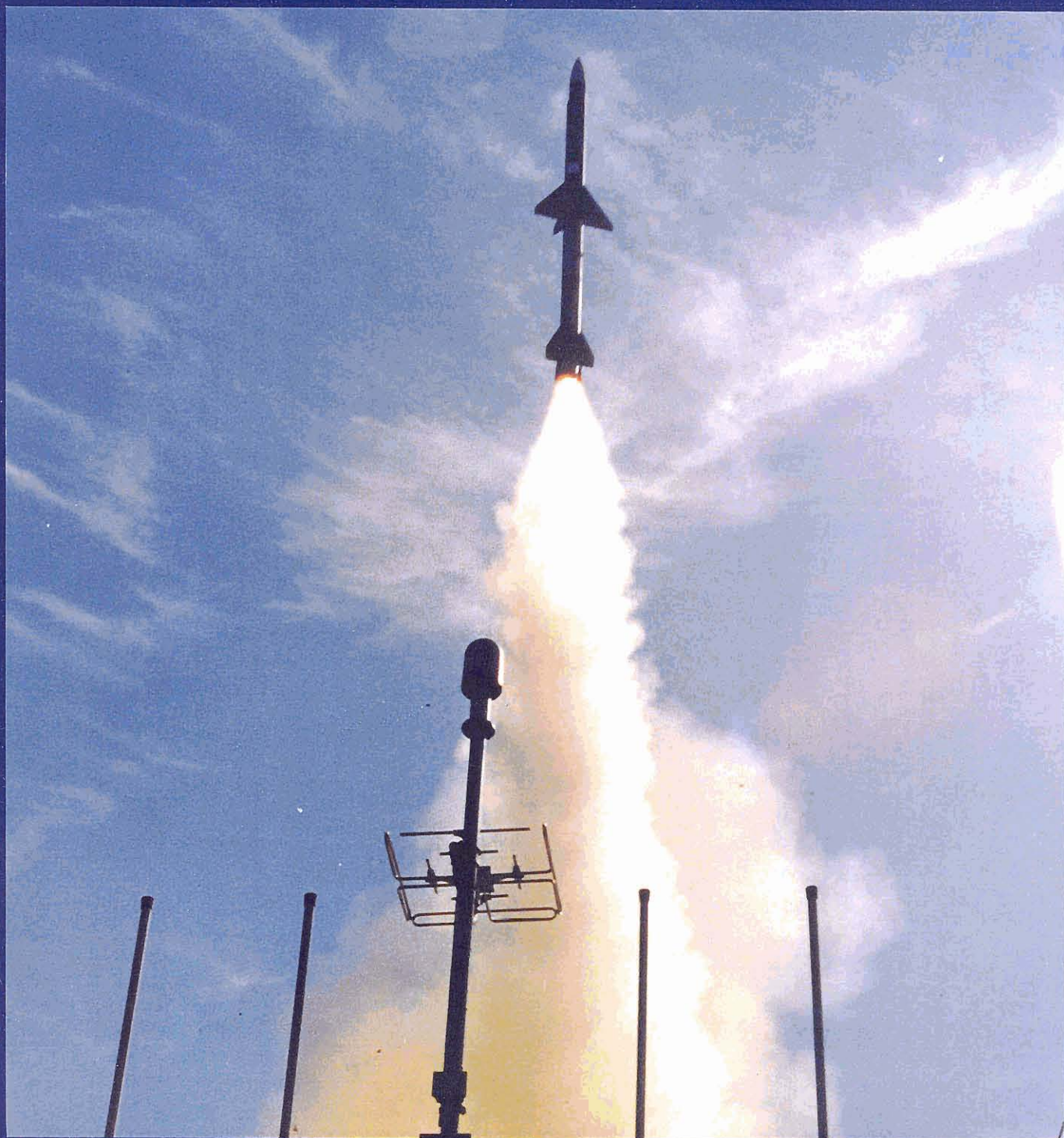


FLÅDEN

I KORSØR



Nr. 4

December

1998

REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør
Sylowsvej - 4220 Korsør

E-mail: flskor@flskor.svn.dk
http://www.flskor.svn.dk

Formand/Ansvarshavende redaktør
Orlogskaptajn Søren Beck
Chef for Operations- og Planlægningssektionen
Tlf. 58 30 82 10

Journalistisk redaktør
Kaptajnløjtnant Christian Jensen
Eskadreforvaltningsofficer, 2. Eskadre
Tlf. 58 30 85 04

Lay-out/skrivning
Overassistent Ninna Knudsen
Forsyningsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 84 02

Redaktionsmedarbejdere:
Seniorsergent E. Benée Petersen
Forsyningsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 84 08

Kaptajnløjtnant Kurt Hedegaard
Eskadreartilleriofficer, 2. Eskadre
Tlf. 58 30 85 06

Overassistent Vibeke L. Olsen
Lønningskontoret, Flådestation Korsør
(Tillige stedfortræder for fotograf)
Tlf. 58 30 82 73

Værkmester B. Creutzburg
Leder af Ammunitionsværksted Egø
Tlf. 53 57 26 66 lok. 7

Kaptajnløjtnant John M. Nielsen
Eskadrevedligeholdelsesofficer, 4. Eskadre
Tlf. 58 30 86 08

Fotograf:
Oversergent Jim Bauer
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 82 55

Telefax:
58 30 82 78

Tryk/udsendelse:
FLÅDESTATION KORSØR
FORSYNINGSAFDELINGEN
SØVÆRNETS PUBLIKATIONSFORVALTNING

Forside:

Korvetten PETER TORDENSKIOLD
affyrer Sea Sparrow missil.
Læs herom side 20

Bagside:

Stemningsbillede fra Depot Egø.

INDHOLD

Alle sejl var sat	Side 3
Motorsektionen – i en brydningstid	Side 5
Kirkeskibe skal også på "værft"	Side 8
Er der mon stadig nogen hjemme deroppe på VTS'en	Side 10
Ros til flådemedarbejdere	Side 12
Flaget blev vist "over there"	Side 13
Fremtiden sikret for Flåden i Korsør...	Side 15
Hoveddepot Kongsøre's historie	Side 18
Missilaffyring med succes	Side 20
"En skade i fåreklæder"	Side 22
Mineombordgivningsøvelse i Kalundborg Havn	Side 25
Syn af militære køretøjer på Grønland foretages af søværnet	Side 27
Søheste-træf i venskabsånd	Side 29
Cykelløb er også for tøser	Side 32
Det lugter jo lidt af fisk	Side 35
Hvad gik galt?	Side 37
Julehilsner	Side 39



Kirkeskibet Justitia føres tilbage til Stege Kirke efter at have været på "værft".
Læs herom side 9

Under det årlige kontaktarrangement blev der plantet 3 Flådeeg på flådestationen.
Læs herom side 13



Personel fra Marinekaserne Korsør viste flaget under en international skydekonkurrence i USA.
Læs herom side 27

Alle sejl var sat

da NATO's Militærkomité besøgte Flåden i Korsør

I forbindelse med NATO's Militærkomité's besøg ved Flåden i Korsør den 15. september 1998 demonstrerede søværnet en bred vifte af STANDARD FLEX konceptets mange muligheder.

Af kaptajnløjtnant Kurt Hede-
gaard, 2. Eskadre

De 16 NATO-landes forsvarschefer og deres ledsagere var i Danmark i anden sammenhæng, men benyttede lejligheden til at aflægge besøg ved flere af forsvarrets tjenestesteder. Der var ikke alene tale om en flot demonstration, men også om en absolut instruktiv demonstration.

Program udarbejdes

Igennem længere tid havde 2. Eskadre, 3. Eskadre, 4. Eskadre og flådestationen i samarbejde udarbejdet et program for besøget, der i hovedtræk indeholdt en orientering ved Chefen for Søværnets operative Kommando, frokost i enhederne og rundvisning/demonstration i fire STANDARD FLEX enheder.

Fremvisning af enheder

4 forskellige konfigurationer af STANDARD FLEX 300 enheder, henholdsvis grund-, kamp-, ASW- (ubådsjager) og MCM- (minejager) enhed, var placeret ved Syd- og Østkajen.



NATO's Militærkomité fik en grundig orientering af kaptajnløjtnant J.K.T.Petersen, fg. Chef for HAJEN.



Personel på LAXEN demonstrerer undervandsdrone, der bl.a. er i stand til at finde udlagte miner på havbunden. Undervandsdronen er udstyret med TV-kamera, som videresender optagelserne til moderskibet.



I dagens anledning var SVÆRDFISKEN udrustet som minelægger. Øvelsesminer ombordtages ved Sydkajen.



Der går til makronerne i frokostteltet.

Skibsschefer og et antal nøglepersoner var travlt beskæftiget med at "tegne og fortælle" om enhedernes mange funktioner. Eksempelvis kan nævnes minejagerens demonstration af undervandsdronen, som anvendes i forbindelse med identifikation og neutralisering af miner på havbunden. Sidst men ikke mindst skal nævnes Den Mobile Logistikenhed's store indsats ved skift af bl.a. torpedorør og ASMD- (missil) containere.

Frokost i telt

Velkomst og indledende orientering af de besøgende foregik i "skaffetiden" i flådestationens cafeteria. Ved hjælp af opstillede telte lykkedes det at bespise flådestationens øvrige personel.

Stor indsats

Flådestationens militærpoliti udførte et stort arbejde med afspærringer og omdirigering af trafikken under besøget.

I alt var det en dag med anderledes høj aktivitet på flådestationen. Alle var glade for et professionelt afviklet besøg.



Værterne efter den vellykkede demonstration.

Motorsektionen - i en brydningstid

Motorsektionen er en af seks sektioner, som Teknisk Afdeling består af. Sektionen er forholdsvis ny, da den som noget af det sidste blev besluttet udflyttet i forbindelse med udflytningen fra Holmen.

Den 19. juli 1996 afholdt Motorsektionen officiel indvielse af lokaliteterne på Depot Noret, nærmere bestemt værksteds- og kontorfaciliteterne i bygning 7 samt prøvestandsfaciliteterne i bygning 9.

Af overværkmester Niels Chr. Nielsen, Chef for Motorsektionen

Intern samarbejdsaftale

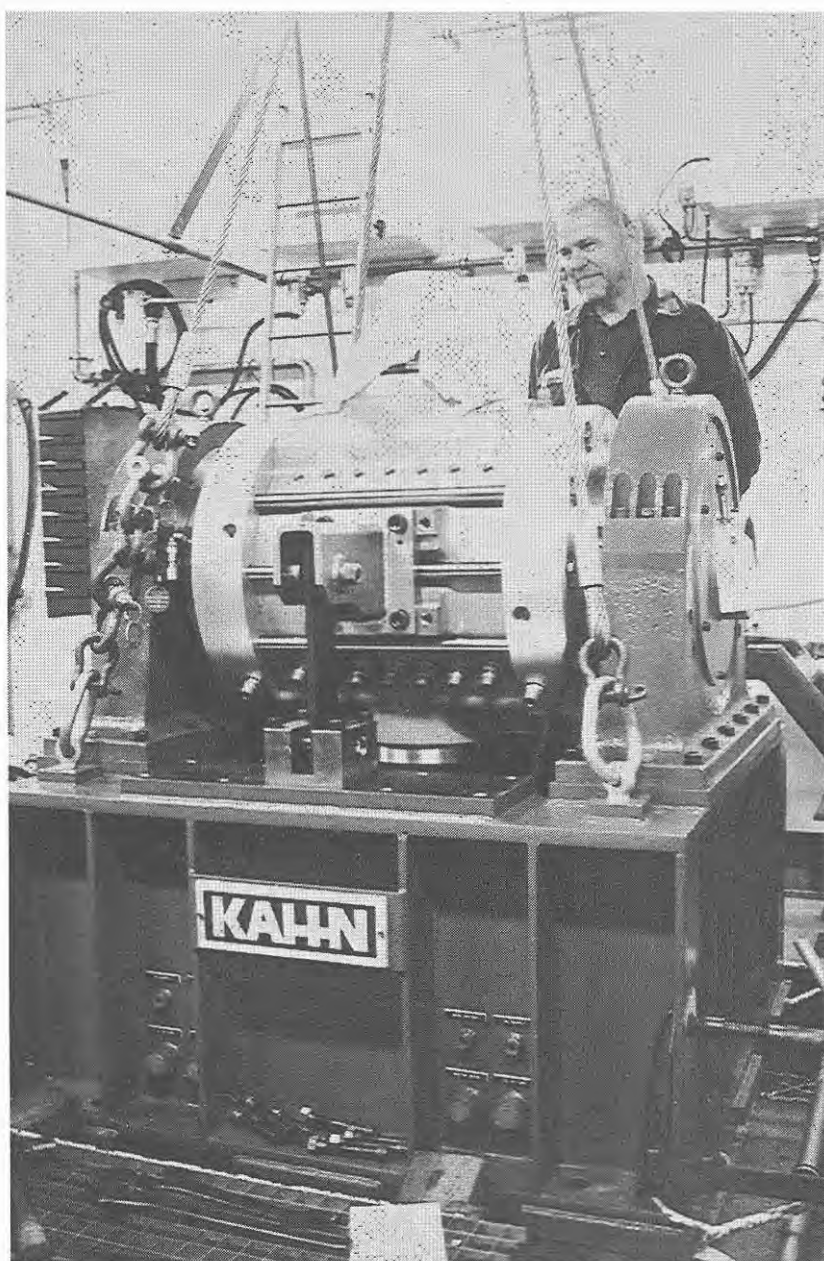
Motorsektionens eksistensgrundlag har sit udgangspunkt i "Intern Samarbejdsaftale Nr. 486/94 vedrørende SØVÆRNETS MOTORVEDLIGEHOLDELSE ved Flådestation Korsør". Aftalen er opdelt i grupper, som omhandler nedenstående opdeling med hensyn til reparation og vedligeholdelse:

Gruppe 1 – Gasturbiner:

- Rolls-Royce Proteus.
- General Electric LM 500.
- General Electric LM 2500.

Gruppe 2 – Højtydende dieselmotorer:

- MTU.
- MTU/Leopard.



Prøvestanden har gennemgået en ombygning. Her ses Leif Larsen ved den nye vandbremse KAHN, der allerede er omdøbt til "Mor-Karen". Fremover skal bl.a. LM500 turbiner testes på bremsen.

Gruppe 3 – Konventionelle motorer:

- MWM type TBD 232 V12 (TO både).
- Mariner m.m. påhængsmotorer.

Gruppe 4 – Gear, koblinger, regulatorer, brændstofudstyr:

- ZF gear.
- Allen gear.
- SSS koblinger.



Motorsektionens nye BOSCH testbænk for brændstofudstyr betjenes her af Jesper Johansen og Lars Hansen.

- BOSCH, CAV m.m. brændstofpumper.
- Diverse brændstofventiler.

Organisation

Med udgangspunkt i ovenstående er sektionen organisatorisk opdelt i fem elementer med en værkemester som ansvarlig leder. De fem elementer er Driftselementet v/værk-mester P.Laursen, Gasturbineelementet v/værk-mester J. Laursen, Kampvogns-, Ubåds- og Regulatorelementet v/værk-mester H.E.Olsen, Prøvestandselementet v/prøvemester K.U.Lassen og MTU-Dieselmotor-, Gear- og Brændstofelementet v/værk-mester K.Hansen.

Opgaver for private firmaer

Ud over de her beskrevne opgaver har Motorsektionen også mulighed for at udføre eksterne opgaver for private

firmaer i et begrænset omfang. Denne grænse er bestemt af økonomi og konkurrenceklausul. Økonomien i sådanne opgaver er bestemt af de for tiden gældende statslige regler for offentlig afregning m.m., og konkurrenceklausulen går på, at den ydelse, vi kan udføre, ikke umiddelbart kan udføres af et tilsvarende privat firma. Som eksempel kan nævnes afprøvning/test af gasturbiner/dieselmotorer på prøveplan. Der er ikke private firmaer i Danmark, der kan matche denne opgave, hvorfor vi på dette område vil holde os inden for klausulen.

Nyt unikt udstyr

Som det fremgår af indledningen, beskæftiger vi os også med brændstofudstyr. I august måned fik vi en BOSCH testbænk EPS 807/815 som erstatning for nedslidt udstyr til kalibrering og test af brændstofpumper. Det er et unikt udstyr baseret på og sty-

ret af EDB-teknik. Dette giver en sikker dokumentation, og miljømæssigt er udstyret også en klar forbedring. Det er en investering på ca. 1 mill. kroner, der er foretaget af Søværnets Materielkommando. Prisen alene er sikkert årsagen til, at der kun findes én af slagsen i Danmark.

Besparelser i søværnet

Når det samlede forsvar skal spare, mærker søværnet og dermed Motorsektionen også følgerne af de tilpasninger, der søges opnået i organisationen. Der, hvor vi har mærket tilpasningen tydeligst, er på sektionens eget pengebudget. Det er for os som andre vanskeligt at budgettere med reduktioner i budgettet.

Et andet mærkbart område er på turbineområdet, hvor vi har konstateret en mærkbar reduktion i arbejdsmængden på Proteus Turbinen til WIL-LEMOES-klassen.

Da visionerne og tankerne for, hvilke opgaver/arbejdsområder de tekniske afdelinger på de to flådestationer i fremtiden skal beskæftige sig med, er fastlagte, efterlyser Motorsektionen en udmelding fra Søværnets Materielkommando om, hvor den fremtidige servicering af General Electric LM500 turbine skal foregå. Denne eventuelle arbejdsmængde kunne erstatte reduktionen som ovenfor beskrevet. Da der i forvejen er pengeknaphed, er det et spørgsmål om, hvorvidt man overhovedet har råd til at undlade at foretage den nødvendige investering.

ring i eget værkstedsudstyr og uddannelse.

Det er yderst vigtigt at fastslå, at vi kun får og betaler for den serviceydelse, vi har beskrevet for leverandøren. Personligt tror jeg, at fremtiden vil afsløre en stor utilstrækkelighed i disse beskrivelser, og hermed er det økonomerne i Søværnets Materielkommando og dermed de tekniske afdelinger på flådestationerne, som får store problemer med at servicere enhederne tilfredsstillende.

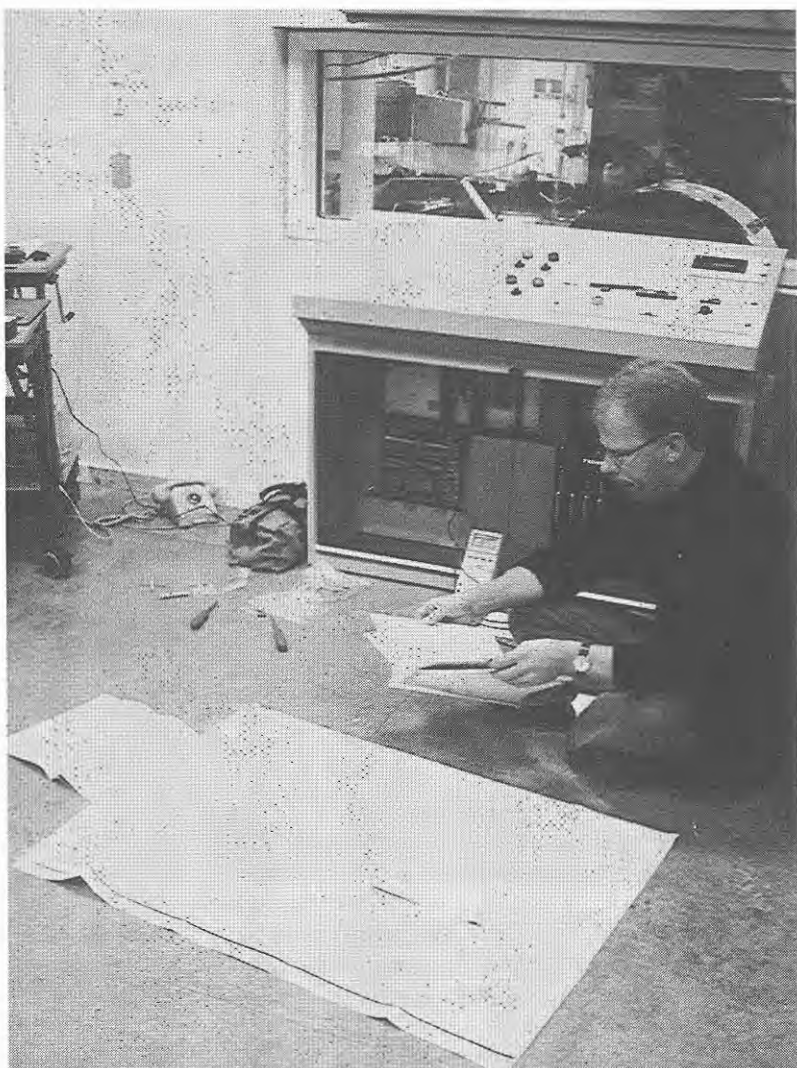
Forventninger til fremtiden

At forventningerne til fremtiden er blandede, signaler blot, at perioden, vi befinder os i, er en brydningstid. Vi står i søværnet over for en forandringernes tid.

Motorsektionen er en spændende arbejdsplads med dygtige og velmotiverede medarbejdere. Der er en forholdsvis lav gennemsnitsalder, og i sektionen er der en vilje til at deltage i en løbende udvikling af produktion og mål.

Arbejdsområder uddybes i næste blad

I kommende udgaver af "Flåden i Korsør" vil en uddybende beskrivelse af sektionens arbejdsområder blive belyst.



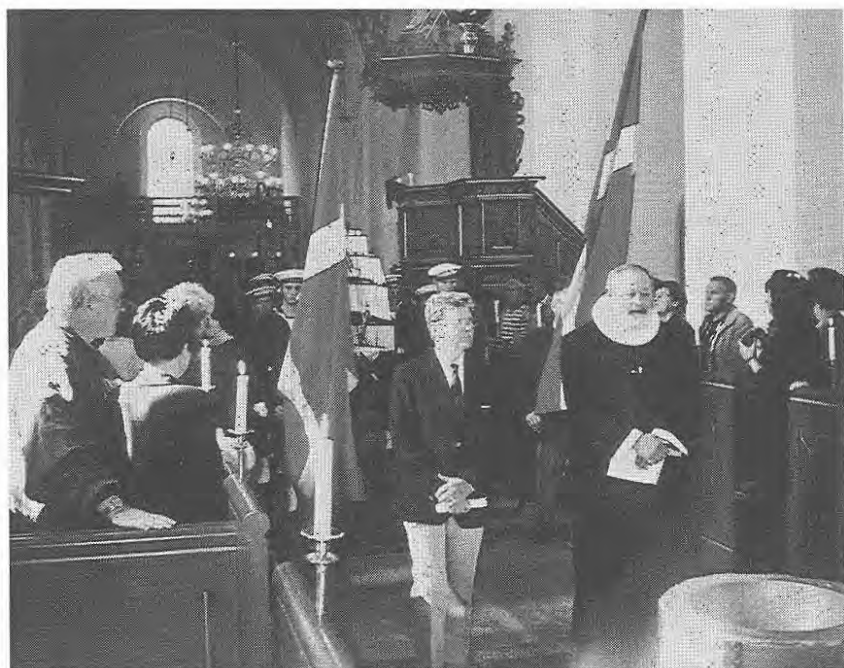
I forbindelse med ombygningen af prøvestanden har der også forestået et stort arbejde på det elektriske område.

Alt mekanisk og elektrisk arbejde er foretaget af eget personel. På billedet ses Søren fra Elværkstedet i gang med dokumentationen.

**Man må indse problemerne
for at kunne gøre noget ved dem.**

**En fremmed er blot en ven,
som man endnu ikke har lært at kende.**

Kirkeskibe skal også på "værft"



Kirkeskibet Justitia bæres ind i Sct. Hans Kirke i Stege af personel fra Marinekaserne Korsør. Forrest i processionen pastor Ole Thybo Hansen og Formanden for Justitia-foreningen, Torben Skærbæk.

Omkring april måned 1998 kom ordren på, at **Marinekaserne Korsør** skulle stille 6 menige og en løjtnant til den ceremonielle handling ved **genophængningen af kirkeskibet Justitia i Sct. Hans Kirke i Stege.**

Af løjtnant af reserven **Rune Hauge Jakobsen, Marinekaserne Korsør**

Kirkeskib på "værft"

Da Justitia i 1718 blev skænket til kirken af matros Hans Larsen, dannede man en forening, som skulle stå for, at skibet hvert 10. år blev sendt på "værft" for at blive repareret og restaureret. Når skibet så var klar til at blive hængt

op, dannede man et optog igennem byen og bar skibet den korte tur fra "værftet" og til kirken.

Afgang mod Stege

Lørdag den 5. september 1998 kl. 0900 - 280 år efter at Justitia blev bygget - kørte undertegnede og 6 værnepligtige menige fra Københavns Hovedbanegård med mål i Stege. Vi havde lånt en af søværnets buslet'er og var på vej til den sidste ophængning af Justitia i dette århundrede.

Ca. 2 timer senere ankom det lille selskab til Stege. Vi var klædt i vores fineste og nypressede søværnsuniform, og støvler og sko var så geje-

de, at selv garderne ville blive grønne af misundelse. På parkeringspladsen ved lystbådehavnen holdt Søværnets Tamburkorps' bus parkeret, så vi svingede ind ved siden af.

Velkomst og instruktion

Da vi steg ud af bilen, blev vi hilst velkommen af kontaktpersonen for Justitia-foreningen, Henrik Christiansen. Vi blev enige om, at de menige skulle afvente i Stege Sejlklubs klubhus, hvor frokosten skulle nydes, imens vi gik ruten igennem op til rådhuset og herfra videre til kirken. På vej rundt på ruten blev jeg instrueret i, hvorledes det hele skulle foregå, og Henrik foreslog, at jeg skulle tage kommandoen over optoget, eftersom det var nogle år siden, han havde været inde at "springe".

Selve optoget skulle bestå af Søværnets Tamburkorps som fortropp, derefter de 6 menige fra Marinekaserne Korsør, som skulle bære skibet, og til sidst ca. 15 fanebærere fra de lokale foreninger.

De indledende forberedelser

Efter at have indtaget en udmærket frokost gik vi ud for at tage imod skibet, som kom kørende fra "værftet" på en trailer. Da vi havde løftet skibet ned af traileren, afprøvede vi, hvordan vi skulle hæve og sænke baren, som skibet var

monteret på, uden at det kom ud af balance. Selve skibet var monteret på en sortmalet træbåre, og ned over skibet var der så sat en kasse bestående af gennemsigtig plastic til at beskytte det mod vind og vejr.

Til at bære Justitia var der en mand i hvert hjørne af båren og en på hver side med et reb gjort fast i toppen af kassen til at stabilisere skibet.

Optog igennem byen

Endelig blev det tid til at formere optoget. Vi linede op bag ved Tamburkorpset, og der blev givet en kort instruktion til fanebærerne om de militære kommandoer. Da alle så ud til at være på plads, og der blev givet tegn fra Henrik Christiansen, kommanderede jeg processionen i ret og højre om, og efter et klarsignal fra tamburmajoren satte jeg processionen i march.

Processionen marcherede flot og problemfrit op igennem byen i takt til Tamburkorpsets trommer. Første stop var rådhuspladsen, hvor der blev holdt taler af bl.a. byens borgmester.

Ventede på præsten

Herefter fortsatte vi ned til Sct. Hans Kirke (Stege kirke), hvor vi gjorde holdt foran kirkedøren. Her trak faneborgen frem og dannede espalier mellem kirkedøren og Justitia.

Der var blevet lavet en meget nøje tidsplan, men af en eller anden grund var vi ankommet til kirken knap 10 minutter før planlagt. Dette resulterede i, at sognepræst Ole

Thybo Hansen ikke var helt parat til at modtage os, så vi ventede udenfor, medens Tamburkorpset gav endnu et nummer.

Ceremonien begynder

Endelig kom præsten frem i døråbningen, og den lille dialog mellem formanden for Justitia-foreningen, Torben Skærbæk, og præsten kunne begynde. Dialogen var som et lille skuespil og har været brugt til formålet siden tidernes morgen.

Efter den lille optræden blev der sagt god for, at vi kunne træde ind i kirken. Inden for kirkedøren blev beskyttelseskassen taget af, og der blev fløjtet "Giv agt" i bådsmandspiben af Henrik Christiansen. Orglet begyndte at spille indtogsmarchen /hyldesthymnen, og vi bar ski-

bet op igennem kirken til pladsen, hvor det skulle hænges op. Her lod vi to fagfolk sørge for, at skibet blev hævet, og vi satte os ind på bænken.

Tak til alle deltagere

Til slut holdt præsten en gudstjeneste, hvor der blev fortalt lidt om skibets historie, og alle, der havde været med i arrangementet, blev takket mange gange.

Da gudstjenesten var slut, sagde vi farvel til Henrik Christiansen, og han takkede mange gange, fordi vi ville være med.

En god og oplevelsesrig dag

På vej hjem til København var vi alle enige om, at det havde været en god og oplevelsesrig dag, som ingen ville have været foruden.



Hvert 10. år bliver kirkeskibet Justitia sendt "på værft" for at blive repareret og restaureret.

Er der mon stadig nogen hjemme deroppe på VTS'en?

Overskrifterne om Vessel Traffic Service (VTS) i landets blade var talrige for år tilbage og indtil marts/april måned 98, hvor VTS-centret blev taget endeligt i brug her på Flådestation Korsør. I den sammenhæng kan det være nærliggende at spørge, om der stadig er nogen hjemme deroppe?

Af VTS-operatør Hans Nielsen (Hansi), Flådestation Korsør

Sikkerhedscenter dødsdømt før start

A/S Storebælt må købe ekstra dataudstyr

Advarsel om Storebælt samler støv

Staten kræver fejlfrie radarer

Overvågningscenter taget i brug trods fejl

Jo, der sidder hele tiden 3 mand m/k ad gangen. I alt passer 18 mand + 1 chef VTS-systemet. Der bliver gået 2-skiftet vagt året rundt, og vi forsøger efter bedste evne at

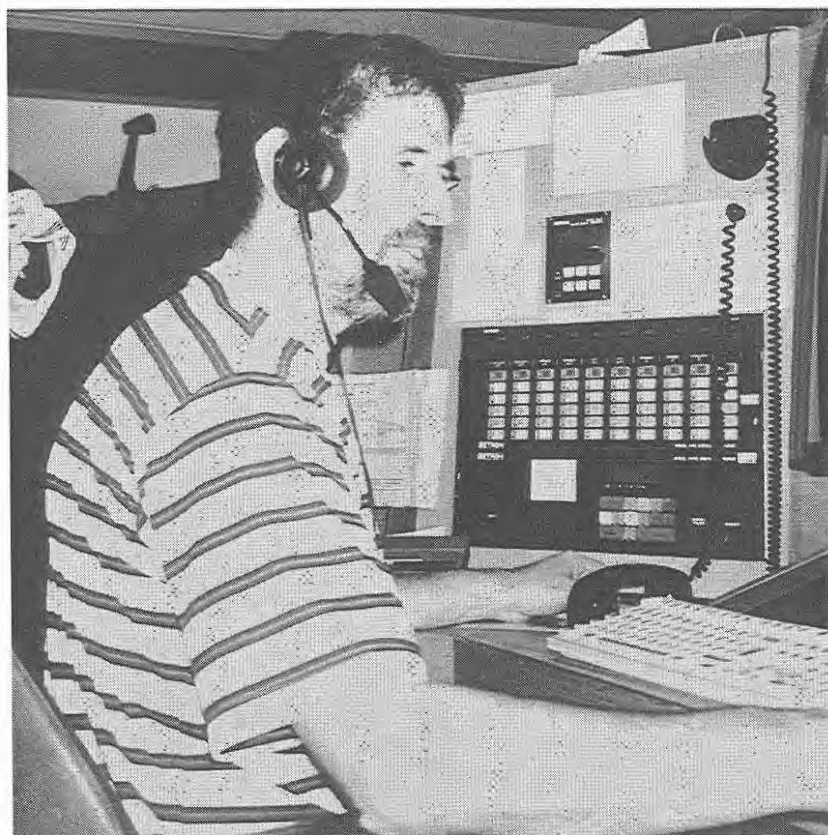
få det til at fungere så godt som muligt.

Stadig problemer/ mangler ved systemet

Med hensyn til ovennævnte omtaler i aviser m.m. er der stadig mange problemer/ mangler, som afventer en løsning, eller som nogen ynder at kalde det, en opgradering. Vi skal i den forbindelse ikke glemme, at hele datasystemet blev planlagt helt tilbage i 1993. Der er indtil nu afsat ca. 10 millioner kr. til dette projekt. Dette beløb lyder måske ikke af så meget i flådesammenhæng, men sammenlignet med, at hele VTS-systemet var budgetteret til ca. 40 millioner kr., er det efter min mening en stor udgift.

Opgradering af tracker og database

Det, som pengene skal bruges til, er blandt andet en optimering af trackeren, som er den enhed i systemet, der følger skibene, og giver os operatører oplysninger om skibe-



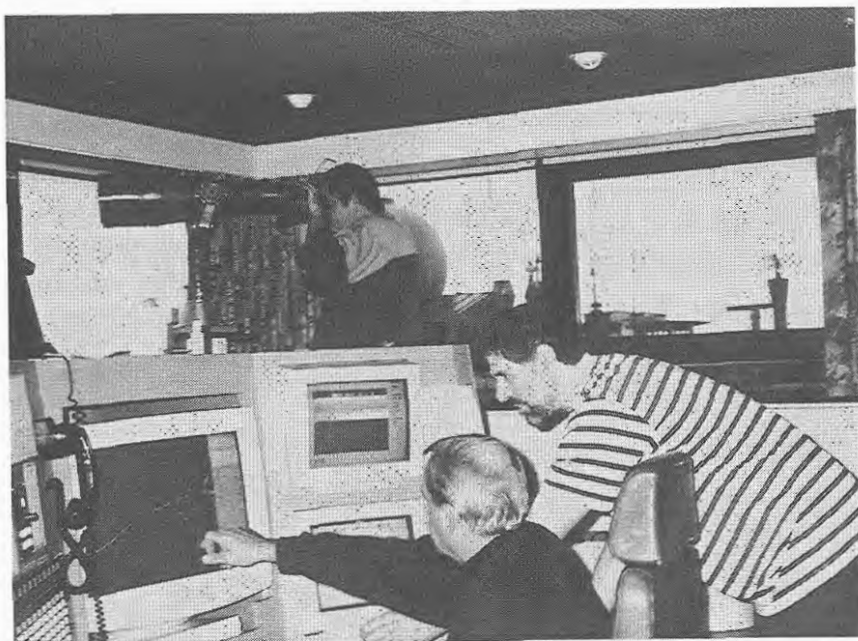
VTS-operatør Hans Nielsen har radiokontakt med skibene, som sejler gennem Storebælt, og følger dem på radarbilledet.

nes position, kurs og fart, hvilket er ret væsentlige oplysninger i VTS-sammenhæng. Opgraderingen af denne enhed skulle gerne medføre, at swapprocenten (antal skibe, som radaren ikke kan holde/følge) falder, hvorved det undgås, at oplysningerne om skibene lige pludselig findes et andet sted på skærmen.

Selve databasen, computeren, hvor oplysninger om skibene findes, skal også opgraderes. Noget så væsentligt som skibets dybgang er det ikke muligt direkte at indtaste i databasen, hvilket medfører, at det bliver vanskeligere at vejlede det pågældende skib ved passage af grunde. Selve indtastningen i det nye system er også væsentligt mere krævende end i det gamle system på Sprogø, uden at vi af den grund får flere oplysninger til senere brug.

Krav fra Arbejdstilsynet

Vores arbejdsplads, som er en EDB-arbejdsplads med radarskærme, monitorer, tastatur, mus o.s.v., lever ikke op til de krav, som Arbejdstilsynet har stillet siden 1993. Dette har foranlediget, at pulterne i O-rummet skal ombygges, således at de med rimelighed lever op til de krav, der kan og bør stilles til en moderne arbejdsplads. Der er således også problemer med både belysning, varme og ventilation, som gør, at disse områder også skal ændres.



Skibstrafikken under Storebæltsbroen overvåges meget nøje på såvel radar som med kikkert.

Ofte assistance fra teknikere

At det er bydende nødvendigt med en opgradering af VTS-systemet, kan vist bedst bevidnes af hele den stab af radar-, edb-, radioteknikere m.m., som om ikke dagligt så ugentligt er tilstede på VTS-centret for at reboote (moderne ord for sluk/tænd) nogle af de vitale dele i VTS-teknikken. Samme teknikere så vi sjældent, næsten aldrig, på Sprogø!

Tak til vore samarbejdspartnere på flådestationen

Ovennævnte er et kortfattet, og efter min mening en nogenlunde objektiv beskrivel-

se af VTS Korsør her i slutningen af 1998. Jeg vil i denne omgang runde af med en hurtig gennemgang af de samarbejdspartnere, vi har her på flådestationen. Med fare for at overse nogle, de vigtigste måske, kan jeg i flæng nævne:



Chefen for Vessel Traffic Service, Jørgen Brandt, udfører de administrative opgaver på stationen.

Radar, radio, edb, økonomi, indkvartering, cafeteria, rengøring, lys, varme, vand, renovation, bil, vagt, vagthavende, chef, kontorhold, omstilling - ja, alle sammen er mere eller mindre involveret i det at drive VTS-centret og som oftest uden de helt store problemer/sværdslag, hvilket I skal have tak for.

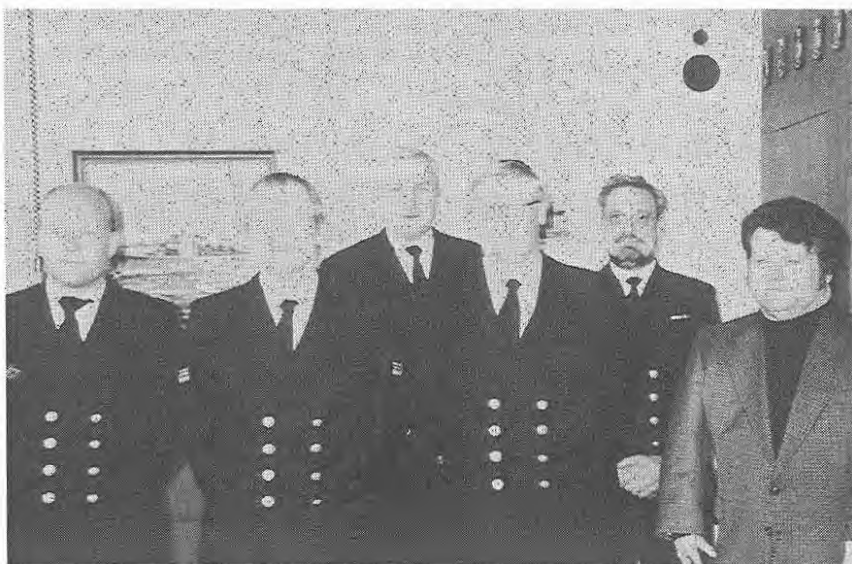
Vil du vide mere...?

Jeg vil også gerne her benytte lejligheden til at henvise til den udmærkede artikel om VTS i "Personalehåndbog for Flådestation Korsør", side 12-14, og kan tilføje, at vi nu også passer på Østbroen med tilhørende ubeskyttede sidefag.

Er der nogen af bladets læsere, som kunne have lyst til at se VTS-stationen er I yderst velkomne, blot I lige ringer først på tlf. 58 37 68 68.

Om de store overskrifter foroven en dag bliver ført til skamme, ja det kan kun tiden vise, og det er da muligt, at jeg vender tilbage senere.

Ros til flådemedarbejdere



Steen M. Nielsen, Bjarne R. Jensen og Flemming Larsen (forrest fra venstre) har deltaget i et kursus omhandlende en nyudviklet støjbøje. Kurset blev gennemgået med megen "professionalisme og entusiasme".

Den 5. november uddelte Chefen for Flådestation Korsør, Kommandør J.F. Evald, kursusdiplomer til 3 medarbejdere fra Minestryknings- og Riggerværkstedet under Teknisk Afdeling.

Af overmekaniker Chris J. Hansen, Leder af Minestrykningsværkstedet

Kursus i nyudviklet støjbøje

Modtagerne af diplomerne var minemekaniker Steen M. Nielsen, minemekaniker

Flemming Larsen og marine-specialist Bjarne R. Jensen.

De 3 havde deltaget i et specielt kursus omhandlende en støjbøje, udviklet af firmaet ADI-Kingston, Australien. Støjbøjen er en slags hammerbox, også kaldet AAG.

Kurset blev dog afholdt på Flådestation Korsør.

Professionel og entusiastisk deltagelse

Diplomerne er underskrevet af Brian Castles, Technical Manager Mine Countermeasures, som i følgeskrivelsen udtaler, at kurset af deltagerne blev gennemgået med megen "professionalisme and enthusiasm".

Det skal hertil tilføjes, at kurset blev gennemført engelsksproget.

Flaget blev vist "over there"

Danmark var repræsenteret med 4 deltagere, da den internationale skydekongurrence AFSAM-98 blev afviklet i Camp Robinson i Arkansas, USA. De 3 af deltagerne kom fra Flådestation Korsør's bevogtnings- og nærforsvarsstyrke.



Den internationale skydekongurrence AFSAM-98, som blev afviklet i Camp Robinson i Arkansas, blev indledt med en træningsuge.

Det var fredag morgen den 2. oktober 1998. Vi sad 4 soldater i et fly på vej til Camp Robinson i Arkansas for at deltage i en stor international skydekongurrence med mere end 900 deltagere fordelt på 11 nationer.

Af sergent af reserven Thomas Brandt-Møller, Marinekaserne Korsør

Dansk deltagelse

Kongurrencerne bestod i skydninger med pistol, gevær, maskingevær og sniper.

Skydningerne var både en individuel samt holdmæssig præstation, hvor de fleste lan-

de kom med 12 mand fordelt på 3 hold. England og USA stillede dog med mange flere hold. Danmark stillede op med 4 befalingsmænd: Lars Lang fra Den kongelige Danske Livgarde samt Morten Jensen, Jan Thomsen og Thomas Brandt Møller fra Marinekaserne Korsør.

Præsidentens by tog godt imod os

Rejsen til Camp Robinson varede 22 timer, og der blev taget godt imod os. Vi fik énmands-lukafer med eget bad og tv samt anvist kasernens cafeteria, hvor vi fik god amerikansk mad. Vi havde 2 dage

fri, inden skydningerne gik i gang, så vi lejede en bil og kørte til Memphis, hvor vi hørte en masse god blues. Vi var i Hot Springs, en lille by i det vestlige Arkansas på kanten af et stort naturreservat. Det er den by, hvor Bill Clinton voksede op.

Træningsugen begynder

Første uge var træningsuge, hvor vi indskød vores M/96 med optisk sigte. Våbnet levede op til vores forventninger om sikker træfning samt god og stabil funktionering. Resten af ugen trænede vi de skydninger, som indgik i kongurrencen ugen efter.

Forskellige mål, afstande og stillinger

Skydningerne var fra 100 til 600 yards, som næsten er det samme i meter. Skydningerne kunne være reaktionsskydninger med eller uden gasmaske og imod flere mål. Skydestillingerne var i liggende stand på 600 og 500 yards, siddende eller knælende på 400, 300 og 200 yards, stående fra 200 og ned til 50 yards.

En skydning kunne foregå på følgende måde. Man startede på 300 yards i liggende skydestilling med magasin-støtte og et mål, 10 skud 3 min. På skydelederens kommando lader man op, sikrer sit våben, løber derefter ned til 200 yards, indtager siddende

skydestilling og afgiver et antal skud imod 2 til 3 reaktionsmål. Nu er det vigtigt, at man tæller sine skud og skyder det rigtige antal skud i sine skiver. Selv, når der er 3 skiver, er der nogle af skydningerne, hvor man kun skal skyde på en af skiverne, dette er for at forvirre skytten.

Derefter går man på linie, og når skiverne kommer frem, løber man ned til 100 yards og skyder, f.eks. imod gående mål. Til slut skyder man på 50 yards iført gasmaske og i stående skydestilling.

En hård konkurrence

Konkurrenceugen gik i gang for fuld styrke. De første 2 dage var der individuel

skydning med i alt 5 skydninger. Specielt natskydningen forløb godt for os, idet de optiske sigtemidler fungerede rigtig godt i mørke. Resten af ugen gjaldt det holdkonkurrencen, og her tog konkurrencen til i styrke, da der er meget prestige i at vinde denne konkurrence.

Blandt deltagerne var US Marines, som kom med 2 geværhold á 4 mand udvalgt blandt 70.000 aktive marinere. England stillede op med 2 geværhold fra hvert værn, hvor hver enkelt skytte havde kvalificeret sig som den bedste fra deres respektive enheder.

Forhindringer på banen

Konkurrencen blev mere fysisk krævende, da forhindringsbanerne indgik i skydningerne. Vi skulle starte med at løbe gennem en infanteristforhindringsbane med diverse kryb og kravl samt tunnelrør med lokale slanger i. Derefter 2 km løb frem til det skyttehul, hvor vi skulle skyde fra. Derpå gik skydningen i gang imod saab-skiver (faldmål), 90 skud imod 90 mål og ca. 8-10 min. til rådighed.

I en anden skydning, hvor der indgik forhindringsbane, foregik passagen af hindringerne på selve skydebanen. Holdet startede på 400 yards og løb igennem forhindringerne frem til 300 yards og afgav hver 10 skud imod en 5-delt ringskive. Man genladede sit våben og løb på kommando frem til 200 yards og afgav ild imod de 10 faldmål.



Fra Marinekaserne Korsør deltog Jan Thomsen (tv.), Morten Jensen (i midten) og Thomas Brandt Møller (th.) i skydekurrencen.

36 hold deltog

Der var 8 skydninger i alt i holdkonkurrencen for infanteristskydning med geværer. 36 hold deltog. Af disse var 5 hold fuldtidsprofessionelle og 20 hold halvtidsprofessionelle, hvilket vil sige, at de trænede lige så meget som de professionelle og deltog i de samme konkurrencer. 11 hold var reservister, heriblandt Danmark.

Gallamiddag og præmieuddeling

Konkurrencen sluttede med en flot gallamiddag, og dagen efter var der præmieuddeling. Australien blev nr. 1, England nr. 2 og USA nr. 3. Danmark sluttede som nr. 10, og som bedste reservisthold.

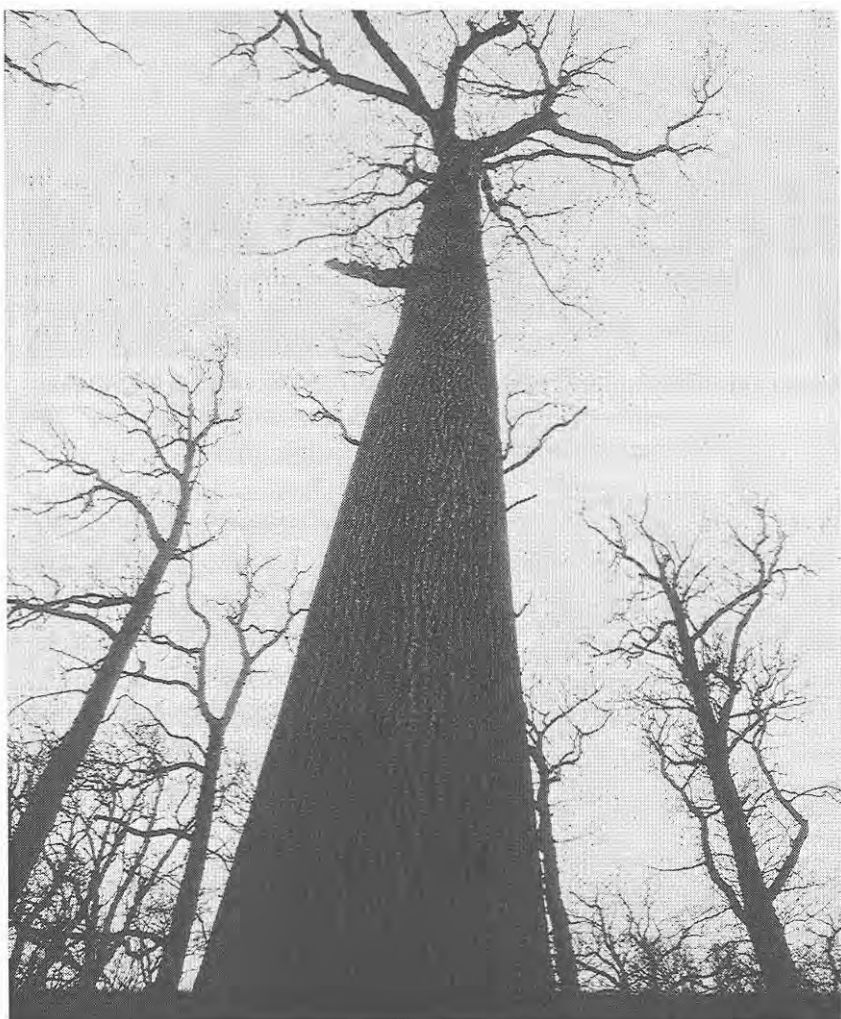
Spændende og lærerigt

AFSAM-98 var en meget spændende og lærerig konkurrence for alle skytter, specielt for os danskere, fordi skydningerne var så meget anderledes end i Danmark. Det er også en stor oplevelse at møde soldater fra andre lande og opleve amerikanernes gode organisationsevne og utrolige gæstfrihed. Det var dejligt at mærke den store anerkendelse for det danske forsvars arbejde i udlandet fra flere NATO-landes side.

Vi håber meget, at Danmark bliver repræsenteret ved AFSAM-99, for det er utroligt vigtigt at vise flaget ved store internationale konkurrencer for på den måde at synliggøre vor nations vilje og styrke.

Tak til søværnet for en rigtig god tur!

Fremtiden sikret for Flåden i Korsør ved plantning af Flådeeege?



I forbindelse med det årlige kontaktarrangement torsdag den 26. november 1998 ved Flåden i Korsør, blev der plantet 3 Flådeeege af borgmester Flemming Erichsen, kommandør Kurt A. Thomsen og kommandør Ulrik Luckow.

Dette er et symbol på, at en del af flåden også vil være i Korsør om 150 - 200 år, når egne er brugbare til skibsbygning.

Af seniorsergent Jim Bauer, Kontakt- og Velfærdsbefalingsmand

Årlig begivenhed

Kontaktarrangementet er en årlig begivenhed, der afholdes ved Flåden i Korsør, hvor en del af Flåden i Korsør's civile kontaktflåde inviteres til en lille komsammen. Alle deltagere bliver orienteret om, hvad der er sket siden sidst med Flåden i Korsør.



Chefen for Flådestation Korsør, kommandør J.F. Evald, byder velkommen og orienterer om flådestationens fremtid set i lyset af Forsvarskommissionens netop udkomne rapport.

3 nye Flådeegge

Traditionen tro bød Chefen for Flådestation Korsør, kommandør J.F. Evald, velkommen og orienterede om flådestationens fremtid set i lyset af Forsvarskommissionens netop udkomne rapport. Der-

efter talte pensioneret sognepræst, kommandørkaptajn Flemming Hansen, om Flådeegenes historie, hvorefter de 3 nye ege blev plantet.

Efter plantning af egne blev der serveret et let traktament for de 160 gæster.



Gæsterne orienteres

Efter det lette traktament orienterede eskadrechef kommandør S. Lund om eskadrerne, Chefen for Forsyningsafdelingen kommandørkaptajn A. Bechmann Jensen om status for lokalanskaffelser, Chefen for Teknisk Afdeling kommandørkaptajn G. Colting om opgaver for civile virksomheder, Chefen for Administrationsafdelingen afdelingschef K. Andersen om økonomi- og personalestatus, Chefen for Stationsafdelingen kommandørkaptajn H. Toft om kommende byggeprojekter og borgmester F. Erichsen orienterede om Korsør Kommune.

"Klokken er slået"

Rene Schnipper, tillidsmand for Dansk Metal, havde bedt om ordet og gav i den anledning et armbåndsur til flådestationens chef og Korsørs borgmester med ordene: "Det er ikke en gave, men en påmindelse om, at de, hver gang de kigger på uret, skal tænke på, at hvis de ikke gør en indsats for at bevare flådestationen for fremtiden, er klokken slået".

De 3 Flådeegge blev plantet af borgmester Flemming Erichsen, kommandør Kurt A. Thomsen og kommandør Ulrik Luckow. Mon Flådeegene vil blive brugt til skibsbygning om 150-200 år?

Hvorfor opstod en Flådeeg?

Flådeegenes historie begynder i et af de mest dramatiske kapitler i danmarkshistorien - i begyndelsen af 1800-tallet.

Danmark havde haft held til at holde sig uden for de europæiske konflikter i et århundrede, og de mange krige havde skabt opgang i landets erhvervsliv - den såkaldte florissante periode i slutningen af 1700-tallet.

I denne periode blev skibsbyggeriet forceret, og det gik hårdt ud over skovene.

Den dansk-norske handelsflåde var dengang verdens største - 2379 skibe på i alt 250.000 tons lasteevne.

Flåden kræves udleveret

Som et led i opgøret med Frankrig forlangte den engelske minister og gesandt Francis Jackson den 7. august 1807 den dansk-norske flåde udleveret. Dette forlangende blev fremsat over for Danmarks udenrigsminister C.C. Bernstorff på et møde i Kiel i en meget uforsonlig og højroret atmosfære. Udleveringen skulle ske som pant for en alliance, som England ville tilbyde Danmark. Flåden ville så blive tilbageleveret efter krigen.

Fjenden i Sundet

Kronprinsen troede ikke på englænderne og tog omgående til København. Den engelske flåde var imidlertid allerede i Sundet. Jackson rejste også til

København for at få endnu en forhandling med kronprinsen, men han var allerede vendt tilbage til Kiel med sin far Christian 7.

Jackson gik om bord i den engelske flåde og gav ordre til aktion.

Københavns bombardement

København blev efterfølgende bombarderet den 2., 3., 4. og 5. september og næsten lagt i ruiner efter ca. 14.000 bomber og efterfølgende brande.

7. september kapitulerede Københavns kommandant, og betingelsen var "udlevering af flåden". Holmen og Orlogsværftet blev totalt raserede og selv privat ejendom ødelagt.

Flåden blev klargjort og afsejlede den 21. oktober, i alt 69 skibe med en gennemsnitsalder på 12 år.

National katastrofe

Tabet af flåden var en national katastrofe. Den kunne ikke uden videre genopbygges. Tabet repræsenterede ca. 90.000 fuldvoksne egetræer, og så mange rummede skovene ikke.

Man regnede før krigen med en årlig hugst på ca. 5.000 ege til nybygninger og vedligeholdelse af flåden. Selv dette beskedne kvantum var vanskeligt at fremskaffe, fordi den voksende handelsflåde allerede havde tyndet stærkt ud i skovene.

Nu skulle der handles hurtigt. Allerede 3 dage efter flådens afsejling blev al handel

med og udførsel af egetræer forbudt. Man gik endda så vidt, at man forbød brug af egetræ til ligkister.

90.000 træer plantes

Så tog man fat på at plante nye egeskove, ca. 90.000 nye træer i alt.

Foranstaltningen var optimistisk og nødvendigvis langsigtet, idet de nyplantede træer først ville være egnede til formålet efter 150-200 år.

Det var de i 1970'erne og er det stadig i dag.



"Hvis der ikke gøres en indsats for at bevare flådestationen i fremtiden, er klokken slået", fastslår tilidsmand Rene Schnipper.

Certificering:

De tre ege er registreret såle-

Marineeg/Flådeeg; Quercus robur, V.8949-78, Pedersgård – Viesmose skovdistrikt, skovpark nr. 21.

Hoveddepot Kongsøre's historie



Hoveddepot Kongsøre ligger idyllisk i den vestlige del af Isefjorden ca. 10 km syd for Nykøbing Sjælland

Torpedostation Kongsøre blev projekteret i årene 1938-39 som erstatning for Søminestation Bramsnæs-vig. Torpedostation Kongsøre ligger i Isefjordens vestlige del ca. 10 km syd for Nykøbing Sjælland. En etablering af stationen påbegyndtes i 1939, men som en følge af den tyske besættelse af Danmark blev stationen først åbnet for indskydning af torpedoer i 1947.

Af orlogskaptajn P.E.Hansen,
Chef for Hoveddepot Kongsøre

Etablering over 20 år

I perioden 1948-50 blev det nuværende havneanlæg med

fuldt etableret brohoved og observationsplatform i tårnet færdiggjort. I de følgende 9 år blev det planlagte torpedo-værksted, de tilhørende specialværksteder og selve kasernebygningen færdigbygget, ligesom minedepotet med tilhørende værkstedsfaciliteter blev færdigt i 1959.

Torpedostation Kongsøre var underlagt Søminevæsenet indtil sidstnævntes nedlæggelse i 1970, herefter underlagdes den Søværnets Materielkommando.

Udvidelse af depot- og lagerfaciliteter

Med indførelse af søværnets nye standardtorpedo type

TP 612 i perioden 1971-77 reduceredes stationens anvendelsesmulighed for indskydning af torpedoer bl.a. som en følge af torpedoens større rækning. I perioden 1972-73 byggedes der for NATO infrastrukturmidler et depot for torpedoer og lagerkapacitet for drivmidler.

Frømandene flytter ind

Søværnets Frømandskorps etableredes på Kongsøre i maj 1957 i Frederiksberg Kommunes gamle feriekolonibygning. I 1972 flyttede Frømandskorpset ind i kasernebygningens nordlige fløj, der blev ledigt efter en reduktion af bemandingen med værnepligtige.

Besparelser i 80'erne

Som følge af besparelser inden for forsvaret i perioden 1983-85 gennemførtes i 1983-84 en nedlæggelse af Minedepot Kongsøre og en reduktion af aktiviteterne på torpedostationen. Det torpedotekniske kontor blev nedlagt og flyttet til Søværnets Materielkommando. Samtidig blev torpedostationen, for så vidt angik forsyningstjenesten, administration og vedligeholdelse af driftnlæg, underlagt Flådestation Korsør. Med hensyn til torpedoværkstedsfunktionen blev torpedostationen underlagt Søværnets Materielkommando.

Personelreduktionen medførte en delvis lukning af kasernebygningens nordlige fløj, idet 1. og 2. etage blev rømmet. Underetagen med kabys og cafeteria ændredes til udlæringssted for madvarer leveret fra Artillerikursus Sjællands Odde. Frømandskorpset flyttede ind i kasernebygningens sydlige fløj, der deltes med Torpedostation Kongsøre.

Efter udfasning af torpedo type T1T blev torpedoværkstedet indrettet for vedligeholdelse af torpedo type 613 med et mekanisk og elektronisk værksted.

Navneændring

Torpedostation Kongsøre ændrede i 1989 navn til Hoveddepot Kongsøre i den "hellige" ensretnings navn, men den dag i dag modtages

der stadig enkelte postforsendelser til Torpedostation Kongsøre.

Observationstårnet rives ned

I 1991 blev observationstårnet for torpedoindskydning nedrevet og genanvendt til kystsikring i Isefjorden.

Frømandskorpsets faciliteter renoveres

Kabys og cafeteria blev i 1993 renoveret således, at Frømandskorpsets egne kokke nu kan tilberede maden for bespisning af frømandseleverne. Frømandskorpset "vokser" stadig, og i 1995 blev 1. og 2. etage i kasernebygningens nordlige fløj renoveret og taget i brug til beboelse for frømandselever samt omklædningsfaciliteter for den øvrige del af frømandskorpset.

Hovedværksted for torpedoer

Hoveddepot Kongsøre er i dag hovedværksted for vedligeholdelse, mindre reparationer samt fabrikation og renovering/genklargøring af de in- og eksterne komponenter, der

bruges til krigs- og øvelsestoppedoer.

Hoveddepot Kongsøre udleverer også bl.a. de øvelsestoppedoer, som 4. Eskadre i dag benytter for træning af torpedobådsbesætningerne.

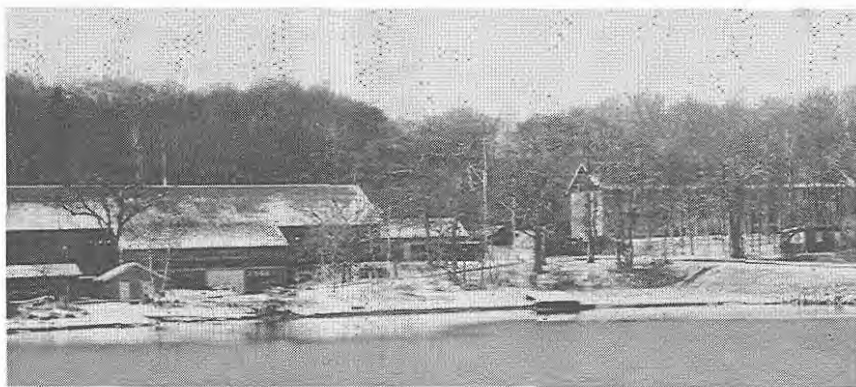
Indbjærgning af torpedoer

På Hoveddepot Kongsøre er der stationeret 3 torpedoindbjærgningsfartøjer af HUGIN-klassen. De bjærger øvelsestoppedoer for torpedo-skydende enheder i det meste af Kattegat. Der er også placeret en undervandsdrone på Hoveddepot Kongsøre, der kan bruges til eftersøgningsopgaver, herunder lokalisering og bjærgning af sunkne torpedoer.

Øvrige opgaver

Hoveddepot Kongsøre forestår også reparation og modifikation af torpedostridsdele m.v. samt opstiller rejsehold til udtagning af sprængstofprøver og destruktion af sprængstof på de øvrige hoveddepoter.

Besætningen er i dag 28 militære og 3 civile.



*Hoveddepot Kongsøre set fra vandsiden.
Til venstre ses værkstedsbygningerne, til højre kasernebygningen.*

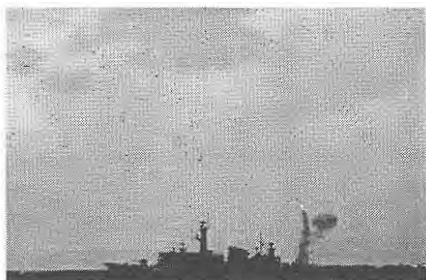


Som et led i korvetternes Mid Life Update (MLU) er implementeringen af Vertical Launch Sea Sparrow (VLS) nu gennemført og færdigudviklet.

Af kaptajnløjtnant Kurt Hedegaard, 2. Eskadre

Begge missiler rammer dronerne

Milepælen blev nået, da et systemskud med VLS blev gennemført af korvetten PETER TORDENSKIOLD i samarbejde med Søværnets Materielkommando. Afprøvningen af VLS blev gennemført i uge 35 i forbindelse med øvelse DANEX 98. Til forskel fra tidligere afholdte Sea Sparrow skydninger var selve skydepladsen inkl. det nu 360° store sikkerhedsområde flyttet til et område syd for Norge. Indtil flere enheder var involveret i selve øvelsen, heriblandt inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Målmateriellet til skydningerne blev leveret af en norsk droneafdeling, der til lejligheden var placeret på HVIDBJØRNEN. Efter test af PETER TORDENSKIOLD's VLS-system og forskellige trackingøvelser



Missilaffyri

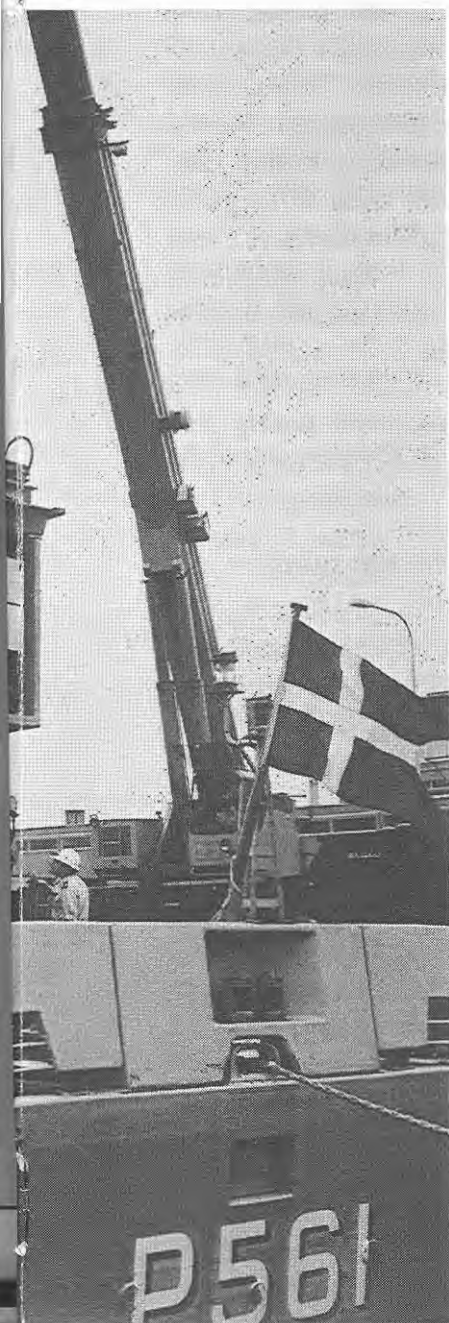
Endnu en milepæl
Mid Life Update



ASMD- (missil)
i torpedomis.

g med succes

lev nået i korvetternes
(levetidsforlængelse)



Container ombordtages
på korvetten SKADEN.

blev der affyret to Sea Sparrow missiler fra PETER TORDENSKIOLD's to ASMD-containere. Systemskuddene blev gennemført med tilfredsstillende resultat, idet begge missiler ramte dronerne.

"Fuglen fløj"

Ud over PETER TORDENSKIOLD's systemskud blev der ligeledes gennemført systemskud med VLS på torpedomissilfartøjet SKADEN. Selvom spændingen var stor på PETER TORDENSKIOLD i forbindelse med skydningerne, så var spændingen nok større på SKADEN, idet skuddet skulle gennemføres med FLEXFIRE som ildledessystem. Ved første forsøg blev missilet siddende i ASMD-containeren. Men ved det andet affyringsforsøg lykkedes det at få "fuglen ud at flyve". Alle blev glade, da dette missil også ramte dronen.

En værdig afslutning

Lang tids arbejde, lige fra tegning af ASMD-container til loading af missiler, som involverede mange samarbejdspartnere, blev afsluttet på en værdig vis.

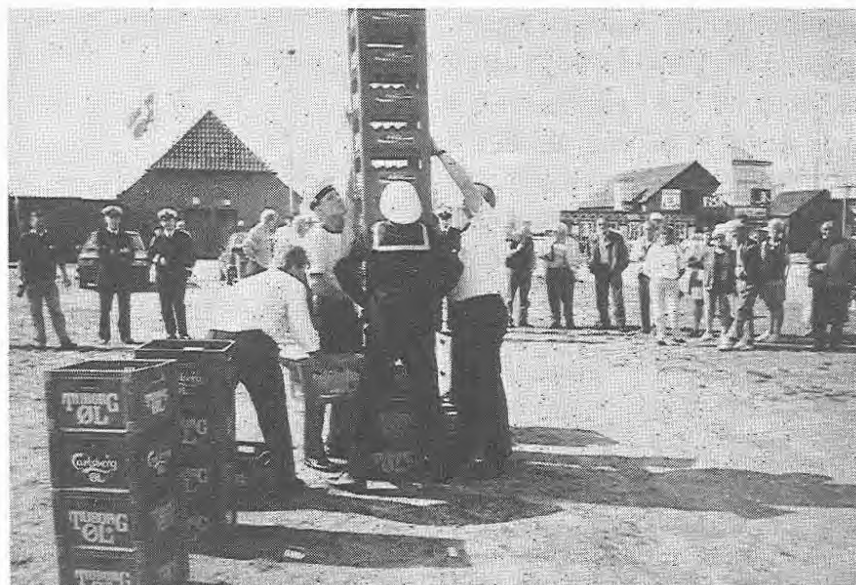


"En skade i fåreklæder"

- sådan blev missilfartøjet SKADEN's adoptionsbesøg i Hals omtalt i den lokale presse



Skibschef Mads Michelsen kastes i vandet, efter han som skipper på sejl-båden havde vundet over Hals Marineforening.



SKADEN's besætning forsøger sig med ølkassestabling

I dagene 7. –10. august 1998 var missilfartøjet SKADEN atter på visit i Hals, hvor skibet er adopteret. Besætningen havde gennem længere tid set frem til at gense byen og dens borgere, idet tidligere adoptionsbesøg havde været ganske underholdende.

Af premierløjtnant Henrik Rasmussen, 3. kommanderende, SKADEN

Store forventninger til besøget

Men et er som bekendt sømandsanekdoter, noget andet er praksis. Tænk blot på bølgehøjderne og de strenge isvintre for år tilbage, ja de bliver vel egentlig højere hhv. koldere, som tiden går. Trods en vis skepsis om, hvorvidt det nu også kunne være så skægt, var humøret højt og forventningerne store, da SKADEN endelig stævnede ind mod Hals. Pokker stå i andet, når man i flot solskinsvejr ser så mange interesserede Halsborgere, der står klar til at modtage skibet.

Spændende program

Besætningen havde på forhånd kendskab til et spændende weekendprogram, bl.a. var besætningen af byen inviteret til middag på et spisested, der

havde det passende navn "Admiralen". Der skulle endvidere dystes mod Marineforeningen i en alternativ 4 kamp, ligesom vi var indbudt til middag hos Marineforeningen.

Reception om bord

Men allerførst skulle der fredag aften afholdes en reception om bord på SKADEN for indbudte gæster. Denne forløb stille og roligt, og det var virkelig hyggeligt at stifte bekendtskab med mennesker, der var så engagerede og interesserede i søværnets virke, som tilfældet var.

En vandtur efter sejren

Lørdag startede den førnævnte 4 kamp. Første disciplin var matchrace i nogle mindre sejlåde, og med chefen for SKADEN i spidsen blev der stillet et ikke ueffent hold. Det åbenbare maritime tilsnit syntes at favorisere SKADEN, men da omgivelserne var nogle andre end de daglige vante, virkede konkurrencen på forhånd meget åben. Imidlertid blev konkurrencen hurtigt ensidig, idet SKADEN's hold var så uhøfligt at agterudsejle modkombattanten så meget, at der efterfølgende opstod tvivl om, hvorvidt påhængsmotor havde været ulovligt benyttet. Det hele kun ment i spøg og derfor 1-0 til SKADEN, hvorfor skipperen fik den obligatoriske vandtur.

2-0 til SKADEN efter planken ud

Herefter var det tid til at gå planken ud, en disciplin, hvor



To deltagere i SKADEN's skyttehold med Skyttelaugets formand i midten.

2 personer står på en planke over vand. Herefter skal man med et kasteskaf, påmonteret boksehandsker i enderne, puffe modstanderen i vandet uden selv at falde i. Har man derfor en vis tyngde på bagen og ellers ikke er bange for vand, ja da har man absolut mulighed for at begå sig ud i denne sport. Det var derfor ikke overraskende, at skibets teknikofficer med mellemnavnet Vanman(d) med usvigelig sikkerhed fejede al modstand af planken og dermed vandt tvekampen. At han så efterfølgende af såvel modstandere som skibskammerater blev smidt i det knap så indbydende havnebassin, ja det er en helt anden og mere usportslig sag.

Trods silende regn 600 gæster til "åbent skib"

Med dagens to succesoplevelser in mente, skulle besætningen atter om bord, idet SKADEN havde inviteret til "åbent skib" for alle interesserede. Trods silende regn og problemer med at regulere trafikken om bord nåede mere end 600 gæster at besøge SKADEN, hvilket er særdeles imponerende, især når det sættes i relief til Hals' indbyggertal, der lige knapt andrager 1500 personer.

En herlig middag

Denne herlige lørdag skulle så afsluttes med en middag på et af byens spisesteder, hvortil hele besætningen var inviteret. Arrangementet og maden var ganske enkelt fremragende, og således sluttede en hektisk,

men yderst begivenhedsrig dag.

Sejr til Marineforeningen i skydning

Søndag startede med 3. akt i 4 kampen, og disciplinen var ikke 10 meter fri proppistol, men derimod 5 meter fri luftgevær. Marineforeningen havde egen skydebane, og det viste sig hurtigt, at denne blev benyttet flittigt. Således kunne Marineforeningen have stillet med 1 skytte og alligevel besejret SKADEN's 4 skytter. Stillingen var hermed 2-1 i SKADEN's favør, og ølkassestablingen skulle derfor afgøre 4 kampen.

Uafgjort efter dyst i ølkassestabling

SKADEN stillede et på papiret stærkt hold med det rette håndslag og fik ganske flot stablet 21 kasser, førend en uforklarlig kastevind greb stablen og væltede kasserne. Efterfølgende gik Marineforeningen i aktion, og her var der tale om egentlig udklasing, idet man nåede at stable 25 kasser, og dysten endte derfor uafgjort 2-2.

Efterfølgende kan man selvfølgelig hævde, at lokal-kendskabet til de stedlige vindforhold afgjorde dysten, men udslagsgivende var nok det forhold, at SKADEN's hold, uvist af hvilken årsag, var hæmmet af rystende hænder.

Atter overvældende interesse ved "åbent skib"

Atter var det tid for at holde "åbent skib" på SKADEN, og interessen for at se skibet var endnu engang helt overvældende, idet der denne dag kunne mønstres 800 gæster! En stærkt medvirkende årsag hertil må tilskrives den lokale presse, der ivrigt dækkede besøget. Således kunne SKADEN bl.a. se sig omtalt som "En skade i færelæder".

Et godt arrangement i Marineforeningen

Søndag aften var besætningen inviteret til kammerataften i Marineforeningen, der traktede med sild serveret på isblok samt bøf stroganoff tilberedt af svinemørbrad. Her blev der udvekslet gode historier, og som aftenen skred frem, nåede vi efterhånden, med større og mindre succes, gennem de fleste af sangene, der er samlet i Marineforeningens sangbog. Der blev dog tid til en utraditionel præmieuddeling, for ganske vist endte 4 kampen uafgjort, men alligevel løb SKADEN med alle præmierne, hvilket er et regnestykke, vi stadig har vanskeligt ved at forstå. Til gengæld kunne SKADEN mønstre et nyt medlem til Marineforeningen, og endda en kvinde, der således blev det første kvindelige medlem af Hals Marineforening.

Et vellykket adoptionsbesøg

Intet varer evigt, så da mandag oprandt, var det atter tid at sætte kursen sydover mod Korsør, dog med en lille afstikker til Grenå, hvor vi skulle landsætte en medsejlen-de 10. klasse fra Hals. Alt i alt et meget vellykket adoptionsbesøg, hvor vi mødte megen goodwill, og hvor vi endvidere fik mulighed for at præsentere søværnet for nogle af de mennesker, der normalt kun hører om os.



Hals Marineforening's første kvindelige medlem, Tanja Søbygge, konstabel på Hals adoptionsskib SKADEN, sammen med formanden for Hals Marineforening.

Mineombordgivningsøvelse i Kalundborg Havn

Den 12. august 1998 afviklede Flådestation Korsør mineombordgivningsøvelse for første gang i 2 år. Øvelsen foregik med GUNNAR SEIDENFADEN og MARIE MILJØ.

Af oversergent C. Røske-Nielsen, Militærpolitielementet

En større planlægning forud for øvelsen

En del planlægning går forud for en sådan øvelse, og da der inden for de sidste 2 år er sket en større udskiftning af personel i Flådestation Korsør's ledelse og ved Militærpolitielementet, var det lidt af en premiere. Ordre skulle udfærdiges, og megen tid gik med at få styr på de mange løse ender.

Ruten afprøves

Den 11. august var alt dog klart, og vi (Militærpolitiet) kunne afprøve ruten. Da det var længe siden, der havde været nogen form for øvelsesaktivitet ved Militærpolitielementet, besluttede vi, at MC-kørerne skulle inspicere ruten på deres motorcykler. Det skulle vise sig at være en klog beslutning. Hele to motorcyklister måtte ud og se nærmere på kornmarkens beskaffenhed inden for de første 5 km af ruten. Heldigvis skete der ikke større skade end lidt såret



Så skal der øves, inden det virkeligt går løs.

stolthed. Men moralen er klar, al barndom går i glemmebogen, hvis den ikke holdes vedlige.

Madpakker tur/retur

Selve øvelsen begyndte

med lidt nerver på. De forsvandt imidlertid hurtigt, for der var nok at tage fat på. Lastvognene fra Forsyningskompagniet i Farum skulle tilrigges og enkadreses, og madpakker, radiomateriel m.m. skulle fordeles. Alt gik som



GUNNAR SEIDENFADEN klar til at ombordtage de første miner.

smurt, specielt gled nogle af madpakkerne lidt hurtigt af sted. De skulle have været 20 km ud til Hoveddepot Bøstrup, men blev sendt 50 km til Kalundborg. Det blev nu også klaret, og frem og tilbage er som bekendt lige langt.

Hurtige kranførere

Lastningen af miner på Hoveddepot Bøstrup forløb planmæssigt med afgang fra Bøstrup til tiden. Forudsat at kolonnelederne kunne deres job, var der kun spørgsmålet, om kranerne på havnen i Kalundborg kunne følge trop. Det kunne de! Den ene kørte lidt hurtigere end planmæssigt, og den anden - med "Mik" som erfaren fører - kørte over dobbelt så stærkt som planlagt (han havde sikkert inviteret gæster til middag den dag). I hvert fald skabte det røre på transportlederkontoret i Bøstrup. Både læsehastighed på depot og hastigheden på lan-

devejen måtte sættes op til max., og så var det endda ikke helt tilstrækkeligt.

Motorcyklisterne måtte her krediteres for deres indsats. Det var tydeligt, at gårdsdagens strabadser havde haft den ønskede virkning, og alt gik glat på ruten.

Diplomatiske evner tages i brug

De værnepligtige fra Farum Kaserne, hvoraf flere først havde fået deres kørekort i løbet af ugen, og desuden havde gået vagt natten forinden, udviste kampånd og stort kendskab til deres lastvogne. De fik minerne frem så hurtigt som det overhovedet var muligt. Her var det imidlertid lige ved at gå galt. En kommunikationsfejl ved Kalundborg Havn medførte, at indskibningsleder, orlogskaptajn N.Bech, fik brug for alle sine diplomatiske evner for at forhindre DLG i at bortvise hele øvelsen fra de-

res område. Heldigvis var N.Bech mand for opgaven, og det kom ikke til sværdslag.

Mobilt cafeteria

Enhederne blev lastet, og så kom personel fra flådestationens cafeteria med "mulje" og madpakker til stor glæde for alle, men især for vores lånte personel fra hæren. De var nok mere vant til F1- og F2-rationer.

Øvelsen slut

Så gik det retur igen fra Kalundborg, og bortset fra en buslet med 2 værnepligtige, der manglede for en kort bemærkning (de var vist en tur på Mac Donalds), gik alt som planlagt, lige bortset fra, at vi var lidt for tidligt færdige grundet de hurtige kranførere.

Debriefing

Debriefingen derimod gik ikke helt som planlagt, og det skal understreges, at når undertegnede forlod seancen med ordene: "Jeg skal lige ud og brække mig!", så var det ikke tilbagemeldingerne, men et pludseligt opstået maveonde, der var årsagen.



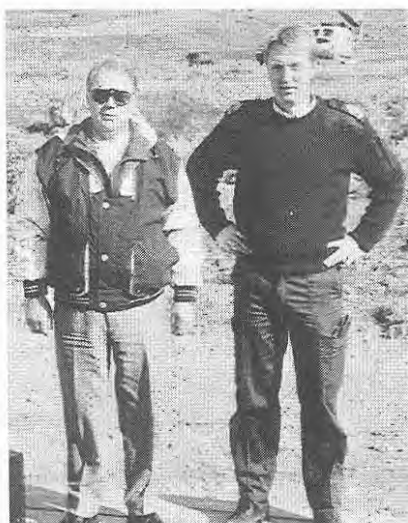
"Muljen" bestod af krebinetter serveret af selve flådestationens cafeteriabestyrer. Hærens personel var ikke vant til at få så god en transportkost.

Syn af militære køretøjer på Grønland foretages af søværnet

Som det er de fleste bekendt, skal alle forsvarets køretøjer synes hvert år, og det er ca. 14.000 syn om året. For søværnets vedkommende er det ca. 700 køretøjer, hvoraf 20% skal genfremstilles på grund af fejl og mangler. Men ud over Danmark er der også militære køretøjer i Ex-Jugoslavien, på Grønland og Færøerne. Syn af køretøjer i Ex-Jugoslavien foretages af personer fra hæren, på Færøerne er det personer fra Flyvevåbnet, og på Grønland er det Søværnet, som foretager syn.

Af orlogskaptajn H.E.Andersen,
 Chef for Søværnets Motorkøretøjsforvaltning

På Grønland synes der køretøjer ved Grønlands Kommando, Søndre Strømfjord, Station Nord og Thule Air Base.



Køretøjerne på Grønland rustet ikke på grund af den lave luftfugtighed, men til gengæld er vinteren meget hård ved dem.

Rejse med fly

At rejse i Grønland er ikke altid lige let, og vejret kan forandre sig meget hurtigt. Når man skal rundt deroppe, skal det foregå med fly, helikopter eller skib. Til Grønne-dal skal man først med fly til Narssarsuaq og derefter med helikopter det sidste stykke, men til Søndre Strømfjord kan man flyve direkte enten med SAS eller flyvevåbnets Gulfstream G-III.

Orlogskaptajn H.E.Andersen modtages på Grønland af garagemesteren ved Grønlands Kommando.

Station Nord

Den længste tur er til Station Nord, som ligger ca. 900 km fra Nordpolen. Turen starter fra Flyvestation Værlose med et C-130 Herkules transportfly til Keflavik på Island, hvor der overnattes. Næste dag går turen videre, hvis vejret tillader det, og når personer og materiel er læsset af på Station Nord, fortsætter C-130 til Thule Air Base, hvor den skal stå natten over. Grunden til det er, at der på Thule er hangarer, og startbanen er af cement. På Station Nord er startbanen af jord, og her kan flyet ikke komme i læ.



Når man skal rundt på Grønland, skal det altid foregå med fly, helikopter eller skib. Her er Grønlandsflyet klar til afgang.

Hård frost

Køretøjerne på Grønland ruster ikke på grund af den lave luftfugtighed, men til gengæld er vinteren meget hård ved dem. Og selvom der er tilsluttet både motorvarme og kabinevarmere, kan temperaturerne blive så lave, at det er nødvendigt, at bilernes motorer kører i tomgang i uge- og månedsvis. Dette gælder særligt i Søndre Strømfjord, hvor temperaturerne kan blive så lave som minus 50-55°C.



Slædepatruljen SIRIUS' "luxus hotel" på Station Nord

**I forretningslivet ved en direktør noget om alting,
en tekniker ved alt om noget - og omstillingsdamen ved alt.**

Søheste-træf i venskabets ånd

Orlogsgast fra 1953/54 fandt ad snørklede veje,
her 45 år efter, sin gamle besætning



SØHESTEN's stambesætning 1953/54. Denne artikels forfatter ses i anden øverste række som nr. 3 fra venstre.

Må jeg, efter at have læst en glimrende og interessant artikel om "Dansk minestrygning i 60 år" i sidste nummer af Flåden i Korsør, fortælle min historie om 14 måneders tjeneste som værnepligtig ved marinen i 1953/54. Af de 14 måneder havde jeg 12 måneders tjeneste på daværende minestryger SØHESTEN. Det var en til tider barsk tid for

en landkrabbe, men en tid, hvor jeg mindes tilbage med glæde. Vi havde et kammeratskab uden lige. Alle holdt sammen, også når vi var i søen - den ofte urolige Østersø, der nok kunne vise sig fra den hårde side, når det blæste. Men tiden om bord på SØHESTEN og på Bornholm (Rønne og Neksø), som var fast base, gav os en glæde og sammenhold,

som næppe findes mange steder.

Af S.E. Rønde Olesen, Redaktør af Danmarks Marineforenings landsblad "Under Dannebrog"

I dag er jeg utrolig glad for at kunne se tilbage på tiden i søværnet, hvor mænd var mænd, og pigerne var glade for det.... Jeg har siden 1983 med stort held forsøgt at finde frem til de gamle gaster og of-

ficerer fra stambesætningen. Vi var 49 mand om bord. Jeg fandt dem alle og er stadig i kontakt med cirka 40. Ni er døde.

God kontakt

Indtil sidste sommer havde vi også fin kontakt med vores chef, orlogskaptajn Asger Villesen, Århus, dengang kaptajnløjtnant, men han døde desværre i sommeren 1997. Tilbage er orlogskaptajn Tage Jensen, dengang løjtnant af 1. grad, nu Hirtshals, og orlogskaptajn Poul Jarlskov, København, der dengang var 2. maskinmester om bord og løjtnant. Begge møder altid op, når vi har det årlige træf rundt omkring i landet med ledsagerne.

Det årlige træf er helt i ven-skabets ånd. Vi har det sjovt, og minderne vælter frem. En del af os mødes også ind imellem dette årlige træf, som i år var i Rønde, min hjemby. I sommeren 1999 holdes træffet ved Køge.

Jeg er udnævnt til det ære-

fulde hverv at være "Foreningen Søhesten's Venner's" evighedsformand, fordi jeg har samlet gutterne. Foreningen er i øvrigt kontingentfri.

45 år er gået

Ad snørklede veje har jeg gennem de sidste 15 år - i år er det 45 år siden, vi blev indkaldt - fundet frem til besætningen. Selvom det til tider har været svært, har jeg ikke villet give op. Med glæde kan jeg sige, at det lykkedes. Og det har været anstrengelserne værd. Men det har krævet arbejde - ja, faktisk detektivarbejde. Det første træf fandt sted i Fåborg, så blev det bl.a. København, Hirtshals, Pandrup, Børkop, Odense og Rønde på Djursland.

Hvordan jeg fandt dem?

Jeg begyndte med en efterlysning i ugebladet "Hjemmet" - rubrikken "Skal vi ses igen". Det gav den første. Vores bødker fra Korup på Fyn. Han kendte nogen, og det gjorde andre også, og så rullede laven. Også gennem "UNDER

DANNEBROG", Marineforeningens landsblad, blev der efterlyst gaster - med succes. Kabysrygterne gik, og efterhånden hørte jeg, når jeg fandt dem: "Jeg kender en, og en anden kender en tredje...". Det blev en sport for mig at finde dem. De blev støvet op på mærkeligste vis. I min gamle dagbog fra soldatertiden fandt jeg nogle adresser. Men de passede ikke lige netop i dag for nogles vedkommende. Men jeg fandt alligevel frem til flere. En af soldaterkammeraterne støvede jeg op i Tivoli i København. Her var han skræddermester - som om bord. En anden havde været højskoleforstander. Jeg ringede til højskolen. Der var han ikke mere, men han boede vist i Odense. Ganske rigtigt. Så var der en, der vist nok var bademester i Vejle og nu boede på Fredericiakanten (Børkop). Han er også med nu. Han blev fundet på en lidt sjov måde. Jeg ringede til bageren i Børkop og spurgte, om han kendte en borger ved det og det navn. - "Ja", sagde bageren. Han er lige gået ud af butikken med et franskbrød. Hva'be'har. Så var han også med. Jeg havde også den glæde at være i TV2's "Lykkehjulet", hvor jeg via Bengt Burg fik lov at efterlyse "gamle basser" - fra dengang. Det gav fire.

Skydemål eller skrot

SØHESTEN, der hørte til i ministrygerklassen sammen med SØHUNDEN, SØRIDDEREN og SØLØVEN endte, hvad jeg erfarer, enten som



SØHESTEN 541 på togt i Østersøen.

skydemål i Århus-bugten eller som skrot. Men det er der måske en, der kan fortælle mig nærmere om. Og skulle der være andre, der har været med SØHESTEN først i 1940 eller 1950'erne, skal de være velkommen i foreningen.

Måske kan ovenstående eksempel danne efterfølgelse for en eller anden mariner. Det vil vedkommende ikke fortryde.

Ønskejob

Jeg har stadig kontakt med det maritime, idet jeg har fået et ønskejob for et års tid siden som redaktør af Danmarks Marineforenings landsblad "UNDER DANNEBROG". Det giver mig også mange spændende oplevelser og ikke mindst gode kammerater.

* * *

En dag som frø

Tirsdag den 22. september 1998 var Bevogtning og Nærforsvar Korsør på visit hos Søværnets Frømandskorps i Kongsøre. Et besøg, hvor alle fik én på oplevelsen.

Af menig P.Anskjær, menig M.L. Nielsen og sergent M.Hansen, Bevogtning og Nærforsvar Korsør

Kl. 0730 sad vi alle op på MAN'erne, klar til afgang fra Korsør og fulde af forventninger om, hvad Frømandskorpset ville vise os.

Overraskelser ventede

Kl. 0900 stod delingen på 3 geledder foran 4 frømand, klar til at få en opvisning i "frøernes" kunnen. Men sådan skulle det ikke gå!

De 4 "frøer" splittede delingen op i 2 sektioner. Den ene blev taget med op i et foredragslokale, og vi andre blev beordret omklædt til FUT-tøj (gymnastiktøj).

Udfordringer på feltforhindringsbanen

4 minutter efter stod vi klar og fik en guidet tur igennem deres feltforhindringsbane, der bød på udfordringer i stor stil. Blandt de 12-14 forhindringer kan bl.a. nævnes:

- 2 forskudte bomme i henholdsvis 1½ og 3 meters højde, som skulle passeres,
- svævebanen på 25 m, hvor vi brugte et webbingbælte som håndtag,
- nettet på en højde af 12 m, lavet af tovværk, der skulle kravles over samt
- et 15 meters tov i 5 meters højde, som skulle tilbagelægges i "dovendyr-stil".

Ved feltforhindringsbanens ende var der ikke en eneste, som ikke kunne bruge et bad, men de instruerende frømand ville os noget andet.

Udkørt efter 30 minutter på handlebanen

Vi blev delt op i hold á 5 mand, hvor vi holdvis blev sendt af sted på en handlebane og denne gang på tid.

Handlebanen startede på den sydlige del af stranden, hvor holdet skulle medbringe

en gummibåd de ca. 200 m til feltforhindringsbanens start.

Dernæst skulle feltforhindringsbanen passeres. Ved feltforhindringsbanens ende skulle holdet igen tilbage til gummibåden, som skulle bringes de ca. 300 m til Nordstranden, hvorfra der skulle padles rundt om molen og ind i havnen. Her skulle holdet kravle op på taget af en hangar, hoppe de 8 meter ned i vandet og atter hoppe op i gummibåden og igen sejle ind til mål på stranden, hvor tiden blev stoppet. Det kan vist roligt siges, at man selv var ude om det, hvis ikke man var totalt udkørt efter de ca. 30 minutters knokleri.

Ombytning af hold

Efter en hurtig omklædning og frokost blev de 2 sektioner byttet om, så vi, der havde været på handlebanen, blev ført op i foredragslokalet og omvendt.

Spændende foredrag

I foredraget fik vi en meget spændende orientering om bl.a. optagelseskravene til deres specialkorps, deres måder, de opererer på o.s.v. samt svar på de utallige spørgsmål, vi alle sad inde med.

Dybt imponeret

Efter foredraget var der lagt en masse af deres våben og specialudrustning frem. Der gik lang tid med at studere.

Kl. 1515 var en godt udkørt, men dybt imponeret deling klar til afgang mod brand- og redningsøvelse i Hillerød.

Cykelløb er også for tøser



Helene Laursen med sin velfortjente medalje efter en tur på 117 km i cykelløbet "Nordjylland Rundt".

En dag blev jeg ringet op af Steffen fra OEDB-værkstedet, som spurgte, om jeg var interesseret i at komme med til Nordjylland til et cykelløb den 8. august 1998. Cykelløbet var arrangeret af Nordjysk Cykel Komité og

sponsoreret af Ålborg Stift-tidende. Ruten var på 117 km. "Wow" tænkte jeg, det lyder fedt. Jeg havde jo øvet mig lidt på min nye cykel, så hvorfor ikke.

Af specialarbejder Helene Laursen, Forsyningsafdelingen

112 km på en husmodercykel

Pinselørdag havde jeg nemlig deltaget i cykelløbet "TØSERUNDEN" ved Køge (112 km). Jeg havde lige erhvervet mig en rigtig dejlig husmodercykel, I ved, en med indkøbskurve for og bag, lygter og støttefod, en rigtig fornuftig cykel, men jeg måtte altså erkende, at den var meget ufornuftig til så laaaaaaang en tur på 6 timer 50 minutter. Vejret var for øvrigt heller ikke det bedste, skulle jeg hilse at sige.

Regnvejr ingen hindring

Om morgenen da Peter (min mand) kørte mig til Køge, blev himlen mørkere og mørkere, og inden vi var nået frem, var det begyndt at støvregne. Nå men pyt, jeg håbede på bedring i løbet af dagen, men nej. Ude på ruten tog regnen til, ind til siden, iføre sig sit fornuftige regntøj og snøre hættten godt til. Nu manglede jeg kun mine gummistøvler! Nej, dem havde jeg ikke med, der er vel grænser! Så igen ud over bakkerne, men nu var vinden altså stik imod, og jeg havde bare så ondt i mine ben af at stride mig frem igennem regn og modvind. Jeg tror, det kaldes en KRISE. Jeg skulle også fragte mine 4 bananer, 3-4 flasker væske, chokolade o.s.v., som alt sammen var pakket i min rygsæk og anbragt i min fornuftige cykelkurv. Så endelig ca. 10-15 km

fra mål begyndte solen at skinne, og jeg fik ligesom et "løft". Nu kunne jeg snart cykle over målstregen og få min medalje.

En velfortjent medalje

Da medaljen så hang om min hals, kom en fotograf og fotograferede helten, der bare var godt brugt, men den var hele turen værd. Der var næsten 7000 piger, som deltog på turen. Alle de ting, som jeg gjorde forkert på "TØSE-RUNDEN", har jeg lært af!

Nordjylland kalder

Nu tilbage til Steffens op-ringning. Steffen havde købt en tilmelding til "NORDJYLLAND RUNDT", men var blevet forhindret, så den måtte jeg få. Det ville kun koste mig en overnatning på Ålborg Kaserne til 150 kr.

Jeg var selvfølgelig meget interesseret. Da jeg gik min postrunde på førstesalen, mødte jeg Mogens Larsen, som også skulle med på turen, og fik spurgt om 1000 ting. Enden på det hele blev, at vi var 4 glade og forventningsfulde cyklister, der drog fra Korsør fredag kl. 1500 i højt solskinsvejr.

Stor appetit før start

Vel ankomne til Ålborg Kaserne kl. ca. 1930 blev vi indkvarteret på hvert sit dobbeltværelse med plads til både bagage og cykel. Nu skulle vi have noget at spise, så vi tog ind i Jomfru Ane Gade.

Spisekortene blev studeret nøje! Der blev bestilt pastaretter, da maden skulle ligge

godt i maven. Mogens bestilte "alt godt fra havet" på pasta-bund. Da tjeneren kom ind med "FADET" til Mogens, troede jeg, at der var mad til mindst 2 personer, men nej, Mogens gnaskede det hele i sig med stor fornøjelse og glæde over, at han havde bestilt lige denne ret, for da vi andre fik vores, var de ikke større end forretter. Vi fik spist og betalt og forlod stedet, kun for at finde et andet spisested, hvor Søren og Kim kunne komme ind og få sig en ret mere, så deres maver kunne blive lige så fyldte som Mogens'. Mogens og jeg fik et stykke hindbærtærte med flødeskum.

Nogle fik en ekstra tur

Hjemme på kasernen gik vi snart til ro. Drengene skulle starte kl. 0800 næste morgen på 247 km. For nogle blev turen dog en del længere, fordi en person stod og dækkede for det skilt, der viste til højre, så Søren og Mogens fortsatte lige ud. Da havet så pludselig var lige foran dem, blev de enige om at vende om, for det måtte være forkert, men hel-

digvis var de snart på rette kurs igen. Surt show!

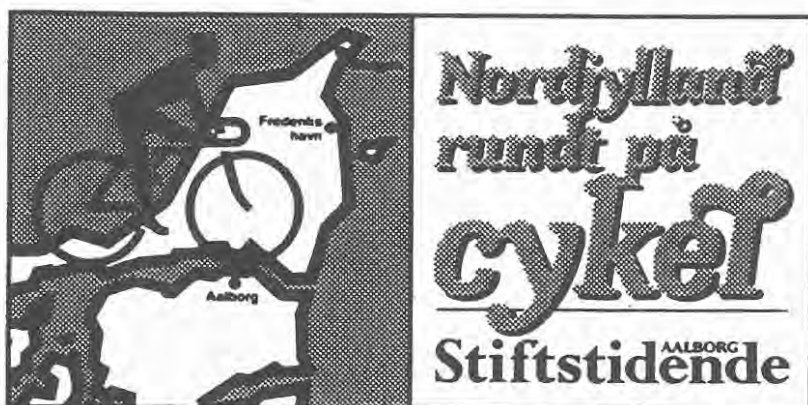
En god start på dagen

Drengene var så rare at sætte morgenmad uden for min dør til mig, havregryn med mælk og et drys rosiner. Morgenkaffe var der ikke noget af, for det er ikke godt for alle. Nogle skal faktisk på potten, når det er mest ubelejligt! Ik' Mogens!

En laaang tur...

Jeg var nu også klar til at komme af sted - men hvad var nu det? Jeg syntes, at duggen faldt lidt tungt her i Ålborg. Nå, men på med regnjakken, den var sikkert tæt nok til den smule vand, men der gik ikke længe, før jeg var drivende våd fra inderst til yderst. Jeg var også lyserød som en nyfødt pattegris fra start til slut, men det kunne da ikke slå mig ud, det blæste trods alt ikke.

Ude på ruten kom jeg i snak med en masse artsfæller. Bl.a. en tysker, som havde sin datter med på en tandem. Han tegnede og fortalte, og mig som kun kan sige: "Ein, twei, drei, hilfe" og "kom zurück",



men det gik ufatteligt godt med at forstå hinanden, syntes jeg da selv!

Så kom krisen ved ca. 80 km. Bare en lille "bule" på vejen føltes uoverskuelig at komme over. Skulle jeg stige af cyklen og kravle hjem? Næ, fru Laursen, du fortsætter bare i samme stil, og pludselig efter 6 timer og 12 minutter kørte jeg over målstregen og fik hængt en velfortjent medalje om halsen. Det var turen værd.

Dejlig varm kaffe og bad

Inde i hallen ventede drenge med en dejlig kop varm

kaffe (jeg fik også kaffe om morgenen, det er jo ikke alle, der har sarte maver!). Ovre på kasernen fik vi et laaaangt varmt bad. Det var tiltrængt, og så gik det hjemad. Vi ankom til Korsør lørdag aften kl. ca. 2230.

Erfaring fra sidst

Denne gang havde jeg fået en anden cykel til langture, uden cykelkurve og andet tungt grej. Forplejning er der også rigeligt af på posterne, som findes for hver ca. 25 km. Det skal man ikke selv slæbe rundt med, men det vidste jeg

ikke første gang, jeg var af sted.

Meld dig til

Hvis denne lille beretning ikke helt har taget pusten fra dig, og du er glad for at cykle (for det er jeg) synes jeg, at du skulle melde dig ind i flådestationen cykelklub.

**MAN BLIVER "HØJ" AF
AT CYKLE!**

Med venlig hilsen
en glad cyklist

Helene Laursen
Lagersektionen, Noret



Redaktionen ønsker vore læsere en rigtig glædelig jul samt et godt nytår. Det har været et spændende år, hvor bladet har gennemgået mange nye tiltag.

Tak til alle, som bidrog med gode og spændende indlæg i året, der gik. Vi håber også i det nye år at modtage en masse gode artikler, fotos m.m. Det er det, der gør bladet spændende og afvekslende.

Vi imødeser også gerne billeder, som kan bruges som forsidebillede, evt. med henvisning til en god artikel i bladet. Forsidefotos skal blot tages på højkant.

Redaktionen ser frem til et fortsat godt samarbejde i det nye år.

*På redaktionens vegne
SØREN BECK*

Det lugter jo lidt af fisk



Det hjælper at være lidt af en blæksprutte, når man som Hans Gjødsbøl er ansat som sekretær ved Søværnets Havarikommission.

Her i Korsør har vi mange forskellige personalkategorier på lønningslisten. En af de mere sjældne er en "Vederlagslønnat Pensionist". Hvem gemmer sig mon bag denne betegnelse? Det må undersøges nærmere.

Af Vibeke L. Olsen, Lønningskontoret

Navnet er Hans Gjødsbøl, og hans funktion er sekretær i Søværnets Havarikommission.

Hvilken tilknytning har han til Korsør?

Først en lille historie om Søværnets Havarikommission:

Søværnets Havarikommission

Søværnets Havarikommission blev oprettet i 1959. Dens medlemmer bliver udpeget af Forsvarschefen. Medlemmerne skal varetage funktionen ved siden af deres normale arbejde. Søværnets Havarikommission består af min. 9 medlemmer

med hver deres speciale. Havarikommissionens medlemstal kan øges efter omstændighederne.

Medlemmerne udvælges blandt erfarent personel, som ikke gør sejlene tjeneste i den periode, de sidder i kommissionen. Det er jo ofte de sejlede enheder, der er involveret i de sager, som Havarikommissionen skal behandle.

En fordel at være civil

Medlemmerne var indtil for få år siden alle militære personer, men så blev sekretærens stilling ændret således, at den fremover skulle besættes med en vederlagslønnat pensionist, dvs. en civil stilling. En fordel ved at være civil i stedet for militær er, at sekretæren nu ikke mere skal bestride et normalt arbejde ved siden af arbejdet i Søværnets Havarikommission. Nu kan sekretæren koncentrere sig 100% om sit arbejde i Havarikommissionen. Stillingen er på 18½ time i gennemsnit pr. uge. Sekretæren skal lønnes af den regnskabsmyndighed, hvor formanden for Søværnets Havarikommission er aflønnet. Formanden er p.t. Chefen for Flådestation Korsør, kommandør J.F. Evald. Dermed er ringen sluttet, og det er derfor, vi har en sådan sjældenhed aflønnet her hos os.



Søværnets Havarikommission har kontorer i den smukke bygning "Under Kronen" på Holmen.

Sekretæren samler trådene

Hvad laver han så? Jo, han er faktisk en vigtig person, idet det er ham, som samler alle trådene fra sagsbehandlerne, altså en slags blæksprutte.

Hvem er han så denne blæksprutte? Han har en solid karriere bag sig i søværnet. Det startede i 1956 og sluttede i 1998 som Chef for Ledelsessekretariatet ved Søværnets Materielkommando. Han har tidligere været medlem af Søværnets Havarikommission i 1994 - 1997. Gjødsbøl er glad for at kunne forsætte med at være tilknyttet søværnet. Som han siger: "Det lugter jo lidt af fisk". I starten havde Gjødsbøl ringe kendskab til EDB, men nu bruges det flittigt.

Når skaden er sket

Søværnets Materielkommando er de første, som rykker ud og besigtiger, når skaden er sket. Søværnets Havarikommission rykker kun ud, hvis Forsvarskommandoen har

pålagt dem at udarbejde en havarirapport, og hvis man ikke kan finde hoved eller hale i den rapport, som der er blevet udarbejdet. Det normale er, at kommissionen baserer sit arbejde på skriftligt materiale og interviews med det involverede personel. Et havari kan også vurderes af Søværnets operative Kommando, som kan komme med en konklusion, der afslutter sagen.

Det er altså ikke alle skader, som kommer frem til Søværnets Havarikommission, men Havarikommissionen får alle rapporter til orientering.

Bølgerne går højt

Når Søværnets Havarikommission er blevet pålagt at behandle en skade, udpeges en person i Havarikommissionen som sagsbehandler. Han udarbejder et udkast til rapport. Der kan laves flere udkast til rapporten, før Søværnets Havarikommission er tilfreds med resultatet.

Sagsbehandlere skriver på hver sin måde, og der er meget fagsprog i rapporterne. Alt dette fagsprog skal "oversættes", så den endelige rapport kan læses af alle. Og det kan være meget svært. Derfor kan bølgerne gå meget højt i Søværnets Havarikommission, når der skal være enighed om teksten. Før den endelige rapport bliver sendt til Forsvarschefen, får impliceret personel lejlighed til at se den og påpege eventuelle fejl.

Søværnets Havarikommission udgiver ca. hver andet år en årsberetning. På den måde kan alle få indblik i de fejl, som er begået, og derved (forhåbentlig) lære af fejlene.

Hvad er formålet med Søværnets Havarikommission?

At lære af de fejl, som er begået, for dermed at undgå gentagelser. Søværnets Havarikommissions endelige rapport kan dog også danne baggrund for en eventuel disciplinær- eller straffesag mod impliceret personel. Endelig har havarirapporten i flere tilfælde påpeget fejl ved materiellet, som så senere er blevet udbedret.

Fejl koster penge, og søværnet skal spare. Så jo færre fejl, jo færre udgifter, men det er nok svært helt at undgå. Havarier kan både være forårsaget af menneskelige fejl, materielle fejl eller hårdt vejr.

På den baggrund vil der nok altid være brug for Søværnets Havarikommission.

Hvad gik galt?

Redaktionen har fra kontorfuldsmægtig P.E.Steffensen, Søværnets Publikationsforvaltning modtaget dette eksempel på en havarirapport. Rapporten har han fundet i Brøndby Marineforenings blad i august måned, og foranlediget af artiklen om arbejdet i Havarikommissionen bringes en afskrift heraf.

Til Rederiet

Det er med beklagelse og i stor hast, jeg skriver dette brev til Dem. Med beklagelse over at så lille en misforståelse kunne medføre de følgende omstændigheder, og i hast for at De kan få denne rapport, inden De danner Deres egne forudfattede meninger efter artikler i verdenspressen. For jeg er sikker på, at den vil have tendens til at overdramatisere begivenhederne.

Vi havde netop taget lodsen om bord, og aspiranten var kommet tilbage efter at have skiftet flag "G" ud med "H", og da det var hans første rejse, havde han nogen vanskelighed med at rulle G-flaget sammen. Derfor gik jeg hen for at vise ham hvordan. Da vi kom til den sidste del, sagde jeg "Lad gå" til ham. Knægten er, skønt villig nok, ikke alt for opvakt, hvad der nødvendiggjorde, at jeg måtte gentage ordren i en lidt skarpere tone.

I dette øjeblik kom overstyrmanden ud fra bestiklukafet, hvor han havde udsat skibets position, og da han troede, at det var ankrene, der blev talt om, gentog han "Lad gå" til 3. styrmanden på bakken.

Det bagbords anker, der var gjort klar, men ikke firet ud, blev omgående bragt til at falde. Effekten af at lade ankeret falde fra klyset, medens skibet endnu sejlede fremad med fuld havnefart, viste sig for meget for spillets bremse, og hele bagbords kæde blev trukket ud "med rode". Jeg er bange for, at skaden på kædekassen er temmelig omfattende.

Den bremsende virkning af bagbords anker fik naturligvis skibet til at sejle i samme retning, lige mod en svingbro, som spænder over et tilløb til den flod, som vi var på vej op ad.

Brovagten viste stor åndsnærværelse ved at åbne broen for mit skib. Uheldigvis tænkte han ikke på at standse den kørende trafik, og resultatet var, at broen åbnede delvis og afleverede 1 folkevogn, 2 cyklister samt 1 kreaturtransport på dækket. Min besætning er nu ved at indfange sidstnævntes indhold, som efter støjen at dømme består af grise.

I sine bestræbelser på at standse skibets fremdrift lod 3. styrmanden det styrbords anker falde. Desværre for sent til

at det kunne være til praktisk nytte, for det faldt på svingbroens kontrolhus.

Efter at bagbords anker var faldet, og skibet begyndte at skære ud, slog jeg forceret bak på maskintelegrafene og ringede personligt til maskinrummet og blev spurgt, om der var film i aften. Mit svar herpå kan ikke tilføre denne rapport noget konstruktivt.

Indtil nu har jeg forbeholdt min rapport aktiviteterne i den forreste del af skibet. – Henne agter havde de deres egne problemer.

I det øjeblik bagbords anker faldt, overvågede 2. styrmanden fastgørelsen af den agterste slæbebåd og var i færd med at fire skibets slæbetrosse ned på slæbebåden.

Den pludselige bremsevirksomhed af bagbords anker fik slæbebåden til at løbe ind under hækken på mit skib netop i det øjeblik, da skruen reagerede på min forcerede bakmanøvre. 2. styrmandens resolute fastgørelse af slæbetrossen indenbords forsinkede slæbebådens forlis i nogle minutter, hvorfor nævnte fartøj kunne forlades i sikkerhed.

Det er mærkeligt, men i det øjeblik bagbords anker faldt, skete der en strømafbrydelse i land. Den omstændighed, at vi passerede et kabelområde på det tidspunkt, kunne lade formode, at ankeret har berørt noget på bunden. Det er måske heldigt, at de højspæn-

dingsledninger, som formasten rev ned, ikke var strømførende. Måske var de erstattet af undervandskabet, men på grund af det manglende lys i land, er det ikke muligt at sige, hvor gittermasten faldt.

Jeg kan aldrig lade være med at undre mig over udlændinges handlinger og opførsel under mindre vanskeligheder. Lodsens, for eksempel, lå i dette øjeblik sammenkrøbet i et hjørne af min dagkahyt, idet han skiftevis nynnede for sig selv og græd efter at have indtaget en flaske gin på en tid, som er værdig til optagelse

i Guinness' Rekordbog. Slæbebådsskipperen reagerede på sin side voldeligt og måtte med magt holdes tilbage af hovmesteren, som fik lagt ham i håndjern på skibets sygelukaf, hvorfra han nu beder mig foretage umulige ting med mit skib og min besætning.

Jeg vedlægger navne og adresser på førerne og forsikringsselskaberne for køretøjerne på mit fordæk, som 3. styrmanden indsamlede efter sin noget hastige evakuering af bakken. Disse oplysninger vil sætte Dem i stand til at kræve erstatning for den skade, de

forvoldte på lugekarmen på 1 lasten.

Jeg slutter denne foreløbige rapport, da jeg finder det vanskeligt at koncentrere mig på grund af politiets sirener og blinklys.

I den ugentlige rapport over skibets tilstand vil jeg forsyne de efterfølgende skadesrapporter med numrene 11750.101 til 11750.199 inklusive.

Deres forbundne

Skibsfører

FLÅDEN I KORSØR udsendes til alle medarbejdere på Flådestation Korsør med underlagte hoveddepoter samt personellet i 2. og 4. Eskadre. Herudover sendes bladet til over- og sideordnede myndigheder i søværnet samt til Korsør Kommune, kommunens skoler og lokale dag- og ugeblade. Bladet udkommer 4 gange årligt á 1300 eksemplarer.

Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde senest 24. februar 1999.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg.

De holdninger skribenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets holdning.

Stof fra dette blad kan frit anvendes. Der skal blot kildehenvises.



Glædelig Jul og Godt Nytår

Alle på Flådestation Korsør og Hoveddepoterne ønskes en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Ved fælles hjælp ser det ud til, at flådestationen kommer ud af 1998 med "skindet på næsen".

Der er trukket veksler på en stor del af personellet, og det kan ikke forventes, at disse veksler indfries i 1999 – tværtimod.

Fremtiden tegner ikke lyst, men flådestationen vil også i 1999 fremstå som en stor, moderne arbejdsplads med velkvalificerede medarbejdere, der sikrer, at søværnets skibe kan løse deres opgaver.

På gensyn i 1999, hvor vi må rykke tættere sammen og tilpasse vores organisation til de ændringer, som det kommende forsvarsforlig vil diktere.

Jørgen Frederik Evald
Kommandør
Chef for Flådestation Korsør

★★★

Alt personel i 2. Eskadres enheder og stab og deres familier sendes de bedste ønsker om en God Jul og et Glædeligt Nytår.

En særlig hilsen til besætningerne på patruljefartøjet HAJEN samt orlogskutterne BARSØ, FARØ, THURØ og DREJØ, som varetager farvandsovervågningen i enten jule- eller nytårsperioden og til det personel, som passer flådestationsvagten.

Søren Lund
Kommandør
Chef for 2. Eskadre

★★★

Jeg sender her de bedste hilsner i anledning af julen og med dem mange ønsker for det nye år. Der er ingen tvivl om, at 1999 vil medføre nye udfordringer, og jeg ser frem til at tage dem op sammen med eskadrens personel, som jeg samtidig takker for en flot indsats i 1998. Hils også hjemme og sig, at jeg værdsætter den støtte, som familie og venner giver personellet, når tjenesten kalder, ofte med kort varsel. En særlig varm hilsen går til det personel, som passer vagten i jule- og nytårsperioden.

N. Borck
Kommandør
Chef for 4. Eskadre

