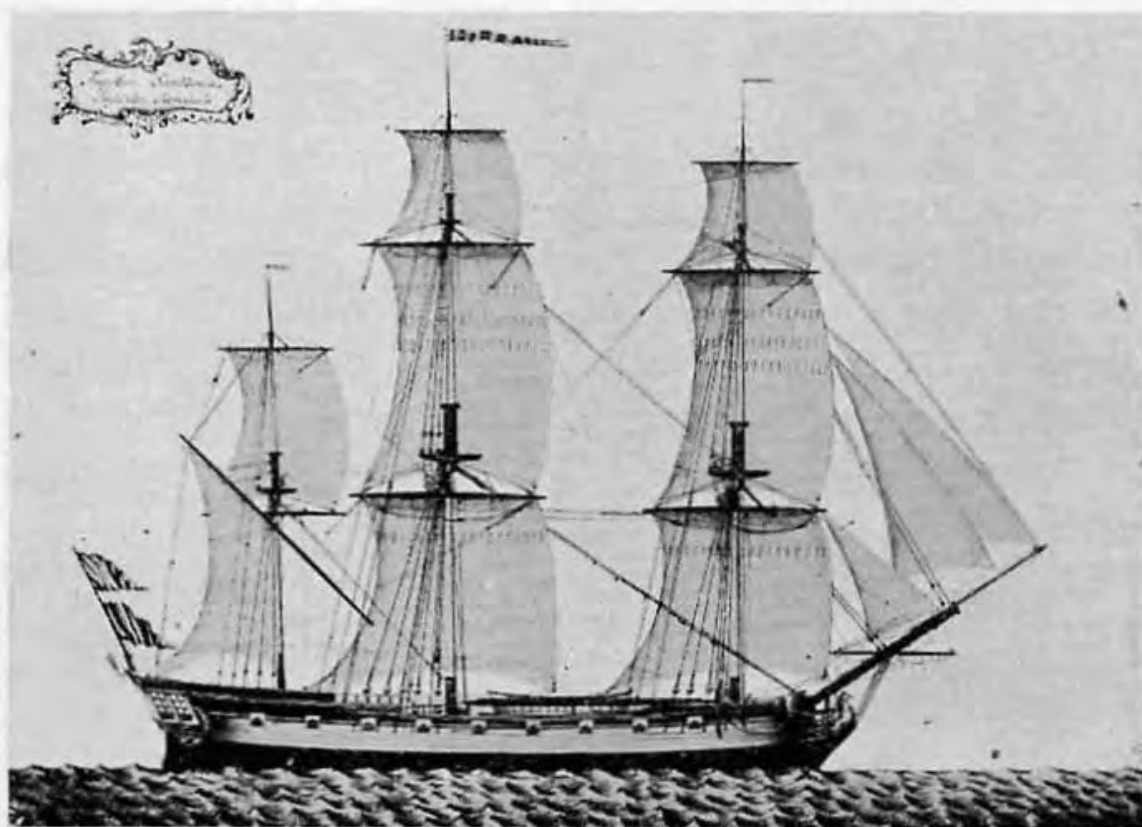
(1) Fregat (20 kan.) 1677—ca. 1690. (SJO-RIDDEREN.)

(2) Fregat (28 kan.) 1710—55. Deltog i den store nordiske krig og var her bl. a. med i affæren paa Fladstrand rhed under Knoff 11/5 1712 og ved ødelæggelsen af den svenske transportflaade samme aar. Erobrede 1713 den svenske fregat GÖTA LEJON



Ministrygeren SØRIDDEREN. Inden strygningen bringer P-kutteren »magneten« ud til ministrygeren.

(20 kan.), der indlemmedes i Flaaden under navnet SØEORMEN, og senere den svenske snau HUMMEREN, der ligeledes indlemmedes i Flaaden. Var med i Gabels Nordsø-eskadre, da Norge undsattes i 1716, og blev derefter underlagt Tordenskjold. Erobrede 1717 den svenske fregat ISLANDSFAREREN.



SØRIDDEREN (2), fregat, 1710—55.

(3) Fregat (18 kan.) 1758—85.

(4) Fregat (14 kan.) 1791—97.

(5) Skonnert. Stillet til disposition for Flaaden 1847—50, gjorde bl. a. vagttjeneste i Sundet 1848.

(6) Torpedobaad (1911—37). Bygget af Yarrow & Co. i Glasgow i Skotland. 250 tons, 27,5 knob, 2 stk. 75 mm kanoner og 5 stk. 45 cm torpedoapparater. Indgik i Sikringsstyrken 1914—18. Har haft kendingsmærker D 1 og O 1. Udgaet 1937. (Foto side 68).

(7) I sine senere aar (1937—40) bar SØLØVEN (3) (s. d.) navnet SØRIDDEREN.

SØHESTEN er Flaadens femte skib af dette navn. Jagten HAVHESTEN (1612—44) (s. d.) kaldtes i 1644 SØEHESTEN.

(2) Jagt (6 kan.). Svensk prise SJÖHÄSTEN (1676—93).

(3) Koffardiskib, lejet og armeret under den skaanske krig. Deltog 1678 i blokaden af Malmø.

(4) SØEHESTEN (18 kan.). Skøtpram (1795—1801). Deltog i slaget paa Rheden 2/4 1801 og blev ødelagt her.

Af SØHUNDEN's navneforgængere kendes:

(1) Jagten SØEHUND (14 kan.). 1668—84. Deltog i den skaanske krig.

(2) Fregat (40 kan.). Var den tidligere svenske fregat WACHTMEISTER, købt 1697. Omdannet til hospitalskib 1700 og udrustet som saadant under den store nordiske krig. Havde i aarene omkring 1715 station i bugten øst for Ulvshale (Møen NV). Denne bugt bærer endnu til minde herom navnet »Søhundehavn«. Skibet blev i 1721 sænket som bølgebryder ved søbatteriet Trekroner.

(3) Torpedobaad (1917—40). Søsterskib til NARHVALEN (s. d.). Kendingsmærker B 5 og senere S 4. Udgaet 1940 og omdannet til varmebaad. (Illustration — se side 68).

SØHUNDEN er saaledes Flaadens fjerde skib af dette navn.

MS-BAADENE.

Af denne mindre minestrygertype (MS 3: minestryger), der er bygget af træ for at gøre baadene saa lidet magnetiske som muligt,



MS-baade under minestrygning i formation.

blev der i 1941 paa private værfter i provinsen som nedenfor angivet bygget 10 enheder, idet O. V. paa grund af andet arbejde under krigen ikke kunne paatage sig denne opgave.

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri: MS 1, MS 2 og MS 5.

Lilleø Skibsværft, Korsør: MS 3 og MS 8.

Frederikssunds Skibsværft: MS 4, MS 7 og MS 9.

J. Ring Andersens Værft, Svendborg: MS 6 og MS 10.

Deres station den 29/8 1943 og videre skæbne var som følger:
MS 1, Skelskør. Undslap til Sverige.

MS 2, Kalundborg. Taget af Tyskerne. Genfundet i Nyborg efter Kapitulationen og overtaget 9/6 1945.

MS 3, udfor Køge. Taget af Tyskerne. Genfundet i Flensborg, overtaget juni 1945.

MS 4, Holmen. Brændt og sunket ved Hønsebroløbet. Vrage: senere hævet af Tyskerne og ophugget.

MS 5, Nyborg. Taget af Tyskerne efter kamp. Genfundet i Københavns Frihavn, overtaget juni 1945.

MS 6, Nyborg. Taget af Tyskerne efter kamp. Genfundet i Nyborg og overtaget 2/6 1945.

MS 7, afgaaet fra Mariager fjord 28/8 om morgenen. Undsluppet til Sverige.



Ministrygeren MS 6.

MS 8, Holmen. Sænket. Senere hævet af Tyskerne og istandsat.

Genfundet i Københavns Frihavn og overtaget 15/6 1945.

MS 9, Rudkøbing. Undsluppet til Sverige.

MS 10, Holmen. Sænket. Senere hævet af Tyskerne og istandsat.

Genfundet i Flensborg og overtaget i juni 1945.

3 af disse baade lykkedes det saaledes at naa til Sverige, 1 brændte og sænkedes og var saa beskadiget, at den blev vrage, 2 andre sænkede istandsattes af Tyskerne og benyttedes af disse tillige med de 4, der var taget.

Det vil sikkert her være paa sin plads at berette noget mere indgaaende om den spændende færd, som førte MS 1 til Sverige — uden at det derved paa nogen maade er meningen at ville forringe den indsats, som blev gjort af de baade, der blev taget efter kamp, eller af de to andre, som det ogsaa lykkedes at undslippe til Sverige.

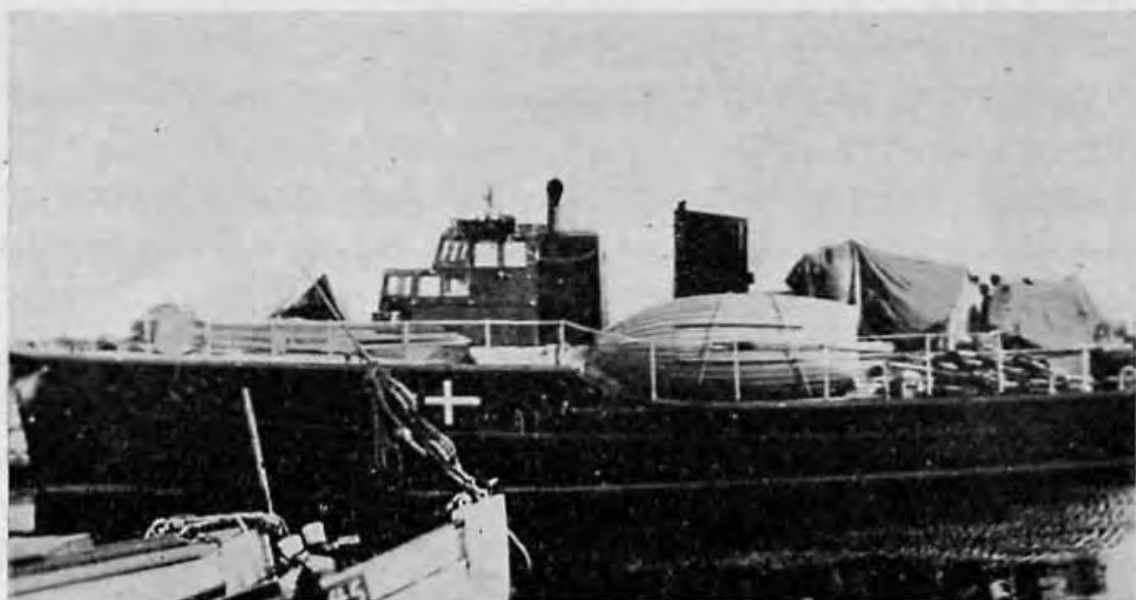
Den 28/8 1943 om aftenen var MS 1 sydfra paa vej til Korsør. Vind og strøm havde imidlertid forsinket den, og da chefen, da-værende søløjtnant Urban Gad, ikke mente at kunne naa frem til sit bestemmelsessted inden mørkets frembud, og natsejladts var

forbudt, besluttede han sig til at søge ind til Skelskør. Medvirkende hertil var naturligvis ogsaa, at chefen, da situationen var meget spændt, ikke var synderlig interesseret i at komme til Korsør, hvor det vrimlede med Tyskere. I Skelskør var der mere fredeligt, og her blev der truffet aftale med politiet om at varsko MS 1, saafremt der indløb foruroligende efterretninger. Disse kom da ogsaa tidligt om morgenen, og chefen besluttede derfor øjeblikkelig at forlade havnen. Men saafremt MS 1 nu straks hovedkulds havde begivet sig paa vej til Sverige, havde man haft al mulig chance for at blive stoppet af tyske orlogsskibe. MS 1 anløb derfor den lille havn paa Agersø, der ligger lige overfor Skelskør. Her var der ingen Tyskere, og opholdet blev brugt til at kappe masten, tjære skibet sort over det hele og paa anden maade gøre det ukendeligt. SORTE SARA blev MS 1 nu kaldt, og den svarede ogsaa godt til dette navn.

Man forberedte sig paa om nødvendigt at tage varmt imod Tyskerne, saafremt de skulle komme. Een gang om dagen gik der postbaad fra Agersø til Skelskør og tilbage igen. Med postbaaden havde man derfor aftalt et særligt signal, saa man i god tid kunne være forberedt, saafremt der fulgte tyske soldater med. Men der kom ingen.

Om bord i MS 1 havde man af meddelelserne fra politiet i Skelskør og fra radioudsendelserne prøvet paa at danne sig et billede af situationen, men meddelelserne fra Skelskør hidrørte fra et meget tidligt tidspunkt paa dagen, og radioudsendelserne var jo temmelig stærkt »farvede«. Under opholdet gik chefen derfor op paa øens højeste punkt for at rekognoscere. Herfra saas ude i Store Bælt de danske inspektionsskibe INGOLF og HVIDBJØRNEN omgivet af tyske skibe. HVIDBJØRNEN var i synkende tilstand, og man saa den forsvinde fra havets overflade. Saa var chefen for MS 1 klar over situationen.

Da mørket faldt paa, og chancen for at bryde igennem nu var større, kastede SORTE SARA los og stod sydpaa i Bæltet. Derefter gik færdens øst paa sønden om Lolland og Falster — samme vej som MS 9 fra Rudkøbing var gaaet noget tidligere — uden



MS 1 camoufleret som *Sorte Sara* i Agersø havn.

at man dog i MS 1 var klar herover. Ud paa morgenen befandt man sig østen for Falster og havde endnu et langt stykke vej til Sverige. Da der var talrige tyske orlogsskibe i Østersøen, og da der ogsaa maatte regnes med livlig tysk luftvirksomhed, var



MS 7 staar ind i Helsingør havn 5. maj 1945.

chancerne for at naa igennem ved dagslys ikke de bedste. Ganske vist var vejret ikke helt klart, men risikoen ved at fortsætte var alligevel for stor.

Allerede inden afgang fra Agersø havde chefen bestemt sig til at anløbe Hesnæs havn, der ligger lige syd for Falsters østpynt. Fra tidligere besøg her kendte han havnen og de lokale forhold. Han vidste saaledes, at havnen kun sjældent blev trafikeret, og antog og haabede, at der ikke var Tyskere her eller i omegnen. Han tog derfor chancen og løb, mens det endnu var mørkt, ind til Hesnæs.

Da MS 1 var kommet vel i havn, brød dagen frem, og ude til søs saas nu en stor tysk torpedobaad paa patrouille. Torpedobaaden var et søsterskib til T 4 og T 19. Hvis MS 1 havde fortsat sin sejlads, ville Tyskerne ikke kunne have undgaaet at faa kontakt med den.

Heldigvis viste chefens antagelse sig at holde stik. Der var ingen Tyskere i Hesnæs, og i havnen blev der nu truffet forsvarsforanstaltninger, og der etableredes et efterretningsystem, saa man kunne blive alarmeret, saafremt tyske styrker nærmede sig fra landsiden.

Den tyske torpedobaad havde lagt sig til ankers udfør Falsters østpynt — i en afstand af mindre end 3000 m fra MS 1, hvis sorte skrog laa skjult bag havnemolen. Ved torpedobaaden saas nogle danske marinekultere, som torpedobaaden havde taget.

Iøvrigt fik besætningen nu lejlighed til at hvile ud og skrive breve til hjemmet — men for en sikkerheds skyld adresseredes brevene til bekendte. Man vidste jo endnu ikke, hvordan Tyskerne havde opført sig — om de f. eks. havde arresteret befalingsmændenes nærmeste familie el. lign.

Og mens den tyske torpedobaad nu laa til ankers udenfor og passede vældigt paa, laa SORTE SARA hyggeligt og i forholdsvis sikkerhed i dansk havn paa hele andendagen (30/8) efter det tyske overfald.

Da dagslyset svandt, tændte den tyske torpedobaad sin projektor og lyste horisonten rundt. Lidt efter slukkedes dog projektør-

ren, men tændtes igen ti minutter senere og lyste atter horisonten rundt. Da lysningen med projektøren gentog sig med regelmæssige mellemrum, kastede MS 1 los engang, lige efter at projektøren var slukket, og gik først for fuld kraft et stykke syd paa langs land — og stod derefter til søs ud i mørket, som skjulte dens videre færd.

Om morgenen tirsdag den 31/8, det vil sige godt 2 døgn efter, at den danske flaaede var sænket, stod et mærkeligt sort fartøj ind i Trälleborg havn. Det var SORTE SARA — alias MS 1.

MINESTRYGNINGSKUTTERE m. v.

De seks minestrygningskuttere (MSK), hvis opgave bl. a. er mineafsøgning og assistance for de større minestrygere, blev bygget »illegalt« paa private værfter i krigens sidste aar. Da man i Flaadens ledelse var klar over, at der ved krigshandlingernes ophør ville blive stillet store krav til minestrygningstjenesten, lod Marineministeriet Fyr- og Vagervæsenet sætte disse baade i arbejde, som om de skulle anvendes af dette væsen. Tre blev bygget i Frederikssund (MSK 1—3), søsat 1944—45, og tre paa Sydhavnsværftet i København (MSK 4—6), søsat 1945. Naturligvis var det ikke krigsskibe i egentlig forstand, som vi saaledes byggede »illegalt« under krigen — men dog orlogsfartøjer. Havde Tyskerne opdaget det under Besættelsen, ville de i hvert fald nok i det mindste være blevet fornærmet, fordi vi tvivlede paa en tysk sejr og kunne tænke os at sætte skibe paa stabelen, som vi selv ville anvende efter Tysklands nederlag.



Minestrygningskutteren MSK 2. (MSK 4—6 har kun een mast, der staar agterligt).



ME 1044 i sø.

Allerede før 29/8 1943 paabegyndtes tre smaa minestrygere specielt beregnede til strygning paa lægt vand ML 1-3 (ML = minestryger til lægt vand). De stikker meget lavt og er ligesom MSK-baadene bygget af træ for at mindske faren for magnetiske miner. For yderligere at mindske baadens magnetiske virkninger paa



Minestrygeren ME 1044.

miner paa lavt vand, ligger motoren ikke nede i baaden, men er anbragt oppe paa dækket, hvorfra den med kædetræk driver skrueakslen.

Foruden MS-, MSK- og ML-baadene samt fire motorkabelbaade (MK 3—6) findes der forskellige kuttere, der anvendes som tendere og bøjefartøjer for minestrygere og til transport af magneterne ud og ind i havn og til og fra de større minestrygere. Disse kuttere omtales nærmere under afsnittet »Kuttere«.

ENGELSKE MINESTRYGERE.

Af Englænderne laante Flaaden i sommeren 1945 10 minestrygere (MMS = Motor Mine Sweepers). Der var fire større: MMS 1016 — 1038 — 1042 og 1044 og seks mindre: MMS 36 — 83 — 84 — 86 — 263 og 307. Baadene, der alle var bygget af træ, og hvoraf en del allerede under krigen havde sejlet med danske besætninger og under dobbeltflag — nemlig Dannebrog ved siden af det engelske orlogsflag — beholdt i dansk tjeneste deres oprindelige nummer, men fik kendingsbogstaverne ME (ø: minestryger, engelsk).



Den engelske flaaes 137. minestrygerflotille overdrages til Flaaden 7. august 1945.

ME 1016 strandede 29/1 1946 ved Jernhatten (Djursland) i taage og blev vrag.

De seks mindre ME-baade tilbageleveredes til England i november 1948, medens een eller to af de resterende tre større ME 1038 — 1042 og 1044, der alle er søsat 1943, muligvis vil blive købt.

TIDLIGERE TYSKE MINESTRYGERE.

Af de allierede fik Flaaden i 1945-46 overdraget 21 tidligere tyske minestrygere (Räumboote) nemlig: R(18) — [26] — (32) — 152 — (153) — 154 — 155 — 156 — 157 — [160] — 173 — 214 — (225) — 226 — 229 — 230 — [233] — 236 — 242 — (259) og (263).

Seks af disse (anført i rund parentes) viste sig dog at være mere eller mindre defekte (nogle af dem blev overhovedet ikke udrustede!) og blev derfor i efteraaret 1947 atter afleverede til de allierede, idet vi til gengæld fik følgende numre: R 167 — 168 — [170] — 174 — [175] og [176].

Da nogle af de første og tillige nogle af de i 1947 overtagne imidlertid senere dels fik maskinhavarier og dels viste sig at være i meget daarlig stand, og man ikke ønskede at ofre reparation paa dem, blev i efteraaret 1948 yderligere kasseret seks enheder [anført i skarp parentes], saaledes at der nu kun er de 14 tilbage, der er understreget, idet MR 226 blev udrangeret i januar 1950.



Ministrygeren MR 242.



Ministrygeren MR 157.

Baadene beholdt deres oprindelige nummer, men fik kendingsbogstaverne MR (ø: ministryger, Räumboot). MR-baadene er ligesom ME-erne bygget af træ, men er betydelig hurtigere og ogsaa mere elegante end de engelske. Til gengæld er de mere klodsede ME-baade nok saa sødygtige.

Som det vil ses, var der en overgang i Flaaden hele to ministrygere med nummeret 263, — ME 263 og MR 263.

MR 152 — 174 er søsat i aarene 1940—42, MR 214—242 i 1943. De fire sidste MR-baade (229—242) er noget større og kraftigere end de ti første (152—214).

Bevogtningsfartøjer.

Som saadanne klassificeredes de smaa, ældre torpedobaade, af hvilke nu kun NARHVALEN er tilbage.*)

Under den første Verdenskrig gjorde manglen paa egnet skibsmateriel til neutralitetsbevogtningen sig stærkt gældende. I begyndelsen havde man haft en del gamle torpedo- og patrouillebaade fra 1880'erne, men disse baade var ikke sødygtige nok, og allerede ved Sikringsstyrkens formering i 1914 var de mere eller mindre ud-

*) Under bogens trykning er i efteraaret 1949 ogsaa NARHVALEN udrangeret for at anvendes som varmebaad. Bortset fra depotskibet TYR, var NARHVALEN Flaadens sidste kulfyrede skib.

slidte. Der indtraf hyppigt havarier, som i en given situation kunne faa alvorlige konsekvenser. I 1911—13 havde man bygget 9 store torpedobaade, der efter datidens forhold var første classes søkrigsmateriel. Men disse store baade, hvoraf de 6 havde turbine-maskineri, var temmelig kostbare baade i anskaffelse og i drift.

Maaske ville det ogsaa have været noget vanskeligt at fremskaffe materialer til tilstrækkeligt mange af saadanne baade under krig-
gen, saa da spørgsmaalet om nyanskaffelse af bevogtningsfartøjer blev aktuelt, valgte man som type den lille i 1907 paa O. V. efter franske tegninger byggede torpedobaad ORMEN.

Ialt byggedes der nu paa O. V. 10 saadanne baade paa 110 tons. De havde tregangs stempelmaskiner og kulfyring og løb kun 24 knob. Armeringen bestod af 2 stk. 57 mm kanoner og 2 torpedorør (45 cm), eet fast i stævnen og eet drejeligt dæksapparat. De seks første havde lavt, rundet baksdæk, hvor skibssiden fortsatte op som en slags lønning, de fire sidste havde derimod almindelig bak. Oprindeligt havde man tegnet baadene med to lave skorstene, men da røgen fra den forreste ofte blev suget ind paa broen og gene-
rede her, forhøjede man den forreste skorsten, saa det saa ud, som om baadene havde $1\frac{1}{2}$ skorsten.

De 10 baade havde kendingsmærker og søsattes som følger:

B2	S1	SPRINGEREN	}	1916
B3	S2	STØREN		
B4	S3	SØLØVEN		
B5	S4	SØHUNDEN	}	1917
B6	S5	HAVHESTEN		
B7	S6	NARHVALEN		
B8	R2	MAKRELEN	}	1918
B9	R3	NORDKAPEREN		
B10	R4	HAVKATTEN	}	1919
B11	R5	SÆLEN		

Idet man i 1923 gav ORMEN kendingsmærket B1, fik de øvrige numrene B2-11. Senere i 20'erne fik de seks første fjernet dæks-
torpedoapparatet og blev indrettede til minestrygere ved tilbyg-



Torpedobaad af SPRINGEREN-klassen med »1½ skorsten«.

ning af en platform agter. I 1930 gav man ORMEN kendingsmærket R 1, og de sidste fire fik da numrene R 2—5, medens de seks »strygere« betegnedes med S 1—6. ORMEN udrangeredes allerede i 1932.

I 1942, hvor man af økonomiske grunde ikke anvendte kunstigt træk under patrulletjeneste, blev den agterste skorsten i de tilbageværende enheder forlænget til samme højde som den forreste for at kunne benytte naturligt træk.

S 1 blev taget i Korsør efter kamp 29/8 1943. Genfundet i Københavns Frihavn. Blev oplagt. Udgik af Flaadens tal 1946. Vil muligvis blive omdannet til varmebaad.

S 2 udrangeret 1940 og omdannet til varmebaad. Sænket af Tyskerne paa Holmen inden Kapitulationen.

S 3 fik senere navnene SØRIDDEREN og HAIEN — se SØLØVEN (3).

S 4 udrangeret 1940 og omdannet til varmebaad. Sænket af Tyskerne paa Holmen inden Kapitulationen.

S 5 fik senere navnet HAVØRNEN. Se HAVHESTEN (4). HAVØRNEN, der 29/8 1943 laa i Stubbekøbing, forsøgte tidligt om morgenen at gaa til Sverige, men blev af en tysk torpedobaad (søsterskib til T 19) ud for Grønsund tvunget til at gaa tilbage. Da den tyske torpedobaad fulgte efter ind i Grønsund, og der ikke var anden udvej, blev HAVØRNEN løbet

Torpedobaaden HAV-
ØRNEN sat paa land
og sprængt ved Stam-
menakke 29. aug. 1943.



paa land ved Stammenakke (Sjællands sydligste pynt) og sprængt. Besætningen reddede sig i land.

- S 6 NARHVALEN, var under hovedreparation ved O. V. 29/8 1943. Blev mærkeligt nok ikke anvendt af Tyskerne og fandtes uskadt og urørt paa Holmen ved Kapitulationen. Har siden da været udrustet paa kortere togter som bevogtningsfartøj og tender.
- R 2, R 3 og R 5 sænkedes paa Holmen. Hævet af Tyskerne, men i saa ødelagt tilstand, at istandsættelse ikke var mulig.
- R 4, der 29/8 1943 laa paa patrouille i Sundet, naaede uden vanskeligheder til Sverige. Ved orlogsværftet i Karlskrona »moderniseredes« HAVKATTEN i lettere grad — fik dækstorpedoapparatet og agterste 57 mm kanon fjernet og erstattet af moderne luftskyts. Fik ligesom de øvrige i Sverige »interne-rede« danske orlogsfartøjer den dengang i den svenske flaaede anvendte »brunspættede« camouflagemaling. Har ligesom NARHVALEN siden 4/5 1945 været udrustet paa kortere togter som bevogtningsfartøj. Udgaet af Flaadens tal november 1948. Vil muligvis blive anvendt som varmebaad.

NARHVALEN.

Narhvalen er en delfinart, der ved sit tandsæt er enestaaende blandt pattedyrene. Bortset fra nogle faa rudimentære tænder, der aldrig kommer til gennembrud, er hele tandsættet reduceret til to hjørnetænder, der ligger horisontalt forrest i hvert overkæbeben. Hos hunnen kommer disse hjørnetænder ikke frem, men hos hannen udvikler den venstre sig til en 2 à 3 m lang stødtand, der er rettet lige fremad som et langt og spidst horn, hvis overflade er

Torpedobaaden HAV-
KATTEN efter hjem-
komsten fra Sverige.



mærket med spiralsnoede, til venstre drejende furer og ribber. Dyrets længde, medregnet stødtanden, er 4 à 5 m. d. v. s., at stødtanden er halvt eller mere end halvt saa lang som kroppen. Narhvalen er en udpræget arktisk hval, der følger isens bevægelser, og som regel holder sig ved iskanten. Utallige er de fabler, der i ældre tider fortaltes om narhvalens tand. Den omtaltes som en af de største sjældenheder, og man antog den for et horn, der sad midt i panden paa det ogsaa i Bibelen omtalte fabeldyr enhjørningen (jfr. de to enhjørninge i det engelske vaaben). Man tillagde bl. a. tanden en sjælden lægende kraft, og der er eksempler paa, at der i Oldtiden og den tidlige Middelalder er betalt indtil 300.000 kr. for et saadant »enhjørningshorn«.

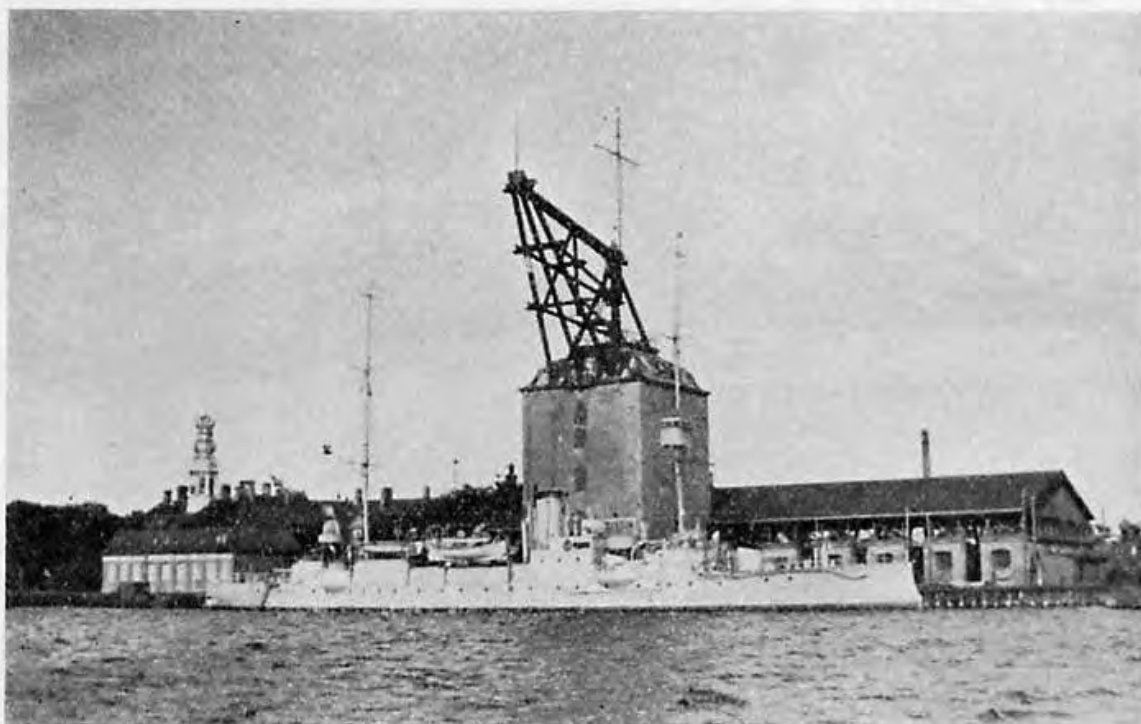
Bevogtningsfortøjet NARHVALEN er Flaadens andet skib af dette navn.

(1) Torpedobaad, 1888—1918. Bygget af Thornycroft i England. Søsterbaad til HAVHESTEN (3) s. d. Omdøbt til T 5 i 1916 for at give sit navn til NARHVALEN (2). Udgaet 1918.

Opmaalingsskibe.

HEJMDAL.

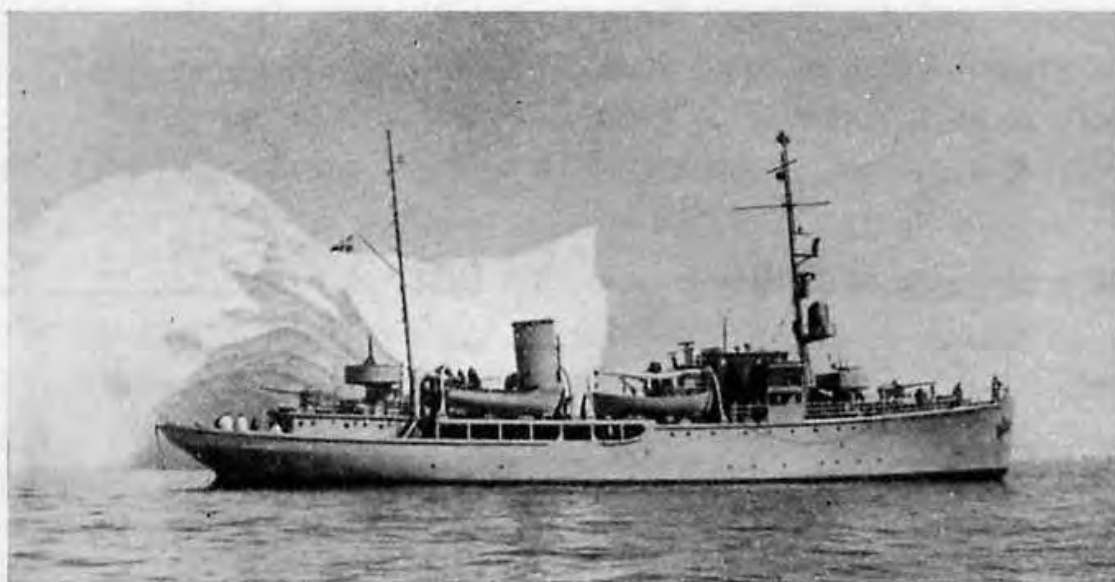
Til søopmaaling ved Grønland og Færøerne byggedes i 1935 opmaalingsskibet HEJMDAL. Dette skib skulle tillige i forbindelse med opmaalingen gøre tjeneste som inspektionsskib. Til opmaa-



HEJMDAL (2), krydser, 1894—1930.

ling ved Grønland anvendes endvidere opmaalingsskibet TERNEN (se senere under »Kuttere«).

Den 29/8 1943 laa HEJMDAL paa Holmen. Da skibet ikke var et egentligt krigsskib, havde det ikke installeret sprængbombe, men



Opmaalingsskibet HEJMDAL i grønlandsk farvand.

skibet sænkedes ved at aabne bundventilerne. Tyskerne hævdede senere HEJMDAL og anvendte den som forpostskib. Som saadant havde Tyskerne givet den navnet NERGER.

Genfundet sejlklaar kort efter Kapitulationen, men i noget ombygget tilstand, i Kalundborg og blev straks udrustet dels paa et togt til Grønland, dels som øvelsesskib for kadetterne (sammen med LINDORMEN og FREJA), hvor bl. a. Oslo blev anløbet i december 1945.

Hejmdal er en af guderne i den nordiske mytologi. Han staar som gudernes aarvaagne vogter paa broen til Asgaard spejdende til alle sider. Han kan høre græsset gro og ejer Gjallerhornet, som skal kalde heltene frem til Ragnarokskampen. Som naturguddom har Hejmdal nær tilknytning til regnbuen — ja, personificeres endog som denne.

HEJMDAL er Flaadens tredje skib af dette navn.

(1) Skruekorvet (1856—88), 1200 tons, 10 knob, 16 kanoner. Under krigsudrustning 1864 og deltog her i affæren ved Rügen 17/3 og i slaget ved Helgoland 9/5 med daværende kaptajnløjtnant Sigvard Lund som chef. 1866—86: kadetskib hver sommer.

(2) Krydser (1894—1930), 1332 tons, 17 knob, 2 stk. 12 cm, 4 stk. 87 mm og 8 mindre stk. maskinskyts samt 4 torpedoapparater (1 stk. 45 cm i stævnen, 2 stk. 38 cm drejelige dæksrør og 1 stk. 38 cm agter). 1895—1901 stations- og opmaalingsskib ved Island og Færøerne hver sommer. Adskillige middelhavstogter om vinteren. Fra 1904 til 1930 som regel kadetskib om sommeren.

FREJA

byggedes som opmaalingsskib til de danske farvande. Laa 29/8 1943 paa Holmen og blev taget af Tyskerne i ubeskadiget stand. Genfundet sejlklaar i Flensborg og overtaget juni 1945.

Freja (Frøyyja) ♀: »frue«, nordisk gudinde, datter af Njord. I almindelighed opfattes Freja, der er den fagreste af aserne, som kærlighedens gudinde, men folketroen har dog ogsaa — især i Norge — ladet hende være fører af dødningsridtet (Asgaardsreid). Hun er den af kvinderne paakaldte guddom — og som saa mange



Fregatten FREJA's kamp i Kanalen 25. juli 1800.

andre kærlighedsgudinder opfattes hun ofte ogsaa som noget letfærdig.

FREJA er Flaadens fjerde skib af dette navn.

(1) Fregat (40 kan.) 1792—1807. Som konvojskib i kamp med



Det ex-tyske depotskib TANGA efter ankomsten til Holmen juni 1948.



Opmaalingsskibet FREJA.

overlegne engelske styrker i Kanalen 25/7 1800, chef: kaptajn Krabbe (se torpedobaaden KRABBE). Røvet af Englænderne 1807.

(2) Fregat (46 kan.) 1819—53. Under krigsudrustning 1848—49. Solgt til koffardibrug 1853.

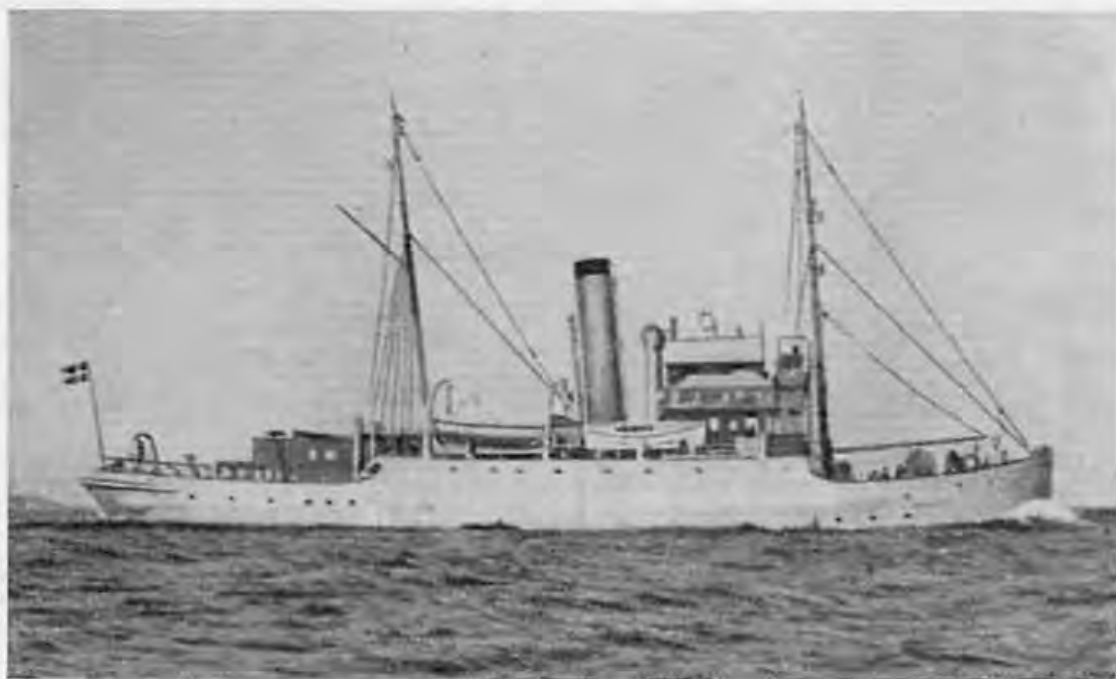
(3) Hjuldampskib, lejet koffardiskib, anvendt ved blokadeeskadren i Nordsøen fra 16/3—27/8 1864.

Værksted- og Depotskibe (Moderskibe).

Ex tysk TANGA.

Dette skib, der var moderskib for tyske motortorpedobaade under krigen, købtes af de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland og ankom for egen maskine til København 20. juni 1948. Som alle andre tidligere tyske skibe, som Marinen har overtaget, blev TANGA efter ankomsten hermetisk tillukket af et desinfektionsfirma, der derefter satte giftgas til for at udrydde rotter og forskellige ubehagelige insektarter.

TANGA er nu Flaadens største skib. Det er ikke noget krigs-



Depotskibet TYR.

skib, men skal anvendes som moderskib for danske motortorpedobaade og ubaade — muligvis i forbindelse med at tjene som kommandoskib for chefen for Kystflaaden under eskadreøvelser o. lign. Tyskerne havde givet skibet navn efter havnebyen *Tanga* i det tidligere tysk Østafrika (syd for Mombassa). Skibet er i sommeren 1949 gaaet til ombygning ved O.V., men har endnu ikke faaet dansk navn.

TYR

var tidligere Statsbanernes isbryder, men overgik senere til Søfartsministeriet (Handelsministeriet), der har stillet den til Flaadens disposition. Allerede i 1939, da en gruppe ubaade havde station i Aarhus, anvendtes TYR som moder- og logiskib for disse ubaade, men tilbageleveredes senere til Søfartsministeriet.

Tyr (eller *Tir*) var som krigsgud en af de tre øverste guder i den ældste nordiske gudeverden — oprindelig muligvis endog den øverste, der siden fortrængtes som saadan af Odin. — Navnet har ikke tidligere været anvendt i Flaaden.

TYR, der søsattes allerede 1894, er Flaadens ældste søgaaende skib under kommando.



Depotskibet VITUS BERING.

VITUS BERING

er et tidligere bjergningsskib RESTORER, bygget 1942 af Snow Shipyard Inc., Rockland, Maine, U. S. A., til den amerikanske flaa-



I 1948 gjorde VITUS BERING tjeneste som inspektionsskib ved Grønland. Billedet viser inspektionsskibet ved vor nordligste Koloni, Thule.

de, hvor det havde typebetegnelse og nummer: ARS 17. Bygget af træ og har diesel-elektrisk maskineri. Udrustet som bjergnings-, ildsluknings-, dykker- og bugserskib. Overtaget af den danske Marine 27/2 1948 i New Orleans, ankom til København 10/4 s. a. Var i 1948 paa togt til Grønland og blev om efteraaret adopteret af Vitus Berings fødeby Horsens. I 1949 klassificeret som depot-skib.

VITUS BERING, der er Flaadens første skib af dette navn, er opkaldt efter den danske søfarer og opdagelsesrejsende *Vitus Jonassen Bering*, * i Horsens sommeren 1681, † 19/12 1741. Sejlede som ung til søs og indtraadte i 1703 som løjtnant i Czar Peter den Stores nydannede russiske flaaede. Deltog med hæder i den store nordiske krig, blev kaptajn af 1. rang 1721 og beordredes derefter til chef for den første ekspedition til Kamtsjatka, der skulle undersøge om Asien og Amerika var landfaste med hinanden. Forlod 1725 St. Petersborg og drog med et talrigt mandskab og stort train af skibsmateriel og levnedsmidler øst paa til Stillehavskysten dels ad Sibiriens flodveje og dels over land. Byggede i Okhotsk to mindre skibe, hvormed han sejlede til Kamtsjatka, hvor et større skib blev bygget 1728. Samme aar paabegyndte han nu sine lange og trælse rejser. Omsejlede Nordøstasiens hjørne og kortlagde ukendte øer og kyststrækninger og paaviste, at der fandtes en nordøstpassage — »hvis man da ikke blev forhindret af isen i nord«, som Bering skrev. Paa denne ekspedition, hvorfra han vendte hjem 1730, havde han ikke haft føling med den amerikanske kyst. Blev 1734 udsendt som leder af en ny stor færd — »Den store nordiske Ekspedition« — med over 500 mand under sig. Betydelige resultater blev her opnaaet, bl. a. blev en del af Aleuterne og Alaskas kyst kortlagt, men sygdom og storme krydsede til dels hans planer. Medens Bering selv laa dødssyg, sattes hans skib paa land paa en ubeboet ø, hvor Bering og adskillige af hans folk senere døde efter svære lidelser. Øen kaldtes Beringsøen, og sammen med Beringsstrædet og Beringshavet vil den bevare mindet om hans daad, der altid vil sikre ham en smuk plads blandt Verdens store søfarere.



Kutteren SVANEN.

Kuttere.

Af disse, der alle er bygget af træ, anvendes de to større paa Grønland, medens de to mindre benyttes til øvelsessejlad i danske farvande — bl. a. for kadetterne.

Inspektionsfartøjet MAAGEN og opmaalingsfartøjet TERNEN laa den 9. april 1940 oplagt paa Grønland og undgik saaledes den tyske besættelse. De anvendtes af de grønlandske myndigheder under krigen.

Kutterne overvintrer normalt i Grønland og vedligeholdes der af den Grønlandske Marinekommando. Kun naar større eftersyn forestaar, tages kutterne ned til O. V.*)

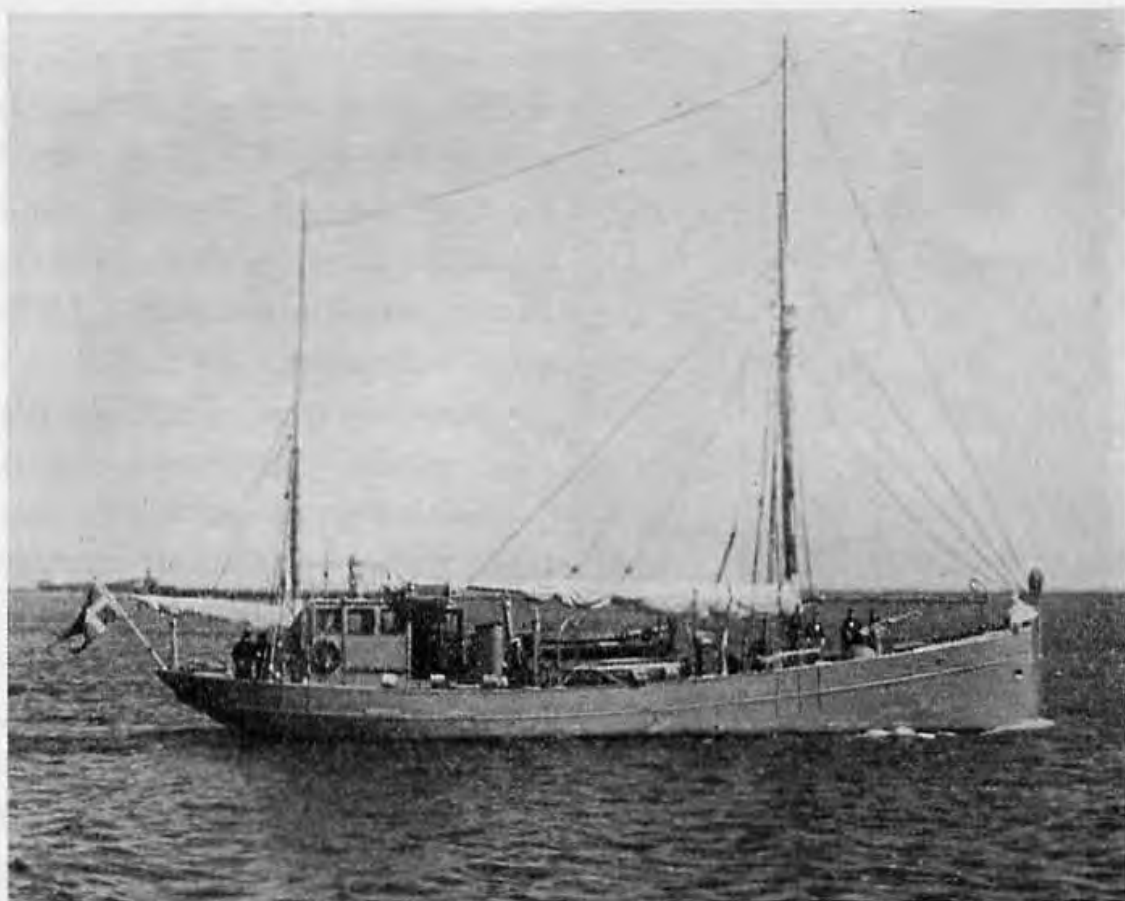
SVANEN er Søofficersskolens kutter. Det er en tidligere toldkrydser, som købtes i 1913 og senere fik hjælpemotor.

THYRA, der ligeledes er en tidligere toldkrydser, anvendes hovedsagelig til sejlads for søofficerer — men udlaanes ogsaa til Søofficersskolen. Købt i 1904 og senere forsynet med hjælpemotor.

Adskillige af Flaadens skibe har tidligere baaret navnet MAAGEN.

- (1) Orlogsskib (ofte kaldt GYLDNE MAAGE) nævnes 1570—74.
- (2) Jagt (4 kan.) 1661—85.
- (3) Fregat (18 kan.) 1691—92, blev under konvojtjeneste erobret

*) En tredje grønlandskutter, ALKEN (en tidligere P-kutter, P 1), som efter krigen sendtes til Grønland, forsvandt som det vil være bekendt i oktober 1948 udfor Grønlands østkyst. Trods en storstilet eftersøgning bl. a. med flyvebaade fandtes intet spor af kutteren, hvorfor denne desværre maa antages at være forlist med hele sin besætning (8 mand og en grønlandsk kajakmand).



Inspektionsfartøjet MAAGEN.

af en spansk kaper og i sønderskudt tilstand indbragt til St. Sebastian.

(4) Fregat (20 kan.) 1694—1709*). Maatte efter kamp med en svensk fregat FALKEN paa 36 kan. sætte paa land ved Pillau, hvor chefen sprængte skibet i luften.

(5) en skærbaad (5 kan.) 1703—20.

(6) Snau (10 kan.). Svensk prise, erobret 1712. Udgaat 1720.

(7) Jagt (10 kan.). 1743.

(8) Jagt (4 kan.). 1765—1807.

(9) en saakaldt »lukt baad« (o: dæksbaad). 1767—1813. Førte 4 mindre kanoner og 4 haubitser.

(10) en dæksbaad (1833—46), anvendt som opmaalingsfartøj og øvelsesfartøj for yngre officerer.

*) MAAGEN (4) var det andet skib, der blev søsat fra det dengang nye Nyholms værft.

TERNEN har som navneforgænger en lodsjagt (1805—21), udrustet under Kanonbaadskrigen med station ved Bornholm, efter krigen stationeret som karantænekontrol paa Ejderen. Armeret med 4 mindre kanoner.

MAAGEN og TERNEN er ligesom MS-baadene bygget paa træskibsværfter i provinsen, MAAGEN i Frederikssund 1930 og TERNEN i Faaborg 1936.

Medens THYRA er Flaadens første skib af dette navn, har SVANEN ligesom MAAGEN haft adskillige navneforgængere. SVANEN er det ældste skibsnavn, der i dag bæres af et af Flaadens skibe.

Et skib SVANEN nævnes saaledes allerede i 1504, et andet 1537 og et tredje og fjerde henholdsvis i 1625 og 1644 under Christian IV, hvor det sidstnævnte deltog i kampen paa Kolberger Heide. Et svensk orlogsskib SVANEN (44 kan.) erobrede af viceadmiral Helt i Langelandsbælt 1659 og indlemmedes i den danske flåde, et sjette orlogsskib SVANEN paa 56 kan. deltog i den store nordiske krig. Det største skib, der har båret dette navn, var et orlogsskib paa 60 kan. (1730—54). Derefter har navnet kun været givet til smaafartøjer, bl. a. en luggerbaad paa 6 kan. (1810—15) samt en mindre kutter, der i den sidste del af 1800-tallet var øvelsesbaad for Søofficersskolen og saaledes en direkte forgænger for den nuværende SVANEN.

Endvidere kan anføres, at navne som HAMBORGER SVANE, HVIDE SVANE, RØDE SVANE og KRONEDE SVANE ofte forekom i Flaaden i gamle dage.

Foruden disse fire kuttere, der har navn, findes der ca. 40 kuttere, der er graamalede og har et kendingsbogstav og nummer. K-kutterne var oprindeligt bestemt til kystbevogtning og P-kutterne til patrouilletjeneste, medens L-kutterne hørte til Kystdefensionen (Lynetten). Der skelnes dog ikke længere skarpt mellem disse tjenester, hvortil kutterne nu benyttes i flæng, ligesom de, som det allerede tidligere er nævnt, tillige anvendes til assistance for minestrykningstjenesten og som tendere for udrustede skibe (maalslæbning, post- og poviantafhentning m. v.). (Foto side 70).



Transportskibet
HOLLÆNDERDYBET.

Transportskibe m. m.

Til transport af personel og materiel mellem Kystdefensionens værker og land findes følgende tre transportskibe:

HOLLÆNDERDYBET (ex DEN LILLE HAVFRUE)

KONGEDYBET (ex KIRSTEN PIIL) og

MIDDELGRUNDEN

Medens MIDDELGRUNDEN er et ældre dampfartøj, som i sin tid blev bygget til brug for Søbefæstningen, er de to første motorskibe, der tidligere tilhørte dampskibsselskabet »Øresund« og af dette bl. a. anvendtes til passagersejlsads mellem København og Bellevue. Herfra vil de under deres oprindelige navne sikkert være offentligheden bekendt.

I sommeren 1945 købtes de af Søværnet for 175000 kr. pr. stk. for at anvendes til transporttjeneste ved Kystdefensionen. I 1948 fik de deres nye navne, der tidligere har været båret af ældre transportfartøjer ved Københavns Søbefæstning.

Som bekendt er *Kongedybet* farvandet, der gaar vest for Middelgrunden (fra Trekroner langs Amagers kyst til noget nord for Kastrup) og *Hollænderdybet* farvandet øst for Middelgrunden (mellem denne og Saltholm). I Kongedybet udkæmpedes slaget paa Rheden 2/4 1801, som derfor ogsaa — nok saa korrekt — kan ses benævnt slaget i Kongedybet.

SLEIPNER er et tidligere tysk fartøj, der overtoges ved Kapitulationen. Dets opgave er bl. a. at transportere torpedoer fra Hol-

men til torpedostationen »Kongsøre« ved Isefjorden, hvor indskydningen finder sted, og derefter tilbage igen.

Sleipner er efter den nordiske gudelære Odins ottebenede gænger. Navnet har kun været anvendt een gang før i den danske marine — nemlig til den tidligere, lille torpedotransportbaad SLEIPNER (1), søsat 1882 og taget af Tyskerne 29/8 1943. Genfundet og overtaget af Søværnet i 1947. Solgt 1948.

Slæbebaaden FREMAD, der er bygget i Holland, er til brug for Orlogsværftet. Genfundet sejlsklar paa Holmen efter Kapitulationen.

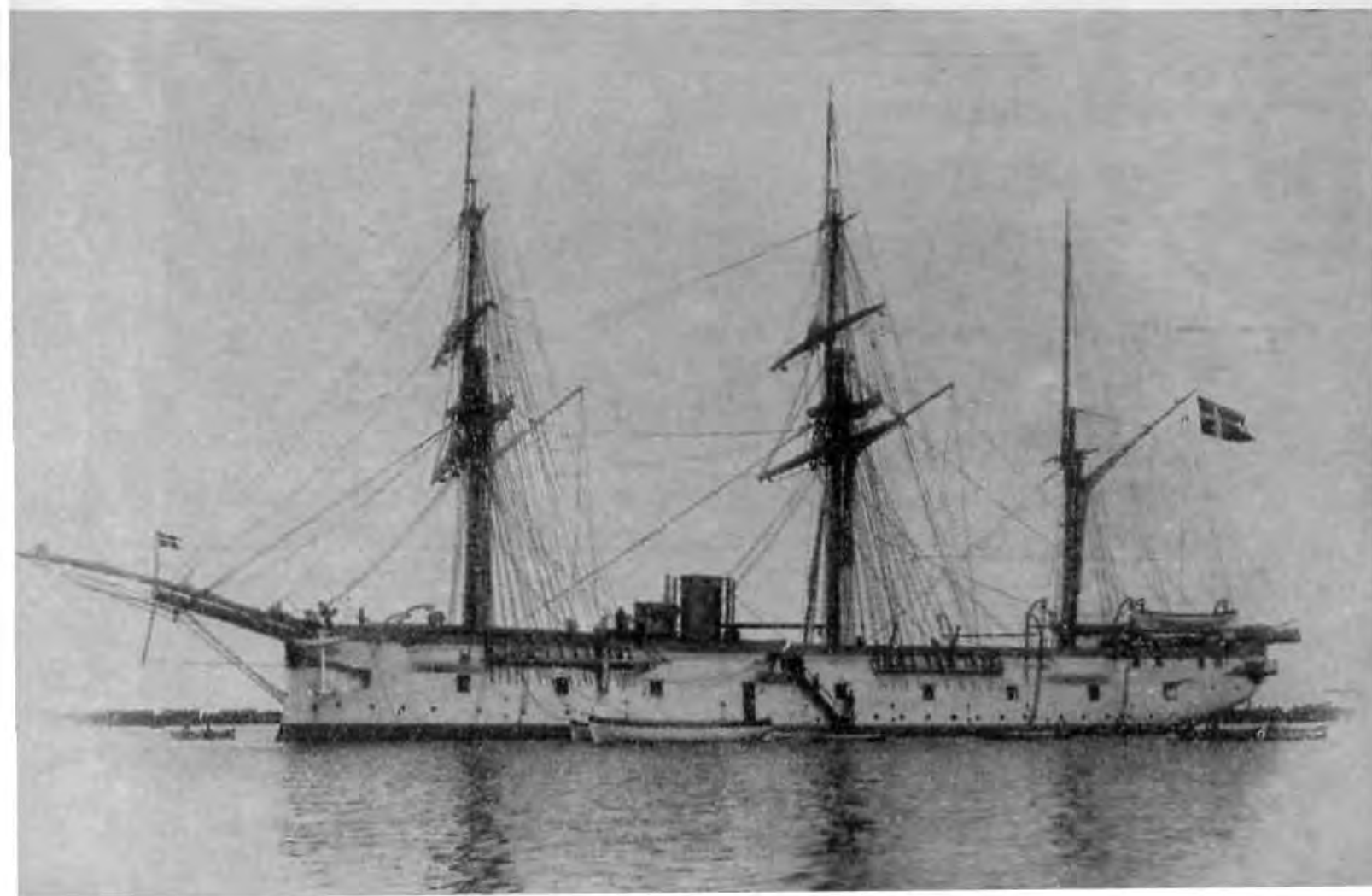
Kaserneskeibe m. v.

Som kaserne- og logiskeibe m. v. anvendes følgende ældre skibe:

FYEN.

Tidligere krydserfregat, søsat 1882. Oprindelig 2740 tons, 13 knob, 18 stk. 15 cm kanoner, 8 stk. maskinskyts samt 2 stk. 35,5 cm torpedorør i stævnen. Let panserdæk over maskineriet. Oprindelig

Krydserfregatten FYEN paa Algiers Rhed 1898.



(2) Orlogsskib (50 kan.) 1736—45.

(3) Orlogsskib (50 kan.) 1746—85.

(4) Orlogsskib (70 kan.) 1787—1807. Røvet af Englænderne ved Københavns kapitulation.

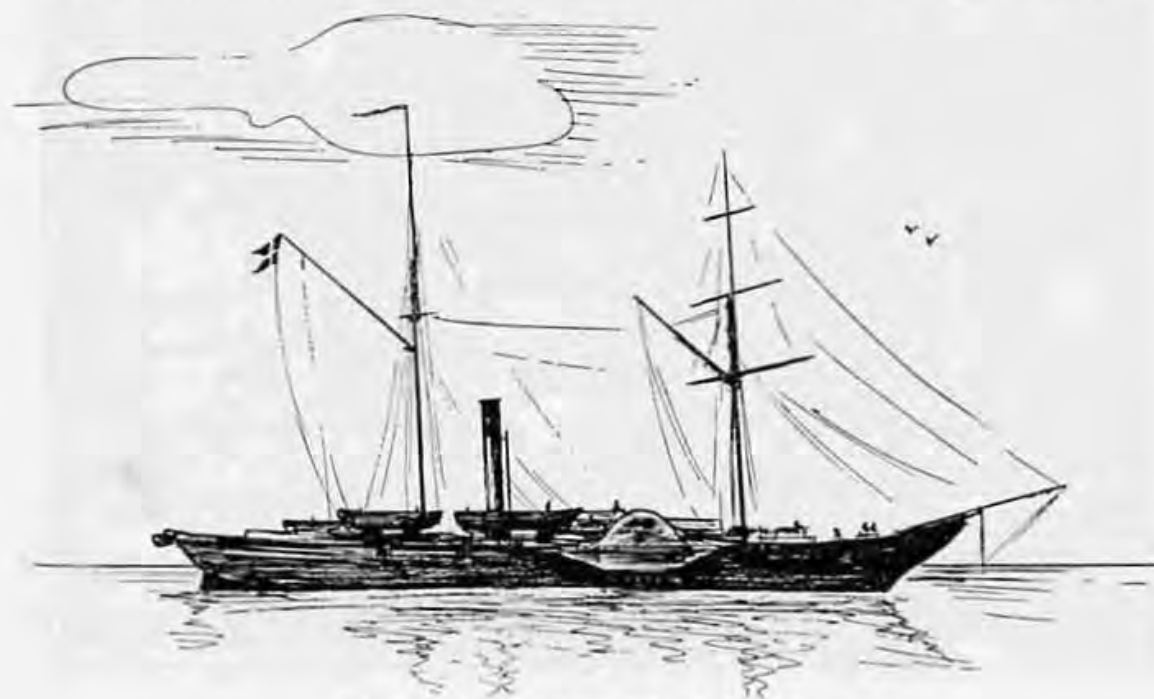
Senere har fire mindre fartøjer (nordbaade) i perioden 1808—64 båret navnet FYEN (5—8).

HEKLA.

Tidligere krydser, søsat 1890. Oprindelig 1322 tons, 17 knob, 2 stk. 15 cm, 4 stk. 57 mm og 8 stk. maskinskyts samt 4 stk. 38 cm torpedorør (1 fast for og agter og to drejelige dæksapparater). Panserdæk. Ofte udrustet i eskadre og som stationsskib under Island. 1915 desarmeret (artilleri og maskineri udtaget) og ombygget til logiskib for besætningerne fra Ubaads- og Flyvebaadsdelingerne og derefter for Ubaadsdivisionen. Laa 29/8 1943 paa Holmen. Af Tyskerne en overgang stationeret paa Isefjorden som skoleskib for fast mandskab. Efter Kapitulationen islandsat som stationsskib for Kystflaaden, hvis chef har hejst sit flag om bord.

HEKLA er Flaadens femte skib af dette navn.

(1) Bombarderskib (25 kan.) 1688—1717. Deltog i den store nor-



HEKLA (4), hjulkrigsskib, 1841—79.

diske krig og var her bl. a. med ved Sehesteds operationer ved Rügen 1712.

(2) Svensk galej. Erobreret af Tordenskjold i Dynekilen 1716. Det er dog tvivlsomt om dette skib indgik i Flaadens tal.

(3) Snau (16 kan.) 1743—46. Købt i England for at anvendes som brander.

(4) Hjuldampskib. 1841—79. Bygget i England og ankom til Danmark 1842 som den danske Flaades første egentlige hjulkrigsskib. 650 tons, 9 knob, 2 stk. 60 pundige bombekanoner og 4 stk. 24 pundige kanoner samt 2 smaa haubitser. Armeringen senere ændret flere gange. 10/6 1844—7/5 1845 paa togt til Middelhavet — se fodnote til THETIS (2). 1848—50 under krigsudrustning. Var 5/4 1849 med i den ulykkelige affære i Eckernförde, hvor HEKLA sammen med hjuldamperen GEJSER forgæves søgte at redde linieskibet CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION. — Under kaptajn Suen-son (den senere eskadrechef i slaget ved Helgoland 9/5 1864) jagede HEKLA 21/7 1850 i Neustädter Bugt den slesvig-holstenske skruekanonbaad VON DER TANN paa land og skød den i brand. 16/8 s. a. ligeledes under kaptajn Suenson angreb HEKLA paa Kieler Bugt dampskibet LÖWE og 4 kanonbaade tilhørende oprørerne. En kanonbaad blev skudt i brand. HEKLA blev af Slesvig-Holstenerne p. gr. af sin aktivitet og allestedsnærværelse i forbindelse med sin sorte maling kaldt »Der schwarze Räuber« (den sorte røver). 1856 førte HEKLA danske studenter til Stockholm i anledning af studentertoget til Upsala. Under krigsudrustning i 1864. Udgik af Flaadens tal 1879, ophugget 1882.

BESKYTTEREN.

Bygget paa O. V. 1900 med det dobbelte formaal at være inspektionsskib i fredstid og mineskib under krigsforhold. Navnet hentyder til, at skibet skulle beskytte fiskerne og søterritoriet mod overgreb.*) Var næsten konstant udrustet og stationeret ved Færøerne — i korte perioder om sommeren tillige under Island — til

*) Navnet har ikke tidligere været anvendt i Flaaden, men der er beslægtet navnelighed med orlogsskibet BESKIERMEREN (64 kan.) 1708—41.

slutningen af 1920'erne. Tillige opmaalingsskib. Ved Sikringsstyrkens formering i 1914 indrettedes BESKYTTEREN til mineskib og sendtes til Lille Bælt.

Udlægningen af minerne foregik fra davider, hvori minerne var ophængt. Skibet var imidlertid ikke særlig velegnet som mineskib og anvendtes derfor atter som inspektionsskib. Har siden 1925 tillige i perioder været skoleskib, luftdepotskib og kommandoskib i mindre øvelsesdelinger. Laa 29/8 1943 paa Holmen, men blev ikke sænket. Ombygget af Tyskerne og anvendt som forpostskib. Genfundet i Korsør ved Kapitulationen. Har i perioder været stationeret i Kalundborg som logiskib for minestrygere. Ligger nu paa Holmen som logiskib for motortorpedobaade.

GRØNSUND.

Endnu ligger paa Holmen skroget af den gamle kanonbaad GRØNSUND. Bygget paa O. V. og søsat 1883. Bl. a. anvendt som fiskeriinspektionsskib uden for Skagen (Nordsøen) og opmaalingsskib. I 1917 ombygget til værkstedsskib for ubaade. Fik i stedet for dampmaskine diesel-elektrisk fremdrivning. Afløstes i 1928 af det nye værkstedsskib HENRIK GERNER og har siden da henligget ved Holmen som depotskib for Torpedobaadsdivisionen og varmebaad. Laa 29/8 1943 paa Holmen. Genfundet i Kalundborg efter Kapitulationen. *Grønsund* er som bekendt farvandet mellem Falster og Møn. GRØNSUND er Flaadens første skib af dette navn.





Panserskibet PEDER SKRAM sænket 29. august 1943
ved Nyholms Kran.

Liste over Flaadens skibe 29/8 1943.

For fuldstændigheds skyld skal der her gives en samlet liste over Flaadens skibe den 29/8 1943 med angivelse af deres senere skæbne:

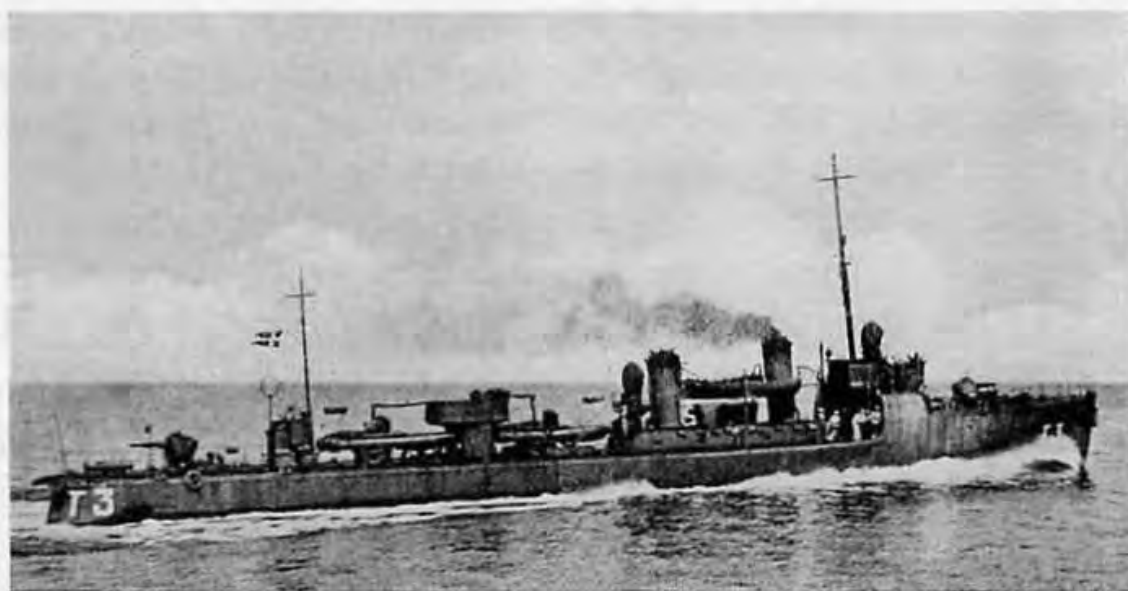
Kystpanserskibet NIELS JUEL. Efter kamp sat paa grund i Isefjorden syd for Nykøbing. Søventiler aabnet, skyts og ildledelsesanlæg samt maskineri ubrugeliggjort. Tætnet og hævet og slæbt til Tyskland. Armeret med luftskyts og anvendt som flydende luftværnsbatteri bl. a. paa Kieler Fjord. Formentlig sænket her. I 1948 gik der rygter om, at skibet laa udfor Kotka i Finske Bugt. Senere er oplyst, at det her omhandlede skib er den tidligere hollandske krydser GELDERLAND, der ligeledes var omdannet til flydende luftværnsbatteri (»Flak-Schiff«). Skibets endelige skæbne og stedet, hvor det blev sænket, er ikke kendt med sikkerhed.



PEDER SKRAM stod i september 1945 Sundet ind for sidste gang —
paa slæbetov og som vag.

Kystpanserskibet PEDER SKRAM. Laa 29/8 1943 uden Kommando
hejst paa Holmen og sænkedes ved, at bundventilerne aabne-
des. Senere tætnede Tyskerne skibet og hævede det. De 4 stk.
15 cm udtoges, og skibet slæbtes til Kiel, hvor det spækkedes
med luftskyts og blev udlagt paa fjorden som flydende, for-
ankret luftværnsbatteri. Sænkedes af R. A. F. under et luft-
angreb paa Kiel i foraalet 1945. Efter Kapitulationen atter
hævet og slæbt til København. Solgt til ophugning i Odense
sommeren 1949.

Torpedobaadene NYMFEN og NAJADEN (se HUITFELDT og
WILLEMOES, side 15).



Torpedobaaden LAXEN.

Torpedobaadene DRAGEN, HVALEN, LAXEN, GLENTEN, HØGEN og ØRNEN. Af disse seks torpedobaade, som Tyskerne havde »laant« i 1941 (jfr. torpedobaadene af KRIEGER-klassen, side 23) blev DRAGEN sænket under krigen.*) De nærmere omstændigheder er ikke kendt. De fem øvrige laa ved Kapitulationen i Flensborg i sejlklar stand, men ved en voldsom eksplosion i havnen i midten af juni 1945 blev de stærkt beskadigede over vandlinien, medens maskinerierne var i nogenlunde stand. Baadene afhentedes i sommeren 1945, men GLENTEN, der havde lidt mest, sank undervejs. De fire øvrige ankom til Holmen, hvor de blev oplagt for om muligt senere at blive reparerede. Man mente ved at anvende materialer fra den ene at kunne istandsætte de øvrige tre.

Da baadene imidlertid nu snart er en snes aar gamle, og da man i mellemtiden har bygget KRIEGER-klassen og købt tidligere tyske torpedo- og motortorpedobaade, er planerne om istandsættelse som torpedobaade opgivet.

Torpedobaaden HVALROSSEN. Sprængt og sænket paa Holmen. Hævet af Tyskerne og ophugget.



Resterne af torpedobaadene HVALROSSEN og MAKRELEN
paa Holmen i maj 1945.

*) DRAGEN er det ældste kendte danske skibsnavn. Knud den Store (1018—1035) havde i sin flaaede et skib DRAGEN, der var 60 »rum« (spanter) langt og havde mere end 100 mands besætning. Det var i hin tid det største skib i Norden.

Torpedobaadene (bevogtningsfartøjerne) HAIEN, HAVØRNEN, NARHVALEN, MAKRELEN, NORDKAPEREN, HAVKATTEN og SÆLEN (se side 81).

Alle ubaadene. (Se side 38).

Alle mineskibene og minefartøjerne (se side 58).

Ministrygerne SØLØVEN, SØBJØRNEN, SØULVEN, SØRIDDEREN, SØHESTEN og SØHUNDEN (se side 66).

Ministrygerne MS 1—MS 10 (se side 71).

Inspektionsskibet INGOLF. Taget af Tyskerne i Store Bælt ud for Korsør. Anvendt som kanonbaad og forpostskib. Sænket i Kiel under allieret bombeangreb. Bjergning opgivet.

Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Sænket af egen besætning i Store Bælt ud for Korsør. Senere hævet af Tyskerne og anvendt som INGOLF. Senere skæbne ukendt.

Inspektionsskibet ISLANDS FALK. Laa paa Holmen. Taget af Tyskerne i ubeskadiget stand og anvendt som INGOLF. Senere skæbne ukendt.

Inspektionsskibet BESKYTTEREN (se side 101).

Værkstedsskibet (for ubaade) HENRIK GERNER. Laa paa Holmen 29/8 1943. Da sprængbomben ikke virkede, sattes ild paa skibet, som brændte og sank. Hævet af Tyskerne. Senere skæbne ukendt.

Opmaalingskibene HEJMDAL og FREJA (se side 85 og 87).

Inspektionsfartøjet MAAGEN og opmaalingsfartøjet TERNEN. Laa paa Grønland (se side 93).

Dampbaad A. Sænket i Lunkebugten (Taasinge). Hævet af Tyskerne — senere skæbne ukendt.

Torpedotransportbaaden SLEIPNER (se side 96).

56 patrouillefartøjer (uarmerede kuttere) P 1—P 38 og K 1—K 18. Alle de 38 mindre P-kuttere blev taget af Tyskerne i provinshavne og paa Holmen. Af de 18 større K-kuttere blev de 9 ligeledes taget af Tyskerne, medens de øvrige 9 naaede til Sverige (K 3—6—8—10—11—12—13—15 og 17).

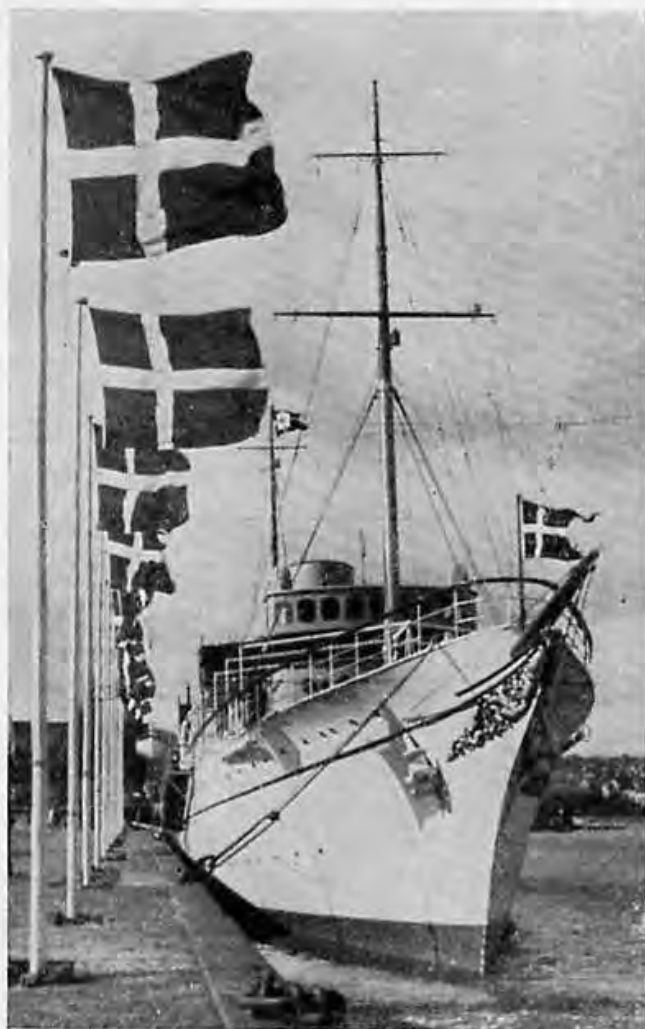


Gallionsfiguren fra linieskibet DANNEBROG (4).

Kongeskibet Dannebrog.

Vort kongeskib — eller som dets officielle benævnelse lyder: Skib til brug for Hans Majestæt Kongen — er, skønt det ikke er et krigsskib, efter gammel tradition, der ogsaa følges i udlandet, udrustet og udhalet som en orlogsmand.

I sommeren 1939 var DANNEBROG som sædvanlig udrustet, men da krigen udbrød i september, blev kommandoen strøget og skibet oplagt i Flaadens Leje, hvor det laa den 29. august 1943. Man gjorde gældende, at DANNEBROG med al sin udrustning var Kongens personlige ejendom, og dette respekterede Tyskerne. Da alt skibets gods og inventar var taget ud af magasinerne paa Holmen og anbragt om bord, blev det slæbt ned i Sydhavnen, hvor DANNEBROG laa uantastet lige til Kapitulationen.



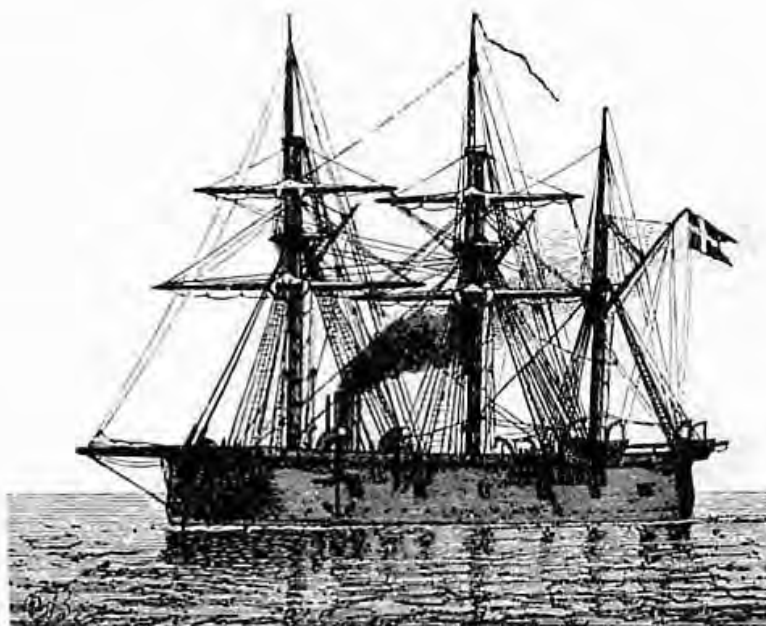
Kongeskibet DANNEBROG
i Aabenraa 1935.

DANNEBROG er Flaadens sjette skib af dette navn.

(1) Orlogsskib (stavet DANNEBROGE) (94 kan.) 1692—1710. Var det første skib som søsattes paa Nyholm. Deltog i den store nordiske krig og var her under kommando af Ivar Huitfeldt med i slaget i Køge Bugt 4/10 1710, hvor skibet sprang i luften (se torpedobaaden HUITFELDT).

(2) Orlogsskib (70 kan.) 1739—59.

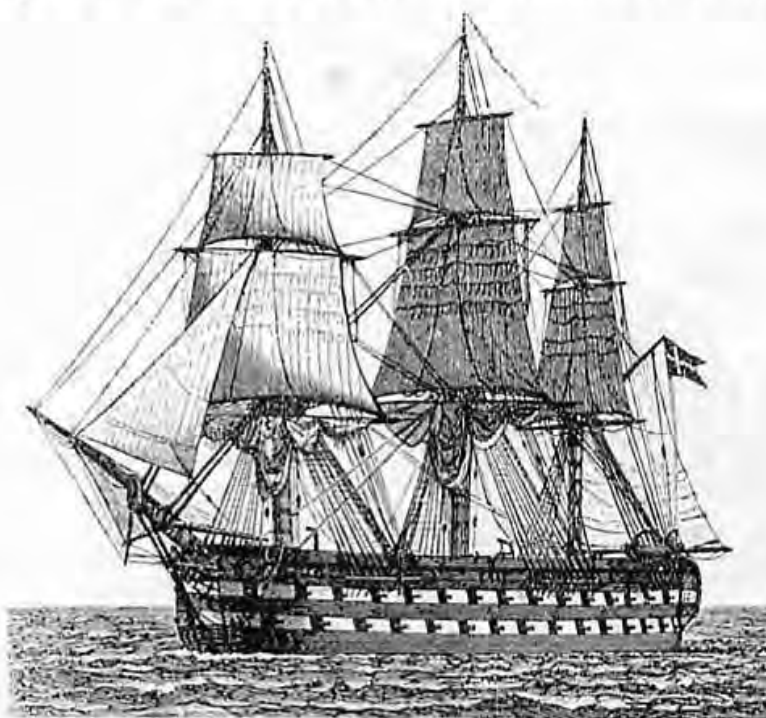
(3) Orlogsskib (60 kan.) 1772—1801. Ofte udrustet i kombinerede dansk—svenske og dansk—svensk—russiske eskadrer til hævdelse af det væbnede Neutralitetsforbunds rettigheder. Kommandør Olfert Fischers kommandoskib i den danske blokskibslinie under slaget paa Rheden 2/4 1801. Omtrent halvanden time efter kampens begyndelse kom DANNEBROGE i brand, hvorefter Olfert Fischers kommandotegn flyttedes til et andet skib. Men DANNE-



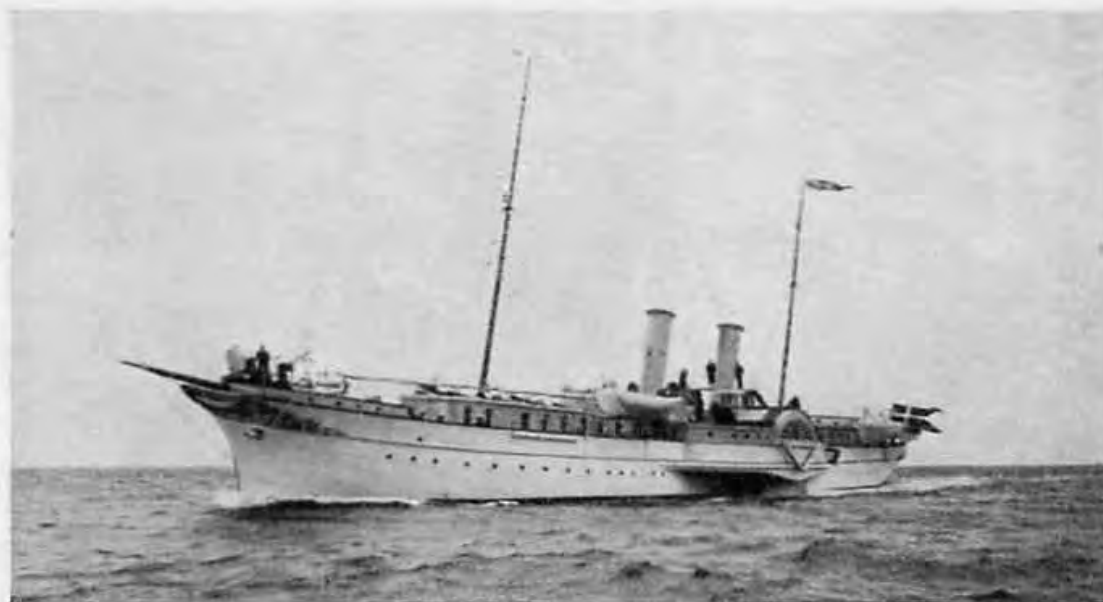
DANNEBROG (4) som panserskib (panserkorvet) 1864—78,

BROGE kæmpede videre og fulgte traditionen fra sin berømte navneforgænger. Nogle timer senere, da næsten alle kanoner var ubrugelige, og saa godt som hele besætningen var fra borde, drev skibet nord paa som et brændende vrak og sprang i luften paa Stubben (ca. 500 m nordost for Trekroner).

(4) Orlogsskib (72 kan.) 1850—96. Danmarks sidste og kraf-

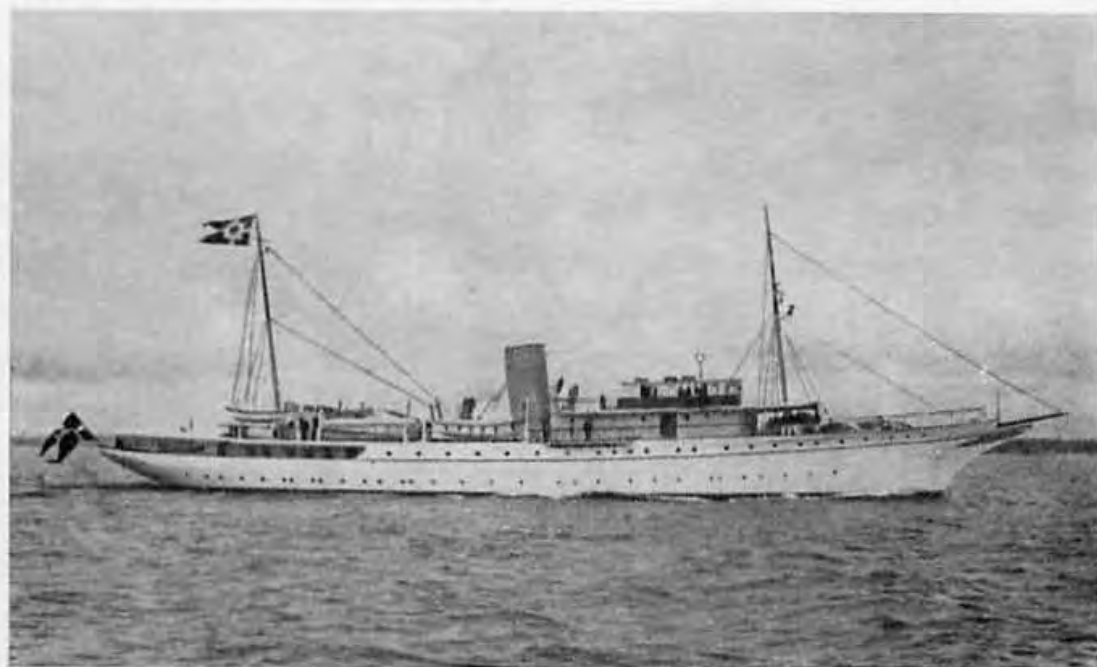


DANNEBROG (4) som sejllineskib, 1850—62.



DANNEBROG (5), kongeskib, 1878—1931. Billedet viser skibet efter forlængelsen.

tigste linieskib. 1853 udrustet i en kombineret dansk—norsk—svensk eskadre (den skandinaviske eskadre). 1862—64 raseret og ombygget til panserskib. Under krigsudrustning (fra marts) 1864. 1878 omdannet til eksercer- og kaserneskip. Udrangeret 1896, derefter benyttet som maal ved skydeforsøg med brisantgranater. Ophugget 1898.



Kongeskibet DANNEBROG.

(5) Kongeskib (hjuldampskib) 1878—1931. Oprindelig 900 tons og 60,7 m langt. Fik i 1906—08 hovedreparation. Skibet blev herunder skaaret over paa to steder paa midten og forlænget med 11,3 m til 72 m, hvorved displacementet øgedes til 1100 tons. DANNEBROG, der laa oplagt i aarene 1915—19, førte i 1920 Kong Christian X til Sønderjylland i anledning af Genforeningen. Inden ombygningen blev kongeskibet som regel kun udrustet, naar særlige begivenheder gav anledning hertil, senere har det ligesom den nuværende DANNEBROG — bortset fra de to Verdenskrige — været udrustet hver sommer til Kongens brug, ikke alene til sejlads i danske farvande, men ogsaa til længere togter.

Det nuværende kongeskib var saaledes i Stockholm 1935 i anledning af den daværende Kronprins Frederiks formæling og i 1936 paa togt til Island og Færøerne. Efter Danmarks befrielse har DANNEBROG bl. a. besøgt Oslo og Stockholm samt i 1949 Færøerne.

Kongeskibet har navn efter det danske flag, der er anvendt som ornamentering agter. Det samme gjaldt det forrige kongeskib. Og-



Kongeskibet DANNEBROG.

saa vort sidste linieskib fra 1850 var opkaldt efter flaget. Her anvendtes som gallionsfigur en kvindeskikkelse, som i haanden holdt et orlogsflag paa stang. Denne gallionsfigur er nu opstillet paa Holmen overfor Idrætspladsen. Derimod var det første linieskib DANNEBROGE, der sprang i luften i Køge Bugt, ikke direkte opkaldt efter flaget, men efter Dannebrogordenen, der ligesom Elefantordenen indgaar i Rigsvaabenet. Dette fremgaar af ornamenteringen paa skibets agterspejl, der ikke viser flaget, men Dannebrogordenens kors.

Efter sagnet faldt *Dannebrog* som bekendt ned fra himlen under slaget ved Reval den 15. juni 1219. Ifølge visse kilder er vort flag dog antagelig endnu ældre — man nævner saaledes bl. a. aaret 1208. — Men i hvert fald er Dannebrog i dag med sine snart 750 aar *det ældste i brug værende nationsflag*.

Vi kan være dette flag bekendt. Lad os haabe, at fremtidens dom maa være, at det ogsaa kunne være os bekendt.

