

# **FLÅDEN**

## **I KORSØR**



**Nr. 1**

**Marts**

**2000**

## REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør  
Sylowsvej - 4220 Korsør

E-mail: [flskor@flskor.svn.dk](mailto: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:

Orlogskaptajn Christian Jensen  
Chef for Personelsektionen, Flådestation Korsør  
Tlf. 58 30 82 75

### Lay-out/skrivning:

Overassistent Ninna Knudsen  
Forsyningsafdelingen, Flådestation Korsør  
Tlf. 58 30 84 02

### WEB-master/redaktionsmedarbejder:

Seniormekaniker Steen K. Jensen  
Teknisk Afdeling, Flådestation Korsør  
Tlf. 58 30 83 60

### Redaktionsmedarbejdere:

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 Ego  
Tlf. 58 37 26 66 lok. 7

Seniorsergent Per S. Nielsen  
Eskadreoperationsbefalingsmand, 4. Eskadre  
Tlf. 58 30 86 05

### Fotograf:

Seniorsergent Lars Skytte  
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør  
Tlf. 58 30 82 55

Telefax:  
58 30 82 78

Tryk/udsendelse:  
FLÅDESTATION KORSØR  
FORSYNINGSAFDELINGEN  
SØVÆRNETS PUBLIKATIONS-  
FORVALTNING

## Indhold

VTS hjælper skibstrafikken sikkert gennem Storebælt	Side 3
US Coast Guard viser stor interesse for STANDARD FLEX-koncepten	Side 5
Materiel fra SFOR og KFOR landsættes i Korsør	Side 6
Projekt WUFI (WILLEMOES ud FLEX ind)	Side 6
BON-soldater er også paradesoldater	Side 8
Ny chef for Flådestation Korsør	Side 9
Nyt fra Motorkøretøjsforvaltningssektionen	Side 10
Redningsaktion under bevogtningsøvelse i Frederikshavn	Side 11
En epoke med Proteus-turbiner slut	Side 12
Alle henvendelser besvares med et smil	Side 14
Hvilken tand gør mest ondt?	Side 15
„Blæksprutteværkstedet“	Side 18
Torpedomissilbåden WILLEMOES redder nødstedte	Side 19
Soldatersange - og tapre historier	Side 20
Isbryderen DANBJØRN er nu klar til isvinter	Side 21
Katastrofe satte gang i opbygningen af miljøberedskabet	Side 23
Med PETER TORDENSKIOLD på togt i nord-europæiske farvande	Side 25
Ny chef for 2. Eskadre	Side 27
Det lugtede lidt af „rigtig krig“	Side 28
"Kabysrygter"	Side 31

Uddannelsen i ceremoniel er populær blandt de værnepligtige på Marinekaserne Korsør. Alle meldte sig frivilligt til at deltage både i skansevagter og ved afgivelse af salutter.

**Læs herom side 8**



Foto: Seniorsergent Kurt Bagge Rasmussen, Søværnets Taktik- og Våbenskole.

### Forside:

En værnepligtig fra Marinekaserne Korsør på bevogtningsøvelse i Frederikshavn slog alarm, da en lastbil fyldt med soldater fra Marinekaserne Frederikshavn kørte galt og styrtede i havnen.

**Læs herom side 11**

Foto: Oversergent Mona Frederiksen, Flådestation Frederikshavn.

### Bagside:

Hvis du vil vide mere om Flådestation Korsør eller evt. læse „Flåden i Korsør“ på Internet, så klik ind på adressen: [www.flskor.svn.dk](http://www.flskor.svn.dk)

På bladets bagside kan du se, hvordan Flådestation Korsørs hjemmeside ser ud.

# VTS hjælper skibstrafikken sikkert gennem Storebælt

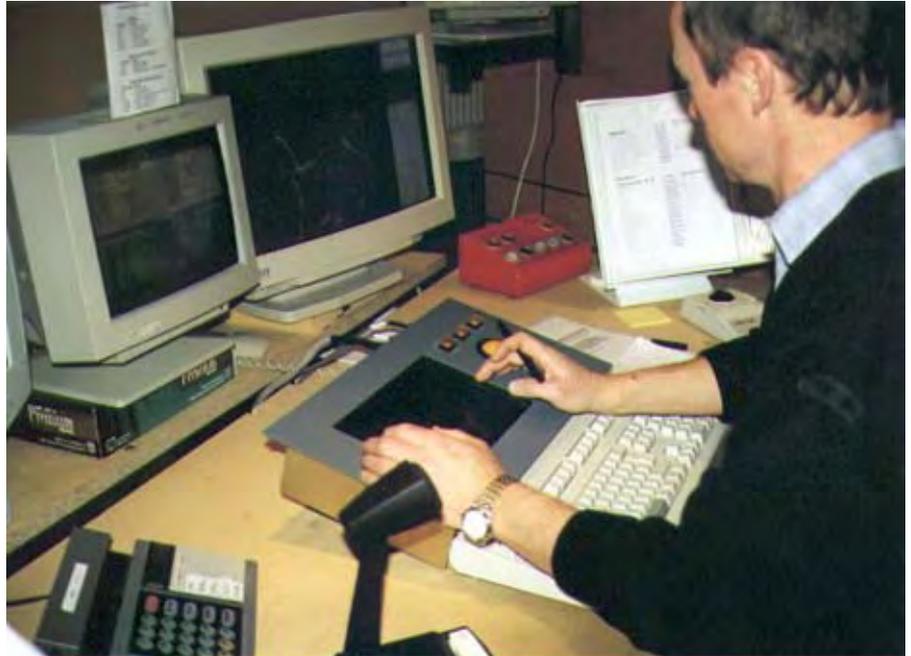
Vessel Traffic Service Center (VTS) Storebælt kan sikkert sammenlignes med mange andre arbejdspladser i den forstand, at den ene vagt går efter den anden med rutinepræget arbejde. I løbet af en vagt har vi medarbejdere ved VTS radiokontakt med mange skibe. Vi udveksler relevante oplysninger med skibenes vagthavende officerer og vejleder og retleder som nødvendigt for at sikre, at søvejsregler og sejladsforskrifter overholdes. Alt i alt rutine, som er glemt, så snart skibet er passeret ud af VTS' ansvarsområde. Og dog - af og til passerer et skib, som huskes som specielt. Et sådant skib er MS JOY.

*Af VTS-operator Jens Kristiansen, Vessel Traffic Service Center*

*Foto: Vibeke L. Olsen*

## MS JOY kommer til Nyborg

MS JOY blev bygget i 1959 til dansk flag og sejlede senest under navnet KYRU. Skibet er på 425 tdw. I lighed med mange andre danske coastere blev KYRU solgt til en caraibisk reder for fortsat sejlads under varmere himmel-



*VTS-medarbejderne har i løbet af en vagt radiokontakt med mange skibe. Skibene ledes sikkert under Storebæltbroen og videre gennem Storebælt.*

strøg. I foråret 1999 kom skibet til Nyborg for at blive overtaget af den nye reder. Ifølge notitser i søfartspresen var der dog problemer med finansieringen, og på et tidspunkt blev den udsendte besætning sendt hjem til Caribien. Det sidste, jeg læste om skibet, var, at Nyborg Havn var frygtelig træt af at have skibet liggende, idet det mere og mere lignede et vrage. Havnen havde ingen myndighed til at beordre skibet fjernet, men hvis det sank i havnen, ville havnen få en stor udgift til fjernelse af vrage. Ingen vidste, hvem den egentlige ejer af skibet var.

## „Alarmklokker ringer“

Omkring midnat natten mellem 25. og 26. december 1999 så vagthavende VTS-medarbejder, at et

mindre skib kom ud fra Nyborg Fjord. Skibet sejlede ca. 4½ knob og blev i første omgang opfattet som værende en fiskekutter, og derved uinteressant i VTS sammenhæng. Først da skibet nærmede sig trafikseparationen i Østerrenden, blev det konstateret, at skibet var en coaster.

## Mange opkald på VHF

Efter mange opkald på VHF kom der kontakt til skibet, som netop var MS JOY. Kaptajnen oplyste, at skibet var afgået fra Nyborg og skulle til Caribien via De Canariske Øer. Fra VTS fik skibet de sædvanlige oplysninger om strømforhold etc., og endvidere blev kaptajnen informeret om, at han havde pligt til at kalde VTS, når han afgik fra en havn inden for



*Coasteren JOY blev eskorteret til Frederikshavn dels af kabelminelæggeren LINDORMEN og minerydningsfartøjet SVÆRDFISKEN.*

## MS JOY eskorteres til Frederikshavn

Under minerydningsfartøjet SVÆRDFISKEN's farvandsovervågning i julen 1999 var SVÆRDFISKEN netop ankommet til Svendborg den 26. december ved 16-tiden, da der indløb ordre fra Kattegats Marine-distrikt om at afgå og forlægge nordpå mod Fornæs for at afløse kabelminelæggeren LINDORMEN. LINDORMEN var blevet dirigeret ned tidligere samme døgn for at få kontakt med coasteren JOY, der var afgået fra Nyborg.

*Af kaptajnløjtnant Michael Larsen, minerydningsfartøjet SVÆRDFISKEN*

*Foto: Chefsergent Erling Nielsen, Flådestation Frederikshavn*

### Ingen havne vil modtage MS JOY

LINDORMEN startede eskortering af JOY fra trafiksepareringen ud for Kalundborg Fjord til ud for Fornæs. Opgaven gik ud på at få JOY i havn, så en skibsinspektør fra Søfartsstyrelsen kunne komme om bord. Denne opgave viste sig dog at være sværere end først antaget, da ingen havne ville modtage JOY, idet skibet var kendt for ikke at betale sine regninger.

Det blev derfor besluttet at lade JOY gå til ankers ved Fornæs natten over.

VTS-området. I ovenstående er der intet unormalt, men alligevel var der i skibets sejlads noget, som fik en "alarmklokke til at ringe". En medarbejder kunne huske, at der var noget med et skib, som havde ligget lang tid i Nyborg uden at betale havnepenge, og derfor blev vagthavende havnefoged i Nyborg kontaktet pr. telefon. Da søvnen var gnedet ud af øjnene, kunne han oplyse, at Nyborg Havn ikke havde noget økonomisk udestående med skibet, og at skibet havde sejltilladelse. Alt var således O.K. fra myndighedernes side.

### Til fare for sig selv og andre skibe

VTS-centeret var dog endnu ikke færdig med skibet. Fra trafikseparationens nordligste punkt styres normalt en nordvestlig kurs for at følge T-ruten mod lysbøje 25 ved Romsø, men JOY sejlede en nordøstlig kurs mod Musholm. På et tidspunkt kaldte vi skibet op og spurgte om dets intentioner. Svaret var, at skibet fulgte T-ruten mod lysbøje 25. Det kunne konstateres, at skibet lå 90 grader ude af kurs. Således blev det ved natten igennem. Skibet krydsede sig frem til fare for sig selv og andre skibe, som vi dog havde kontakt med og

kunne advare. Skibet fik gentagne gange navigationsassistance, og derved blev det ledt sikkert ud af VTS-området. Da vi mistede radiokontakt til skibet, kunne vi på radaren konstatere, at det fra lysbøje 23 sejlede mod sydvestspidsen af Samsø for til sidst at dreje til styrbord op mod Hatter. For at fuldende historien kan oplyses, at det meste af kontakten til JOY foregik på VHF kanal 16, der som bekendt er en opkalde- og nødfrekvens. Først på et sent tidspunkt fandt man på skibet ud af, hvordan der kunne skiftes til andre kanaler.

### Om målet er nået vides ikke

Om eller hvordan JOY har fundet til Caribien vides ikke. Måske har de fulgt det gamle råd om, at man fra Skagen bare skal holde kysten på venstre side, til smørret bliver blødt, og derefter dreje til højre og fortsætte, til man når land. Det må i hvert fald konstateres, at ikke alle søfolk har lige meget check på navigationen, men at Herren og andre (bl.a. VTS) holder hånden over dem og hjælper dem sikkert mod målet.

## Eskortering til Frederikshavn

SVÆRDFISKEN eskorterede derefter JOY til Frederikshavn, der er statshavn, og som tillige var villig til at lade JOY få lods og kajplads.

SVÆRDFISKEN og JOY ankom til Frederikshavn den 27. december om aftenen, hvor skibsinspektøren overtog JOY.

## SVÆRDFISKEN returnerer til Flådestation Korsør

SVÆRDFISKEN returnerede til Flådestation Korsør den 28. december efter endt farvandsovervågning.

# US Coast Guard viser stor interesse for STANDARD FLEX-koncepten

**Efter invitation fra US Coast Guard deltog jeg i en rejse til Washington i perioden 2. - 5. november 1999. Formålet var at give en orientering om STANDARD FLEX-koncepten og de operative erfaringer, flåden havde indhøstet.**

*Af kommandør N.C. Borck,  
Chef for 4. Eskadre*

### Meget stor interesse

Baggrunden for besøget er en meget stor interesse fra US Coast Guard, som står over for en meget stor udskiftning af ældre enheder. I den forbindelse har der gennem de sidste par år været besøg fra US Coast Guard her ved flåden, og interessen er stadig voksende. Det er især den fleksible udrustning med containere, man fokuserer på, og den høje grad af automation. Efter en orientering for et større

forum bestående af 15 admiraler fra US NAVY og US Coast Guard gav jeg sammen med daværende kommandørkaptajn S. Thostrup en briefing for Chefen for US Coast Guard i „private session“. Admiralen lyttede meget interesseret i 1½ time og stillede mange meget relevante spørgsmål.

### Besøg i Danmark

Efter mødet udtrykte admiralen ønske om at besøge Danmark og ved selvsyn få et indtryk af projektet. Under normale omstændigheder er det yderst usædvanligt at få en 4-stjernet admirals fulde opmærksomhed i 1½ time, men det understreger den alvor, hvormed US Coast Guard søger oplysninger om vores geniale koncept.

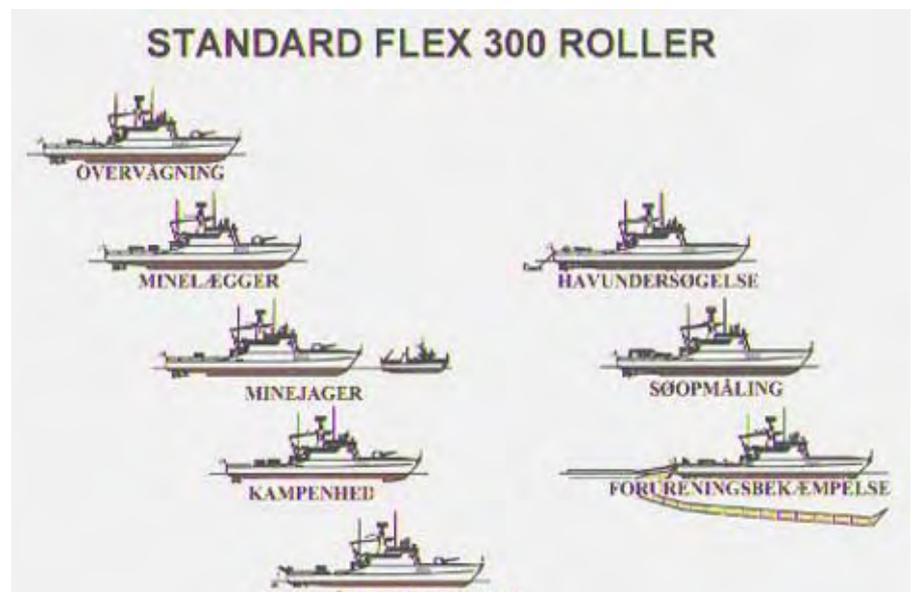
### Admiral til Korsør

Det skal nu blive spændende at byde admiralen velkommen til Korsør, formentlig i løbet af 2000. US Coast Guard har en personelstyrke på omkring 35.000 m/k.

**Klik ind på**

[www.flskor.svn.dk](http://www.flskor.svn.dk)

**for sidste nyt om  
Flådestation Korsør**



# Materiel fra SFOR og KFOR landsættes i Korsør



Flådestation Korsørs store kran ilandtog containere med militær udrustning.

*Af seniorsergent Niels Andreasen,  
Leder af Transport- og Garageelementet*

*Foto: Lars Skytte*

## Materiel fra Balkan-styrker

Tirsdag den 23. februar anløb RO-RO skibet RORO SENTOSA af Singapore Korsør Havn for losning af dansk militær udrustning fra SFOR og KFOR i henholdsvis Bosnien og Kroatien. Skibet havde taget sin last bestående af 38 containere og 125 køretøjer om bord i Rejeka, Kroatien, og Thessaloniki, Grækenland.

## Kran og lastvogne fra flådestationen

Hæren stillede med personel fra hele landet til bortkørsel af lasten. Flådestation Korsørs 100 tons meter kran ilandtog de 38 containere, og flådestationen stillede ligeledes med 3 lastvognstog til bortkørsel af containere. De lossede containere og køretøjer blev kørt til Farum, Slagelse og Vordingborg kaserner.

# Projekt WUFI (WILLEMOES UD FLEX IND)

I forbindelse med det nyligt indgåede forsvarsforlig blev det fastlagt, at de ti enheder af WILLEMOES-klassen samt de to enheder af FAXE-klassen skulle udfases i løbet af år 2000, og at personellet skulle overføres til FLEX-enheder. Ydermere blev det besluttet, at 4. Eskadre pr. 1. januar 2001 skal bemane 4 kampflex-enheder samt en farvands-

overvågningsenhed med dobbelt besætning.

*Afkaptajnløjtnant Poul M. Linnet,  
Formand for projekt WUFI*

## Enheder udfases

Den løbende udfasning af WILLEMOES-klassen og FAXE-klassen blev fastlagt som følger:

- BILLE, BREDAL, HAMMER, HUITFELDT, KRIEGER, NORBY, SUENSON, WILLEMOES og RIMFAXE strøg kommando 1. januar 2000 og

afrigges og udfases.

- RODSTEN stryger kommando 1. juli 2000, afrigges og udfases.
- SEHESTED og SKINFAXE stryger kommando den 1. oktober 2000, afrigges og udfases.

## Personel uddannes

Planen for overførslen af besætninger til FLEX følger derfor naturligt den fastlagte udfasning af WILLEMOES-klassen. Besætningen på WILLEMOES blev således i januar måned overført til SØLØVEN for at påbegynde uddannelse



*I forbindelse med udfasningen af enheder af WILLEMOES-klassen og FAXE-klassen samt personellens overførsel til STANDARD FLEX-enheder har projektgruppen WUFI udarbejdet en plan for omskoling af personellet. Arkivfoto.*

og „on the job training“. Det er således planen, at WILLEMOES' besætning skal udgøre grundstammen i den kampflex-besætning, der skal være klar til at overtage VIBEN pr. 1. juli 2000. Besætningerne på RODSTEEN og SEHESTED skal udgøre grundstammen i de to farvandsovervågningsbesætninger.

### **Projektgruppe nedsat**

Der blev derfor i juli måned 1999 nedsat en projektgruppe i 4. Eskadre regi, der skulle tage sig af planlægningen af uddannelser i forbindelse med overførslen. Det blev fastlagt, at der ville være tale om godt 700 uddannelsesuger, der skulle gennemføres i løbet af år 2000. Disse uger skulle afvikles samtidig med, at enhederne gennemførte deres planlagte sejlads.

### **Uddannelsesefterslæb for FLEX-personel**

Det blev hurtigt klart for projektgruppen, at der var et uddannelsesefterslæb for det personel, der allerede var tilkommanderet kampflex-enheder. Det var derfor naturligt at tage disse

manglende uddannelser med i planlægningen for WUFI.

### **En del af uddannelsen må udskydes**

I sidste kvartal af 1999 blev der afholdt to koordinerende møder med repræsentanter for Søværnets Operative Kommando, 4. Eskadre og skolerne i søværnet. Det blev her klart, at det ikke ville være muligt at gennemføre al WUFI-relateret uddannelse i år 2000, men at ca. 20 procent først kunne gennemføres i år 2001. Dette skyldes, dels manglende instruktørkapacitet på skolerne og dels det faktum, at det er begrænset, hvor meget personel enhederne kan undvære under sejlads.

### **Fleksibel undervisning**

Under planlægningen af uddannelserne var det en meget stor glæde at opleve den fleksibilitet, der blev udvist fra skolernes side for at efterkomme de ønsker, 4. Eskadre havde. For at kunne gennemføre de planlagte uddannelser er det nødvendigt, at en del af uddannelserne foregår i Korsør, dels i 4. Eskadres taktiske hytte og dels

om bord på enhederne.

### **En samlet oversigt udfærdiget**

Projektgruppens arbejde blev afsluttet den 12. december 1999. De planlagte uddannelser blev fordelt til alle enheder i 4. Eskadre. På grund af den megen uddannelse, der skal gennemføres i år 2000, er der lavet en samlet oversigt for uddannelse i 4. Eskadre. På baggrund af denne oversigt er det muligt for enhederne i god tid at se, hvornår man eventuelt kommer til at mangle personel til sejlads og anmode om udlån fra andre enheder. Dette medfører naturligt, at personellet i 4. Eskadre er blevet bedt om at have en fleksibel og positiv indstilling ved udlån til andre 4. Eskadre enheder i år 2000.

# BON-soldater er også paradesoldater



*Marinekaserne Korsør afgiver salut ved prins Nikolai's fødsel.*

**Ud over en krævende fire måneders bevogtnings- og nærforsvarsuddannelse (BON) bliver alle værnepligtige ved Marinekaserne Korsør også uddannet i ceremoniel. I 1999 har de værnepligtige deltaget i alle søværnets ceremonielle handlinger øst for Storebælt.**

*Af premierløjtnant Fjordbak, Marinekaserne Korsør*

*Foto: Søværnets Materielkommandos Fotogruppe*

## **Ceremonielle handlinger**

Af ceremonielle handlinger i 1999 kan nævnes, at marinekasernen stillede med et honnørkommando ved udvidelsen af Flådestation Korsør, hvor kommandoen sammen med Tamburkorpset marcherede fra Flådestation Korsør gennem Korsør by til den tidligere Vognmandsrutes arealer, som flådestationen havde overtaget. Derudover har marinekasernen sammen med Tamburkorpset stillet skansevagt ved 10 forskellige arrangementer på Flådestation Korsør eller Marinestation Holmen.

## **Salut fra batteriet Sixtus**

Marinekasernen har i 1999 af-

givet salut fra salutbatteriet Sixtus på Holmen i alt 8 gange. Disse salutter har været afgivet i anledning af fødselsdage i Kongehuset, præsident Mandela's besøg i København, samt når Dronningen går til og fra borde ved kongeskibet DANNEBROG's årlige sommertog. Ved kongelige fødsler samt ved anløb af fremmede nationers orlogsskibe i forbindelse med officielle besøg i København afgives der også salut, men i 1999 har der desværre ikke været officielle besøg.

## **Løbende uddannelse**

Da BON-uddannelsen er meget koncentreret, får den værnepligtige uddannelse i ceremoniel ved ma-

rinekasernen i Korsør og - når der er mulighed for det - i øvelseshavne, samt når der overnattes på kaserner rundt om i landet. Uddannelsen på batteriet Sixtus' salutkanoner foregår normalt om aftenen på Holmen. I alt blev der kun brugt ca. 42 timer på hvert hold værnepligtige, da de værnepligtige havde fået den grundlæggende uddannelse i ceremoniel ved Søværnets Grundskole.

### Frivillig deltagelse

Et normalt forløb ved afgivelse af salut eller skansevagt kan begynde med tidlig udpurring i øvelseshavnet et sted i landet. Derefter afgang til marinekasernen for badning og omklædning til paradeuniform og videre til stedet, hvor der skal afholdes ceremoniel. Efter skansevagt eller ved afgivelse af salut går turen tilbage til marinekasernen. Efter omklædning til kampuniform og med ny sløring påsmurt ansigtet er der afgang til øvelseshavnet, hvor de værnepligtige, der ikke deltog i ceremonien, venter. Alle værnepligtige meldte sig ved ankomst til marinekasernen frivilligt til at deltage i ceremonien, hvorfor der måtte laves en tårn for de værnepligtige, således at alle kom til at deltage både i skansevagter og ved afgivelse af salutter. Det var altid stolte værnepligtige, der efter megen ros fra modtageren af skansevagt eller salut returnerede til marinekasernen.

# Ny chef for Flådestation Korsør



*Kommandør Søren Thostrup. Foto: Lars Skytte.*

### Chefskifte 1. februar 2000

Den 1. februar blev der skiftet chef for Flådestation Korsør, idet kommandør Søren Støckel Thostrup overtog jobbet efter kommandør Jørgen Frederik Ewald, der gik på pension. Den nye chef kommer fra Søværnets Materielkommando, hvor han gjorde tjeneste som chef for Materielsystemafdelingen.

### Tjenesteforløb

Kommandør Søren Thostrup er født i 1946 og er officer fra 1968. Han startede sin officersgerning med tjeneste ved Grønland på inspektionsskibet INGOLF og var herefter ved Torpedobådseskadren i perioden 1970 – 1978. Efter stabskursus i Danmark blev det til afvekslende tjeneste i land og til søs, ved NATO hovedkvarteret i Oslo, på korvetter af NIELS JUEL klassen samt i Forsvarsministeriets

7. kontor (NATO kontoret). I 1989 gik han uden for nummer.

Efter genansættelse i 1993 gjorde kommandør Søren Thostrup tjeneste i Forsvarskommandoens Planlægningsstab, som chef på inspektionsskibene BESKYTTEREN og VÆDDEREN samt ved Søværnets Materielkommando.

### Bosat i Nyboder

Kommandør Søren Thostrup er gift med Grethe Bryde Nielsen, bosat i Nyboder og har fire børn.

# Nyt fra Motorkøretøjsforvaltningssektionen



*Containerhandleren har gjort det nemmere at omkonfigurere STANDARD FLEX-skibene. Foto: Vibeke L. Olsen.*

**I 1999 har søværnets køretøjer kørt over 7 mill. km fordelt med ca. 5,4 mill. på personbiler u/3500 kg og 1,6 mill. på lastbiler og busser o/3500 kg. På motorcykler er der kørt ca. 90.000 km. Dette har ikke kunnet lade sig gøre uden en del buler og skrammer og desværre også personskader.**



*Aforlogskaptajn H.E.Andersen, Chef for Motorkøretøjsforvaltningssektionen*

## 119 færdselsskader i 1999

I 1999 er der sket 119 færdselsskader, som har afstedkommet en udbetaling til forsikringsselskaberne på ca. 400.000 kr.. Ud over det har Autoværkstedet brugt over 300.000 kr. alene på færdselsuheld. Disse beløb dækker kun de materielle skader. Personskader, som sagsbehandles af Forsvarskommandoen, afstedkommer ofte meget store udbetalinger af erstatninger.

## Kunne være undgået

En del færdselsuheld kunne være undgået, hvis man udviste større agtpågivenhed og behand-

*For at det ikke skal gå så galt, opfordres alle førere af motorkøretøjer til at være påpasselige ved færdsel i trafikken. Foto: H.E.Andersen.*

lede søværnets køretøjer på samme måde som sit eget køretøj. En anden årsag til uheld er for kort afstand til den forankørende og for stor hastighed. Jeg håber, at vi i år 2000 kan få reduceret antallet af færdselsuheld.

## Containerhandler til Flådestation Korsør

Den 14. oktober 1999 modtog Flådestation Korsør en blokvogn fra Søværnets Materielkommando til handling af STANDARD FLEX-moduler. Blokvognen er leveret fra SAWO Hydraulic A/S i Støvring og trækkes af en MAFI-terminaltraktor. Blokvognen har en tilladt totalvægt på 26.300 kg. Siden leveringen har der været foretaget en del modificeringer og rettelser af fejl, som endnu ikke helt er afsluttet, men blokvognen kan anvendes i det daglige arbejde.

## Køreuddannelseskontoret til Flådestation Korsør

Fra 1. marts 2000 oprettedes Køreuddannelseskontoret ved Flådestation Korsør under Motorkøretøjsforvaltningen. Køreuddannelseskontoret har været på Søværnets Grundskole siden 1993, men da den nuværende uddannelseskoordinator, seniorsergent Boisen, gik på pension 29. februar, blev stillingen overtaget af oversergent Bjørn Nielsen og flyttedes samtidig til Flådestation Korsør. Bjørn Nielsen vil dog først komme til at virke i jobbet efter gennemgang af videreuddannelsestrin 2 fra 28. februar til 9. juni 2000.

# Redningsaktion under bevogtningsøvelse i Frederikshavn

I uge 41 var Marinekaserne Korsør på stations- og havnebevogtningsøvelse i Frederikshavn. Hele ugen skulle vi sammen med marinekasernen i Frederikshavn passe på flådestationen med gående patruljer, gummibådspatruljer, observations- og adgangskontrolposter.

*Af løjtnant Mads Winge-Petersen, Marinekaserne Korsør*

*Fotos: Oversergent Mona Frederiksen, Flådestation Frederikshavn*



*Øvelsen i Frederikshavn sluttede dramatisk, da en lastbil fyldt med soldater fra Marinekaserne Frederikshavn kørte galt og styrtede i havnen.*

## Kort weekend

De menige fik afkortet deres weekend, da de skulle møde søndag eftermiddag på marinekasernen, så vi kunne køre af sted til Frederikshavn og være klar til at starte øvelsen mandag morgen.

## Klar til øvelse

Det meste af mandagen gik med oprettelse af sandsækkepostader samt tilkobling af felttelefonforbindelser. Ud på eftermiddagen var alle klar til at starte øvelsen og iværksætte rutine. Korsør-delingsen startede med at passe på stationsdelen, mens frederikshavnerne passede på havnen. Midt på ugen byttede vi om, så alle fik prøvet det hele.

## Hektisk aktivitet i bevogtningscentralen

Hele aktionen blev styret og

koordineret fra bevogtningscentralen, der befandt sig i kælderen under administrationsbygningen. Her kunne stemningen hurtigt blive meget hektisk for bevogtningsofficeren og de to delingsførere, når der lige pludselig kom fjendemeldinger fra alle poster og patruljer. Det oplevede man flere gange i løbet af ugen, da "fjendestyrken" havde meget travlt med at trænge ind på flådestationen. Der blev landsat "fjender" på molehovedet. Nogle "fjender" kravlede over hegnet, andre kravlede gennem kloakker, og en enkelt fløj over flådestationen i en paraglider og kastede bomber.

## "Terrorister" anløber flådehavnen

Et af de mest spændende momenter var, da en flok "internationale terrorister" anløb havnen i et dansk skib, de havde kapret. Besætningen var taget som gidsler, og "terroristernes" leder Mr. X råbte deres krav over en megafon. De krævede en masse penge og et køretøj stillet til rådighed, ellers ville de dræbe gidslerne. Momentet endte, da "terroristerne" til sidst blev overrumplet og tilfangetaget, dog ikke før de havde dræbt et enkelt gidsel. Derudover var der flere førstehjælpsmomenter samt ABC-momenter.



*Det var på flådestationens smalle sydmole, at lastbilen forulykkede.*

## Værnepligtig fra Korsør slår alarm

Ugen sluttede dog meget uheldigt, da en af frederikshavnernes lastbiler kørte galt og styrtede i havnen. Dette kunne nemt være endt meget tragisk, da vandet var koldt og lastbilen fyldt med soldater. Heldigvis overværede en værnepligtig fra Korsør ulykken. Han alarmerede sin gruppe, der reagerede hurtigt. De fik reddet alle mand op med de for hånden værende midler og gav dem deres eget tørre tøj.

## Tiltrængt efterårsferie

Oven på denne oplevelse og en hurtig afrigning, kunne vi køre til Korsør og aftræde til en tiltrængt efterårsferie.

## Stor tilfredshed

Alt dette gjorde øvelsen til en spændende oplevelse for de menige, og da Chefen for Søværnets

Materielkommando var på besøg torsdag aften, kunne han over for de menige udtrykke sin store tilfredshed med deres arbejde.

# En epoke med PROTEUS-turbiner slut

**Motorværkstedet på Flådestation Korsør har med udgangen af november 1999 udført den sidste væsentlig store reparationsopgave på en PROTEUS-turbine.**

**Siden 1963 har PROTEUS-turbinen fungeret som fremdrivningsmaskineri i visse af søværnets enheder, nemlig i SØLØVEN-klassen og WILLEMOES-klassen.**

*Artikel og foto: Overværkmester N.C.Nielsen, Chef for Motorsektionen*

## PROTEUS Marine-turbiner

SØLØVEN og SØRIDDEREN blev bygget i Portsmouth, og de resterende fire skibe i SØLØVEN-klassen blev bygget på Orlogsværftet. Turbinerne var oprindeligt benævnt PROTEUS Marine, Bristol Siddeley.

## Rolls Royce LTD turbiner

Den 5. november 1975 modtog søværnet den første operative torpedomissilbåd af WILLEMOES-klassen fra Frederikshavn Værft. I alt leverede værftet 9 torpedobåde (TB-68'ere) til søværnet i den efterfølgende periode.

WILLEMOES-klassen var i modsætning til SØLØVEN-klas-

sen udrustet med en modificeret PROTEUS Marine udgave, nu benævnt Rolls Royce LTD, efter en rekonstruktion af Rolls Royce.

## Turbiner vedligeholdtes på Orlogsværftet

I hele perioden har søværnets motorværksted været involveret i mindre og større omfang af serviceringen af PROTEUS-turbinerne. I starten af 1970'erne frem til 1975-76 blev turbinerne testet ubelastet på prøvestand på Orlogsværftet. En egentlig belastning af turbinerne foregik først i forbindelse med anskaffelsen af FROUDE-bremsen i 1975-76.

Hovedeftersyn (overhaul) af

kompressor og HOT-end påbegyndtes i 1983, hvor garanti-forpligtigelserne med leverandører måtte formodes at være udløbet. Den sidste turbinereparation udført i England forgik i november 1982 på turbine nr. 10235.

### Værkstedsfaciliteterne flyttes til Korsør

Efter udflytningen af Holmen og dermed også Motorværkstedet fortsatte vedligeholdelsen af turbinerne i Korsør, hvor prøvestands- og værkstedsfaciliteter nu var etableret til vedligeholdelse af søværnets fremdrivningsmaskineri.



*Mange medarbejdere ved Motorværkstedet har været involveret i reparation og vedligeholdelse af PROTEUS-turbinerne. Dette har gennem årene resulteret i stor erfaring på området.*

### Sidste store reparationsopgave udført

Med udgangen af november 1999 har Motorværkstedet udført den **sidste** væsentlige store reparationsopgave på en PROTEUS-turbine. Det skønnes, at resterende materiel på lager kan udfylde det behov, der måtte være på fremdrivningssiden, for at kunne opretholde de sidste WILLEMOES-enheder operative perioden ud til år 2001.

### Stor erfaring opbygget gennem årene

Hermed er en epoke slut for

Motorværkstedet og søværnet. Mange medarbejdere har været involveret i PROTEUS-turbinerne. Dygtigt og loyalt er opståede problemer blevet løst. En stor erfaring på området er gennem alle årene opbygget. En af Motorværkstedets medarbejdere, maskinarbejder Leif Larsen, har været med i næsten hele perioden. Leif påmønstrede i oktober 1967 SØHUNDEN og har, dels ved sejlene tjeneste og som

civil medarbejder, været tæt på PROTEUS-turbinen i 32 år.

### Nye turbinetyper

På Motorværkstedet er der sket en tilpasning til den ændrede hverdag. Fremtiden hedder LM500 og LM2500. Engang vil disse turbinetyper være historie som PROTEUS er det i dag.

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. Herudover læses bladet på Internet-adressen: [www.flskor.svn.dk](http://www.flskor.svn.dk) .

## Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde senest den 25. maj 2000.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg. De holdninger, skibenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets holdning. Stof fra dette blad kan frit anvendes. Der skal blot kildehenvises.

# Alle henvendelser besvares med et smil



*På en normal arbejdsdag i omstillingen er der i gennemsnit 500 ind- og udgående samtaler. Det er ca. en opringning i minuttet.*

**Alle telefoniske henvendelser til Søværnet i Korsør i dagtimerne besvares af assistent Mie Petersen, som sidder i flådestationens reception i hallen i Administrationsbygningen. Søger man nogen på flådestationens område, er Mie også behjælpelig med at vise vej.**

*Af assistent Mie Petersen,  
Stationsafdelingen*

*Foto: Vibeke L. Olsen*

## **Omstilling/reception**

Hej, det er mig, Mie, der besvarer telefonen, når I ringer til Søværnet i Korsør eller til omstillingen. Det er også mig, der sidder i

receptionen og er behjælpelig med at vise jer rundt på flådestationen, når der er nogen, I ikke kan finde.

## **Ca. 1 opringning i minuttet**

Omstillingen har åbent mandag-tirsdag kl. 0800-1600 og onsdag-fredag kl. 0800-1500. Efter endt arbejdstid samt i weekenderne overgår omstillingen til natbetjening, som foregår via Meldecentralen. På en normal arbejdsdag er der i gennemsnit 500 ind- og udgående samtaler. Det er ca. en opringning til omstillingen i minuttet.

Inden for de sidste måneder er der blevet installeret to vigtige arbejdsredskaber i omstillingen.

## **„Navne & Numre“**

Det første er et program, som blev installeret i computeren - omstillingstelefonen er en compu-

ter med et modem. Programmet hedder „Navne & Numre“ og indeholder oplysninger om telefonnumre og adresser på alle, der står anført i telefonbogen for Danmark. Jeg kan således være behjælpelig med at finde telefonnummer og adresse for alle på flådestationen, der ønsker sådanne oplysninger. Programmet er blevet installeret, så der kan spares på opringninger til 118, TeleDanmarks Oplysning.

## **Skibene tildeles telefonforbindelse via omstillingen**

Det andet arbejdsredskab, der er blevet installeret i omstillingen, er et anlæg, der bruges til at give skibene, der ligger til kaj i flådehavnen, deres faste telefonnumre. Det betyder, at lige meget hvor skibene ligger eller bliver forhalet hen, kan de altid få deres faste telefonnumre etableret. Det eneste, det kræver fra skibenes side, er en opringning til omstillingen.

## **Ventetid kan ikke helt undgås**

Her til slut vil jeg oplyse om, at der i perioder godt kan opstå lidt ventetid ved besvarelse af telefonen fra omstillingens side. Det er fordi, jeg er ene om at udføre alle arbejdsopgaverne i omstillingen/receptionen, og det er ikke alle opringninger og henvendelser, der kan besvares lige hurtigt. En ting er sikkert. Alle forespørgsler bliver besvaret med et smil!

# Hvilken tand gør mest ondt?

Beretning om 1 års orlov og arbejde inden for Grønlandstandplejen

Netop hjemvendt efter 1 års orlov fra min tjeneste som reservetandlæge på Flådestation Korsørs infirmeri er jeg på opfordring blevet bedt om at berette om mit ophold i Grønland.

Det gør jeg naturligvis gerne og håber, at læserne får bare lidt ud af min beretning – om ikke andet, så en lyst og interesse for den særegne grønlandske natur og den befolkning, som lever der.



Artiklens forfatter og hustru på vej til Qaqortoq.

Artikel og fotos: Reservetandlæge Torben Larsen, Infirmerisektionen

## En gang Grønland - altid Grønland

Lad det være sagt med det samme (så er I advaret!): **Jeg** er også „faldet“ for Grønland. Som man si'r: „Én gang Grønland – altid Grønland“! Forstået på den måde, at jeg vil vende tilbage til Grønland - på ferie eller i arbejdsøjemed. Det er jeg sikker på!

Naturen er enestående. Luften er ren og tør. Sigbarheden er derfor exceptionel. Afstandsbedømmelse er vanskelig - man ser nemt 30-40 km. I starten blev jeg nærmest svimmel af de krystalklare panoramaer af fjorde, fjelde og indlandsis.

Et andet fænomen, der har gjort et stort indtryk på mig, er **stilheden!** Man skal ikke langt væk fra

byen, op i fjeldet eller ud på fjorden, så er der stille. **Helt stille!** Ingen støj eller larm - kun naturens egne lyde. Vindens hvislen i den lave vegetation eller vandets klukken og plasken. Det er simpelt hen „blød nougat for trommehinderne“.

Roen og idyllen smitter af på ens psyke. Man tager det hele lidt mere roligt. Ikke ret mange ting er så vigtige. Man bliver automatisk ydmyg af storheden og skønheden. Det hele er bare så stort, og man er bare så ubetydelig.

## Respekt for naturen og vejret

Man lærer hurtigt at respektere naturen og vejret. Det er **det**, der bestemmer. Derfor er nok det mest anvendte ord på grønlandsk, „immaqa“, der betyder måske. Tin-

gene sker **kun**, hvis „Gud/skæbnen det vil - og vejret tillader det“.

Grønlænderne har en nedarvet evne og et talent for at leve og overleve i dette barske arktiske miljø. Og det kan de med rette være stolte af. Det kræver sin „mand“ (M/K) at klare sig. Erfaring, kløgt og tillærte færdigheder spiller en afgørende rolle for, hvordan man klarer sig.

Jeg nærer i dag en stor respekt over for de grønlandere, der klarer sig godt i dagens Grønland. Det kræver nemlig flid, stabilitet og solide evner. Den slags grønlandere findes der faktisk mange af. Drikfældige og voldelige grønlandere findes selvfølgelig også - men de præger altså ikke bybilledet, som man nemt får indtryk af i de trykte og elektroniske medier.



*Sejlads i magsvejr på en af de smukke grønlandske fjorde.*

## Vi tog springet

Nå - men „**Hvorfor Grønland?**“ og hertil vil jeg prompte svare: „**Hvorfor IKKE Grønland?**“ Det er jo en stor udfordring, oplevelse og erfaring værd!

Og da Grønlandstandplejen manglede 2 tandlæger i Qaqortoq, tog Lone og jeg springet.

Lone, min hustru, er også tandlæge og ansat i den kommunale tandpleje i Korsør. Hun var i den

sidste halvdel af 1996 ansat i Grønlandstandplejen ved tandklinikken i Nanortalik. Det er den sydligste kommune i Grønland.

I efterårsferien 1996 besøgte jeg

Lone i Sydgrønland. Vi blev så glade for hinanden, at vi forlovede os - og så glade for Grønland, at vi bestemte os for at vende tilbage til Grønland, den dag vi blev tilbudt en dobbeltstilling.

Det skete i efteråret 1998. Vi skulle passe tandklinikken i Qaqortoq (Julianehåb) i Sydgrønland lige nord for Nanortalik Kommune.

Vi besluttede os for en 1-årskontrakt med Hjemmestyret med start den 1. november 1998.

## Fjerde største by

Qaqortoq er Grønlands fjerde største by og bebos af 3.200 indbyggere. Hertil hører 3 bygder og en snes fåreholdersteder med i alt 300 indbyggere. Byen ligger lige ud til Qaqortoq-fjorden op ad fjeldsiderne, der omkranser havnen. Man kommer til Qaqortoq via

Narsarsuaq Lufthavn. Helikopterturen med en Sikorsky-61 tager 20 minutter. Herfra er der direkte forbindelse til Kastrup med Grønlandsfly. Det tager 4 timer og 20 minutter.

## Overraskende modtagelse

Vi ankom til Qaqortoq onsdag den 28. oktober – uden at have fået at vide af Hjemmestyret/Direktoratet for Sundhed og Kirke, om der var nogle til at modtage os.

**Det var der.** En klinikassistent og en portør fra sygehuset var mødt op i heliporten (det sted i Qaqortoq, hvor helikopteren lander) for at byde os velkommen og køre os hen til huset, vi skulle bo i. Det viste sig at være et dejligt hus med udsigt over havnen og tæt ved pisiffikken (det sted hvor man handler).

Efter vi havde fået bagagen ind i huset, gik vi straks ned til klinikken. Her ventede personalet på os med kaffe, kage og lys på bordet. Hvilken modtagelse og positiv overraskelse.

## En moderne klinik

Klinikken var nyindrettet for 2-3 år siden og fremstod som en moderne dansk klinik med alt til faget hørende: 3 behandlingsrum til de 2 tandlæger og 1 tandplejer, 1 profylakseklínik med tandlægestol, 1 tandteknikerlokale samt pænt og venligt venteværelse med reception. Herudover 2 depoter til materialer og kontorartikler, 1 opholdsrum med køkken inkl. køleskab, el-kogeplader og mikrobølgeovn. Alt holdt i hvidt og lyse pastelfarver.

Klinikken er en del af Qaqortoq Skole, hvor der går ca. 600 elever op til og med 11. klasse. Der er ingen børnehaveklasse - man starter i 1. klasse. Alle klasser kom-



*På havnen i Qaqortoq, hvor inspektionskutteren AGPA og andre orlogsskibe ofte lå fortøjet.*

mer til regelmæssig tandbørstning og flourskyldning hver 14. dag, ligesom i Danmark.

Så kan det jo ikke stå så slemt til med grønlandernes tænder ... tænker man? Men, jo - det **gør** det!

## Tandplejen i Grønland har det ikke for godt

Grønland er kontrasternes land - også hvad tandplejen angår. Man har måske verdens mest moderne udstyr - men samtidig en hel del grønlandere med dårlige tænder.

Den oprindelige grønlandske befolkning havde **ikke** dårlige tænder - de var bare nedslidte på grund af den specielle grønlandske proviant, som bestod af sæl, hval og fisk m.m. Tænderne blev brugt til meget, og det var med til at holde dem rene.

Det var først ved indførelsen af europæisk madskik, at det gik galt. Sukker og søde sager giver mange belægninger, og fjernelsen af disse ved hjælp af tandbørstning forudsætter en traditionel mundhygiejne. **Det var der ingen, der skænkede en tanke!** Derfor er det gået så galt de sidste 100 år. Det vil tage sin tid, før den regelmæssige tandpleje, oplysningen og den deraf følgende forbedrede mundhygiejne vil give de fine resultater, som den danske tandpleje har opnået inden for de sidste 75 år.

## Hvilken tand gør mest ondt?

Den første måned, vi arbejdede på tandklinikken, hev vi tilsammen 165 tænder ud. Vi udførte et hav af rodbehandlinger, endnu flere fyldninger og måtte til sidst opgive at lave huller i de små børns mælketænder - det var der simpelthen ikke tid til.

Hver dag mødte der 8-10 patienter op i vores akut tid (kl. 1200-1400). Det var **tandpiner**. Tand-



*Lone og "Katte" (Katrine) på klinikken, som har det bedste udstyr, men samtidig har en hel del grønlandere dårlige tænder.*

bylder, knækkede eller nedcarierede tænder er hverdagskost på en grønlandsk tandklinik. Så er standardspørgsmålet: „**Hvilken tand gør mest ondt**“? Den kan vi så starte med at behandle ved udtrækning eller rodbehandling.

## Lyse fremtidsudsigter

Inden for Grønlandstandplejen ser fremtiden trods alt noget lysere ud. De unge mennesker og de kommende generationer vil efterhånden få tradition for god mundhygiejne med en langt bedre tandstatus til følge. Det kunne allerede ses hos de unge mennesker, der gik på henholdsvis gymnasium og handelsskole i Qaortoq. Det var ikke så ringe endda. Nærmest dansk standard.

## Kun 5 grønlandske tandlæger

Der er til dato kun uddannet 5 grønlandske tandlæger. Jeg blev for øvrigt færdig som tandlæge i 1988

sammen med den første grønlandske tandlæge, Karl Lennart, der den dag i dag praktiserer i Sisimiut (Holsteinsborg) og Kangerlussuaq (Sdr. Strømfjord). Han tager nogle gange om vinteren til Kangerlussuaq på hundeslæde (150 km).

På landsplan er der til stadighed brug for ca. 25 tandlæger (normeringen) til at besætte stillingerne i de 18 sundhedsdistrikter, som stort set svarer til antallet af kommuner. De tandlæger, der står for Grønlandstandplejen i dag, rekrutteres fra alle de skandinaviske lande, flest fra Danmark, men også mange fra Sverige.

**I næste nummer af "Flåden i Korsør" fortsætter Torben Larsen sin beretning fra Grønland.**

# „Blæksprutteværkstedet“

**Ja, det hedder altså også „Minestrygnings- og Riggerværkstedet“, godt nok forkortet, ligesom alt andet i søværnet, til MIV-77.**

*Af overmekaniker Chris J. Hansen, Leder af Minestrygnings- og Riggerværkstedet*

*Fotos: Lars Skytte*

## Værkstedets bemanning

Værkstedet er bemannet med 12 personer, og arbejdet udføres af mekanikere, marinespecialister og konstabler.

Mange forskellige ting bliver lavet her.

## Kabelarbejder

Der udføres kabelarbejder på alle slags kabler, herunder søkabler, minekabler, påmontering af stik med epoxymasse, splejsninger, målinger og afprøvninger foruden diverse reparationer.

## Forsøg med nyt minestrygningsmateriel

Der laves eftersyn, afprøvning og reparationer på alt forekommende minestrygningsmateriel, herunder forsøg med nyt materiel, som f.eks. nogle store magneter, som ligger opmagasineret på Flådestation Korsør. Disse forsøg foregår i udlandet, fortrinsvis i Tyskland og Italien.

## Eftersyn og reparation af riggermateriel

Derudover er der eftersyn og reparation af alt riggermateriel, såsom wirer, trosser, stropper, bøjemateriel, lygter, redningsmidler, sikkerhedsmateriel og meget mere. MIV-77 er hovedriggerværksted i fællesværnsregi med deraf forekommende arbejder for udstationerede styrker rundt om i verden.

## Lagervarer mærkes

Der fremstilles også lagervarer på MIV-77. Når en ting, som hører til under løfte-, træk- og surringsgrej, skal udleveres fra lager, går varen igennem MIV-77 for at blive mærket med udløbsdato eller med, hvor meget den må belastes, samt hvor varen hører hjemme, og hvem brugeren er.

## Indkøb af gravørmaskine

For en del år siden viste det sig på grund af denne mærkning af materiel nødvendigt at indkøbe en computerstyret gravørmaskine til værkstedet. Det blev hurtigt klart, at denne maskine kunne bruges til skiltefremstilling. Der har siden vist sig et enormt behov herfor, og det er nu muligt at få fremstillet præcis de skilte, der er brug for.

Resultatet blev, at der blev indkøbt en lidt større maskine, som nu har været i sving et par år, og denne arbejder nu næsten på „fuld tid“ hver dag. Maskinen kan også en del. Den kan via en scanner udskrive skilte i 280 forskellige skrifttyper og i en størrelse op til 320 x 620 mm. Endvidere kan den gra-



*Marinespecialist Bjarne R. Jensen har fået en meget stor viden og erfaring med den computerstyrede gravørmaskine på Minestrygnings- og Riggerværkstedet. En af opgaverne var at fremstille en landlovstavle til Den Mobile Base.*

vere i alt fra plast til rustfrit stål samt skrive spejlskrift på gennem-sigtige plader. Efterhånden som flere har fået kendskab til denne maskine, er ordrerne strømmet ind. Mange sender blot en diskette med det ønskede.

En af opgaverne forleden var at fremstille en landlovstavle til Den Mobile Base, og for et stykke tid siden var en anden opgave at fremstille nye måleplader til en drejebænk.

Der er flere på MIV-77, der kan udføre disse gravøropgaver, men marinespecialist Bjarne R. Jensen er den, som laver de fleste opgaver. Han har fået en meget stor viden og erfaring på dette specielle område.



*Den nye computerstyrede gravørmaskine kan bruges til mange ting som f.eks. at fremstille nye måleplader til en drejebænk.*

## Torpedomissilbåden WILLEMOES redder nødstedte i Storebælt

**Torpedomissilbåden WILLEMOES stak med vemod i sindet den 7. december 1999 til søs fra Flådestation Korsør på den sidste operative sejlads. Besætningen var dog opsat på at vise omverdenen, at opgaven/farvandsovervågningen blev udført professionelt og med højt humør samt løftet hale.**

*Af kaptajnlojtnant John M. Nielsen, Torpedomissilbåden WILLEMOES*

*Foto: 4. Eskadre*

### Kutter sender nødråb

Torpedomissilbåden WILLEMOES var på vej nordover i Storebælt, mens mørket stille faldt på, da en Search And Rescue (SAR) melding indløb over radioen - en kutter med to besætningsmedlemmer om bord var i vanskeligheder nord for Langeland. Positionen, ca. 40 sømil fra os, blev hurtigt sat ud i søkortet. Gasturbinerne blev startet, hvorefter WILLEMOES hastede af sted med max. fart mod havaristen. Under forlægningen lavede kokken varm kakao. Sanitets-, havari- og lænsegrej blev klargjort, og besætningen forberedte sig til indsats.

### WILLEMOES bjærger de nødstedte

WILLEMOES ankom til

eftersøgningsområdet ca. 1 time efter første melding. Da var kutteren sunket ca. 10 min. før, og besætningsmedlemmerne var gået i redningsflåden. Tre andre skibe var allerede ankommet til området, men de havde ikke været i stand til at bjærge de nødstedte grundet søgang. WILLEMOES meldte straks, at vi var parate til at bjærge dem, og ca. 5 min efter var de vel om bord og redningsflåden surret fast på bagbord sidedæk. De bjærgede var ved godt mod og havde ikke lidt overlast trods det kolde og blæsende vejr, men de var selvfølgelig noget chokerede over det hændte. De fik hurtigt tørt og varmt tøj på og kunne lune sig i messen.



*Torpedomissilbåden WILLEMOES udførte en professionel søredning i Storebælt, da en kutter sprang læk og sank. Besætningsmedlemmerne, som var gået i redningsflåden, blev reddet og ilandsat på Flådestation Korsør.*

## De bjærgede ilandsættes på Flådestation Korsør

Efter at WILLEMOES havde sikret sig, at der ikke var nogen savnede, forlagde vi mod Flådestation Korsør for at sætte vores ”gæster” og deres redningsflåde i land. De to besætningsmedlemmer havde været på vej sydover i Storebælt i en nyrehvervet trækutter, da den sprang læk. De havde heldigvis nået at opgive deres omtrentlige position, inden kutteren sank, hvilket gjorde lokalisering af redningsflåden lettere.

## Farvandsovervågning i Kattegat

Efter ilandsætning af ”gæster” og grej fortsatte WILLEMOES på farvandsovervågning i Kattegat.

## Afsked med Chefen for Søværnets Operative Kommando

Resten af turen forløb roligt og uden dramatik, hvor WILLEMOES blandt andet under et

havneophold i Århus benyttede lejligheden til at sige farvel til Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K.H. Winther.

## Pålagte opgaver løst til punkt og prikke

WILLEMOES stævnedes ind på Flådestation Korsør den 16. december 1999, hvor vi kunne konstatere, at vores pålagte opgaver var løst til punkt og prikke, hvilket gjorde, at vi kunne afrigge enheden med god samvittighed.

## Post Scriptum:

Besætningen fra WILLEMOES overføres i år 2000 til 4. Eskadres enheder af FLYVEFISKEN-klas- sen i kamprollen, hvor engagemen- tet og entusiasmen fra ”de grønne” føres videre.

## SOLDATERSANGE - og tapre historier

af Jesper Asmussen

En særpræget sangbog med noder, akkorder og tekst.

Til enhver sang er tillige fortællinger om geografiske, historiske og kulturelle forklaringer knyttet til den spændende danmarkshistorie set af danske soldater fra alle værn og våbenarter ... folkelig og spændende læsning med masser af illustrationer af uniformer, grads- tegn og våben.

Læs desuden historierne om Dannebrog og flagdagene, om de gammelkendte hornsignaler i kamp, om den ældgamle danske kongerække, om militære medaljer og fortjensttegn, om guitarakkorderne i pædagogisk opsætning og få også officersdansen Les Lanciers med fuldstændig dansevejledning.

Køb straks denne bog hos Deres lokale boghandler for 248 kr. inkl. moms eller 298 kr. for fine nummererede og signerede eksemplarer. Merprisen tilgår Fregatten Peder Skram på Holmen.

Forfatterforlaget ATTIKA.  
I.S.B.N.-nummer: 87-7528-365-4.

# Isbryderen DANBJØRN er nu klar til isvinter

**Dette var, hvad fem medarbejdere fra flådestationen ved selvsyn kunne konstatere efter at have deltaget i en forskolesejlds med isbryderen.**

Med meget kort varsel fik fem medarbejdere fra Flådestation Korsør mulighed for at komme med på forskolesejlds med isbryderen DANBJØRN. De fem var: Bjarne Ebbesen og Jenni Petersen fra Teknisk Afdeling samt Grethe Aggergaard, Mette Kristiansen og Vibeke Olsen fra Administrationsafdelingen. Chef og næstkommanderende om bord var henholdsvis kommandørkaptajn Hans Toft og orlogskaptajn Søren Beck, begge Stationsafdelingen.

*Artikel og fotos: Overassistent Vibeke L. Olsen, Administrationsafdelingen*

## Afrejse til Frederikshavn

Udstyret med søsygepiller drog vi mod det høje nord onsdag den 17. november. På vej i det jyske faldt den første sne.

## "Bjørnen" knurrer

Ved ankomst var besætningen på DANBJØRN i gang med en øvelse. Vi fik indlogeret os. Damerne på stewardessekamrene, som lå lige over motorerne. Bjarne blev indlogeret på lodskammeret



*Det gælder om at være klædt godt på, når kulden på havet bider fra sig.*

og fik at vide, at han skulle være lods på turen. Han skulle jo gøre sig nyttig. Jo, der er forskel. Som Søren sagde: "Tyende er på nederste dæk". Tonen var hermed lagt. Sådan behandler man damerne. Gad vide, om det var fordi, larmen fra motoren skulle overdøve damernes snakken?

Skræk for nogen, fjernsynet virker ikke! Der er landskamp. Antenneanlægget har været ude af drift det sidste år. Gad vide, om det når at blive klar til en eventuel iskampagne?

Resultatet blev, at vi gik ud og spiste. Der fik vi løbende meldinger om kampen fra køkkenet.

Vi gik frem og tilbage fra byen.

Uha, der fik Søren nok motion.

## Tynd kaffe

Om bord på skibet fik vi aftenskaffe. Den klarede Bjarne, d.v.s. første kande var meget tynd. Han

### DANBJØRN-klassen

Antal	2
Fart	18 knob
Længde	75,3 m
Bredde	17,3 m
Dybgang	6 m
Byggeår	1965
Enheder	A551 DANBJØRN A552 ISBJØRN

Kilde: Forsvarskommandoens Informationsserver



*Næstkommanderende om bord på DANBJØRN, orlogskaptajn Søren Beck, tilser, at alt går rigtigt for sig, når skibet lægger til og fra kaj.*

havde lavet den, som han plejede at lave den til pigerne hjemme på ordrekontoret i Teknisk Afdeling. Derfor om igen. Her om bord vil mandskabet have rigtig kaffe. Det var jo ikke te, de ville have.

## Sengetid

Damerne ned i dybet. Ned til varmen og larmen. Hvis man ikke har tinnitus, så kan man hurtigt få det. Man kan ikke sige, at natteroen sænkede sig over skibet.

Næste morgen var det klart, at ingen af damerne havde sovet godt.

Med hensyn til toiletbesøg, så fandt damerne hurtigt ud af, at der var mange mænd om bord. Toiletbrættet skulle slås ned.

## Det er koldt derude

Torsdag lidt efter kl. 0800 lagde DANBJØRN fra. Uha, der var koldt derude.

Formiddagen gik med at se ski-

bet. Damerne kunne ikke finde Bjarne, og Bjarne kunne ikke finde damerne, så vi gik rundt i to grupper. Bevidst eller ubevidst gruppeinddeling? Det fandt vi aldrig ud af, men da Vibeke fik fremkaldt fotos fra turen, var Bjarne ikke med på et eneste af dem.

I maskinrummet fik vi en god og livlig rundvisning af maskinchefen John. Han havde været med i mange år og kunne fortælle en masse gode historier.

## Geografikundskaber på prøve

Efter frokost var vi oppe på broen, hvor vi fik mulighed for at styre „bjørnen“. Vi kunne ud af vinduerne se, at der ikke var nogen skibe i farezonen. Geografien var ikke helt på plads, idet Mette fyrede denne af, imens hun styrede: ”Er det ikke Hirtshals?” Det hørte hele styrehuset. Hun påstod, at hun havde ment Hirtsholmene. Den gik ikke, Mette.

## Dårlig vejr i sigte

Dårligt vejr i sigte. Ude på søen kontaktedes vejrtjenesten i Karup. De varslede hårdt vejr op til 18 m/s i området. Det blev derfor besluttet, at DANBJØRN skulle søge havn for natten.

Dagen efter fik DANBJØRN fra Flådestation Frederikshavn at vide, at man skulle have ringet til meteorologerne i Ål-

borg, fordi de lovede ikke så hårdt vejr. Det skulle vi bare have vidst.

## En hane og fire høns

Tilbage i Frederikshavn kørte vi fem en lille forsyningsstur op i byen. Damerne skulle lige nå at se på butikker i gågaden. Det foregik således: Bjarne gik midt i gaden, damerne for ud til siderne, kikke - kikke, og tilbage til Bjarne.

## Socialt samvær

Om aftenen var der hygge om bord. Der blev fortalt mange mere eller mindre sandfærdige historier. Det er de mest utrolige ting, der kan ske om bord på en isbryder.

Sukkerdepoter og andre depoter blev fyldt op. Alligevel blev Jenni senere på aftenen overrasket med hovedet i køleskabet. Den var nu god den citron-eller-hvad-det-nu-var-fromage. Det viste sig dog, at der var købt for få forsyninger. Utilfredshed fra chef og næstkommanderende.

## Det spøger i natten

Roen havde næsten sænket sig over skibet, og (næsten) alle damer var gået i seng. Ingen af os havde låst vores døre. Vi var vel i



*Vibeke Olsen styrer skibet med sikker hånd.*

sikre hænder på et sådant mandeskib. Pludselig fik tre af damerne besøg af en mand, som alle tre steder stak hovedet ind, kiggede, undskyldte og gik igen. Men stakkels Grethe **røg** ud af køjen. Hun fik et mindre chok.

### "Bjørnen" går i hi

Næste morgen, da vi havde fået lidt morgenmad, blev bilen pakket,

og det var tid til at køre sydpå. Hjem til stilheden. "Bjørnen" skulle til at slappe af, før en evt. isvinter truer.

Vi siger tak til besætningen for en god og larmende oplevelse på DANBJØRN.



*Isbryderen DANBJØRN (10500 HK) er med sine 2 skruer for og 2 skruer agter klar til at rykke ud, hvis der dannes is i de danske farvande. Foto: Flådestation Frederikshavn.*

## Katastrofe satte gang i opbygningen af miljøberedskabet til søs

**Danmarks miljøberedskab er pr. 1. januar 2000 overflyttet til Forsvarsministeriet. Forsvaret vil herefter alene tage sig af den fortsatte drift og vedligeholdelse samt videreudvikling m.v. af forureningsbekæmpelsesmateriellet.**

**Søværnets Materielkommandos Miljølager er nu kommet tilbage til Flådestation Korsør efter en tilværelse først som „koldt lager“ på flådestationen og senere „varmere lager“ i faciliteter ved Søbatteriet i Korsør.**

*Af fuldmægtig O.H.Jensen,  
Søværnets Materielkommando*

### Katastrofen

Som følge af en større søulykke den 18. marts 1967, hvor et stort tankeskib, TORREY CANON, stødte på et skær ud for Englands sydkyst - Land's End ved Cornwall - STARTEDE KAMPEN FOR

MILJØET!

Ca. 120.000 tons olie flød ud i Den Engelske Kanal, og en hel del olie nåede såvel de engelske sydkyster som de franske nordkyster.

### Tanker sættes i gang

Ingen lande var på daværende tidspunkt i stand til at bekæmpe så stor en olieforurening. Det satte gang i tankevirksomheden i hele verden - og dermed også i Danmark - vedr. aftaler om forureningsbekæmpelse og samarbejde, og om hvorledes man kunne beskytte sine naturarealer og havmiljøet (havet, indre farvandsafsnit, kyster, fjorde og bæltter m.v.).

### Første danske olieforurening

Til sammenligning blev Danmark for første gang i januar 1979 ramt af en endog lille olieforurening, da det svenske tankeskib, THUNTANK III, grundstødte ved Hatter Barn i Storebælt og forårsagede en olieforurening med ca. 550 tons olie. 400 tons ren olie samt 600 tons forurenede grødis blev opsamlet og forskriftsmæssigt

bortskaffet.

### Beredskabets opbygning

Danmark var allerede fra begyndelsen af 1973 med til at opbygge et beredskab, der omfattede dels mindre bekæmpelsesfartøjer med tilhørende oliebekæmpelsesmateriel i form af olieflydespæringer, olieoptagere og forskelligt hjælpeudstyr.

En del af Miljøstyrelsens skibe fra 1973 blev efter aftale mellem Miljøministeriet og Forsvarsministeriet placeret ved Flådestation Korsør, og der blev etableret et depot i første omgang på og senere ved Flådestation Korsør.

### Det kolde depot

Det var dog kummerlige forhold, materiellet her blev opbevaret under, idet en del materiel stod placeret i det fri under presenninger eller i containere. Et lille koldt lager - en letvægtsbygning uden varme - og andre faciliteter blev indkøbt af Miljøstyrelsen sidst i 70'erne og blev placeret ved den nordlige del af Østkajen. Ved Vestkajens sydlige del var bl.a.



*Miljølageret er nu flyttet ind i gode lokaler ved Nordkajen.  
Foto: Vibeke L. Olsen.*

opmagasineret lettere olieflydespæringer.

Denne løsning viste sig i længden at være uacceptabel, hvorfor der yderligere blev erhvervet en isoleret container med et mindre værksted med strøm og varme.

### Det varme lager

Udviklingen af miljøskibe og materiel gik stærkt i slutningen af 70'erne og i begyndelsen af 80'erne. Miljøstyrelsen rådede således i 1981 over 18 stk. større og mindre fartøjer, men også over en veludbygget miljøbekæmpelsesmaterielpakke. Dette dannede grundlaget for en yderligere ekspansion, der i 1993 førte til lejeovertagelse og etablering af specielle faciliteter ved lagerbygninger tilhørende Korsør Havnesmedie A/S i civilhavnsens vestlige del lige op til Søbatteriet i Korsør.

Bygningerne og faciliteterne passede sådan nogenlunde til det behov, der var opstået. En stor del af materiellet var samlet. Det lå under fuld varme, og der var mulighed for reparation og overhaling af udstyr m.v.

### Hovedlageret flyttes til Flådestation Korsør

Udviklingen fortsatte. Politikerne fandt - ved Forsvarsforliget i 1995 - det samfundsmæssigt mere optimalt at samføre dele af Miljøstyrelsens know-how og det tilhørende miljøbekæmpelsesmateriel, herunder også eksisterende søgående enheder specielt designede for olie- og kemikalieforureningsbekæmpelse til søs.

Lejemålet ved Søbatteriet blev opsagt i foråret 1999 med udflytning senest den 30. juni 1999 med henblik på bl.a. at samle materiel og aktiviteter inden for hegnet på flådestationen.

Ud over beredskabskorpslagre forefindes også tungere materiel udlagt i Esbjerg, Thisted, Frederikshavn, København og Korsør samt ved Allinge på Bornholm.

Søværnets Materielkommandos Centralledelse har fra 1999 udlagt økonomiske midler til Flådestation Korsør til vedligeholdelse og genskaffelse af materiel.

*"Miljø-Brian" modtager, registrerer og opbevarer indsamlede olieprøver.*

*Foto: Vibeke L. Olsen.*

### Ansvar for miljøforureningsbekæmpelsesmateriel

Det statslige beredskab til bekæmpelse af olieforurening til søs blev etableret i 1970 under det daværende Handelsministerium. Senere blev beredskabet overflyttet til Miljøministeriet, da dette blev oprettet i 1972. Fra 1996 og succesivt fremefter er beredskabet overflyttet til Forsvarsministeriet for helt at være overgivet hertil fra 1. januar 2000.

Herefter vil forsvaret alene tage sig af den fortsatte drift og vedligeholdelse samt videreudvikling af forureningsbekæmpelsesmateriellet.

Forureningsbekæmpelsesmateriellet blev 1. april 1999 overført fra Søværnets Materielkommandos Centralledelse til Flådestation Korsør, Teknisk Afdeling.

Herfra koordineres arbejdet nu med tilsyn, kontrol, vedligeholdelse og reparationer af olieforureningsbekæmpelsesmateriellet placeret på en række forskellige depoter landet rundt samt på miljøskibene – men i særdeleshed ved Søværnets Materielkommandos Hovedmiljølager i Korsør.



# MED PETER TORDENSKIOLD PÅ TOGT I NORDEUROPÆISKE FARVANDE



*Korvetten PETER TORDENSKIOLD kunne godt gøre sig i selskabet med de større enheder fra andre NATO-lande. Arkivfoto.*

**Midt i juli måned var besætningen på PETER TORDENSKIOLD klar til at deltage i den årlige STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC (SNFL) deployment. Forud var gået måneders spænding om, hvorvidt vi skulle til Adriaterhavet for at deltage i det internationale engagement rettet mod overgrebene i Kosovo, eller om vi "blot" skulle gennemføre øvelsessejlad med SNFL i Nordeuropa. Det gør naturligvis en forskel for besætningen, men ikke mindst for familierne, om man sejler af sted for at deltage i mulige krigshandlinger eller i en øvelse.**

*Aforlogspræst Peter Skov-Jakobsen, PETER TORDENSKIOLD*

## Klar til togt

PETER TORDENSKIOLD og besætning var klar til at gøre arbejdet, uanset hvilken af disse rammer korvetten nu engang skulle udfylde, og 19. juli 1999 lå korvetten klar, toppet op med forsyninger, brændstof og skarp ammunition. Situationen i Kosovo var afklaret, og det var bestemt, at årets SNFL-togt skulle afvikles som en rutinedeployering i nord-europæiske farvande. Andre skygger havde dog også ramt os. Der var problemer med besætningen, og det forekom så uretfærdigt, at søværnets sejlene personel skulle betale så dyrt for at forrette sin tjeneste under de beskrevne forhold.

## Parade før afgang

Dette til trods prøvede alle dog at holde humøret højt, og inden vi sejlede, blev der afholdt en mindre parade på kajen, hvor eskadreachef, kommandør Søren Lund, ønskede besætningen en god og produktiv

sejlad, hvorefter korvetten tog af sted på tre måneders togt i de nord-europæiske farvande.

## (Be)skattet mad

De første par dage blev brugt til at kontrollere, hvorvidt alt fungerede, inden vi tilsluttede os den øvrige SNFL-styrke i Zeebrugge. Allerede her nåede vi at få det første dårlige vejr. Nogle fandt deres søben, medens andre af os måtte bukke under for Kong Neptun's luner og ofre den højt (be)skattede mad. Hvilken uretfærdighed!

## Første stop Belgien

Humøret fejlede dog ingenting. Der var en professionel arbejdslyst og store forventninger til, hvad de næste måneder ville bringe med sig af opgaver og oplevelser. Belgien var vort første stop. Her havde de andre enheder ligget i nogle uger for at reparere og puste ud efter arbejdsindsats i Adriaterhavet. I løbet af weekenden kom de andre

besætninger tilbage, og der var ikke mere så ensomt i havnen. Vi kom vidt omkring i Belgien. Oplevelseslysten var stor. Nogle tog den lange vej til Bruxelles, andre nøjedes med byer i nærområdet som Gent, Brugge og Antwerpen.

### Besøg i nyt NATO-land

Så til søs igen og på vej mod Gdynia. Det begyndte i den "blide" ende, da vi alle skulle føle hinanden lidt på tænderne og se hinanden an. Det viste sig hurtigt, at vores hjemlige træningsprogram havde båret frugt, og at vi straks var klar til at være en integreret del af SNFL.

### Polske styrker deltager i øvelsen

Det var spændende at komme til Polen, som var nyoptaget i NATO, og der blev gjort meget ud af os, så som store receptioner, udflugter og alskens tilbud. Alle skulle føle sig velkomne. I den kommende uge ville SNFL øvelsesaktiviteter blive holdt sammen med polske flådeenheder, og vi gjorde vores til, at de skulle føle sig brugte, velkomne og udfordrende.

### København „indtages“

Desværre forlod den polske styrke os, inden vi nåede København, som var vores næste mål, og hvor vi skulle være værter i nogle dage. Det var en god og behagelig oplevelse atter at sejle ind til København, og det var desværre også forbundet med vemod at sejle derfra igen. Tanken faldt hurtigt på gamle dage! Under opholdet i København fik de udenlandske besætninger vistnok gjort byen usikker. Det lød i hvert fald som om, de havde fundet alle de mest interessante steder, når vi talte med dem siden hen.

### Besætninger med humor

I de næste to havne skulle der stå Norge på dagsordenen. Det gik hurtigt med at konsolidere vores position i SNFL, også selvom korvetten efterhånden blev pålagt flere og flere opgaver. Overalt blev der lagt en stor arbejdsindsats, sådan at korvetten kunne gøre sig i sammenligning med styrkens øvrige enheder. Senere på øvelsen var der nogen, der kom til at kalde os små, og det tog vi meget fortrydeligt op, for skibet havde jo vist hele tiden, at det så vissevis ikke er størrel-

sen, der gør det; men at det kommer an på, hvor vaks man er! Det gjorde vi så opmærksom på ved vores slet skjulte humor, og vi tror, at både tyskere og englændere, canadiere, amerikanere, nordmænd og nederlændinge kan huske os.

### Opgaver løses døgnet rundt

Der bliver arbejdet hårdt på sådan en øvelse. Der er opgaver, som skal løses døgnet rundt. På intet tidspunkt er der fuldstændig stille. Kommunikationsudstyret sørgede for, at vi ikke var i ro på noget tidspunkt. Vi var der heller ikke for at få ro, men for at deltage og lære nyt. Vi var der for dygtiggørelsens og sammenholdets skyld. Rutiner blev oparbejdet, så de sad med en sikkerhed, som var blevet styrket, siden vi forlod Korsør.

### Gadeoptøjer i Liverpool

Når ugerne er fyldt med arbejde, og man trofast går sine vagter, er det godt med ophold i havn. Så får man både lidt til nysgerrigheden, turismen og samværet med de andre under afslappede former. Disse afslappede former er dog meget forskellige fra havn til havn, og f.eks. i Liverpool kom vi til at ligge i et ildelugtende havneafsnit, som endda blev spærret af, fordi der var store gadeoptøjer, efter at Liverpool havde tabt i fodbold.

### Kursen sættes mod Frankrig

Sommeren var blevet til efterår, da vi sejlede fra Liverpool mod Frankrig for at deltage i en stor NATO-øvelse. Vejrudsigten i området var ikke gunstig, og søerne i det Irske Hav lærte os noget om, at det går op og ned i tilværelsen, og at man pænt må affinde sig med det. Brest var næste havn, en by med megen historie. Nogle var fri-



Korvetten PETER TORDENSKIOLD (t.h.) syner ikke meget blandt de øvrige NATO-enheder. Arkivfoto.

ske og tog til Paris, andre gik op i byen og lod sig forkæle på diverse restauranter.

### Nyttige og gode venskaber knyttes

Både her og i den sidste havn, Portsmouth, var det ganske klart, at et af formålene med at deltage i sådanne øvelser, var at man lærer de andre at kende, og det var lykkedes. I løbet af månederne var der opstået mange bekendtskaber og venskaber på kryds og tværs af nationaliteter og skibe, og mange mødtes med hinanden, når vi var i havn. Forhåbentligt er der blevet grundlagt nogle fine små netværk, der kan vise sig nyttige og gode i de kommende år.

### Storebælt i sigte

Det var selvfølgelig med nogen vemod, at vi lavede den sidste „sail past“ ved vores afsked med SNFL, for det havde nu været nogle gode måneder. Alle glædede sig til at se Korsør og Storebæltbroen og høre meldingen: ”Vi overgår til strømforsyning fra land”. Klokkeren 8 en tidlig oktober morgen anløb vi Korsør, og så skulle det være godt at komme hjem til dem, vi havde savnet!

## Ny chef for 2. Eskadre



*Kommandør Kurt Birger Jensen. Foto: Lars Skytte.*

### Chefskifte 11. februar 2000

Den 11. februar tiltrådte den 50-årige kommandør Kurt Birger Jensen som ny chef for 2. Eskadre.

Kommandør Kurt Birger Jensen afløser kommandør Søren Lund, der påbegynder kursus ved NATO Defence College i Rom.

### Tjenesteforløb

Den nye eskadrechef kommer fra Forsvarskommandoen, hvor han siden 1996 har beklædt posten som Chef for Ledelsessekretariatet. Tilbage i perioden 1993 til 1995 var han chef for korvetten OLFERT FISCHER og chef for Division 21.

Kommandør Kurt Birger Jensen påbegyndte sin militære karriere med en længere årrække i den da-

værende Torpedobådseskadren på Holmen. Derfra kom han til Forsvarskommandoens Personelstab. Efter videregående stabsuddannelse var han næstkommanderende i korvetten NIELS JUEL og senere kursusofficer ved Forsvarsakademiet. Kommandøren var i 1991 næstkommanderende i den ene af OLFERT FISCHERs to besætninger under operationen i Den Persiske Golf. I 1992-93 var han elev på Naval Command College i USA og vendte herefter tilbage til 2. Eskadre som skibschef og divisionschef.

### Bosat i Virum

Privat er Kurt Birger Jensen gift med Anne Grethe Østergaard og bosat i Virum. Parret har to børn.

# Det lugtede lidt af „rigtig krig“

Efter en succesrig enhedsøvelse på Bornholm er bevogtnings- og nærforsvarsstyrken fra Marinekaserne Korsør med oprejst pande og stolte skridt nu klar til at gå sin nedlæggelse i møde.

**Søndag den 14. november 1999 kl. 1700 stod 2. deling klar til deres sidste store prøvelse i det danske forsvar - 12 dages øvelse på vinterkolde Bornholm. Alt var pakket ned, og den sidste pizza konsumeret. Da klokken slog 2300, var der ro på marinekasernen i Korsør.**

*Af premierløjtnant J.Fjordbak og løjtnant Line Bay, Marinekaserne Korsør*

*Fotos: Kaptajnløjtnant P.Heitmann og premierløjtnant J.Fjordbak, Marinekaserne Korsør*

## Med militærfly til Rønne

Mandag morgen kl. 0400 udpurring. På med tøjet - HUSK det varme undertøj! Det er nu, det går løs.

Spændingen var stor, da bussen hentede alle mand kl. 0515 for at køre dem til Flyvestation Værløse. Øvelsen startede flot, nærmest vindstille, og en flyvetur i G III Gulfstream var i vente. For nogle var dette deres første tur i luften og for langt de fleste første gang med et militærfly. Flyet måtte flyve to gange for at få alle med. Turen gik godt. På grund af piloternes flyvetidsregler blev den nødvendige ventetid i Rønne lufthavn brugt på toiletter, i varme lokaler

og ved sodavandsautomaterne. Nu var vi klar til øvelse.

## Parade for Chefen for Bornholms Marinedistrikt

Efter de første timers ren afslapning var der parade for Chefen for Bornholms Marinedistrikt. Han var glad for at se os på øen og ønskede alle en god øvelse.

## Rønne Havn bevogtes professionelt

Øvelsen var nu endelig i gang, og første stop var havnebevogtning på Rønne Havn. Delingen fik tildelt den sydligste del af havnen, og inden længe var bevogtningen etableret. Alle var ved godt mod, og diverse momenter blev håndteret flot og professionelt af de værnepligtige. „Fjendestyrken“ bestod af hjemmeværnsfolk fra Marinehjemmeværnsflotille 471, og disse startede første nat med spionage mod styrken samt forsøg på at liste en mørkelagt hjemmeværnskutter ind i havnen bag bornholmerfærgen.

## Dårligt vejr sætter ind

Desværre begyndte Bornholm at vise sig fra sin skumle side. Vinden tog til, og den før så behagelige temperatur blev reduceret kraftigt. De værnepligtige havde indtil nu ellers været forskånet for dårligt vejr på deres øvelser. Den kolde blæst og lave temperatur var dog kun starten på, hvad der endnu

var i vente.

## Reparation af bivuakker

Da solen endelig lod sig skinne over Bornholm, var den pletvis dækket af skyer, og den havde medbragt en kraftigere vind. Bivuakkerne i bevogtningsområdet havde mistet pløkker i løbet af natten, og de fleste stod op til reparation af deres midlertidige hjem.

## Mineombordgivningsøvelse med orlogskutter

Kl. 1030 skulle to grupper deltage i mineombordgivningsøvelse med orlogskutteren SAMSØ. Havnebevogtningen skulle derfor fortsætte med kun to grupper. Dette forløb fint, og kl. 1230 var delingen igen samlet og klar til endnu 11 døgn øvelse. Onsdag den 17. november var havnebevogtningen slut og „den grumme fjende“ slået. Igen havde bevogtnings- og nærforsvarsstyrken sejret.

## "Ødelagte" køretøjer

Vi kørte nu ud i det grønne for at være hemmelige. Der blev skudt med gevær M/95 på Simblegaard skydebaner, og efter midnat den 18. november gik vi ind i vores bevogtningsområde. Kort tid efter angreb „fjenden“, som havde fået øje på konturen af diverse bivuakker og sneget sig ind på området. Der blev slået alarm og „fjenden“ slået på flugt, men køretøjerne var

blevet „ødelagt“. Derfor blev alt pakket sammen, og så var det ellers af sted med rygsækken på nakken. Efter flere kilometers hurtig march var delingen sluppet væk fra „fjenden“, og der kunne nu etableres et nyt bevogtningsområde.

### Admiral besøger styrkerne

Fredag 19. november. Det regner, det er koldt, og vi ligger i bevogtningsområdet i Strandmarken for at beskytte Marine-distriktets Sømilitære Udrykningsgruppes radarvogn. Chefen for Søværnets Materielkommando, kontreadmiral P.B.Sørensen, kigger forbi for at tilse styrkerne og overvære forskellige øvelsesmomenter. Han var imponeret over det gode humør, den høje moral og den måde, bevogtningen var etableret på.

### Effektiv bevogtning

De værnepligtige havde været i stand til at gemme 5 køretøjer 200 meter inde i en forholdsvis åben skov. Disciplinen blandt de værnepligtige var høj, og man havde lært meget af den forrige nats fejltagelser. Admiralsbesøget var dårligt slut, da „fjenden“ blev overrumplet af den fremragende bevogtning. De væltede nærmest over bivuakkerne, og de „fjender“, der ikke straks blev nedkæmpet, blev taget til fange.

### Indkvartering i halmlade

Trods nattens gode resultater var humøret ved at dykke en hel del. Det var blevet lørdag, og man skulle have været i byen. I stedet lå de værnepligtige i botanikken på Bornholm i slud og regn og med tøj og udstyr gennemblødt. Nedbøren faldt ned i konstante strømme og med den humøret. Det bragte derfor smil hos alle, da den



*Bornholmsk missilbatteri, som delingen forsvarede med stor succes.*

næste nats indkvartering skulle foregå i en åben halmlade. Tøj og soveposer blev hængt til tørre, og der blev arrangeret varmeovne, så også støvlerne kunne tørre.

### Trussel mod missilbatteri

På det tidspunkt var bevogtningen af radarvognen ikke længere aktuel, og i stedet skulle delingen nu bevogte et missilbatteri. Trusslen var ca. 45 mand fra forskellige hjemmeværnspatruljekompagnier i Danmark, der ville angribe os i løbet af lørdagen eller søndagen. De almindelige hjemmeværnsgrupper var på plads i fortærrænet, og nu lugtede det lidt af „rigtig krig“. De hjemmeværnsfolk, der eventuelt overlevede kampen ude i fortærrænet, ville forskyde tilbage til os. Vi ville så få tilgang af dem, så vores bevogtning blev optimal.

### „Fjenden“ nedkæmpet på kort tid

Tidligt søndag 21. november blev delingen angrebet af patruljekompagnierne. Hele delingen var klar. Fra alarmen gik, til „fjenden“ var nedkæmpet, og alt igen var under kontrol, gik der forbløffende

kort tid. Igen var delingen udsat for en succesoplevelse.

### Belønning

Som belønning rykker vi til Almegårds Kaserne, hvor der bades, og der bliver også tid til et besøg på KFUM. Senere forskydes til skydeterrænet ved Raghhammer Odde, og delingen får lov til at hvile ud i varme lokaler på Eskildsgaard.

### Bagholdsangreb

Mandag og tirsdag var der skarpskydning. Det drejede sig både om enkeltmandshandlebaner, gruppeskydninger og delingskydninger, der løb af stablen både om dagen og om natten. Efter endt natteskydning, omkring midnat, blev der forskudt til et område omkring Hammershus, hvor delingen faldt i et baghold og mistede alle sine køretøjer.

### Nutella overgivet til „fjenden“

Der måtte derfor fortsættes gruppevis med fuld oppakning til fods ad en udpeget korridor, hvor der var fyldt med „fjender“ og



*Gruppeskudning ved Raghammer Odde.*

„fjendtlige“ hundepatruljer. Nogle grupper blev angrebet, andre taget til fange, men blev sluppet fri senere, efter at de havde afleveret alt, hvad der ikke havde med øvelsen at gøre, så som Nutella!

### **En svær rute**

Målet var efter 18 km at nå Nyker Plantage onsdag morgen inden kl. 0700, hvilket ikke lykkedes for en eneste af grupperne. Ruten var simpelthen for svær, når marchen foregik med rygsæk, bedre kendt som „tægen“, og med „fjender“, der konstant angreb og stressede folk.

### **Hjælp fra de himmelske magter**

En gruppe mistede kortet over ruten, men fik hjælp af de himmelske magter. De var så heldige at møde en munk i hvid kutte og bare fødder i sandaler. Han kunne fortælle, at de vistnok var lidt nord for Klemensker. Ly for dagens lys måtte så foregå alternative steder i patruljebevogtningsområdet, og alle formåede at få noget søvn, inden det blev mørkt, og marchen kunne fortsætte.

### **Trætheden overmander**

Onsdag eftermiddag. Alle var nu trætte, og fødder og ryg bar tydeligt præg af 10 døgn øvelse. Alle kæmpede dog flot og klarede sig med godt kammeratskab og støtte hele vejen igennem. Trætheden havde gjort sit indtog, og som folk blev mere og mere overtrætte, blev humøret på en mærkelig måde også højere. Efter angreb fra hjemmeforsvarets side, var der nu over-skud til at stoppe op og snakke med dem, og rygerne kunne nasse sig til cigaretter. Omkring midnat var de sidste i mål efter ca. 35 km march, og med stoltheden lysende ud af øjnene kunne de sidste seje tage sig et velfortjent bad og pleje deres yderst ømme fødder. For de få, der kom til skade undervejs og blev taget ud af øvelsen, havde der været rengøring af våben hele natten, og dette fortsatte til den lyse morgen. „Nattesøvnen“ blev vel tiltrængt tilbragt i et opvarmet lokale.

### **Klar til hjemrejse**

Torsdag den 25. november var der frisk morgenbrød. Alle måltider under hele øvelsen havde el-

lers bestået af feltrationer. Der var også mulighed for et sidste bad. Det rent øvelsesmæssige var nu slut, og alt, hvad der var tilbage, var rengøring af alle lånte ting samt delingens egne våben. De lånte våben skulle ligeledes afleveres. Derefter var der afgang til færgen.

### **Trætte og glade soldater**

Delingen ankom i god tid, inden færgen sejlede klokken 1530, så der var tid til at „plyndre“ en pølsevogn på Rønne Havn. Færgeturten foregik med slik, sodavand og søvn. Alle var glade, men yderst trætte, da vi endelig så marinekasernen i Korsør omkring midnat torsdag den 25. november.

### **En æra er slut**

Den sidste enhedsøvelse er slut.

De sidste værnepligtige er uddannet, og bevogtnings- og nærforsvarsstyrken tager sine sidste få desperate, men stolte åndedrag...

En æra er slut.

Med oprejst pande og stolte skridt er bevogtnings- og nærforsvarsstyrken klar til at gå sin nedlæggelse i møde.

# "Kabysrygter"

*Afseniorsergent Mogens P. Larsen,  
Cafeteriabestyrer*

*Foto: Vibeke L. Olsen*

## Nyt fryserum

Den 17. december 1999 blev cafeteriets nye fryserum taget i brug. Ideen til et fryserum blev skabt for ca. 7 - 8 år siden, så vi er utroligt glade for, at vi i dag har fået et stort og moderne fryserum.

## Eget morgenbrød

Det nye fryserum har givet os mange muligheder for at købe rigtigt ind. Dette har bl.a. resulteret i, at vi nu kan bage vores eget morgenbrød, og det ser ud til at være en god ide.

## Ingen stegeos

Vi har tillige fået nyt ventilationsanlæg i cafeteriet, så vi er fri for stegeos og damp fra ovne, friturer, kipsteger og kipgryder, og der vil blive installeret hæve-/sænke arbejdsborde.



*Så er frisk morgenbrød klar til salg.*

## "Pensionistdag"

Der afholdes „Pensionistdag“ på Flådestation Korsør  
**onsdag den 7. juni 2000.**

Invitationer vil blive udsendt til berørt personel.

