

FLÅDEN

I KORSØR



Nr. 3

September

2001

REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør
Sylowsvej - 4220 Korsør

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

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

Journalistisk redaktør:
Orlogskaptajn Christian Jensen
Chef for Personalsektionen, 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 Peter A. T. Jaszczak
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 KORSØR
FORSYNINGSAFDELINGEN
SØVÆRNETS PUBLIKATIONS-
FORVALTNING

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

Indhold

Flåden i Korsør invaderet af „Marsmænd”	Side 3
Minerydningsfartøjet LAXEN på brandslukningsindsats i norsk farvand	Side 6
Et vel udført projekt med stor effekt	Side 7
Søværnets Materielkommando besøger Flådestation Korsør og 2. Eskadre	Side 9
Samarbejds- og redningsøvelse med de Baltiske lande	Side 13
„Kvalitet til Tiden”	Side 15
Near miss- m/v BELLA	Side 16
Til søs med PETER TORDENSKIOLD	Side 20
Søværnets Publikationsforvaltning	Side 24
Hvad laver de mon på Infirmeriet?	Side 27
Projekt VOKU	Side 30



*LAXEN i norsk farvand.
Læs herom side 6*



En af gasterne fra VETRA måtte sande, at det er vigtigt at have orden i sit tovværk, når man skal kaste kasteline.

Læs herom side 13

Forside:

Flydedokken på vej ud af NORET, HERMOD slæber, Korsør havn „letter på kasketten”

Foto: Frank Jacobsen

Bagside:

OLFERT FISCHER på vej under Storebæltsbroen i forbindelse med besøg af Søværnets Materielkommando

Foto: Vibeke L. Olsen

Flåden i Korsør invaderet af „Marsmænd“

Fremtidens edb-system i Forsvaret hedder DeMars

Der findes vel næppe en læser af „Flåden i Korsør“, der ikke er bekendt med, at et fælles edb-system benævnt **DeMars** er under indførelse i Forsvaret. Denne artikel har til formål at fortælle medarbejderne ved Flåden i Korsør om **DeMars**, afmystificere de mange nye udtryk/ begreber og fortælle om fremtiden.

*Af Implementeringskoordinationsudvalget ved Flåden i Korsør
Foto: Lars Skytte*

Værnsfælles styrings- og kontrolsystem

Formålet med indførelse af et værnsfælles styrings- og kontrolsystem er at optimere ressourcerne og skabe ensartethed i Forsvaret samt give mulighed for, at flere brugere hurtigt kan få et troværdigt og brugbart overblik inden for de forskellige delområder, som systemet er opdelt i.

DeMars vil erstatte de fleste hidtil anvendte edb-systemer i Forsvaret.

Arbejdsrutiner ændres

At indføre et så stort og komplekst system er en kæmpe opgave og vil i nogle tilfælde kræve ændringer af eksisterende arbejdsrutiner, bl.a. nedlæggelse af lokalt udviklede databaser. Derfor kan systemet umiddelbart virke bureaukratisk og besværligt. På længere sigt, når „forbeholdet over for det nye“ er klinget af, og arbejdsrutinerne er kendte, skulle systemet gerne vise sig at være en hurtig og effektiv hjælp i dagligdagen.

Udvalg nedsat

Information om systemets formåen, uddannelse af slutbrugere, planlagte terminer for indførelse og ibrugtagning, eventuelle ændringer af arbejdsrutiner m.m. er væsentlige faktorer for, at DeMars indføres så uproblematisk som muligt ved Flåden i Korsør og samtidig bliver et godt værktøj for brugerne.

Der er derfor nedsat et udvalg, som skal sikre, at der sker en tværgående og gensidig information og koordinering på alle niveauer ved Flåden i Korsør og indbyrdes mellem de enkelte deltagere i DeMars-projektet i hele implementeringsfasen.

Udvalget har fået det enkle og „letudtalte“ navn **Implementeringskoordinationsudvalget ved Flåden i Korsør (IKU)** og refererer løbende til ledelsen ved Flåden i Korsør.

Beskrivelse af DeMars

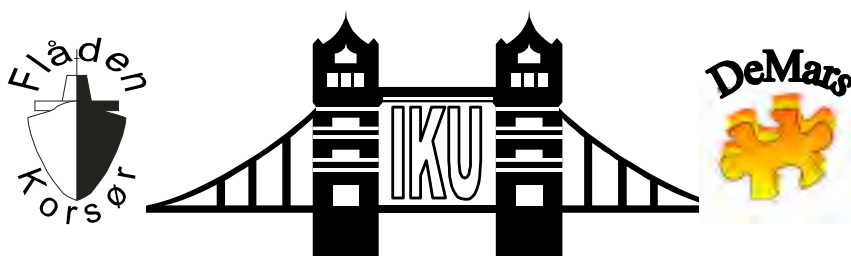
DeMap, DeMars og SAP er udtryk, der ofte bruges i flæng, når det „nye system“ omtales.

- **DeMap** er betegnelsen for projektet og står for Dansk Forsvars Managementprojekt.
- **DeMars** er betegnelse for systemet og står for Dansk Forsvars Management- og ressourcestyresystem.
- **SAP** er navnet på en softwarevirksomhed, der har specialiseret sig i udvikling af administrative systemer og er samtidig navnet på et standardiseret system, der samler alle forretningsprocesser for en virksomhed i ét system, hvor den version, Forsvaret ønsker at anvende, hedder SAP R/3. SAP er en forkortelse af Systems,- Applications and Products in Data Processing.

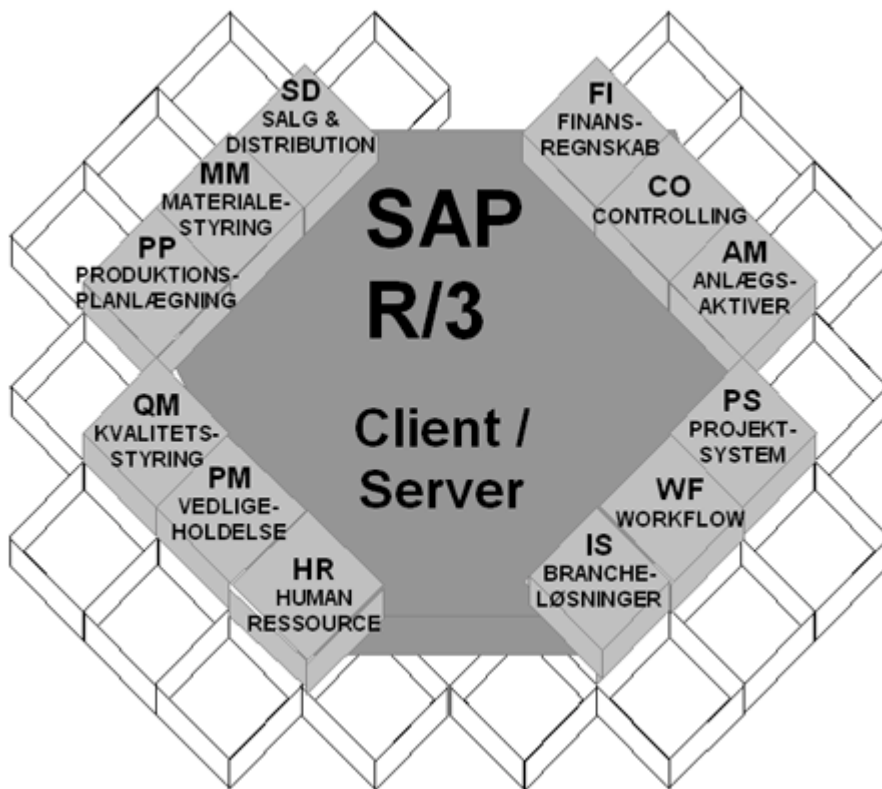
SAP - en fælles database

SAP er opbygget med en fælles database, hvori alle informationer er gemt. Denne kaldes client/server.

Da de mange tilsluttede brugere af systemet har forskellige behov for data/informationer, afhængig af formål, sker adgangen til den fælles centrale enhed via forskellige



Under dette logo arbejder det nedsatte udvalg.



Skematisk visning af DeMars/SAP-systemet.

brugertilpassede moduler. Der findes moduler, der er udviklet til at varetage finansiering, indkøb, salg, lagerstyring, personaleadministration, vedligeholdelse, planlægning, kvalitetsstyring m.v.

Ledelsesinformationssystem

Til brug for en overordnet information til ledelsen og kontrol af samtlige styringsniveauer i systemet er der til DeMars etableret et tværgående Ledelsesinformations-system, benævnt LIS.

Implementering af DeMars

Da DeMars-systemet er så omfattende, har man valgt at implementere det i etaper, som benævnes versioner indeholdende de forskellige delsystemer inden for hovedgrupperne økonomi (ØKOSYS), personale (PERSYS) og materiel (FORMAT).

DeMars opdelt i versioner

Den overordnede planlægning

af DeMars omfatter oprindeligt en opdeling i 5 versioner benævnt 0, 1, 2, 3 og 4. I november 1998 blev version 0 opdelt i henholdsvis en 0A- og 0B-del. I forbindelse med den foretagne reversionering i oktober 2000 er version 3 blevet opdelt i henholdsvis en 3A- og 3B-del samtidig med, at version 4 udgår.

I DeMars-hovedkontrakten er defineret en versionering, som revideres, inden detailplanlægningen for den enkelte version kan igangsættes (rulning af plan). Arbejdsgruppe Versionerings og Implementerings Strategi, forkortet AG VIS, har ansvaret for planrulningen. Deltagere i AG VIS består af repræsentanter fra Forsvaret, IBM og et konsulentfirma.

DeMars styrer både økonomi, personel og materiel

For både ØKOSYS, PERSYS og FORMAT gælder, at det overordnede system er delt op i flere

delsystemer. For ØKOSYS er der således et system for dem, der lægger budgetterne og et system for bogholderne, og for både PERSYS og FORMAT er der mange flere. At man bliver uddannet i et delsystem, betyder nødvendigvis ikke, at man kan arbejde i det hele. Man får som bruger en profil, som giver adgang til den del af systemet, man har brug for. Overordnet set er DeMars et brugervenligt system, der i store træk anvender en stil og ikoner, der allerede er kendt fra Office-pakken.

Superbrugere og slutbrugere uddannes

I hvert delsystem uddannes et antal superbrugere og mange slutbrugere. Superbrugerne uddannes ved Forsvarskommandoens foranstaltning og skal efterfølgende uddanne slutbrugerne på de enkelte tjenestesteder samt virke som problemknusere. Der er allerede uddannet mange slutbrugere ved Flåden i Korsør og endnu flere vil blive uddannet.

Tilpasninger sker løbende

Det er vigtigt at bemærke, at systemet ikke er fuldt anvendeligt, før hele implementeringen er fuldført (år 2004), idet der i hele forløbet sker tilpasninger mellem nye moduler og de moduler, der allerede er installeret.

Yderligere informationer kan indhentes

Hvis du har kommentarer eller spørgsmål angående Implementering af DeMars ved Flåden i Korsør, er du velkommen til at kontakte en repræsentant fra IKU.

Yderligere oplysninger og informationer om DeMars kan endvidere indhentes på Forsvarets Informationsserver på Intranettet.



Kommende DeMars-brugere på skolebænken.



Implementerings- koordinations- udvalget



FLÅDESTATION KORSØR:

Orlogskaptajn K. Leimand (Formand)
Overassistent Lisbeth Sørensen
Chefsergent Ole Dimpker
Afdelingsleder Jes Hansen
Materielmester Benny Reved
Materielmester Jørn E. Christensen
Kaserneforvalter Anita Christensen
Overværkmester Vagn Nielsen
Informatikassistent Allan T. Olsen

Lok.nr.:

8401
8271
8282
8405
8420
8430
8261
8801
8130

Mailadresse:

FLS KOR-PKS01
FLS KOR-OKO01
FLS KOR-PER02
FLS KOR-HAS01
FLS KOR-LAS01
FLS KOR-LAS21
FLS KOR-ETAB2
FLS KOR-DRL18
FLS KOR-ITS03

2. ESKADRE OG SØVÆRNETS TAKTISKE STAB:

Kaptajnløjtnant Henrik Stilling
(varter Søværnets Taktiske Stab)
Kaptajnløjtnant Dorte Olbæk Hansen

8504
8604

2ESK-CHPSEK
2ESK-CHOESEK

MARINEDISTRIKTSELEMENT KORSØR:

Orlogskaptajn Poul Erik Christiansen

8782

MEK-2A02

SEKRETÆR:

Overassistent Ninna Knudsen

8402

FLS KOR-PRS02

Minerydningsfartøjet LAXEN på brandslukningsindsats i norsk farvand.

LAXEN udførte brandslukning af den norske coaster KWAI i den norske fjord, Boknafjorden den 31. maj 2001. Indlægget skal ses som et friskt pust, at Søværnets skibe også er uddannet til at løse andre opgaver end det at lege krig.

Af kaptajnløjtnant O. Mortensen,
LAXEN

Fotos: LAXEN

Brand i maskinen

Under en navigationssejlad i norsk farvand efter endt FORACS-test [Forces sensor and weapon Accuracy Check Sites, et stort testcenter hvor skibe og ubåde får kontrolleret deres forskellige radar- og våbensystemer, red.] ved Ulsness, Stavanger, modtog minerydningsfartøjet LAXEN en „PAN PAN” melding via Rogaland Radio om et skib, der var i brand ca. 10 sømil fra LAXENs position. Skibet var det norske lastskib KWAI på 250 tons med sten og sand i lasten. Rogaland Radio meldte om brand i maskinen, og at besætningen på 3 mand var gået i redningsflåden. Skibet lå således kraftigt brændende hen uden besætning om bord.

Bedste fart

LAXEN tilbød via kanal 16 straks sin assistance, slog „havari-rulle, assistance til andet skib” og



En redningsbåd fra den norske redningstjeneste påbegyndte afkøling af skibssider agter, der tydeligt var meget varme.

satte kurs med bedste fart mod havaristen. Ved ankomst ca. 20 minutter senere var Kongeskibet NORGE ankommet til stedet og var af LAXEN blevet bedt om at påbegynde køling af skibssider på havaristen.

Varme skibssider

LAXENs indsatshold blev hurtigt overført til KWAI med klargjorte røgdykkere, skum, transportabel brandpumpe samt diverse brandslanger m.m. og påbegyndte umiddelbart fyldning af maskinrum med skum.

En lille redningsbåd fra den norske civile redningstjeneste ankom til positionen og påbegyndte efter anmodning køling af skibssider

agter, der tydeligt var meget varme.

Ilden havde da bredt sig til avertering og hele agterskibet.

Lænsning

Det norske kystvagtskib LA FJORD ankom lidt senere til brandstedet og blev af LAXEN bedt om at klargøre til lænsning af havaristen, da det meget brandslukningsvand indenbords tydeligt havde indflydelse på KWAIIs fri-bord.

Havaripropper

Branden i avertering blev slukket ved først at smadre en rude til styrehuset. En efterfølgende rundring med LAXENs røgdykkere fastslog, at der ligeledes løb vand



Efterslukningen er i gang, og efter 6 timers brandslukning satte LAXEN atter kurs mod Danmark.

ind i havaristen som følge afsmeltede kølevandsovergange. Denne vandindtrængen blev stoppet ved at ibanke havariropper på stedet i maskinrummet.

Nedbrændte lejdere

Efter 3 timers hårdt brandslukningsarbejde vurderedes branden og lænsningen endelig under kontrol på nær en svag røgudvikling fra et lukaf agter, der ikke umid-

delbart var fremkommeligt som følge af nedbrændte lejdere og fare for kollaps af dæk. Den lille redningsbåd havde imidlertid afhentet besætningen fra land, der så igen kunne gå om bord på deres skib. Dog med et noget andet udseende om læ. Redningsbåden påbegyndte derefter slæbningen af KWAI mod Skudeneshavn sammen med LAXENs indsatshold, der ved hjælp af CO2-slukkere forsøgte at få bugt med det agterste lukaf.

Stolt besætning

Efter 6 timers brandslukningsindsats satte LAXEN atter kurs mod Danmark, hvor små 10 dages farvandsovervågning ventede i Kattegat Nord. LAXENs besætning var blevet en god oplevelse rigere, og alle i besætningen var glade og stolte over at have hjulpet vores norske venner i nord.

Et vel udført projekt med stor effekt mindre ombygning af opholdsbanjen i BARSØ-klassen

I foråret 2000 indkom der til 2. Eskadre et forslag fra BARSØ om en forbedring af pladsforholdene på opholdsbanjen ved en lettere ombygning af denne.

Tekst og fotos: Chefsergent Theis Røsschou, Eskadreteknikbefalingsmand 2. Eskadre.

Projektet

Forslaget gik ud på at fjerne våbenschabet, flytte en kistebænk, dreje bordpladen 90 grader og genopføre våbenschabet andetsteds i skibet. Ved dette „indgreb” og med en større bordplade kunne der blive plads til, at hele besætningen kan



Med den større bordplade kan hele besætningen sidde omkring bordet.

sidde omkring bordet. Endvidere ville man komme til at sidde bedre, når der skal ses TV.

Prøveombygning på BARSØ

Efter at projektet havde været til udtalelse ved Chefen for Division 29, for at se om det kunne vinde gehør i skibsklassen, fremsatte 2. Eskadre forslaget som ønske i forbindelse med BARSØs periodiske eftersyn, som var planlagt i sommerperioden samme år.

Der blev efter visse transaktioner og forhandlinger udført en prøveombygning på BARSØ under periodisk eftersyn.

Afslag for øvrige enheder

Det blev senere afslået af Søværnets Materielkommando at ombygge resten af enhederne, idet der kun måtte anvendes midler til strengt nødvendige tiltag af sikkerhedsmæssig karakter henset til klassens forholdsvis korte restlevetid i søværnet.

Besætningens forhold

Idet BARSØ-klassen imidlertid forventes at sejle til omkring 2004, fandt 2. Eskadre, at der var tale om en så stor forbedring af besætningernes forhold og velbefindende, at projektet **måtte** udføres i de andre enheder.

Projektet udføres

Da der ikke var noget ved projektet, som greb ind i skibenes konstruktion, og da det ikke var en klasseændring anmodede eskadren Teknisk Afdeling ved Flådestation Korsør om at udføre projektet i de resterende enheder, og da det blev vurderet, at omkostningerne ved denne ændring var ret beskedne, påtog Teknisk Afdeling sig opgaven. Nu var det kun at udarbejde en plan over arbejdets afvikling i forhold til enhedernes sejlplan og så komme i gang.

Professionelt udført

Der startedes med SAMSØ den 6. november 2000 og afsluttedes med VEJRØ den 15. marts 2001-

i alt 8 enheder på så kort tid- det er „well done“, og arbejdet er virkelig udført pænt og professionelt. Det er utroligt så lidt, der skal til at give så stor en forbedring, men det er lige så utroligt, at det kræver så stor kreativitet at få sådan noget gennemført.

God oplevelse

2. Eskadre bringer hermed en tak til de medarbejdere ved Teknisk Afdeling, som har været involveret i projektet. Det har været dejligt at opleve, hvordan jeres fleksibilitet og gode humør har fået projektet til at „glide“.



Igen er der glæde i det lille hjem.

Klik ind på

www.flskor.svn.dk

**for sidste nyt om Flådestation
Korsør**



Søværnets Materielkommando besøger Flådestation Korsør og 2. Eskadre

Dagen før, vi skulle på tjenestedsbesøg, skulle vejrudsigten lige tjekkes. Der blev ikke lovet for godt vej, og da vi også skulle ud at sejle, var det ikke de højhælede og den lille stramme nederdel, der skulle på. Heller ikke paraplyerne var en god ide, for hvis man sejler med 25 knob eller mere og skal stå udenfor, holder paraplyerne nok ikke til det vindpres.

Af Lilian Kanstrup, Søværnets Materielkommando

Fotos: Lasse Bergstrøm og Lars Skytte

Hurtig tur med Gammel Dansk

Dagen begyndte kl. 07.30 hvor busserne blev fyldt med de 80 personer fra Driftsdivisionen, der var tilmeldt. Driftsteknisk Afdeling og Forsyningsafdelingen i den ene bus og Personel-, Organisations- og Økonomiafdelingen i den anden. I bussen lå der en lille pose til hver med et smurt rundstykke, ost og syltetøj samt en karton juice. Der blev serveret kaffe, og cheferne gav en Gammel Dansk, så turen til Korsør gik hurtigt. Det så ellers ud til regn, da vi kørte fra Holmen, men det lysnede mere og mere, efterhånden som vi nærmede os Korsør.

Vi var fremme kl. 9, hvor vi blev modtaget af Chefen for 2. Eskadre, kommandør Kurt B. Jensen, af fun-



Busserne blev fyldt med de 80 personer fra Driftsdivisionen.

gerende Chef for Flådestation Korsør, kommandørkaptajn Bjarne E. Petersen samt af skibscheferne fra PETER TORDENSKIOLD, RAVNEN, SAMSØ og THURØ.

2. Eskadres opgaver

Derefter var der en briefing om 2. Eskadre ved Chefen for 2. Eskadre, hvor vi hørte lidt om de opgaver, eskadren udfører, hvor stort

operationsområde de opererer i samt hvor mange skibe/personer, der er i eskadren. 2. Eskadres hovedopgaver er opstilling af operative og effektive enheder, deltagelse i farvandsovervågning og suverænitetshævdelse i danske farvande, planlægning og udførelse af øvelser på type- og eskadreniveau samt fastholdelse af høj professionel standard på alle områder. Det

var utrolig interessant at få indblik i de mangeartede opgaver, 2. Eskadre udfører og se, hvor stort operationsområdet er, for man har måske en forestilling om, at det kun er de danske farvande der opereres i, men med NATOs Stående Atlanterhavsstyrke opererer 2. Eskadre helt over til Caribien, hvor en af korvetterne lige er kommet hjem efter en 3 måneders periode.

Flådestationens opgaver

Vi fik også en briefing om flådestationen ved fungerende Chef for Flådestation Korsør, hvor vi hørte om Flådestation Korsør ligeledes mangeartede opgaver, hvilket omfatter at opretholde operative basefaciliteter for danske og allierede styrker, forsynings- og trykkerivirksomhed, samt reparations- og vedligeholdelsesstøtte til skibe og enheder, rederivirksomhed, hovedværkstedsfunktion, mobiliserings- og udrustningsbase for korvetter, STANDARD FLEX-enheder, orlogskuttere samt miljøfartøjer fra 2. og 3. Eskadre. Flådestationens myndighedsområde strækker sig over selve flådetationen, Forsyningsdepot Noret, Tankområde Korsør samt til depoterne Kongssø, Bøstrup og Egø.



Hold 4 begyndte rundvisningen på Forsyningsdepot Noret.

Besøg i Lagersektionen

Efter orienteringen, hvor skibscheferne blev præsenteret, var det tid til rundvisning på Flådestation Korsør. Da jeg var på hold 4, begyndte vi vores rundvisning på Forsyningsdepot Noret, hvor vi blev guidet af Chefen for Lagersektionen, materielmester Benny Reved. Han fortalte medlevende og entusiastisk om depotet, hvor lang tid de havde været om at komme på plads efter udflytningen, og de problemer der havde været, som nu var klaret. Selv varemottagelse, som foretages i DeMars, var de tilfredse med. Vi så deres nye „lagermaskiner“, der sparer gulvplads og

tid, det er et smart system, så hvis de kan tilsluttes DeMars, når lagerstyring kommer i version 2, vil det blive endnu smartere.

Miljølager

Efter Noret, kørte vi i bus tilbage til flådestationen, hvor vi blev sat af ved Søværnets Materielkommandos miljølager. Chefen for Skibs- og Maskinsektionen fortalte om miljøberedskabslagrene rundt om i landet, som bliver efterset og kontrolleret fra Flådestation Korsør. Det er dem, der skal sørge for at grejet virker, når der er brug for det som ved det store olieudslip ved Møen. Det er også her, olieprøverne, som søværnets enheder opsamler, bliver gemt, så hvis man senere støder på et skib, hvor man kan foretage en olieprøve, kan prøverne sammenlignes og deraf måske få en domfældelse, hvis de har smidt olie i danske farvande.

Motorsektionen

Dernæst var vi i motorværkstedet, hvor vi blev vist rundt af overværkmester Niels C. Nielsen. Vi fik set prøvestand til turbiner og højtydende dieselmotorer, reparation af Leopardmotorer, som Flå-



Overværkmester Niels C. Nielsen viste rundt i Motorsektionen.

destation Korsør foretager for hæren, samt hovedeftersyn af en hovedmotor til en korvet.

Elektroniksektionen

Det sidste vi skulle se på flådestationen var Elektroniksektionen, der blev vi vist rundt af Chefen for Elektroniksektionen, overværk-mester Pehr Appelquist. Vi begyndte på Sonarværkstedet, hvor vi så det sidste nye i sonargrej bl.a. den miniubåd, som søgte efter miner i Adriaterhavet. Derefter var det Radarværkstedet, hvor der blev fortalt hvordan vi selv havde overtaget vedligeholdelsen af en bestemt type radar, der ellers kostede ca. 8.000 \$ pr. stk. at vedligeholde, og vi har en hel del af dem. Med den prøvebænk, som der er investeret i, er der kapacitet til at afprøve/vedligeholde mange flere, så Chefen for Elektroniksektionen gav udtryk for, at man kunne lave indtægtsdækket virksomhed på dette område, da bl. a. Norge har den samme type radarer som søværnet. Vi fik set det udstyr, der erstatter kystudkigget rundt om i landet.

Lønnen ikke høj nok

Det sidste værksted, vi besøgte,



THURØ og SAMSØ i formation på Storebælt.

var Dataværkstedet, hvor man kun beskæftiger sig med operative datasystemer. Her har man selv bygget en prøvestand, fordi der ikke var penge til en ny. Det var interessant at høre om alle disse ting, og man følte, at folk gik op i deres arbejde og var glade for at være der, selv om der også her er en del, der rejser, fordi lønnen ikke er høj nok.

Bedre frokost

Så var der frokost, og der må jeg sige, at det er et af Forsvarets bedre cafeteriaer. Maden var en buffet med varme og kolde retter, og den var rigtig god.

Efter frokost blev vi afhentet af skibsscheferne og fulgt til de 4

skibe, som vi var fordelt på.

Jeg havde valgt at sejle med en kutter, da jeg har prøvet at sejle med nogle af de store skibe. Jeg og 3 andre blev fulgt om bord på SAMSØ af Chefen for SAMSØ, premierløjtnant Morten Glumsø. Vi lagde fra med det samme og satte stævnen ud mod Storebælt. SAMSØ har en 9 mand stor besætning, de kan være 10. Der er ikke megen plads at røre sig på, men det er et charmerende skib. Det er ca. 30 år gammelt og bygget på Svendborg Værft.

Imponerende sejlads

Da de andre skibe nåede ud, sejlede vi på linie med os bagerst. Vi sejlede under Storebæltsbroen. Set nedefra er den lige så imponerende, som når man kører over den. Vi sejlede i ca. 2 timer, besætningen svarede på alle vores spørgsmål, der var kaffe om bord, solen skinnede, så det var en dejlig sejltur.

En dejlig dag

Jeg vil gerne rose Flådestation Korsør og 2. Eskadre for den veltilrettelagte dag, alting klappede og tidsplanen blev overholdt. Selv om vi var så mange mennesker, følte vi ikke, at vi var til besvær, vi følte os velkomne. Det var en rigtig dejlig dag.



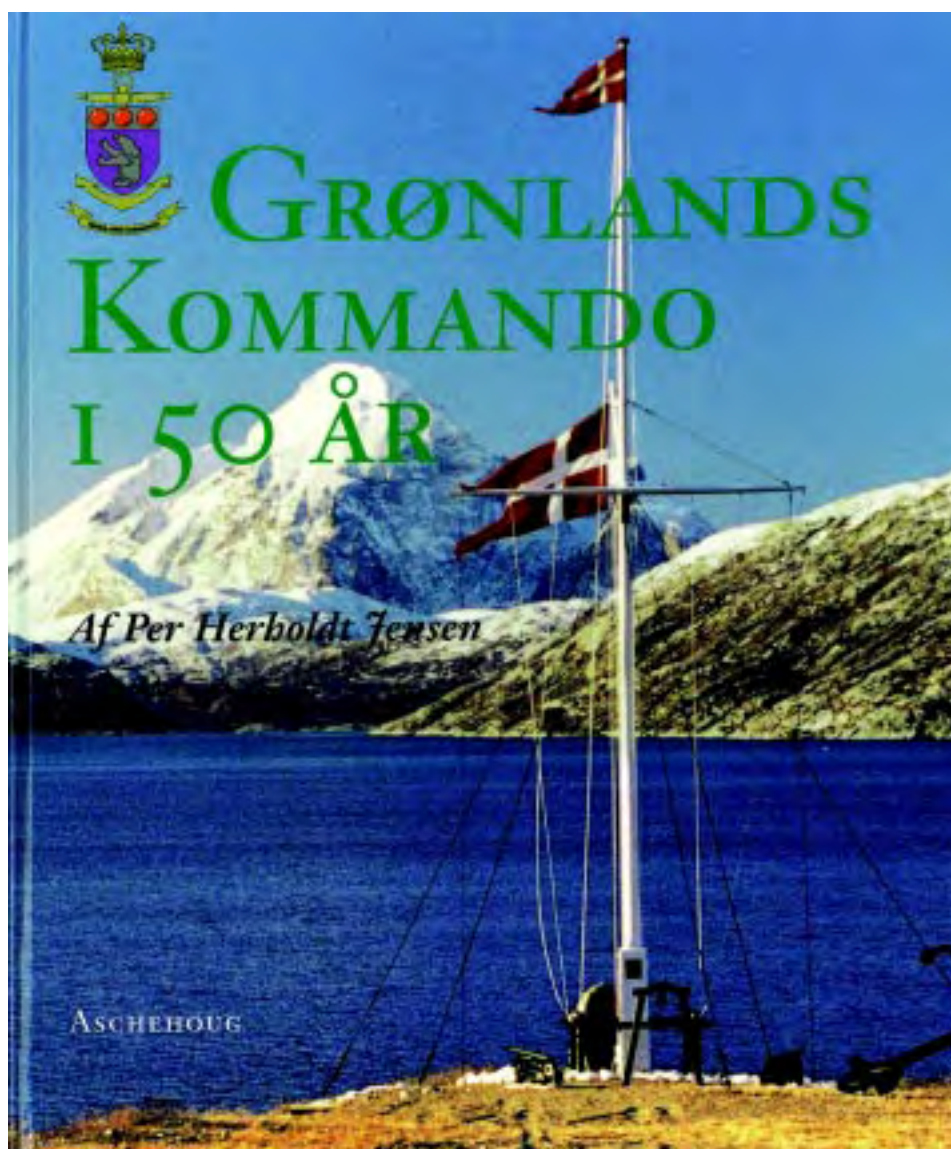
Broen vækker stadig opmærksomhed, vi er om bord på RAVNEN.

Grønlands Kommando i 50 år

Aschehoug udgiver den 30. august 2001 jubilæumsbogen

Grønlands Kommando i 50 år

Af Per Herholdt Jensen



Bogen beretter den spændende historie om det danske forsvars bastion i Grønland: Grønlands Kommando i Grønnedal.

Bogen, smækfyldt med sjældne og nye fotografier, der viser livet, som det former sig for kommandoens forskellige funktioner: til søs, til lands og i luften, fortæller om de forskellige aspekter, både historisk såvel som personligt.

Samarbejds- og redningsøvelse med de Baltiske Lande

Uddannelsen til officer er ved at nærme sig sin afslutning, og en del af eksamenen er en togperiode til at flette teori og praktik sammen. Jeg lagde denne periode ud med et ophold på orlogskutteren THURØ.

Afkadet løjtnant-R Nicolai Svane,
orlogskutteren THURØ

Fotos: THURØ

Træning med Østersølandene

Togperioden blev domineret af øvelsen SAREX 2001, en multinational samarbejds- og redningsøvelse med de Baltiske Lande. Formålet var at øve og træne med Østersølandene for på den måde at lære hinandens forcer og svagheder at kende i forbindelse med redningsaktioner. Øvelsen talte deltagere fra Letland, Litauen, Estland, Polen, hjemmeværnet samt søværnsenheder.

Opvarmning

En del af deltagerne ankom til Rønne fredag den 20. april. Det



Kampen afgøres ved straffespark.



En fredfyldt Rønne havn med enheder fra øvelse SAREX 2001.

var WAMBOLA, MACKO, IMANTA, VETRA fra de Baltiske Lande, hjemmeværnskutterne BOPA og LUNA. Fredagen stod i klargøringens tegn, og der var ikke planlagt nogle aktiviteter før om aftenen, hvor den lokale marinehjemmeværnsforening lagde lokaler til et Beer-Call for officererne på de fremmødte enheder, øvelsesledelsen samt repræsentanter fra det lokale erhvervsliv på øen. Et arrangement der gav mulighed for at tale med de udenlandske kolleger, inden det store „slag” skulle løbe af stablen.

WAMBOLA fik guld

Lørdag morgen var der arrangeret en fodboldturnering mellem landene. Klokkeren 9 stod de 4 udenlandske samt THURØs besætning klar på Almegårdens Kasernes fodboldbane. Da THURØ er en lille enhed, der har svært ved at stille et helt hold, trådte Bornholms Marinedistrikt til og stillede med en målmand samt en angriber. Tur-

neringen blev afviklet som en alle mod alle, og efter en spændende formiddag, hvor alle hold udviste stor entusiasme, måtte THURØ erkende, at et selvmål i første kamp kostede sejren. Denne blev et straffesparkopgør mellem WAMBOLA og MACKO, der ellers længe så ud til at løbe med sejren. Resultatet blev, at WAMBOLA efterfølgende kunne modtage guldmedaljen, mens besætningen fra THURØ måtte tage til takke med en tredjeplads.

Forberedelse

Efter det store opgør gik resten af weekenden med at forberede sig til øvelsen, der skulle løbe af stablen mandag morgen. De enkelte enheder havde fået til opgave at lave øvelsesscenarier til hinanden, og her om bord skulle vi arrangere en opslagsøvelse samt en formationssejladsovelse.

Positiv besætning

Mandag morgen var de sidste deltagere ankommet, GRIBBEN samt ARIES, og startskuddet kunne lyde. Cheferne fra enhederne tog til en briefing på distriktet, mens jeg blev sendt over på VETRA for at deltage i et kommunikationsmøde. Det var så første gang jeg stiftede bekendtskab med et skib fra Baltikum, og det var spændende at se, hvordan man lever om bord. Det var noget anderledes, end jeg er vant til, men besætningen virkede positiv og glade for at deltage.

Papirøvelse med sprogvan- skeligheder

Resten af dagen stod i papirøvelsernes tegn, og i vores gruppe, de mange enheder var blevet opdelt i to, lagde vi ud med en øvelse, der havde til formål at fremme brugen af det engelske sprog. Det var dog ikke den helt store succes, da de, der stod for øvelsen, mente, at dette gjorde man bedst, ved at hver enhed skulle læse 200 engelske ord op for de andre over VHF-radioen. Senere skulle THURØ forestå en opslagsøvelse i en række bøger, der skulle benyttes under øvelsen. Her begyndte „bukkene lige så stille at blive skilt fra fårene”, og selv om vi var positivt overraskede, var det ikke helt problemfrit pga. sprogvan- skeligheder og manglende kendskab til relevante publikationer.

Efter skafning kastede THURØ fortøjningerne for at drage til Neksø, hvor vi havde en aftale med det lokale værft.

God investering

Tirsdag var den sidste dag i tør- træningens tegn, og vi lagde ud med en papirformationssejls- øvelse. Godt nok var der ikke nogle af deltagerne, der endte med den

rigtige formation, men øvelsen foregik planmæssigt, og som generalprøve på den efterfølgende dags øvelse på havet var der tale om en rigtig god investering.

Knob og splejs

Mange af de ting, der var foregået frem til dette tidspunkt, havde koncentreret sig om personellet på broen, men om eftermiddagen stod den i sømandskabens tegn. Alle de deltagende enheder skulle stille med et hold, der skulle dyste i fær- digheder som kastelinekast, knob og stik, opstart af brandpumpe samt splejs på treslået tov.

En af gasterne fra VETRA måtte sande, at det er vigtigt at have orden i sit tovværk, når man skal kaste kasteline, for lige pludselig stod han med et „garnnøgle”, der uden tvivl ville kunne bruges i en



Splejs på treslået tov.

vis spagettiscene fra „Lady og Vagabonden”. I knob og stik konkurrencen viste de ældre søulke fra hjemmeværnskutterne, at de var de unge basser overlegne. Så skulle der dystes i opstart af brandpumpe. Her stillede alle de andre enheder op med funkende nye pumper med selvstarter, og THURØ havde ikke mange chancer med den gamle

ASTER-MINI-brandpumpe.

Efter dette stod den på koncen- tration i form af øje- og kortsplejs, som var en meget tidskrævende del af konkurrencen, der nu havde stået på i 3 timer.

„Brand om bord”

Onsdag skulle vi så på havet. Vores gruppe lagde ud med en gang Fleet-Work, og den forgående dags tørtræning viste sig at have båret frugt, for enhederne lå flot det meste af tiden. Herefter skulle THURØ simulere at have brand om bord. Assistance fra de øvrige enheder blev hidkaldt, og mens røgdykkere fra VETRA arbejdede på fordækket, kølede BOPA skroget, mens MACKO evakuerede en af gasterne for medicinsk behandling.

Engelsk forbedres

Natten forløb med en over- vågnings- og indrapporterings- øvelse, hvor de enheder, der arbej- der med dette til daglig, klart skilte sig ud. På dette tidspunkt kunne man dog høre på det engelske sprog, at det klart forbedredes, når det bruges i nogle dage.

Personer manglede

Torsdag skulle det store klimaks så nås gennem en storstilet SAR (søredningsøvelse), hvor alle enhe- der deltog i eftersøgning af de 17 „personer”, VETRA manglede i forbindelse med en „brand” om bord. Alle blev fundet, og kl. 14 lå enhederne klar til den obligatori- ske fotosession, som en polsk HAZE-helikopter tog sig af.

Alt i alt har det været nogle spændende dage, der ud over det rent øvelsesmæssige har givet et indblik i, hvordan vores Østersø- kolleger arbejder.

„Kvalitet til Tiden”

De, som kommer ind på Flådestation Korsør, vil se, at velkomstskiltet i højre side umiddelbart efter porten er blevet malet. Teksten er samtidig ændret, så der ikke længere står „Service i Centrum”, men i stedet „Kvalitet til Tiden” som det styrende for aktiviteterne på flådestationen.

*Afkommandør S. S. Thostrup,
Chef for Flådestation Korsør*



Strategiplan

Den umiddelbare årsag til denne ændring er at finde i den strategiplan, der er gældende for hele det myndighedsområde, der hører under Søværnets Materielkommando – altså også Flådestation Korsør.

Det fremgår af denne plan, at

- der skal sikres tilstrækkelig kvalitet i vedligeholdelse af eksisterende materiel og højst mulig kvalitet ved nyanskaffelser,
- ressourcebevidsthed skal indgå i overvejelser og beslutninger på alle niveauer, og
- planlægningen skal styrkes med henblik på planfastholdelse.

Fokus

Der er med andre ord fokus på kvalitet, ressource og tid – en fokus der så sandelig også er gældende for andre sektorer i samfun-

det. Til brug på Flådestation Korsør er denne fokus omskrevet til:

- Aftalt kvalitet til aftalt tid på aftalt sted,

eller i den korte udgave som angivet i overskriften:

- „Kvalitet til Tiden”.

Dette gælder for al virksomhed ved flådestationen, uanset om det drejer sig om forhalning af et skib, vedligeholdelse af bygningsområdet, drift af cafeteriet, afsendelse af forsyningsgenstande til et skib i Adriaterhavet eller gennemførelse af et Periodisk Eftersyn af en enhed.

Knappe ressourcer

I forhold til tidligere er det nye den øgede fokus på ressource og tid. Det betyder, at vi skal være mere præcise og omkostningsbevidste ved levering af et produkt

eller ydelse. Naturligvis skal de krav, som „kunden” stiller, opfyldes som aftalt – men heller ikke mere. At overkvalificere et produkt eller levere mere end aftalt er da prisværdigt ud fra ønsket om at gøre det så godt som muligt for „kunden”, men absolut ikke optimalt i en tid med knappe ressourcer. Det betyder nemlig, at der total set vil blive leveret færre ydelser.

Medarbejdertilfredshed

„Kvalitet til Tiden” vil også være i centrum og styrende for det udviklingsprojekt, der er iværksat på flådestationen (se side 30 vedrørende Værdibaseret Organisations- og Kompetence Udvikling). Formålet med dette projekt er netop, at vi skal blive bedre til at gøre det, som vi gør i dag med det resultat, at der opleves større medarbejdertilfredshed, forbedret produktivitet og en endnu bedre kvalitet i det producerede.

Da jeg den 16. maj kom hjem fra nattevagt, var der en mail til mig fra min søn i Spanien, og ganske kort stod der: ”Kære Far. Måske ved du det allerede, men prøv lige at åbne vedhæftede link fra DR-ONLINE.” – Jo, jeg vidste godt, hvad der stod i nyhedsbrevet fra DR og kunne svare tilbage, at jeg faktisk var en af morgens statister, hvor Storebæltsbroen var i fare for at blive påsejlet af det cambodjanske skib BELLA.

*Afradaroperatør Jens Kristiansen,
Vessel Traffic Service Storebælt
Fotos: Frank Jacobsen*

Gammeldags bulkcarrier

Den 1. maj 2001 om morgenen havde jeg nattevagtsens sidste tårn som radaroperatør ved Vessel Traffic Service Storebælt. Natten var forløbet problemfrit uden megen trafik, og vi 3 mand på nattholdet var så småt begyndt at tænke på, at det skulle blive dejligt at se dagholdet møde, så vi kunne komme hjem at få noget søvn. Ved 0630-tiden observerede jeg på radaren et nordgående skib i dybvandsruten på vej op i området. Skibet sejlede ca. 11 knob, og da det ved 7-tiden nærmede sig Hov, tog jeg rent rutinemæssigt et billede af skibet på videokameraet og kunne konstatere, at skibet var en gammeldags bulkcarrier med bomme til alle luger og skønnede, at skibet havde en dødvægttonnage på ca. 30.000 ton.

Vagtskib kaldes ud

Som bekendt har alle større skibe meldepligt, når de passerer ind i VTS-området, men det nordgående skib meldte sig ikke og på trods af, at vi fra VTS kaldte skibet på VHF kanal 16 og andre ka-



Vagtskibet VTS4 blev kaldt ud fra Knudshoved for at identificere skibet.

naler, meldte skibet ikke ind. Rutinemæssigt blev vores vagtskib VTS4 kaldt ud fra Knudshoved for at identificere skibet. Samtidig fik jeg et opkald fra den norske passagerfærge KRONPRINS HARALD, som tidligere på morgenen var passeret for sydgående. – Vagthavende officer bad mig ringe til sig, og af ham fik oplyst, at skibet ganske sikkert hed BELLA. Dette skib havde tidligere på morgenen gjort sig bemærket med besynderlig navigation og havde været meget tæt på at kolliderede med KRONPRINS HARALD.

Fare for grundstødning

Skibet var nu identificeret, og

dets specifikationer kunne udtages fra Lloyd's håndbøger. VHF-opkald til skibet fortsattes, men der blev ikke svaret. Også Lyngby Radio forsøgte at få kontakt, men uden noget resultat. Da BELLA havde passeret fyret Agersø Flak, var VTS4 nået tæt ind på det, og først da opnåedes radiokontakt. Ved så sen kontakt er det normalt, at man over radioen hører en undskyldende stemme, men her var det en vranten og sur stemme, som sagde: „What do you want”. Der var dog ikke tid til megen snak, for skibets kurs ville føre det øst om Egholm Flak-fyret, hvor ruten korrekt går vest om fyret. Forgæves forsøgte vi at opnå radiokontakt,



skulle reducere fart og følge efter VTS4. Dette blev tilsyneladende opfattet, og i O-rummet trak vi vejret lidt friere. Svitizers „skubbe-båd” SLEIPNER var for nordgående med en kulpram med dybgående på 9 m ved at anduve trafikseparationen. For at lette situationen mest muligt for VTS4 og BELLA, anmodede vi SLEIPNERs navigatør om at dreje af mod Agersø Sund og afvente situationens udvikling.

Situationen afklaret

Dagholdet, som skulle afløse os kl. 8, var nu mødt, og da BELLA fulgte vagtskibet VTS4, følte situationen afklaret, og jeg blev afløst for at påbegynde en rapport om morgenens hændelse.

Kurs mod ankerblok

Tryghedsfølelsen viste sig dog at være ubegrundet. Da VTS4 nåede til trafikseparationen og korrekt drejede ind på nordlig kurs, fortsatte BELLA sin nordvestlige kurs. -BELLA fulgte altså ikke efter vagtskibet. Min kollega, som havde overtaget vagten, forsøgte at opnå radiokontakt med BELLA, men forgæves. Så forsøgte jeg at kalde, og tilsyneladende hjalp det, at det var den samme stemme, som tidligere havde være i kontakt. Der var en vis kontakt over radioen, men skibet fulgte ikke råd eller anvisninger fra stationen. BELLA havde nu kurs mod den vestlige del af den vestlige ankerblok i retningen ind mod Sprogø og fortsatte med samme fart, som det hele tiden havde holdt.

Alarmknappen aktiveres

I O-rummet var der på grund af vagtskiftet 2 vagthold samt Chefen for VTS. Stemningen var meget tæt, og der var intens drøftelse

men i håbet om, at man på skibet lyttede uden dog at svare, gentog vi igen og igen, at skibet skulle dreje mod bagbord for ikke at komme på lægt vand med fare for grundstødning eller evt. påsejling af fyret. Da skibet havde fyret ret for og i en meget kort afstand, blev der over radioen sagt: „*Too short time now*”, og skibet sejlede øst om meget tæt på fyret. Skibet gik dog ikke på grund, men ændrede kurs mod trafikseparationen.

Chefen tilkaldes

Vi 3 vagthavende var nu på det rene med, at det ikke var en helt almindelig kunde, vi havde med at gøre, og da chefen for VTS, Jør-

gen Brandt, mødte på arbejde ved 0740-tiden, kaldte vi ham straks til O-rummet, så han kunne følge den noget usædvanlige sejlads.

Der gøres plads for BELLA

Med henvisning til det hidtidige forløb var vi enige om, at vi ikke kunne regne med at få en ordentlig kommunikation med skibet, og vi var også enige om, at vi ikke kunne forvente en sikker navigation. Vi besluttede derfor, at VTS-4 skulle sejle foran BELLA og lede skibet sikkert gennem trafikseparationen og under broen. Jeg kaldte igen BELLA på VHF og opnåede kontakt. I samråd med mine kolleger forklarede jeg, at BELLA

af situationen med efterfølgende øjeblikkelig beslutningstagning. Ved radiokontakt med skibet forsøgte jeg at få skibet til at foretage sig et eller andet - dreje væk fra broen, nedsætte farten eller ankre. VTS4 blev af en kollega sendt mod BELLA igen i forsøg på at få skibet til at ændre kurs. En anden kollega var i kontakt med Slagelse Politi og Storebæltsbroens O-rum og Søværnets Operative Kommando, så disse var informerede om den alvorlige situation. På et tidspunkt blev det besluttet at trykke på alarmknappen. Dette ud-

løste, at al tilkørsel af biltrafik på østbroen standsedes, så broen var tom for biler når og hvis, der skete en påsejling.

BELLA tæt på pylon

Kort før BELLA nåede til broens vestlige ankerblok, drejede det hårdt til styrbord ind vinkelret på trafikseparationen. Derefter sejlede det tæt forbi den vestlige pylon, men på en nordlig kurs i den sydgående lane, og broen blev passeret uden at være påsejlet. Alarmen kunne afblæses, biltrafikken kunne genoptages, og den normale VTS-rutine kunne fortsættes, og lang-

somt blev pulsen normal.

Grundstødning spået

For Chefen for VTS blev det en travl dag. Allerede mens situationen var under udvikling var journalister fra DR i telefonen. Hele dagen kom de fra TV, og radio og aviser. Diverse myndigheder ville også godt vide lidt om, hvad der var sket. Vi operatører kunne efter hændelsen slappe af, og en kom med den galgenhumoristiske bemærkning, at vi hellere måtte ringe til bjergningsselskabet Svitser, så de kunne ligge klar med en slæbe-



BELLAs sejlrute ved Storebæltsbroen.

båd ved Hatter, når nu skibet nåede der til og sikkert gik på grund. Som de fleste sikkert ved, gik skibet på grund ved Hatter, og som det sikkert også er bekendt påsejlede BELLA en dansk coaster i Nordsøen et par dage senere.

Broen kunne holde

Ovennævnte hændelse har været grundigt behandlet i alle medier. Jeg har set udtalelser om, at broen på intet tidspunkt var i fare. Skibet kunne med sin dybgang ikke nå ind at ramme broen, og skulle det endelig være sket, så ville broen kunne holde til en påsejling, og det er jo beroligende at høre. Kaptajnen på BELLA oplyste gentagne gange, at alt var under fuld kontrol. På trods af disse beroligende oplysninger kan jeg dog forsikre, at hændelsen den 16. maj om morgenen for os, der var på vagt ved VTS-Storebælt, var meget intens, og det er ikke noget vi ønsker at genopleve.

Pressens magt

Jeg begyndte denne selvoplevelse hjemme, og vil også slutte der. Onsdag aften var jeg til møde i det lokale menighedsråd. Deltagerne var meget interesserede i at høre, hvad jeg kunne fortælle, når jeg nu havde været til stede så at sige på første parket. Jeg blev dog hurtigt klar over, at flere af mødedeltagerne vidste andet og mere end jeg. De havde nemlig set fjernsynet, og de havde hørt, hvad kap-



VTS-operatør Jens Kristiansen i O-rummet.

tajnen havde sagt i radioen. Mod disse autoriteter kom jeg helt til kort, så jeg sluttede hurtigt min lille beretning og gik over til mødets fastlagte dagsorden. – Pressens magt er stor.

Dårlig brodisciplin

Søfartsstyrelsens opklaringsenhed havde inspektører om bord på BELLA efter grundstødningen ved Hatter. Det blev konstateret, at skibet havde alle certifikater i orden. Om sejladsen gennem Storebælt var der dog hvasse kommentarer som „dårlig brodisciplin, forvirring i forbindelse med vagtskifte, total mangel på rettidig og kompetent planlægning af sejlads, og skibsførerens udokumenterede

og tvivlsomme oplysninger” (læs løgnagtige).

Betydningsfuldt vagtskib

Vedrørende VTS's rolle i ovennævnte hændelse mangler endnu den endelige evaluering. Det kan dog konstateres, at beredskabet virkede og alarmprocedurerne bestod deres prøve. Ligeledes må det konstateres, at vagtskibet VTS4 havde sin meget vigtige og betydningsfulde rolle at spille. Uden vagtskibets tilstedeværelse og indsats kan der kun gisnes om, hvilke følger BELLAs usikre sejlads havde fået.

Til søs med PETER TORDENSKIOLD

Korvetten PETER TORDENSKIOLD var på besøg i Kolding. Det er en årlig begivenhed, som mange i byen glæder sig til og en særlig oplevelse for de gæster fra Kolding, der blev inviteret med på sejladsen fra Sønderborg til Kolding.

Tekst og fotos: Journalist Niels-Henrik Jensen

Als var republik

Neden for den gamle marinekaserne i Sønderborg lå korvetten PETER TORDENSKIOLD badet i formiddagssolen. Vindmåleren på havnen gad dårligt nok røre sig, og selv splitflaget højt til vejrs på kaserne, som i dag huser Hærens Sergentskole, viftede dovent for vinden. Grænselandet emmer af historie, og på netop denne kaserne blev Als udråbt til republik i de hektiske novemberdage i 1918, der fulgte efter det tyske nederlag i Første Verdenskrig. For vist var han skrædder i sit civile liv, men den tyske marinesoldat Bruno Topff havde masser af kurage og kunne i nogle få dage kalde sig præsident over Republikken Als.

Nattergalesang

Der er travlhed om bord på PETER TORDENSKIOLD, for om få minutter skal landgangen tages, og kursen sættes mod Kolding. Men

først skal de forventningsfulde gæster fra Kolding tages om bord, og det sker til lyden af bådsmandspiben, som dæksassistent Per Nielsen let og elegant får til at lyde som nattergalesang i sommernatten. En festlig modtagelse som lover godt for turen, og som er en forsmag på stolte maritime traditioner.



Carl Sørensen, byrådsmedlem for Venstre, er godt forberedt på kommunalvalget i november. Men skulle det gå helt galt, så ved Carl Sørensen efter besøget på PETER TORDENSKIOLD, hvordan man redder sig med en selvoppustelig vest.

Demonstration af redningsudstyr

Vi regner ikke med at forlise, siger dæksofficer og premierløjtnant Christian Sabroe, men alle skal kende redningsudstyret om bord, og før vi sejler, viser jeg, hvordan I tager vores type redningsvest på. Byrådsmedlem for

Venstre, Carl Sørensen, melder sig frivilligt til den del af demonstrationen, og det må han høre mange kvikke og godmodige bemærkninger for. Vi er som bekendt i et valgår.

Der kippes

Så er det afgang! Landgangen og trosserne tages. Der bliver kippet med flaget og PETER TORDENSKIOLD glider stille forbi kaserne og ud i det smalle Als Sund. Et andet flådefartøj er på vej ind til Sønderborg. Det er kabelminelæggeren LOSSEN, som også skal på weekendbesøg. Endnu en gang skal der kippes med flaget, og marinekonstabel Mikael Olsen er efterhånden blevet fast mand på det job. Denne gang er det Sønderborg Marineforenings hus vi passerer, og de besvarer hilsen ved selv at kippe med flaget. Det var oprindeligt et tegn på overgivelse, når et orlogsskib kippede med flaget, men i dag er det en hilsen, en måde at vise sin respekt på, fortæller dæksassistent Per Nielsen. Men der er dog grænser for venligheden, og den går tilsyneladende ved tyske lystfartøjer.

Dieselduftende maskinrum

Snævre farvande indbyder ikke til det helt store ræs, så dieselmotorens 4.000 hestekræfter under dæk nøjes med at spinde som en meget stor kat. De gæster, som siger ja tak til en rundvisning

i det dieselduftende maskinrum, bliver dog udstyret med høreværn og godt det samme.

Imponerende udstyr

Andre vælger et besøg i O-rummet, som er skibets taktiske center, og hvor der for første gang på turen bliver nedlagt forbud mod at fotografere. I en kritisk situation skal skibets forsvar og angreb ledes herfra, og missiler og andre helvedesmaskiner sendes i hovedet på en truende fjende. Det tekniske udstyr er imponerende, og der er frit valg på alle hylder, når det gælder radarbilleder fra NATOs system af radarstationer. Det er ligesom med TV-programmerne, der kan zappes imellem dem, men i O-rummet sker det mere disciplineret end hjemme ved tosekassen. Det er radarbilleder fra Middelhavet og Nordatlanten, der toner frem på skærmene, for nu at tage et par yderpunkter.

Færgen i havn

Færgen mellem Ballebro på Jyllandssiden og Hardeshøj på Als ligger i havn, så den skal der ikke tages hensyn til på vej ud af det, som nu er blevet til Als Fjord.

Fremvisning af udstyr

Der er også rigeligt at se til om bord med rundvisning til næsten alle kroge af det 84 meter lange skib, og fremvisning af det udstyr, som blev brugt flittigt på togtet i Caribien og ved USAs østkyst. Den meget specielle opgave, som PETER TORDENSKIOLD altså var en del af, bestod i aktiviteter rettet mod områdets narko-smuglere.

Pantefoged i skudsikker vest

Det er et tilløbsstykke af rang, da endnu en af gæsterne fra Kolding bliver iklædt skudsikker vest,

boardingvest, radio til kommunikation, 9 mm pistol og endelig får stukket en MP-5 maskinpistol i hånden. Imponerende ser det ud, og han må være enhver narko-smuglers mareridt. Da det slipper ud, at Per Jensen er ansat i Kolding Kommunes Økonomiske Forvaltning, vist endda med funktion som pantefoged, må også han finde sig i et par skrappe bemærkninger. Følger Per Jensen dem, så er der udsigt til nye skrappe inkassometoder i Kolding Kommune.



Så er vi klar til en tur med inkassovognen, lyder det fra Per Jensen, ansat i Økonomisk Forvaltning, Kolding Kommune. Iført skudsikker vest og maskinpistol kan kommunens kreditorer se frem til kamp til stregen.

Erhvervspraktik om bord

En hel skoleklasse er også med om bord. Det er 9.A fra Lyshøjskolen, der sammen med klasselæreren, Keld Andersen, har skiftet klasseværelset ud til fordel for en dag til søs med PETER TORDENSKIOLD. Flere af drengene har eller har haft sejlsport som



Per Mortensen, Jeppe Lund og Lars Pagh fra 9.A på Lyshøjskolen har alle været i erhvervspraktik til søs, Per sejlede med PETER TORDENSKIOLD, Jeppe var med skoleskibet GEORG STAGE og Lars var på Flådestation Fredrikshavn.

hobby, og tre af dem har været i erhvervspraktik på en maritim arbejdsplads. Per Mortensen er en af dem, og han fortæller med begejstring om sit praktikhold på PETER TORDENSKIOLD, hvor korvetten var på øvelse i farvandet omkring Sjælland. Efter sommerferien står der HF-Søfart på Pers program, en ny ungdomsuddannelse som tilbydes i blandt andet Svendborg.

Jeppe Lund var i praktik på skoleskibet Georg Stage, da det i en brandstorm satte ny hastighedsrekord, og han tænker med en vis stolthed tilbage på den barske rigtning i nattens mulm og mørke med piskende regnbyger. Han vil dyrke sine lyster til søen i familiens sejlbad og begynder efter sommerferien på Kolding Købmandskoles IB-uddannelse, Europa-linien.

For Lars Pagh's vedkommende blev mødet med den maritime verden en sjov og spændende oplevelse. Han var i praktik på Flådestation Frederikshavn, og efter en tur i Havariskolens simulator havde han fået nok og siger det på denne måde: „Jeg er mere landkrabbe end søulk”. Men det er OK med sejlads i weekenderne og på ferie med familie og venner.



Ikke en eneste af pigerne fra 9.A på Lysløjskolen drømmer om en karriere til søs. Men derimod vil de gerne giftes med en høj flot søofficer, og dem er der rigtig mange af på PETER TORDENSKIOLD. Det lykkedes pigerne at indfange premierløjtnant Tue Lippert, som i øvrigt er skibets kommunikationsofficer.

NEXT STOP er 10. klasse på Lysløjskolen fodboldlinie.

Premierløjtnant indfanget

Jamen, hvad så med pigerne i 9.A? Drømmer de slet ikke om et job blandt søens folk? Nej, det gør de ikke, fastslog en hurtig rundspørge. Men lidt provokeret kunne de nu godt blive enige om, at det vist ikke var så tosset med en flot søofficer som mand, og er der ikke noget med, at så kan man bo i det romantiske Nyboder i København? For meget konkret at vise hvad de forstår ved en flot søofficer, så blev premierløjtnant Tue Lippert indfanget og udråbt til pigernes drøm.

Alle griber for sig

Med et lyder det over skibets højttalere: „GIV AGT! NU BLIVER GASTURBINEN STARTET“. Den var helt blevet glemt efter besøget i maskinrummet, men det er ganske vist. Skal det gå meget hurtigt, og det vil sige, at skibet gør en fart på 28 knob, så bliver der sparket liv i de 30.000 hestekræfter, som gasturbinen kan

præstere. Da PETER TORDENSKIOLD efterhånden er nået ud i Lillebælt på højde med Aabenraa Fjord, er der rigeligt med plads til alle sider og i dybden. Alle, der ikke har fundet noget at holde fast i, griber for sig, da skibet „springer“ frem og rejser en hækbølge agterude med dimensioner som en anden flodbølge.

Den imponerende oplevelse varer kun få minutter, men sidder i kroppen meget længere, og Erling Winther, der er direktør for Kolding Erhvervsudvikling og selv fritidssejler, konstaterer helt nøgternt: „Sidst jeg sejlede den strækning i min sejlbåd, tog det fire timer“!

Tur i Gummibåd

Indsejlingen til Kolding Fjord nærmer sig, og ret forude ligger Fænø. Men endnu en opvisning i sømandskab af uhørt høj karat venter dem, som tør vove springet. Det handler om en tur i den store gummibåd, som hænger klar til nedhejsning på dækket i styrbord side. Hold efter hold tager turen, der in-

deholder en perfekt blanding af fart, skumsprøjt og en pirrende fornemmelse af kontrolleret vildskab.

Mand over bord

Marinespecialisten Jørgen Jacobsen har fat i den lange ende af „vilddyret“, og sammen med endnu et par besætningsmedlemmer udgør de et perfekt og sammenføjet hold. De leverer en suveræn oplevelse, der aftvinger respekt, og får en til at udbryde: „Det bedste sted at falde over bord, må være netop her“. Jo, fordi det er sluppet ud, at der højst går fire minutter fra „mand-over-bord“ råbet lyder om bord på PETER TORDENSKIOLD, og til Jørgen Jacobsen og Co. har været ude med gummibåden, fisket personen om



Jørgen Jacobsen er marinespecialist på korvetten PETER TORDENSKIOLD, og han behersker suverent skibets store gummibåd, som blandt andet bliver brugt, hvis en falder over bord. Eller en flok landkrabber lige skal snuse til det maritime liv med skumsprøjt for boven.



Der er fart over fæltet når PETER TORDENSKIOLDS gummibåd er på arbejde. Den bruges blandt andet til „mand over bord”, og fra alarmen går, og til personen er på dækket igen, går der kun fire minutter.

bord i den og er returneret til dækket på korvetten.

120 sejldage i år

Efter 15 år i flåden er Jørgen Jacobsen stadig bidt af sit job, selv om det også betyder lange perioder væk fra familien og vennerne på landjorden. Besætningen på PETER TORDENSKIOLD har været meget på havet i den første del af året. „Når vi ankommer til Kolding, har vi haft 120 sejldage i år blandt andet på togt i Caribien, så nu trænger jeg til en god og lang ferie med familien”, lyder det uden klynk fra Jørgen Jacobsen, som laver en flot finale hen langs skibssiden. På med krankrogen, og sekunder efter er gummibåden hevet ud af det våde element og endnu et hold landkrabber kan gå tørskoet ind på skibsdækket.

Dommedagsbrag

Ude på fordækket bliver der gjort klar til at afgive salut med de to kanoner. Premierløjtnant Nicolai Gravers leder slagets gang og bærer sin sabel ved venstre side. Den får han snart brug for. Der skal

afgives ét skud når Koldingfjord Hotel passerer, og de to gaster ved styrbords kanon melder klar. Sablen bliver hævet, det minder lidt om en henrettelse, men der er jo kun løs ammunition i kanonen. Med et hug ryger sablen ned mod dækket, et dommedagsbrag lyder, og store dele af fordækket ligger indhyllet i røg. Tak for de gule ørepropper, der klipper toppen af trykbølgen.

Flådens ritual

Flere folk kommer på fordækket, fortøjningstrosserne bliver klargjort, og så bliver der endnu en gang gjort klar til at afgive salut. Næste gang, det sker, er ved indsejlingen til Kolding havn, hvor medlemmer af Kolding Marineforening står på molen med deres salutkanon. I rette tid bliver de tre skud afgivet i hurtig rækkefølge, og endnu et af flådens gamle ritua-

ler bliver fuldført, da korvetten PETER TORDENSKIOLD hilser igen med tre skud, det såkaldte danske-norske løsen, der er signalet for, at det er to venner og kampfæller, der mødes.

Adoptionsskibet vel i havn

I inderhavnen er flagene oppe, havnechef Per Bendix Jensen tager imod, og der er musik på kajen af Søværnets Tamburkorps. De første, der går om bord, er tre medlemmer af Kolding Marineforening, som har flotte buketter med til de tre mandskabsmesser, for sådan er traditionen også, når byens adoptionsskib er vel i havn.



Sejlturen fra Sønderborg til Kolding blev nydt i fulde drag af skibets gæster, som bl.a. var, set fra venstre, Ryuko Nobata fra Koldings japanske venskabsby Anjo, direktør for Kolding Erhvervsudvikling Erling Winther, Alice Aagaard, kommunens kontaktperson til korvetten, turistsalgsschef Silja Alisch og bureauchef Pauli Bøttker.

Søværnets Publikationsforvaltning

En hjørnesteen i Flådestation Korsørs forsyningstjeneste

Fra oprettelsen af „Rigets Flåde” og til i dag har det økonomiske grundlag for Flådens virke været tildelte statsmidler, hvormed fulgte en omfattende administration. Med administration følger dokumentation og dermed blev en dokumentforvaltning født.

*Af orlogskaptajn Vagn Andersen,
Chef for Søværnets Publikationsforvaltning*

Fotos: Overassistent F. Johansen

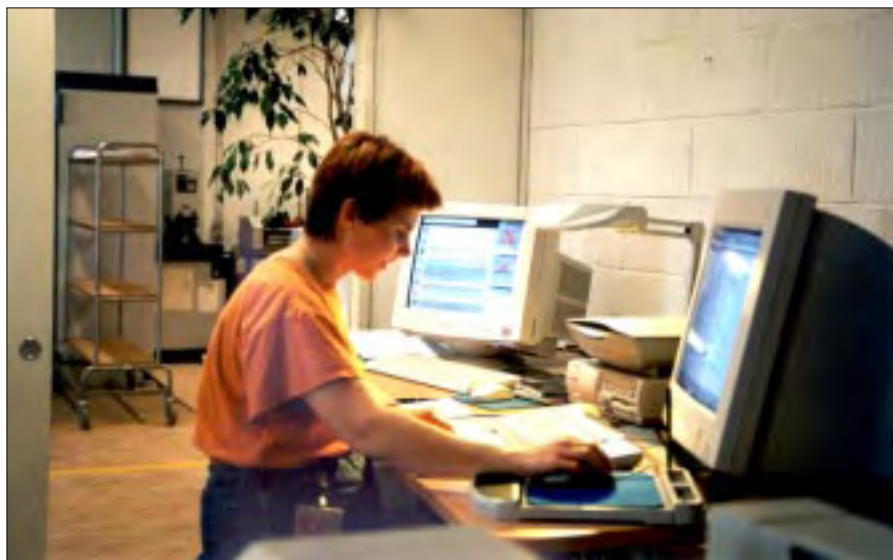
„Kommandokassen” oprettes

Tidligere udpegede chefen en officer, der mødte op i admiralitetet for afhentning af „Kommandokassen” indeholdende bestemmelser for skibets drift, signalbestemmelser samt specifikke sejlorder.

Betegnelsen „Kommandokasse” er et meget gammelt, men praktisk navn for den beholdning af publikationer, et orlogsskib eller tjenestested skal forsynes med ved kommandohejsning. Navnet har formentlig været anvendt i århundreder og anvendes stadig, selv om „kassen” nu er mere omfattende i en grad, man ikke tidligere havde forestillet sig.

Trange pladsforhold

Søværnets Publikationsforvaltning, i daglig tale kaldt SPF, tidligere benævnt Søværnets



Søværnets Publikationsforvaltning har lokaler på Forsyningsdepot Noret, hvor teknisk assistent J.E. Vedelsby arbejder.

NATO- og Kommandokassearkiv, blev oprettet den 1. oktober 1953 med kontorer i Mastekranen. Med tilgangen af de mange NATO-publikationer blev pladsforholdene hurtigt for trange, hvorfor det i 1955 blev besluttet at flytte til barakker på Kløvermarken, som tidligere blev anvendt af Søværnets Televæsen. Her forblev Søværnets NATO- og Kommandokassearkiv til 1. februar 1971, hvor det organisatorisk blev underlagt Søværnets Materielkommandos Administrationssektion og fysisk placeret på Frederiksholm i bygningen, der tidligere husede Beklædningsmagasinet.

Udflytning fra Holmen

Ved udflytningen fra Holmen i 1993 blev Søværnets NATO- og Kommandokassearkiv til Søvær-

nets Publikationsforvaltning og organiseret som en sektion under Flådestation Korsørs Forsyningsafdeling og installeret i de nuværende lokaler på Forsyningsdepot Noret.

8000 titler forvaltes

I takt med samfundsstrukturens og teknikkens udvikling har omfanget af dokumentation taget til. Søværnets Publikationsforvaltning forvalter i dag ca. 8000 titler fordelt på ca. 160.000 publikationer omhandlende administrative love og bestemmelser fra militære og civile myndigheder, militære og civile lære- og fagbøger, tekniske manualer, maritime taktiske instrukser, civile og militære kommunikationsprocedurer, nationale og internationale aftaler og bestemmelser. Alt sammen nødven-

digt for den daglige funktion på søværnets enheder og tjenestesteder. Søværnets Publikationsforvaltning forvalter endvidere, i samarbejde med Søfartens bibliotek, udlån af bogsamlinger til personel om bord i søværnets enheder på togt.

Brugeren hjælpes

En ikke uvæsentlig del af Søværnets Publikationsforvaltnings funktion er assistance og service til både brugere og sagsbehandlere. For bedst muligt at yde denne assistance er Søværnets Publikationsforvaltning organiseret i „kasser”, „Teknisk Kasse”, „Kommandokasse” og „NATO-kasse”.

Grundprincipperne for denne organisation er størst mulig viden om specifikke emner samt ved overlappning i grupperne at sikre, at brugeren kan hjælpes med stor sikkerhed ved fravær.



Trykkeriet er i stand til at løse mangeartede kopieringsopgaver i høj kvalitet.

40 mill. tryk

Ud over at forvalte publikationer m.v. er Søværnets Publikationsforvaltning søværnets centrale reproduktionsvirksomhed. Med nyindkøbte produktionslinier er Søværnets Publikationsforvaltning i stand til at producere

ca. 40 millioner tryk på årsbasis. Kun personelnormer begrænser udnyttelsen af hele denne mulighed. Søværnets Publikationsforvaltning har pr. 1. december 2000 overtaget produktion af undervisningshefter for Forsvarets Center for Fjernundervisning ved

MARINEMINISTERIET.

Kjøbenhavn, den 10de Maj 1911

Nr. 12.

Kundgørelse for Søværnet.

7. Paa giben Fvanledning skal man henlede Opmærksomheden paa, at der ofte ombord i Flaadens Skibe uddises Mangel på Omhu med de fra Søkortarkivet medgivne Sager, saaledes at Genstande forkommes og instrumenter og Bøger bliver skødesløst behandlede, ligesom Afleveringen af Arkivgods ofte foregaar, uden at Genstandene skærmes mod Vind og Vej, eller Ublid Behandling

Høje Indseende med Arkivgodsets Behandling og Aflevering vil derfor være at iagttage, og Afleveringen af Godset skal ske ved den Officer, hvem Tilsynet med dette har været overdraget, for saa vidt han endnu er til tjeneste i Skibet.

Kundgørelse for Søværnet udgivet i 1911 giver stof til eftertanke.

Forsvarsakademiet, hvilket forventes at andrage ca. 7 millioner tryk på årsbasis. Denne produktion er overtaget uden udvidelse af personelnormen. Med en egenproduktion på ca. 5 millioner tryk forventer Søværnets Publikationsforvaltning i 2001 at runde ca. 12 millioner tryk.

Søværnets Publikationsforvaltnings trykkeri er med produktionsudstyret i stand til at løse mangeartede sort/hvid-og farvekopieringsopgaver i høj kvalitet.

I Søværnets Publikationsforvaltnings trykkerigruppe er ansat 4 personer.

Kurertjeneste

Søværnets Publikationsforvaltning varetager endvidere søværnets kurertjeneste. Der køres

ugentlig 3 faste ture på Sjælland. Herudover foretages en del kurertopgaver til europæiske destinationer samt USA og Grønland.

Tjenesten i kurercentralen bestrides af 1 materielforvalter samt 4 materiellassistenter. Der køres årligt ca. 70.000 kilometer.

Stof til eftertanke

Jeg skal sluttelig henlede opmærksomheden på det at være påpasselig med rettelse og udskiftning af publikationer m.v.

Kundgørelse for Søværnet udgivet i 1911 giver stof til eftertanke.

Det må formodes, at der her er tale om den i vore dage populært kaldte „Kommandokasse”. Vedligeholdelsesproblemerne har tilsyneladende eksisteret i årevis.

Elektroniske medier

Med hensyn til fremtiden forventer Søværnets Publikationsforvaltning at overgå mere og mere til udsendelse af publikationer på elektroniske medier. Dette foregår allerede i dag i mindre omfang henset til, at enhedernes muligheder for anvendelse af disse medier er begrænsede. Såfremt enhederne skal have det fulde udbytte, vil det kræve store investeringer i udstyr, herunder bl.a. i Tempest-sikrede PC-ere.

Et er sikkert, fremtiden med forvaltning af publikationer m.v. bliver et utroligt spændende arbejdsområde.

„Flåden i Korsør” udsendes til alle afdelinger og sektioner på Flådestation Korsør samt til 2. Eskadre, Søværnets Taktiske Stab, Marinedistriktselement Korsør 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 2. november 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.

Hvad laver de mon på Infirmeriet?

De fleste ved nok, at der findes et infirmeri på flådestationen og også, at det er en sektion i Stationsafdelingen. Ganske vist ikke en stor sektion, for vi har ikke mange normer, og der er en del ubesatte stillinger.

Af overlæge Søren Worm-Petersen,
 Chef for Infirmerisektionen
 Fotos: Frank Jacobsen

Chef for Infirmeriet

Hvad laver Infirmeriet egentlig, nu hvor der ikke er værnepligtige på Marinekasernen? Jeg tiltrådte som Chef for Infirmeriet den 1. juli 2000, og efter at være faldet til i det nye job må jeg konstatere, at egentlig synes jeg, der er opgaver nok i det daglige, både for tandklinik og lægestue. For det første er der jo stadig de værnepligtige på skibene og i stabene, til hvem Infirmeriet uændret leverer læge- og tandlægeservice. For det andet er der en hel række opgaver, som er af forebyggende karakter, har sammenhæng med arbejdsmiljø og arbejdssikkerhed eller har at gøre med operative opgaver.

„Blåt Bevis”

I snart mange år har alt personale til sejlene tjeneste skullet have såkaldt „Blåt Bevis” eller mere korrekt Sundhedsbevis for Søfarende. Dertil kræves læge- og tandlægeundersøgelse hvert andet



Receptionen på Infirmeriet passes af marinekonstabel Mads Gottfredsen.

år, ligesom personallet skal vaccineres mod de gængse sygdomme, der nu engang forekommer i flådens almindelige operationsområder. Af en eller anden grund kommer det altid bag på folk, at deres „Blåt Bevis” er ved at skulle fornyes, så det kan vi på Infirmeriet få en del fornøjelse af.

Vaccinationsprogram eller Malaria

Lidt mindre dagligdags er forberedelse af personel til egentlig international tjeneste, som nu sidst den Mobile Base der tog til HQ KFOR, Makedonien, i marts. Der var kravene til vaccinationsprogram nogen andre end for det sejlene personel, der er jo trods alt tale om landtjeneste under tidvis ret primitive forhold. Vi måtte da også lige studere sejlplanen for PETER TORDENSKIOLD, før de

stak af til østkysten af det amerikanske kontinent. Måske ville de møde malaria eller andre lidt mere eksotiske sygdomme? Det viste sig nu ikke at være tilfældet.

Avanceret grej

Der er de periodiske undersøgelser af Havnetjenestens og skibenes dykkere, og også røgdykkerne skal undersøges nu og da. Heldigvis råder Infirmeriet over det ret avancerede grej, som skal til for at udføre disse undersøgelser, og Chefen for Infirmeriet er dykkerlæge, så det meste kan klares lokalt. Det gælder også den lægelige og tandlægelige del af udvælgelsen af ubåds- og dykkeraspiranter, så mange kan spare den dagsrejse til Søværnets Dykkerskole, som tidligere skulle til. Faktisk er vi så ferme til det der „dykkeri”, at vi også laver under-

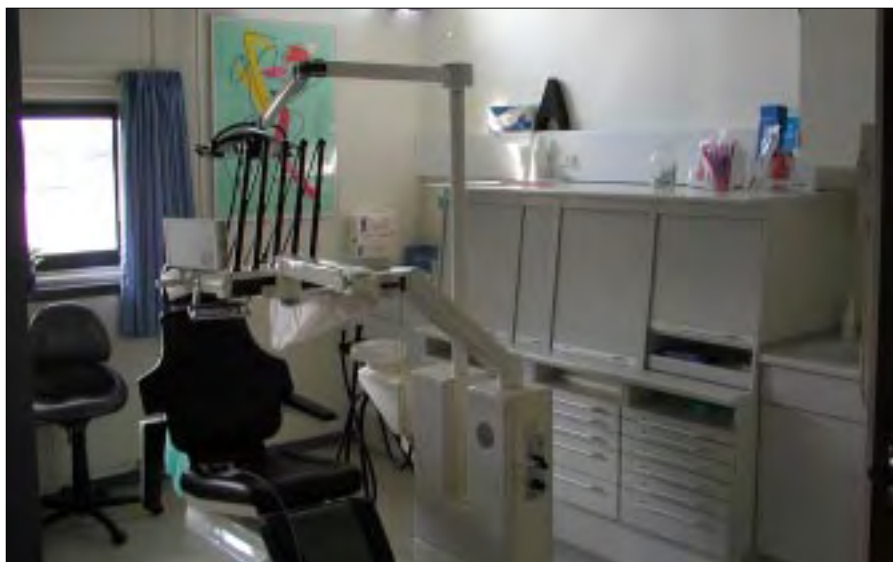
søgelse på røgdykkere til tunnelberedskabet fra beredskabskorpset i Korsør. De ånder ren ilt i genåndningsapparater, og det fordrer lægelig kontrol.

Praktikplads

Vi laver høreprøver på støjeksponeret personel, rekvirerer tjenestebriller, specielle hørevern og udsteder tjenstligt begrundede lægeattester, for eksempel til erhvervelse af kørekort. Der er en del undervisningsopgaver såsom førstehjælp, orientering til personel før udlandstjeneste og som noget nyt, uddannelse af værnepligtige sygepassere af Lægekorpset, som vi har gående i Infirmeripraktik. Vi afgiver også sanitetspersonel til øvelser, hvor det er nødvendigt med en dygtig førstehjælpspost, f.eks. mineombordgivningsøvelser, skydeøvelser på Artilleriskolen Sjællands Odde og ind imellem også til Frømandskorpset. Dertil kommer, at vi, selvfølgelig i det omfang vi kan, yder assistance til flådestationens personel ved småskader og ved behov for råd og vejledning.

Overlægen

Overlægen har som en af sine opgaver at være lægelig rådgiver for Chefen for Flådestationen. Det betyder blandt andet, at Chefen for Infirmeriet inddrages i den praktiske udmøntning af flådestationens syge og alkoholpolitik. Jeg tror også, vi vil blive involveret, når de nye krav til fysiske træningstilstandsprøver skal implementeres. Overlægen har også arbejdsområder, som ligger lidt uden for flådestationens ramme. Det gælder lægelig sagsbehandling i Forsvarskommandoens forsikrings- og erstatningskontor, og det gælder deltagelse i dykkerlægevagten, hvor søværnets dykkerlæger i sam-



Tandlægen har fine faciliteter på flådestationen.

arbejde med Rigshospitalet i en døgnbemandet vagt forestår undersøgelse og behandling af alle dykkerskader i Danmark, ligesom der ydes rådgivning til danske dykkere i udlandet. Dette beredskab dækker såvel professionelle civile og militære dykkere som sportsdykkere.

Internationale opgaver

Egentlig synes jeg, Infirmeriet i det daglige har en bred vifte af spændende og forskelligartede opgaver, men det stopper ikke der. Forsvarets Lægekorpset, herunder Tandlægekorpset, er værnssælles, uanset vi til daglig går i forskellige uniformer. Det betyder, at vi alle skal bidrage til løsning af Forsvarets internationale opgaver. Chefen for Infirmeriet kan forvente på et tidspunkt at skulle til Bosnien eller Kosovo som ledende læge, men vi ved ikke hvornår.

Sejlende tjeneste

Endelig skal lægerne ved Infirmeriet i et vist omfang bidrage til at stille læger til de af flådens skibe, som har behov herfor. Det vil først og fremmest sige 2. Eskadres korvetter og 1. Eskadres inspektionsskibe. I øjeblikket er

reservelægestillingen ved Infirmeriet ubesat, så det er kun overlægen der kan bidrage til denne opgaves løsning. Sådanne perioder med sejlende tjeneste giver spændende og gode afbræk i hverdagens rutiner, men ikke mindst giver det et meget vigtigt indblik i de vilkår, der gælder for det sejlende personel, vi betjener på Infirmeriet.

Erfaringer udveksles

Siden jeg startede ved flådestationen, har jeg været så heldig at sejle en måneds tid med korvetten NIELS JUEL og siden endnu en måned med inspektionsskibet TRITON.

På korvetten var det under en deployering af NATOs Stående Atlanterhavsstyrke, og her er lægens opgave at tage sig af eventuelle syge og tilskadekomne på skibet, men også at indgå i den lægevagt som etableres for hele styrken under havneophold. Havneopholdene giver god mulighed for at se andre nationers grej og lejlighed til at udveksle erfaringer med udenlandske kolleger.

Behandleplads

Der er også den sidegevinst, at man som regel også får set lidt af

værtslandenes geografi. Selvfølgelig har skibslægen også sin plads i de ruller, som øves under sejlads. Det vil næsten altid sige, at han sammen med sine hjælpere skal omdanne skibets officersmesse til behandleplads for sårede. Heldigvis er der ikke så meget sygdom og tilskadekomst om bord, så der er god tid til at se med, når der er gang i skibets mange aktiviteter.

„Light jackstay”

Det er en oplevelse af format, når den lille korvet maser rundt i søerne mellem de som regel meget større „kolleger” fra de andre nationer. Det kan være samarbejde med fregatter, hvor der skal transporteres grej fra skib til skib med „light jackstay” [forbindelse mellem 2 skibe til søs, hvormed der kan gives forsyninger fra skib til skib, red.] eller det kan være en flådetanker, hvorfra der under gang skal bunkres olie. Men det kan også være et opløb på siden af flådestyrkens kommandoskib THOMAS S. GATES, en amerikansk krydser, og her syner det gode skib NIELS JUEL ikke af meget. Alligevel gik det uden større problemer at sejle vest for Skotland i vindstød op til 42 m/s, men det var nok fordi vi lå inden for Hebriderne.

Inspektionsskib

Efter den til tider hektiske aktivitet på korvettens ret trange plads var det et stilskit at komme til at sejle inspektionsskib. Skibet er væsentligt større, og besætningen er mindre. Man kan godt beskrive det som krydstogt med udvendig enkeltkahyt, eget bad og toilet samt helpension. Togtet gik til Færøerne, hvor opgaverne er fiskeriinspektion og støtte til det civile samfund, først og fremmest i form af søredningstjeneste og støtte til

patienttransport mellem øerne. Til disse formål er skibet udrustet med en helikopter, og skibslægen indgår i dens besætning, når det er nødvendigt. På skibet er også fast etableret et „minihospital” med behandleplads og underbringelsesmulighed for eventuelle tilskadekomne. Det være sig fra eget skib eller skibbrudne. Jeg havde aldrig fløjet helikopter før, så det var naturligvis noget af en oplevelse første gang at hænge i hoisten under flyet uden selv at være herre over noget som helst.

Reykjavik

Nå, tilbage til krydstogtet. Vel ankommet til skibet med fly fra Kastrup gik turen umiddelbart til Island. Vi skulle bunkre helikopterbrændstof, og det kunne kun ske ved anløb af Reykjavik, hvor vi så fik brændstoffet fra NATO-basen i Keflavik. Vejret var fantastisk, da vi sejlede mod havn lige før solopgang. Jeg sad i istønden med fuldmånen agterfra, en skyfri himmel og solen så småt på vej op over bjergene inde i bugten, se det er jo også en måde at tjene penge på!

Badning året rundt

Vel ankommet til Reykjavik blev der mulighed for at studere byen og at tage ud-stikkere rundt på øen, det store vandfald Gullfoss, geiserne, som springer med kogende vand, Tingvallasletten og ikke mindst den Blå Lagune, hvor man kan bade under åben himmel året rundt i 37 grader varmt vand direkte fra jordens indre.

Fantastisk udsigt

Så tilbage på Færøerne med flere havne-

anløb, bl.a. i Thorshavn, hvor der var mulighed for at besøge Mørkedal, som skal være hjemsted for den nu sammenlagte Færøernes Kommando. Vi var oppe i det imponerende bunker-anlæg, der er sprængt ind i fjeldet, og som rummer en stor varslingsradar. På toppen har fjeldet en helt fantastisk udsigt til alle øerne, altså når vejret er godt. Det var det heldigvis den dag. Sandt at sige tilbragte vi den meste tid i farvandene om Færøerne, hvor vejret skifter hurtigt og ofte kan være lidt råt, men det er inspektionsskibet bygget til, så det går an.

Mangeartet hverdag

Alt i alt håber jeg at have bidraget med et billede af Infirmeriets og måske i særdeleshed en overlæge i søværnets omskiftelige og mangeartede hverdag på en arbejdsplads lidt ud over det sædvanlige.



Infirmeriet om bord på NIELS JUEL.

Projekt VOKU

Værdibaseret Organisations- og Kompetence Udvikling

Bag forkortelsen VOKU gemmer sig et projekt omhandlende Værdibaseret Organisations- og Kompetence Udvikling på Flådestation Korsør. VOKU er et projekt som medarbejderne på Flådestation Korsør kan nikke gendende til. De har enten hørt om det eller læst om det i det udsendte materiale. Denne artikel har til formål at bibringe såvel medarbejdere på Flådestation Korsør som eksterne læsere en grundlæggende orientering om projektets „milepæle“.



*Aforlogskaptajn Christian Jensen,
Chef for Personelsektionen
Fotos: Lars Skytte*

Deltagelse af Kontakt- og Samarbejdsudvalgsmedlemmer samt medlemmer af sektionschefts- og ledergruppen på orienteringsmøderne.

Behov for tilpasning

Baggrunden for det arbejde, der er igangsat, er en følge af forsvarsforliget som løber frem til 31. december 2003. I forbindelse med indgåelse af forsvarsforliget blev der inden for Søværnets Materielkommandos myndighedsområde igangsat et projekt der fik betegnelsen PROJEKT ALFA.

Det var i korte træk konsekvensen af et erkendt behov for tilpasning til en ny strategisk situation eller med andre ord tilpasning af søværnets sammensætning til nye opgaver.

I projektet indgik to væsentlige faktorer:

- En rationalisering og
- en effektivisering.

Rationaliseringen bestod af dels en organisationsændring og dels i en reduktion i personelstyrken på ca. 10%.

Reduktionen i personelstyrken er i dag så godt som en realitet på flådestationen, hvilket naturligt leder os hen imod nye mål omhandlende en effektivisering.

Nye mål

Effektivisering er i denne sammenhæng ensbetydende med, at det samme antal medarbejdere skal

kunne mere uden at løbe hurtigere. Modsat andre effektiviseringsprojekter er der således ikke tale om personelreduktioner.

For at opnå dette mål indgår der tre faktorer som vægtes højt:

- En værdibaseret faktor,
- kompetenceudvikling og
- organisationsudvikling.

Den værdibaserede faktor skal videreudbygge et trygt og inspirerende arbejdsmiljø på flådestationen.

Kompetenceudviklingen består i en styrkelse af såvel den enkelte som grupper af medarbejders evne til at anvende faglige og menneskelige kvalifikationer bedst

muligt til løsning af en opgave.

Kompetenceudvikling må ikke forveksles med beslutningskompetence.

Organisationsudvikling skal i denne sammenhæng opfattes som udvikling inden for de enkelte „kasser”.

Skulle projekt VOKU afdække behov for justering af den egentlige organisation - „kasser og vandrør” - betragtes dette som en sidegevinst, som vil blive bearbejdet på et senere tidspunkt.

Status

Projekt VOKU blev indledt med et seminar på Sjællands Odde, hvor flådestationens chefgruppe, bistøet af konsulent Bjarne Petersen som er udpeget til projektleder, udarbejdede bl. a. oplæg til vision og værdigrundlag for Flådestation Korsør. Materialet er senere anvendt som debatoplæg under orienteringsmøder afholdt for Kontakt- og Samarbejdsudvalgsmedlemmer samt medlemmer af sektionschefs- og ledergruppen. Tilbage meldinger fra orienterings-



Overværkmester Niels C. Nielsen deltager ved debatoplægget.

møderne vil få indflydelse på flådestationens endelige vision og værdigrundlag. På seminaret og efterfølgende møder i chefgruppen er der udarbejdet en drejebog for det videre forløb, herunder Forsvarskommandoens godkendelse af projektet samt ansøgning om økonomisk tilskud fra Omstillings- og Udviklingsfonden.

Klimaundersøgelse

Internt på flådestationen vil projektet påvirke alle medarbejdere i større eller mindre grad. Eksempelvis kan det nævnes, at der bliver foretaget „klimaundersøgelse” bestående af individuel udfyldelse af spørgeskemaer. Projektet vil løbe frem til 31. marts 2002.

Information

Det er muligt at indhente yderligere information om projektet på Flådestation Korsørs hjemmeside på adressen:

www.flskor.svn.dk/voku/voku1.htm

Projekt
VOKU

Værdibaseret organisations- og kompetence udvikling

