

FLÅDEN

i Korsør



10. årgang

Nr. 4 december 2005



REDAKTIONSUDVALGET

Flådestation Korsør
Sylowsvej-4220 Korsør

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

Formand/Ansvarshavende redaktør:

Kaptajnløjtnant Mads K. Sørensen
Chef for Ledelsessekretariatet
Tlf. 58 30 82 81

Layout/skrivning:

Mekaniker Frank R. Jacobsen
Stationsafdelingen, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 81 93
E-mail: fj.sta@flskor.svn.dk

Korrekturlæsning:

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

WEB-master/redaktionsmedarbejder:

Installationskoordinator Steen K. Jensen
Teknisk Afdeling, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 89 48

Redaktionsmedarbejder:

Kaptajnløjtnant Morten Terp-Madsen
Chef for Operationssektionen, 2. Eskadre
Tlf. 58 30 86 11

Informatikass. Helle Brix Broholm
Stedfortræder for fotograf
Tlf. 58 30 81 33

Overværkmester Niels Chr. Nielsen
Chef for Motorsektionen
Tlf. 58 30 83 80

Fotograf:

Seniorsergent Lars Skytte
Ledelsessekretariatet, Flådestation Korsør
Tlf. 58 30 82 04

Telefax:

58 30 82 03

Tryk/Udsendelse:

TRYKKERI KORSØR
FLÅDESTATION KORSØR
FORSYNINGSDPOT NORET

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



I perioden 4. til 6. oktober blev øvelsesterrænet i Kulsbjerg ved Vordingborg anvendt med henblik på at uddanne og efteruddanne søværnets garagemestre og garagemesterassistenter i terrænkørsel.

Læs mere på side 6



*Dagbog fra en
Grønlandsfærd, en
detaljeret beretning
om turen til Ellaø.*

Læs mere på side 12

Indhold

Marathon de Medoc	side 3
Over stok og sten i Kulsbjerg øvelsesterræn	side 6
Kort nyt	side 9
Havari på hovedmotor	side 10
En grønlandsfærd, sommeren 2005	side 12
Atlantsejlerne "ny bog"	side 20
JULEHILSNER 2005	side 21

Forside: Associerer til årets julekort.
Foto: Lars Skytte

Bagside: Havnetjenesten på arbejde.
Foto: Frank Jacobsen

FLÅDEN
i Korsør
Se bladet i farver på internet
<http://forsvaret.dk/flskor>



Marathon de Medoc

På tidligere ture med Marathon Travel Club hørte vi om løbere, der havde været i Medoc. Det skulle være noget helt specielt! Noget der skulle opleves, noget der ikke kan forklares med ord! Hele stemningen, udklædningen og vinen... Det skulle derfor prøves.

Tekst og fotos: marinespecialist Preben Damsgaard, MARIE MILJØ

Rift om billetterne

Allerede i efteråret 2004 skulle vi beslutte, om vi ville med til Medoc i 2005. Der er altid rift om billetterne, da der kun tilbydes 2.000 billetter til det øvrige udland. De resterende 6.000 billetter vil franskmændene selv have. Så der blev betalt depositum i 2004, og vi kunne ikke gøre andet end at vente... og selvfølgelig få forberedt os til de 42,2 km.

Kursen sættes mod Medoc

Dagen, hvor kursen skulle sættes



På vej mod målet i Marathon de Medoc.

mod Medoc, kom hurtigt. Forberedelserne havde ikke været optimale, men der var dog gennemført 3 halve maratons i løbet af sommeren. Men igen - denne tur skulle nydes, da det jo skulle være en oplevelse for livet. Tiden måtte komme i anden række.

Bustur på ca. 24 timer

Vi havde valgt at køre turen til

Medoc i bus, selvom andre deltagere tog flyet. Busturen på ca. 24 timer kan virke lang, og natten tilbringes ikke optimalt på et sæde i en bus. Men busturen gav alligevel en fordel - der var rigelig tid til at tale med de øvrige deltagere om alt mellem himmel og hav, og selvfølgelig kunne en samtale altid indledes med et eller andet spørgsmål om maratonløb.



Der slappes af før det store ræs.

Kender du typen?

Det kan godt være, at nogle synes, at maratonløbere er et underligt folkefærd, men på en tur til Medoc ses tydeligt, hvor forskellige løbere er. Der var løbere fra løbeklubber og løbere, der havde deres maratondebut i Medoc. Nogle havde „høje“ stillinger i erhvervslivet og andre ikke. Nogle tog til La Santa hvert år for at spille tennis eller dyrke pilates, og andre løb bare, når der var tid. Nogle rejste med ægtefælle, mens andre rejste sammen med løbekammerater. Det ses tydeligt, at maraton-sporten



Chautaux D' Angludet. Slottet producerer ca. 160.000 flasker vin årligt.

og løb i det hele taget er en meget bred form for sport.

Mogens - en erfaren rejseleder

Turens rejseleder var Mogens Jensen. En mand med stor erfaring i branchen for løbs turisme. På jysk facon underholdt han med facts om løbet, vinen, egnen m.v., og der blev ikke sparet på de vandede vittigheder.

Mogens og rejseselskabet havde sørget for, at de 3 dage i det sydvestlige Frankrig ikke skulle gå med

løb alene. Blandt andet var der arrangeret en tur til et vinslot (med rundvisning) om fredagen, og om søndagen var der arrangeret en skovtur til Østerbyen Arcachon og Dune de Pyla, Europas største sandlinie.

Chautaux D' Angludet

Vi besøgte Chautaux D' Angludet. Slottet producerer ca. 160.000 flasker vin årligt. Der dyrkes på 34 ha ud af et samlet areal på 80 ha. På de 46 ha, hvor der ikke dyrkes vin, er jordforholdene ikke gode nok. Slot-

tet ejes af en engelsk familie, så rundvisningen foregik heldigvis på engelsk.

Jorderne i området er dyre. En ha koster ca. 150.000 Euro.

Der blev prøvesmagt på vinen fra slottet - både seneste høst og en 5 år gammel høst. Vinen bliver bedre med årene.

Selve løbet

Selve løbet var om lørdagen. Løbet havde både start og mål i byen Paulliac ved Gronde-floden. Vejret var ideelt, bortset fra at der kom en ordentlig byge fra start. Nogle fik dog byger undervejs, men vi slap heldigvis for det.

Starten er en oplevelse i sig selv

Det var en oplevelse at se alle de udklædte løbere, og selve starten er også en oplevelse i sig selv. Dragqueens, der skulle løbe et maraton, folk i netundertøj og mænd i g-streng (det blev drøftet meget af de danske kvindelige deltagere). Der var god lejlighed til at se, hvad løberne havde gemt i klædeskabet. Endvidere havde en gruppe løbere bygget alt muligt, der skulle slæbes de 42 km. - f.eks. en grøntbod eller en billedramme.

Vin- og vanddepoter undervejs

Allerede efter 2 km kunne der for første gang smages på vin, herefter kom depoterne efter ca. 3 km. Der var naturligvis vand m.v. ved hvert depot, men selvfølgelig skulle vi også smage på vinen. Senere blev der sprunget nogle af vindepoterne over. Vi skulle jo gerne gennemføre!

En dejlig stemning

Løbeturen gik gennem vinmarker og slotsparker. Der var musik for ca. hver 5 km, der gav opmuntring og lejlighed til at stoppe op og nyde



En gruppe løbere havde bygget et fly, der skulle slæbes de 42 km.

stemningen. På trods af, at løbet foregik „på landet“, var der overraskende mange tilskuere.

I mål

Målområdet var fyldt med tilskuere, og de sidste 200 meter blev der løbet på en rød løber (altså et tæppe). Det var fine forhold.

I målområdet var der et festtelt, og der var rigeligt med forfriskninger.

For at blive noteret som „finisher“, skulle man være i mål inden 6 timer og 30 minutter. Der var således rigeligt med tid til at nyde løbet.

Det er helt sikkert et løb, hvor det ikke kommer an på tiden. I stedet for at sige, at man løb på y timer og x minutter, kunne man sige, at man gennemførte på 6-7 genstande... og med paryk og stylter.

Europas største vandrekliit - Dune de Pyla

Om søndagen skulle der provianteres til den store skovtur. Dette skete i Arcachon, østerbyen. Der blev købt flutes og pålæg samt grillet kylling. Ja, nogle fik ikke lejlighed til at købe en



Om søndagen skulle vi på den store skovtur.

grillet kylling, men de fik vist noget rødvind i stedet for - for de blev meget højtråbende senere.

Sandlinien er over 100 meter høj, og sandet skulle stamme fra Sahara. Det blæste kraftigt på toppen, og det føltes nærmest som en gang sandblæsning.

Hjemturen

Mandag morgen gik turen hjemad. Der blev sagt farvel og på gensyn til

de forskellige løbere.

På hjemvejen skulle vi stoppe i Paris og tilbringe nogle timer. Paris er en by, hvor 3-4 timer ikke er nok, men det gav en velfortjent pause fra buskørslen.

Tirsdag middag kunne vi igen sætte benene hjemme og summe over weekendens oplevelser.

Som vi indledningsvis nævnte, er det helt klart en tur, der skal opleves.

”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 1000 eksemplarer. Herudover læses bladet på Internet-adressen: <http://forsvaret.dk/flskor>.

Indlæg til næste blad skal være redaktionen i hænde senest den 17. februar 2006.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere, forkorte eller afvise indlæg.

De holdninger, skribenter måtte repræsentere, kan ikke anses for at være bladets.

Over stok og sten i Kulsbjerg øvelsesterræn

Søværnets garagemestre er normalt ikke dem, der tilbringer mest tid til søs. Derfor var der fin tilslutning, da der viste sig en mulighed for at komme lidt i retning af det våde element - dog iklædt en til formålet udlånt bil.

Tekst og fotos:

Seniorsergent Bjørn Nielsen, Køreuddannelseskoordinator, Søværnets Motorkøretøjstjeneste

Garagefolk på efteruddannelse

I perioden 4. til 6. oktober havde vi lånt øvelsesterrænet i Kulsbjerg ved Vordingborg med henblik på at uddanne og efteruddanne søværnets garagemestre og garagemesterassistenter i terrænkørsel. Samtidig kunne vi med velvillig assistance fra Hærens Kampskole i Oksbøl få uddannet de sidste garagemestre på den nye Mercedes GD 270 AUT og få prøvet kræfter med den ”på ujævn vej”.

Indkvartering i Stensved

Tirsdag den 4. oktober om formiddagen blev vi indkvarteret på hjemmeværnets kursusejendom i Stensved, få hundrede meter fra øvelsesterrænet. Et sted, der absolut kan være sig selv bekendt. Herefter fik vi en grundig gennemgang af sikkerhedsbestemmelser og kendskab til terrænet og så alt det praktiske om spisetider m.v.



Søværnets garagefolk på efteruddannelse.

Klar til terrænkørsel

Efter frokost kørte vi ud i terrænet, kun afbrudt af et lille ophold ved garagen, hvor vi fik udleveret de køretøjer, vi skulle prøve kræfter med. Vi havde desuden selv medbragt diverse køretøjer, hvilket resulterede i, at vi havde både nye og gamle Mercedes

GDer samt lastbiler af typen MAN 8 og 18 til rådighed.

Øvelse gør mester

De fleste af os har ikke megen træning i terrænkørsel, så de første ture rundt i området gik ganske stille og roligt. Men, men, men, der gik ikke



Den nye Mercedes GD 270 AUT



Faktisk er der så store huller, at de fleste af os ville have overordentligt svært ved at følge "vejene" rundt til fods.

lang tid, før vi var så fortrolige med køretøjerne, at hver især begyndte at se sig selv som dansk mester på alle distancer, og det fik sat farten noget i vejret.

Farten - et væsentligt parameter

Farten er i øvrigt et væsentligt parameter, når man kører terrænkørsel. Går det for langsomt, sætter man bilen fast, og går det for hurtigt, risikerer man at "grave" næsen ned i mudderet, og så sidder man også fast. Holder man en fornuftig fremdrift i køretøjet, så er det helt utroligt, hvad man kan byde disse køretøjer.

Store huller i terrænet

Terrænet i Kulsbjerg anvendes også til kørsel med kampvogne, og det er nok ikke nogen stor overraskelse for nogen, at det bliver vejene (læs: sporene i marken) ikke mere plane af. Faktisk er der så store huller, at de fleste af os ville have overordentligt svært ved at følge "vejene" rundt til fods.

Tilbage til lejren

Efter 5 timers kørende klatreture i de forskellige køretøjer havde vi stadig ikke haft brug for den medbragte bjergningsvogn, hvorfor vi opgav og kørte tilbage til lejren, hvor aftensmaden stod klar.

Gennemgang af Mercedes GD 270 AUT

Onsdag trådte Hærens Kampskole til i form af chefsergent Søren Veje, der lagde ud med en grundig gennemgang af "den nye" Mercedes GD 270 AUT, herunder også en gennemgang af, hvorfor forsvarets model er indrettet og opbygget, som den er, samt hvilke moduler der med diverse clips og lynlåse kan udskiftes med et



En grundig gennemgang af "den nye" Mercedes GD 270 AUT

snuptag.

Efter en tur (eller 5) rundt i området står man tilbage med et par store spørgsmål. Hvad skal vi med bæltter og larvefødder, når vi har en GD? Og er der noget terræn, den ikke kan klare?

GD'er og lastbiler i grøften

Efter en imponerende formiddag og en glimrende frokost, mente Søren Veje, at det var en god ide lige at undersøge, om vi kunne køre bil - også når der ikke havde været biler på området tidligere. Derfor fandt han en nydelig grøft, der var et par meter bred og nok en enkelt dyb, som vi "desværre" blev nødsaget til at forcere. Det var simpelthen den eneste vej, vi kunne finde for at komme ind på marken på den anden side af grøften, og efterhånden også det eneste sted i hele området, hvor der ikke var friske hjulspor, og hvordan skulle vi dog kunne køre forbi en mark, uden lige at prøve, hvordan den var at køre på? Noget skeptisk, men med masser af gå på mod, kørte vi derfor i grøften og op på marken på den anden side, næsten i kolonne, med både GD-erne og lastbilerne. Med den rigtige vinkel og hastighed var det selvfølgelig ikke noget problem. Her er det jo nemt at "tage æren", men jeg tror nu nok, at det vigtigste parameter under denne øvelse ikke var føreren, men køretøjet.

Over mark og sten

Nu var der pludselig kø (ikke kører) på marken og stadig kun en vej ud, så ned i grøften og ud på fast banet vej igen. På vej tilbage til øvelsesområdet fik vores ihærdige instruktør øje på et stendige, og det er vel unødigt at skrive, men selvfølgelig skulle vi undersøge, om ikke det bare var lagt der langs vejen, for at vi skulle køre over det.

Som sagt så gjort, hvilket betød, at

der var friske hjulspor både over alt på begge sider af diget og oven på det over en strækning på et par hundrede meter, da vi en halv times tid senere fortsatte til øvelsesområdet. Det kan undre, at Søren hedder Veje, for det er min helt klare overbevisning, at der vil han ikke være, når der er en mark i nærheden.

Afsked med Sjong

Vi havde en garagemester i Auderød, der tillod sig at fylde 60 år i juli, og derfor havde afskedsreception samtidig med, at vi her på flådestationen sagde farvel til vores kollega Aksel Hemmingsen. Derfor havde vi planlagt en lille afskedsmiddag for og med ham onsdag aften. Vi kørte tilbage til lejren (ad fast banet vej) så betids, at vi kunne stille nyvaskede klar til skafning kl. 1800.

Vi fik sagt pænt farvel til Sjong og omvendt, og vi fik samtidig kontrolleret kabysens kompetencer ud i fødevarebehandling. Dem kan der ikke klages over.

Rengøring af køretøjer

Torsdag startede med en lille tur ud i området, for at opbløde lidt af det jord, mudder, og græstuer, vi havde samlet sammen på, i og under køretøjerne i de sidste par dage. Eller også var det bare for lige at få en tur mere. Så stod den på rengøring, rengøring og rengøring. Det havde nok været mere reelt, hvis køretøjerne havde fået matrikel nr. frem for registrerings nr. - i det mindste inden vi gik i gang med rengøringen.

Når man åbner kølerklappen på en GD, så er det meget tydeligt, at motorrummets størrelse er tilpasset motorens størrelse. Der er meget lidt overskydende plads. Når man så har haft bilen med ude og bade i diverse mudderhuller i et par dage og skal til at fjerne overskydende dødvægt fra køretøjet, så opdager man, at der er rigtig god plads i motorrummet og for den sags skyld i hjulkasser, kofangere og i alle mulige andre hulrum i bilerne. Derfor var det lige pludselig rigtigt dejligt, at vi kun havde haft 6

af bilerne med i terrænet, og at vi var 10 mand til at rengøre dem. Så lod det sig nemlig gøre på "bare" 6 timer under anvendelse af adskillige hektoliter vand, en enkelt højtryksrenser og 5-6 vandslanger samt en mængde børster og klude. Her har du forklaringen på, hvorfor Vordingborg Kaserne i dag ligger lidt højere i terrænet, end den gjorde tidligere. Det skyldes de mængder af jord, som søværnets garagemestre m.fl. har tilført området.

Et par oplevelsesrige dage

Desværre slipper man ikke helt uden om småskader på køretøjerne under sådan et arrangement, men vi slap billigt, og den medbragte bjergningsvogn fik slet ikke lov til at vise sit værd. Ved 16-tiden torsdag sagde vi farvel og begav os hjem mod eget tjenestested. Efter et par imponerende og oplevelsesrige dage kunne vi parkere de medbragte køretøjer i Korsør ved 18-tiden for så at finde en almindelig kedelig landevej i retning mod hjemmet.



Så stod den på rengøring, rengøring og rengøring.

KORT NYT



Fly on the wings of love

De andre MP'ér har tjenestehunde, men MSPC MP Robert Sieling har sin helt egen tjenestefugl. Nej spøg til side. Den stakkels fugl fløj ind i et vindue i vagten på Flådestation Korsør og var ret groggy.

Så jeg samlede den op, og efter 15 minutters nusseri, ja så afleverede den sin „tak for omsorgen“ i hånden på mig og fløj glad og frisk afsted.

Dette er et strålende eksempel på, at på trods af man foretter sin nødtørft på os, ja så er og forbliver vi flinke og rare. Og passer på jer 24-7-365. Både på mennesker og på dyr.

Sine ira et studio

MSPC MP

Robert Sieling



Formanden for Metal i Korsør, Peder Andersen, overrækker gavechecken på 5.000 kr. til tillidsrepræsentant René Schnipper.

Flådestation Korsørs Metal klub7 fejrede 45 års fødselsdag

I denne turbulente tid, hvor forsvaret er i gang med en større omstrukturering, og personalet er frustreret over deres situation i den nye struktur, er der da lidt glæde at spore, idet Flådestation Korsørs Metal klub 7 fejrede 45 års fødselsdag med et weekendophold på Hotel Kong Valdemar i Vordingborg. Klubben modtog i dagens anledning en gavecheck fra Metal i Korsør på 5.000 kr. En stor tak til afdelingen.

René Schnipper

Tillidsrepræsentant for Metal klub7.

Flådestation Korsør

Havari på hovedmotor

Denne artikel har til formål at give dig som læser af *Flåden i Korsør* et indblik i den virkelighed, som også er en del af hverdagen for de ansatte, hvad enten de er ansat som militært eller civilt personel i Søværnet, og uanset at Søværnet befinder sig midt i den største forandringsproces, der er set i Søværnets historie.

Artikel og fotos: overværkmester Niels Christian Nielsen, Chef for Motorsektionen

En fælles opgaveløsning

Det er ikke hensigten at fremkomme med en dom over et omfattende havari på hovedmotoren på korvetten PETER TORDENSKIOLD, men derimod er det hensigten at fortælle om en fælles opgaveløsning i et ekstremt teknisk havari, hvor det ultimative krav var en teknisk og administrativ hurtig indsats for at bringe korvetten tilbage til en operativ status.

Alarm på hovedmotor

Uddrag af signal fra Korvetten PETER TORDENSKIOLD PR 160325Z AUG05:

”Kl. 0158 får kontrolrumsvagten alarm for lavt søvandstryk på hovedmotor. Vagten reagerer hurtigt ved at gå ned til hovedmotoren for at undersøge, om der er lækage eller andet, der kan forårsage trykfaldet. Vagten vender omgående tilbage og melder, at der kommer en grå væske ud af regulatoren. Broen varscoes, der reageres ved at slå ned i fart. Vagthavende mester (TKO) går med gasten for ved selvsyn at se pro-



Motor demonteres på prøvestand.

blemet og ser, at der er tale om en blanding af olie og vand. I det samme det kan lade sig gøre, kobles hovedmotoren ud og stoppes kl. 0200”

Tiltag iværksættes

Dette indledende afsnit er begyndelsen til en ny dag i Søværnet tirsdag den 16. august 2005, og efterfølgende iværksættes en række tiltag for at bringe korvetten sikkert i havn for yderligere inspektion af hovedmotoren.

Motorsektionen involveres

Der bliver sendt signaler og telefoneret, og straks fra morgenstunden er Teknisk Afdeling involveret ved bl.a. Motorsektionen i en tæt dialog med TKO på korvetten. Det står hurtigt klart, at det er et alvorligt havari, og alle kræfter bliver i første omgang anvendt på at redde mest muligt af den saltvandsfyldte hovedmotor. Her kæmper skibets maskinbesætning en brag kamp for at minimere skadens omfang.



Defekte lejedele fundet i gearkassen.

Voldsomme skader konstateres

En teknisk undersøgelse af hovedmotoren på Flådestation Korsør klarlægger, at dele fra lejerne i den tvungne trukne saltvandspumpe ved et totalnedbrud er blevet slynget ind i gearkassen og tandhjul på motorens forside med voldsomme skader på alle tandhjul i gearkassen som følgevirkning.

På bl.a. denne baggrund besluttes det at udskifte hovedmotoren, hvilket normalt foregår på et civilt værft i Danmark.

DANEX 2005

Værftsperioden i Århus Flydedok blev fastlagt til uge 39 og 40, og korvetten deltog i den nationale øvelse DANEX 2005 med turbine som fremdrivningssystem.

Ny hovedmotor klargøres

I denne periode forberedte Motorsektionen hovedmotoren, der skulle erstatte den defekte hovedmotor. Denne blev færdigsamlet på værkstedet, og prøvestanden blev klargjort til test af hovedmotoren.

På værft i Århus

Efter et tilfredsstillende testforløb blev hovedmotoren transporteret til Århus, hvor et omfattende adkomstarbejde på korvetten blev iværksat for at få den gamle motor ud af skibssiden og den nye motor ind og genmonteret samt opmålt korrekt i forhold til gearsystem m.m.

Korvetten atter operativ

Efter en prøvesejlads med tekniske justeringer og motortest i uge 41 blev korvetten atter meldt operativ på fremdrivningssystemet og deltog i JMC i november 2005.



Motor på vej til Århus Flydedok.

Tak fra PETER TORDENSKIOLD

Efterfølgende har TKO på Korvetten PETER TORDENSKIOLD fremsendt mail til deltagende aktører i opgaveløsningen:

”Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke for et godt samarbejde og velvillig assistance, både i forbindelse med udskiftningen, men også i forbindelse med den efterfølgende fejlfinding (prøvesejlads).”

Havarirapport skal udarbejdes

Der udestår nu at udarbejde en

egentlig havarirapport omkring hændelsen hin tirsdag nat i august måned, hvor målet må være at finde årsagen til havariet samt at tage ved lære og foretage korrektioner, så der ikke vil forekomme gentagelser.

Havareret motor genopbygges

Den havarerede motor er nu adskilt, og der vil efterfølgende blive foretaget en teknisk vurdering af behovet for reservedele m.m. for en evt. opbygning af en ny reservehovedmotor MTU 956 V 20 til korvetterne.



Brud på tandhjul i gearkasse.

En grønlandsfærd, sommeren 2005

TUT-bådene, som anvendes til udlægning af depoter for slædepatruljen Sirius, stod overfor at skulle have en gennemgribende besigtigelse, da dette ikke var sket siden afleveringen i hhv. 1992 og 1994. Inspektørerne Peter Munk fra Søværnets Materielkommando og Erik Brandt Eriksen fra Flådestation Korsør blev i sommeren 2005 sendt af sted for at udføre denne opgave.

Inspektørerne havde ført dagbog under turen, som herved viderebringes for læserne af Flåden i Korsør.



Vi kunne næsten ikke være der med knæene på grund af den trange plads.

Tekst og fotos: Peter Munk og Erik Brandt Eriksen

Afgang fra Danmark

Vi afgang fra Københavns Hovedbanegård den 17. juli 2005 kl. 1000 med ankomst Aalborg kl. 1450. Herfra kørte vi til Hotel Hvide Hus, hvor vi gik tidligt til ro, for vi havde bestilt morgenmad på hotellet kl. 0530 for at afgang med taxa fra hotellet kl. 0600. Kl. 0630 ankom vi til vagten i den militære del af Aalborg lufthavn. Vi havde fået at vide, at vi skulle være i "afgangshallen" kl. 0700.

Med ukrainsk lastfly

Kl. 1230 lettede vi i et ukrainsk lastfly, der var indchartret til formålet. De kunne åbenbart ikke få Hercules på vingerne. Vi måtte selv være med til at laste flyet. Piloterne sørgede for, at lasten blev fordelt, som den skulle. Vi var 13 passagerer, og der var 3 piloter.

Vel ankommet om bord lærte vi hinanden hurtigt at kende, idet vi sad

klods op ad hinanden. Vi sad på en hård træbænk med et skumgummiunderlag, som vi fandt. Det var nu ganske hårdt alligevel. I ryggen havde vi placeret selve rygsækken, da der ikke var noget ryglæn. Nå, med ørepropperne i og panden hvilende på lasten, efterhånden som trætheden meldte sig, gik det da.

Vi skulle formentlig lande på Island, idet det var et langsomt fly. Kl. 1650 fløj vi ind over land, og ganske rigtigt landede vi på Island kl. 1730.

Hold da helt op, hvor flyet støjede.

Ankommer sultne til Mestersvig

Efter at have fået brændstof på lettede vi kl. 1930 fra Keflavik mod Mestersvig. Forventet flyvetid ca. 3 timer. Da vi lettede, var der varmt i rummet, men efter kort tid var der hundekoldt. Herligt, vi ville vist ankomme til Mestersvig ca. kl. 2230. Hvordan mon vi så kom videre til Daneborg? Vi var rigtigt på skrump.

Vi fik morgenmad på hotellet kl. 0530 og havde ikke fået noget siden.

Vi landede kl. 2200 i Mestersvig i dejligt solskin. Her fik vi at vide, at de, der skulle til Daneborg, kunne fortsætte rejsen med et lille islandsk fly – en twin-otter fra Flugfelagg. Vi andre skulle vente på, at flyet returnerede fra Daneborg.

Landing på Ellaø

Afgang til Ellaø blev så kl. 0245. I mellemtiden havde vi været nede og besøgt Mestersvig's GRP-gummibåd. Afrejsen gik planmæssigt. Hunde, geværer, folk med pistoler og så os andre blev stuvet op i flyet. Den plads, der var til overs, blev fyldt op med fragt. Dog blev det vejet forinden, så flyet ikke blev for tungt. Hundene havde vi med til at beskytte os mod indtrængende dyr. Vi landede på Ellaø kl. 0315.

Bjørn på indbrud

Bjørnen havde været på besøg i vinterens løb. Skraldestativ og lokumsdør var maltrakteret. Der var ligeledes forsøg på indbrud, hvor madvarerne befandt sig. Det kunne ses på en tynd stålplade, der beskyttede dørhåndtaget. Dybe mærker efter kløer.

En moskusokse, der stod nede ved et af husene og åbenbart ikke havde bemærket os, fik et varselsskud (hvidt lys). Det fik dyret til at løfte hovedet. Et skud mere og tættere på fik den i galop og væk var den. Vi så heldigvis ikke kræet mere.

Sommerstationen rigges til

Derpå gik vi alle i gang med at rigge sommerstationen til. Vi civilister blev sat til at skrue vandtilførslen sammen, så vi kunne få vand på i alle rum. Vand til "badeværelse" og bådhus samt til pantry. Badeværelset var et lille skur, hvor der var rigget en gasvandvarmer til. Når døren blev slået op på vid gab - og med en udsigt ned over bugten med isbjerge sejlene sløvt af sted - så var det herligt med et dejligt varmt bad. Vi blev også sat til at starte el-værket op. Det var en gammel Lister-motor, luftkølet, som stod i et lille skur et stykke væk. Den kom da i gang. Hvad vi egentlig skulle bruge den til, ved jeg ikke, for det var lyst hele døgnet rundt. Nåh, måske til radioen.

Efter at have ryddet op efter bjørnen og hjulpet til med at bære gods på plads kunne vi rigge køjerne til. Klokken var nu også blevet 0430 dansk tid. Solen skinnede stadig, og det var svært ikke at kigge ud over bugten med isbjergene. Efter at have spist natmad, spaghetti brød og pølser, var det godnatid. Aftalte morgenmad til kl. 1200 lokal tid.

Klokken 1200 præcis blev der blæst i tågehornet som tegn på, at der nu var morgenmad.



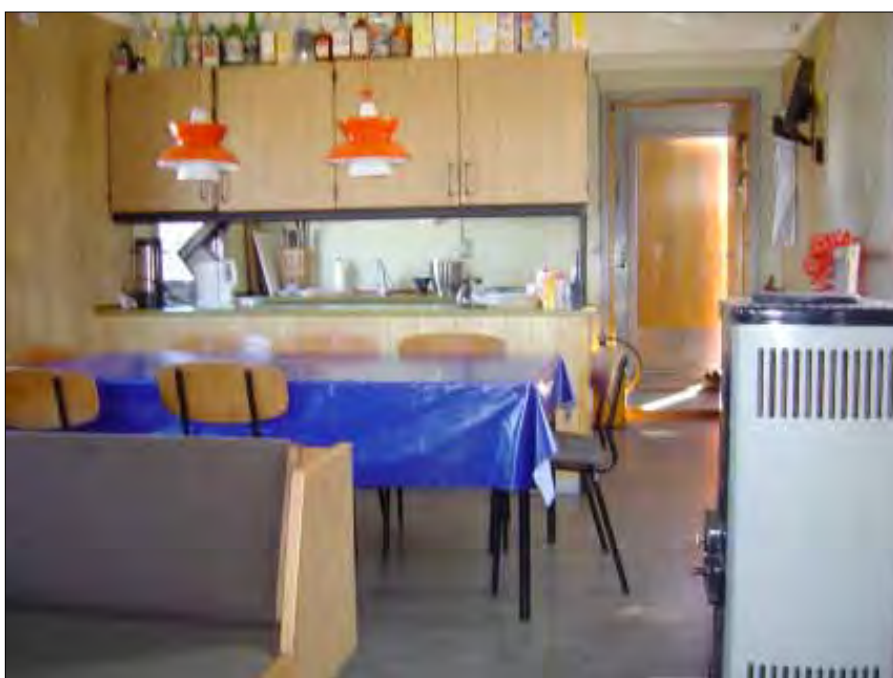
Ellaø set fra havet. Stationen bestod af flere huse beliggende på skråningen ned mod vandet.

Dovne vagthunde

Det var så fint vejr, at vi kun var inde, når vi spiste. Vi spiste fortræffeligt. Det var meget hyggeligt, og alle var i godt humør. De eneste 2 dovne væsener var vores vagthunde. De lå i skyggen af spisehuset hele tiden. Alle andre var meget flittige.

Fartøjer besigtiges

Fartøjerne DORTHE og ULLA, som vi skulle besigtige, stod på land iført „vintertøjet“. Efter at have fået presenningerne af bådene blev de klargjort til syn. Efter bundsyn blev først DORTHE klargjort til at komme i vandet, så vi kunne få startet op. Siden kom også ULLA i van-



Her indtog vi alle vore måltider på Ellaø.



Beddingerne på Ellaø. Her er det fartøjet ULLA, der viser sig frem.

det. Fartøjerne stod på nogle vogne. Først blev der rigget planker til, som vognhjulene kunne køre på. Derpå blev wiren fra et håndspil fastgjort til vognen, 2 mand ved spillet og 4 – 5 mand til at skubbe og styre vognen. I vandet kom den, og efter aftensmaden blev fartøjet prøvesejlet. Vi kom tilbage kl. 0100 efter prøvetur. Således sluttede dagen.

Isbjerge i vigen

Det var nu onsdag. Det var stadig

fantastisk vejr. Solen skinnede hele døgnet rundt. Det var stille, og med stationen placeret i en lille vig med drivende isbjerge tæt på, var det hele fantastisk. Klokken var nu 0930, og vi skulle spise morgenmad kl. 1000. Det var som om, uret var drejet lidt. Der arbejdedes til langt ud på natten, til gengæld stod vi lidt senere op om morgenen.

Arbejdet fortsættes

Efter morgenmad gik vi i gang med



Erik ved varden. Fotograferet ved 2300-tiden.

fartøjet ULLA. Det var svært at få ULLA i vandet. Hjulene på beddingsvognen nægtede at dreje rundt, men med asen og masen fra alle fik vi skubbet den genstridige vogn ud i vandet. Kl. 1500 var ULLA kommet i sit rette element, og vi besluttede at afgang kl. 1600 for en test af båden og for at udlægge depot på Kap Hedlund. Turen skulle som sagt starte kl. 1600, og vi forventedes tilbage kl. 0200.

Depot på Kap Hedlund

Dagen efter var det så rejsedag, hvornår vidste vi ikke. Vi blev lidt forsinket, så vi kom først af sted kl. 1730. Der var problemer med ULLA, der ikke ville starte. Der skulle lægges depot ud, så vi sejlede af sted i DORTHE. Efter ca. 4 timers sejlads ankom vi til Kap Hedlund, hvor Sirius havde en overnatningshytte.

Ingen veje til varden

Mens Sirius-folkene klargjorde hytten efter vinterhiet, fik vi lov til at gå hen til en varde, der lå ikke så langt borte. Vi skulle have gevær med i tilfælde af, at vi mødte et dyr, der ville angribe os. Det skete heldigvis ikke. Varden var placeret på toppen af et bjerg for at kunne ses milevidt omkring. Der lå post i den. Varden var bygget under 2. verdenskrig. Erik fotograferede brevet, der var skrevet af vardebyggeren. Vi skrev også en hilsen og lagde den ned i den rustne konservesdåse og satte låget godt fast. Tilbage med postkassen og stenen for igen.

Puh ha', hvor vi svedte, da vi skulle op til varden. Ingen veje, ingenting, og længere at gå, end vi troede. Tilbageturen var ligeså vanskelig.

Tilbage til Ellaø

Nå, tilbage kom vi. Imens havde Sirius-folkene repareret depothytten og lavet mad. Efter skafningen fik vi

samlet alt værktøj, tagpap, gasflaske, gryder m.m. sammen og sejlet det ud i gummibåden til DORTHE. Og så gik det hjemad. Kl. 0345 ankom vi til Ellaø. Vi var ret hurtige til at sige godnat. Vi skulle spise morgenmad kl. 1000. Så op kl. 0830. Vi skulle jo også pakke vores ting sammen.

På testsejlad med ULLA

Ved morgenmaden blev det besluttet, at vi skulle teste ULLA's motor, som "J.O." havde fået i gang, mens vi andre havde været på sejlad. Vi afsejlede kl. 1045, idet vi skulle være tilbage igen snarest muligt og ca. kl. 1200, for flyet ville afhente os kl. 1230.

Fordelagtige forsinkelser

Så gik turen videre til Daneborg, hvor vi skulle besøge de 2 andre fartøjer. Klokken var nu 1200, og vi var stadig på havet på vej hjem. Vi var lige i land på Ellaø et godt stykke væk. Her så vi en gammel fangsthytte. Kummerlige forhold, fangstmændene måtte leve under dengang. Vi håbede at nå flyet; det venter jo ikke længe. Sirius-folkene tog den slags forsinkelser med ophøjet ro. De var også mere vant til ændringer i flyveplanerne, end vi var. Vi nåede det. Flyet var forsinket.

Kurs mod Daneborg via Mestersvig

Kl. 1445 lettede vi fra Ellaø med kurs mod Mestersvig. Flyet kunne ikke flyve med ret megen last, da det var meget fint vejr. Vel ankommet til Mestersvig blev lasten hurtigt udskiftet med det, der skulle med til Daneborg. Der blev altid efterladt gods tilbage, men man håbede, at der altid var plads til lidt mere. Her skred piloterne dog hurtigt ind og afviste yderligere gods. I alt 7 personer + last. Af sted kl. 1530, og vi landede i Daneborg kl. 1630. – Ud med bagagen, alle hjalp til, brændstof på

flyet og af sted igen.

Det er nu den 21. juli kl. 1645, og vi blev vel installeret. Det var flotte værelser. Tænk eget værelse! På Ellaø havde vi en køjeseng - Erik øverst og Peter nederst - i bygningen, hvor tømrværkstedet og reservedelslageret var placeret. Nå, men det var også godt. Med al den motion og friske luft vi fik dagen igen, kunne vi sove hvor som helst. Kl. 1700 blev der meldt skafning, hvor den stod på suppe og and. Efter middagen gik vi rundt og så på lokaliteterne. Det var fascinerende at se området. Det var naturligt at rette blikket mod de store hundegårde med alle slædehundene, der var placeret rundt om. Dagen efter var der morgenmad kl. 0800, hvorefter vi ville gå ned til havnen og se på fartøjerne. Heldigvis fulgte vores Siriusmand Hansi med fra Ellaø. Foruden mange forskellige jobs var han også havnemand. For en gang skyld kom vi tidlig til køjs. Klokken var kun 2325.

Arbejdsopgaver uddeles

I Daneborg var der ret nye bygninger, ren luksus. Rigtige kamre med rindende vand. Men vi savnede nu den lille badehytte, hvor der var masser af varmt vand, og hvor vi kunne bade for åben dør med panoramaudsigt ud over bugten med de små isbjerge.

Efter morgenmad og gennemgang af dagens program begyndte arbejdsdagen. Arbejdsdagen var mere struktureret her i Daneborg end den var på Ellaø. Dagens program var et vigtigt punkt for Sirius-folkene. Her fik de at vide, hvad der skulle ske dagen igennem ved siden af de faste jobs, der nu engang var. Kokken skulle lave mad, en skulle følge radiotrafikken og de andre klappe hundene og give dem foder på faste tidspunkter. Her fik de også at vide, om der kom fly eller skib. Et pust ude

fra den store verden.

Fartøjer ilandtages

Efter gennemgangen af dagens program drog vi ned til fartøjerne. Til forskel fra Ellaø, hvor fartøjerne kom i vandet og blev der sæsonen igen, blev fartøjerne på Daneborg trukket op af vandet hver gang efter brug. Her i Daneborg var der ingen bro. Til gengæld anvendes der ikke rå muskelkraft, men en traktor. Betydeligt nemmere. Fartøjerne blev ligeledes lastet/losset, mens de var på land. Hertil anvendtes grabben på en gravko. Nemt.

Fartøjet STINE efterses

Det var nu fartøjet STINE, der stod for tur. Først syn af bunden, skrue, isafviser m.m. Derpå kahyt, styrehus og maskinrum. En gennemgang lig de andre. Derpå blev båden sat i vandet. Bådevognen var en vogn med lastbilhjul med vanger imellem og en traktor spændt for. Inden udsætning skulle alt grej være om bord, idet der som nævnt ikke var nogen liggeplads. Der var dog mulighed for at hente evt. glemte grej med gummibåden. Fri af vogn og med gummibåden på slæb (den var altid med) gik det af sted. Start kl. 1400 og retur kl. 1630. Hansi var lige ved at komme for sent til at fodre hunde.

En flot natur

Efter skafning sejlede vi ud på ny, denne gang med LONE. Her fik vi øje på et stort isbjerg, som vi sejlede hen til for at studere nærmere. Det var så stort som et parcelhus, og det er jo kun 1/10, vi ser af bjerget over vandet. Vi sejlede videre og kom til en lille flad ø, hvor 12 hvalrosser lå og slangede sig. De var ligeglade med os. Men vi holdt os også på behørig afstand. Det var nogle velvoksne skabninger. Nogle lå på siden, andre med tænderne lige i vejret. De hyggede sig rigtigt. Kl. 2145 var vi tilbage igen.

Lørdag „fridag“

Lørdag betød fridag. Men for sådan nogle foretagsomme fyre som os civile er det svært at forstå, at det er hviledag. Skrivning af kort til familien hører jo også til pligterne, så efter morgenmaden gik vi straks i gang med skriveriet. Kortene skulle med næste fly. Det kom de nok også, vi vidste bare ikke, hvornår det var. Antagelig bliver det samtidig med, at vi selv tager af sted.

Efter skriveriet gik vi over til den mere alvorlige del. Vi fik udarbejdet rapporter over de 4 fartøjer.

Søndag skulle vi ud på en længere depotsejlad for at teste den båd, vi ikke havde afprøvet gennem længere tid.

„DOC“ på pension

Efter en større komsammen lørdag aften kunne vi dog sove længe søndag. Grunden til den større komsammen var, at ”DOC” skulle på pension, og den nye ”DOC” skulle tiltræde. Vi fik fremragende mad og vin til. Det var første gang, vi fik dette mærkelige fluidum at smage under vores rejse. Senere på aftenen fik vi grønlandsk kaffe, hvor kaffen var urfjeldet, flødeskummet sneen på fjeldtoppen og fra ca. 30 – 40 cm afstand flammede nordlyset op og ned i glasset. Helt en værdig afgang for ”DOC”. Til middagen var to forskere, en italiener og en dansker, der boede i et hus på stationens område, inviteret med. Efter middagen spillede vi terninger om, hvem der skulle vaske op. Høflige som vi var, lod vi italieneren vinde, så han var den ene, der skulle vaske op.

På depotsejlad med sirius-folk

Vi tørnede til kl. 1000. Vi skulle selv lave morgenmad, så vi gik på med krum hals. Det viste sig, at vi var nogle af de første, der stod op. Der var nok en hel del, der havde betragtet fæ-

nomenet nordlyset i lang tid.

Da klokken blev 1130, sejlede vi sammen med 2 sirius’er på depotsejlad. Vi skulle lægge depot ud og gøre hytten klar til vinteren. Hytten lå ved Eskimonæs. Efter forlægning ud ad fjorden, forbi Sandø med hvalrosserne, kom vi ud i mere åbent farvand med meget is. Når vi skuede ud over havet, så det ud som om, der var is overalt. Det var der nu ikke, men vi skulle være opmærksomme og sejle uden om isskosserne/isbjergene. Vi blev spurgt, om vi ville skyde en sæl, hvilket vi takkede pænt nej tak til. Efter knap 4 timers sejlad råbte en af sirius’erne: ”Sæl”. Dette var signalet til, at geværene kom frem. Erik overtog styringen, og de to skytter satte sig op på fordækket. I området var der mange sæler, og sirius’erne var så venlige at lade dem alle sammen overleve. Men adrenalinet begyndte at pumpe, vi blev lige så grebet af at jage sæler som de andre. Efter 4,5 timer var vi fremme. Det var en flot vig med en lille halvø, hvor vi ankrede tæt ved. Ankermanden havde nær smidt ankeret ned i en stime store ørreder, som vi tydeligt kunne se i det klare vand.

Hytten lå godt beskyttet af fjeldet. Vi fik lov til at gå en tur, igen med gevær, medens de to sirius’er fik ryddet op og ild i komfuret. Det gik fint, og kl. 2030 spiste vi. Under gåturen rundt i terrænet fik vi øje på en lille flok moskusokser, i alt 7 stk. Heldigvis gik de og græssede langt borte. Ud over at skifte gammelt mad ud med nyt og komfuret rengjort, petroleumslamperne fyldt op og kontrolleret, tændstikæskerne med tændstikkerne halvt strittende ud af æsken for bedre at kunne få fat i dem, hvis fingrene var stive af kulde, blev udenomsarealet også klargjort. Kulforsyningen inspiceret m.v. Det er jo Sirius-folkene selv, der kommer forbi i de mørke vinternætter, så det var vigtigt, at alt var i orden. Det kan jo gælde livet.

Sirius’erne var så venlige at overlade de 2 brikse i huset til os gamle. Sirius’erne sov uden for på jorden på liggeunderlag i sovepose og med pistolen under hovedpuden. Vi fik lov til at have geværet med ind i huset. Man ved jo aldrig. Vi stod op, spiste morgenmad, fik vasket op og gjort hele hytten klar. Erik skrev i Hyttebogen, og vi underskrev os med navn



Eskimonæs med hytten i forgrunden og STINE til ankers ved halvøen.

og skibsinspektør. Skibsinspektør for at andre kan vide, hvem det var, der havde besøgt hytten. Det var for øvrigt interessant at læse om dem, der havde været der.

Vandalarm om bord

Omkring kl. 1100 tøffede vi af sted. Motoren havde vandladningsproblemer, så der måtte efterfyldes. Men så fik vi også afprøvet vandalarmen. Ikke særligt morsomt så langt fra alting, men der var ikke grund til panik. Der sejles altid med gummibåden på slæb. Vel ankommet til Daneborg fandt vi lækagen. Heldigvis. Vi fik også tid til at gå lidt rundt i Daneborg.

Fodringstid

Når hundene skulle fodres kl. 1700, kom ”hundeejeren” gående med en spand hundefoder. Alle hundene hylede op. Han gik ind i hundegården, gik hen og klappede førerhunden, stillede sig op og kiggede myndigt på alle hundene. Efterhånden som hundene fik et blik, lagde de sig roligt ned. Alle hundene. Der var vel 14 hunde i hver gård. Derpå gik han rundt og delte foder ud til hver hund. Foderet fik de på en lille træplade. Han gik hele vejen rundt, hvorefter han stillede spanden fra sig, kiggede rundt på alle hundene og sagde: ”værsgo”. Først da rejste hundene sig op og begyndte at æde. Det var lige som om, hundene havde en indbygget fjeder, for de fór op, da der blev sagt ”værsgo”.

Et kongeligt badeværelse

Daneborg ligger spredt ud over et større areal. Vi boede i den lange bygning oppe bagved den gule bygning. Det var en nyere bygning, hvor bl. a. Dronning Margrethe og Prins Henrik boede under deres besøg, så vi kan prale af, at vi har delt badeværelse med Dronningen. Foruden 3 værelser rummede bygningen også



Hundegård med foto og beskrivelse af alle hundene.

operationsstue for 2-benede og for 4-benede individer, trim-rum og diverse rum. Men ellers bestod stationen af radiotårn, værksteder, elværk, vandværk, fællesrum, diverse beboelser, 7 hundegårde m.m. På vejen ned til havnehuset var der en stor koloni af edderfugle, som, da vi var der, søsatte det ene kuld ællinger efter det andet. Der var vel hen mod 1000 fugle, der lå og rugede. Grun-

den til så mange fugle var samlet lige her tilskrives, at det er beskyttet område for fuglene. Der kom ikke rovdyr så tæt på stationen.

På det tidspunkt vi var der, var vi 15 mand til spisning. Vi levede godt, f.eks. fik vi en aften en gryderet med hasselbach-kartofler og pandekager til dessert. Af drikkevarer var der som altid vand, saftvand og kaffe til pandekagerne. I vinterperioden er der



Daneborg set fra søsiden.



En kold majestæt på vej ind i fjorden.

kun 2 mand på stationen. En til at passe radioen og en til at se efter elværk og vandværk.

Mange isbjerge

Det er fantastisk at betragte alle de isbjerge. Lige fra de små isskoser til de store isbjerge. Alle er forskellige. Nogle sejler majestætisk af sted, mens andre hellere vil klumpe sig sammen. Vi blev aldrig trætte af at kigge på al den is. Der blev fortalt os, at der ville komme et skib med forsyninger op til Daneborg om mandagen, men kort forinden det skulle komme, fik vi at vide, at det alligevel ikke kom. For meget is. Situationen kan hurtigt ændre sig. Til gengæld fik

vi så fornøjelsen at se skibet ved Mestersvig ved en senere lejlighed. For at anskueliggøre, hvor meget is, der er under vandoverfladen, er der her vist en strandet isskosse. Denne her isskosse rager op over vandoverfladen. En ting, der var godt, var, at isen buer indad jo længere den rager ned. Det gør, at det ikke er så farligt, at sejle tæt på isflagen - måske.

En interessant kirkegård

Daneborg har andre interessante ting at byde på, f.eks. kirkegården. Kirkegården fortæller om fangstmænd, der omkom i området. Den fortæller også om en korporal, der under krigen blev skudt under en ild-



Strandet isskosse ved Daneborg.

kamp med tyskerne.

Gravstedet er anlagt af Statsministeriet, men i dag ikke særlig godt vedligeholdt.

Tyskerne var før og under krigen interesseret i området til brug for bl. a. en vejrstation og radiostation.

I øvrigt stod der en gammel radiostation på området. Det var nok en station fra lige efter krigen. Den var helt komplet. Det var nok nemmere at lade hele huset stå med indhold og bygge nyt end at skulle skille sig af med alle de maskiner i huset. Det var også tydeligt, at der, hvor vi kom hen, lå gamle udrangerede komfurer og andet. Blot efterladt. Et sted vi sejlede forbi, stod der en hel del olietønder oppe på stranden. Det var efterladenskaber fra tyskerne. De var blot samlet sammen der. Ting ruster jo ikke, så de står der nok i mange hundrede år endnu.

Som tidligere nævnt lå der også et hus, hvor der, da vi var der, boede to forskere. De var oppe for at tælle moskusflokkene, antal dyr i flokkene, hvor store okserne nu var, o. s. v. Den danske forsker fortalte, at han fulgte dyrelivet i området. Også hvalrosserne og fiskebestanden blev der holdt øje med. De havde deres egen båd, helt ny, af aluminium med to store påhængsmotorer påmonteret. Der blev kastet lange blikke på båden af sirius'erne. Den så også nok så god ud, sammenlignet med de lappede gummibåde og de to fartøjer, der kun kunne sejle 8 knob.

Daneborg museum

Et museum var der også. Her kunne man fornemme, hvor svært det må have været at overleve, specielt om vinteren. Der var vist geværfælder, hvor den, der stod foran geværpiben og spiste den udlagte mad, blev skudt. Gamle geværer stod lænet op ad hyttevæggen. Der var vist en køje med et isbjørneskind. Det var ret primitivt.

Mange blomster

Det var dejligt livgivende, at der var så mange små blomster, der tittede frem. Der var mange farver. Vi gik jo nærmest rundt på golve klipper, hvis vi gik uden for de anlagte veje, der udelukkende bestod af skærver.

På vores sidste aften i Daneborg ville den nye DOC give indkøbsøkl. 2100. Vi fik at vide, at vi skulle have pænt tøj på. Sirius'erne måtte heller ikke komme i tårnets stue med arbejdstøj på. Nå, men det forløb næsten andægtigt, det var jo arbejdsdag næste dag. Vi studerede afgangstiderne meget. Det kunne jo tænkes, at det ville blive skudt lidt, bare en uge eller så.

Hvalrosser i fjorden

Men nej. Der var ikke noget at gøre, bare af sted. Heldigvis var det regnvej. Der hang tunge skyer ud over fjorden, og bjergtoppene var indhyllet i regntåge. Aftenen før, da vi sad og fik en øl, kunne Erik se nogle små hvalrosser boltre sig i fjorden ret ud for tårnets vinduer. Det skal siges, at der også var andre, der kunne se dem.

Afgang Daneborg

Vi pakkede vores ting, og kl. 0800 spiste vi morgenmad for sidste gang. Og så var det direkte ud til flyvepladsen. Vi afgik kl. 1015. Flyet var lidt forsinket. Det kom fra Zackenberg. Men af sted kom vi. Vi var 7 personer, 2 piloter og 2 hunde. I første omgang fløj vi til Ellaø for at losse fragt. 30 minutter efter fløj vi videre til Mestersvig. Vi var 2 forskere, 2 læger og 2 inspektører. Hvornår vi så skulle flyve videre fra Mestersvig, vidste vi ikke. Hundene var afleveret og flyet fløjet. Det ville så vende tilbage for at samle os op igen for at flyve os til Island. Vi fik at vide, at vi kunne spise i messen, men vi kom 5 minutter for sent. Lukket. Så nu sad vi i tårnet og spiste knækbrød med



Ikke alle kom fra Daneborg med livet i behold. Eli Knudsen faldt for fædrelandet i 1943.

leverpostej. Himmelsk, når man ikke har andet og er meget sulten.

Assistance til ulykke

På grund af en ulykke om bord på det skib, der ellers skulle have været til Daneborg, men som nu lå her i nærheden, fik vi ikke lov til at flyve med "vores" lille fly kl. 1730. De 2 læger blev straks sejlet ud til skibet. Senere ankom en helikopter, som

bragte den kvæstede mand ind til Mestersvig. Et Fokkerfly landede kl. 1930, og alle passagererne blev gennet ud. Møblementet blev flyttet rundt, så den kvæstede mand kunne ligge udstrakt i flyet. Bagefter fik vi og alle de andre lov til at komme med. Fokkeren var et rigtigt fly med tætte døre og varme. Det var jo ikke noget, vi var forvænt med på vores færd.



Et kig ind i museet.

Med fly til Reykjavik

Vi blev fløjet til Reykjavik indenrigs lufthavn, hvor der ventede en ambulance. Ved en senere lejlighed fik vi at vide af lægerne, at sømanden var styrtet ned i lastrummet og havde fået trykket brystkassen. Fra indenrigs lufthavnen gik vi ud til en taxa og blev kørt ud til Hotel Reykjavik, hvor der var bestilt værelse til os. Vi ankom til hotellet kl. 2315, blev indlogeret og slappede af over en øl.

På dansk jord igen

Op næste morgen kl. 0600. Flyet afgik kl. 0745 fra Keflavik, og vi landede i Kastrup kl. 1300. Kl. 1330 var vi ude, fik hver for sig fat i en taxa og kørte hjem.

Fik lige sagt farvel til lægerne.

Og som det hedder sig: Godt trætte, men en stor oplevelse rigere.



Blomster er der da heldigvis.

Atlantsejlerne

-en beretning om inspektionsskibene og deres besætninger gennem 100 år

Af Per Herholdt Jensen

Bogen skildrer med talrige eksempler de mangeartede opgaver, som inspektionsskibene de sidste 100 år har udført til gavn for det grønlandske og færøske samfund.

Læs bl.a. om forsvar af fiskeriterritorier og handelsinteresser, om skibes og besætningers kamp mod naturens kræfter i Nordatlanten, om kvindernes indtog i flåden og meget mere.

Skildringen af livet om bord på skibene er levendegjort af beretninger fra orlogsgaster, sergenter og søofficerer, der selv har været vidner til begivenhederne.

Per Herholdt Jensen er kaptajnløjtnant og har skrevet flere bøger om grønlandske emner, bl.a. Grønlands Kommando i 50 år (2001), udkommet på Aschehoug.

Fakta om bogen

Titel: Atlantsejlerne – Flådens inspektionsskibe i 100 år

Forfatter: Per Herholdt Jensen

Illustrationer: Illustreret

Omfang: 256 sider

Indbinding: Indb.

ISBN: 87-11-16729-7

Udgivelsesdato: 11.11.2005

Pris: 299 kr.



JULEHILSNER 2005



Flådestation Korsør

Kære medarbejdere.

Her ved årets afslutning må jeg konstatere, at 2005 har stået i omstillingens og usikkerhedens tegn.

- Det blev året, hvor vi skulle forberede og gennemføre de første skridt frem imod det nye forsvar, som jf. forsvarsforliget skal opstilles og være klart inden udgangen af 2009.

- Det blev året, hvor vi i ledelsen fik til opgave at indstille flådestationens personel til besættelse af stillinger i Forsvarets Personeltjeneste, Forsvarets Materieltjeneste, Forsvarets Regnskabstjeneste samt i OPLOG. Indstillingerne blev udarbejdet på baggrund af de ønsker om stillingsbesættelser, der var blevet fremsat af hver enkelt medarbejder. Imidlertid kunne ikke alle ønsker imødekommes, men langt hen ad vejen synes der at herske accept.

- Det blev året, hvor langt de fleste af os har måttet vente på en afgørelse om vores fremtidige tilknytning til Forsvaret. Mange af os har fortsat ikke fået endelig besked og må holde jul med usikkerhed om fremtiden.

- Det blev året, hvor de fleste blev indstillet til en stilling i den fremtidige struktur, mens enkelte desværre måtte indstilles til afsked i løbet af 2006.

- Det blev året, hvor vi blev udsat for prøvelser og kunne miste troen på, om der var nogen, der havde bevaret overblikket.

- Det blev året, hvor vi let forfaldt til at give andre skylden.

Men det blev dermed også året, hvor der blev yderligere grund til at holde sammen og støtte hinanden – tænke på sammenhold og fællesskab.

Lad os derfor acceptere den virkelighed, som vi befinder os i, og i stedet bruge vore kræfter på at se fremad.

- Lad os forberede os bedst muligt på fremtiden, selv om den for mange vedkommende fortsat ikke er endeligt afklaret.

- Lad os støtte i stedet for at give skyld - og derved give bedre betingelser for de, der er udset til at gøre arbejdet – hvilket vil være hjælp til selvhjælp.

- Lad os stå sammen og vise vi er stærke – at det er os, der har overskuddet til at tænke på andre.

- Lad os være dem, der fortrøstningsfuldt tager fat om opgaverne og søger at håndtere selv de vanskeligste situationer.

- Lad os være dem, der positivt bidrager til at skabe fremtiden, og som omtaler vores nuværende og fremtidige arbejdspladser og samarbejdspartnere på en måde, der skaber respekt. Respekt såvel inden for Forsvaret som udenfor, således at vi fortsat kan være stolte af vores arbejdsplads.

Hvorfor? Jo - fordi vi fortjener det!

Tak for det forgangne år og hermed ønsket om en Glædelig Jul og et Godt Nytår til jer alle og jeres pårørende. Vel mødt i det nye år.



*Kommandør Per Tidemand
Chef for Flådestation Korsør
og Chef for Marinedistriktselement Korsør.*

JULEHILSNER 2005



2. Eskadre

Til alt personel i 2. Eskadre's enheder og stab samt deres familier sender jeg de bedste ønsker om en Glædelig Jul og et Godt og Lykkebringende Nytår. Samtidig en stor tak til alle for en god og engageret indsats i 2005.

2005 var første år i en ny forligsperiode. For eskadren har året været et normalt år, hvilket har betydet et uændret højt aktivitetsniveau inden for alle eskadrens opgaveområder. Når der fokuseres på eskadren, har man ofte en tilbøjelighed til at fokusere på den spektakulære del af eskadrens virke, som fx det internationale engagement. De mere usynlige dele af eskadrens virke får alt for sjældent den opmærksomhed, de fortjener. Lad mig her understrege, at farvandsovervågningen i danske farvande, søopmålingen, skoleskibsejladser i SSD 4, dykkeruddannelsesaktiviteterne samt MLOG's konstante indsats både under øvelser og under ophold på flådestationen aftvinger den allerstørste respekt. Indsatsen er yderst professionel og stiller store krav til alle involverede. For nogle enheders vedkommende opereres der med et aktivitetsniveau til søs på op til 150 dage, hvilket vidner om en meget stor belastning for det berørte personel og deres familier.

Eskadren har ikke i 2005 deltaget i internationale operationer. Korvetten NIELS JUEL var planlagt til deltagelse i operation ACTIVE ENDEAVOUR, men nåede ikke at deltage, da et alvorligt gearhavari nødvendiggjorde, at enheden for-

lagde tilbage til Danmark. Efter henvendelse fra NATO har eskadren endvidere deltaget i overvejelserne om at lade korvetten PETER TORDENSKIOLDS besætning afløse om bord i NIELS JUEL primo december, således denne besætning kunne fortsætte dansk deltagelse i operationen frem til primo januar 2006. Imidlertid nød forslaget ikke fremme i Forsvarsministeriet.

I forligssammenhæng blev eskadren kun berørt i ringe grad. Sammenlægning af eskadrens og flådestationens regnskabspligtige myndigheder til én myndighed, der placeres i 2. Eskadre var et første skridt i retning af overdragelsen af de regnskabspligtige myndigheders opgaver til Forsvarets Regnskabstjeneste. Herudover har 2005 i forligssammenhæng været præget af planlægning af den ændrede eskadrestruktur, der træder i kraft 1. januar 2006.

Belastningen på eskadrens personel er meget stor. Opgaveløsningen lider imidlertid ikke under dette, for utallige besøg om bord samt tilbage-

meldinger fra mange eksterne myndigheder, nationalt såvel som internationalt, vidner om en yderst professionel opgaveløsning, som eskadren kun kan være stolt af.

Lad mig også rette en særlig tak til flådestationen for den gode støtte, der er ydet gennem 2005. Uden den ville eskadren ikke kunnet have løst de mange opgaver, som eskadren har løst gennem 2005.

En hilsen sendes også til Søværnets Taktiske Stab, hvor eskadren har værdsat samarbejdet det forgangne år.

2006 byder på et farvel til en række enheder og samtidigt goddag til en række nye enheder i 2. Eskadre. En ny operativ struktur indføres i søværnet, hvor søværnets skibe fordeles på to eskadrer i stedet for tre. Alle skibene forbliver dog baseret som for nuværende. De to eskadrers stabe bliver placeret i henholdsvis Frederikshavn og Korsør, men med stabs-elementer på den modsatte flådestation. Med skibe og stabe fordelt på to geografiske steder stilles der nye krav til ledelse og medarbejdere. Samtidigt åbner det også muligheder for et tværgående samarbejde mellem eskadrene henholdsvis i Frederikshavn og Korsør, som bør udnyttes bedst muligt. Der er nu en gang kun et søværn og jo bedre og mere samarbejde mellem eskadrene, jo større videns- og erfaringsudveksling opnås mellem eskadrene og jo mere homogent fremstår søværnet.

Glædelig Jul og Godt Nytår
BENT FABRICIUS.



*Kommandør Bent Fabricius
Chef for 2. Eskadre.*

JULEHILSNER 2005



Søværnets Taktiske Stab

I anledning af julen og nytåret 2005 sender jeg hermed mine bedste ønsker om en Glædelig Jul og et Godt Nytår til alt personale i Søværnets Taktiske Stab og deres familier. 2005 var året, hvor de første konsekvenser af forsvarsforliget fra 2004 begyndte at vise sig. Staben blev udvidet med adskillige medarbejdere, og planerne for vores nye bygning blev konkretiseret. Samtidig har det været endnu et spændende år med mange udfordringer og spændende opgaver, ikke mindst inden for vores øvelsesvirksomhed. I foråret planlagde og afviklede vi PLAYEX I, som denne gang også omfattede en større svensk flådestyrke. Det var første gang, at staben havde et direkte samarbejde med vore svenske kolleger, og øvelsen forløb til alles fulde tilfredshed. Senere på foråret deltog vi

i NATO-øvelsen LOYAL MARINER, som var den første certificeringsøvelse for NRF flådestyrker (NATO Response Force). Også denne øvelse indebar mange udfordringer og gav et godt udbytte, men årets højdepunkt inden for øvelsesområdet var uden tvivl vores egen nationale øvelse DANEX, som blev afviklet i september. Det var den største danskledede øvelse nogensinde med deltagelse af omkring 60 skibe fra 13 nationer samt et stort antal fly og helikoptere. Øvelsen blev indledt med flådebesøg i hhv. København og Gdynia, og ca. 40 skibe anløb København. Det var et flot syn med alle orlogsskibene ved Amaliehaven, på Langelinie og på Holmen, og besøget blev en stor publikums-succes og profilerede søværnet på bedste vis.

Årets sidste øvelse var den britiske øvelse NEPTUNE WARRIOR, som fandt sted ved Skotland i oktober/november. Det var en yderst krævende øvelse, som i høj grad udfordrede stabens professionelle kunnen, og samtidig var vejret ikke det bedste, så vi var noget møre, da vi vendte hjem til Korsør. I 2006 ser vi frem til mange tilsvarende gode og udbytterige øvelser, ligesom vi løbende vil arbejde på at udvide vores faglige virkefelt gennem vore øvrige aktiviteter.

Afslutningsvis vil jeg benytte lejligheden til at takke vore samarbejdspartnere i 2. Eskadre og på Flådestationen for endnu et år med et godt og tillidsfuldt samarbejde mellem vore myndigheder.

Flotilleadmiral Lars Rosendahl
Christoffersen
Chef for Søværnets Taktiske Stab.



*Flotilleadmiral Lars R. Christoffersen
Chef for Søværnets Taktiske Stab.*

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

