

FLÅDEN

I KORSØR



"FLÅDEN I KORSØR"
ønsker alle vore læsere
en god jul samt et godt nytår

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 Personelsektionen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 82 75

Layout/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

FARØ og dragerne	Side 3
Så kom alarmen igen	Side 6
Elektroniske søkort til søværnets skibe	Side 7
Artillerikursus Sjællands Odde deltog i katastrofeøvelse	Side 10
WILLEMOES-klassens endeligt	Side 13
Flåden i Korsør afholder kontaktarrangement	Side 14
2. Eskadre fik nyt våbenskjold	Side 16
Klassisk massage på flådestationen	Side 17
Erhvervspraktikant fra Belgien på flådestationen	Side 18
Et halvt år i Afrika	Side 21
Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus	Side 26
Erhvervsdykkeruddannelse i søværnet	Side 27
Afprøvning af hovedmotor til korvetten NIELS JUEL	Side 33
Julehilsner 2001	Side 34



*Dykkeren skal have hjælp til
ikklædningen.*
Læs herom side 27



*Et sørgeligt syn af en tidligere
WILLEMOES-klasse.*
Læs herom side 13



Flådestyrken ydede førstehjælp.
Læs herom side 10

Forside:

Formation 1.
Arkivfoto.

Bagside:

Pårørende tog afsked med NIELS JUEL,
der den 12. november 2001 afgik til Middelhavet.
Foto: Vibeke L. Olsen

FARØ og dragerne

Åbne mesterskaber i dragesejlads ved Skælskør

I tidlige tiders eventyr- og sagnverden var det de kække svende, der kæmpede mod dragerne og reddede prinsessen.

Af premierløjtnant J. Olsson, chef for orlogskutteren FARØ

Prins Henrik deltog

I begyndelsen af juli var det omvendt. De kække svende i form af besætningen på orlogskutteren FARØ hjalp dragerne med at afvikle årets åbne mesterskaber, men samtidig hjalp de heldigvis også prinsen. H.K.H. prins Henrik er nemlig aktiv dragesejler og deltog selv i mesterskabssejladserne.

FARØs adoptionsby

Mesterskaberne foregik ved Skælskør, og da det er orlogskutteren FARØs adoptionsby, var det nærliggende at få kutteren til at være dommerskib i de dage, sejladserne fandt sted – nemlig fra den 4. til den 8. juli.

Skælskør Amatørsejlkлуб stod for den praktiske afholdelse af sejladserne, der foregik ved Egholm Flak nord for Agersø. FARØ havde dommer og hjælpere med om bord hver dag, og der var planlagt to sejladser dagligt den 5.-7. juli og én sejladse den 8. juli. Mesterskaberne blev tilsmilet af vejrguderne. Det var fantastisk varmt og solrigt alle dage bortset fra søndag.



Så er starten gået. Foto: Vibeke Høgild.

Stævnet åbnes

På USAs uafhængighedsdag, den 4. juli, var der afgang fra Flådestation Korsør med medsejlende gæster kl.12 med ankomst til Skælskør halvanden time senere.

Kl.19 samme aften var der officiel åbning af stævnet. Efter åbningen var der reception for aktive sejlere og FARØs besætning på rådhuset, hvor der blev serveret øl og vand fra det lokale Harboe Bryggeri og frisk frugt.

Dommeren forsinket

Den 5. juli var der afgang fra Skælskør ca. kl. 9. En time senere var FARØ ved Egholm Flak og begyndte at klargøre banen. Selve starten var planlagt til at gå kl. 10.55 hver dag. Med en anelse forsinkelse var dommeren klar til starte første løb. Det måtte dog udsættes på grund af mangel på vind. Ventetiden skulle vise sig blive at blive lang. Først ved fire-

tiden kunne første løb gennemføres.

Grillet kalkun

Kl. 20 var FARØs besætning og dragesejlerne inviteret til grillaften på Harboe Bryggeri. Menuen bestod af lækre grillede kalkunestykker i forskellige lager fra Harboes egen kalkunfarm. Væsken bestod naturligvis af øl og vand tappet få meter fra festlokalerne. Sidst på aftenen gik folk hjem i god ro og orden for at være veludhvilede til næste dags sejladser.

„Slaget på Rheden”

Vejrforholdene var langt mere gunstige den 6. juli. Vinden var østlig 4-6 m/s det meste af dagen, og det lykkedes derfor at få gennemført tre sejladser og dermed få indhentet det tabte fra dagen før.

Om aftenen var FARØ inviteret til middag i sejlkлубben, hvor menuen stod på dejlige frikadeller

og kartofler. FARØ overrakte ved samme lejlighed en messingplade til sejlklubben med orlogskutterens våbenskjold og opskriften på den meget populære punch „Slaget på Rheden”, som blev serveret ved en reception under FARØs adoptions-besøg sidste år (var det den punch, der kostede Nelson synet på det ene øje?). Ved midnatstid gik besætningen til køjs for at være klar til næste dags strabadser. Enkelte blev dog længere oppe for at tage del i Skælskørs natteliv.

Tilfredshed med dommerskibet

Den 7. juli var der igen ideelle sejlsforhold. Det blæste fra 3 og op til 7-8 m/s, og sejladserne blev gennemført uden problemer.

Aftenens program bestod dels af en middag ved Harboe Bryggeri for chef, næstkommanderende og „Mester”, mens der for den øvrige del af besætningen var arrangeret en grillaften i sejlklubben.

Til middagen ved Harboe del-

tog bl.a. H.K.H. prins Henrik, som udtrykte sin tilfredshed med dommerskibet. Men FARØs besætning havde også arbejdet hårdt for sagen med bl.a. at brygge frisk kaffe til prinsen og hans besætning ude på kapsejlsbanen.

Mobilt diskotek

Selve middagen ved Harboe var storslået. Igen var der brugt kød fra egen farm til hovedret og forret. Desserten bestod af frisk frugt og is. Efter middagen var det muligt at bryde ud i moderne dans, da et mobilt diskotek var stillet op til lejligheden. Dog herskede der en generel træthed over sejlerfeltet, så de færreste benyttede sig af muligheden. I de sene aftentimer gik de fleste hjem.

Grillfesten hos sejlklubben var også en dejlig oplevelse. Der blev endnu engang sørget godt for FARØs besætning, og ingen gik sultne eller tørstige hjem.

Sidste sejlsdag

På sidste sejlsdag, den 8. juli, var vejret blevet mere gråt, men det var stadig fint sejlvejr med en vindhastighed på ca. 8 m/s. Sidste sejlsdag blev også gennemført uden problemer, og dermed var FARØs deltagelse som dommerskib fuldendt. Godt middag blev dommer og hjælpere overført til et andet hjælpeskib og sejlet til Skælskør. FARØ sejlede derefter hjemover til Flådestation Korsør. Størstedelen af besætningen tog derefter hjem for at hvile og efterfølgende klargøre til den forstående patruljesejlsdag fra flådestationen den 11. juli.

Glædeligt gensyn

Efter et par ugers fravær, hvor FARØ havde været på patrulje i Kattegats Marinedistrikt, var FARØ tilbage i Skælskør den 25. juli. Denne gang var det for at være dommerskib i f.m. de danske mesterskaber for L23 og 806 sejlåde.

Igen var der afgang fra Flåde-



De medsejlende gæster nød turen i fulde drag på FARØs agterdæk. Foto: Egon Andersen.

station Korsør kl. 12, og endnu en gang var der medsejlende gæster. Gæsterne var primært fra Skælskørs Marineforening, som nød den smukke tur i det fine vejr. Efter ca. halvanden time var FARØ tilbage til et nyt glædeligt gensyn med Skælskør.

Den 25. juli om aftenen blev mesterskaberne officielt åbnet. Det foregik ved sejlkлубben og endnu engang stod det lokale bryggeri bag som den gavmilde sponsor, der sørgede for, at der ikke var nogen, som tørstede i den bagende hede.

Perfekt vejr

Tidligt om morgenen den 26. juli drog FARØ med dommere samt hjælpere af sted for at klarlægge kapsejladsbanen uden for indsejlingen til Skælskør. Det var perfekt vejr, skyfrit og en vindstyrke på 6-8 m/s hele dagen, og det betød, at det lykkedes at gennemføre 4 sejladser. Ved 18-tiden var sejlbådene og FARØ tilbage i Skælskør.

Om aftenen sørgede sejlkлубben for at mætte de sultne sejlere samt besætningen fra FARØ. Sidst på aftenen gik folk hver til sit, således at man var klar til endnu en lang dag om fredagen.

Havblik og lækkert smørrebrød

Fredag morgen tog FARØ igen tidligt af sted. Det var dog ikke helt så optimalt som om torsdagen. Hele formiddagen var der fuldstændigt havblik, og det var først over frokost, at vejrguderne begyndte at puste over kapsejladsbanen. Det betød, at der kun blev gennemført 3 sejladser, og der var først ankomst kl. 19 i Skælskør.

Marineforeningen havde inviteret besætningen til middag om aftenen i deres fine lokaler. Menuen bestod af lækkert smørrebrød og



Kapsejladsbanen studeres nøje i søkortet. Foto: Egon Andersen.

en passende mængde øl fra det lokale bryggeri. Ca. kl. 23 gik besætningen tilbage til skibet, da der ventede endnu en lang dag om lørdagen.

Cyklist i havnen

Det var meningen, at der skulle gennemføres 2 sejladser om lørdagen, således at man kom op på i alt 9, men vejret var endnu mere drilsk lørdag. Der var stort set ikke en vind, der rørte sig, hvilket betød, at der kun blev gennemført en enkel sejlads. De 8 gennemførte sejladser var dog nok til at der kunne kåres en vinder i begge bådklasser. FARØ kom tilbage til Skælskør sidst på eftermiddagen og fik en noget speciel oplevelse under havnemanøvren. En dreng på 13-14 år havde taget opstilling på kajen med sin cykel og havde tilsyneladende planer om at overvære FARØs havnemanøvre. Da FARØ kom tæt på kajen og trosserne kom i land, blev han åbenbart lidt forskrækket over, at der var en del aktivitet omkring ham. Han sprang derfor op på sin cykel og ville køre væk. Han nåede imidlertid kun få meter væk, da han af uransagelige årsager kørte direkte i havnen i et mindre

bassin ved siden af den plads FARØ lå på. Folk blev rimeligt chokeret over hans lille manøvre på cyklen, men heldigvis slap han uskadt fra episoden, og der var nogen folk på kajen, som kunne hive ham op af vandet. FARØ hjalp ham efterfølgende med at fiske hans cykel op med en bådshage.

Premieoverrækkelse og dans

Om aftenen var der middag og præmieoverrækkelse på bryggeriet for sejlerne og FARØs besætning. Det var naturligvis kalkunkød, øl og vand som stod på menuen. Senere på aftenen var der musik og de, som havde lyst og kræfter, brød ud i dans. Enkelte fortsatte videre i Skælskørs natteliv efter endnu et vel overstået stævne.

Besøg igen næste år

Søndag formiddag var det slut for FARØs deltagelse i sejladssportsstævner for i år. Besætningen var dog yderst tilfreds med de 2 arrangementer og den gæstfrihed, der altid hersker i Skælskør. FARØs besætning ser frem til at besøge adoptionsbyen igen til næste år.

Så kom alarmen igen

Onsdag den 22. august formiddag kørte Vagn fra Motor-køretøjstjenesten og undertegnede ind til Søværnets Materielkommandos miljølager på Holmen med nyrenoverede flydespærringer, de og andet materiel blev placeret „til højre ret”.

Tekst og foto: Brian Henriksen, Søværnets Materielkommandos miljølager

Olieforurening ved Bornholm

Kl. 10.15 ringer mobilos. Hvor er du henne? På Holmen med flydespærringer. I kan godt læse dem igen. Javel hvorfor?

Søværnets Materielkommando var kontaktet af Søværnets Operative Kommando. Der er olieforurening ved Bornholm, og alle brugbare og egnede flydespærringer skal samles på Bornholm nu!

Så af sted

Vagn og jeg fik altså travlt med at læse igen. Samtidig ringede jeg hjem til overværkmester J. Taageskov og satte ham ind i situationen. Han gav grønt lys, bare klem på, og det gjorde vi. Taageskov kontaktede Riggerværkstedet og bad om assistance med levering af flydespærringer fra Depot EGØ til flådestationen. Det kørte bare. Motorkøretøjstjenesten leverede også en langvogn til flådestationen. Da Vagn og jeg ankom til flådestationen, stod den store truck klar til at omlade og læsse langvognen til Bornholm med afgang kl. 23.30 fra København. Alt imens det her kørte, blev Vagthavende Officer Flådestation Fredrikshavn anmo-



Køretøjerne blev linet op, og materiellet blev kontrolleret.

det om at sende en transport til Bornholm med flydespærringer. Det blev også iværksat. De seks statslige beredskabscentre blev også anmodet om at levere deres flydespærringer. Det vil sige 5 stk. orange og 2 grønne lastvogne med flydespærringer linet op på opmarchbåsen ved færgen. Det var et flot syn.

Ventetid

Vel ankommet til Beredskabscenter Bornholm i Allinge blev samtlige køretøjer linet op, derefter skafning og efterfølgende informationsmøde for alle. Chefen for Beredskabscenter Bornholm bød velkommen, og logistikchefen blev udpeget som koordinator. På mødet blev vi orienteret om olien, der var en Heavy Fuel. Det forurenede område var 25 km langt og 400m bredt. Olielagets tykkelse var ca. 10 cm. Området var 12 sømil vest for Rønne. Efter mødet blev alle køretøjer befalet op til Allinge Teglværk, hvor Søværnets Materielkommando har deres miljølager. Her blev køretøjerne linet op, og der blev oprettet en vagtturnus. Alt materiellet blev kontrolleret, og nu kom den værste periode, ventetiden, det er altså

ikke morsomt. Det store spørgsmål var hele tiden, hvornår kommer ordren „RYK UD”.

Ordren udeblev

Den kom aldrig, skibene klarede opgaven. Skibene var 4 svenske, 1 tysk og MARIE MILJØ, som jeg selv havde lejlighed til at bese på Neksø værft godt smurt ind i olie, men det tog besætningen med sindsro. Vi har nu fredag den 24. august, og alle køretøjerne fik ordre om at forlægge til Rønne færgenhavn. Vel ankommet fik vi kl. 17.35 en fax fra Søværnets Operative Kommando. Ordren lød, at 35 sektioner Expandi med tilbehør skulle placeres på Søværnets Materielkommandos miljølager og blive der i beredskab. Tilbage til lageret. På vej dertil bad vi Beredskabscenter Bornholm om assistance med truck og en nøglemand, og det kørte bare perfekt.

2550 m spærringer

Vel ankommet til Korsør lørdag formiddag var vi alle en begivenhed rigere. Det skal lige skrives, at det tog ca. 2 timer at samle 2550 meter spærringer. Her skal også rettes en tak til alle implicerede.

Elektroniske søkort til søværnets skibe

Søværnets skibe bliver nu udrustet med elektroniske søkort, således at de kan sejle i overensstemmelse med Den Internationale Maritime Organisation (IMO) regler om sejlads uden papirsøkort, der i løbet af nogle år vil udgå som navigationshjælpemiddel i skibene.

*Aforlogskaptajn Søren C. Barlebo,
Systemplanlægningsafdelingen
Søværnets Materielkommando
Fotos: Offshore Systems Ltd.*



Offshore Systems International Ltd, Vancouver, Canada leverer det elektroniske navigationsudstyr til søværnets enheder.

Stor hjælp for navigatøren

Mange såvel militære som civile skibe har i de senere år benyttet elektroniske søkort, søkortplottere eller -trackere som hjælpemiddel til navigationen, men fælles for alle disse systemer har været, at de fortsat har skullet støtte sig til et opdateret søkort af papir, for at sejladsen har kunnet gennemføres på lovligt grundlag. Ingen af disse systemer har været godkendt som andet end sekundære navigationshjælpemidler. De har til gengæld været gode, pålidelige og til stor hjælp for navigatøren, for navigationen og for sikker sejlads, og i mange mindre fartøjer har de sikkert gennem lang tid og med held fungeret som eneste anvendte og tilgængelige søkort.

Udstyret

Søværnet har indgået kontrakt

med Offshore Systems International Ltd, Vancouver, Canada (OSL) om levering af elektronisk navigationsudstyr til 50 af søværnets enheder. Udstyret omfatter „Electronic Chart, Display and Information Systems” (ECDIS), navigationscomputer (NC) og „Voyage Data Recording” (VDR).

Afhængig af skibenes størrelse og opgaver får de et stort, et mellem eller et lille ECDIS, således at systemerne tilpasses behov, krav og plads på det enkelte skib.

Det store system

Et stort skibs system består af såvel ECDIS, NC og VDR, hvilket giver navigatøren på broen mulighed for at benytte to 20 tomers fladskærmskonsoller, installeret i en navigationspult et hensigtsmæssigt sted på broen, hvor

der fra navigationsstolen er udsyn over såvel bro som skib og omgivelser. De to skærme er ens og kan begge enten vise sejladsen på det elektroniske søkort eller anti-kollisionsplottet (ARPA) understøttet af radaroverlay, hvilket vil sige, at radarbilledet bliver overført til computerskærmen. Sejladsen kan planlægges og gennemføres fra denne konsol, der samtidig har mulighed for at gemme informationer og hændelser fra sejladsen, således at kursbog og skibsjournal på et tidspunkt, hvor det bliver godkendt, kan udarbejdes elektronisk.

Reservesystem

Foruden navigatørens konsoller indgår en planlægningskonsol og et bærbart reservesystem i det samlede ECDIS. Dette gør det muligt

for andre navigatører på skibet at planlægge sejlads eller øvelser, uden at det virker forstyrrende på den egentlige sejlads. Planlægningskonsollen vil typisk blive installeret i skibe med operationsrum som f.eks. korvetter og minelægere.

Det bærbare ECDIS er primært et reservesystem på en standard bærbar computer, der fortsat vil kunne fungere ved egen strømkilde selv ved strømsvigt, hvor alt andet elektronik på skibet svigter, og sikrer dermed, at navigatøren uanset situationen altid vil have et søkort til rådighed. I praksis kan enhver navigatør anvende dette system til aktuelle planlægningsformål uden hensyn til tid eller sted.

Bedste position

Herudover består et stort system af en navigationscomputer, der kort beskrevet samler information fra samtlige navigationssystemer om bord, og på baggrund af det enkelte systems parametre afgør hvilket instrument, der i den foreliggende situation giver den bedste positionsbestemmelse. Når computeren har fastlagt den bedste position, bliver denne videreført og benyttet i andre sammenhænge som f.eks. i kommando- og kontrolsystemet (C3).

Det mellemstore system

Et mellemstort system omfatter alt udstyr og alle funktionaliteter i et stort system bortset fra, at der typisk af pladshensyn ikke medfølger en planlægningskonsol. En sådan installation vil være aktuel for bl.a. enheder af FLYVEFISKEN-klassen.

Det lille system

Et lille system består af en enkelt 20 tommers fladskærm uden radarbillede, men med et bærbart



Det elektroniske søkort er til stor hjælp for navigatøren.

system som „backup”. Det lille system er prisbilligt og beregnet til installation i alle mindre eller små enheder. Af hensyn til en kommende bredere udbredelse af systemet end det hidtil forudsete og planlagte er der i kontrakten skrevet option på levering af yderligere systemer til samme pris, således at også et fremtidigt behov kan dækkes.

Elektronisk sejladsregistrering

Den elektroniske sejladsregistrering består af et avanceret optagesystem, der automatisk rekorderer informationer fra sejladsen, herunder gemmer radarbilledet og det elektroniske søkort med alle sejladsinformationer. Der er ikke taget endelig beslutning om, hvilke informationer der herudover skal gemmes, men mulighederne strækker sig fra verbal kommunikation på broen og på radioerne til rorkommandoer, ma-

skinkonfiguration og -omdrejninger eller til påvirkninger på skroget i forbindelse med sejlads i hårdt vejr. Informationerne bliver gemt i en længere periode, således at det til enhver tid vil være muligt for eksempelvis en havarikommission i tilfælde af en kollision at rekonstruere hele hændelsesforløbet. Det skal bemærkes, at det ikke er muligt at manipulere informationerne, der ved genafspilning giver en troværdig og fyldestgørende gengivelse af hændelsesforløbet forud for det eventuelle uheld.

„Sort Boks”

Det eneste element af standardudstyr, der ikke indgår i søværnets rekorderingsystem, er selve „Black Box’en”, der, som vi kender fra fly, kan overleve ethvert havari, herunder tåle vandtryk ned til 6000 meters dybde. Denne boks, der i virkeligheden er orange, har vi ikke fundet nødvendigt at installere i flådens skibe.

Afprøvning og installation

Projektet har været længe undervejs, hvorfor det er hensigten at få installeret de tre systemtyper og få dem operativt afprøvet så hurtigt som muligt i en enhed af henholdsvis THETIS-, FLYVEFISKEN- og BARSØ-klassen. Når prototyperne er installeret, skal de til søs resten af året, således at eventuelle problemområder kan blive identificerede og korrigerede inden den egentlige installation i skibene.

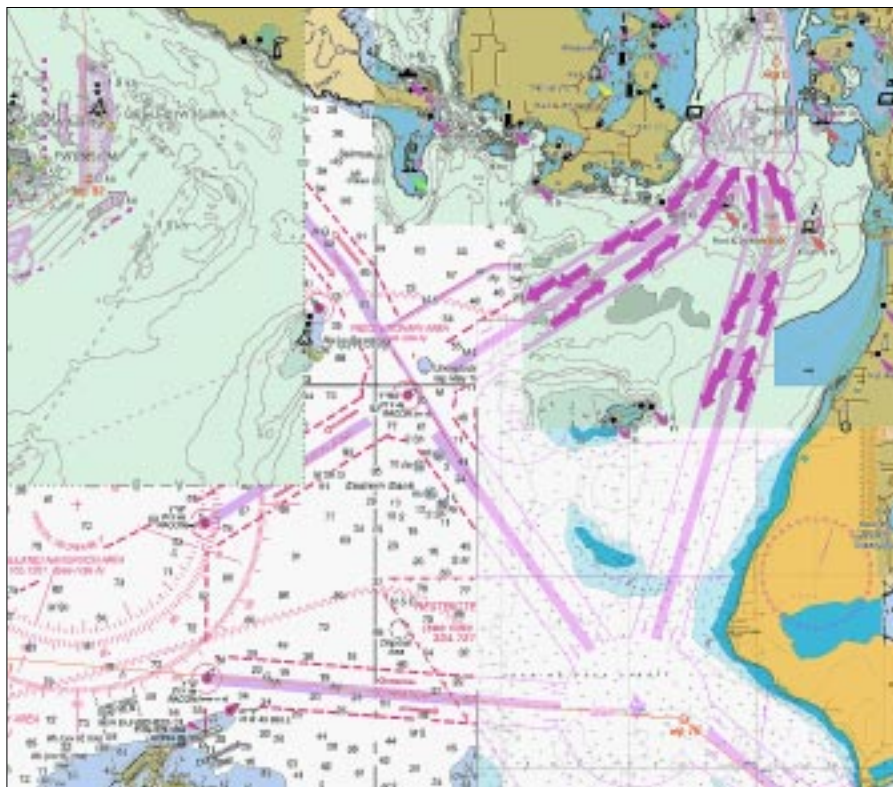
Den egentlige installationsplan bliver først fastlagt, når der er erfaring for det tidsmæssige forbrug for de første installationer, men det forventes, at alle systemer vil være operative ved udgangen af 2003. Den generelle ide er at få så mange systemer sejlen så hurtigt som muligt, så navigatørerne kan blive fortrolige med ECDIS og kunne anvende det uanset hvilken enhed, de sejler med.

Navigationsafsnitet moderniseres

Introduktionen af elektroniske søkort medfører en modernisering af navigationsafsnittet på kommandobroen. For at fastlægge hvorledes navigationsdelen af broen bedst opbygges i søværnets skibe, har der under Søværnets Taktik- og Våbeninspektør været nedsat en arbejdsgruppe til at designe det nye layout. Denne gruppe har udarbejdet et forslag til, hvorledes navigationskonsollen skal bygges op, og hvorledes den skal placeres for at få den bedste funktionalitet. Herudover vil der senere blive taget stilling til antal og placering af ekstra monitører, der viser ECDIS-billedet, eksempelvis i brovingerne.

Uddannelse

Til uddannelses- og trænings-



Det elektroniske søkort vil om 10 år afløse papirsøkort.

formål omfatter kontrakten uddannelsessystemer til Søværnets Officersskole og til Kampinformationsskolen i Frederikshavn. Et uddannelsessystem består af 8 fladskærme, der separat kan styres af en instruktør ved en lærerkonsol og således gennemføre individuel sejladstræning for hver enkelt elev.

Der medfølger i den indledende fase ikke brosimuleringsudstyr, men eksempelvis kan Nordkontrols simuleringsanlæg arbejde direkte sammen med OSL ECDIS.

Det forventes, at træningsudstyret kan installeres på skolerne i sidste kvartal i år, således at den grundlæggende uddannelse kan påbegyndes, inden de første standard ECDIS-systemer er endelig installeret og fuldt operative.

Stor bevågenhed i NATO

Søværnet har med denne anskaffelse af avanceret navigationsudstyr påbegyndt et kvantespring ved at overgå til elektronisk baseret navigation, rekordering og rapportering som en af de første ma-

ritime organisationer overhovedet. Det skal bemærkes, at udstyret såvel omfatter almindelig navigation samt mere taktisk betonedede elementer af militær interesse, hvilket dog kun har begrænset interesse for civile skibe.

Projektet har derfor haft megen stor bevågenhed såvel i NATO som i civile skibsfartskredse. Dette har medført, at udbyderne af ECDIS har været yderst interesserede i at kontrahere med søværnet, der på denne baggrund har fået anskaffet, hvad man kunne karakterisere som en Bentley til prisen for en Folkevogn.

Papirsøkort 10 år endnu

Almindelige brugere af søkort skal som følge af dette ikke frygte, at papirkortene udgår af produktionen lige med det samme. Ifølge kilder ved Kort- og Matrikelstyrelsen forventes papirkortene produceret og opdateret endnu en halv snes år, så der er god tid til at få sparet sammen til en elektronisk søkortplotter.

Artillerikursus Sjællands Odde deltog i katastrofeøvelse

Det var natten mellem den 13. og 14. august 2001. Det lille isolerede og fattige tropiske øsamfund slumrede forholdsvis ubekymret i den klare tropenat. Mørket og stilheden havde sænket sig over øen, stort set samtlige barer og smugkroer havde lukket, og de sidste fulderikker var gået til køjs i de typiske små vakkelvorne træhytter.

Af kaptajnløjtnant N.O.Raafeldt Marcussen, Artillerikursus Sjællands Odde

Fotos: Niels Matthiesen



Hensigten med øvelsen var at træne den internationalt sammensatte flådestyrke.

Korrupt regering

Den gamle gigtplagede borgmester slukkede roligt sin petroleumslampe og lagde sig tungt på sin seng og trak moskittonettet for. På trods af, at han nu var i sin sjette valgperiode og ikke altid (faktisk aldrig) havde vundet valget på reel demokratisk vis, ønskede han inderst inde det bedste for sin lille ø og dens befolkning. Det hele var en balance, hvor han dels skulle tilgodese den fjerne og lettere korrupte centralregerings krav og ønsker og dels tilgodese interesserne fra øens to - stort set lige stærke - befolkningsgrupper, den etnisk indfødte gruppe og den blandede gruppe af indvandrere og efterkommere af tidligere indvandrere.

Optimistisk borgmester

Den svage økonomi havde som følge af svigtende fiskeri og fal-

dende turistindtægter i den seneste tid øget spændingerne imellem de to grupper, og hverdagen var efterhånden meget præget af smågnidninger mellem grupperne. Borgmesteren var dog optimist og snart ville hans bror, Indenrigsministeren, besøge øen, hvilket forhåbentligt ville give et vist afkast. Om ikke andet så i form af lidt opmærksomhed. Han sov hurtigt.

Gråd og smertesskrig

Katastrofen indtraf ca. kl. 02.15. Egentlig lydløst - som en stor lydløs trykbølge fra en enorm eksplosion - ramte de ekstreme jordrystelser øens østside med ubeskrivelig kraft. På ganske få sekunder var den dominerende bebyggelse af små træhytter rystet fra hinanden. De få beton- og stenbyggerier raslede i grus. Umiddelbart efter sås de første brande og små eksplosioner. Så var der stilhed, der

dog hurtigt afløstes af et larmende inferno af gråd, smertesskrig og råb fra de chokerede indbyggere, hvoraf mange nu sårede og dybt fortumlede samledes på øens stræder og pladser.

Tsunamien

Ca. 16 minutter senere og med et øresønderivende og nærmest dæmonisk brøl ramte en næsten 15 meter høj flodbølge, Tsunamien, øens østside. Flodbølgen skyllede betingelsesløst ind over øen og nåede på få sekunder foden af øens centrale højdedrag, inden dens kraft forsvandt, og den frådende måtte trække sig tilbage.

Humanitær indsats

Dette kunne være en beskrivelse af de begivenheder, der var gået forud for det scenarium, som mødte en flådestyrke bestående af seks danske og udenlandske

DANEX-enheder om morgenen den 15. august i år. Scenen var Artillerikursus Sjællands Odde, og manuskriptet var udformet af Artillerikursus Sjællands Odde på baggrund af en „tasker” [opgaver, red.] fra Søværnets Taktiske Stab, der havde det overordnede ansvar for hele øvelse DANEX. Hensigten var at foretage den indledende træning af den internationalt sammensatte flådestyrke bestående af tre danske FLYVEFISKEN-klas- sen, en tysk, en engelsk og en portugisisk fregat i en primær humanitær indsats inden for rammerne af den ganske brede operations- type, der i dag dækkes af begrebet Military Operations Other Than War. De tre udenlandske enheder var fra NATOs Stående Atlanterhavsstyrke, og lederen af hele den maritime styrke var Chefen for NATOs Stående Atlanterhavs- styrke, en portugisisk flotille- admiral.

Hjælp fra international flådestyrke

Støttet af enheder og personel fra Hjemmeværnet, herunder Tjenestestedskompaniet, Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, Søvær-



Flådestyrken indledte den humanitære indsats, der kan sammenlignes med førstehjælp.

nets Grundskole, Flådestation Korsør, Søværnets Havarikursus, Beredskabstyrelsen og to 8. klas- ser fra Højby Skole havde Artillerikursus Sjællands Odde i dagene op til den 15. august skabt et liv- agtigt scenarium med udgangs- punkt i historien om det lille isole- rede samfund, der udsættes for en katastrofe, og hvor den første hjælp ville være den store internationale flådestyrke. Styrken blev mødt af et kaos bestående af ødelagte og brændende bygninger, smadrede biler, ødelagt infrastruktur, mangel

på lov og orden, flygtningelejre med sultne og sårede, dynger af døde osv. Samfundets to primære befolkningsgrupper havde isoleret sig i hver deres lejre, og små- gnidninger og plyndringer mellem disse to grupperinger var opstået.

Opgaven for flådestyrken var at indlede den humanitære indsats, der kan sammenlignes med første- hjælp, og dermed bane vejen for at de egentlige internationale hu- manitære organisationer kunne etablere nødhjælp til området.

Bevæbnede figuranter

Artillerikursus Sjællands Odde havde via eget personel og de eks- terne enheder fået samlet over 100 figuranter, bygget flygtningelejre, spredt bilvrage og brandkar mv. i et under omstændighederne ganske livagtigt scenarium. Enkelte figu- ranter var bevæbnede, og flådes- tyrken stod således også over for en vis trussel og dermed et øget krav om at skabe ro og orden.

Aggressive befolkningsgrup- per

Øvelsen varede fra kl. 6 til ca. kl. 18 og indledtes med rekogno- scering fra luften efterfulgt af



Stilheden afløstes af gråd, smertesskrig og råb fra chokerede indbyggere.

opklaringsteams med henblik på at give styrkechefen et overblik over situationen. Inden for den første time begyndte landsætningen af brandslukningsmateriel og fødevarer, vand mv., og den første havariindsats, brandslukning og behandling af sårede, var iværksat. Alle-rede ved 10-tiden var flådestyrken veletableret på land med et hovedkvarter, et feltkøkken og forskellige teams med ansvar for afgrænsede geografiske områder. I takt med, at flådestyrken opnåede en vis kontrol med situationen afspillede forskellige momenter, hvor Artillerikursus Sjællands Odde's øvelsesledelse uvarslet via forskellige virkemidler konstant pirrede den indsatte styrke. Bl.a. begyndte øens to befolkningsgrupper at optræde mere aggressivt og krævende over for flådestyrken, hvilket stillede krav om en mere håndfast myndighedsudøvelse.

„Katastrofeområde” overdrages

Det indsatte personel blev således konstant udsat for opgaver, der stillede krav om hurtig improvisation og udnyttelse af alle tilrådighedsværende midler, og det var trætte, men lykkelige marinere, der sidst på eftermiddagen kunne overlevere „katastrofeområdet” til de fremrykkende internationale hjæl-



Elever fra Højby Skole deltog i øvelsen.

peorganisationer, spillet af enheder fra Beredskabsstyrelsen.

Hurtigere førstegangssindsats

Øvelsen var en særdeles udfordrende, spændende og meget utraditionel opgave for Artillerikursus Sjællands Odde, men blev løst til alles tilfredshed, hvilket ikke mindst blev afspejlet i Chefen for NATOs Stående Atlanterhavstyrkes meget rosende øvelses-evaluering. Øvelsen viste til fulde, at flådestyrker har en stor og ofte overset kapacitet, der kombineret med den store mobilitet, også kan anvendes til at bistå i eksempelvis humanitære opgaver på land. Med den traditionelle fleksible og

fornyende indstilling til opgaverne hos det sejlede personel kan flådeenheder yde en stor og ofte hurtigere førstegangssindsats end andre enheder.

Besætningen på
Artillerikursus Sjællands Odde

Klik ind på

www.flskor.svn.dk

**for sidste nyt om Flådestation
Korsør**



WILLEMOES-klassens endeligt

Ved Aftale om Forsvaret 2000-2004 besluttedes det i Folketinget, at søværnet skulle udfase 15 enheder i løbet af forligsperioden. Af disse 15 enheder blev det bestemt, at de 10 skulle være WILLEMOES-klassen. Planlægningen af det omfattende udfasningsprogram tog form i løbet af 1999, og den praktiske gennemførelse af afrigning m.v. iværksattes umiddelbart efter den 1. januar 2000.

Af afdelingsleder K.Dyrholm Bildsø, Søværnets Materielkommando

Fotos: Orla Rasmussen, produkthandler i Bjerringbro

Afrigning

Eskadren forestod udtagning af de normerede beholdninger, mens flådestationerne forestod demontering af militært, og andet genbrugeligt materiel.



Den store „pladesaks“ er gået i gang med torpedomissilfartøjet BREDAL.

Ophugning

Da der forelå bestemmelse om, at enhederne ved udfasning skulle afhændes til ophugning, udbød Søværnets Materielkommando opgaven, som efterfølgende blev betroet Orla's Produktforretning i Bjerringbro.

Ophugningerne blev herefter udført successivt i løbet af 2000 og 2001 i takt med, at enhederne blev klarmeldt.

Den sidste enhed bugseredes fra Flådestation Frederikshavn den 19. april 2001.

SEHESTED på museum

For at denne skibsklasse, som stolt tjente søværnet i en del af koldkrigsårene, trods alt kan forblive på alle interesseredes net-hinder, indgik Søværnets Materielkommando aftale med Tøjhusmuseet om at bevare en enkelt af enhederne. Således er SEHESTED ikke ophugget, og det forventes, at den fra engang i foråret 2002 vil kunne besigtiges ved Aalborg Søfarts- og Marinemuseum, hvor det er hensigten at ilandtage den.



Orla's Produktforretning fik betroet opgaven med ophugningen.

Flåden i Korsør afholder kontaktarrangement

Torsdag den 8. november 2001 afholdt Flåden i Korsør kontaktarrangement for ca. 140 repræsentanter fra Flådestation Korsør, 2. Eskadre, Søværnets Taktiske Stab og indbudte repræsentanter fra Korsør Kommune samt civile samarbejdsparter fra lokalområdet.

Af orlogskaptajn C. Jensen, Chef for Personelsektionen
Fotos: Lars Skytte

Velkomst

Chefen for Flådestation Korsør, kommandør Søren S. Thostrup, bød deltagerne velkommen til årets arrangement. I sin indledning lagde kommandøren vægt på arrangementets formål, hvilket er dels en gensidig orientering og dels en vedligeholdelse og videreudbygning af de positive samarbejdsrelationer, der er mellem parterne. Herefter indtog deltagerne et lettere traktement i cafe-teriet.

Året der gik på Flådestation Korsør

29. marts 2001 blev samarbejdet mellem personel på flådestationen og civile myndigheder med ekspertise inden for miljøområdet for alvor sat på prøve. Årsagen var kollision mellem tankskibet BALTIC CARRIER og bulkcarrieren TERN med udslip af tyk fuelolie til følge. Indsatsen afslørede et godt samarbejde og alle parter høstede god erfaring på materielområdet.

5. maj 2001 måtte såvel Flåden i Korsør som Korsør by tage afsked med et værdsat syn i Noret. Flydedokken blev forlagt til Fåborg Værft.

Herefter blev nævnt forskellige besøg, hvor flådestationen havde stået for værtsskabet, eksempelvis besøg af akkrediterede militære attachéer, besøg af Forsvarschefen samt besøg af 22 unge mellem 15 og 17 år, som var på Muskelsvindfondens sommerlejr ved Musholm Bugt. I den anledning var der arrangeret konkurrence for de besøgende og såvel de unge mennesker samt 30 hjælpere havde en udbytterig dag.



Kommandør Søren S. Thostrup.

Fra søsiden har der været besøg af den litauiske fregat AUK-STATIS, et skib vi vil komme til at høre mere om, idet enheden forventeligt adopteres af Korsør by.

I det forgangne år er der i Lagersektionens lokaler på Forsyningsdepot Noret installeret lagerautomater, som ud over at have medført arbejdsmæssige forbedringer også har medført en plads-

besparelse på 900m². Totalt rådes over 37.000 m² plus 10.000 m² til udvidelse på Forsyningsdepot Noret.

Flådestation Korsør vil i den nærmeste fremtid igangsætte/videføre planlægning af byggeprojekter, herunder opførelse af containerterminal med plads til 24 af de containere som anvendes på STANDARD FLEX-enhederne, renovering af kaj anlæg samt opførelse af vagt-, alarm- og indkvarteringsbygning.

Kommandøren afsluttede sit indlæg med omtale af projekt VOKU (Værdibaseret Organisations og Kompetence Udvikling), hvilket er et projekt, der skal sikre større medarbejdertilfredshed, kvalitetsforbedring samt større produktivitet.

Et eksempel på en aktivitet, der bidrager til større medarbejdertilfredshed er allerede iværksat, idet flådestationen har indgået aftale med klassisk massør Tina Holst (se artikel på side 17).

2.Eskadre

Chefen for 2. Eskadre, kommandør Kurt B. Jensen, oplyste indledningsvis, at der 1. januar 2001 var sket en sammenlægning af 2. og 4. Eskadre. Navnet på den „nye” eskadre er 2. Eskadre. I tilknytning til sammenlægningen blev der i august måned afholdt kontaktarrangement for tidligere eskadreachef, eskadreteknikofficerer m.v. fra 4. Eskadre.

Herefter gennemgik kommandøren de vigtigste aktiviteter, som eskadren havde deltaget i. Korvet-

ten PETER TORDENSKIOLD deltog i NATOs Stående Atlanterhavsstyrke i perioden 5. januar til 14. april. I forbindelse med togtet skulle afprøves maritime operationer, der ikke kan henføres under klassisk søkrig. Som eksempel deltog PETER TORDENSKIOLD i en operation til støtte for befolkningen i et simuleret jordskælvsramt område på øen Curacao. Korvettens bidrag var et transportabelt felthospital, der var stillet til rådighed af Beredskabsstyrelsen. Af andre aktiviteter uden for landets grænser blev nævnt Den Mobile Bases deltagelse i en fredsbevarende operation i Makedonien.



Kommandør Kurt B. Jensen.

Hen over året har 2. Eskadre været vært for besøgende samarbejdspartnere fra såvel ind- som udland. Her skal blot nævnes besøg af Forsvarsudvalget, besøg af Forsvarschefen, besøg af repræsentanter fra Søværnets Materielkommando og sidst, men ikke mindst besøg af Chefen for Den Russiske Østersøflåde.

I sin afslutning rettede kommandøren blikket mod en kommende aktivitet, hvilket er korvetten NIELS JUEL's deltagelse i OPERATION ACTIVE END-VOUR. Deltagelsen er konsekvensen af folketingsbeslutning af 25.

oktober 2001. Operationen finder sted i det østlige Middelhav og korvetten skal indgå som en del af NATOs Stående Atlanterhavsstyrke.

Søværnets Taktiske Stab

Stabschef ved Søværnets Taktiske Stab, kommandørkaptajn Nils Wang, indledte med en kort redegørelse for Søværnets Taktiske Stabs organisation og opgaver og gik derefter over til en status over året, som er gået siden oprettelsen. Denne del af indlægget omfattede bl.a. en gennemgang af de øvelser, staben har deltaget i samt en status inden for doktrinudvikling, taktiskevaluering og Søværnets Taktiske Stabs undervisningsvirksomhed. Stabschefen viste herefter en oversigt over de 16 danske enheder, der i løbet af året har været underlagt Danish Task Group og sammensætningen af Danish Task Group under næste års store NATO-øvelse, STRONG RESOLVE 2002, hvor Danish Task Group kommer til at bestå af 12 enheder, heraf to spanske fregatter og en spansk flådetanker. Det bliver den hidtil største Danish Task Group styrke med en samlet besætningsstørrelse på ca. 1100 mand. Stabschefen understregede, at det spanske styrkebidrag hertil skal ses som et resultat af, at Danmark stiller med en organisatorisk enhed i form af en Task Group med tilhørende stab i modsætning til Spanien, der har tilmeldt de spanske enheder som „løse” styrkebidrag. Det er således et godt eksempel på, at forudsætningen for at få indflydelse på menuen er, at man selv bringer „mad” med til bordet.



Kommandørkaptajn Nils Wang.

Korsør Kommune

Borgmester Flemming Erichsen gennemgik i sit indlæg kommende anlægsarbejder, der er vedtaget eller forventes vedtaget inden for en overskuelig fremtid. Korsør er en by i udvikling, hvilket afspejler sig i ambitiøse projekter, som omhandler bl.a. opførelse af attraktive lejligheder i området ved de gamle færgelejer, opførelse af Green Globe, anlæggelse af campingplads ved Halsskov Rev samt udstykning af parceller i området nord for den nye stationsbygning. Etablering af bypark på det gamle baneterræn er igangsat og er et godt eksempel på forskønnelse af en af indfaldsvejene til Korsør.

Borgmesteren afsluttede sit indlæg med bemærkning at Korsør by har brug for Flåden i Korsør, og Flåden i Korsør har brug for Korsør by.



Borgmester Flemming Erichsen.

2. Eskadre fik nyt våbenskjold

Mandag den 27. august var der heftig aktivitet hos 2. Eskadre. Her oprandt nemlig dagen, hvor forhenværende esksadrechefer, eskadreteknikofficerer og seniorofficerer (SOer) fra 4. Eskadre var inviteret til kontaktarrangement. Anledningen var den sammenlægning, som var sket ved årsskiftet. Blandt gæsterne så man både forhenværende Forsvarschef S. E. Thiede, flere tidligere chefer for Søværnets Operative Kommando og nuværende Chef for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral T. S. Jørgensen.

Afkaptajnløjtnant Dorte Olbæk, 2. Eskadre

Fotos:Lars Skytte

Orientering

Dagen startede med en kop kaffe og lidt brød efterfulgt af en orientering af Chefen for 2. Eskadre i „Taktisk Hytte”. Her fik gæsterne blandt andet en orientering om den nye 2. Eskadre og de mange alsidige opgaver som eskadrens enheder er i stand til at løse, men der var også tid til en løs snak om mangt og meget fra tiden før sammenlægningen og fra før udflytningen fra Holmen.

Første sømil

Efter orienteringen gik gæsterne om bord i de to missilfartøjer GLENTEN og SKADEN til en rundtur på Storebælt. For enkelte af gæsterne var det de første sømil i den skibstype, men alle nød

turen. Vejret viste sig fra den pænere side, selv om bølgerne hjalp til med at gøre FLEXerne lidt mere levende end normalt.

Da sejlturen var vel overstået, og de mange spørgsmål om enhedernes formåen var besvaret, var det tid til at nyde en let frokost. De værnepligtige fra den Mobile Logistikenhed havde dækket op i „Taktisk Hytte” med både frokost og en kop kaffe. At dømme ud fra snakken, der gik livligt, blev der også under frokosten udvekslet mange historier og erfaringer, men sejlturen blev også kommenteret, og der var mulighed for at få de sidste detaljer med, da begge skibschefer deltog i skafningen.



2. Eskadres våbenskjold.

Våbenskjold afdækkes

Kort før kl. 15 brød selskabet op fra „Taktisk Hytte” og begav sig til Blå sal, hvor personellet fra 2. Eskadre stab allerede havde indfundet sig. Anledningen her var, at Chefen for Søværnets Operative



Chefen for GLENTEN orienterede om skibet inden den forestående sejlsads.

Kommando ville overdrage nyt våbenskjold til 2. Eskadre. Han holdt en kort tale, hvorefter han fjernede det blå klæde, der dækkede våbenskjoldet. Overraskende nok var det nye våbenskjold en kombination af de to gamle fra henholdsvis 4. og 2. Eskadre. Svanen, som er fra 2. Eskadre, symboliserer orlogsskibe, der benævnes som havets stolte svaner og tordenkilerne, som er fra 4. Eskadre, symboliserer Thors tordenkiler fra den nordiske mytologi.

Værdig markering

Den hæsblæsende dag sluttede kl. 15.30, og alle gæsterne var enige om, at det havde været en begivenhedsrig dag, som på værdig vis havde markeret sammenlægningen af de to eskadrer med overdragelsen af våbenskjold til den nye 2. Eskadre.

Klassisk massage på flådestationen

Flådestation Korsør indgik mandag den 6. august 2001 aftale med klassisk massør Tina Holst, som normalt udfører behandling fra egen praksis i Korsør.

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

Fokus på velbefindende

Aftalen er indgået på grundlag af behovsundersøgelse afledt af flådestationens aktive sygepolitik og med fokus på den enkelte medarbejders almene sundhedstilstand og velbefindende på arbejdspladsen.

Undersøgelsen indeholdt blandt andet besigtigelse af forskellige arbejdssituationer med henblik på vurdering af arbejdsbelastning



Tina Holst „giver en omgang”.

samt prøver på forebyggende behandling. Denne undersøgelse klarlagde, at der var såvel stort behov for som interesse for projektet.

Behandling

I praksis udføres den forebyggende behandling indtil videre to dage om ugen på flådestationen efter samråd mellem Tina Holst, Daglig Leder af Sikkerheds- og Sundhedsarbejdet og personel på flådestationens Infirmeri.

Opgørelse ved udgangen af august måned viser, at der er foretaget behandling af/indskrevet 103 personer fordelt på 56 mænd og 47 kvinder.

Forventninger

Flådestation Korsør forventer at aftalen blandt andet vil reducere fravær, der er en følge af u hensigtsmæssige arbejdssituationer.

„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 8. februar 2002.**

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

Erhvervspraktikant fra Belgien på flådestationen

"Mandag morgen, Gud, det er i dag det sker, det er i dag jeg skal starte min praktikuge på søværnets base i Korsør". Dette var den første tanke der for gennem hovedet på mig, da jeg vågnede.

Af Morten Clausen, skoleelev i Brüssel

Fotos: Frank Jacobsen

Nu skulle det endelig ske

Lige så langsomt begyndte den kriblende fornemmelse i maven at vende tilbage.

Jo tættere på mandag morgen jeg var kommet, jo stærkere var fornemmelsen blevet.

Nu skulle det endelig ske, det jeg havde gået og ventet på det meste af sommeren.

Morgenmaden blev indtaget i en fart, og tasken med tøjet blev eftersat en sidste gang for at være sikker på, at alt var der, og så var det ellers bare af sted.

Bor i Brüssel

Heldigvis kørte min mor mig, for vi overnattede på Fyn, så jeg slap for at tage toget over broen.

Jeg bor til hverdag i Brüssel og kommer kun i ferierne til Danmark.

Da jeg ankom til flådestationen blev jeg mødt af militærpolitiet ved porten, som bad mig vente, til seniorsergenten kunne hente mig. Jeg fik lov at vente i cafeteriet, et sted hvor jeg ofte senere skulle komme.

Kort efter kom seniorsergent Skytte og viste mig mit værelse.

Metalmonster

Efter jeg var kommet af med mine tasker, viste han mig lidt rundt på havnen.

Interessen var selvfølgelig stor, eftersom det var første gang, at jeg var tæt på krigsskibe af den størrelse.

Når jeg før i tiden tog færgen over Storebælt, så jeg nogle gange krigsskibe, men aldrig på nært hold.

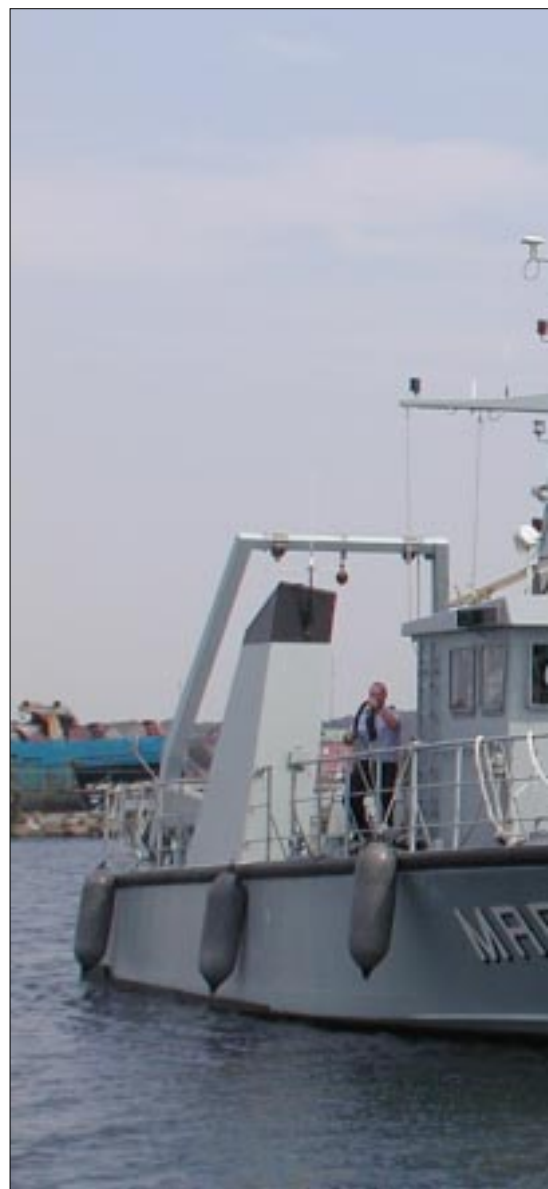
Jeg synes at der er noget fascinerende/frygtindgydende over at se sådan et stort metalmonster fuldt armeret med kanoner og mineramper.

Efter at have kigget på havnen fik jeg udleveret min kedeldragt og travede så ud til havnetjenestens kontor. Det var med gutterne herfra, at jeg skulle komme til at tilbringe det meste af ugen.

Aldrig prøvet før

Halvdelen af folkene var midlertidigt taget med en del af flåden på øvelse, så dem fik jeg desværre ikke mulighed for at møde.

Netop som jeg var på vej ud til havnetjenesten, var de sidste skibe ved at sejle ud, så det hele var lidt hektisk.



Jeg kom lige ud på havnen i tide til at være med til

Efter de sidste skibe var sejlet ud, blev jeg taget med ud at se den militære og civile havn fra søsiden. Jeg fik samtidig lov at styre båden, som jeg aldrig havde prøvet før. Det var en oplevelse.

Belgien har kun en meget kort kystlinje, og derfor har jeg aldrig haft særlig meget med både at gøre før.

Det lokale mejeri

Senere på dagen tog jeg sammen med Boye, som jeg skulle komme til at tilbringe det meste af ugen sammen med, ud for at samle brugte kasser og materiel, som var kastet over bord fra skibene.



Skoleelev Morten Clausen.

at flytte kutterne tilbage til deres normale kajplads.

Vi kørte herefter ud til det lokale mejeri for at aflevere kasserne, som der var pant på.

Mere ville der ikke ske den dag, så jeg fik lov til at trække mig tilbage til mit lukaf.

Værelset var aldeles udmærket, med bad, TV, radio og telefon, bedre end jeg havde forventet.

Basen lå øde hen

Jeg blev meget forundret, da det pludselig hen ad eftermiddagen gik op for mig, at basen næsten var tom for mennesker. Der var selvfølgelig vagterne på skibene og nogle andre ansatte, men basen lå for det meste øde hen.

Kontrol og præcision

Næste dag var jeg allerede ved at komme for sent op.

Jeg havde fået lov at møde lidt senere, så det gjorde, at jeg lige havde tid til lidt morgenmad.

Om formiddagen var jeg med ude at flytte nogle af FLEX 300-bådene, der skulle til reparation.

Det er virkelig smukt at se, med hvilken kontrol og præcision gutterne ude fra havnetjenesten kan flytte disse store både.

Senere på dagen var jeg med ude, da en af afvisningsbådene skulle hentes ovre fra den anden side af bæltet. Vi var heldige, at vejret viste sig fra sin bedste side,

så der var en smuk udsigt hele vejen over bæltet.

Folk kastede sig modigt i bølgerne

Om eftermiddagen tog jeg med Finn og Morten ud for at se en redningsøvelse på korvetten OLFERT FISCHER.

Der er intet bedre end at se andre folk springe i vand, der ikke er på den rigtige side af 20°, imens man selv sidder oppe på en båd og drikker en kop varm kaffe.

Da vi havde set på disse folk kaste sig modigt i bølgerne et par gange, sejlede vi hjem, og dagen var slut.

På værft

Dagen efter skulle jeg på en tur med Boye i bil til Grenå for at aflevere nogle reservedele til en båd, der lå på værft.

Da turen hver vej tager det meste af 2,5 time, var der ikke meget af dagen tilbage, da vi endelig kom hjem.

Bidrag til „Flåden i Korsør”

Torsdag morgen var jeg inde hos Frank for at lære lidt om flådens edb-systemer og se nogle af siderne på deres netværk, som han havde været med til at oprette.

Jeg blev også vist det sidste udkast af Flådestation Korsørs blad og spurgt, om jeg ville give et lille bidrag med til det næste nummer.

Jeg syntes, at det var det mindste jeg kunne give igen som tak for den tid, han havde brugt på mig.

Efter frokost var jeg med ude, da kutterne skulle flyttes fra det ene bassin over i det andet.

En ny opmåling af havnearealet var ved at finde sted, og derfor skulle kutterne flyttes, så opmålingsbåden kunne komme til.

Da jeg havde fået fri, drev jeg lidt rundt på basen og fik pludselig lyst til at tegne nogle af skibene, som lå i havnen.

På den skyfri himmel oplyste den nedgående sol skibene fra en vinkel, som jeg ikke havde set før.



Morten i „dragten”.

Tid til at sige farvel

Hvor kan sådan en uge gå hurtigt. Jeg syntes, at jeg næsten lige var kommet, og så var det allerede sidste dag.

Jeg kom lige ud på havnen i tide til at være med til at flytte kutterne tilbage til deres normale kajplads.

Efter det var klaret, kørte jeg en tur rundt på havnen med Boye for at se, om skibene havde lagt nogle interessante ting ud.

Høsten var ikke stor, så vi kørte hurtigt tilbage.

Da jeg skulle slutte kl. 12, var det ved at være tid til at sige farvel.

Jeg nåede lige at fange Finn og Morten, inden de sejlede ud under Storebæltsbroen, hvor der var blevet set en flydende genstand, som skulle undersøges.

Kort efter havde jeg afleveret min dragt og tilbageleveret nøglen til lukafet.

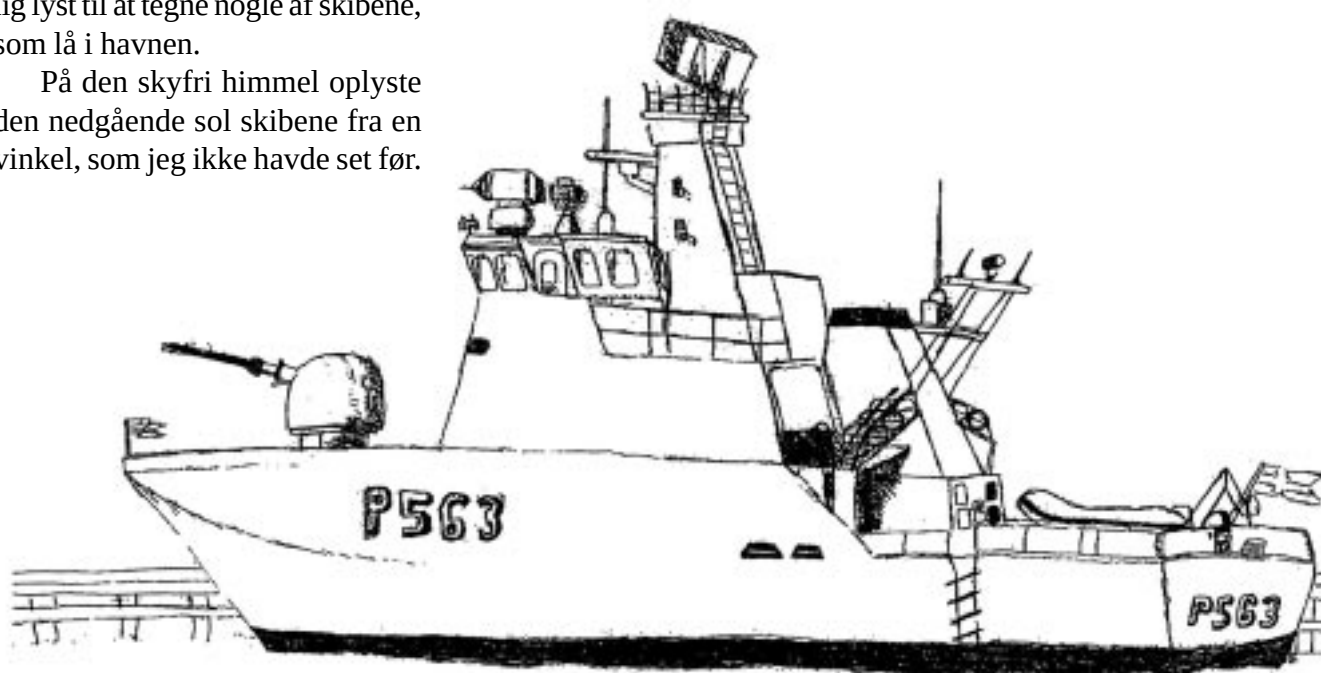
Der var lige tid til lidt frokost, inden jeg blev hentet, hvorefter det var videre til Hillerød, hvor jeg skulle tilbringe weekenden.

På gensyn

Dette var i grove træk, hvordan min uge i praktik på Flådestation Korsør forløb, og selv om jeg ikke har fået alle navnene og personerne med, takker jeg dem alligevel for at have gjort mit ophold behageligt og interessant.

Jeg takker specielt folkene i havnetjenesten for at have lært mig så meget.

Selv om der ikke er store chancer for at vende tilbage, vil jeg ikke sige „farvel”, men nærmere „på gensyn”, for vi mødes måske en dag igen på stationen, hvem ved?



SØLØVEN set med forfatterens kunstneriske hånd.

Et halvt år i Afrika

Den 18. maj 2000 ringede telefonen hjemme hos mig. Det var min chef T.H.Kristensen, som spurgte mig, om jeg kunne tænke mig at komme til Sydlibanon med enheden SHIRBRIG. Vi skulle stille med to mand fra Flådestation Korsør, og det skulle helst være frivillige. Jeg takkede pænt „nej tak” i første omgang, men efter at havde drøftet det med chefen derhjemme tog jeg udfordringen op og meldte mig under fanen, som den eneste fra Korsør.

Tekst og fotos: Overkonstabel Søren Lützhøft Rasmussen, Militærpolitiet Flådestation Korsør

Købt eller solgt

Der var to fra militærpolitiet Holmen og fire fra militærpolitiet Frederikshavn, derudover kom der to fra flyvevåbnets militærpoliti og resten kom fra hærens militærpoliti. Vi skulle udgøre en multinational MP-enhed sammen med MPer fra andre UN-lande, hvor det danske militærpoliti skulle være „lead nation”. Den 28. maj mødte vi på Ålborg Kaserne. Efter en introduktion gik vi i gang med en missionsorienteret uddannelse. På et tidspunkt gik der rygter om, at vi alligevel ikke skulle til Sydlibanon, da man ville bruge de UN-styrker, som var i området. I stedet for ville man sende os til Eritrea i Nordøstafrika, her var der også stor uenighed, om vi skulle af sted eller blive hjemme. Denne uvished sled hårdt på folk og deres familier. Det endte med, at vi blev sendt tilbage til vores enheder i uvished

om, vi var købt eller solgt. Det hele endte med, at der alligevel skulle danske soldater til Eritrea, men da der var gået så lang tid, havde det nigerianske militærpoliti meldt sig som „lead nation”. Det resulterede i at der kun skulle bruges en dansk MP-enhed på 6 mand som regiment MP, her blev jeg den ene af dem, som skulle af sted.

Enheden bestod af følgende MP:
Chef, seniorsergent L. Mørk, hæren.

Næstkommanderende, oversergent M. Schmidt, hæren.

Oversergent, M. Kragtsberger, flyvevåbnet.

Sergent, S. L. Rasmussen, søværnet.

Sergent, L. Hasselager, hæren.

Sergent, G. Thorhauge, hæren.

Jeg tror, at det er første gang, det danske militærpoliti værnene imellem har samarbejdet på denne måde, og jeg regner ikke med, at det bliver den sidste gang.

Afgang inden jul

Endelig oprandt dagen, som så mange af os havde gået og ventet på og efter at havde gået og pakket det grej, som vi skulle bruge i missionen, tog vi afsked med vores familier den 8. december 2000. Vi havde dog sendt G. Thorhauge derned 14 dage i forvejen for at lave en beskrivelse af den rute, som vi skulle benytte, når vi skulle have alle vores køretøjer bragt fra havnebyen Massawa og op ad bjergene til hovedstaden Asmara, som ligger på et plateau i 2500 meters højde. Det er en strækning på 112 km, og den tog ca. 4 timer.



Efter et par dage flyttede vi ind i vores nye hjem, et timandstelt, som vi delte med tre andre.

Vi ankom til lufthavnen i Asmara den 9. december om morgenen. Til manges forundring var det faktisk lidt koldt, men solen fik hurtigt varmet luften op til ca. 25 grader.

Ventetid i lufthavn

Vi skulle mødes med G. Thorhauge, som skulle hente os i en udlejningsvogn, indtil skibet DANIA HAFNIA ankom, til Massawa med vores køretøjer. Efter at vi havde ventet en times tid i lufthavnen, besluttede vi os for at begynde at gå ind til UN Iniciel Camp, en lille tur på ca. 3 km. Her kunne vi godt mærke, at man var kommet noget højere til vejrs end i det lille flade land, som vi havde forladt for 8 timer siden.

Udlejningsvogn uden slidbaner

Da vi næsten var ved campen, kom Thorhauge kørende i en personbil. Det viste sig, at den bil, som han havde lejet, ikke kunne starte, så mens chefen for udlejningsfirmaet fik ordnet den, lånte vi hans egen bil. Vi fik vores minibus, en Toyota, og kørte en lille tur rundt i hovedstaden. Her lykkedes det os at punktere på det ene forhjul, hvilket ikke var noget under, da der ikke var nogen slidbane på dækket, men det var der i øvrigt heller ikke på reservehjulet. Her kunne man endda se ståltrådene stikke ud. Vi skyndte os at køre tilbage til udlejningsselskabet, og det lykkedes os at få nogle helt nye dæk på.

Anden punktering

Efter en lille rundtur i byen tog vi ned til Massawa. Undervejs ned ad bjergene lykkedes det os igen at punktere på venstre forhjul, ellers gik turen ned rigtig godt. Vi skyndte os at finde et sted, hvor vi



På Massawa havn ventede vi på skibet med vores grej.

kunne få lappet dækket. Dette var dog en oplevelse i sig selv. For at få dækket af fælgen, lagde de dækket ned og med en hakke (sådan en som man bruger i kulminer), løsnede de dækket. Lappen blev sat fast ved at lægge slangen på en ambolt og så ellers slå løs på lappen (dette blev udført af en lille pige på max. 12 år).

Moskitoangreb

Derefter blev vi indlogeret på et hotel, og vi var så heldige, at vi fik et helt hotelværelse som vi måtte deles om. Det var lidt trængt med 6 mand, men så blev vi da rystet lidt sammen. Det var også vores første møde med det meget varme og fugtige klima i Massawa, men der var heldigvis aircondition på hotelværelset. Nogle havde også bildt os ind, at der ikke kunne leve moskitoer i den varme. Det havde de bare glemt at fortælle til moskitoerne, for da mørket faldt på, kom de frem og var ret sultne.

Grejet ankommer

Da skibet med alt vores grej og køretøjerne anløb Massawa, stod vi og ventede som små drenge, der venter på at få lov til at pakke deres julegaver op. Vi fik os en lille

overraskelse, da bovporten blev åbnet, og vi skulle hente vores patruljevogne. Genierne, som havde pakket skibet, havde parkeret to af dem bagerst i skibet bag alt tømmeret, som selvfølgelig var væltet, så det skulle læsses af med håndkraft. Vi måtte klare os med et køretøj til at starte med. Alle køretøjerne blev opmarcheret i udkanten af Massawa by i Camel City. Dagen efter kørte vi alle køretøjerne op til Asmara i 14 kolonner med 8 køretøjer i hver. Det gik smertefrit og samtlige køretøjer kom vel op ad bjergene. De fleste af containerne blev kørt op af et lokalt vognmandsfirma de efterfølgende dage.

Overnatning i fabrikshal

I Asmara overnattede vi de næste par dage i en fabrikshal ved Iniciel Camp, indtil ingeniørerne havde fået sat teltene op i vores midlertidige lejr, Green Field, som lå lidt uden for Asmara i en by ved navn Adi Guarda oversat til dansk „den larmende by”. Lejren levede ikke op til sit navn, men det påstås, at da forkommandoen udvalgte stedet, var der pænt grønt. Nu var der tørt, stenet og meget støvet, men vi skulle også kun bo

der ca. 1½ til 2 måneder, indtil ingeniørerne fik bygget den permanente camp.

Nattefrost

Efter et par dage flyttede vi ind i vores nye hjem, et timandstelt, som vi delte med tre andre. Vi fik indrettet os efter forholdene og oprettet en lille hyggelig MP-station i den kontor-fab (container), som vi havde fået stillet til rådighed. Det var en smule trængt at skulle arbejde 6 mand i sådan en lille fab, men det var da også meget hyggeligt. Vi fandt også hurtigt ud af, at selv om det var 25-30 grader om dagen, kunne det blive temmelig koldt (lidt under frysepunktet), når først solen var gået ned, så uldsokker og fiberpels blev et stort julegaveønske fra familierne hjemme i liden Danmark, og inderteltene blev hurtigt fundet frem og sat op.

Befolkningen i Asmara var utrolig imødekommende, alle hilste på os, næsten som var vi i familie, og mange var meget interesseret i at høre, hvad vi syntes om deres land.

Venstre vigepligt

Efter ca. en uges arbejde med at få MP-stationen tømret sammen begyndte vi at udføre det, som vi



Det blev ikke til mange rapporter om for høj hastighed.

nu en gang var sendt derned for. Vi skulle ud at være de „stygge” MPer, som i realiteten kun gør deres job, som i mange andres øjne kun er til gene og irritation, men som i bund og grund kun er for deres egen sikkerheds skyld, da de lokales trafikdisciplin var en blanding af tyrkisk og italiensk. Det var blandt andet ikke unormalt, at man kørte uden lys efter mørkets frembrud. Der var venstre vigepligt, og det var sjældent, at de lokale orienterede sig før de kørte ud fra en sidevej. På den anden side kan man heller ikke bebrejde dem, da det kun er fire år siden, at de har fået trafikpoliti i hovedstaden Asmara.

før vi kunne stå i flere timer, uden der var en eneste ting at sætte fingeren på.

Bar-recce

En af vores andre opgaver var bar-recce. Dette gik ud på at finde ud af, hvilke restauranter, barer og diskoteker som skulle være forbudte områder og hvilken af de før nævnte ting, som var værd at anbefale.

Som sagt, så blev der mindre at skrive på, og det passede os fint, da vi begyndte at få besøg af VIP, så vi kunne bruge vores kræfter på at planlægge besøgene og yde den forventede bodyguardbeskyttelse. Dette var en af de sjovere opgaver at løse.

Efter en måneds tid i teltlejren begyndte problemerne med det fine støv, som trængte ind alle steder, at melde sig. Vi måtte opgive at bruge floppydisc, da støvet ødelagde dem, og harddiskene måtte renses.

45 graders varme

I februar måned blev vi bedt om at stille to mand til at hjælpe med at sætte telte op for kenyanerne i Assab, et af de varmeste steder på jorden, men heldigvis var det vin-



De „stygge” MPer foran deres nye station.

Få rapporter

De første 14 dage til 3 uger stod i advarslernes tegn, og derefter skrev vi rapporter på samtlige forseelser, der blev begået af de danske soldater for at være sikker på, at hvis de blev impliceret i et uheld, ville de have alle deres ting i orden. Det blev ikke til så mange rapporter, og der gik ikke lang tid,

ter på det tidspunkt, så vi havde kun ca. 45 graders varme. Assab ligger 1000 km fra hovedstaden, og vi blev fløjet derned med et italiensk transportfly. Det var en spændende tur og godt at få lavet lidt hårdt fysisk arbejde. Der var sat fire dage af til det, men vi brugte kun de tre af dagene, så kunne vi bade lidt i det Røde Hav den sidste dag.

Miner

Som MPer havde vi den frihed, at vi kunne forlade lejren hver dag og udforske det eritreanske landskab dog med omtanke, da det ikke var helt klarlagt, hvor der var udlagt miner. Det var et fantastisk varieret landskab, lige fra de barske udtørrede sletter til den frodige regnskov, men selv regnskoven måtte til sidst give efter for den brændende sol, og træernes blade hang noget og ventede på, at regntiden skulle komme.

Camp Bifrost

Endelig kom tiden, hvor vi kunne flytte ind i vores permanente lejr, Camp Bifrost. Her havde vi fået tre fabber til kontor og fire beboelses-fabber. Vi brugte den første uge på at indrette os, og det var dejligt at kunne få sine ting



Vi hjalp kenyanerne med at sætte telte op i Assab 1000 km fra hovedstaden.

pakket ud i stedet, for at man skulle rode i en køjesæk hver gang, man skulle finde noget. Nu lå alting pænt på hylder lige til at tage ned at bruge. Vores støvproblem blev også minimeret, da ingeniørerne havde lagt skærv over hele lejren.

Undervisning i selvforsvar

Under patruljeringerne af diskotekerne i Asmara by fik vi et rigtigt godt samarbejde med de lokale dørmænd. Dette samarbejde resulterede i, at jeg begyndte at undervise dem i selvforsvar og forskellige låsegreb. Dette var en rigtig god oplevelse lidt ud over det sædvanlige, da dørmændene til at begynde med absolut ikke havde det fjerneste begreb om selvforsvar, og

over halvdelen af dem kunne hverken tale eller forstå engelsk, men det gik utrolig fint, og de var lykkelige over, at jeg ville bruge min tid på at lære dem at forsvare sig selv.

På dykkerudflugt

Jeg brugte min CTO (60 timers fri) sammen med Thorhauge, Kragssberger samt 6 andre. Vi lejede et lokalt „dykkerfirma” i Massawa til at sejle os ud i Rødehavet ved nogle øde koraløer. Førstedagen dykkede/snorklede vi ved en lille koralø, som lå helt for sig selv. Det var ubeskriveligt fantastisk, som at svømme i Danmarks Akvarium, og det kan kun anbefales. Om eftermiddagen sejlede vi ind til den koralø, som vi skulle overnatte på. Her bar vi alt vores grej ind på stranden og hyggede os gevaldigt. Vi havde selv taget brænde med samt kød til at grille om aftenen. Da mørket faldt på vimlede stranden med krebs, og vi måtte gå og lyse med lygter for ikke at træde på dem. Det at ligge på en feltseng på en strand under den åbne himmel og se op på stjernerne, mens bølgerne slog mod strandbredden, og vågne om morgenen ved at solen varmede ens ansigt, ja det var bare livet, (nok en af de ting som jeg vil savne mest).



På en koralø hyggede vi os gevaldigt og grillede.

Anden- og tredjedagen svømmede vi ved forskellige skibsvrag. Det var også meget spændende, men jeg foretrækker nu koralrevene.

Tilbage til hverdagen

Tiden fløj af sted, mens vi lavede motorkøretøjskontrol, hastighedskontrol samt passede på vores Forsvarschef, Chefen for Hærens Operative Kommando, Forsvarsministeren (hele 2 gange), Udenrigsministeren samt H.K.H. Kronprins Frederik, mens de var på besøg.

Alting har en ende, og denne mission sluttede også med succes. Den sidste 1½ måned blev brugt på stille og roligt at pakke de dele af lejren, som vi skulle have med hjem. I denne fase var vi som MPer meget oppe på dupperne, da lastvogns chaufførerne skulle køre ned og op ad bjergene utallige gange, og dette ville uvilkårligt blive til rutine, som alle ved er noget af det farligste, da man tror, at man er blevet verdensmester i bjergkørsel, men det er man ikke.

To biluheld

Heldigvis slap vi med kun to trafikuheld. Det ene var i en by, hvor hastighedsgrænsen er 30 km/t. Her løb en lille pige på 13 år ud mel-



Der blev ydet den forventede bodyguardbeskyttelse for VIPer.

lem en hollandsk kolonne, som holdt stille, og lige ud foran en MAN 8 lastbil. Heldigvis overholdt chaufføren hastighedsgrænsen. Den lille pige blev ramt af MANen og faldt til jorden. Hun var bevidstløs da hun blev kørt til hospitalet, men havde ikke synlige men af uheldet. Den lille pige kom til sig selv og blev udskrevet et par dage efter. Det andet uheld var en af vores lastbiler med anhænger, som havde haft for meget fart på i et bjergsving med det resultat, at anhængerens væltede og rev sig løs fra forvognen. Chaufføren var utrolig heldig, da anhængerens var ved

at ryge ud over skrænten. Dette skete heldigvis ikke, men var det sket, var det ikke sikkert, at anhængerens havde revet sig løs fra forvognen, hvilket ville resultere i, at den var røget med ned. Endnu en gang var han heldig, for da vi undersøgte lasten på den væltede anhænger, var den fyldt med træpaller. Dette var billigt sluppet, når man tænker på hvor mange ture op og ned, der blev kørt.

Vi kom godt ned ad bjergene til havnebyen Massawa. Her fik vi indskibet alle vores køretøjer samt vores materiel og så skibet lægge fra kaj med kurs mod Danmark. Vi fulgte samme kurs et par dage efter dog med fly.

Lærerig mission

Alt i alt, har det været en lærerig mission både for hæren, flyvevåbnet og søværnet. Vi har alle lært af hinandens erfaringer, og jeg håber og tror, at det ikke bliver den sidste mission, hvor MPer fra alle tre værn er repræsenteret, da dette kun kan bidrage til at styrke båndene mellem værnene, så vi måske også herhjemme i fredstid kan få et godt samarbejde MP-enhederne imellem.



Alle køretøjerne blev opmarcheret i udkanten af Massawa by i Camel City.

Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus

Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus, kan føre sit nuværende virke tilbage til 1857, hvor der blev indkøbt nyopfundet dykkerudstyr i England til Orlogsværftets tømrerafdeling. Her gav man sig til at uddanne skibstømrere til at kunne udføre arbejde under vand i dykkerudrustning. Med tiden blev det sådan at også civile kunne komme på uddannelsen i at dykke, herunder ansatte i bjærgningsfirmaer og redere. Der er på den måde opstået en tradition for at eleverne på dykkerkurserne er en blanding af civile og militært ansatte, der videreføres i dag.

Aforlogskaptajn E. T. Jensen, Chef for Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus

Foto: H. Ramsted Helt

Forskellige tilhørsforhold

Dykkerskolen har igennem tiderne haft tilhørsforhold til en række forskellige myndigheder såsom Orlogsværftet, Undervandsbådseskadren, Våbenskolen og for nuværende Søværnets Teknikskole. Under besættelsesårene blev dykkerskolen flyttet fra Holmen til Tuborg havn, hvor personalet deltog i forskellig modstandsvirksomhed samtidig med, at uddannelserne videreførtes, men det er en helt anden historie.



Dykkerskolen. Bygningen er en af Holmens ældste og har en fortid som naglesmedie for nybygninger på Bradbænken, senere hestestald og nu undervisningsbygning.

Dykning til 50 meter

Det er på baggrund af denne historie og traditioner, der stadigvæk uddannes dykkere ved Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus. Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus har hjemsted på Nyholm, der anvendes som basis for elevernes uddannelse i teori og dykninger til beherskede dybder. Der er imidlertid krav om, at en del af de elever, der uddannes til professionelle dykkere, skal stifte bekendtskab med den maksimale dybde de må operere på i løbet af uddannelsen. Derfor må en del af uddannelsen foregå ud fra Flådestation Korsør, hvor Agersøsund kan byde på de krævede 50 meters vanddybde.

Dykkersyge

Dykningerne udføres fra orlogskutteren LÆSØ, der er en BARSØ-klasse, specielt udstyret til denne opgave. LÆSØ er forsynet med en iøjnefaldende gul dyk-

kerklokke, der transporterer dykkerne parvis ned til den ønskede dybde. Ud over dette er LÆSØ udrustet med et trykkammer, der bruges til at give dykkerne en del af den nødvendige tid, der skal til, for at disse ikke udvikler den frygtede dykkersyge efter opholdet på havbunden. Skulle noget sådant ske, er der altid en specialuddannet læge eller sanitetsuddannet, der kan iværksætte behandling af den tilskadekomne.

Erhvervsdykkeruddannelse i søværnet

Gennem mange år har Søværnets Dykkerskole forestået Industriministeriets civile erhvervsdykkeruddannelse, da Forsvaret til nu har været eneste institution med tilstrækkelige økonomiske, materielle og faglige ressourcer til dette lidt særprægede håndværk.

Af chefsergent T.Suhr, Søværnets Teknikskole

Fotos: Lars Skytte



LÆSØ er en fortrinlig dykkeruddannelsesplatform. Foto: Vibeke Olsen.

Dybdykkerkurser

Dykkerskolen gennemfører 2 civile erhvervsdykkerkurser af hver 8½ uges varighed samt 2 svømmedykkerkurser á 6 uger om året. Hertil kommer dybdykkerkurser til 60 meter og blandgaskurser for minedykkere, tenderkurser for læger og sanitetspersonel samt kammerbetjeningskurser.

40 dykkersygebehandlinger

Foruden egentlig kursusvirksomhed forestår Dykkerskolen de obligatoriske årlige lægeundersøgelser for uddannede søværnsdykkere og personel til U-bådssejlad, testforsøg og godkendelse af dykkermateriel leveret gennem Søfartsstyrelsen. Et 24 timers vagtberedskab på Rigshospitalets kammersektion opretholdes for henholdsvis dykkersyge og andre civile patientskader. Sideløbende stiller Dykkerskolen endvidere

kammerpersonel til elektiv [planlagt, red.] patientbehandling hver dag hele året rundt. Alene i 2000 har Dykkerskolen haft 40 dykkersygebehandlinger, fortrinsvis mere eller mindre medtagne sportsdykkere der vender hjem fra dykkerferie i det sydlige udland. For at forebygge denne kedelige statistik afholder personel ved Dykkerskolen på frivillig basis jævnligt aftenarrangementer for interesserede sportsdykkerklubber.

Luftdykning

Alle elever på de store dykkerkurser får Industriministeriets slangedykkeruddannelse, hvilket stort set svarer til den engelske standarddykkeruddannelse for luftdykkere. Den omfatter alt vedrørende luftdykning med både selvbåret udrustning og slangedykkerudrustning samt kammerbetjening og dykkersygebehandling.

Af hensyn til besparelser i søværnet får kun minedykkere og MCM-dykkere denne standarddykkeruddannelse, medens øvrigt personel i søværnet uddannes til skibsdykkere over en periode af 6 ugers varighed.

57.000 kr for et slangedykkerkursus

For at komme i betragtning til et civilt erhvervsdykkerkursus kræves, at eleven er under 40 år, har gennemgået et førstehjælpskursus, har bestået helbredsundersøgelsen samt Dykkerskolens optagelsesprøve, der er fastsat af Industriministeriet, samt har en pose penge med i baglommen, da kursussen i dag andrager ca. 57.000 kr for et slangedykkerkursus og 41.100 kr for et SCUBA-kursus [dykning med egne luftflasker, red.].

Enkelte elever får deres kursusgebyrer dækket af firmaer og offentlige institutioner, men størsteparten må selv punge ud af de surt sammenspændte lommepenge. Dog må det virke som et lyspunkt, at alle efterfølgende håndværksmæssige dykkerkurser på AMU-dyk, (sprængning, højtryksspuling svejsning og inspektion), er uden udgifter for eleverne.

Bryllupsrejse

Trods kursusrisens tunge åg forekommer der alligevel muntre lyspunkter, blandt andet da et nygift ægtepar skulle vælge bryllupsrejse. Valget stod mellem en 14 dages dykkerferie til Rødehavet eller et kursusophold på Dykkerskolen.

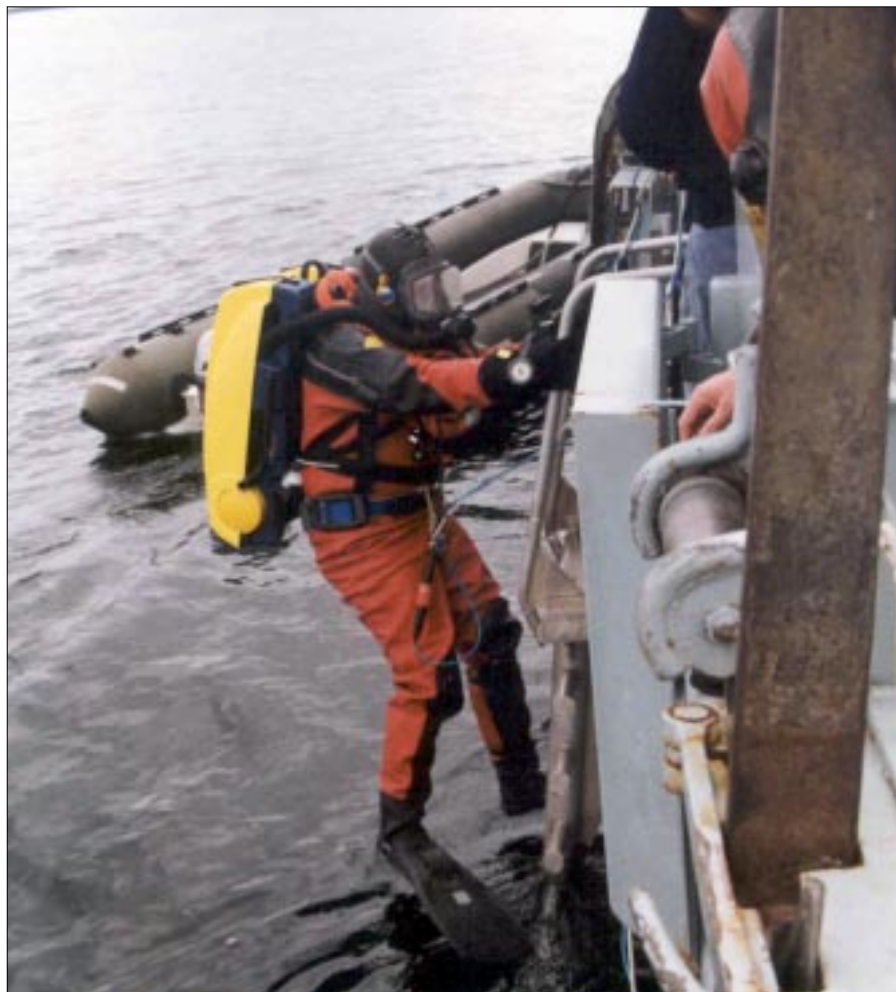
Da den kvindelige arkæolog i sit fremtidige virke havde behov for et erhvervsdykkerbevis, faldt valget helt naturligt på 8½ uges ophold i slam og mudder i danske farvande. Ægtemanden var loyal og gennemførte også kurset.

Fælles interesser

De 20 elever, der påbegynder den civile dykkeruddannelse, er fra vidt forskellige sociale lag, der strækker sig fra universitetsuddannede til ufaglærte arbejdsmænd. Trods det brede spænd i uddannelse varer det normalt ikke mere end et par dage, før alle føler sig lige grundet en fælles interesse om at tilegne sig viden om det ukendte område under havoverfladen.

Hård kost

Den første dag på skolen starter med en administrativ introduktion samt en præsentation af skolens lærerstab på 12 personer. Herefter udleveres enorme mængder af dykkerudrustning, hvorpå eleverne delt i to hold, henholdsvis tryk-



I Agersøsund dykkes til 50 meter.

prøves til 50 meter i skolens store behandlingskammer samt bliver vist rundt på Dykkerskolens forskellige faciliteter.

Den anden kursusdag møder eleverne på skolen kl. 05.30 for sammen med uanede mængder materiel at blive fragtet til Søværnets Grundskole i Auderød, hvor de i tre dage gennemgår indledende dykninger i grundskolens store svømmebassin.

Det er hård kost, der veksler mellem praktisk dykning og teori fra uendelig tidlig morgen til ulidelig sen aften.

4 brusekabiner

På grund af en haltemperatur på ca. 25° har eleverne, der er iført komplet dykkerudrustning med underbeklædning, samme kulør i hovedet som dykkerdragten. De

kan dog glæde sig over det rene klare vand, som de ser for sidste gang i løbet af de næste mange uger.

På mange af eleverne virker de første par uger nok fortvivlende grundet Dykkerskolens elendige omklædnings- og badefaciliteter, hvor elevholdet, der til tider også omfatter piger, slås om 4 brusekabiner.

Disse elendige forhold har stået på i mere end 25 år og bliver nok først ændret, når Arbejdstilsynet stopper dykkeruddannelsen.

31 km svømmet

Efter overstået svømmehal startes dagen de efterfølgende uger kl. 7 med 1500 meters morgensvømming skiftevis som overflade- og undervandssvømmer. De 1500 meter svømmes i begyndelsen af

kurset på ca. 50 min., men senere opstår der konkurrence eleverne imellem for at komme først til bruserens varme vand og efterfølgende morgenskafning. Ved kursusende er de fleste elever kommet ned på 35 - 40 min. De har på dette tidspunkt svømmet 31 km.

Instruktør ved hånden

Formiddagene forløber med henholdsvis teoriundervisning i materiel og dykkerfysiologi, og efter en kort frokostpause klargøres til dykning i havnen, hvor opgaverne strækker sig fra skibsbundsundersøgelse, inspektion, bjærgning med hæveballoner til eftersøgningsmetoder, hvoraf én foregår i Holmens mest olie- og mudderfyldte grav. Det hænder, at en elev kommer farende til overfladen med dyb rædsel malet i øjnene for at se lidt dagslys. Efter at have sundet sig et øjeblik forsvinder han atter ned i slammet under tiden med en instruktør ved hånden som en beroligende faktor.

Trods den lidt anstrengende og til tider ubehagelige dagligdag i Holmens slamgrave er det yderst sjældent at se civile elever forlade kurset, med mindre de har pådraget sig en fysisk skade. Derimod hænder det ofte, at en elev falder i søvn under sejlads til Toldboden ved endt arbejdsdag.

Tungdykning

Efter 6 dykkedage med selvbåret dykkerudrustning opdeles eleverne i tre hold og påbegynder slangedykningerne, der foregår med de fire mest almindelige anvendte hjelmtyper. Et hold starter med 3 dages dykning fra skolens dykkercontainersystem,



Eleverne lærer brug af svejseværktøj på havbunden. Foto: H. Ramsted Helt.

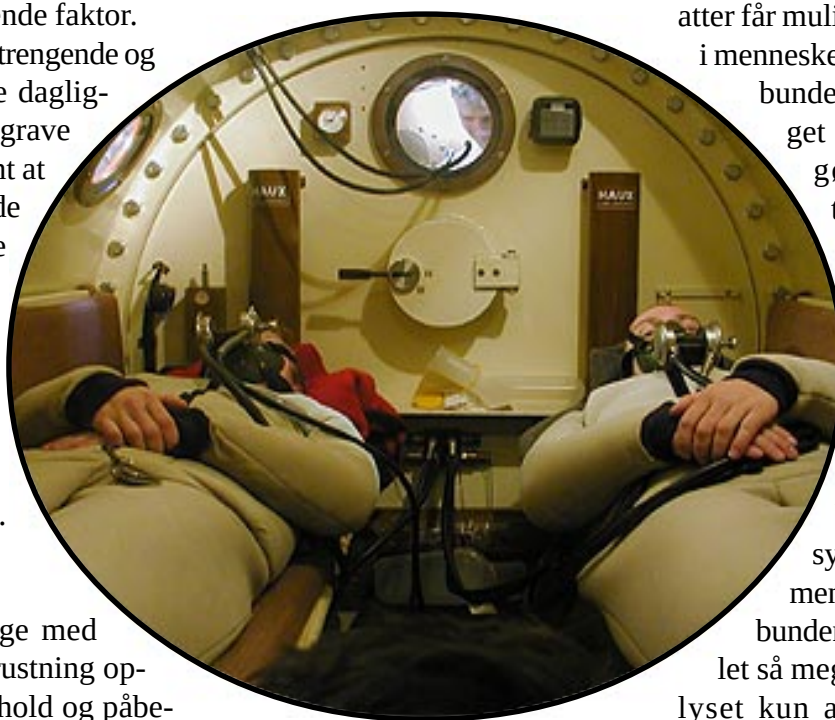
hvor der fremstilles forstærkede „knæ“ ved anvendelse af almindeligt hånd-værktøj, trykluftværktøj, el-skære- og svejseværktøj. Herefter følger 3 dage på skolens platform, DYK I, med dykninger iført konstantventileret udrustning (tungdyk).

Eleverne arbejder to og to på havbunden. Her er opgaverne

blandt andet eftersøgning og hævnning af en 10 meter pipeline ved hjælp af 2 balloner, kapning af wire og bolte med hammer og mejsel og samling af en rørkonstruktion.

Mudder til midt på lårene

Dykkerne, der er i kommunikation med overfladen, skal fuldføre den pålagte arbejdsopgave, før de atter får mulighed for genforening i menneskets rette element. Havbunden ved skolen er præget af tykt slam, hvilket gør bevægelse iført tungdykkerstøvler på hver 12 kg til et mareridt. Ofte bruges en stor del af dykketiden til at kæmpe sig fri af mudder, der når helt op til midt på lårene. Alle hjelme er normalt forsynet med projektører, men efter fem minutter på bunden, har dykkerne hvirvlet så meget slam op, at hjelmlýset kun anes ganske svagt i frontglasset. Alene hændernes følesans kan hjælpe dykkeren til at udføre sit arbejde. Midt i disse trængsler lukkes for åndemiddel til dykkeren, der efter et par minutter



Dekompressionstanken forebygger dykkersyge.

er uden luftens beroligende hvislen i hjelmen, og han føler sig utroligt ensom på havbunden. Først når dykkerlederen har modtaget melding om, at eleven er overgået til nødluft, genoprettes hans forbindelse til omverdenen.

Efter eleverne er kommet på dæk og har fået hjelmen af, giver mange udtryk for, at dykning ikke helt svarer til de „Jacques Cousteau-optagelser“, der har været vist i TV.

De sidste 3 dage med slangedykning på Holmen, inden de dybe dykninger starter på Storebælt, udføres fra søværnets dykkerskib LÆSØ. Her benytter eleverne en udrustning svarende til den, der anvendes ved offshore-dykninger.

Nødprocedure

De læge havnedykninger fra LÆSØ har til formål at træne klokkedykkningsprocedurer samt at indøve bjærgning af bevidstløse makker.

De første dage med slangedykkerudrustning instrueres eleverne grundigt om førdyknings- og nødprocedurer og varskos inden,



Søværnet måtte opfylde Søfartsstyrelsens krav til dykkersystemer.

der lukkes for overfladeluftforsyningen. Efterhånden, som kurset skrider frem, bliver nødproceduren en rutine for eleverne, og de sidste uger lukkes for luft uden forudgående advarsel.

Formålet med denne evindelige lukken for luft er at forebygge panik i pressede situationer. Det har ved undersøgelse af dykkerulykker vist sig, at mange af ofrene ikke

havde åbnet for eget nødsystem. Muligvis grundet manglende træning.

Uhensigtsmæssigt arrangement

Orlogskutteren LÆSØ har siden midten af halvfjerdserne, hvor den afløste kabelminelæggeren LAALAND, fungeret som søværnets midlertidige dykkeruddannelsesenhed. I starten var den udrustet med 2 almindelige dykkerluftkompressorer og 8 50 liter industriflasker, et mindre dekomppressionskammer samt en platform eller klokke ophængt i et wire- og styresystem, der betragtet med dykkersikkerhedsmæssige øjne nok må siges at være det til dato mest uhensigtsmæssige, der kunne opstøves.

Fortrinlig dykkeruddannelsesplatform

For fortsat at kunne stå for uddannelse af civile dykkere, måtte søværnet opfylde Søfartsstyrelsens krav til dykkersystemer. LÆSØ blev ombygget på Hvide Sande Værft og forsynet med stabilitet-



Et to tons tungt spil med styresystem sikrer transport af klokke mellem overflade og havbund.

stanke, overbygning på bakken, hydraulisk A-ramme, samt et tons tungt spil med styresystem for sikker transport af klokke mellem overflade og havbund. Det gamle lavtrykshydrauliksystem blev udskiftet med et højtrykssystem, der blandt andet har medført, at der nu kan arbejdes med hydraulikværktøj på havbunden.

Søværnet har fået en fortrinlig dykkeruddannelsesplatform, selv om ombygningen ikke har skaffet større plads for eleverne.

Nyt behandlingskammer

I juni 1994 blev det 30 år gamle behandlingskammer kasseret af Norsk Veritas, og gode råd var dyre, da dykkerskolen havde modtaget ca. 750.000 kr. fra civile elever, der var tilmeldt kursus.

Dykkerskolen lå inde med et færdigt projekt til et nyt ønskekammer, der på forhånd havde fået Søfartsstyrelsens „velsignelse”.

Fabrikken i Schwartzwald, der producerer den ønskede kammer-type, havde et færdigt kammer på lager til levering inden 8 dage. Efter en hektisk to dages inspektionsrejse var kammeret købt, og 14 dage senere var undervisningsmateriel skrevet og installationer på LÆSØ udført.

Kammeret er modulopbygget, og ved LÆSØs periodiske dokning i 2004 er det tanken at forsyne det nuværende system med en ekstra sluse/kammer, så dykningerne kan foretages kontinuerligt. Herved kan mange spildte mandetimer mellem dykningerne begrænses væsentligt.

Luftforbrug 500.000 liter

I den spæde begyndelse som dykkerskib har LÆSØ vokset sig stor og effektiv, og i de fleste sportsdykkerkredse ville man nok misunde skibet dets formidable

luftstores, der omfatter 6 luftgrupper på tilsammen 400.000 liter. Hertil kommer 2 Junkerkompressorer med en samlet kapacitet på 2500 liter luft pr. min. Ud over luft til dykkersystemerne findes endvidere tre iltgrupper på i alt 60.000 liter. Disse anvendes ved overfladedekompression af dykkerne i behandlingskammeret.

Selv om luftmængden er stor, må de to kompressorer arbejde hårdt for at følge med dykkernes forbrug, der på en almindelig dykkedag nærmer sig 500.000 liter.

Ringe plads til elever

Trods ombygningen af LÆSØ til permanent dykkerskib har det ikke øget pladsforholdene til Dykkerskolens udrustning og elever. For at råde bod på dette har skolen anskaffet en „tro følgesvend” til skibet i form af en storescontainer, der er indrettet til opbevaring af ekstra dykkerudrustning samt til værksted for reparationer af defekt udstyr.

Alt materiel i containeren opbevares i standardkasser, hvis mål passer til storesstativer opbygget på LÆSØs fordæk. De resterende 10 m² „ledigt” fordæk er forbeholdt 10 elever med komplet dykkerudrustning, der blandt andet omfatter en varmedragt og 2 dykkerdragter pr. mand.

Strømfyldt farvand

Under de dybe dykninger, der fortrinsvis foregår i Agersø Sund, er de civile erhvervsdykkerhold delt i to grupper på hver 10 elever. Et hold fortsætter dykninger og teori på Dykkerskolen, medens det andet hold har 11 dykkedage fra Korsør, inden der tørnes.

Eleverne underbringes på et vandrehjem uden for Korsør og afhentes hver morgen til sejls kl.

8. På fredage er afgang fra Korsør dog kl. 6.

Almindeligvis varer dykningerne fra 9-11 timer daglig, hvoraf 2 timer benyttes til forlægning til Agersø Sund, klargøring af dykkersystemet samt til opankring og varpning af LÆSØ. Farvandet ved Agersø kan til tider være utrolig strømfyldt, men almindeligvis generer blæst ikke dykningerne. Lige så flad overfladen synes at være, lige så ujævn er havbunden. Et ekkolodsdokument giver indtryk af, at man dykker midt i et alpe-landskab. Havbunden er fyldt med store huller og lodrette vægge.

Under enkelte dykninger har ekkoloddet midtskibs vist 43 meter, medens dybden, hvor klokken rammer bunden 15 meter fra ekkoloddet, viser 58 meter.

Klokkedykning og bundtovsdykning

Eleverne fungerer som dykkerledere under overvågning af en instruktør, og der er nok at se til, når der samtidig foretages klokkedykning og bundtovsdykning med tre dykkere.

Bundtovsdykkeren sendes ned for at arbejde på klokken, efter denne har nået bunden, medens klokkedykkerne arbejder med en flangeopgave uden for klokken.

Under opholdet på bunden udføres nødprocedurer for alle tre dykkere. Eleven, der fungerer som dykkerleder, skal sørge for, at bundtovsdykkeren kommer op til dekompression senest 10 min. før, dykkerklokken skal forlade bunden. De to klokkedykkere har ca. 8 min. til at klargøre klokken til opstigning. På denne korte tid skal de returnere til platformen, sikre deres luftslanger i klokken, montere sikkerhedssluge og omstille ventiler i klokken.

Martinis lov

Disse procedurer virker lette, når man befinder sig på lægt vand eller på dækket af LÆSØ, men står man på 50 meters dybde, er sagen en helt anden. Dykkerne er påvirket af luftens kvælstof og har svært ved at få hænderne til at udføre hjernens meldinger. Populært sagt er dykkerne udsat for „Martinis lov”, der siger :

„For hver 10 meter du dykker ned, svarer det til at have drukket et ordentligt glas Martini”.

Hjelmkamera

Dykkernes tale bliver til tider sløv og usammenhængende, hvis de ikke koncentrerer sig meget, eller det kan hende at begge begynder at grine ukontrolleret.

Heldigvis aftager „rusen” under opstigningen, og den giver ikke følgevirkninger.

Grundet mulighed for denne ufrivillige „brandert” er alle dykkerne forsynet med hver sit hjelmkamera, så instruktørerne på LÆSØ kan følge med i alle hændelser på havbunden.

Dette er især betryggende, når klokkesikkerhedsdykkeren skal skifte om til klokkenødsystem på platformen.

Ren ilt

Dykker tre (bundtovsdykkeren) udfører hele sin dekompression i vandet, medens de to klokke-dykkere kun udstår en lille del af dekompressionen i vandet. Den resterende del udføres ved ånding af ren ilt i kammeret på 12 meters dybde.

De første dage, denne form for dekompression anvendes, er eleverne normalt lidt nervøse for ikke at kunne få dykkerne i kammer til tiden. Der er kun 5 min. til at bringe klokken på dækket fra sidste vandtrin, afklæde dykkerne og „køre”

dem på ilt til 12 meters dybde i behandlingskammeret.

Disse dykninger med en bundtid på 50 minutter på 50 meters dybde efterfølges af en times vanddekompression og yderligere to timer på ilt i kammeret. Desværre er det nye behandlingskammer kun udrustet med én sluse, hvilket medfører at efterfølgende dykkerhold først kan sendes på havbunden, når foregående hold har udstået sin kammertid.

Højtbelagt smørrebrød

Når sidste dykkerhold er i kammer, afrigges dykkersystemet, og de tre ankre bjærges. Normalt er

LÆSØ i havn, før eleverne er færdige med deres oxygen i kammeret. I løbet af den 9-11 timers lange dykkedag er der ingen faste pauser, og kokkens højtbelagte luksusmørrebrød indtages på dækket, når lejlighed sig byder.

Tilbage til logiet

Først når sidste hold dykkere har udstået deres overflade-dekompression, kammeret er vasket ned og desinficeret, der er foretaget oprydning, og debriefing afholdt, kan eleverne vende tilbage til deres logi for at læse til eksamen i den teori, der nødvendigt hører med til uddannelsen.



Med hjelmkameraet kan instruktøren på LÆSØ følge med i alle hændelser på havbunden.

Afprøvning af hovedmotor til korvetten NIELS JUEL

Efter afslutningen af et hovedeftersyn på hovedmotoren til korvetten NIELS JUEL blev det af Søværnets Materielkommando besluttet, at Motorsektionen skulle udføre den efterfølgende afprøvning af hovedmotoren på prøveplan. Herefter blev opgaven optaget som et projekt i Teknisk Afdeling med Værkmeester Karsten Hansen som projektleder.

Af N.C.Nielsen, Chef for Motorsektionen

Fotos: Jens Greisdal

Prøvestanden tilpasses

For at kunne håndtere opgaven, har det været nødvendigt at tilpasse prøvestanden, hvor der indtil nu er testet hovedmotorer til FLYVEFISKEN-klassen.

Af hovedområdet har denne tilpasning omhandlet følgende opgaver:

- Vende FROUDE-bremse 180 grader for at matche motorens omløbsretning.
- Fremstilling af stativ til hovedmotoren.
- Fremstilling af ekstern ferskvandskøler.
- Etablering af soft og hard ware for dataopsamling.
- Beregning, fremstilling samt montering af nyt udstødssystem med stativ.

Engagerede medarbejdere

En stor del af projektets bæredygtighed har være bundet i Teknisk Afdelings egne dygtige og en-



Prøvestanden måtte tilpasses.

gagerede medarbejdere, hvor deltagere i opgaveløsningen har været medarbejdere fra Elektroniksektionen (Kim, Finn og Mogens OEDB - Jens og Søren EL-værkstedet) samt fra Motorsektionen Michael, Gommer, Leif, Jens, Jan, Torben, John, Ib, Brian, Per, Anders, Jacob, Frits, Henrik og Pia.

Andre afdelinger og sektioner på flådestationen har deltaget, hvor vigtige leverandører har været Forsyningsafdelingen samt Motorkøretøjstjenesten og med sidstnævnte i tankerne kan det udtrykkes:

„At fælles kan vi løfte store opgaver”.

Af eksterne samarbejdspartnere kan nævnes LOGIMATIC, BRIK og KAMP samt OLLERUP Maskinfabrik.

Markant opgave

Her i dag fredag den 2. november ligger NIELS

JUEL til kaj på flådestationens Østkaj hjemvendt fra værftophold i Aalborg, hvor den har fået installeret den hovedeftersete og afprøvede hovedmotor.

At det er en markant opgave, der er løst, bevidner ligeledes bevågenheden fra Søværnets Materielkommando ved en personlig hilsen og tak til opgaveløserne fra Teknisk Chef Bent Hansen.

Opgave i Middelhavet

Den beskrevne aktivitet er for første gang håndteret „in house” i søværnet, og at udgangspunktet har været Teknisk Afdeling med Motorsektionen i centrum, skal vi i disse forandringernes tid være glade og tilfredse med.

Korvetten udrustes nu på rekordtid til den kommende opgave i Middelhavet også med assistance fra Teknisk Afdeling og med en ny turbine, der blev installeret af Motorsektionen i slutningen af juli måned. Motorsektionen ønsker hermed skibet og besætning et rigtigt godt togt i Middelhavet.

„GOD VIND”



Dygtige medarbejdere var nødvendige for projektets gennemførelse.

JULEHILSNER 2001



Ved udgangen af 2001 sendes de bedste hilsener til alt personel ved Flådestation Korsør med ønsket om en Glædelig Jul og et Godt Nytår. Tak for den indsats og det engagement, der har været vist gennem året; mange store og små opgaver er blevet løst – og løst godt. Senest har det været en kort og intensiv klargøring af korvetten NIELS JUEL forud for dens udsendelse til en STANAVFORLANT-operation i det østlige Middelhav.

Arbejdet med at etablere den nye Driftsledelse i Teknisk Afdeling er nu i den afsluttende fase, og straks efter Nytår 2002 vil Driftsledelsen omsider være fuldt bemannet. Velkommen om bord, der bliver god brug for alle til at løse opgaven med rederiansvar for skibe og materiel ved flådestationen.

Et meget betydende projekt næste år bliver videreførelsen af VOKU – Værdi-baseret Organisations- og KompetenceUdvikling. Projektet, der startede i september, skal fremtidssikre Flådestation Korsør og gøre os bedre til at løse nye og mere omfattende opgaver i de kommende år. Tak til alle for den positive modtagelse af projektet.

Også til familie og pårørende sender jeg de bedste hilsener, og en særlig hilsen går til det personel, som passer vagten i jule- og nytårsperioden.

Til alle ansatte ved Marinedistriktselement Korsør og til familier og pårørende sendes de bedste ønsker for en Glædelig Jul og et Godt Nytår. Samtidig vil jeg gerne takke for et godt og konstruktivt samarbejde gennem året, der blandt andet har resulteret i, at flytningen af Teknisk Driftselement fra Stevns til Flådestation Korsør nu er afsluttet. Der er også opnået forbedringer af materiel og bygningsvedligeholdelse ved nogle af stationerne – et arbejde, der vil fortsætte i 2002.

En særlig hilsen sendes til det personel, som har vagt på marineudkigs- og kystudkigsstationerne Jule- og Nytårsaften.

Søren Thostrup
kommandør
Chef for Flådestation Korsør og
Marinedistriktselement Korsør



*Redaktionen takker vore skribenter
for de mange gode og interessante
artikler i det forgangne år.*





I anledning af Søværnets Taktiske Stabs anden jul sender jeg de bedste hilsner og ønsker om en rigtig Glædelig Jul samt et Lykkebringende Nytår til alt personel og deres familier. Særligt varme tanker går selvfølgelig til Chef og besætning på korvetten NIELS JUEL, der tilbringer højtiden under fjerne himmelstrøg, som deltager i STANAVFORLANT i f.m. OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR, samt til enhederne i farvandsovervågningen, der også må fejre Julen og Nytåret uden deres kære. Samtidig vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke alle for særdeles god støtte i det første, men meget hektiske år efter oprettelsen af Søværnets Taktiske Stab. Denne positive opbakning har været afgørende for, at de mange nye initiativer er kommet godt fra start, og jeg ser frem til at fortsætte det gode og inspirerende samarbejde i det nye år.

Palle Cortes
flotilleadmiral
Chef for Søværnets Taktiske Stab



Alt personel i 2. Eskadres enheder og i staben samt deres familier sendes de bedste ønsker om en Glædelig Jul samt et godt Nytår. Til alt personel skal lyde en stor tak for en god og engageret indsats gennem det forløbne år.

2001 blev det første år for den nye 2. Eskadre. Sammenlægningen er historie og året er blevet benyttet til at konsolidere den nye organisation. Det er mit klare indtryk, at staben og eskadrens enheder finder sig vel til rette. Arbejdsbetingelserne generelt i eskadren har dog desværre i alt for høj grad været præget af misforholdet mellem de pålagte opgaver og de tildelte personelressourcer. Dette har betydet, at enhederne generelt har sejlet for kort. På trods heraf er det mit klare indtryk, og det er vel dokumenteret gennem erfaringerne fra den afvekslende øvelsesdeltagelse, at enhederne har klaret sig godt og har opnået et tilfredsstillende udbytte.

Året var også præget af udsendelsen af MOBA-personel til Makedonien til støtte for KFOR hold 5. MOBA har markeret sig positivt i et fremmedartet miljø og fra flere sider har personellet høstet anerkendelse for løsningen af de pålagte opgaver. Jeg byder personellet velkommen tilbage i vante omgivelser og til et udfordrende program for 2002.

Året vil desværre også blive husket for de gruppevækkende terrorhandlinger i USA. Danmark har som NATO-medlem bakket op om de efterfølgende foranstaltninger til bekæmpelse af terrorismen, og for eskadren har det bl. a. betydet ekstra belastninger i medfør af det iværksatte antiterrorberedskab samt ekstraordinær udsendelse af en korvet.

Selv om året således på mange måder har været specielt, er det en stor glæde at kunne konstatere, at alle opgaver er løst på en absolut tilfredsstillende måde.

Til sidst en hilsen til besætningerne i orlogskutterne THURØ, FARØ og BARSØ, som varetager farvandsovervågningen i juleperioden og til missilfartøjet GLENTEN, patruljefartøjet LOMMEN samt orlogskutterne DREJØ og RØMØ, som har tønnen i nytårsperioden. En særlig hilsen går til besætningen i korvetten NIELS JUEL, der fejrer jul og nytår sammen med STANAVFORLANT i Middelhavet. Også en hilsen til det personel, der passer fællesvagten.

Kurt Birger Jensen
kommandør
Chef for 2. Eskadre

