

SPORDEX 2000 – Et togt med missiltorpedobåden Sehested.

Farvel til Willemoes-klassen

Af Søren Nørby & Anders Olsen.

Siden slutningen af det 19. århundrede har torpedobåde spillet en vigtig rolle i den danske flåde. Udviklingen af torpedoen begyndte i 1860'erne og snart derefter opstod torpedobåden som våbengren. Det danske forsvar var hurtigt til at se fordelene ved disse små hurtige – og billige – fartøjer, og den første torpedobåd indgik i flådens tal i 1879. Fra da af var torpedobåde en central bestanddel af flådens materiel indtil udfasningen af Willemoes-klassen i år 2000.

I 1999 indgik Socialdemokratiet, Radikale, Konservative, Venstre, CD og Kristeligt Folkeparti et forsvarsforlig gældende indtil 2004. Forsvarsordning indeholdt mange initiativer til en omlægning af det danske forsvar fra et nærforsvar til et forsvar, der først og fremmest skal være i stand til at rykke ud og yde en indsats langt fra Danmarks grænser. En af forligets konsekvenser var en udfasning den danske flådes ti missiltorpedobåde af Willemoes-klassen og deres to tilhørende forsyningsfartøjer af Faxe-klassen. Willemoes-klassen blev med deres relative høje alder og korte aktionsradius ikke længere vurderet som et aktiv for en flåde, hvis indsatsområde nu skiftede fra de danske farvande til opgaver i internationalt farvand.

Med Willemoes-klassens udfasning forsvandt torpedobådsvåbenet som en selvstændig våbengren. Deres rolle er i dag blevet overtaget af Standard Flex skibene, der som kampskib er udstyret med både torpedoer og missiler.



Missiltorpedobåden P546 Rodsteen

Denne artikel er en kort gennemgang af Willemoes-klassens historie og en beskrivelse af en typisk øvelsessejls med en af flådens nu hedengangne enheder.

Willemoes-klassen

Willemoes-klassen blev bestilt og bygget, mens den kolde krig endnu rasede. I en krigssituation var (og er) den danske flådes opgave ”at hindre eller hæmme fjenden i at benytte havet som transportvej ved at bekæmpe fjendtlige flådestyrker og invasionsfartøjer under angreb mod dansk område”¹. Til denne opgave var Willemoes-klassens enheder særdeles velegnet. Enhederne blev alle bygget på Frederikshavn Værft, hvor kontrakten på otte – senere hævet til ti – både blev underskrevet i marts 1972. De nye enheder skulle afløse de seks ældre torpedobåde af Flyvefisk-klassen og sikre, torpedobådseskadren moderne fartøjer, egnede til tjeneste ind i det næste årtusind.

Det første skib, Willemoes, opkaldt efter helten fra 1801 og klassens navnefader, løb af stablen i 1975, og det sidste i rækken hejste kommando i 1978. Skibene var bygget i stål, hver på ca. 250 tons, og bevæbnet med en 76 mm. Oto Melara kanon og 4 torpedorør. De to agterste rør blev i 1978 demonteret for at give plads til 2 affyrringsramper til i alt 8 Harpoon-missiler². Det er værd at bemærke, at Willemoes-klassen kun manglede Sea Sparrow-missilerne for at have samme kampstyrke som de noget større korvetter af Niels Juel-klassen. Som luftforsvar havde Willemoes-klassen 76 mm. kanonen, der kunne bruges mod både sø- og luftmål. Luftforsvaret blev omkring 1992 forøget med Stinger-missiler. Klassens skibe havde en topfart på ca. 40 knob på dets 3 gasturbiner, og det var såkaldte ”hit-and-run” skibe, der hurtigt kunne nå målet, affyre dets torpedoer eller missiler og så hurtigt komme væk igen. Besætningen var på 6 officerer og 19 besætningsmedlemmer.

Deres karakteristiske grønne bemaling skyldtes at skibene var beregnet til at operere tæt ved kysten, hvor den farven kunne hjælpe dem til at forblive skjult.



Det kan være svært at se det, men på dette fotografi fra Norge befinder der sig faktisk en sløret misil-torpedobåd. (Foto: MSPC Frank Petersen)

¹ Bjerg 1979, s. 114.

² Surface-to-Surface-Missile

SPORDEX 2000

Dokumenteringen

I forbindelse med udfasningen af Willemoes-klassen besluttede Orlogsmuseet at gennemføre en dokumentering af fartøjerne. Arbejdet skulle omhandle både fartøjerne som våbenplatforme og som arbejdspladser, og i dagene 21 – 24 marts 2000 blev denne artikels forfattere sendt med missiltorpedobåden Sehested på øvelsen SPORDEX 2000.

Selve øvelsen var et firedags togt rundt i farvandet nord for Sjælland. På dette tidspunkt var kun to af Willemoes-klassens ti fartøjer endnu i aktiv tjeneste, og Sehested skulle det meste af øvelsen sejle sammen med Rodsteen, det andet fartøj i tjeneste.³

Undervejs i øvelsen skulle næsten alle fartøjets våbensystemer afprøves, og der var lagt en klar tidsplan for, hvornår Sehested skulle affyre torpedoer, skyde med kanon og Sea-chaff (missilforsvar) og udlægge miner.

Normalt skulle Sehested have en 24 mands besætning, men pga. klassens forestående udfasning, var besætningen på denne tur kun på 20 mand. Bl.a. skibets næstkommanderende var under omskoling til flådens andre fartøjer. Besætningen var en blanding af konstabler og værnepligtige, og bestod for Sehesteds vedkommende kun af mænd, mens der på Rodsteen var en enkelt kvinde blandt besætningen.

SPORDEX 2000 startede med en parade, hvorunder Kommandør Bork, den daværende chef for 2. Eskadre, briefede eskadren om den forestående øvelse. Derudover gjorde han opmærksom på, at øvelsen faldt på datoer af betydning for den danske flåde. Især d. 22. marts var en mærkedag, som man skulle huske, når man sejlede i området omkring Sjællands Odde, da det er datoen for tabet af orlogsskibet Prins Christian Frederik ved Sjællands Odde i 1808. Det var ved dette slag, at Peter Willemoes faldt.

Ca. 1 time før Sehested og Rodsteen afsejlede, forlod tankskibet Skinfaxe Korsør fuldt lastet med brændstof.

³ Willemoes lå som reserveskib i Korsør. Havde Rodsteen eller Sehested haft et havari, der forhindrede deltagelse i øvelsen ville besætningen hurtigt have kunnet skifte til Willemoes.



A 569 Skinfaxe fuldt lastet.

Ved fuld kraft forbrændte Sehested pr. time, hvad der svarer til et almindeligt dansk parcelhus årlige forbrug af olie (4500 liter/time eller 16 meter/liter). Dette gjorde, at de ved fuld kraft havde en maksimal rækkevidde på ca. 10 timers sejlads. Det var derfor vigtigt, at fartøjet undervejs i øvelsen fik mulighed for at fylde sine tanke igen. Skibene var også udstyret med dieselmotorer med en langt større rækkevidde, men da var topfarten kun 12 knob.

Klokken 1100 forlod vi Korsør. Ved afsejling overgik vi til Zulutid, hvilket indebar at uret blev sat en time frem.⁴

SPORDEX 2000 var blot Sehesteds syvende dag til søs i år 2000, og det var derfor nødvendigt at opfriske en række færdigheder ved øvelsens start. Øvelsens første element var en kort signaløvelse, mens skibene sejlede i formation. Formationssejladsen blev ikke mindre spændende, da det smukke vejr kort tid efter, vi havde forladt Korsør, blev erstattet af en meget tæt tåge. Begge skibe fortsatte dog ufortrødent med en fart på ca. 30 knob, så det gjaldt om at holde øjnene på radaren. Hvis Rodsteen pludselig havde sænket farten eller ændret kurs, havde man på Sehested kun haft få sekunder til at reagere for at undgå en kollision. Øvelsen forløb dog glat.

Ifølge planen skulle Sehested og Rodsteen udlægge miner den følgende morgen, og de nødvendige manøvre – dog uden miner - blev testet efter den veloverståede formationssejlads.

⁴ Denne artikel er dog fortsat i dansk normal tid.



Efter denne øvelse var det tid til at få brændstof ombord. Sehested mødtes med Skinfxaxe og via en slange fra Skinfaxes agterdæk til Sehesteds fordæk overførtes der på 30 minutter de ca. 9000 liter brændstof, som Sehesteds sultne motorer havde brugt på øvelsens første 4 timer.

Planerne ændres

Efter tankningen hos Skinfxaxe blev øvelsens planer ændret. Vi skulle et smut forbi Hundested for at sætte en af officererne i land og samtidig hente 3 ekstra besætningsmedlemmer.

Tiden i Hundested blev bl.a. brugt på aftenskaftning.

Ombord på flådens skibe er det kokken, der har det overordnede ansvar for forplejningen. Skibschefen udstikker et budget, men det er kokken, der sammensætter menuen og står for indkøbene. Kokken ombord på Sehested var værnepligtig, men havde en civil kokkeuddannelse bag sig. Maden er meget vigtig for besætningen, og lever den ikke op til den forventede standard, kan det få besætningens ellers rolige gemytter til at ændre sig. Som oftest er den serverede mad

god både hvad angår kvalitet og kvantitet. Derudover spiller kaffe en meget central rolle i mandskabets hverdag. Overalt hvor man kommer, ser man en kande, eller én der er i gang med at indtage kaffe. Denne drik indtages med samme glæde fra chefen til de værnepligtige, og om bord på Sehested havde kokken til denne fire dages øvelse beregnet 10 kilo kaffe!

Torpedoskydning

Efter små tre timer i Hundested forlod vi havnen og forlagde til et område nord for Sjællands Odde, hvor vi skulle lave en torpedoøvelse. På grund af megen civil skibstrafik i området blev øvelsen udskudt et par gange, og først kl. ca. 2130 blev ordren til at affyre torpedorør nr. 1 givet.

Affyring af torpedoen blev ledet fra skibets Operations-rum (i daglig tale kaldet O-rummet), hvor chefen havde indtaget sin plads. Affyring af torpedo nr. 1 fejlede, da patronen i torpedorøret, der skulle affyre torpedoen, ikke antændte. De to torpister på dækket flyttede sig hurtigt fra torpedo nr. 1 til torpedo nr. 2, for at kunne affyre denne, men affyringen blev udsat, da Rodsteen først skulle affyre sine to torpedoer. Torpedo nr. 2 ombord på Sehested blev først affyret omkring klokken 2245, og denne gang var affyringen succesfuld. Torpedoen landede i vandet med et kraftigt "plask", der sendte en brodsø ind over fordækket, hvorved Orlogsmuseets modige fotograf, der havde vovet sig helt ud på fordækket for at finde den bedste vinkel, fik en ufrivillig smagsprøve på det lidet varme vand.

I torpedoen var der fastgjort en ca. 40 km. lang kobbertråd til torpedorøret, og via dette system var det muligt at styre torpedoen fra O-rummet. Herfra kunne man guide torpedoen frem mod målet og aktivere sprænghovedet og homeing (søgning efter målet).

Da øvelsen var vel overstået, blev torpedoen sendt ud til et afsides område, hvor alle dens systemer blev de-aktiveret. Derefter lod man den bevæge sig rundt i cirkler indtil det sidste brændstof var brugt op, hvorefter torpedoen via en ballon blev bragt op til overfladen, og der holdt den flydende

indtil den blev afhentet. Det kan ske at en torpedo går til bunds og borer sig ned i havbunden, hvorefter det kan tage adskillige timer at finde den igen. Dette skete under den anden torpedoøvelse onsdag nat.

Efter øvelsen forlagde vi til Kongsøre, hvor Sehesteds torpedorør blev afmonteret og erstattet af 16 mineapparater. At torpedo nr. 1 stadig sad i røret og derfor skulle trækkes ud samme vej som den kom ind, forsinkede operationen en del, og torpisterne kom først til køjs omkring kl. 0530.



Vi forlod Kongsøre omkring kl. 0630 og ankom til mineøvelsesområdet ca. kl. 0900. På dækket tog torpisterne opstilling ved de 16 røde og hvide øvelsesminer, som efter signal fra broen blev smidt i vandet med ca. 10-15 sekunders interval. Sehested sejlede på dette tidspunkt ca. 28 knob!

Efter denne veloverståede øvelse vendte vi tilbage til Kongsøre, hvor mineapparaterne blev afmonteret og Sehested fik sine torpedorør igen. Samtidig fik vi desværre besked om, at øvelsesskydningen med Sehesteds 76 mm. kanon var aflyst, da Sehested pga. sygdom ikke havde mandskabet til dette.

De af besætningen, der ikke havde nogen opgaver, brugte tiden på at sove. Besætningens dagligdag under en sådan øvelse var inddelt i 2 timers vagt ef-

terfulgt af 2 timer fri. Maskinbesætningen kørte dog i 3-timers skift. Fritiden brugte de til at hvile, se TV eller anden form for afslapning.

Vi forlod Kongsøre kl. 1800 med kurs mod Helsingør. I Helsingør skulle Sehested og Rodsteen tage ca. 30 soldater ombord, der efterfølgende skulle sættes i land via deres medbragte gummibåde ud for Tisvilde. Det er helt normalt, at søværnet har hærfolk med ude at sejle. Især Frømandskorpset gjorde af og til brug af Willemoes-klassen, som et led i uddannelsen af nye "frøer", hvor de bl.a.

trænede i at springe i vandet fra Sehested mens skibet gik 25-30 knob. Mens vi forlagde til Tisvilde fik alle soldaterne en grundig rundvisning i skibet.

Kl. 2115 blev soldaterne sat i vandet 500-1000 meter fra land ud for Tisvilde og efter at alle soldaterne var kommet vel i bådene, satte Sehested og Rodsteen kurs mod torpex-området. Denne gang lykkedes det at affyre begge torpedoer, men torpedo nr. 2 gik desværre til bunds, og det tog adskillige timers førend det lykkedes at genfinde den. Herefter satte både Rodsteen og Sehested kurs mod Skinfxe, hvor vi tilbragte resten af natten og fik fyldt vores brændstoftanke.

SPORDEX's tredje dag startede med en øvelse, hvor Sehested og Rodsteen eskorterede minelæggeren Lindormen. Begge skibe lå ca. 1 km. på hver side af Lindormen og sejlede 15-20 knob. Det var en meget rutinepræget øvelse. Da den var vel overstået, blev det besluttet at droppe den efterfølgende mineøvelse. Besætningen og især officererne havde pga. den forsvundne torpedo ikke fået særlig megen søvn, og det blev besluttet at forlægge til Hundested, for at give besætningen mulighed for at få et par timers søvn inden nattens øvelser.

Krigsspil

Aftenen og natten blev brugt til et større krigsspil med de fleste af 2. og 4. eskadres fartøjer. Øvelsen var en gemmeleg, da det i en krigssituation ikke ville være muligt at bruge skibenes radar. Er en radar blot tændt i få sekunder, kan fjenden aflæse ens position. Derfor sejlede alle skibene med radaren slukket. Da Sehested var på samme side som MOBA (flådens MOBILE BAsE) havde vi dog den store fordel at modtage deres radarbillede. Der blev lavet mange krumspring for ikke at blive genkendt, og vi fik næste dag at vide, at Rodsteen havde rejst løbet på kanonen, og hængt en lanterne i toppen, så det havde samme profil som en fiskekutter, og på den måde undgået opdagelse.

Krigsspillet blev indledt med et angreb fra et tysk Tornado-jagerfly, og det var berammet til at ske kl. 1800. Igen blev vi dog ramt af en forsinkelse, da flyet havde problemer med at komme fra flybasen i Tyskland, og over den interne radio lød beskeden i stedet, at der var mulighed for at fiske ".....krigen starter klokken 1900!".

Kl. 1900 blev "vores" flådeenhed, der bestod af Rodsteen, Sehested, minelæggeren Lindormen, korvetten Peder Tordenskiold plus en Standard-Flex, udsat for det ventede angreb fra det tyske fly.



Sehested blev overfløjet i lav højde af Tornadoen, men efter officerernes smil at dømme, så havde Sehested flyet på kornet inden den fik ram på os.

Resten af aftenen og den halve nat forløb med finde-/gemmeleg, hvorefter Sehested og Rodsteen lagde til ved Skinfaxe i Ebeltoft Vig.

Øvelsens fjerde og sidste dag blev indledt med en øvelse med affyring af sea-chaff. Sea-chaff bruges som forsvar mod missiler. Sehested var udstyret med seks rør i hver side, som kunne affyre lange rør indeholdende sølvpapir og lignende elementer, der forstyrrede et radarbillede. Taktikken gik ud på at Sehested skulle komme sejlene med fuld fart, hvorefter den stoppede hurtigt op, og affyrede et rør. Røret blev skudt op i ca. 150 meters højde, hvor det eksploderede. Ud kom en kæmpe sky af sølvpapir m.v., der dækkede et stort område og skjulte Sehested fra det angribende missils radar. Straks efter affyringen gik Sehested igen fuld fart frem, men på en ny kurs, der bragte den væk fra missilets bane. Willemoes-klassen var den sidste af flådens enheder, der kunne sejles på ”cowboy-manér”. På flådens nyere fartøjer styres motorerne via edb, og det er computeren, der styrer hvor hurtigt skibet skal sætte farten op eller ned. På Willemoes-klassen havde man direkte kontrol over maskinen og det var derfor muligt at lave meget korte stop og starter, hvilket var meget nødvendigt for de korte manøvre, som båden skulle kunne lave i tilfælde af et missilangreb.

Farvandsovervågning

På vej mod Korsør lavede begge skibe farvandsovervågning, og Sehested kontrollerede området omkring Kerteminde. Med 35-40 knobs fart og en god kikkert var dette en opgave, der blev klaret på ingen tid.

Da vi ankom til Korsør, blev Sehested tømt for ammunition, og hele besætningen deltog efterfølgende i rengøring af skibet. Derefter var der mønstring på fordækket, hvor chefen kommenterede øvelsens forløb, og takkede for en god arbejdsindsats.

Så var det weekend og alle på nær vagterne tog hjem.

Epilog

Officielt blev Rodsteen udfaset 1. juli 2000, mens Sehested blev udfaset d. 16. september 2000 under megen vemodig festivitas i forbindelse med afholdelsen af Korsør Flådestations 50 års jubilæum.

Willemoes-klassens endelige svanesang foregik 23/10 2000, hvor klassens sidste 3 fartøjer; Willemoes, Rodsteen og Sehested, i samlet formation – og for fuld kraft – sejlede fra Korsør til Frederikshavn.

Mange kender den amerikanske film ”Ud og køre med de skøre” fra engang i 1980’erne. I den konkurrerer en række skøre mennesker om at komme hurtigst tværs over USA i det de kalder ”Cannonball-run”. Denne tradition blev overtaget af torpedobådene, hvor eskadrens hurtigste fartøj som tegn på dette havde et cannonball-flag vejende fra radarmasten. Da vi forlod Korsør vajede cannonball-standeren fra radarmasten på Rodsteen. Inden SPORDEX 2000 havde Sehested været en tur i dok for at få repareret roret og få rensset bunden, og man var derfor meget interesseret i et forsøg på at fravriste Rodsteen standeren. Turen til Frederikshavn var et 3-etapers cannonballrun, og på trods af skrap konkurrence fra især Sehested bibeholdt Rodsteen Cannonball-standeren.



Sehested og Willemoes ved 41+ knobs fart

I Frederikshavn skal Rodsteen og Willemoes skrottes i løbet af 2001, mens Sehested er blevet doneret til Tøjhusmuseet. Det er planen at skibet til foråret skal transporteres til Ålborg Marinemuseum,

hvor det skal udstilles på land ved siden af ubåden Springeren. Planlagt åbningsdato er 1/6 2001, hvorefter man kan komme ombord på skibet og selv få en god fornemmelse af, hvordan det var at være dansk sømand ombord på et af den danske flådes mest potente våbenplatforme under den Kolde Krig.

I løbet af 2001 vil en kopi af kommandobroen fra missiltorpedobåden Willemoes blive opstillet på Orlogsmuseet, så interesserede i Københavnsområdet, også her kan få et godt indtryk af denne klasse af fartøjer.

Som afsluttende bemærkning vil vi takke Søværnet, og herunder især officerer og besætning på HDMS Sehested, for den velvilje vi blev modtaget med, og vi ser fra Orlogsmuseet frem til et fortsat frugtbart samarbejde.

Søren Nørby & Anders Olsen

Litteratur:

Denne artikel er baseret på den rapport som Søren Nørby og Anders Olsen udarbejdede efter togtet med Sehested i marts 2000 og på H. Garde & H. C. Bjergs "Torpedobåde gennem 100 år", Marinehistorisk Selskab, København 1979

Fotograf: Søren Nørby, Anders Olsen og Frank Petersen, MSPC.