

FLÅDEN

I KORSØR



Nr. 2

Juni

2001

REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør
Sylovsvej - 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:

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

Lay-out/skrivning:

Mekaniker Frank R. Jacobsen
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 87 49
E-mail: fj.sta@flskor.svn.dk

WEB-master/redaktionsmedarbejder:

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

Redaktionsmedarbejdere:

Premierløjtnant Janne K. Larsen
Chef for Operative Sektion, 2. Eskadre
Tlf. 58 30 85 13

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

Værkmester B. Creutzburg
Leder af Ammunitionsværksted Egø
Tlf. 58 37 26 66 lok. 7

Fotograf:

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

Telefax:

58 30 82 78

Tryk/udsendelse:

FLÅDESTATION KORSEØR
FORSYNINGSAFDELINGEN
SØVÆRNETS PUBLIKATIONS-
FORVALTNING

*Stof fra dette blad kan frit anvendes,
der skal blot kildehenvises.*

Forside:

PETER TORDENSKIOLD og RHEINLAND-PFALZ på Aruba
Foto: PETER TORDENSKIOLD Læs herom side 18

Bagside:

NIELS JUEL på PLAYEX 2001
Foto: NIELS JUEL

Indhold

Boardinguddannelse i søværnet	Side 3
En Division flytter ud	Side 5
Hurtig reaktion	Side 9
Første „Blue Game” for Division 24	Side 10
På tur til Oksbøl	Side 12
Flydedokkens farvel	Side 14
„Tillidsmand” for værnepligtige menige	Side 15
„Pensionistdag”	Side 17
PETER TORDENSKIOLD i Caribien	Side 18
Slaget på Rheden år 2001	Side 27
Det ydre og det indre miljø	Side 29
„Det store oliespil”	Side 30
Miljølagerets deltagelse i olieforurenings- bekæmpelse	Side 34



Slaget på Rheden 2001 blev markeret på mange måder.
Læs herom side 27



Uddannelsen består bl.a. af „bevægelse på skib”.
Læs herom side 3



Slut med taktiske dokninger.
Læs herom side 14

Boardinguddannelse i søværnet

Søværnet kan i dag tilbyde en boardinguddannelse til personel fra skibsbesætninger som enten skal indsættes i NATOs umiddelbare reaktionsstyrke eller i forbindelse med deltagelse i internationale operationer i FN-regi.

*Afpremierløjtnant
Bo Flemming Overgaard,
NIELS JUEL
Fotos: NIELS JUEL*



Der stilles store krav til fysikken med den megen oppakning.

Udvidet operationsområde

Med korvetten OLFERT FISCHERS deltagelse i „Operation Desert Shield” og „Operation Desert Storm” i den Persiske Golf 1990-1991 samt korvetternes deltagelse i „Operation Sharp Guard” i Adriaterhavet 1993-1996 har søværnet gradvist udvidet operationsområdet fra det danske nær-område og samtidig blevet pålagt at udføre boardinger.

Frømand er instruktører

Boardinguddannelsen gennemføres med Frømandskorpset som overordnet koordinator, og det er ligeledes Frømandskorpset, som stiller instruktører til rådighed.

I marts måned 2001 havde korvetten NIELS JUEL deltagelse

med 7 personer i boardinguddannelsen sammen med inspektions-skibet HVIDBJØRNEN.

Der stilles store krav

Vi mødte en mandag formiddag på Antvorskov Kaserne i Slagelse, hvor Frømandskorpset stod klar med instruktører, som skulle kontrollere, at de udvalgte besætningsmedlemmer kunne opfylde de fysiske krav. I de kommende to uger under Frømandskorpsets ledelse blev alle klar over, at de opstillede fysiske krav ikke blot var til for at genere os.

Op og ned ad lodslejdere med trawlerdragt, fragmentationsvest, materielvest, redningsvest, rygsæk samt pistol og maskinpistol stiller ganske store krav til den enkeltes fysik.

Generelt består uddannelsen af tre hovedemner: „Bevægelse på skib, kamp i afgrænset område og sanitets-tjeneste”.

Træning i reaktions-skydninger

De første 4 dage skiftedes NIELS JUELS boardinghold og HVIDBJØRNENS boardinghold til henholdsvis at være på skydebanen og til at træne bevægelse på skib om bord i korvetten OLFERT FISCHER.

På skydebanen trænede vi skydning med pistol og maskinpistol efter et begreb, som Frømandskorpset kalder CQB (Close Quarter Battle). CQB kan oversættes til „kamp i et begrænset område”. Vi trænede i reaktions-skydninger på nært hold med både pistol og maskinpistol, og denne form for skydning var noget helt nyt for os alle.

Fremrykning og tilbage-trækning om bord læres

Bevægelse på skib i forbindelse med boarding var også noget helt nyt for os alle. Som boardinghold lærte vi fremrykning og tilbage-trækning på skib under situationer, hvor en fjendtlig handling var udvist, og dækning af hinanden var nødvendig. Enhver, der har været om bord i et af søværnets skibe, ved, hvor mange luger, rum, op- og nedgange, der findes, og det er derfor ikke vanskeligt at forestille sig, hvor komplekst en fremrykning eller en tilbagetrækning i et skib kan være.

Valget af Frømandskorpset som krumtap under boardinguddannelsen bekræftede korpsets professionalisme og grundighed både på skydebane og om bord.

Injektion med saltvand

Sidst på ugen begyndte vi på sanitetstjenesten. Sanitetstjenesten involverede både den livreddende førstehjælp og evakuering fra skib. Vi havde alle hørt rygter om, at sanitetsundervisningen involverede en kanyle med saltvand og ganske rigtigt. Torsdag eftermiddag skulle vi alle give en injektion med saltvand enten på os selv eller på sidemanden. Efter mange overvejelser og interne forhandlinger endte vi dog alle med at give en injektion i egen eller i sidemandens lårmuskel. Så fik vi prøvet det !



Boardingholdet klar til aktion.

Platform fra Letland

I den sidste uge blev alle trådene samlet, og vi trænede egentlige boardinger om bord i OLFERT FISCHER, hvor NIELS JUELS boardinghold og HVIDBJØRNENS boardinghold skiftedes til at være figuranter.

Det oplagte skib KVEDARNA fra Letland, som ligger ved Flådestation Korsør, blev også anvendt som platform for boarding. Den ene af lektionerne involverede SIMULATION [simulerede angreb, red.], ammunition „paintball”. Dette tilførte boardinggen af KVEDARNA den sidste dimension af realisme.

Engelsk fregat bordet

Som afslutning på uddannelsen foretog vi en boarding om bord i miljøskibet GUNNAR SEIDENFADEN. Instruktørerne fra Frømandskorpset deltog som figuranter, og vi skulle nu bruge alle de ting, vi havde lært gennem to ugers uddannelse for at få et tilfredsstillende resultat.

Boardinguddannelsen er afsluttet og NIELS JUEL har allerede været i ilden. Ugen efter boardinguddannelsen deltog NIELS JUEL i øvelse PLAYEX og korvetten skulle borde den engelske fregat CARDIFF.

Vi fik god brug for alt det ny indlærte fra boardinguddannelsen og kunne vende tilbage til NIELS JUEL med en følelse af, at det var gået godt.

Der er ingen tvivl om, at den positive tilbagemelding, som NIELS JUELS boardinghold efterfølgende modtog fra CARDIFF, bl.a. også er Frømandskorpsets fortjeneste.



Under øvelse PLAYEX blev den engelske fregat CARDIFF bordet.

En division flytter ud

Under mottoet „*indflytning frem for udflytning*” og med nøgleord som *indflydelse* og *smidiggørelse* er Division 33 gået i spidsen for den del af projekt S3080, der vedrører minerydningsenhederne – udflytningen til Flådestation Frederikshavn.

Afkaptajnløjtnant Peter Krogh,
 Chef for Division 33
 Fotos: SVÆRDFISKEN



Division 33 består af SVÆRDFISKEN, MAKRELEN og HAJEN samt p.t. 10 minerydningsdroner og ministryningsfartøjer.

Projekt S3080

Som anbefalet af Forsvarskommissionen af 1997 og bestemt ved Aftale om Forsvarets Ordning 2000-2004 justeres dele af søværnets struktur i disse år. Som en konsekvens heraf har vi allerede oplevet udfasningen af WILLEMOES-klassen, sammenlægningen af 2. og 4. Eskadre samt oprettelsen af Søværnets Taktiske Stab. Tilbage af dette projekt, med betegnelsen S3080, udestår udflytningen af Division 33 enheder til Flådestation Frederikshavn.

Indflydelse på udflytningsprocessen

I foråret 2000 blev Chefen for 3. Eskadre udpeget til at forestå planlægning, tilrettelæggelse og gennemførelse af den forestående udflytning af de 3 minerydningsenheder med tilhørende droner.

Eskadrechefen indkaldte umiddelbart ledelsestriumviratet fra Division 33 til et koordinerende møde omkring opgavens optimale løsning. Da Division 33 enheder allerede på et meget tidligt tidspunkt gav udtryk for ønsket om at få den størst mulige indflydelse på udflytningsprocessen, blev det besluttet at uddelegere den indledende studiefase vedrørende udflytningens konsekvenser til Chefen for Division 33.

Problemområder identificeres

Så fik vi travlt. Opgaven bestod i „at identificere forhold og problemområder i relation til Division 33 udflytning til Flådestation Frederikshavn tentativt forår 2002 og fremkomme med forslag til løsning og afklaring af disse”. På denne baggrund blev der lokalt i Division 33 afholdt et antal brain-

stormmøder for gensidig oplysning og koordinering af opgavens løsning. Hurtigt viste der sig en skitsering af større emneområder, hvorefter officerer, befalingsmænd samt talsmænd blev inddraget i udfærdigelsen af en rapport til identificering af tænkelige problemer inden for emneområderne: Personelforhold, MCM¹-operative forhold, materiel, logistik og vedligeholdelse samt vagtforhold.

Personelafgang forudses

Uden at redegøre for arbejdets enkeltheder synes det relevant at fremhæve en række forhold, som de tværfaglige emnegrupper har fundet af væsentlig betydning for udflytningsprocessen.

¹ Mine Counter Measures – modforholdsregler mod miner og minerydning.

I relation til personallets stillingstagen til udflytningen synes den endelige 2 års varsling om udflytning samt udsigten til en 6 måneders overgangsperiode i Frederikshavn - uden uvildig forflyttelse af fast tjenestested - som en personlevnlig og rimelig ordning. Alligevel må der forudses en ikke ubetydelig afgang af især stampersonel af mellemlidergruppen i f.m. udflytningen. For en væsentlig del af denne personelgruppe, hvorfra Division 33 rekrutterer 21 normer, kan tjeneste fra Frederikshavn ikke forenes med familielivet i Københavnsområdet, ligesom tanken om at flytte familien til Frederikshavnsområdet forekommer fjern.

Overnatning i egen køje

På manuelt niveau synes fastholdelsesproblematikken væsentligt bestemt af muligheden for at kunne overnatte om bord i egen køje i f.m. daglig tjeneste, uddannelse og vagt på Flådestation Frederikshavn. Ja, overnatning i egen køje synes næsten at have fået karakter af et ufravigeligt krav. Kun



Den altomfavnende „sprutte” med STANDARD FLEX 300 MCM-systemets bestanddele er divisionens logo.

et fåtal af besætningerne udtrykker reel hensigt om at flytte deres familie til Nordjylland.

Permanent liggeplads

Division 33 MCM-officerer og deres MCM-befalingsmænd analyserede en række problemområder relateret til MCM-operative og træningsmæssige aspekter affødt af udflytningen. En række praktiske

forhold blev belyst og afklaret, ligesom flere - længe ønskede - muligheder åbnedes, herunder forøget samarbejde med AIS² samt muligheden for at opnå permanent liggeplads til kaj for en samlet Division 33, hvor moderfartøjerne kan have sine minerydningsdroner på siden.

Minetræningsbane

Forslaget om oprettelse af en arbejdsgruppe til etablering af en minetræningsbane for MCM-enheder og MCM-dykkere i nær tilknytning til Flådestation Frederikshavn som erstatning for den eksisterende ved Elefantgrunden i Musholm Bugt er et konkret resultat af emnegruppens anstrengelser.



En MCM-dykker beskæftiger sig bl.a. med rydning af miner fra havbunden.

² Action Information School - Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus.

Flådestation Frederikshavn vurderes

Teknikofficerer og maskinbefalingsmænd identificerede problemområder inden for Flådestation Frederikshavns evne til at servicere STANDARD FLEX 300-enheder i MCM-rollen med tilhørende minerydningsdroner³, herunder værkstedskapacitet og ekspertise på Side Scan Sonar⁴ samt undervandsdroneområdet⁵. Flådestationens evne til at varetage større motorvedligeholdelsesarbejder og dens ekspertise inden for radar-, radio- samt OEDB⁶-fagområder blev tilige behandlet.

Ikke mindst spørgsmålet om STANDARD FLEX 300 reservedelslager, placering af moderfartøjer med tilhørende droner og mine-rydningsmagneter (DYADs) på flådestationen samt ønsket om mulighed for containeriseret opmagasineri i nær tilknytning til hver STANDARD FLEX 300 blev underkastet en nærmere analyse i Division 33 udflytningsrapport kapitel 3 „Materiel, Logistik og Vedligeholdelse”.

Eksisterende vagtordning udvikles

Af udflytningsrapportens kapitel 4, omhandlende vagtforhold, kan fremhæves Division 33 forslag om at udvikle den eksisterende vagtordning i Frederikshavn ved udpræget anvendelse af ATL⁷-systemet samt oprettelse af permanent fællesvagt inden for enheder af samme type. Emnegruppen har ved udarbejdelsen i væsentlig grad skullet til de frihedsmæssige og økonomiske konsekvenser forårsaget af opretholdelse af vagt i basehavn.

Udflytningsrapporten blev under titlen „Rapport for Division 33 udflytning til Flådestation Frederikshavn” overgivet til Chefen for 3. Eskadre 1. oktober 2000 og blev med ganske få anmærkninger umiddelbart fremsendt med anbefaling til Søværnets Operative Kommando og Søværnets Materielkommando for kommentering.

Nedsættelse af arbejdsgrupper

Niveau II myndighedernes behandling af udflytningsrapporten

afstedkom endelig nedsættelse af i alt 4 arbejdsgrupper - direkte affødt af rapportens anbefalinger.

Under formandskab af Planlægningsofficeren ved 3. Eskadre nedsattes en arbejdsgruppe (AGBOSÆT), der har til formål at smidiggøre processen for det personel, evt. med familie, i den udstrækning man ønsker at bosætte sig inden for det geografiske område, Nordjyllands Amt. Arbejdsgruppen varetager tillige koordineringen af tjeneste for divisionens personel i f.m. udflytningen. I den forbindelse har 3. Eskadre som Personelforvaltningsmyndighed gennemført personelsamtaler med alt Division 33 personel i bestræbelserne på at koordinere og smidiggøre udflytningen til eskadrens og den enkelte – og hans/hendes families - tilfredsstillelse.

Som foreslået af Søværnets Materielkommando blev flere skitse-rede materielrelaterede arbejdsgrupper sammenlagt til én, der naturligt fik betegnelsen AGMAT(Abejdsgruppe Materiel) og nedsat under formandskab af Søværnets Materielkommando.

³ Division 33 har p.t.10 mine-rydningsdroner omfattende 6 MRD (minerydningsdroner) samt 4 MSF (minestrygningsfartøjer).

⁴ Side Scan Sonar er den primære sonarsensor, som MCM-enhederne betjener sig af til kortlægning af havbunden. Den slæbes efter minerydningsdronen.

⁵ Til identifikation af bundobjekter og placering af mineuskadeliggørelsesladning anvender MCM-enhederne Saab Bofors Underwater Systems undervandsdrone type "Double Eagle Mk. II".

⁶ Operativ edb.

⁷ Alarm Til Land er et tele-baseret maskin- og adgangsovervågnings-system.



Side Scan Sonar og undervandsdrone på arbejde.

Anbefalinger følges

I denne arbejdsgruppe indgår til-lige repræsentanter fra de to flåde-stationer, hvis arbejde på eksempla-risk vis ses at tage udgangspunkt i Division 33 anbefalinger på mate-riel- og uddannelsesområdet. Såle-des gennemgår teknikere fra Flåde-station Frederikshavns Sonar-værksted p.t. et uddannelsesforløb, der bl.a. indbefatter en trainee-pe-riode blandt deres meget erfarne kolleger fra samme værksted på Flådestation Korsør – nøjagtigt som det er anbefalet i Division 33 udflytningsrapport.

MCM-dykkerbane

Der gemmer sig ikke en kine-sisk gourmetret bag betegnelsen AGMING, men derimod „Ar-bejdsgruppen til etablering af minegarden⁸ og MCM-dykker-bane i tilknytning til Flådestation Frederikshavn”. Arbejdsgruppen har formandskab af Chefen for Di- vision 33 samt deltagelse af repræ- sentanter for Kattegat Marine- distrikt og Flådestation Frederiks- havn. Denne arbejdsgruppe har til formål at etablere minegarden og MCM-dykkerbane i lighed med til-

⁸ Betegnelse for et officielt aflyst og geografisk afgrænset havområde, hvor der til trænings- og uddan- nelsesformål er udlagt et antal øvelsesminer af forskellig type. Om- rådet har sædvanligvis en radius af 1- 2 sømil.

svarende baner i Musholm Bugt, således at der kan oprettes mulig- hed for, at Division 33-enheder og andre interessenter kan foretage ud- dannelse og forsøg med skibe, far- tøjer og MCM-udstyr.

Arbejdsgruppen er bemyndiget til at rette henvendelse til relevante søfartsmyndigheder, fiskeriforenin- ger m.v., som naturligt bør høres i en sag, der vedrører permanent af- lysning af et geografisk begrænset havområde.

Ny vagtordning

AGVAGT (Arbejdsgruppe vagt) har allerede afholdt indle- dende møder i bestræbelserne på at fastsætte en vagtordning i basehavn på Flådestation Frederikshavn, her- under revidere den for 3. Eskadres enheder eksisterende. Endvidere at etablere vagten under anvendelse af minimalt ressourceforbrug samtidig med at det fastsatte krav til uddan- nelse samt at militær-, materiel- og personelsikkerhed overholdes. Her har arbejdsgruppens repræsentan- ter fra Flådestation Frederikshavn tilkendegivet en særdeles positiv holdning til Division 33-ønsker for den nye vagtordning, herunder ud- nyttelsen af fællesvagt i muligt om- fang samt overnatning i egen køje, uanset om man indgår i vagtholdet eller forretter daglig tjeneste og ud- dannelse. Det er Eskadreopera- tionsofficeren for 3. Eskadre, der er formand i denne vigtige arbejds- gruppe.

Maksimal indflydelse

I ånden af Division 33-ønske om maksimal indflydelse på ind- flytningsprocessen har det været divisionen en stor tilfredsstillelse at udarbejde udflytningsrapporten og – ikke mindst – at se dens anbefa- linger taget til efterretning og synliggjort i form af de nedsatte arbejdsgrupper. Division 33 er na- turligvis repræsenteret i hver af disse og vil ved en konstruktiv og positiv arbejdsindsats søge at sætte brugernes præg på udflytnings- processen.

Om godt et år forestår Division 33 indflytning på Flådestation Fre- derikshavn. Division 33-enheder og dens personel ser det forestå- ende basehavns skifte som en stor udfordring og som en mulighed for at tilføre Flådestation Frederiks- havn et antal mindre enheder af operativ og teknologisk høj kvali- tet samt en motiveret divisions- besætning med vilje til at yde en ekstra indsats.

Det er med optimisme og en ikke ringe grad af forventning, at Divi- sion 33 tager aktiv del i processen og med interesse også følger søvær- nets øvrige involverede myndighe- ders engagement i det, der er Divi- sion 33 erklærede mål: „En succes- fuld indflytning til Flådestation Fre- derikshavn i april 2002”.

Klik ind på

www.flskor.svn.dk

**for sidste nyt om Flådestation
Korsør**



Hurtig reaktion

Dokning af havareret norsk torpedobåd

Fredag morgen den 4. maj 2001 så ud til at blive en rolig arbejdsdag, hvor man så småt så frem til at gå hjem på weekend.

Af Overværkmester Erik Christensen, Chef for Våbenmekanisk Sektion

Fotos: Vibeke L. Olsen



TJELD på vej ind i dokken.

Havarist bugseres

Kl. 11.11 modtog vi et signal om den norske torpedobåd TJELDs havari i det sydlige del af Kattegat. Den var på øvelse sammen med danske enheder. Der anmodedes om at inddokke TJELD for reparation af skruer. Den ville blive bugseret til Flådestation Korsør af det norske hjælpeskib VALKYRIEN med forventet ankomst kl. 20.

Dokken klargøres

Samtligt involveret personel informeredes om inddokning af TJELD fredag aften. Det var startskuddet til en ihærdig indsats.

Dokkens klodslag skulle ændres så den passede til TJELDs køl. Brandberedskab skulle etableres, da TJELD havde ammunition om bord. Dykkere, kranfolk og dokpersonellet klargjorde dokken.

Kl. 20.30 ankom TJELD og blev slæbt direkte ind i dokken af flådestationens slæbebåde og var efter en time inddokket og klar til, at reparationen kunne påbegyndes af reparatører sendt fra Norge.

Klar igen

Lørdag den 5. maj kl. 15 var TJELD uddokket og kunne efter 30 timer indgå i øvelsesaktiviteter sammen med danske flådeenheder.

Der er grund til at påpege, at der fra personalets side blev udvist et stort engagement og vilje til at løse opgaven optimalt.



Skruerne skiftes af reparatører fra Norge.

Første „Blue Game” for den nye Division 24

Allerede i begyndelsen af uge 16 kunne man på midterkajen på Flådestation Korsør fornemme, at en større øvelse var under opsejling. Den øgede trafik af militære lastbiler, kranbiler og firmabiler fra diverse skibshandlere, som summede omkring de fire operative kamp-FLEX'er skyldtes, at dette års udgave af øvelse „Blue Game” var lige om hjørnet.

Afpremierløjtnant J.D. ROUSØE, RAVNEN

Fotos: RAVNEN

Største øvelse

Den årligt tilbagevendende tre-ugers „Blue Game” er den største NATO-øvelse i farvandet omkring Danmark, og i år var udbudet af del-

tagende enheder rekort højt. Omkring 70 skibe, heriblandt NATOs stående styrke i Atlanterhavet og en lille håndfuld ubåde, var tilmeldt øvelsen. Derudover skulle adskillige fly, både fastvingede som helikoptere, hjælpe til med at gøre øvelsen så virkelighedstro som muligt. Overordnet har øvelsen til formål at træne NATO-styrker i internationale konflikter eller kriser, hvorfor en fiktiv konflikt omhandlende territorialgrænser mellem et antal lande var styrende for øvelsen som helhed.

Konflikt tilspidises

Det var så konceptet, at jo længere man kom hen i øvelsen skulle konflikten tilspidises, hvorved NATO-styrkerne som følge heraf trinvis skulle få udvidet deres mandat. For at NATO-styrken, hvis „krumtapakse” bestod af NATOs Stående Atlanterhavsstyrke, kunne leve sig ind i rollen, havde man udvalgt en snes enheder til at agere fjende. Hermed fik det fornyelig åbnede Søværnets Taktiske Stab en mulighed for at prøve sit koncept af,

idet Søværnets Taktiske Stab havde fået til opgave at koordinere og styre den „fjendtlige” styrke fra en midlertidigt kommandocentral på Kattegats Marinedistrikt.

Samarbejde

På det mere håndgribelige plan ha øvelsen til formål at træne enhederne inden for deres respektive område samt deslige og måske i større grad at højne forståelsen og skabe et samarbejde på tværs af „warfares” [krigsspeciale, red.]. Derfor havde man i øvelsesoplægget forsøgt at blande mineenheder og kampenheder i mindre grupper og lade dem operere sammen. Noget de danske enheder i mindre skala har prøvet før, men udfaldet har ikke altid været lige heldigt.

Kurs mod Kristianssand

Derfor var det med en vis spænding, at Division 24 bestående af SKADEN, VIBEN, GLENTEN og RAVNEN stak ud fra flådestationen lidt over middag søndag de 22. april og satte kursen mod Kristianssand, en mindre havneby på sydkysten af Norge. En sejlads på et par hundrede sømil.

Nu vil nogen mene, at hele Division 24 ikke er nævnt, hvilket er aldeles rigtigt. For medens de fire FLEX'er tog den ud over de vilde våger, der i Skagerrak heldigvis viste sig fra deres mere moderate side, kørte den Mobile Logistikenhed, der også tilhører Division 24, mod Kristianssand ad motor- og landeveje.



Tovtrækning mellem norske SKJOLD og RAVNEN på kajen i Hanstholm.



Styrken opankret i den smukke norske natur.

Kontrol af udstyr

Den første dag i øvelsen gik med koordineringsmøder og kontrol af udstyr, så man kunne komme de mest banale fejl til livs, før enhederne tirsdag den 24. april skulle ud at virke.

Tirsdag middag splittedes den del af Blue Game-enhederne, som havde ligget i Kristianssand, i blandede grupper, i hvilke de skulle forblive i den resterende uge.

Minedetonation

Ugen gik med øvelser i luftforsvar, passage af minefelt, havari, billedopbygning m.m. Derudover var der mulighed for, at besætningerne kunne komme på udveksling på en anden enhed fra samme gruppe. Et tilbud som mange tog imod, idet man derved kunne få en reference. En interessant iagttagelse var, at forskellige virksomhedskulturer langt mere følger enhedernes „warfare”, altså arbejdsområde, end nationalitet.

Øvelsesugen sluttede fredag med en minedetonation efterfulgt af skydeøvelser mod slæbemål. Derefter skulle enhederne formes op, så de kunne ankomme Kristianssand i den korrekte rækkefølge – en opgave der på papiret så overkommelig ud, men som altid i praksis viser sig at være mere udfordrende end som så.

Smuk natur

Vejret under det norske havneophold var ikke værd at skrive hjem om, men den smukke natur opvejede den manglende sol. Nattelivet blev, som det hør og bør sig, når orlogsskibe kommer i weekendhavn, ihærdigt udforsket, hvilket særligt kom til udtryk under de daglige morgenmønstringer kl. 0815. Det var derfor med en vis træthed i kroppen, at det blev mandag og Blue Game-styrken igen stak til søs for at indlede anden uge af øvelsen.

Første sammenstød

Uge to var præget af mere komplekse øvelser samtidig med, at flere skibe kom til, bl.a. to norske fregatter af OSLO-klassen.

Man var nu kommet så langt hen i konfliktscenariet, at de første sammenstød mellem „fjendtlige” skibe og NATO-skibe begyndte, men NATO havde endnu ikke mandat til andet end at vise deres tilstedeværelse. En del af Blue Game-skibene sejlede til København for at tilbringe weekenden, blandt andre Division 24.

Stort antal besøgende

I løbet af weekenden, som bl.a. blev krydret med sportsarrangementer, nød alle det københavnske forårsvejr, hvilket var med til at sikre et stort antal besøgende på skibene. Det var så med fornyet

kraft og en anelse forbrændte næser, at „Blue Game” gik ind i sin sidste uge, mandag den 7. maj.

NATO vandt

Fra tirsdag til torsdag skulle territorialgrænsekonflikten eskalere, og fjenden neutraliseres, hvilket til al held lykkedes for vores NATO-helte. Blue Game-styrken blev herefter fordelt i Frederikshavn, Ålborg og Århus, hvor besætningerne endnu en weekend kunne nyde det gavmilde danske vejr, og cheferne kunne mødes på den nordjyske flådestation for at diskutere deres nyerhvervede erfaringer, så næste års „Blue Game” kan blive endnu bedre.

Autentisk ventetid

Set i bakspejlet kan man som menigmand godt sidde tilbage med den opfattelse, at det engang imellem virkede som om, der ingenting skete i øvelsen, men man skal da huske på, hvilken koordinering det kræver at få et så stort antal enheder på tværs af adskillige nationaliteter til at arbejde sammen. Derudover kan man ved lejlighed spørge nogle af de danske marinesoldater, der har været på internationale missioner sydpå, hvorvidt et scenarium med en del ventetid ikke i virkeligheden er utrolig autentisk.

RAVNEN siger tak for en god øvelse – og på gensyn næste år.

På tur til Oksbøl

I gennem en længere periode havde der i Motorsktionen været et ønske om at besøge Hærens Kampskole i Oksbøl.

Ønsket skal ses på baggrund af at Motorsektionen i gennem 20 år har repareret leopardmotorer for hæren samt at flere medarbejdere tidligere har været tjenestegørende ved Sjællandske Livregiment, herunder 1. kampvogseskadron.



En Leopard-kampvogn vakte stor interesse.

Tekst og fotos: Overværkmester N.C.Nielsen, Chef for Motorsektionen

Så af sted

En nedsat medarbejdergruppe med værkstedsarbejder Preben Laursen i spidsen havde sammensat et program for turen, der fandt sted den 3. maj. I alt 33 medarbejdere deltog.

Der var morgenbrød og kaffe til en flot udsigt fra Storebæltsbroen i fin morgensol. Efter vi havde rettet diverse legemsdele ud efter en særdeles behagelig transport i en Eddelskov luksusmodel blev vi modtaget af major M.B.Rasmussen i Oksbøllejren.

Kampvogne på museum

I Oksbøllejren er der et muse-

ums område, hvor kampvogne og andet materiel, der har været anvendt gennem tiderne både nationalt og internationalt, er opbevaret. Her startede major Rasmussen sin glimrende rundvisning og beretning om materielsystemet, kampvogne.

Efterfølgende blev der fremvist værkstedsområder, lager m.m. og specielt var vi også interesseret i at se LEO II-kampvognene.

Anden personelsammensætning

Værkstedsfaciliteterne i Oksbøl er noget anderledes end det vi kender fra os selv, og det samme er personelsammensætningen.

Hos os er personelsammensætningen på de tekniske værksteder i stor udstrækning civile ansatte, hvor hæren i stor udstrækning også

har værnepligtige og militært ansatte som medarbejdere.

Efter at denne første del af besøget var overstået, var det blevet tid til frokost, og i cafeteriet fik vi serveret en lækker menu, Mørbradgryde m. tilbehør. Her takkede vi major Rasmussen for rundvisningen og overrakte for ulejligheden en lille gave fra Motorsektionen Flådestationen Korsør.

1/3 af Fyn

Vores chauffør, Jan Emanuel Poulsen, fik inden afgang en grundig instruktion sammen med Preben i den geografiske placering af turens næste mål. En enhed fra 1. Kampvogneskadron fra Antvorskov Kaserne var på øvelse i Oksbøl, og med dem havde vi aftalt at overvære skydning med en LEO I-kampvogn. Øvelsesterrænet i



Alle var enige om, at det havde været en god tur.

Oksbøl udgør en større geografisk udstrækning. Faktisk er det så stort som 1/3 af Fyn, så der var rimelige muligheder for ikke at finde det aftalte mål fra Slagelse. Men vi fandt dem! Der blev så demonstreret skydninger i forskellige situationer. Bl.a. i situationer hvor kampvognens materielstatus ændredes. Et eksempel var, at der ikke var hydrauliktryk til rådighed.

Efter endt skydning overrakte vi også eskadronens chef fra Antvorskov en lille gave, der typisk ville kunne anvendes i en messe.

Hjem igen

Derefter gik turen bare mod Korsør. Det var varmt, og vejret var rigtigt flot. I bussen blev der nydt medbragt kaffe og hjemmebagt kage.

Vi ankom til Korsør ca. kl.18. Alle var enige om, at det havde været en god tur, og der er allerede tanker om en sektionstur til næste år. Jeg vil gerne takke alle, der har medvirket i planlægningen af turen, og der skal også lyde en tak til Oksbøl og Antvorskov for gæstfriheden.

„Flåden i Korsør” udsendes til alle afdelinger og sektioner på Flådestation Korsør samt til 2. Eskadre og divisioner på flådestationen. 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 .

**Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde
senest den 28. august 2001.**

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg.
De holdninger, skribenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets holdning.

Flydedokkens farvel

Endnu en epoke afsluttet. Ikke fordi materiel-systemet var nedslidt og forældet, men derimod er dokken i så god stand, at et tilfældigt værft i Faaborg også kan anvende systemet og alt det hjælpeudstyr, der skal til, for at materiel-systemet „Flydedokken” kan fungere operativ.



Af overværkmester N.C.Nielsen, Chef for Motorsektionen, EX-Dokmester

Svær accept

En rammeaftale er indgået mellem Søværnets Materielkommando og Faaborg Værft, og hermed er det en kendsgerning, at dokken ikke mere skal betjene søværnets enheder med en placering i Korsør Nor.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at denne kendsgerning har været svær at acceptere for en stor del af personalet i Teknisk Afdeling og specielt for det faste personel, der har været tilknyttet dokken i hele perioden fra august 1991 til i dag, der meget symbolsk er Danmarks befrielsesdag, den 5. maj 2001.

Velfungerende gruppe

„Doksjakkets”, som de kaldes, er en sammensat velfungerende gruppe fra flere forskellige sektio-

Klodslaget tilpasses det enkelte fartøj, og intet fartøj har med nøjagtighed trådt på samme sted. Arkivfoto.

ner og værksteder. Faktisk udgør de en integreret gruppe, som vi har set begyndelsen til i de nystartede projektgrupper i Teknisk Afdeling, hvor projektlederen har været Dokmester Erik Christensen, Chef for Våbenmekanisk Sektion.

Her er repræsenteret medarbejdere fra Havnen, Malerværkstedet, Tømrerværkstedet, Maskinværkstedet, Driftværkstedet, Brandstationen, Våbenværkstedet, Transportelementet samt den Mobile Logistikenhed.

Positive medspillere

Det formelle grundlag for „Doksjakkets” virke har været en Flådestation Korsør Ordre, der omhandler dokningsbestemmelserne. Af eksterne samarbejdspartnere skal fremhæves Korsør Kommunes Tekniske Forvaltning samt Korsør

Havn, der i hele perioden har været positive medspillere.

129 dokninger

Frem til den 5. maj 2001 har der været foretaget 129 dokninger. Af disse udgør WILLEMOES – klassen 31 dokninger med BREDAL som topscorer med 6. FLYVEFISKEN – klassen udgør 64 dokninger med GRIBBEN som topscorer med 11.

De øvrige 34 dokninger udgøres af kuttere, minerydningsdroner, ministryningsfartøjer, 3 miljøenheder, VTS-fartøjet STOREBÆLT samt to norske torpedobåde.

Principielt er der ikke to dokninger der har været ens. Dels har årtiderne været forskellige og dermed vind og vejrforhold, og trods „Doksjakkets” professionalisme har kølen på de inddokkede enhe-

der aldrig med nøjagtighed trådt på samme sted hver gang på klodslaget i dokken.

Taktiske dokninger

Konceptet for benyttelse af dokken var fra begyndelsen fastlagt som taktiske dokninger. To eksempler herpå er LOMMENS dokning den 27. april fra kl. 0800-1500 for besigtigelse og reparation af skrueblade efter en grundberøring samt

den norske torpedobåd TJELDS dokning den 4. maj sidst på eftermiddagen og uddokning lørdag morgen den 5. maj kl. 0900.

Jubilæum markeres

Dokmaskinist Steen Olsen bejtede og passede i sin tid fire dokke på Holmen og har i perioden i Korsør udfyldt sit job på glimrende vis. Den 8. maj havde Steen 40 års jubilæum, og der er ikke tvivl om, at

Steen med vemod tænker tilbage på sin tid i dokken i Korsør og på Holmen. Jo, et jubilæum kan markeres på mange måder !

Om kort tid vil dokken blive slæbt til sit nye bestemmelsessted gennem farefyldt snævert farvand til en lille fredfyldt plet ved Faaborg.

Der er så bare tilbage at ønske, at Faaborg evner at levere den service til de operative enheder, som disse har krav på.

„Tillidsmand” for værnepligtige menige

Michael Luttermann er Værnepligtig Landstalsmand, en slags „tillidsmand” for alle Værnepligtige menige i 2. Eskadre.

Af Landstalsmand Michael Luttermann, 2. Eskadre

Fotos: Lea Skovbo Jensen

Hvem kan blive Værnepligtig Landstalsmand?

Ønsker man at blive Landstalsmand, skal man være valgt talsmand eller suppleant på en enhed. Det er ligeledes disse talsmænd eller suppleanter, der skal stemme på kandidaterne. Disse kandidater skal derpå have forberedt en valgtale, som beskriver deres intentioner og kvalifikationer. Efter talerne fra kandidaterne skal der stemmes. Dette forgår anonymt - altså skriftligt.



Landstalsmand Michael Luttermann på kontoret.

Hvad laver den Værnepligtige Landstalsmand i Korsør?

Den Værnepligtige Landstalsmands vigtigste formål er først og fremmest at varetage 2. Eskadres værnepligtige meniges interesser. Alle kaserner og flådestationer har hver valgt en Værnepligtig Landstalsmand. Søværnet har tre, fordelt på Søværnets Grundskole i Auderød, Flådestation Frederiks-

havn og Flådestation Korsør. Dette medfører et solidt og kontinuerligt arbejde mht. til udvekslinger af erfaringer og lignende, søværnet imellem (landstalsmændene imellem).

Hvordan fungerer samarbejdet med ledelsen på flådestationen?

Den Værnepligtige Landstalsmand sidder sammen med

chefer og ansatte i 2. Eskadres Stab. Han har ikke som sådan en overordnet chef, der kigger ham i nakken dagen lang, men rapporterer til „Forvalteren”. Landstalsmanden sidder i en stabsfunktion, der „overvåger” forholdene for de værnepligtige menige. Sker der brud på disse forhold, træder Landstalsmanden straks til og undersøger sagen. Han fungerer som de værnepligtige meniges talerør til ledelsen, hvor han varetager interessen bl.a. ved viderebringelse af klager til de rette personer. Dette gøres ved en daglig gang i staben, hvor der udføres en form for lobbyisme, som det ses i Folketinget. Ud over at være fast tilknyttet staben deltager Landstalsmanden også i flere landsmøder, gruppemøder osv. sammen med andre Landstalsmænd fra de andre værn. Han foretager også undervisninger på Søværnets Grundskole samt udarbejdelsen af diverse informationsfoldere og nyhedsbreve.



„Hvis ikke der bliver gjort, som jeg siger, hidser jeg mig op !!! ” udtaler Michael.

Deltagelse i møder

Da landsmøder og gruppemøder med andre Værnepligtige Landstalsmænd fra andre værn ikke hører til dagligdagen, er der tid til at deltage i møder, som vedrører de værnepligtige menige lokalt. Udvalgmøder som bl.a. cafeteria-møderne, som i høj grad vedrører værnepligtige menige er en selv-

følge for Landstalsmanden at deltage i. Møder som velfærdsmøder i forbindelse med træningslokaler, idrætshaller, svømmehaller, opholdsrum osv. bliver der også aktivt deltaget i. I forbindelse med afstemninger ved diverse møder deltager Landstalsmanden på lige fod med officerer og øvrige ansatte.

**Der afholdes sommerfest
på
Flådestation Korsør
den 31. august 2001
kl. 1800 - 0100.**

„Pensionistdag”

Onsdag den 30. maj 2001 blev der traditionen tro afholdt „pensionistdag” på Flådestation Korsør.

Af orlogskaptajn C. Jensen, Chef for Personelsektionen

Fotos: Lars Skytte

Kontakten vægtes højt

Chefen for Flådestation Korsør, kommandør Søren S. Thostrup, bød deltagerne velkommen i cafeteriaet, hvor der var dækket op til fælles morgenbord. I sin velkomstale udtrykte chefen stor tilfredshed over, at dette års arrangement havde tiltrukket 120 deltagere fordelt på 70 tidligere og 50 nuværende ansatte/tjenstgørende på flådestationen. Deltagerantallet er udtryk for at opretholdelse af kontakten mellem tidligere og nuværende ansatte/tjenstgørende på flådestationen og orientering om i hvilken retning, flådestationen har „bevæget” sig i det forgangne år vægtes højt.



I cafeteriaet var der dækket op med det store frokostbord.

Besøg på afdelinger

Efter morgenbordet orienterede chefen om flådestationens generelle status, hvorefter deltagerne kunne aflægge besøg rundt omkring på flådestationens afdelinger og Forsyningsdepot Noret.

Svunden tid

Deltagerne samledes efterfølgende til fælles frokost. Under frokosten blev der lyttet intenst til beretninger fra en svunden tid omhandlede bl.a. pilotering med egepæle af det område, hvor admini-

strationsbygningen er bygget samt om den tid, hvor skibene var af træ, og mændene var søfolk med en indgroet korpsånd og meget stærke relationer til „deres” skib eller „deres” værksted.

Udbytterig formiddag

Efter frokosten takkede tidligere Chef for Minestrygningsværkstedet, kaptajnløjtnant H.D. Nielsen, på gæsternes vegne for en udbytterig formiddag på flådestationen. Herefter var der „frie manøvrer” frem til klokken ca. 16.



70 tidligere medarbejdere ved Flådestation Korsør var mødt op.

PETER TORDENSK

Denne artikel består af en række uddrag fra mine rejsebrevve hjem til familie og venner fra PETER TORDENSKIOLDs seneste deployering til Caribien fra den 5. januar til 14. april 2001.

*Af premierløjtnant Tue Lippert,
PETER TORDENSKIOLD*

*Fotos:
PETER TORDENSKIOLD*

Eskadre til Nordafrika

Her er jeg så på vej mod „krigshelvedet” i Caribien. „Den danske stat og NATO til kamp mod Narko-karteller og internationale flygtningestrømme langt fra vore hjemlige kyster”. Vi skal næsten helt tilbage til eksempler som dengang, hvor en dansk konge sendte en eskadre til Nordafrika for at banke tuneserne til at lade danske handelsfartøjer i fred og det uheldige væbnede neutralitetsforbund med Sverige og Rusland, hvor danske orlogsfartøjer eskorterede danske skibe, der uretmæssigt sejlede med ulovlige varer til Frankrig, og som englænderne retmæssigt opbragte, hvilket igen førte til Slaget på Rheden 2. april 1801, for at finde lignende eksempler på dansk myndighedsudøvelse langt fra danske



Der var spænding om den forestående rejse og ønske om ikke for mange storme.

sunde, bæltet og bøgeklædte kyster. Smukt!

Mediernes bevågenhed

Denne gang har vi imidlertid „storebror” med på vores hold. Vi har befolkningens støtte, vi har politikerens velvilje, mediernes bevågenhed, og vi har været i radioavisen på en lørdag! Fedt - hvor mange lytter til 7- og 8-radioavisen på en lørdag? Denne gang bliver flåden ikke stjålet. Denne gang bliver København ikke bombarderet og en engelsk landgangsstyrke landsat ved Vedbæk. Denne gang vil det virke, og vi får lært et par tricks eller to omkring kontrol af

flygtningestrømme og smugling af amerikanere.

Afsked med pårørende

Fredag den 5. januar kl. 20 sejlede vi fra Korsør, og min mor og min kæreste stod og vinkede på kajen. Der er et eller andet utrolig klassisk over sådan en scene - en blanding af en stor klump i halsen sammen med spændingen ved den forestående rejse og ønsket om ikke alt for mange storme. Kvaliteten af de jokes, der bliver fyret af umiddelbart efter afgang og indtil skibet falder til ro, er af sådan en standard, at man ikke tror det muligt.

PHOLD I CARIBBIEN



Havets farve ændres

Fra Korsør sejlede vi gennem Kielerkanalen ud i Tyske Bugt og herfra gennem den Engelske Kanal ud i Atlanterhavet. Her har havet nu taget den karakteristiske atlantehavs farve af diverse gråtoner med hvide skumkapper, når det er overskyet, og dyb krystalblå når solen skinner. Det er ret smukt. Om natten, når det er skyfrit, kan man allerede se, at stjernehimlen har ændret sig, og konstellationerne står højere på himlen.

Det er i dag søndag den 14. januar. „krigshelvede” Caribien er endnu en uge ude i fremtiden, og nuet, hvor næste frikadelle og skaffepause udgør livets omdrej-

ningspunkt, er ved så småt at indtræffe. Fredag morgen 04-08 havde jeg vagten og blev noget overrasket, da jeg trådte ud i brovingen og en mild varm brise mødte mig, mens jeg undrende kunne konstatere at termometeret var krøbet op på 16 grader. Det var på det tidspunkt delvist skyet med nogle lavthængende lammeskyer og en del dis over havoverfladen. Når havvandet har næsten samme temperatur som luften, afgives der en hel del damp til luften, hvilket igen udmønter sig i dis/tåge; Men mellem disen og skyerne var der et klart bælte, hvori jeg kunne skimte lyset fra en radioantenne på det højeste punkt inde på Azorerne hovedø.

Bunkring på Azorerne

Da vi kom tættere på, ændrede luften igen helt karakter, samtidig med at det disede lag løftede sig nogle hundrede meter, så vi kunne se havne, byer og kysten, men ikke bjergene, der lå skjult længere oppe. Luften begyndte også at lugte krydret - jeg er klar over, at det lyder som en floskel taget ud af en damebladsnovelle, men når luften er frisk og kun lugter af salt, så træder den slags nuancer tydeligt frem. På Azorerne havde vi 23 timer til en refueling af styrken. Efter at det administrative arbejde var overstået, blev der kun tid til en løbetur og hen under aftenen også en gåtur igennem Ponta Delgadas gader.

Morild

Lørdag morgen klokken otte bjærgede vi trosserne og satte kursen mod sydvest mod Puerto Rico med 2400 sømil foran os. Samtidig er det berømte Azorerhøjtryk, som Voldborg altid prustende omtaler i rosende vendinger, for alvor slået til, hvilket betyder, at der i skrivende stund er 25 grader udenfor og bortset fra nogle store dovne dønninger, er det havblik. I går blev der set en hval og vi har flere gange om dagen selskab af store grupper af delfiner. Om natten bruser morilden for boven, hvilket ser helt utroligt ud. Store plamager der i et kraftigt grøn/gult lys flammer op langs med skibssiden og forsvinder i kølvandet samt usynlige dråber, der pludselig bliver selvlysende, når de rammer styrehuset og fyger forbi brovingen som gnister.

Ophold forlænges

Efter nu at have sejlet en lille uge fra Azorerne nærmer vi os nu Puerto Rico med „raske skridt”, og de 20 grader nordlig bredde er så småt ved at være passeret. Naturen spre-

der stadig sine overraskelser ud med gavmild hånd for boven af os, ligesom US Navy desværre gør det ved at aflyse den nødhjælpsøvelse, der skulle have foregået i Virginia pga. manglende ressourcer. Hollænderne trådte beredvilligt til og arrangerede samme slags øvelse bare på Curacao, og det betyder, at vores ophold i Caribien her syd for Jamaica og nord for Venezuela, er blevet forlænget med en måned, så vi får ca. 2 måneder hernede før vi drager mod „koldere egne”, nemlig Charleston og Florida.

Dræberhval

Den 19. januar, dagen før ankomst til Puerto Rico, lå vi og lavede Replenishment At Sea [modtage olieforsyninger til søs, red.] med den canadiske tanker HMCS PRESERVER. Pludselig lagde jeg mærke til, at der var væsentlig flere flyvefisk i luften end sædvanlig, og da chefen sagde, at der var hvalpust ude om bagbord, var det tydeligt hvorfor. Flyvefisk bruger det, at de kan flyve for at flygte fra jagende rovfisk, og ude om bagbord lå der en dræberhval af "Free



Mindre landgangs- og amfibieskibe kunne opbevares i USS TORTUGA.

Willy"-typen. Den var endda lige oppe og svinge med halen, hvilket er første gang jeg har set en hval gøre i virkeligheden.

NATO-styrken samles

Meget pudsigt markerede det også, at hele NATO-styrken nu er samlet. Den består nu af den spanske fregat VICTORIA, der er en Oliver Hazard-Perry-klasse. Derefter er der den hollandske fregat VAN SPEIJK, der er et kun 5 år gammelt skib samt den tyske fregat RHEINLAND-PFALZ, som vi operativt og doktrinært har mest tilfælles med. Der er det canadiske forsyningskib PRESERVER, der kan forsyne styrken med alt fra torpedoer og fuel til wc-papir og det amerikanske LSD USS TOR-

TUGA, der er et endnu større skib end PRESERVER.

Søgående dok for landgangsfartøjer

LSD er ikke noget man er „på” i dette tilfælde, men står for Landing Ship Dock, hvilket på dansk bedst kan forklares som et amfibisk skib, der „sprøjter” mindre landgangsskibe ud gennem „bugen” af skibet. Ude agter er der en stor port, der kan åbnes ud til havet, hvor så luftpudefartøjer og skibe med en dybgang på max. 2 meter kan sejle ind i skibets hangar, der er ca. 160 meter dyb og dermed ca. dobbelt så lang som vores skib. Skibet kan transportere de 500 Marines, der er om bord ind på den strand, USA eller NATO har set sig vred på. Endelig er der den engelske fregat WESTMINSTER, der bedst er kendt fra startscenen i James Bond-filmen „Tomorrow Never Dies”. Det er den fregat, der i filmen bliver sænket af den onde mediefyrste ude i nærheden af Kina.

Bombefly ramte vagtmand

Lørdag ankom vi til Naval Station Roosevelt Roads, der arealmæssigt ville svare til at bygge én stor flådebase på Falster. Fra Gate 1 og ned til havnen tog det 15 til 20 minutter i bil. Hvis man ikke havde en bil, var det stort set umuligt at komme rundt på basen, der



Replenishment At Sea med den engelske tanker BRAMBLELEAF.

ellers havde ALT! Flere sportscentre, et kæmpe moderne hospital, supermarkeder (de specielle Navy Exchanges hvor alle varer er uden moms), Mac-Donalds, biludlejning, frisør, svømmehal, militære hovedkvarterer samt ikke at glemme nogle gode strande. San Juan, der er hovedstaden på Puerto Rico og øen som helhed, er meget amerikaniseret, og det var faktisk oppe til valg om øen skulle være en amerikansk stat. Desværre kom et amerikansk bombefly til at ramme en stakkels vagtmand ude på en lille nabø, der tilhører Puerto Rico, men som også er en del af den amerikanske flådes øvelseterræn. Stort ups. Den amerikanske Navy og USA er i det hele taget ikke så forfærdelig populære på øen, selvom der er flere kæmpekontorer og en masse økonomisk støtte fra US Department of Interior. Uden den amerikanske støtte ville Puerto Rico bare være endnu en bananrepublik med væsentlig større fattigdom, end det er tilfældet nu.

Missil affyres

Efter Roosevelt Roads skød vi et SEA SPARROW (jord til luftmissil). Vi „fangede” målet, der simulerede et HARPOON skibsmissil, og engagerede det. Det var ret flot at se missilet tegne en næsten lige stribe på himmelbuen og høre larmen fra raketmotoren. Samtidig er det betryggende, at systemet virker, da det er vores forsvar mod netop skibsmissiler.

Kokainjagt

Vi ligger i øjeblikket på 12 grader nord lige nord for Venezuela og laver Counter Drug operationer, [jagt på kokainsmuglere, red.] hvor vi med de andre skibe i styrken patruljerer efter de såkaldte Go Fast

boats. Dette er små hurtige både oftest med to udenbords 200 HK motorer, der kan transportere op til halvandet tons kokain. Disse både mødes med fiskeskibe, der ligger på deres rute, hvor de refueler for derefter at fortsætte mod deres bestemmelsessteder. Der er tre hyppigt anvendte ruter. Der er Highway 64, der løber langs 064° længde vest ca. fra Curacao og til et område sydøst af Puerto Rico, der hedder Saba Banks. Herfra omlader de og fortsætter mod Puerto Rico, Bahamas, Jamaica og Florida. Anden rute går via The Windward Islands, den økæde der strækker sig fra Sydamerika til Virgin Islands og derfra mod Europa. Det er ofte større coastere, der transporterer disse sendinger. Endelig er der ruten ind i den Mexicanske Golf til Panama, Honduras og resten af Mellemamerika.

Friskbagte rundstykker

I dag er det søndag den 18. februar, og jeg har lige haft en rigtig god dag! Min søndag startede i morgen kl. 0330, da jeg skulle op og have vagt. Morgenvagten er altid „fed”, da hele skibet er roligt, alt er stille, og omkring kl. 6 kan jeg sende udkiggen ned efter friskbagte rundstykker, der så bliver indtaget, mens solen står op og farver den Caribiske kiming først violet og derefter lyserød.



PETER TORDENSKIOLD med Curacao i baggrunden.

Flyvefisk på dækket

Det er af uransagelige grunde også her, at flest flyvefisk lander på dækket. Ikke at vi spiser dem, men det er da pudsigt. Denne morgen er imidlertid igen speciel, da vi nu nærmer os Curacao, der er målet for vores næste øvelse. Endnu engang forundres jeg over den magi og tiltrækning sådan en ø, der langsomt dukker ud af disen, øver på mig. På denne gråviolette kiming, der er svagt sprød lyserød foroven, kan den mørkegrå kontur af øens højeste bjerg, St. Christoffel, skimtes. Der er noget uspoleret skønhed over sådan et syn. Specielt med et friskbagt rundstykke i hånden. Hver gang prøver min fantasi at overdøve min logik og overbevise mig om, at jeg er den første, der vil sætte min fod på denne jomfruelige strand og bestige bjerget. Det er faktisk ret „fedt”.

Freden brudt

Klokken 7 bliver den idylliske fred flænset af bådmandspibens triller og skibets besætning kommer som i en zombiefilm langsomt til live igen. Samtidig trænger mere praktiske opgaver sig på, og kl. 8 bliver jeg afløst. Indtil videre er dagens program fastsat til den normale rutine. Skafning, arbejde, søvn og så vagt igen kl. 18.

„Baderulle”

Pludselig bliver skibet lagt dødt i vandet. Næstkommanderende prajer „Baderulle”, og alle, der har lyst, kan hoppe i „suppen” fra agterdækket. Det er trods alt 27 grader celsius, og der er ca. 500 meter af den under kølen.

Kulfiberbåde

Efter skafning sender det amerikanske skib TORTUGA tre små hollandske Marine Corps landsætningsbåde over til os for at finde ud af, hvordan vi bedst kommer fra skibet, ned i dem og ind til stranden under øvelsen, der starter i morgen. Her var jeg så heldig/ hurtig at få mast mig ned i sådan en og prøve en tur. Det er små kulfiberbåde på ca. 5 meter, men med en ca. 100 HK-påhængsmotor bag på. Forholdet ville nok svare til at putte en formel 1 motor i en 2CV. Det var bare sjovt, og således fik jeg mit adrenalinrush for den dag.

Blokadeoperationer

I uge 7 og 8 gennemførte vi en helt ny type øvelse, søværnet helt sikkert vil komme til at stifte nærmere bekendtskab med i fremtiden. Military Operations Other Than War hedder det. Begrebet omfatter alle de operationer, der ikke kommer ind under, hvad der normalt



De hollandske landgangsbåde gjorde landgang på Curacao.

forstås ved klassisk søkrig, men hvor magtanvendelse og våbenbrug alligevel er nødvendig. Således omfatter begrebet Military Operations Other Than War blokadeoperationer, evakuering af nonkombattanter og humanitære støtteoperationer m.m.

Oppusteligt hospital

Før vi tog hjemmefra havde PETER TORDENSKIOLD taget kontakt til Beredskabsstyrelsen og etableret et samarbejde, således at vi kunne pakke et oppusteligt hospital ned i skibets agterste containerposition med alt, hvad der dertil hører af airconditionanlæg, generatorer, toiletter og badefaciliteter.



Det oppustelige hospital indeholdt airconditionanlæg, generatorer, toiletter og badefaciliteter.

Katastrofeområde undsættes

Øvelsen gik så ud på at en orkan havde hærget en tropisk ø, Curacao, og ødelagt infrastrukturen samt skabt flygtningestrømme og plyndringer. NATOs Stående Atlanterhavsstyrke kom så til undsætning forstærket af 150 hollandske Marines. Mens de andre skibe i styrken stod for etablering af flygtningelejeren og restaureringen af en skole. For at symbolisere genopbygningen af lokalområdet efter stormen stod den mindste enhed i styrken (os) for opbygningen og driften af et avanceret felthospital og i realiteten også for driften af flygtningelejeren. Lejren blev fløjet ind med helikopter i store slæng til operationsområdet, og de fleste, der så lejren, var meget overraskede over, hvor meget grej der egentlig var, og at det virkelig alt sammen kom fra sådan en lille enhed som vores. Military Operations Other Than War-øvelsen var rigtig god, da den viste en ny og fleksibel anvendelsesmulighed af vores skibe i søværnet og vores håndværksmæssigt veluddannede besætninger til løsning af opgaver på land og hurtig undsættelse af katastrofeområder og flygtningestrømme.

Kraftige vinde

Det umiskendelige faktum, at vi nu, dog i et roligt tempo, bevæger os mod nord, lader sig ikke sådan skræmme væk, og jeg kan nu konstatere, at jeg i denne omgang ikke kommer nærmere ækvator. 11°58'8N blev det sydligste, hvilket svarer til 718,8 sømil eller 1331,2 kilometer nord for ækvator. Det er ikke den værste breddegrad at befinde sig på, og vejret her på Antillerne er præget af de kraftige „Trade-winds”, der blæser konstant 9 - 15 m/s fra øst. Kombineret med den kraftige varme, ca. 31° C, er her dejlig varmt og fornemmelsen af frisk luft, ikke fugtigt. Hollænderne har virkelig ikke været dumme i at beholde disse øer.

Ruten ændres

På grund af et voldsomt lavtryk over South Carolina har Chefen for NATOs Stående Atlanterhavsstyrke (vores amerikanske admiral) ændret vores rute, således at den går vest om Cuba og op langs Florida Keys, Miami Beach, Fort Lauderdale osv. Ud for Miami så vi på ca. 200 km afstand Space Shuttle Discovery flyve op med nye elementer til den nye internationale rumstation. Ændringen af ruten medførte desværre også, at vi ikke skulle til Charleston.

Kennedy Space Center

I stedet kom vi til Port Canaveral, Florida, der ligger lige ved siden af det berømte Cape Canaveral og Kennedy Space Center. Samtidig fik vi en dag mere i havn, hvilket var tiltrængt. Port Canaveral er kendt for rumtrafikken samt den lidt mere jordnære Cocoa Beach. Den sidste attraktion fik jeg ikke set, men jeg fik brugt en hel dag i et kæmpe Mall [indkøbscenter, red.] hvor jeg fik købt alverdens



PETER TORDENSKIOLD har den bedste gummibåd.

ubrugelige ting, jeg indtil videre ikke kan forstå, jeg har kunne leve uden. Dernæst fik jeg brugt en hel dag på Kennedy Space Center, hvilket virkelig var imponerende.

Herreløs båd

Port Canaveral var et godt havneophold, og onsdag morgen tog vi af sted igen. Torsdag morgen blev jeg kaldt tidligere på vagt end normalt, da et af de andre skibe havde opdaget en lille båd, der lå og drev med navigationslyset tændt.

PETER TORDENSKIOLD er ved at blive kendt som enheden med den bedste gummibåd samt godt sømandsskab, så vi blev tilkaldt for at se nærmere på båden samt at borde den for at se, om der var en tilskadekommen i havsnød om bord. Der var som altid, når noget sker, en del gammel dønning på ca. 4 meter, så båden lå som en korkprop og hoppede på søerne. US Coast Guard blev samtidig kontaktet af Chefen for NATOs Stående Atlanterhavsstyrke for at høre, om de kendte til en herreløs båd, der lød navnet BABY BUT, og som muligvis var på listen over savnede både. Mens PETER TORDENSKIOLD lå ca. en skibs-

længde fra BABY BUT og belyste den med vores projektør og så efter livstegn om bord med vores infrarøde kamera, satte vi vores gummibåd og sejlede over til den.

Selv mord

Om bord fandt vi instrumentpanelet tændt, gashåndtaget til den 220HK-motor på 1/3 frem, benzinnåleren på tom, et par sko, et par bukser, en trøje, nogle dåseøl, en flaske cognac samt skjult i låget til GPS-modtageren en pose „græs”. Efter vi havde rapporteret dette, blev vi oplyst fra US Coast Guard om, at båden tilhørte en ældre dame, og at manden i familien havde sejlet ud fra Fort Lauderdale fredag den 9. marts påvirket af drugs og angiveligt for at begå selvmord. Til eventuelle potentielle selvmordskandidater vil jeg ikke anbefale Golfstrømmen til at drukne sig i på disse breddegrader, med mindre man selvfølgelig er så dopet i forvejen, at man ikke kan huske sit eget navn. Vandet er stadig ca. 25 grader varmt, og med mindre man går til bunds med det samme eller bliver spist af en haj, så kan man holde sig i live og flydende i mange timer, før hypothermi indtræffer, og man mister be-



VICTORIA, VAN SPEIJK, PETER TORDENSKIOLD, TORTUGA, WESTMINSTER, RHEINLAND-PFALZ, PRESERVER.

vidstheden. Der er altså rigelig tid til at fortryde, at båden sejlede væk, og at enkeltbilletten er indløst. Det kan selvfølgelig være det samme for føreren af BABY BUT. Alligevel kan jeg ikke lade være med at spekulere på, hvilken skæbne der ligger bag. Det er en af de ting, der sætter småproblemer i relief og får mig til at huske på, at der ikke er nogen lommer i den sidste skjorte. Lykke og glæde er en finurlig ting. Det har gjort et stort indtryk på besætningen.

Lavtryk på lur

Således er alting, som det skal være, og verdens puls slår stille og regelmæssigt videre, mens alt ånder af fred og idyl denne marts-morgen i det vestlige Atlanterhav. Delfinerne springer, en enkelt albatros svæver på vores slipvind. En havsule griber en flyvefisk i farten, mens endnu et lavtryk ligger på lur under kimmingen og lover opfriskende vinde fra nord. Jorden drejer, bølgerne brydes. Nyhederne om store og små ulykker og tragedier omkring i verden, intern strid i Socialdemokratiet, Plejebosag, Lundin sag, Clinton- og Lonesag, kogalskab, Big Brother og alt det andet bliver siet fra - opsuget i ionosfæren under HF-radiobølgens færd fra Danmark via HF broadcasten til radiostationen her om bord. Undervejs er relevansen formindsket, eller også er det optikken, der betragter, der er ændret. Hvad er vigtigt, og hvad er irrelevant, får bare en anden mening.

Atomdrevne ubåde

„Krigen” raser på sit absolut højeste i øjeblikket. PETER TORDENSKIOLD er sammen med NATOs Stående Atlanterhavsstyrke og nogle enkelte amerikanske enheder, „bad guys”, i denne „krig”, og vores simple opgave er at gøre livet vanskeligt for to carrier-battlegroups (hangarskibe med tilhørende eskortefartøjer bestående af cruisere og destroyere). Se, det er jo en smal sag, specielt da disse hangarskibe råder over lidt mere end dobbelt så mange fly som det danske flyvevåben. Samtidig er der to atomdrevne LOS ANGELES - klasse angrebsubåde med, samt, for at det ikke skal være løgn, en OHIO-klasse ubåd i området, armeret med ballistiske interkontinentale missiler. Sådan en er 200 meter lang og verdens næststørste

ubåd designet til bare at ligge og vente på det første nukleare angreb.

Vi ligger underdrejet

Efter de to styrker havde følt hinanden lidt på tænderne, og vi var blevet overfløjet et par gange af nogle F-14 Tomcats, blæste det så meget op, at øvelsesområdet blev rykket sydpå til et sted mellem Jacksonville og Cape Canaveral. Vinden kom fra nord, Golfstrømmen går mod nord, og sammenlagt får disse fænomener søen til at rejse sig særdeles voldsomt. Vi lå underdrejet i et døgn tid og red stormen af alle sammen. Alligevel må vores bevægelser have set ret voldsomme ud, for alle mine kommunikationskolleger kom på et efterfølgende møde hen til mig med kommentarer som „Wow – you guys were pretty beat up out there – we felt so sorry for you”. Allige-



„Wow – you guys were pretty beat up out there – we felt so sorry for you”.



Vi har „storebror” med på vores hold.

vel følte det ikke så slemt, men man vender sig jo også til skibets bevægelser i søen.

Fartrekord

Efter det døgn, vi lå underdrejet, befandt vi os pludselig i den situation, at vi stort set lå lige midt i en af de grupper af skibe, der var sat af til at beskytte hangarskibene. Stille og roligt benyttede vi tiden til at humpe på tværs af søen ned 500 meter bag styrkens flagskib og „klæbe” os fast der. Det var os, der var skurkene i spillet, og os der havde initiativet. Med det i baghovedet er det ikke rart at have en kannon pegende mod ens nakke. Det synes flagskibet heller ikke, og de prøvede ihærdigt at ryste os af, hvilket også lykkedes. Når de gik op i den stadig ret store sø, kunne vi ikke følge med. I stedet „bed” vi os fast i den amerikanske destroyer USS PETERSON. Det var på vej over til PETERSON, at vi slog vores fartrekord og kom op på 33 knob.

Korvetten surfer

Med søen ind agten fra kom vi på turbinen op at surfe på de store bølger, og fra broen var det umuligt at se noget som helst ud af vinduerne. Alt var skum ude for. USS PETERSON bød imidlertid også på lidt af en overraskelse, idet de-

res chef ikke var, som amerikanske chefer er flest, da de ofte virker bange for at sejle og er meget forsigtige med deres skibe. Her var der imidlertid virkelig tale om en skipper af format.

Fuld kraft bak

Da USS PETERSON for første gang viste, han havde „Guts” [is i maven, red] lå vi 500 meter på hans bagbord side, mens VAN SPEIJK lå 500 meter på hans styrbord og sejlede med søen. Både VAN SPEIJK og vi „belyste” ham, og det var altså bare at få drejet kannonen ud og træde på pedalen. Det er ikke en rar situation at ligge i, og det er meget svært at manøvrere sig ud af. USS PETERSON slog pludselig bare fuld kraft bak, således at han inden for kort tid gik 10 knob baglæns op i søen. Det så vildt ud og manøvren bragte VAN SPEIJK lidt ud af fatning. Vi drejede hårdt styrbord og sejlede stævn mod stævn, mens han bakkede. Hvad gør man så? Jo, man slår fuld kraft frem og leger „Chicken” – hvem drejer først. Vi manøvrerer heldigvis ret godt og kom hurtigt ind bag ham igen, hvor vi så blev resten af formiddagen.

Missilangreb

Om eftermiddagen fik vi vores

opgave. Vi skulle starte „krigen” ved at lave et koordineret missilangreb mod USS KEARSARGE, der er et „mindre” amfibisk hangarskib, brugt til at landsætte de amerikanske Marines. Besætningen er på 1000 mand, og om bord er der luftpudefartøjer til troppe-landsætning, kampfly og kamphelikoptere samt knap 2000 Marines. Endvidere er der en battlegroup tilknyttet bestående af krydsere og destroyere. Vi var samtidig dybt involverede med USS PETERSON og hans allierede, så for at slippe væk fra dem lavede vores hovedstyrke en afledningsmanøvre, så den spanske fregat VICTORIA og vi kunne slippe væk.

Opdaget

Da det blev mørkt tændte vi forskelligt lys, så vi mere kom til at ligne en færge end et krigsskib og ændrede kursen mod den position, hvor USS KEARSARGE skulle ligge. Vores plan var at sende VICTORIAS helikopter ud for at lokalisere „fjenden” og så engagere med Harpoon missiler på 70sm afstand. Planen holdt bare ikke, da VICTORIAS helikopter ikke kunne lette, og vi blev opdaget af et fly, hvorefter en af modstanderens tyske fregatter lagde sig ned agten for os.

Tysk fregat „sænket”

Lige inden tidsfristen for vores angreb udløb, detekterede vi „fjendens” battlegroup på vores radar. Denne position sendte vi til VICTORIA, hvorefter vi med vores kannon „sænkede” den tyske fregat og sendte vores missiler mod KEARSARGE-gruppen. En ret spændende øvelse og jeg tror, at vores amerikanske modstandere følte de fik rigelig modstand. Der er ingen tvivl om, at vi ville have indløst enkeltbilletten mod havbunden i de efterfølgende timer, men hvad er tabet af 100 mand og en lille fregat mod tabet af en amfibisk landgangsstyrke, 3000 mand og et hangarskib? Dette ræsonnement kommer ind under begrebet „Krigens Logik”.

Herefter sejlede vi ind til Naval Station Mayport, der ligger ved Jacksonville, Florida. Dette er igen en af de flådestationer, der bare er ufattelig stor. Der er selvfølgelig en lufthavn tilknyttet og ved siden af den basens egen golfbane, og der lå selvfølgelig også et hangarskib i havnen.

Hjemad igen

Søndag den 1. april sejlede vi mod Europa, og den 8. april sagde vi farvel til NATOs Stående Atlanterhavsstyrke sydvest for Azorerne. Der er 1750 sømil til Kielerkanalens indsejling, og derfra er der 15 timers sejlads, hvilket betyder, at såfremt vejret holder over Biscayen, og vi kan fortsætte med denne fart, vil vi ankomme Flådestation Korsør den 14. april tidlig eftermiddag.

Smuglertrafik indstillet

Der er altså nu rum til at opsummere, om turen har været anstrengelserne værd. Relevansen af vo-

res Counter Drug-operation blev understreget, da vi den 9. april modtog en artikel via Internettet, der beskrev hvorledes BARTHON QUEEN blev stoppet af spanske toldere med en dansk skipper om bord. Dette var et af de skibe, vi var på udkig efter på vores patruljer i Caribien, ligesom en hollandsk fregat fangede en Go-Fast med 1,5 tons heroin om bord umiddelbart efter, at NATOs Stående Atlanterhavsstyrke forlod området. Det viste sig, at den havde ventet med at sejle, til vi var taget af sted, for at forbedre chancerne for succes. Stort set al smuglertrafik var indstillet i perioden NATOs Stående Atlanterhavsstyrke var i området, netop på grund af den store flådetilstedeværelse, og det viser, for at bruge chefens ord, „at drug-problemet strækker sig hele vejen fra Caribien til Vesterbro, og vores tilstedeværelse kan gøre en forskel”. Den nye verdensordens grænser er mere udflydende, og Danmarks interesser rækker ud over det umiddelbare nærområde.

Erfaringer indhøstet

Samtidig har vi øvet humanitær undsættelse på et niveau, søværnet ikke har prøvet før med Military Operations Other Than War-øvelsen, og under den sidste øvelse fik vi også „pant for kalvekødet” rent operativt. PETER TORDENSKIOLD har på dette togt indhøstet mange erfaringer, der kan bruges i projekteringen af de nye kommandostøtteskibe. Vi har naturligvis også sejlet henved 20.000 sømil, hvilket er en tur rundt om jorden, og specielt det sidste ben fra Florida og hjem giver virkelig indtryk af, hvor stort Atlanterhavet egentlig er. Samtidig er der ingen tvivl om, at området omkring Caribien byder på mange flere nye op-

levelser, end en normal patrulje i Østersøen ville gøre. Jeg har været utrolig glad for at være med, men jeg glæder mig også til at komme hjem igen.

Sejlads i juni

Næste sejlads bliver øvelse BALTOPS i juni, der er en Partnership for Peace-øvelse i Østersøen med deltagelse af Rusland, Sverige, de Baltiske Lande, Polen, Norge, Finland, England, Tyskland, Frankrig og USA. Det er naturligvis en anden historie, men en god identifikation, af hvor langt vi er kommet siden 9. april 1940.

Skibets officielle postkort kan læses på Søværnets Operative Kommandos hjemmeside.



Artiklens forfatter, premierløjtnant Tue Lippert.

Slaget på Rheden år 2001

Den 2. april er, som de fleste læsere af „Flåden i Korsør” sikkert vil være bekendt med, en mærkedag for søværnet – tilmed en af de mest minderige. Den 2. april 1801 var dagen for en af de mest dramatiske hændelser i Danmarks-historien - nemlig Slaget på Rheden.

Af kaptajnløjnant F.Bjørnskov,
NIELS JUEL

Fotos: Kurt Rasmussen

Trusler om erobring

På 200 års dagen for denne begivenhed var det naturligt med en højtideligholdelse og samtidig et tilbageblik på denne for nationen og søværnet så vigtige stund. Situationen før Sir Hyde Parkers og Lord Nelsons angreb på Flåden var, at Danmark var indgået i et væbnet neutralitetsforbund med Rusland, Sverige og Prøjsen. Reelt var Kongeriget, som tillige bestod af Norge, tvunget ind i pagten, idet forbundet var fremkommet med troværdige trusler om at erobre Jylland og Norge, såfremt Danmark ikke fjøede forbundet. Storbritannien på den anden side krævede en udtrædning af forbundet – et krav, der ikke kunne imødekommes, da dette ville kunne koste rigets overlevelse som selvstændig nation.



Ud af tågen dukkede den britiske destroyer CARDIFF op og afgav salut.

Dette betød for Danmark et dilemma, som i sidste ende mandede ud i en konfrontation med datidens mægtigste sømagt.

Flåden ikke kampklar

Slaget på Rheden blev for Danmarks vedkommende udkæmpet af en flåde, som ingenlunde var kampklar, men efter en heroisk indsats af de involverede under kommando af kommandør Olfert Fischer, blev der indgået en våbenhvile. Slaget varede blot seks timer, men kostede på dansk side 621 dræbte og 1324 sårede. Det skal bemærkes, at de britiske tab – skønt klar overlegenhed i styrke – var i samme størrelsesorden. Under den våbenhvile, der i forlængelse af slaget blev gennemtruffet af Lord Nelson, ville skæbnen, at den Russiske Tsar døde. Denne oplysning tilflød imidlertid ikke den britiske delegation ledet af Lord Nelson og således blev det danske udgangspunkt for forhandlingerne mere gunstigt. Våbenhvilen resulterede i en egentlig freds aftale under vilkår, som kan

betragtes som særdeles lempelige set med danske øjne. Et resultat som i høj grad blev muliggjort takket være Flådens store indsats.

Symbolsk slag

Den 2. april 2001 mødtes danske, norske og britiske styrker igen på Københavns Red – denne gang som samarbejdspartnere og gode kolleger – for at udkæmpe et symbolsk slag på åstedet for de dramatiske begivenheder, der udspandt sig 200 år tidligere.

Forud for denne begivenhed havde de deltagende skibe ligget 3 dage ved Langelinie, hvor besætningerne foruden mange andre aktiviteter havde mulighed for at dyrke på mere fredelige discipliner såsom fodbold og hockey, der blev vundet af henholdsvis korvetten OLFERT FISCHER og missilfartøjet SKADEN.

Mindegudstjeneste

Endvidere marcherede personel fra de deltagende skibe den 2. april igennem København for at deltage



Parederingsrulle var etableret, da den kongelige challup passerede CARDIFF.

i en mindegudstjeneste i Holmens Kirke. Denne march blev akkompagneret af Royal Marine Band, et 45 mand stort orkester iklædt deres ceremonielle dragt bestående af blandt andet leopardskind samt hvide tropehjelme, et noget uvant syn for morgenduelige beboere i hovedstaden.

Tæt tåge

„Slaget på Rheden år 2001” blev indledt med, at korvetten OLFERT FISCHER sammen med inspektionsskibet VÆDDEREN, minelæggeren MØEN, patruljefartøjet STØREN, missilfartøjet SKADEN, ubåden TUMLEREN, den norske fregat TRONDHEIM samt to hjemmeværnsskuttere gik til ankers på nærlig de samme positioner, som de danske skibe for 200 år siden lå opankret på.

Umiddelbart inden „slagets” start lå skibene indhyllet i en tæt tåge, hvilket gav anledning til en vis bekymring, idet der hermed var udsigt til, at de foranstående begivenheder ville være usynlige for de særligt

indbudte gæster, der opholdt sig på Trekroner. Ud af tågen dukkede imidlertid den britiske destroyer CARDIFF op. Den symboliserede Nelsons passage af Kongedybet, og som var det indgriben fra højere magter, forsvandt tågen i dette øjeblik. Der blev herefter afgivet dansk løsen, 3 skud med salutkanon, fra henholdsvis OLFERT FISCHER, VÆDDEREN og MØEN. Dette blev af CARDIFF besvaret med 21 skud fra salutkanon.

Endeløst bombardement

Ved afslutningen af denne betydelige kanonade indledtes fra Trekroner et gigantisk dagslysfyrværkeri, hvilket som et endeløst bombardement gav genlyd over det meste af hovedstaden. Dette fyrværkeri blev afsluttet med, at et antal opskudte dannebrogsglag så at sige dalede ned fra himlen og landede i Kongedybet.

Kongelige tilskuere

Selve „slaget” blev fra Trekroner med stor begejstring overværet af regentparret, H.K.H. Kronprinsen samt 150 inviterede gæster. Endvidere blev „slaget” blandt andet fra Lynetten overværet af et stort antal tilskuere.

Foruden Kongefamilien og de mange tilskuere blev begivenhederne nøje fulgt af søværnets pensionerede admiraler, som med sejlede på OLFERT FISCHER.

Alt i alt en yderst begivenhedsrig dag og dermed en værdig højtideligholdelse. Som primus motor for denne højtideligholdelse har søværnet dermed grund til at være stolt.

Der kan næppe herske tvivl om, at højtideligholdelsen i år 2101 i høj grad har noget at leve op til.

Det ydre og det indre miljø

Kort efter midnat den 29. marts kolliderede tankskibet BALTIC CARRIER med bulkcarrieren TERN i farvandet ud for Falster. Alle kender konsekvensen af uheldet og har i medierne kunnet følge arbejdet med at rydde op efter den omfattende forurening, se også artiklerne side 30 og 34.

Af kommandør S.S. Thostrup, Chef for Flådestation Korsør

Væsentlig indsats ydet

Søværnets Operative Kommando har netop udarbejdet en rapport over hændelsesforløbet. Det er interessant og – trods alt – positiv læsning. Det fremgår blandt andet, at hele alarmeringsfasen forløb meget tilfredsstillende herunder, at miljøskibene var til rådighed i indsatsområdet i god tid inden for det pålagte varsel, at søværnets orlogskuttere og Marinehjemmeværnets fartøjer ydede en meget væsentlig indsats, og at samarbejdet med øvrige myndigheder generelt var tilfredsstillende.

Godt samarbejde

På det internationale plan var de gode relationer etableret i forskellige fora, og specielt de gode forhold til svenske og tyske miljømyndigheder var afgørende for operationens succes. Samarbejdet med udenlandske miljøenheder herunder fly forløb meget tilfredsstillende. Endelig konstateres det, at materiellet fungerede, men dog med visse begrænsninger på grund af den kraftige vind og sø samt oliens tjæreagtige konsistens.

Begrænsninger i materiellet

Konkluderende kan det siges, at organisationen virkede, og at personalet ydede en meget flot og engageret indsats. Materiellet havde visse begrænsninger, som dog i nogen udstrækning blev kompensert gennem etablering af utraditionelle og fleksible alternativer.

Materielområder forbedres

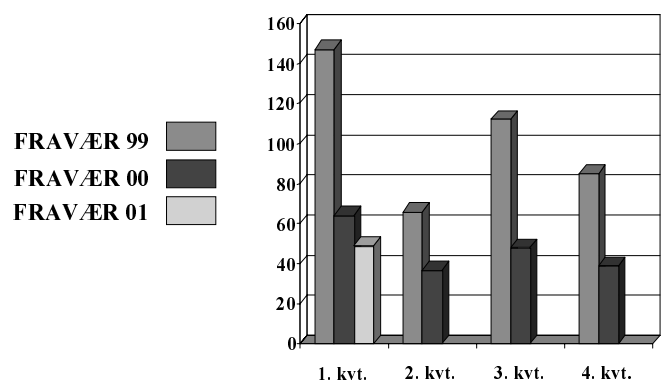
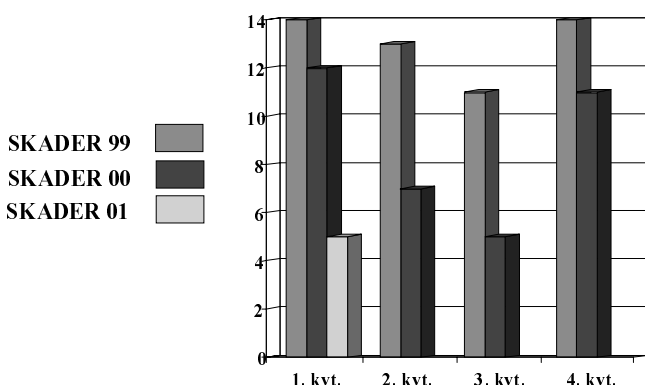
Der udestår nu en analyse af de materielområder, som bør og kan forbedres. Også her vil personalet ved Søværnets Miljølager, der er etableret på Flådestation Korsør, være klar til at bidrage, så vores

evne til at bekæmpe en eventuel forurening af havmiljøet kan forbedres yderligere.

Det indre miljø

I „Flåden i Korsør” nr. 3/2000 omtalte jeg situationen på arbejdsmiljøområdet. På grund af et uacceptabelt højt antal arbejdsulykker og fraværsdage i 1999 blev der i 2000 sat fokus på området for at opnå en forbedret situation. I første halvdel af 2000 så vi en tilfredsstillende udvikling – et fald i antal ulykker på 30% og antal fraværsdage på over 60%.

Udviklingen er fortsat, som det ses af oversigten. For hele år 2000 er der i forhold til 1999 opnået et fald i antal arbejdsulykker på 40% og i fraværsdage på 55%. Sammenlignes første kvartal i år med det tilsvarende i 1999, bliver resultatet endnu mere markant. Ulykkerne er reduceret med 65% og fraværet med 67%. En stor ros til Sikkerhedsudvalget, til Sikkerhedsgrupperne og til medarbejderne for den positive reaktion på og medvirken til at efterleve Sikkerhedsorganisationens mål, vejledninger og instruktioner. Forsæt som begyndt!



„Det store oliespild”

GUNNAR SEIDENFADEN afgik Flådestation Korsør for at indgå i rollen som maritim indsatsenhed i farvandet omkring Sjælland i perioden 23. marts - 29. marts.

Af premierløjtnant L M. K. Sørensen, GUNNAR SEIDENFADEN
Fotos: GUNNAR SEIDENFADEN

Fiskekutter sprunget læk

Perioden bød på lidt af hvert lige fra den sædvanlige farvandsovervågning til platform for Hærens Flyvetjeneste, som skulle øve repelling fra deres helikoptere og endelig en søredning, hvor en fiskekutter var sprunget læk syd for Langeland. Opgaverne blev løst som de kom, om end alle var ved at være lidt trætte, så det var med glæde, vi modtog beskeden om, at vi natten til torsdag skulle fungere som afviserfartøj ved Østbroen i Storebælt lige uden for Korsør. Vi kastede anker ved Badstue Rev omkring kl. 21, så vi forventede at kunne være hjemme i god tid torsdag til et velfortjent hvil, hvor vi kunne fordøje indtrykkene fra en god og spændende uge.

Kollision

Klokken 0025 skete det, der helst ikke skulle ske. Vi modtog en melding fra Vagthavende i Søvær-



Det var ikke dette, der var tænkt på, da vi kastede anker ud for Korsør.

nets Operative Kommando; „Der er sket en kollision sydøst for Møn mellem tankskibet BALTIC CARRIER og bulkcarrieren TERN, der strømmer olie ud”. Vi blev omgående sendt mod området.

Måtte sejle en omvej

Det stod hurtigt klart, at vi ikke kunne passere gennem Grønsund og Hestehoved Dyb på grund af den vejrmedling, der var for området, sydøstlig kuling 18 m/s og i stø-

dene over 20 m/s. Denne vind giver meget høje søer og dønninger i Hestehoved Dyb, så det ville være forbundet med en næsten 100 % garanti for en grundberøring.

Klokken 0050 var vi let, hvorefter vi for fuld damp gik mod Fehrmar Bælt for at komme ud i Østersøen. Kollisionen var sket i den nordøstlige del af trafiksepareringen, der er i forbindelse med Kadetrenden. Vi kunne være fremme omkring kl. 12 torsdag.



KBV 048 pumper, og JOHN MADSEN grabber den indkredsede olie om bord.

Miljøfartøjerne alarmeres

I løbet af de næste timer fik vi meldinger om, at miljøfartøjerne GUNNAR THORSON, MARIE MILJØ og METTE MILJØ ligeledes var alarmeret. Senere kom meldingen om, at Helsingforsaftalen også vil blive iværksat, det betød, at vi ville få hjælp fra Tyskland og Sverige.

Olien lokaliseres

Ved syvtiden blev GUNNAR THORSON udnævnt til On Scene Commander [leder af operationen til søs, red] for hele operationen på havet, da han ville være den første danske miljøenhed i området. Som operationsleder skulle han „styre” de skibe og luftfartøjer, der senere indgik i operationen.

I det tidlige morgengry blev næstkommanderende fra GUNNAR THORSON fløjet over området i en helikopter, for at man

kunne danne sig et overblik over olieudslippets omfang. Olien strakte sig fra havaristen i en vifte i retning 280°, altså kurs mod Grønsund. Ligeledes kunne det konstateres, at olien havde delt sig i mindre plamager, hvoraf de to største var på ca. 60 x 100 meter. Det så i øvrigt ud, som om GUNNAR THORSON og GUNNAR SEIDENFADEN kunne være fremme, inden olien nåede Grønsund, men søen i området var ikke umiddelbart til vores fordel, idet søhøjden var 3 – 3,5m, hvilket gør det meget vanskeligt, hvis ikke umuligt, at arbejde med vores grej.

2600 tons olie flød ud

Besætningen på GUNNAR SEIDENFADEN klargjorde under meget vanskelige forhold vores sweep, som vi skulle bruge til at inddæmme olien med, således at vi kunne komme til at pumpe den om bord.

GUNNAR SEIDENFADEN

og GUNNAR THORSON var i området omkring middag, hvor det efter flere forsøg hurtigt stod klart, at det ikke ville være muligt at samle olien op, dertil var vejret for dårligt. Den samme konklusion var den tyske enhed SCHARHÖRN ligeledes nået frem til. Det ville være forbundet med stor risiko for både besætningerne og grejet at fortsætte. Derfor overgik vi til at observere og følge olien, for at være klar til et nyt forsøg så snart lejligheden bød sig. I løbet af dagen fik vi melding om, at der var sluppet ca. 2600 tons olie ud fra havaristen.

Olien på vej mod Grønsund

Om eftermiddagen ankom METTE MILJØ og MARIE MILJØ, den svenske miljøenhed KBV 048 og den tyske enhed VILM til området. Der blev ligeledes oprettet en „helikopterlufthavn”



Forsvarsministeren besøger „kamppladsen” i helikopter.

i Stubbekøbing, hvorfra der blev fløjet flere helikopterrekognosceriner i løbet af dagen.

MARIE MILJØ var kommet via Grønsund. De havde ikke mødt noget olie på deres vej. Klokkeren 1630 kunne de se en stor olieplø, der var på vej ind i Grønsund fra Hestehoved. De meldte, at de ville forsøge at fange olien med deres sweep. Klokkeren 1640 fik de kontakt med olien. Oliepløen var af en sådan størrelse og havde en fart på ca. 5 knob hvilket betød, at man måtte slippe den igen, da den ene hovedmotor satte ud, og der var fare for, at MARIE MILJØ ville blive trukket på grund. Det viste sig senere at oliepløen indeholdt ca. 1100 tons, så det var ikke uden grund, at MARIE MILJØ blev den lille.

Proviant skal der til

Omkring kl. 19 blev det besluttet, at GUNNAR SEIDENFADEN skulle forlægge syd om Lolland for at gå vest ind i Storstrømmen og Grønsund, da det stod klart, at Grønsund virkede som en støvsuger på olien.

GUNNAR SEIDENFADEN var på plads i Storstrømmen ved halvsvytiden fredag morgen. GUNNAR THORSEN var i de tid-

lige morgentimer sejlet ind i Grønsund øst fra, da søen og dønningerne havde lagt sig noget. Det skal her bemærkes, at GUNNAR THORSEN stikker noget mindre end GUNNAR SEIDENFADEN, så det kunne lige lade sig gøre for ham. Klokkeren 9 måtte vi sende vores kok ind til Stubbekøbing for at hente proviant. I løbet af morgenen fik man via fly- og helikopterrekognosceringer, kystinspektioner og observationer fra skibene dannet sig et nyt billede af oliens bevægelser i nattens løb.

Olien indfanget

Hovedparten var gået på kysten. Værst så det ud på Bogøs og Farøs kyster. Der var kun meget små koncentrationer tilbage i Østersøen, mest som oliefilm. Endvidere fik man kontakt med den olieplø, som MARIE MILJØ havde forsøgt sig med torsdag eftermiddag. Den havde i nattens løb passeret under Farøbroen og befandt sig nu på ca. 2,5 m vand i farvandet sydøst for Vordingborg. METTE MILJØ og MARIE MILJØ var gået i gang med at grabbe olien om bord. KBV 048 og VILM gik i gang med de små olieplamager, de kunne nå på lægt vand. Klokkeren 1020 blev det besluttet, at GUNNAR SEIDEN-

FADEN skulle streame 400 m flydespærring. Den skulle METTE MILJØ og MARIE MILJØ forsøge at omsejle oliepløen med for herefter at slæbe den ud på dybere vand, hvor de store enheder ville tage sig af den. Klokkeren 13 var olien indfanget i spærringen. Nu gik det langsomt, men sikkert ud mod dybere vand. Der gik ca. tre timer før GUNNAR SEIDENFADEN første gang kunne sænke sin skimmer ned i olien. Da spærringen var kommet væk fra det lave vand, blev den overgivet til orlogskutteren THURØ og hjemmeværnskutteren KUREREN. Disse to enheder sejlede nu ganske langsomt frem og tilbage mellem Farø- og Stor-strømsbroerne.

Lakridsbolsjemasse

METTE MILJØ og MARIE MILJØ blev herefter sendt en tur ud for Hestehoved i Hjelm Bugt for at se, om der var noget olie tilbage, der kunne bekæmpes. Det var der ikke. Det skulle hurtigt vise sig, at det ville blive meget vanskeligt at pumpe olien om bord. Årsagen var, at olien havde fået en konsistens som lakridsbolsjemasse lige inden, det størknede helt. Der blev i nattens løb gjort flere forsøg med for-

skellige skimmertyper og miljø-enhedernes grabber. GUNNAR SEIDENFADEN vurderede, at man i de sene aften- og nattetimer havde ombordtaget ca. 10 – 15 tons og GUNNAR THORSON endnu mindre, så i de tidlige morgentimer blev det forsøgt at pumpe fra to enheder ad gangen. Det skulle hurtigt vise sig at være en meget vanskelig operation, idet man nu skulle koordinere fire enheder på samme tid. Formationen sejlede frem med 0,3 knob, og GUNNAR SEIDENFADEN skulle sejle så godt som sidelæns. Dette skulle gøres uden at genere nogen af de andre enheder og uden at gå på grund eller ødelægge spærringen med dens indhold, så det var med at holde tunge lige i munden.

7 Kommunikationslinier

Derudover var der kommunikationen med de øvrige enheder og internt i skibet, hvilket betød at der var op til 7 kommunikationslinier at tage sig af på en gang, så det var klart for enhver, at denne metode

ikke kunne „køre” i dagevis. Det bevirkede, at det hurtigt blev besluttet at opankre spærringen. Derfor overgav THURØ sin trosse til KUREREN, som herefter ankrede op. Nu kunne vi ligge stille og pumpe fra oliepølen, men det gik stadig alt for langsomt.

Operationens største gevinst

Ved 11-tiden kom operationens største gevinst, nemlig stenfiskeren JOHN MADSEN, som miljøcellen i Søværnets Operative Kommando havde chartret til lejligheden. Den var egentlig hyret til at samle olie op langs kysten, da den kunne gå ind på lavt vand. GUNNAR THORSON adspurgte kaptajnen på JOHN MADSEN, om han kunne grabbe fra spærringen, det kunne han sagtens, specielt hvis spærringen kunne blive sejlet ind på under 10 m vand, da han her ville kunne sætte sine støtteben ned på havbunden - som sagt så gjort.

1100 tons opsamlet

Da JOHN MADSEN gik i gang med at grabbe, tror jeg, at alle, der så på, tabte både næse og mund. Han tog med sin 3 m³ grab ikke mindre end 100 tons ren olie på 25 minutter uden problemer. Nu var det kun et spørgsmål om tid, før olien var samlet op. De skibe, der kunne undværes, blev opankret i nærheden af JOHN MADSEN så han kunne aflevere sin last til dem. Af „lastskibe” var der GUNNAR SEIDENFADEN, GUNNAR THORSON, MARIE MILJØ, METTE MILJØ, KBV 048 samt en pram med 5 lastvognscontainere. Da hele spærringen var tømt søndag formiddag, havde man hentet i alt ca. 1100 tons. Som eksempel på hvor svært det var at vurdere hvor meget olie, der var tilbage i spærringen, spurgte Chefen for Division 34 kaptajnen på JOHN MADSEN om, hvor meget han ville tro, der var tilbage, hvortil han svarede: „15 – 18 tons”, hvorefter han hentede 100 tons. Igen mente han, at der var 15 – 18 tons tilbage,



Den næsten umulige kamp med at bjærge spærringen er i fuld gang.

men endnu en tur gav 100 tons. Historien gentog sig og yderligere 118 tons blev samlet op. Han havde delvis ret, det var noget med 18 tons, det var bare 300 tons ved siden af.

Dampanlæg opsættes

Søndag middag var der ikke mere olie at samle op fra havsiden. Nu forestod der „kun“ en rensning af kysten og ilandbringelse af olien i skibene, således at skibene kunne komme på værft for afrensning efter operationen.

Vordingborg havn var blevet valgt som olieterminal. Her var der opsat dampanlæg til at dampe olien,

så den kunne pumpes i tankvogne. Der blev arbejdet på havnen i døgn-drift fra lørdag til onsdag morgen med at tømme skibene. Det var en stor opgave der blev udført på havnen i de dage.

GUNNAR SEIDENFADEN afgik Vordingborg onsdag middag for at sejle på værft i Frederikshavn.

Uvurderlig erfaring

Operationen har givet søværnet og ikke mindst skibene og deres besætninger en uvurderlig erfaring, og den har givet meget stof til eftertanke, som vi skal/bør lære af. Det være sig både på den organi-

satoriske side og ikke mindst på materielsiden.

Det var i korte træk en beskrivelse af operationen efter det største olieudslip i Danmarks historie set med mine øjne. Ser man bort fra det tragiske i hændelsen, har det været en stor oplevelse rent fagligt og fantastisk at opleve alle implicerede parter engagere sig 100% i opgaven. Samarbejdet fungerede forbilledligt på alle enheder, enhederne imellem samt med diverse samarbejdspartnere i land. Dette blandt andet takket været lederen af operationen til søs, Chefen for Division 35.

Miljølagerets deltagelse i olieforureningsbekæmpelse

Den 29. marts 2001 skete det, der ifølge statikken kun sker hver 10. år. Dette udviklede sig til Danmarks største olieforurening, idet tankskibet BALTIC CARRIER lækkede olie i Kadetrenden efter en kollision.

*Afværkmester Ove Frost Andersen,
Skibs- og Maskinsektionen
Fotos: Frank Jacobsen*

Brug for assistance

Brian Henriksen fra Søværnets Materielkommandos Miljølager blev ringet op kl. 05.37 af Vagthavende Officer for Flådestation Korsør efter henvendelse fra Søværnets Operative Kommando, idet der var brug for hans assistance i forbindelse med en olieforurening. Der



Miljølageret på Flådestation Korsør.

var på dette tidspunkt ingen, der var klar over, hvor alvorligt det var.

Brian blev hentet af vagthavende chauffør og kørt til Miljølageret på flådestationen, hvor han straks gik i gang med at finde det grej frem, som skulle med i første omgang.

Lastvogne med udstyr og Brian kørte fra Korsør kl. 07.15 med kurs

mod Stubbekøbing, hvor en kommandocentral var under etablering på politistationen.

Store spærringer

Hjemme på lageret i Korsør var Michael Poulsen og Ove Frost. Det var ikke nemt for dem at skulle blive tilbage. De ville meget hellere med

ud der, hvor det virkelig skete, men nogen skulle være „hjemme“, hvis der var andet udstyr, der skulle sendes. Det var der. Brian ringede hjem til lageret, idet der var brug for de store spærringer til udlægning på havet. Transportelementet blev kontaktet igen for at få kørt spærringer og Power Pack [luft- og hydraulikstation til oppustning af flydespærringer, red.] af sted. I den forbindelse må jeg sige, at alle involverede personer i denne sag var utrolig engagerede.

Brian var nu godt i gang med sit arbejde i Stubbekøbing, hvor han kunne bidrage med sin kæmpe store erfaring. Der blev givet gode råd mht. udlægning af spærringer og ikke mindst hvilke typer, der kunne udlægges på grund af den stærke strøm.

Kurs mod land

Lørdag den 31. marts var det en kendsgerning, at den store katastrofe var sket. Miljøskibene kunne ikke holde olien, og den tog kurs mod kysterne.

Alt, hvad der var af kystspærringer på beredskabscentre og lagerne, blev kørt til området. Beredskabscentrene overtog arbejdet med udlægning og opsamling af olie, og lørdag aften kunne en træt Brian vende hjem efter vel udført arbejde.

Brugt materiel

Vi kom ind i sagen igen den 9. april, idet Ove Frost blev kontaktet fra Miljøelementet i Søværnets Operative Kommando, der ville have personel fra Miljølageret til Stubbekøbing for at få overblik over det udstyr, der ikke skulle anvendes mere samt få vurderet tilstanden på det udstyr, der havde været anvendt.

Michael Poulsen og Ove Frost tog til Stubbekøbing, hvor de ankom til kommandocentralen kl. 14.

Vores kontaktmand dernede var orlogskaptajn Carsten Rasmussen fra Søværnets Operative Kommando, som gav os en orientering om hvilket udstyr, man ikke havde brug for mere, og hvilket man ønskede at have i reserve. Det var nu vores opgave at finde frem til, hvor grejet befandt sig.

Fredag aften var der klarhed over, hvor meget der skulle sendes hjem. Jeg kontaktede Vagthavende Officer på Flådestation Korsør med en anmodning om lastbil til Stubbekøbing lørdag morgen samt til vores lager i Kalundborg.

Lørdag morgen ankom lastbilerne til Stubbekøbing, hvorefter de blev læsset og sendt hjem. Derefter kunne vi køre til Bogø for at besigtige de flydespærringer, der havde været anvendt. Det var mildt sagt ikke noget kønt syn, der mødte os nede på Bogø, hvor man var i gang med at samle olie op langs kysten. Der er ganske givet nogle af de nyindkaldte, som aldrig vil glemme deres første tid på beredskabscentret. Nå, men vi skulle finde de spærringer, som var brugte. Det første vi fandt var et

sted, hvor man havde gravet et stort hul i jorden og lagt en gummi-membran i. Deri var lagt brugte spærringer, skovle, tang og olie alt sammen i en stor blanding.

Spærringer kasseres

Vi kunne godt se, at det ville være en umulig opgave at få rensede spærringerne igen, dem kunne vi ganske enkelt kassere på stedet, og sådan fortsatte vores tur. Det var det samme syn, der mødte os alle steder. Alle, der deltog i arbejdet med olieopsamlingen, var meget aktive i særdeleshed en entreprenør, der havde deltaget med sin gravemaskine. Ca. 150 m ude fra kysten måtte han sande, at det ikke er godt med vand i luftindtaget, så derude holdt hans maskine. Lørdag aften var Michael og jeg færdige med vores arbejde og kunne vende hjem.

Depoter genetableres

Tilbage i Korsør står nu tilbage at få indsamlet det udstyr, der er tilbage, og få genetableret alle vores depoter og lagre i Danmark. Vi har således stadig mange timers arbejde tilbage i forbindelse med olieforureningen.



Medarbejderne gjorde en stor indsats under olieforureningsbekæmpelsen.

