

FLÅDEN

I KORSØR



Nr. 3

September

2002

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:

Kaptajnøjntant Palle M. Pedersen
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:

TRYKKERI KORSØR
FLÅDESTATION KORSØR
FORSYNINGSDPOT NORET

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

Forside:

Det gamle orlogshjem nedrives.
Foto: Frank Jacobsen.

Bagside:

Dokken på plads i Fåborg. SØLØVEN var den første.
Foto: Erik Christensen.

Indhold

Den Mobile Base på årligt terrænkursus	Side 3
Afskaf selvskabte plager	Side 4
Bier på krogen	Side 5
Det gamle orlogshjem et tilbageblik	Side 6
Contanierhal til STANDARD FLEX-300	Side 8
Motorsektionen på firmabesøg	Side 10
Navigation til lands	Side 12
50 års jubilæum	Side 13
OLFERT FISCHERs deltagelse i ACTIVE ENDEAVOUR	Side 14
Øvelse BALTOPS 2002	Side 18
SLEIPNER fleksibelt støttefartøj (let)	Side 21
En hilsen fra flydedokken i Fåborg	Side 23
Søværnets Taktiske Stab halvvejs gennem 2002	Side 24



HVIDBJØRNEN var kommandoskib for Chefen for Søværnets Taktiske Stab under øvelse BALTOPS 2002. Flotilleadmiral P. Cortes takker for velkomstparaden. Læs herom side 16

Flådestation Korsør kunne den 15. august 2002 markere et helt specielt jubilæum, nemlig 50 år for værkmester Per Ditlev Thode.

Læs herom side 23



Den Mobile Base på årligt terrænkursus

Efter et begivenhedsrigt forår med megen øvelsesaktivitet var det blevet tid for Den Mobile Bases besætning at drage til Vordingborg (Kuldsbjerg terrænområde) den 18. juni 2002 for at gennemføre det årlige terrænkursus.

*Af kaptajnløjtnant L.W. Hansen,
Chef for Den Mobile Base*

Kørsel i områder uden asfalt

Den Mobile Base lægger meget vægt på denne årligt tilbagevendende seance, da den normale øvelsesaktivitet til tider stiller store krav til besætningens kørefærdigheder. Det sker, fordi Den Mobile Base ikke altid opererer, hvor der er fast, banet vej.

Desuden kan der under øvelser blive vendt op og ned på dag og nat. Derfor er det særdeles vigtigt, at det enkelte besætningsmedlem er fuldt fortrolig med egne køreevner og køretøjets formåen – også i områder uden asfalt.



*Kursusdeltagerne fik langsomt opbygget en tillid til deres køreevner.
Foto: Søren Jensen.*

Genopfriskning af færdighederne

Det er i høj grad sikkerheden, som er i fokus under kurset, da forkert handling af køretøjet i værste fald kan forårsage personel- og materielskade.

Under et sådant kursus bliver nye besætningsmedlemmer omskoleet, medens rutinerede besæt-

ningsmedlemmer får genopfrisket færdighederne. De køretøjer, som besætningen skulle ud at køre i var Scania, Magius, MAN, Mercedes 1313 og GD.

Alle startede forsigtigt

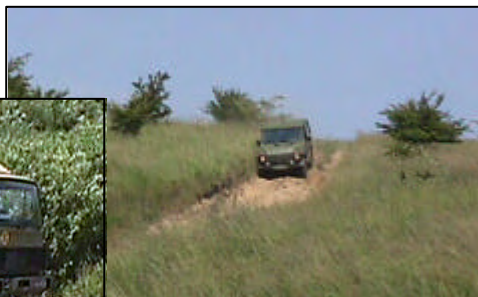
Efter ankomst til øvelsesterænet modtog besætningen information om, hvorledes kurset ville blive afholdt, og de nye medarbejder på Den Mobile Base blev orienteret om bl.a. alle sikkerhedsfaktorerne, før de fik lov til at køre.

Herefter fik kursisterne i hold teorien om de enkelte køretøjer, hvorefter der straks var kamp om, hvem der skulle ud at køre først. Alle startede forsigtigt i terrænet, som hovedsagelig bestod af hård tør jord med enkelte store vandhuller.

I alle køretøjerne var der mindst



*Den Mobile Bases bjærgningskøretøj måtte bjærge enkelte køretøjer op af mudderhuller.
Foto: Thomas Munch.*



*En GD i terræn.
Foto: Thomas Munch.*

to personer, der kunne assistere hinanden. Visse steder krævede det yderst gode køreevner for at forcere enkelte bakker og vandhuller, og besætningen fik langsomt opbygget en tillid til deres egne køreevner og opnåede stort kendskab til bilernes muligheder og begrænsninger.

Køretøjerne måtte bjærges op af mudder

Dog blev selvtilliden et par gange for stor, hvilket resulterede i, at enkelte køretøjer måtte bjærges op af mudderhuller af Den Mobile Bases bjærgrningskøretøj.

Chefens GD havde mange set frem til at få lov til at køre i, og sjældent har et køretøj været så beskidt.

Kørsel i terrænet sluttede kl. 1930, hvorefter der var fælles spis-

ning i terrænet på årets hidtil varmeste dag.

En kørselserfaring rigere

Dagen efter havde et regnvejr om natten gjort, at noget af terrænet måtte undgås. Den Mobile Base har trods alt terrængående lastbiler, men ingen bæltebiler.

Sidst på formiddagen kom alle terrænkøretøjerne forbi den stedlige vaskeplads, da for meget mudder sviner på de sydsjællandske landeveje og kan forårsage bremseulykke.

Ved middagstid sluttede kurset, og Den Mobile Base drog hjem mod Flådestation Korsør til en velfortjent sommerferie og med stor kørselserfaring rigere på næsten alle søvænets terrængående køretøjer.



En af radarvognene viser sine terrængående evner. Foto: Thomas Munch.

Den Mobile Base takker Garagemesteren på Flådestation Korsør og hans medarbejdere for et vel gennemført kursus.

Afskaf selvskabte plager

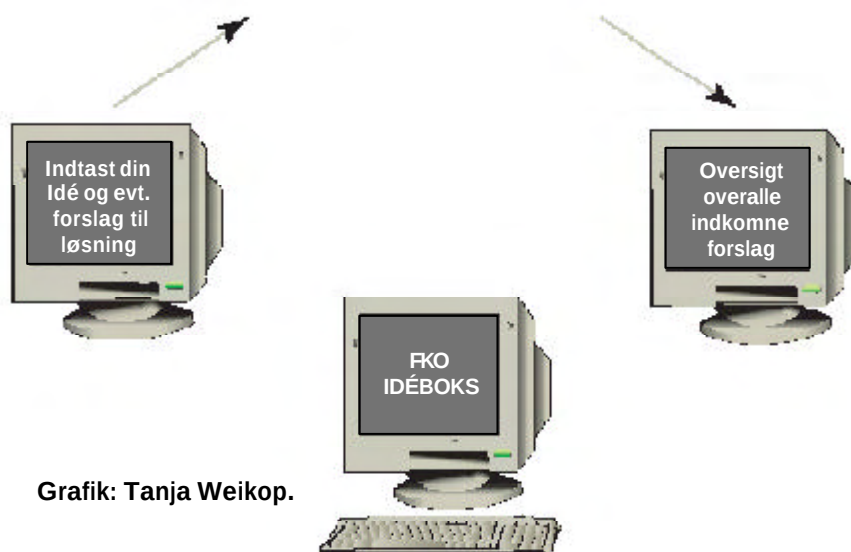
I relation til implementeringen af Forsvarschefens mærkesag „afskaffelse af selvskabte plager“ har Forsvarskommandoen oprettet FKO-idéboks.

Hensigten er, at Forsvarets medarbejdere via FKO-idéboks skal medvirke til at afskaffe selvskabte plager og dermed afbureaukratisere Forsvaret. Målet er at sikre, at Forsvarets medarbejdere oplever arbejdet i Forsvaret som veltilrettelagt, så deres motivation og arbejdsglæde øges.

Læs mere herom på Forsvarets Intranet:

<http://fsv13/flskor/diverse/diverse.htm>

Kontrolstaben modtager, behandler og vidresender forslag til høring ved relevante stabe i Forsvarskommandoen



Grafik: Tanja Weikop.

Bier på krogen

En ganske almindelig tirsdag ved havnen skete en uventet hændelse, så en forhaling måtte udsættes.

Tekst og fotos: Mekaniker Frank Jacobsen, Havneelementet

En biting

Det var et fantastisk syn, der mødte Dan Nielsen denne morgen på slæbebåden BALDER, og der måtte da også kigges en ekstra gang, inden det gik op for ham, at det var en bisværm, der havde fået den uheldige ide at starte byggeri på slæbekrogen. Båden skulle i arbejde, men hvordan? Nu var det tid til gode råd.

Ekspert tilkaldes

Efter kort overvejelse blev bi-avler Jørgen Nielsen tilkaldt, og han overtog problemet, og det var for ham ren rutine. Det var vigtigt lige at få dronningen med over i kassen, som bierne skulle transporteres i, men så kom også de fleste med. Der skulle så bare ryddes op,



Det ville ikke være nemt at indrive huslejen, hvis de skulle blive boende på slæbekrogen.

skovles, opsamles og rystes aftrosser for at få dem alle med. Dette var det største arbejde, da der stadigvæk var en del, der ikke lige havde fattet, at familien var flyttet.

Bijob

Efter et par timer var BALDER igen klar, og dagens arbejde kunne genoptages. Jørgen Nielsen havde efter dette bijob fået sig et nyt bi-stade.



Der var kø, da det nye hjem skulle indtages.



Alle skulle med, så trossen måtte rystes. Bierne sad overalt, da freden blev forstyrret.

Det gamle orlogshjem et tilbageblik

Medarbejdere og andre kan ved selvsyn observere, at der sker en forandring på området ved Nordkajen på flådestationens område. Den gamle administrationsbygning fra Vognmandsrutens tid er revet ned, og efterfølgende skal der på arealet opføres en containerbygning til STANDARD FLEX-300 moduler. De færreste kender vel til baggrunden for områdets oprindelse.

Af N.C. Nielsen, Chef for Motorsektionen

Benzinhavn opføres

I slutningen af 1920'erne forhandlede Korsør Havn med Dansk-englisk Benzin- og Petroleums-kompagni, senere Shell, om anlæggelse af en benzinhavn ved Sylowsvej.

Korsør Havn anlagde benzinhavnen, der blev opført af firmaet Monberg, Melchior og Voltelen og udlejede efterfølgende denne til olieselskabet.

For denne tid var det et rimeligt stort anlægsprojekt. Der skulle etableres et nyt havnebassin, som



Benzinhavnen 1931. Arkivfoto.



Tidligere administrationsbygning og orlogshjem er bygget i 1931 af bl.a. tømrersvend O. Knudsen, Spangsbro ved Kalundborg. Foto: Lars Skytte.

blev gjort ved etablering af et bolværk til den eksisterende bølgebryder, som i dag er der, hvor AL-CATAL har til huse.

Foruden bolværket og en forlængelse af bølgebryderen omfattede arbejdet opmudring, anlæggelse af en 13.000 m² stor plads til selskabets fire oliebeholdere, forbindelsesvej til den nye havn, sporanlæg, tæpestation og kontorbygning, fire duc d'alber og fem fortøjningsklodser.

God beskæftigelse

Den 1. juni 1931 var havnen færdig og den 27. juli kunne den første damper anløbe den nye havn.

I denne periode var der som i resten af Danmark en stor arbejdsløshed, og anlæggelsen gav god beskæftigelse til arbejdsløse borgere i Korsør.

Værnemagten placerer flydedok i Korsør

Den omtalte kontorbygning, som nu er nedrevet, husede Værnemagten under besættelsen.

Værnemagten havde allerede i august 1942 stillet krav til en modstræbende dansk regering om at måtte placere en flydedok i Korsør.

Tyskerne fik deres vilje og i 1943 ankom en stor moderne nybygget flydedok. Dokken kunne løfte 5.000 tons og havde en indvendig bredde på 25 meter.

Dokken lå fortøjret i benzinhavnen og var naturligvis på sabotøremes ønskeseddel.

Den 24. april 1945 lykkedes det sabotører at placere sprængstof ved dokkens fire hovedpumper og to brandpumper og bringe dette til eksplosion.

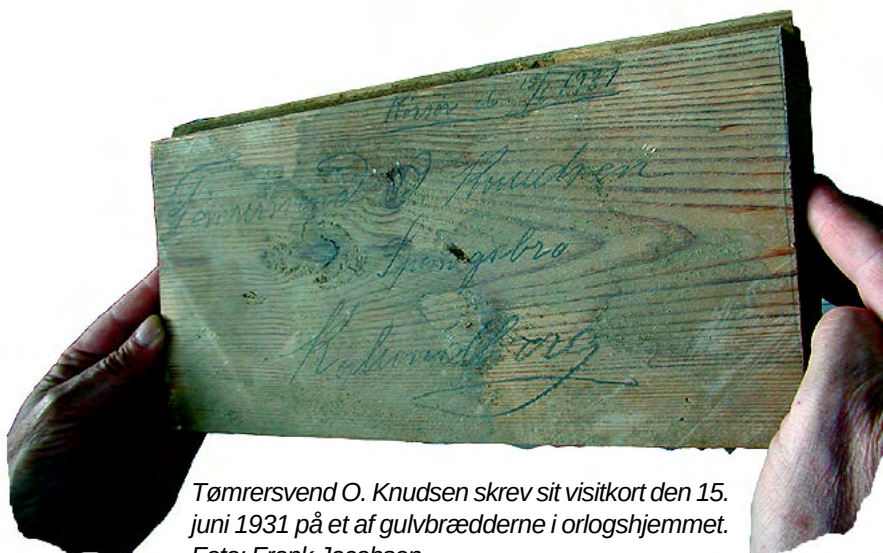
Ved aktionen mistede tre tyskere livet, og fire såredes.

52 tyske krigsskibe til kaj

Efter ønske fra Korsør Kommune blev flydedokken slæbt til Århus i slutningen af 1945.

I krigens afsluttende fase var store dele af den tyske Østersøflåde på flugt, og dette prægede i høj grad havnebilledet i Korsør, hvor der på et tidspunkt lå 52 tyske krigsskibe og 10 bevæbnede handelsskibe ved kajerne.

Den samlede okkupationsstyrke udgjorde på et tidspunkt 6000 mand, og dette skabte selvfølgelig en spændt stemning i byen.



Tømrersvend O. Knudsen skrev sit visitkort den 15. juni 1931 på et af gulvbrædderne i orlogshjemmet.
Foto: Frank Jacobsen.

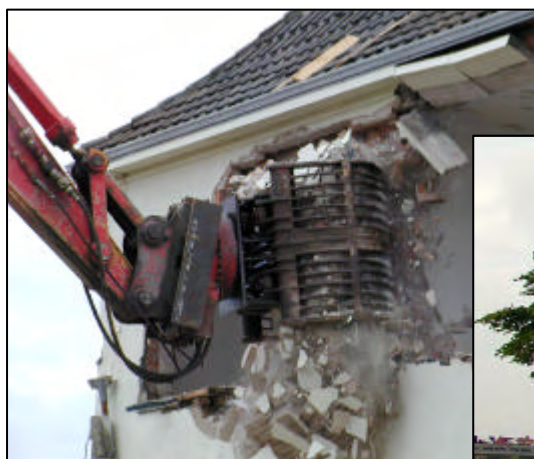
Nye afsnit til historien

I 1954 indledtes de egentlige havnebyggerier, som har dannet udgangspunktet for den flådestation, vi kender i dag.

At se, flådestationen til stadighed udvikles også på det fysiske område, gør jo, at der tilføjes nye afsnit til historien omkring Korsør og byens havnemiljø.

Med ovenstående er forsøgt at beskrive en lille bid af det, der var udgangspunktet for havnebyggeri i 1920'erne.

Ønsker du at vide mere, er et besøg på Lokalthistorisk Arkiv en oplagt mulighed.



Jernkuglen er gået på pension, grabben har overtaget. Foto: Frank Jacobsen.

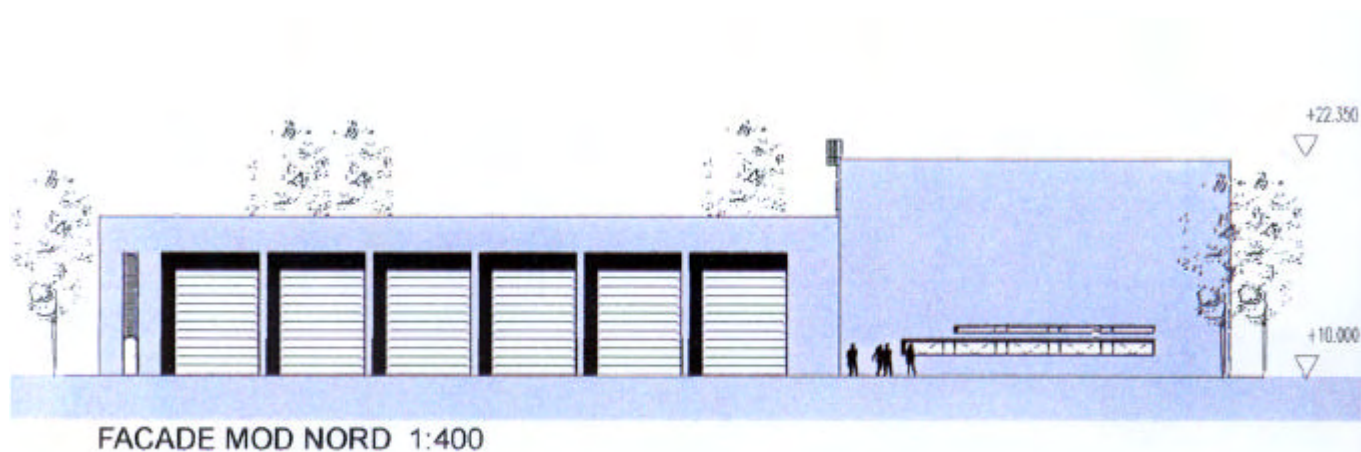


Efter få timer stod kun hovedindgangen til det gamle orlogshjem tilbage.
Foto: Frank Jacobsen.



En epoke er slut, om ikke længe står her en ny containerterminal. Foto: Lars Skytte.

Containerhal til STANDARD FLEX-300 containere



Den 4. juni 2002 startede byggeriet af containerhallen til opbevaring og servicering af STANDARD FLEX-containerne på Flådestation Korsør.

*Af ingeniør Flemming Jensen,
Bygningsafdeling 13
Fotos: Lars Skytte*

STANDARD FLEX-300 containere til søværnet

Baggrunden for projektet var behovet for etablering af faciliteter til opbevaring og servicering af STANDARD FLEX-300 containere, der p.t. anvendes af flere forskellige skibsklasser og til mangeartede formål.

Søværnet forventer at have anskaffet i alt ca. 100 STANDARD FLEX-300 containere i perioden frem til år 2005, og en del af disse skal opbevares og serviceres på Flådestation Korsør.

Oktober 1997 indkaldtes til første møde

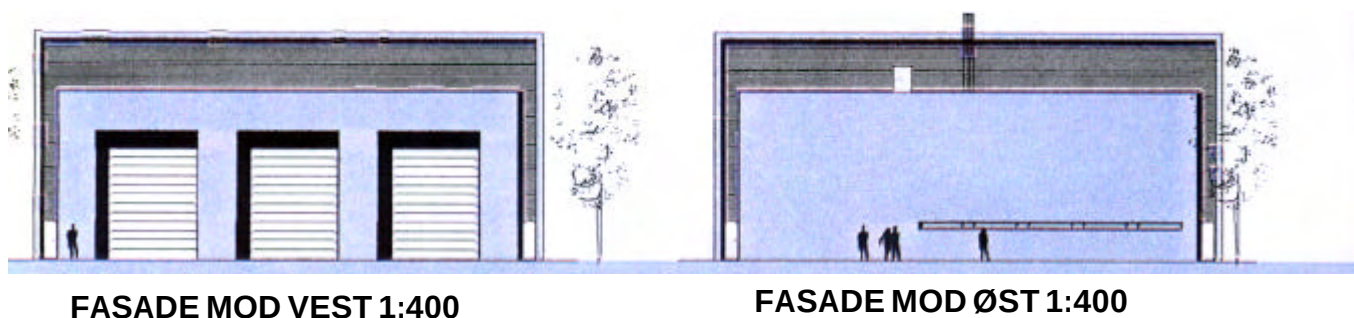
Projektet var oprindeligt baseret på, at der alene skulle tilvejebringes faciliteter til formålet ved Flådestation Korsør, men efterfølgende blev der lagt øget vægt på, at der blev etableret opbevarings- og serviceringsfaciliteter ved begge flådestationer.

På denne baggrund fremsatte Søværnets Materielkommando projektforslag til bygning af faci-

liteter til servicering og opbevaring af 100 STANDARD FLEX-300 containere i perioden frem til år 2005, og i oktober 1997 indkaldte Forsvarskommandoen til et indledende programoplægsmøde. Der har efterfølgende været afholdt opfølgende programoplægsmøder, og ved udgangen af år 2000 blev byggeprogrammet godkendt.

I foråret 2001 modtog Forsvarets Bygningstjeneste projektbevilling, og herefter gik man i gang med at udarbejde projektforslag, hvor også de kommende brugere var inddraget.

Hovedprojektet var færdigt ved udgangen af år 2001, og i foråret 2002 blev arbejdet udbudt i licitation med byggestart i juni måned.





Der skal nedrammes 210 betonpæle, hver med en længde på 17 til 18 m.

Den nye bygning 109

Den nye bygning på Flådestation Korsør, der fremover vil blive benævnt som bygning 109, bliver på ca. 1676 m² bebygget areal.

Lagerhallen udgør ca. 1010 m², og der er afsat ca. 415 m² til servicering og vedligeholdelse samt ca. 152 m² til administration og teknikrum.

Dertil kommer et udendørsareal på ca. 3500 m² til modtagelse og håndtering af containere.

For at bygningen kan blive stående uden sætninger, skal den funderes på betonpæle.

Det er således blevet beregnet, at der skal nedrammes 210 betonpæle, hver med en længde på 17 til 18 m.

Bygningens bærende og stabiliserende system udgøres af et søjle-/rammesystem med indspændte betonsøjler. Betonsøjlerne optager vandrette kræfter både på tværs og på langs.

Ydervægge udføres af isolerede sandwichelementer med frilagt lys overflade.

Bygningens højde over jord bliver ca. 12,4 m i vedligeholdelsesafdelingen og 9,1 m i lagerafdelingen.

Gulv i lager- og vedligeholdelsesafdeling udføres som isolerede selvbærende betongulv med epoxybehandling.

Samtlige porte bliver sektionindelte ledhejseporte med helautomatisk åbne- og lukkefunktion.

I lagerafdelingen bliver der udstyr til affugtning af containere. Vedligeholdelsesafdelingen og administrationsafdelingen opvarmes med ventilations- og centralvarmeanlæg.

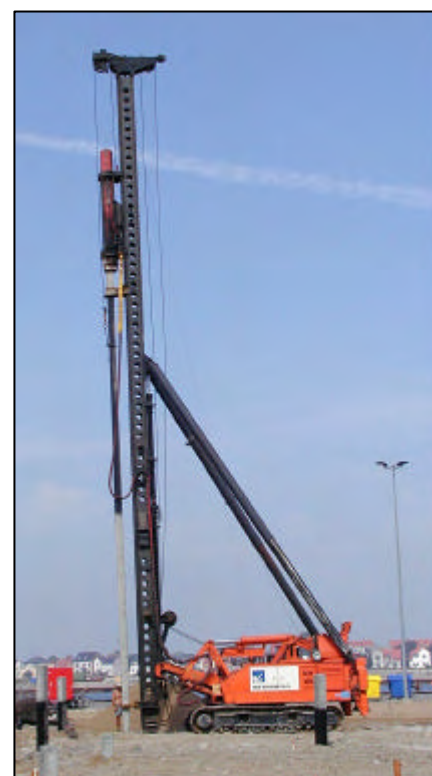
Til håndtering af containere i vedligeholdelsesafdelingen bliver

der opsat en traverskran.

Containerhallen kommer til at stå som en flot funktionel bygning indpasset godt i den øvrige byggestil på flådestationen.

Færdig til april 2003

Forsvarets Bygningstjeneste forventer at kunne aflevere byggeriet til Flådestation Korsør til april 2003.



Ca. 16 m nede sætter betonpælen sig godt fast i den danske undergrund.



For at bygningen kan blive stående uden sætninger, skal den funderes på betonpæle. Det var her, det gamle orlogshjem lå.

Motorsektionen på firmabesøg

Traditionen tro havde en gruppe af medarbejdere med teknikere Preben Laursen som hovedarrangør også i år sammensat en firmatur for Motorsektionen.

Turens mål var denne gang henlagt til hovedstaden nærmere bestemt til H.C. Ørsted Værket – B&W museet – Holmen samt kanlrundfart.

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

Mod København

Efter et morgenbord på værkstedet ankom en bus fra Garderhusarregimentet i Næstved, som Motorkøretøjstjenesten velvilligt havde fremtryllet til lejligheden. Derefter gik turen til København.



Motor No. 2000 var for sin tid verdens største og samtidig et udtryk for B&W's status med det store antal producerede antal motorer i 1932.



Som i mange andre sammenhænge „uden mad og drikke“ dur Motorsektionen ikke . På Marinekasernen på Holmen havde cafeterialederen tilbudt en flot buffet.

Verdens største motor

På H.C. Ørsted Værket fik vi en meget interessant rundvisning i driftsanlægget, og selvfølgelig var det også spændende at se dieselmotoren, der i 40 år var verdens største dobbeltvirkende totaktsmotor.

Af hensyn til Motorsektionen blev motoren opstartet, og dette var selvfølgelig spændende at følge samt at gå på toppen af motoren under drift.

Maskinen arbejder med dieselolie, hvis brændværdi er ca. 10.000 kcal/kg, og som sprøjtes ind i cylindrene under et tryk på ca. 350-400 atm.

Brændstofforbruget er ca. 240 g/kWh ved 12.000 kW

Skylleluften leveres af fire blæ-

sere, som gennem et gear trækkes af maskinen, og som yder ca. 1.800 m³ luft pr. minut ved et tryk på 0,25 atm.

Udstødsgassens temperatur er 300°C ved 12.000 kW.

Motordata:

Leveret af Burmeister & Wain.
Idriftsat 1933.

Cylinderantal 8.

Cylinderdiameter 840 mm.

Slaglængde 1500 mm.

Omdrejninger 115/minut

Ydeevne 15.000kW svarende til 22.500 effektive HK.

Kompressionstryk 35 atm.

Maksimumstryk 50 atm.

Bevægende middeltryk 7 atm.

Maskinens lejer er tryksmurte under et tryk på 2,5 atm.

Smøreolietankens indhold er på 40 tons, som ca. 10 gange i timen trykkes gennem lejerne som smøreolie og gennem stemplerne som køleolie.

Maskinen er ferskvandskølet i et lukket system, som holdes nedkølet af vand fra Københavns havn. Den er 24,5 meter lang, 12,5 meter høj og vejer 1.400 tons. Af disse udgør vægten af en komplet cylinder 20 tons, vægten af et dobbeltstempel med 10 stempelringe 4,5 tons, vægten af krumtapakslen 140 tons og vægten af svinghjulet 80 tons.

B&W

Det efterfølgende besøg på B&W museet var ligeledes interessant og belyser på glimrende vis Burmeister & Wains utrolige betydning for dansk industri med hovedvægten på skibe og fremdrivningsmaskineri fra den spæde start og frem til afslutningen i halvfemserne.

På Holmen var der arrangeret

frokost i cafeteriet på Marinekasernen, og cafeterialederen havde tilbudt en flot buffet, som flittigt blev runderet.

Efterfølgende var der spadseretur ned til Søværnets Materielkommandos hovedbygning, og på denne tur kunne vi alle få et indtryk af de store forandringer, der er foregået og til stadighed foregår på Holmen.

Funktioner tilpasset miljøet

Der er stadigvæk denne specielle atmosfære af historiens vingesus. De nye funktioner, som mange af bygningerne nu huser, ser ud til at være nænsomt tilpasset miljøet.

Kanalturen i Københavns Havn afsluttede en dejlig tur og bekræftede, at samvær under andre afslap-



Selv Ivan Sørensen kan virke „lille“ i forhold til de store stempler til dieselmotoren.

pede former også er værdifuldt i forhold til arbejdspladsen, så der er alt mulig god grund til at deltage i næste års firmatur.

Tak til arrangørerne.

Missede du artiklen?
Du kan stadig nå den på
www.flskor.svn.dk

Navigation til lands

Motorkøretøjstjenesten har indkøbt to bærbare StreetPilot III GPS'er, som er en helt ny navigator, der specielt er udviklet med henblik på navigation til lands i f.eks. bil, lastbil, motorcykel eller cykel.

*Afmekaniker K. Surrow,
Transport- og Garageelementet*

Nu skal vi dreje

Indtast den adresse eller peg på det sted, vi ønsker at komme hen til, og StreetPilot III vil med både tale, tekst, pilesymboler og på det indbyggede kort guide os frem til vores destination. Den holder os hele tiden underrettet om kørsel, hvornår og hvordan vi skal dreje, afstand og hvor lang tid, der er til næste drej og ikke mindst giver en indikering af, hvornår vi vil være

fremme. Under hele denne proces kan vi følge med på kortet og se vores præcise position.

Skulle vi komme til at dreje et forkert sted, vil StreetPilot III straks udregne en ny rute og hurtigt give os besked på, hvad vi skal gøre.



„Mor“ finder den nærmeste tankstation

Den har et indbygget baggrundskort over Europa, og her er der mulighed for at lave en auto-

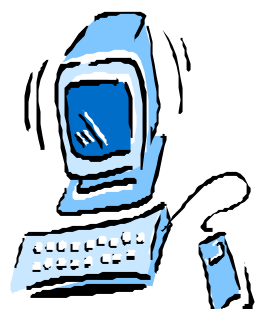
matisk ruteberegning på hele det overordnede europæiske vejnet. Når vi indlæser et detailkort via en CD-ROM, giver den os en komplet kørselsvejledning helt ned til en specifik adresse. Hvis uheldet skulle være ude, og vi er ved at

løbe tør for brændstof, ja så får vi bare „mor“, som vi kalder den, til at finde den nærmeste tankstation for derefter at få den korteste rute til tanken. Med indkøb af StreetPilot III er vores hverdag blevet lidt nemmere, når man for eksempel skal aflevere varer på 10 forskellige adresser i det københavnske område.

Flådestation
Korsør

www.flskor.svn.dk

for sidste nyt om Flådestation
Korsør



50 års jubilæum

Flådestation Korsør kunne den 15. august 2002 markere et helt specielt jubilæum, nemlig 50 år for værkmester Per Ditlev Thode.

Afkommandør L. Kragelund, Chef for Flådestation Korsør

Foto: Lars Skytte

Frokost hos Forsvarschefen

I anledning af jubilæet blev Per Thode inviteret til frokost af Forsvarschefen, general Jesper Helsø, hvor også chefen for Flådestation Korsør, kommandør Lars Kragelund, og chefen for Teknisk Afdeling, kommandørkaptajn Lars Gullaksen, deltog.

Indkaldt til hæren

Per Thode har tilbragt stort set hele sit voksne arbejdsliv i søværnet og omtales til dagligt som „Mister Radio“. Han blev ansat som radiomekaniklærling ved det daværende Søværnets Teletjeneste på Holmen fra den 15. august 1952 til 15. august 1956 og blev som udlært ansat som radiomekaniker samme sted indtil februar 1957, hvor værnepligten skulle aftjenes. Ikke, som det måske havde været naturligt i søværnet - når man kender hans forkærlighed for at sejle - men i hæren, nærmere bestemt ved Hærens Signaltekniske Tjeneste. Efter værnepligten blev Per Thode taget til „nåde“ igen og genansat som radiomekaniker ved Søværnets Televæsen på Holmen.

Sat tydlige spor

I 1970 blev Per Thode værk- mester. Først ved Søværnets Te-



Per Thode har sat sine tydlige spor inden for radiomaterielområdet.

levæsen, som siden blev til Orlogsværftets Elektroniksektion og fra 1993 ved Teknisk Afdeling på Flådestation Korsør i forbindelse med udflytning af værkstederne fra Holmen. Her har Per Thode været siden og stadig inden for radioområdet. Det er det, der altid har haft hans store interesse, og vel over årene også er blevet den store passion. Der er gennem de 50 år ikke ret meget radiomateriel, han ikke har beskæftiget sig med. Per Thode har sat sine tydelige spor på

dette område - både om bord i skibene og på flåderadioerne i land - såvel i Danmark som på Grønland og Færøerne.

Dekorert

Per Thode er blevet dekoreret to gange. Først den 29. januar 1982 med Hæderstegnet for God Tjeneste i Søetaten og senere den 2. april 1993 med Fortjenstmedaljen i Sølv. Flotte dekoreringer der vidner om god tjeneste og en hædersmand.

OLFERT FISCHERs deltagelse i ACTIVE ENDEAVOUR



På forlægning gennem Middelhavet blev vi fulgt af dårligt vejr. Her nærmer korvetten sig det hollandske forsyningskib AMSTERDAM for at udføre replenishment at sea.

Da denne artikel skulle skrives, faldt valget på mig, 2. Våben- og Elektronikofficer. Jeg besluttede mig for at få den indfaldsvinkel at koncentrere mig om mit ansvarsområde og mine opgaver.

Mit arbejdsområde er elektronik- og våbensystemer med hovedansvar for missilsystemer. Da NIELS JUEL-klassen er forholdsvis komplekse skibe, er det tekniske officer, der tager sig af vedligeholdelse, fejlfinding og til en vis grad også af anvendelse af våbensystemerne. Under havnemanøvre fungerer jeg desuden som leder af agterdækket.

*Af premierløjtnant Kim Rasmussen,
OLFERT FISCHER
Fotos: Besætningen på OLFERT
FISCHER*

Korvetten færdiggøres

Den 8. november 2001 overtog besætningen fra PETER TORDENSKIOLD korvetten OLFERT FISCHER efter midlife-update [hovedeftersyn, red.]. I den forbindelse var der en hel del arbejde med opkøringen af skibet. Da det midt i januar blev klart, at OLFERT FISCHER skulle af sted til Middelhavet den 8. april for at deltage i operation ACTIVE ENDEAVOUR sammen med NATOs Stående Atlanterhavsflåde, blev der sat en meget synlig deadline på

opkøringen. Til det formål blev der oprettet en projektorganisation til at bistå med klargøring af OLFERT FISCHER. Projektorganisationen, som bestod af repræsentanter fra Søværnets Materielkommando, Flådestation Korsørs Teknisk Afdeling og OLFERT FISCHER, fik i et nært samarbejde klargjort korvetten til det forestående togt.

Selvmondsaktioner

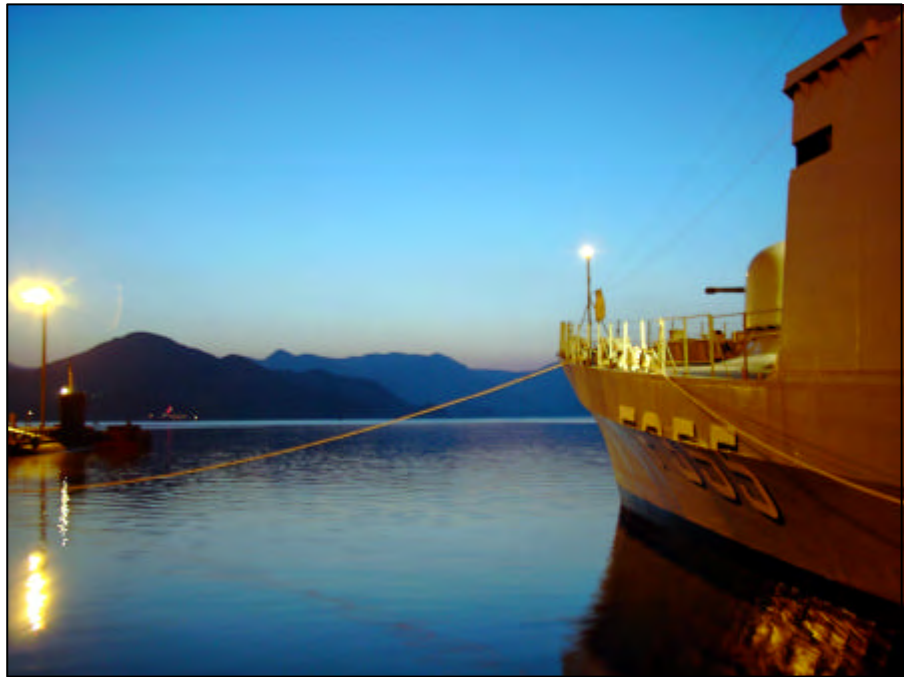
Trusselsniveauet i området, hvor OLFERT FISCHER skulle operere, blev vurderet som lavt. Det var nødvendigt, at vi inden afgang fra Flådestation Korsør forberedte os på at imødegå den allstedsnærværende asymmetriske trussel. En asymmetrisk trussel ville i vores tilfælde sige små hur-

tigtgående både og mindre fastvingede fly lastet med sprængstof, der kunne blive anvendt til selv-mordsaktioner imod OLFERT FISCHER.

Klargøring til togt

Vores næste opgave var at få det nyeste udstyr med på togtet for at være bedst muligt rustet til de forestående mangeartede opgaver. Vi skulle have godkendt SAPOMER, som er en ny type sømålsammunition med en længere rækkevidde end den eksisterende, så de kunne medbringes på vores deployering. Derfor blev der foretaget installationsskydning af Søværnets Materielkommando først i marts. Til det formål var der blevet monteret tryksensorer og accelerometre på forskibet og broen. Disse var tilsluttet en PC, som registrerede stresspåvirkninger i skibet fra skuddet. Der blev således afgivet en delskud i retninger bl.a. tæt over styrehuset. Derefter blev den indsamlede data analyseret og SAPOMER efterfølgende godkendt til brug i NIELS JUEL-klassen.

Torsdag og fredag den 21.-22. marts tog vi ammunition om bord.



Aftenstemning i Aksaz, Tyrkiet.

På de to dage tog vi ca. 15 tons ammunition fordelt på granater, Sea Stinger og håndvåbenammunition, så der blev fyldt godt op i ammolasten. Derudover tog vi HARPOON-missiler og Sea Sparrow missiler om bord og fyldte dydbombelasten.

Afgang

Den endelige afgangsdato var i mellemtiden blevet rykket frem, så vi kunne nå at slutte os til NATOs

Stående Atlanterhavsflåde i Lissabon og deltage i ceremonien med skift af chef for NATOs Stående Atlanterhavsflåde. Den 29. marts afsejlede vi fra Flådestation Korsør med parade og taler af Chefen for Søværnets Operative Kommando og Chefen for 2. Eskadre. Efter en tårevædet, men også en med spænding ventet afsked sejlede OLFERT FISCHER af sted til tonerne af „I am Sailing“.

Chefskifte

Efter en rolig sejlads ankom vi til Lissabon. Der blev i de efterfølgende dage tid til at se sig om i den flotte og spændende by. Der blev dog også brugt et par timer om dagen på at øve til chefskifteceremonien, da der ikke må gå noget galt ved den slags ceremonier. Da dagen oprandt, forløb ceremonien fint til trods for, at vejrguderne ikke var på vores side. Vi stod i silende regnvej i 2½ time.

Kanon reparerer

Vores forlægning gennem Middelhavet gik godt til trods for, at vejret ikke viste sig fra sin bedste



I Lissabon blev der skiftet chef for NATOs Stående Atlanterhavsflåde.

side. Vi blev fulgt af dårligt vejr hele vejen fra Lissabon og ind i det østlige Middelhav. Vi blev desværre nødt til at gå ind til Souda Bay på Kreta for at få repareret vores kanon. Ved samme lejlighed fik vi også teknikere hjemmefra, som kiggede på vores 3D-radar, der havde haft problemer siden passage af Kielerkanalen.

Barbeque til havnepatrulje

På Flådestation Souda Bay var sikkerhedsforanstaltningerne meget stramme. F.eks. måtte vi ikke færdes frit på området, så vi kunne ikke bevæge os væk fra kajområdet. Ved denne lejlighed lå vi kun i Souda Bay i ca. et døgn. Vi benyttede derfor lejligheden til at holde en grillfest på agterdækket. Da mørket faldt på, lykkedes det os at lokke de amerikanere, der patruljerede i havnen i mindre både, om bord til lidt barbeque.

Da vi forlod Kreta for at sejle ind i vores patruljeområde, havde vejret bedret sig, og vi havde pragt-

fuldt vejr på resten af turen.

Farvandsovervågning

Vores opgave i Middelhavet bestod i at overvåge skibstrafikken. Det foregik ved, at de skibe, der sejlede i vores patruljeområde, blev kaldt op på radio og udspurgt om deres last, rejserute, bestemmelsessted og hjemhavn. På den måde fik vi et overblik over skibstrafikken i området. Vores patruljer varede i op til 3 uger, hvor vi det meste af tiden lå i vores patruljeområde og anråbte skibe. På en af patruljerne nåede vi op på 22 dage til søs, hvilket er rekord for en korvet.

Derfor blev der på det lange togt afholdt færre øvelser end sædvanligt under deltagelse i NATOs Stående Atlanterhavsflåde, men lidt blev det da til.

Nærforsvarsøvelser

For at sikre os bedst muligt imod en eventuel asymmetrisk trussel blev der afholdt nærforsvars- og krigsmanøvrerøvelse, hvor vi blev „angrebet” af den tyrkiske kystvagt. Der var så udstukket folk til for- og agterdæk, som skulle bekæmpe „terrorangrebet” med maskingeværer og karabiner. Det var en meget varm oplevelse at stå på agterdækket med hjelm og skudsikker vest i temperaturer over 30 grader i skyggen.

Beredskabsøvelser blev også afholdt. En rød vejrballoon blev smidt i vandet fra agterdækket. Skibet blev så drejet, hvorefter vi skulle møde på



Sea Sparrow missil ombordtages.

posterne, klargøre og nedkæmpe denne pludseligt opståede „terrortrussel”. Ligeledes blev det øvet, hvor hurtigt SAM-centralen kunne møde og gøre klar til at nedkæmpe fly med missiler. Rekorden blev imponerende tre minutter og 30 sekunder. Kravet er 10 minutter.

Boarding og førstehjælp

Selvom boarding ikke faldt ind under vores opgave, blev der afholdt boardingøvelser for at holde kundskaberne ved lige. De var meget vellykkede, navnlig fordi deltagernes virkelig gik med på „legen”. Der var 10 frivillige, der udgav sig for at være en handelskibsbesætning på et civilt skib, der ikke havde rent mel i posen. Øvelsen begyndte så med, at et af de andre skibe anråbte os, bordede os og eftersøgte skibet for mennesker og våben. Boardingøvelserne udviklede sig efterhånden til en hel sport for figuranterne, som så en personlig udfordring i at gemme vandpistoler og skyde boardingholdet. Der blev endda lavet snublefælder bestående af et stykke fiskeline i ankelhøjde, som havde fat i en plastikkop med vand over offerets hoved.

Der blev desuden afholdt førstehjælpsøvelser, hvor figuranter var blevet sminket som sårede og agerede at være tilskadekomne. Derefter skulle førstehjælpspatruljer finde de „sårede”, finde ud af,



Forfatteren under ABCD-øvelse i SAM-centralen.

hvad der var galt med dem, hjælpe dem op på forbindepladsen i officersmessen og give dem rigtige behandling. Når man gik rundt i skibet, var det som at befinde sig midt i en dårlig „splatterfilm” fra 80'erne med alle dem, der løb rundt smurt ind i „blod”, med sår og skader.

10 dage i Aksaz, et godt afbræk

I løbet af togtet var der kun få havneophold, som alle var på flådestationer. Midtvejs blev det dog til ét langt ophold i Aksaz i Tyrkiet, som ligger små 15 kilometer fra Marmaris. Der var mange, som havde benyttet sig af muligheden for at få besøg i de 10 dage, vi lå der. Marmaris er en typisk ferieby for yngre mennesker med mange diskoteker og et rigt natteliv. Der var derfor gode muligheder for de yngre at slå sig løs og hygge sig. De lækre sandstrande og gode billige restauranter var der så for dem, der ikke var så meget til fest og musik. Alle forudsætnin-
gerne var der for at kunne slappe lidt af med vore kære og få et par dage væk fra skibet. Det lange ophold med besøg hjemmefra gav et virkeligt godt og nødvendigt afbræk midt i det ellers lange togt.

Kast af dydbomber

Efter vores sidste patrulje lå vi fire dage på Kreta, inden vi sejlede ud og mødtes med de øvrige enheder fra NATOs Stående Atlanterhavsflåde. Efter at have mødt dem sejlede vi sammen ud af Middelhavet, hvor det blev til mere øvelsesaktivitet. Der blev bl.a. holdt en dydbombekastøvelse. Vi kastede 12 dydbomber (3 løb á 4 kast). Det var en meget spektakulær øvelse.



Mange var mødt op for at byde OLFERT FISCHER velkommen efter 113 dage væk hjemmefra. Foto: Frank Jacobsen.

Forhøjet beredskab

Natten imellem den 13. og 14. juli sejlede vi igennem Gibraltarstrædet, hvor vi var i forhøjet beredskab. Efterretninger viste, at der var en forøget terrortrussel, derfor blev det besluttet, at NATOs Stående Atlanterhavsflåde skulle sejle igennem Gibraltarstrædet et skib ad gangen. Under gennemsejlingen blev der stillet vagter på dækket med maskingeværer for at kunne afværge et eventuelt angreb. Det gik dog smertefrit og uden problemer. Det var ret spændende at stå der på agterdækket og se silhuetten af Afrika på den ene side og Europa på den anden. Dagen derpå gik vi ind til Flådestation Rota i Spanien.

Der tankede vi helt op, inden vi afgik fra NATOs Stående Atlanterhavsflåde for at påbegynde hjemrejsen.

Første regn i tre måneder

Efter en lidt urolig tur op langs Portugals kyst fik vi en rolig tur over Biscayen og den Engelske Kanal. Den 18. juli kl. 14 gik vi ind i Kielerkanalen i øsende regnvejr. Det var den første regn, vi op-

levede i tre måneder.

Kurs mod hjemhavnen

Ved aftenstid sejlede vi ud af Kielerkanalen og satte kursen imod Flådestation Korsør, hvor vi ankom den 19. juli 2002 efter 113 dage væk hjemmefra. I perioden sejlede vi 19.348 sømil, og på vore patruljer nåede vi at anråbe over 500 skibe, som var en del af vores brik i det puslespil, som trafikken i Middelhavet udgjorde.



Man må have gjort et eller andet rigtig, når man får sådan en velkomst. Foto: Lars Skytte.

Øvelse Baltops 2002

BALTOPS 2002 skulle afvikles. Efter længere diskussion og overvejelser mente HAVKATTENS to kadetter, at det nu var deres tur at få sejlet „næsten” rigtig krig med masser af krudt, kugler og jagt på beskidte og halv korrupte fjenders ubåde i Østersøen nær Polen, Gotland og Bornholm.

*Af løjtnant-R Morten S. Elmbo,
HAVKATTEN*

Fotos: Thomas Dyhr



Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN husede Søværnets Taktiske Stab. Arkivfoto.

Nybagte søofficerer

Afgangen fra Flådestation Korsør skete en stille morgen, Grundlovsdag den 5. juni 2002, hvor kadetternes sidste og afsluttende vagtchefstogt skulle gøre dem til nybagte søofficerer bare med lidt mere „mos” på brystet, end da de tog af sted.

Noget at se til skulle de nok få!

Indledende knæbøjninger

Af deltagende enheder fra søværnet var inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, der desuden husede Søværnets Taktiske Stab, STANDARD FLEX-300 enhederne GRIBBEN og HAVKATTEN som „Anti Submarine Warfare” enheder, korvetten NIELS JUEL, en Lynx-helikopter og den nye danske ubåd KRONBORG.

Rendezvouspositionen med HVIDBJØRNEN fra Frederikshavn var Sejerøbugten, hvor de første indledende knæbøjninger til formationssejlad fandt sted.

Taktiske kaldesignaler, radio-

støj og opslag i EXTAC 1000 fik kadet Jakob og kadet Christian for første gang lov til at vise, hvad meningen med „Sail – Navigate – Communicate and Administrate” og hvad lang uddannelse som linjeofficer betød. Med danske krigsskibe flakkende mellem hinanden, skumsprøjt, søgang, et væld af ror- og maskinkommandoer og lettere sved på panden fik de klaret jobbet fint og ankrede i Sejerøbugten for aftenen med transitten til BALTOPS 2002 for øje i de senere nat-timer.

„WM-fodboldpitstop”

Med KRONBORG sejlede i forvejen begyndte transitten mod Polen og fire dages forberedelser til øvelsen på flådestationen i Gdynia.

Som perler på en snor sejlede de danske orlogsskibe nord om Sjælland, gennem Øresund og med et mindre „VM-fodboldpitstop” og jagten på godt TV-signal tæt ved

Møns klint samlede skibene sig igen i Østersøen for at mødes med KRONBORG tidligt fredag morgen ved indsejlingen til Gdynia.

Under transitten til Polen stiftede flere af skibets besætningsmedlemmer bekendtskab med et ellers så kendt fænomen på en FLEX-båd, nemlig søgang = søsyge.

Med et mindre lavtryk liggende i den sydlige Østersø, en god vestlig vind på 13 sekundmeter lige i snuden og betydelige 2 til 2½ meters dønninger ville selv den mest toptunede dræbermaskine af en frømand bukke under, og det gjorde folk så.

For en god ordens skyld skal jeg nævne, at ikke alle om bord havde det på den måde, men lad os så sige, at mange af os brugte en del tid på at bare at holde fast!

Natteliv

Coctailpartys, kommunikationsmøder, radiochecks, fornemme

besøg og åbent skib samt klargøring til 11 dages øvelse til søs skulle løbe af stablen de næste dage, og mon ikke der blev set frem til en nærmere studering af fremmede kultures natteliv og møde med andre nationers besætninger, hvad enten det var på flådestationen eller på byens lettere og mange menneskefulde beværtningssteder.

Godt fælleskab

Efter nærmere studering af messeregnskabet om bord på HAVKATTEN kan det konkluderes, at fællesskabet under en BALTOPS-øvelse mellem egen og andre nationer fungerer over al forventning, og derved begyndte forventningerne til en mere rolig sejltur, dog med hårdt arbejde, men besætningsens indre vitale dele syntes at kunne lide idéen om cola og andet end byens Pizza Hut og chips som mellemmåltider.

Men festligt var det søreme!

Ekstra læsning

BALTOPS 2002 gjorde sig ekstra bemærket, idet lande som Rusland, Letland og Sverige deltog i øvelsen og gjorde, at de ellers så kendte publikationer, som er nyttigt brugt under NATO-øvelser var skiftet ud med Partnership For Peace-publikationer, så der skulle



Tysk torpedobåd.



Den russiske fregat NEUSTRASHIMY.

lige læses ekstra, når det ellers så gammelkendte stof skulle findes andre steder, end man var vant til.

12 dages træning

Efter afgang fra Gdynia, mandag den 10. juni, var den første serial på øvelsen PHOTEX [foto-grafering af oplinede enheder, red.].

Med tungen lige i munden og kaffekoppen bekvemt placeret i højre hånd lå skibene i deres respektive „Task Groups” og derved begyndelsen på 12 dages træning af skibenes besætning i luftkrig, ubådskrig, replenishment at sea (RAS), havariøvelser og generel overfladekrigsførelse.

Patruljefartøjet HAVKATTEN som ASW-enhed [ubådsjager, red.] havde som ordets betydning at finde fremmede ubåde, at beskytte „High Value Units” og holde et komplet overfladebillede, og til hjælp med disse ting arbejdede besætningen i tæt samarbejde med HVIDBJØRNEN, den russiske fregat NEUSTRASHIMY og den tidligere amerikanske fregat og nu polske GENERAL K. PULASKI.

For vores to kadetters vedkommende kom de hurtigt ind i rutinen med at have det ene øre i en radio, det andet i samtalen på agterkanten af broen, et øje på en radar, et andet på overfladen, hvor den grumme grusomme „fjende” kunne dukke op hvert sekund.

Kokkens dilemma

Det rimelige uheldige ved HAVKATTENS deltagelse i BALTOPS var desværre vejret med to til tre meter høje dønninger, mellem 11 og 17 sekundmeter vind og et skib, der opfører sig som en korkprop på havet med gennemsnitlige krængninger på 30-40°, døgnet rundt. Alle havde en lettere kamp med at holde sig fast i køjerne. Kokken råbte og skreg over, at maden røg på dørken i tide og utide, og at han gik mere på skottet end på dørken og desuden til tider blev overfaldet af vildfarende cuvettestege og dybfrosne mørbradbøffer. Vi andre valgte så at råbe højere, end han gjorde, når maden ikke stod på bordet, når vi mente, det var tiden til at spise.

Det andet aspekt og triste ved det konstante dårlige vejr var desværre, at vi måtte se i øjnene, at alle de planlagte serials ikke rigtig var FLEX-kompatible. Vi måtte desværre for tit undvære at skyde med vores ellers kampklare kanon, udføre replenishment at sea, deltage i havariøvelser eller udføre assistance til andet skib, da det på intet tidspunkt hverken var muligt at sætte vores gummibåde, ej heller sikkerhedsmæssigt forsvarligt at sende folk på dækket.

Kummerlige forhold

Besætningen arbejdede ufatte- ligt professionelt selv under de temmelig kummerlige forhold med

mange timers tværgående sø på „night-steams”, hvor man lige har brugt tiden på enten at forsvare sig fra flyvende mapper, løbske skrivebordsstole, eller i det hele taget bare at holde fast i køjen. Hertil skal det pointeres, at naturligvis var der søsikret i hele skibet, men man skal aldrig vide sig sikker på hævngherrige ringbind eller bøjler, der vælger at holde højlydt fest i ens hellegat [mindre rum til opbevaring af grej, red.]

Søvn og løbetur

Vejret kan man jo ikke gøre meget ved, men heldigvis gør HAVKATTENS bunkerkapacitet noget ved det problem, så et par havneophold i byen Slite på Gotland med refueling, lidt søvn og en løbetur i den Gotlandske natur, væk fra oliebefængte maskinfolk og gennemsvedte vagtchefer og trætte gaster, dufte lidt til det sommerrige bakkelandskab og få den obligatoriske telefonsamtale med hjemmet gjorde alle om bord i bedre humør.



To enheder i tæt formation.

Mange opgaver

Der skal da absolut også nævnes de positive ting ved BALTOPS, og dem er der mange af, bl.a. et behageligt besøg af vores danske admiral. Kampinformationsgastene havde fornøjelsen af at være Officer Conducting Serial [ledelsfunktion, red.] for et par serials, hvor hovedopgaven var at holde overfladebilledet i området og få dette koordineret med de andre skibe, øvelse i flykontrol for vores sergenter, jagt på ubåde i området, elektronisk overvågning af skibstrafik, inspektion af handelsskibe i området ved Gotland og kystnær navigering med øje for udcheckning af vores nye kadetvagtchefer samt nyttige opslag til formationssejlads, hvilket der nævnes, at HAVKATTENS kampinformationssektion var aldeles umådelig ferm til, hvis det er sagt diplomatisk.

Piratflag nedhales

På de sidste dage af BALTOPS stilnede vejret af til vores fordel. Det klarede op, og igen brokkede vi os over, at solen nu var fremme, og at udkiggen skulle trække solfilm for vinduerne konstant. Nej, vi er ikke nemme at tilfredsstille.

Hele fasen blev afsluttet tirsdag den 18. juni, og de sidste tre dage af øvelsen skulle vi i reel konflikt med de onde „fjender”. Vi var fredsbevarende styrker, og hertil kom, som jeg husker det, øvelsens højdepunkt, gemen jagt på andre orlogsskibe. I vores tilfælde var det svenske og tyske torpedobåde, der mærkede dansk krigsskibskvalitet, med en total udmanøvrering efter, de havde en lettere febrilsk jagt efter den polske fregat PULASKI. HAVKATTEN havde sin overle-



Formationssejlads med NIELS JUEL og to FLYVEFISKEN-klassen. Arkivfoto.

genhed til trods for, at den var dobbelt så stor, længere og tungere end den tyske modpart, og til sidst måtte de give op og stikke af, hvorefter de med megen lidt fornøjelse måtte tage deres svajende piratflag ned fra masten.

Efter sejrdsdansen måtte jeg desværre smide håndklædet i ringen og konkludere, at der nok ville gå nogle år, før jeg vil føle mig bare en smule klar til at kaste en STANFLEX rundt på en sådan måde, som chefen formåede den eftermiddag.

Kølig fadøl

Torsdag den 20. juni begyndte vi hjemtransitten syd om Lolland. De resterende deltagende orlogsskibe i BALTOPS 2002 stak mod Kiel for evaluering, mens HAVKATTENS daværende chefelev havde planlagt minelægning tidligt fredag morgen syd for Omø. Vi så nu frem til en fortjent ferie. Ingen HF-radioer der skrattede i baggrunden, en rigtig seng og ikke mindst en kølig fadøl på Nyhavn.

SLEIPNER

fleksibelt støttefartøj (let)

Ovennævnte kan med en vis rimelighed være en værdig typebetegnelse for søværnets transportfartøj SLEIPNER.

Mangfoldigheden af opgavetyper, det gode skib SLEIPNER har været stillet overfor i årenes løb, har været udtalt.

Af kaptajnløjtnant Michael H. Nielsen, Chef for SLEIPNER



Transportfartøjet SLEIPNER. Arkivfoto.

Bygget i 1986

Det nuværende transportfartøj SLEIPNER er det tredje i rækken af søværnets skibe, der bærer dette navn. Bygget på Aabenraa Værft i 1986 med det hovedformål at transportere torpedoer og missiler for søværnet. Skibet er i øvrigt konstrueret og udstyret til sejlads på alle verdenshave også i isfyldt farvand.

Høj gennemsnitsalder

Besætningen er på syv mand og består af én officer (kaptajnen), to seniorsergenter (næstkommanderende og maskinchef), to menige dæksfolk, en menig maskingast og en værnepligtig kok. Kaptajnen er en af de yngste om bord, og han er 43 år, så gennemsnitsalderen om bord er rimelig høj sammenlignet med andre enheder i søværnet, måske endda den højeste. Tjenestetiden om bord er også ret langvarig, bl.a. har ældste matros været med fra starten (1986), og næstkommanderende har været om bord i 13 år. Dette er dog bestemt

ikke nogen ulempe, idet den akkumulerede erfaring jo selvfølgelig er tilsvarende stor. Chef og næstkommanderende tager sig på skift af det navigatoriske, og maskinbesætningen sørger for, at den pålidelige Callesen 540 HK bringer SLEIPNER fra affarende til påkommende sted med en topfart på godt 10 knob, dog kun i magsvejr. Dæksbesætningen sørger selvfølgelig for, at alt over vandlinien ser „ship shape” ud.

Man kan populært sige, at SLEIPNER har tre store „kunder”, nemlig søværnet, hæren og flyvevåbnet.

Søværnet

SLEIPNER deltager som regel i alle større danske flådeøvelser, primært i forbindelse minelægnings- og minebjærgningsoperationer. Når et minefelt er lagt, skal SLEIPNER fungere som minevagtsskib, dvs. så vidt muligt sørge for at fiskere ikke trækker minerne i deres net. Dels ødelægger de ofte deres trawl ved dette, og der er ingen erstatning at hente, da mine-

felterne er offentliggjort i Efterretninger for Søfarende, og dels fordi det selvfølgelig vil ende i noget værre rod, hvis fiskerne flytter rundt på miner, der ikke bare er lagt efter en møjsommelig planlægning, men også i sig selv repræsenterer væsentlige værdier. I forbindelse med selve minebjærgningen assisterer SLEIPNER med dette, så snart „minejægerne” har lokaliseret og dykket på minerne. Herved sparer mineskibene mange søtimer, ikke mindst fordi SLEIPNER i al beskedenhed er et særdeles effektivt fartøj ved minebjærgningsoperationer. På grund af SLEIPNERs civile udseende bliver skibet ofte anvendt som HVU (high value unit), dvs. skibet beskyttes af en større formation af egentlige kampenheder eller også bliver bordet af forskelligartede kontrolhold, der øvelsesmæssigt betragter SLEIPNER som enten miljøsynder, „embargo breaker” eller „smugler”. SLEIPNER sejler også ofte for Søværnets Materielkommando. Efter ombytning af lasteluger kan skibet transportere

to STANDARD FLEX-containere. SLEIPNER ser ikke helt ufarlig ud med en 76 mm OTO Melara-kanon i forreste lasteluge. Det giver respekt på havene, selv om man kun sejler 10 knob. Ikke alle kan prale af en så flot profil. SLEIPNER er et godt torpedomål, hvilket igen betyder, at de danske ubåde „sænker” SLEIPNER gang på gang i de halvårslige torpedoskydeøvelser ud for Flådestation Frederikshavn. SLEIPNER er også udset til at afhente søværnets nye letvægtstorpedoer i Frankrig, en tur alle om bord glæder sig til.

Hæren

En meget stor del af de mange sømil, SLEIPNER har lagt

agterude, er med hæren som ladningsejer. SLEIPNER har gennem årene flyttet mange tusind tons ammunition for Hærens Parkområde mellem de forskellige landsdele.

Flyvevåbnet

Der er næsten ikke den flybesætning i flyvevåbnet, der ikke kender SLEIPNER. Igennem de sidste mange år har skibet hvert år deltaget i BIKINI-øvelsen i Ebeltoft Vig, flyvevåbnets årlige søredningsøvelse, med deltagelse af næsten 100 personer, kursister og stab. SLEIPNER fungerer som kommandoplatform, og skibets kran hejser nærmest i en uendelighed kursisterne op og ned i vandet i et stålbur, formet som et luftfartøj. Lyngsbæk Pier anløbes adskillige gange, og SLEIPNER er vel en af de få af

søværnets skibe, der kan prale af fast trossehold ved anløb her året rundt, idet skibet gennem årene har opbygget nogle gode og fornøjelige venskaber blandt de lokale beboere.

Mangeartede opgaver

En anden væsentlig begivenhed er det årlige adoptionsbesøg i Nykøbing Sjælland, her blev skibet adopteret i 1988. Alt i alt må det konstateres, at SLEIPNERs opgaver er mangeartede, og der har i årenes løb også været særdeles mange af dem. I dette herrens år 2002 oplever SLEIPNER derimod

det mest stille første halvår i mandsminde, og det er jo længe om bord.



A 559 SLEIPNER
Åbenrå værft A/S
18. juli 1986

Hoveddata:

Længde: 36,5 meter
Bredde: 7,6 meter
Dybgang: 2,7 meter
Displacement: 465 tons

Hovedmaskineri:

1 Callesen diesel 423 kW
1 skrue
Fart: 11 knob

Besætning:
7 mand

Lastkapacitet: 150 tons

„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 1. november 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.

En hilsen fra flydedokken i Fåborg

Dokken, som sidste år blev flyttet til Fåborg, er nu på plads og ligger i næsten lige så flotte omgivelser, som da den lå i Korsør Nor.

Tekst og fotos: Overværkmester Erik Christensen, Chef for Våbenmekanisk Sektion

Idylliske omgivelser

Dokken er placeret i bunden af Fåborg Fjord og i forbindelse med Fåborg Værft med udsigt til det idylliske fynske landskab, og hvor en af de sjældne rundkirker, Horne Kirke, titter op imellem mark og skov. Næsten som hjemme i Korsør Nor hvor det var Tårnborgh Kirke, der holdt øje med dokken.

En vellykket inddokning

Efter klargøring af dokken ved Fåborg Værft, som blandt andet bestod i en 7-8 meters uddybning af



SØLØVEN på plads i dokken, klar til eftersyn.

fjordbunden i et areal, som dækker dokkens funktionsområde, kunne den første dokning finde sted den 13. september 2001. Det var RAVNEN, der måtte lægge skrog til denne vellykkede inddokning.

heldigvis har vi et godt samarbejde med ledere og medarbejderne på Fåborg Værft, så problemerne løses gnidningsløst.

Indtil i dag er der i alt inddokket otte STANDARD FLEX-300 og to minerydningsfartøjer.

Godt samarbejde

Selvfølger der altid en masse småjusteringer, der skal ordnes, og



Den nye dokmester, Henning Hansen, gør notater. Der må være mange ting at huske.



Dykkeren skal tjekke, om kølen står på det rigtige sted i dokken.



Det er vigtigt at sætte kiler for at få ens tryk på hele kølen.

Søværnets Taktiske Stab halvvejs gennem 2002

Søværnets Taktiske Stab er ved at være kommet godt på plads i den gamle billetbygning og på trods af den lidt afsides placering fra resten af flådestationens „brugere“, føler staben sig godt integreret på flådestationen.

Af orlogskaptajn Torben Mikkelsen, stabschef ved Søværnets Taktiske Stab

Fotos: Søværnets Taktiske Stab



Søværnets Taktiske Stab har til huse i Vognmandsrutens gamle billetbygning. Arkivfoto.

Første halvår

Halvvejs igennem et meget travlt 2002 er det ved at være tid til at gøre status for første halvår samt kigge frem mod aktiviteterne for Søværnets Taktiske Stab, internationalt benævnt Danish Task Group, i den kommende periode.

I dette første halve år har Søværnets Taktiske Stab planlagt og gennemført øvelse PLAYEX I-02 i februar samt deltaget i den store NATO-øvelse STRONG RESOLVE 02 i februar og marts måned. Endvidere har Danish Task Group deltaget i BALTOPS 02 i juni - en øvelse hvor staben i planlægningsfasen spillede en vigtig rolle som leder af overfladesyndikatet med indflydelse på store dele af planlægningen og gennemførelsen af BALTOPS 02.

Kommende aktiviteter

Af kommende aktiviteter for Danish Task Group i efteråret skal nævnes øvelserne PLAYEX II og DANEX 02, som løber af stabelen i august og september - begge øvelser planlægges og gennemføres af Søværnets Taktiske Stab.

Det nye øvelsesmønster

Udviklingen af flådens operationsmønster og de nye udfordringer, som enhederne møder under deres deltagelse i NATOs stående flåder og større internationale øvelser, var et af argumenterne for etableringen af Danish Task Group. Med reintroduktionen af Task Group-organisationen i søværnet er der samtidig blevet etableret et nyt øvelsesmønster, som tilgode-

ser både enheds- og samvirke-træningen i en logisk sammenhæng.

Med det nye mønster er øvelserne koblet sammen i blokke, hvor enhederne i første øvelse (typisk SQUADEX) fokuserer på enhedstræningen med en efterfølgende øvelse (typisk PLAYEX) med fokus på samvirke-træning i en Task Group. Disse to øvelser er normalt planlagt som forberedelse til deltagelse i en større international- eller national øvelse, hvor Danish Task Group deltager - typisk over en periode på 2-3 uger. For at illustrere et forløb som beskrevet er enhederne og Danish Task Groups forberedelse til den store NATO-øvelse, STRONG RESOLVE 02, vist på en tidslinie.

JAN					SQUADEX 5
FEB		PLAYEX I		TRANSIT	STRONG RESOLVE
MAR	STRONG RESOLVE		TRANSIT		

Tidslinie for forberedelserne til den store NATO-øvelse, STRONG RESOLVE 02.

PLAYEX I

De to øvelser hænger nøje sammen. PLAYEX I blev afviklet i danske farvande i perioden 4.-8. februar med deltagelse af danske enheder og tyske torpedobåde samt et tysk hjælpeskib.

STRONG RESOLVE 02

Øvelse STRONG RESOLVE blev afviklet i to områder hhv. ved Østersøen i farvandet ud for Polen og i farvandet ud for Trondheim, Norge.

Danish Task Group, Standing Naval Force Atlantic, MCM Force North, Norwegian Task Group, fire ubåde og div. andre enheder deltog i øvelsens nordlige scenario ud for Trondheim.

Danish Task Group bestod af HVIDBJØRNEN, TRITON, MØEN, GRIBBEN, LOMMEN, RAVNEN, VIBEN, SPRINGEREN og Den Mobile Base. Endvidere deltog en dansk S-61 helikopter fra flyvevåbnet i den logistiske støttestruktur under øvelsen.

Øvelsen bestod af en serialiseret fase efterfulgt af en „free play fase”, hvor Danish Task Group og Norwegian Task Group i samarbejde bl.a. skulle eskortere et forsyningskib med forstærkninger ind til Trondheim. Denne del af øvelsen kulminerede med et koordineret angreb af Danish Task Group og Norwegian Task Group på NATO-enhederne.

NATO-styrkerne blev „neutraliseret”.

Scenariet blev afviklet som en Artikel V operation, hvor den maritime operation var en del af det overordnede scenarie, som også omfattede landoperationer. Danish Task Group og Norwegian Task Group arbejdede sammen som „the bad guys” mod bl.a. Standing Naval Force Atlantic. Øvelsen blev reduceret en del pga. meget dårligt

vejr i området, men Danish Task Group sejlede trods alt hjem med mange gode erfaringer samtidig med, at kendskabet til Danish Task Groups eksistens og virke var blevet yderligere udbredt.

BALTOPS 02

Danish Task Group deltog i BALTOPS 02 i perioden 11.-20. juni med enhederne HVIDBJØRNEN, NIELS JUEL, GRIBBEN, HAVKATTEN, KRONBORG og Den Mobile Base. BALTOPS 02 var den første øvelse, som ubåden KRONBORG deltog i under dansk flag.

Øvelsen blev indledt med et havneophold i Gdynia, hvor „pre-sail conference” og de sidste forberedelser i form af møder m.m.

før i Østersøen med aktiviteter fra den nordlige til den sydlige og vestlige del af Østersøen. Vanen tro deltog mange forskellige enheder fra både PFP-landene [partnerskab for fred, red.] og NATO i årets BALTOPS.

Kulturelle og sprogmæssige forskelle

Alle overfladeenhederne var delt op i forskellige grupper under hele øvelsen, og Commander Danish Task Group havde rollen som leder af en af grupperne med de større overfladeenheder. Denne gruppe bestod af HVIDBJØRNEN, NEUSTRASHIMY, GENERAL K. PULASKI, HAVKATTEN, CHATHAM og KRONBORG i de 4 sidste dage af øvel-



Helo-operation med S-61 (flyvende) i en norsk fjord, i forgrunden Lynx-helikopter.

blev gennemført. Søværnets Taktiske Stab brugte havneopholdet til intensive møder med de enheder, der skulle indgå i gruppen under chefen for Søværnets Taktiske Stabs kommando - en indsats, som under øvelsen viste sig at komme Søværnets Taktiske Stab til gode.

Som forudgående BALTOPS-øvelser blev også denne gennem-

sen. Som det fremgår af sammensætningen af gruppen, var det en gruppe med meget store kulturelle og sprogmæssige forskelle, hvilket gav både Søværnets Taktiske Stab og de andre enheder i gruppen store udfordringer. Den tilkommanderede sprogofficer med russisk som speciale viste sig meget værdifuld i denne sammenhæng.



Boardingøvelse hvor HVIDBJØRNENs og NEUSTRASHIMYs to boardingteams i samarbejde bordede et muligt „smuglerskib“, spillet af WESTERNSEE.

Stor succes

BALTOPS 02 blev afsluttet med et havneophold i Kiel - sammenfaldende med den officielle åbning af den festlige Kielerwoche. Commander Danish Task Group var vært ved en reception fredag aften i Kiel med deltagelse af øvelsesdeltagere og civile gæster fra Kiel. I løbet af weekenden blev der afholdt „post exercise discussions“, hvor konklusionen var entydig - BALTOPS 2002 var en stor succes og kommer til at danne grundlag for fremtidens BALTOPS.

PLAYEX II-02

En national øvelse i perioden 26.-30. august, som afvikles i Kattegat og Skagerrak med deltagelse af primært danske enheder samt det tyske ubåd U23 og det italienske amfibieskib SAN GIUSTO. PLAYEX II-02 fungerer sammen med øvelse SQUADDEX 34 som indledning og forberedelse til øvelse DANEX 02, og scenariet for denne øvelse vil allerede være under udvikling under PLAYEX II-02.

DANEX 02

DANEX 02, der finder sted i perioden 9.-20. september, er den største og mest ambitiøse flådeøvelse, der er gennemført i den danske flåde i nyere tid. Øvelsen afvikles i Kattegat, Skagerrak og Østersøen, og den har udviklet sig til et tilløbsstykke med deltagelse af en tysk Task Group samt med amerikansk, belgisk, norsk og fransk deltagelse.

Mange formål

Det overordnede formål med øvelsen er bl.a.:

- At træne danske enheder til at indgå i en „Peace Supporting Operation“ i et område fjernt fra Danmark, herunder gennemførelse en embargooperation.
- At træne Danish Task Group i „Non Combatant Evacuation“
- At træne Søværnets Operative Kommando som Commander Task Force.
- At forberede modtagelsen af de nye fleksible støtteskibe i form af HVIDBJØRNEN, der simulerer et fleksibelt støtteskib under „Non

Combatant Evacuation“ øvelsen på Bornholm.

-At udvikle det igangværende samarbejde med Beredskabsstyrelsen.

„Work up“

DANEX 02 er delt op i tre faser. Fase I er et serialiseret program, hvor deltagende enheder træner de traditionelle færdigheder for flådeenheder. Fase I foregår primært i Kattegat og Skagerrak. Under denne udfører flådestyrkerne det, man kalder „Work Up“, som er led i forberedelsen til operationen afsides de danske farvande.

Kirkeparade

Fase II er weekenden, hvor de danske enheder ligger på Bornholm, og de tyske enheder ligger i København. Havneopholdet på Bornholm er planlagt som et normalt DANEX-havneophold med mange aktiviteter for de deltagende enheder bl.a. den traditionelle kirkeparade søndag.

Provokerende enheder

Fase III er „free play“ fasen, hvor Danish Task Group og German Task Group gennemfører operationen på baggrund af et FN-mandat samt et direktiv udgivet af Commander Task Force. I denne fase vil flådestyrkerne blive udsat for diverse „events“ iværksat af øvelseskontrolstaben. Det kunne f.eks. være et skib, som smugler våben, der skal standses og bordes eller diverse relevante asymmetriske trusselsformer såsom mindre fly, der flyver angrebsprofiler mod skibene eller hurtiggående mindre skibe eller gummibåde, der provokerer og måske direkte angriber enhederne til søs. Sådanne trusler er ganske svære at håndtere for en flådestyrke, hvorfor træning heri, som nutiden har formet sig, må ka-

rakteriseres som særdeles relevante.

Stor deltagelse

En del af fase III vil blive gennemført som en „Joint Combined” øvelse, hvilket indebærer deltagelse af enheder fra alle tre værn samt med deltagelse fra flere nationer. Denne del af DANEX 02 er „Non Combatant Evacuation” øvelsen, som bliver gennemført på Bornholm bl.a. med deltagelse af en let opklaringseskadron fra 3. Bataljon af Gardehusarregimentet, danske F16, tyske TORNADO-fly, en dansk S-61, en deling danske militærpolitibetjente, Beredskabsstyrelsen med fire oppustelige telte plus diverse udstyr og udvalgte enheder fra flådestyrken.

Evakuering

I forbindelse med denne „Non Combatant Evacuation” skal ca. 150 personer evakueres fra Bornholm - simulerende danske, tyske, franske, belgiske og amerikanske statsborgere, som er blevet fanget i den spændte situation inde på land. En sådan evakuering omfatter forplejning, registrering, førstehjælp samt kontrol af menneskemasser, som enten forsøger at for-

hindre evakueringen eller forsøger at blive evakueret uden retsligt grundlag. Dette betyder, at søfolk skal i land og arbejde under uvante forhold, en opgave som bestemt ikke er urealistisk for danske enheder under fremtidige NATO-deployeringer eller i forbindelse med eventuel udsendelse af en dansk flådestyrke til et potentielt kriseområde.

Dronningen på besøg

Under „Non Combatant Evacuation” øvelsen vil Hendes Majestæt Dronning Margrethe II aflægge besøg hos Commander Danish Task Group og øvelse DANEX 02. Foruden dronningen vil mange andre højt placerede personer (Distinguished Visitors), herunder Forsvarsudvalget, aflægge besøg og se, hvorledes denne øvelse afvikles.

Bombeattentater

Scenariet for DANEX 02 er bygget op omkring øen ISLANDIA (Bornholm), som ligger i et farvand langt væk fra Danmark, hvilket indebærer, at DANEX-flådestyrkerne øver en „out of area” operation og de elementer, dette medfører. Øen er delt mellem

to fiktive lande, SWEDLANDIA og POLANDIA. Grundet adskillige bombeattentater på den polandiske del af øen udført af „Swedlandian Tigers” - en fundamentalistisk terroristorganisation - har NATO på FN-mandat indført en embargo mod den del af øen, som tilhører SWEDLANDIA. Denne embargo er blevet indledt af Standing Naval Force Atlantic og Standing Naval Force Mediterranean tidligere på året, og i scenariet skal de to NATO-styrker nu afløses af Danish Task Group og German Task Group.

Forstærkning

Som følge af udviklingen på ISLANDIA har FN anmodet den danske regering om at forstærke den canadiske SHIRBRIG, som i scenariet allerede befinder sig på øen med en let opklaringsbataljon. I den forbindelse simulerer HVIDBJØRNEN et af de nye fleksible støtteskibe, som er blevet givet opgaven at ilandsætte denne opklaringsbataljon på ISLANDIA.

Sparsom øvelsestid til søs

Afslutningsvis bør det nævnes, at øvelser af den størrelse, som DANEX 02 har udviklet sig til, har stor fokus hos vore samarbejdspartnere i både NATO og PFP [partnerskab for fred, red.]. Dette er tydeligt afspejlet i antallet af deltagende enheder og deres nationaliteter. Alle lande ønsker maksimal udnyttelse af den sparsomme øvelsestid til søs, og det er derfor vigtigt for enhederne at deltage i intensive øvelser med mange deltagende enheder - netop hvad øvelse DANEX 02 i år tilbyder. Det „gode rygte”, som gennem de sidste par år er blevet opbygget omkring DANEX er det nu op til søværnet og flåden at udnytte til fulde.



DANEX 02 scenariet.

