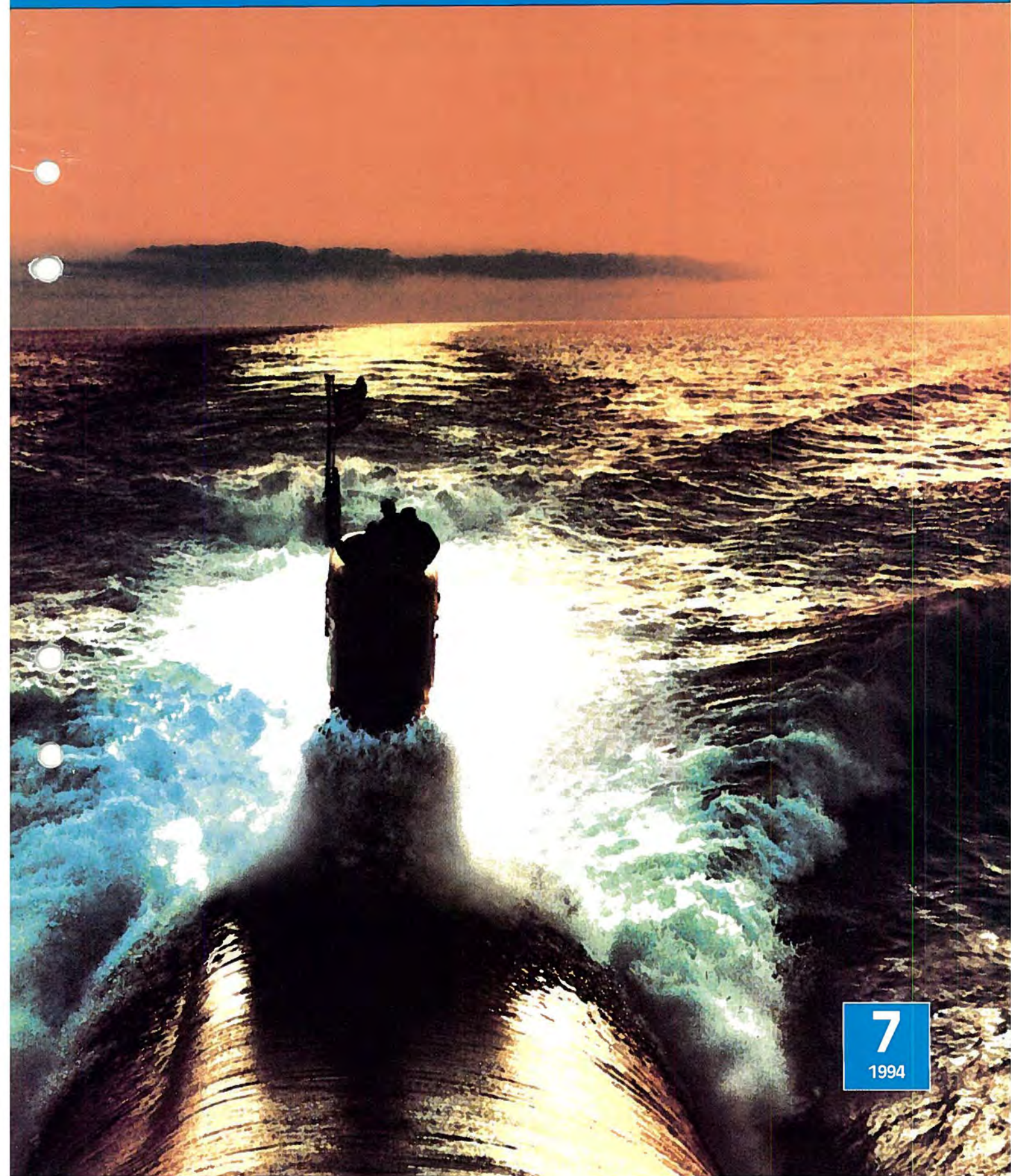




SØVÆRN

ORIENTERING

S



7

1994

Fra redaktionen

Det er redaktionen en glæde at kunne meddele, at bladet får mange henvendelser fra læsere udenfor søværnet, som synes at distribueringen af Søværnsorientering til den store kreds af maritimt interesserede i Danmark medvirker til at sprede oplysninger på en positiv og levende måde.

Det er også en glæde at høre fra pensionisterne, som giver udtryk for at bladet læses med stor interesse.

Redaktionen vil indtil videre fortsætte den linie, som er lagt. Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at de meninger og synspunkter, som fremstår i artiklerne ikke nødvendigvis også er søværnets.



Læs om

Søværnsorientering 7/94

Side

EXERCISE COQC-FIGHT 1994	1
Grønlandstjeneste i 60'erne	2
En arbejdsplads i Syditalien	4
BREDALs adoptionsbesøg i Nyborg	5
PETER TORDENSKIOLD i øvelse BRIGHT HORIZON	6
VEJRØ påsejlet	7
Hurtig afgang	9
THETIS KANUMAS – togt 1994	10
Dansk flådestyrke i Wilhelmshaven	11
Sommertogt med TULUGAQ	12
Overdragelse af Sølieutenantselskabets søkrigstaktiske spil til AIS	15
LAXEN på adoptionsbesøg i Grenå	15
BALTIC ENDAVOUR 94	16
Meddelelse om pensionistforening	18
Den 78. internationale Nijmegen March	18
Er traditioner af det gode eller...?	19
LINDORMENs deltagelse i STANAVFORCHAN	20
Flådemesterskab i Triathlon	21
Patruljefartøjet GLENTEN	21
Tøjmuseets foredragsrække	21
SØVÆRNETS MÆRKEDAGE	22
Leveregler for unge Søekrigere	24
Nye medlemskriterier i gamle foreninger	24
TRITON i Århus	25

Søværnets operative Kommando

Att. SVN ORT

Postbox 483, 8100 Århus C

Telefon 89 43 30 99

Telefax 89 43 31 41

Redaktøren: 89 43 30 05

Redaktion: Orlogskaptajn Steen Ovesen

Ansvar overfor presseloven: Kommandør E. Fage - Pedersen

Forside: Amerikansk ubåd i Atlanten

Tryk:

Kannike Tryk AS · Århus

Indholdet kan frit citeres med angivelse af kilde.

ISSN 0907 - 5038

Exercise COQC-fight 1994

Fra 8. til 12. august deltog TUMLEREN i exercise COQC-fight 1994.

COQC-fight'en (Commanding Officers Qualifying Course) er en øvelse for det norske ubådschefskursus, hvor de kommende chefer skal vise deres evner til at føre kommando på en undervandsbåd. Øvelsesområdet lå i Skagerrak, og til formålet var der lavet to midlertidige Submarine Patrol Areas. Eleverne fra chefkurset var ombord i den norske ubåd UTVAER, som er af ULA klassen. Da TUMLEREN ankom til den første øvelse fik vi desværre problemer med den passive sonar, så denne del blev gennemført i periskopdybde. Derefter dykkede vi ud for at fejlfinde på udstyret, og det tog ca. 5 timer at fastslå, hvor fejlen var. Da vi ikke selv var i stand til at reparere, forlag-

de vi mod den norske flådebase Marvika ved Kristiansand.

TUMLEREN ankom kl. 3 om morgenen.

Klokken halv syv ankom der en tekniker med reservedele, og det varede et par timer, før han var færdig og udstyret blev testet og fundet i orden. TUMLEREN afgik derfor 0900 for at deltage i den sidste øvelse. Her skulle inspektionsskibet HVIDBJØRNEN og STANFLEX enheden SVÆRDFISKEN agere en fjendtlig overfladegruppe, som skulle sejle nordover gennem TUMLERENS og UTVAERS patruljeområde.

Da TUMLEREN havde ligget i periskopdybde en halv times tid, opdagede vi to mål, der blev klassificeret som krigsskibe p.g.a. deres lanterneføring og sejladsmønster. I øvelsesordren hed det, at ubåden skulle fremprovokere kontakt, hvis skibene ikke selv havde opnået dette indenfor en time. Derfor satte TUMLE-

REN sin radar på i ca. 12 minutter. Udover at provokere gav det ubåden den præcise afstand til målene. Kort efter at radaren var bjærget, simuleredes en torpedoaffyring mod HVIDBJØRNEN og ca. 15 min. senere mod SVÆRDFISKEN. Begge skibene blev »ramt«, og TUMLEREN kunne herefter trække sig tilbage mod Frederikshavn, hvortil vi ankom fredag morgen.

Udbyttet af øvelsen var godt på trods af at vi måtte ind for at reparere, men det er jo også en del af virkeligheden. Udover at deltage i øvelsen havde TUMLERENS besætning fået god træning i procedurer, og ved ankomst Frederikshavn kunne chefen til mønstringen meddele, at to Kikonstabler samt en vagtchef hermed var blevet udchecket til ubådssejlad.

(TUMLEREN)

TUMLEREN
og HVIDBJØRNEN
mødes i rum sø



Grønlandstjeneste i 60'erne

Til belysning af forholdene i Grønnedal i »gamle dage« har tidligere overkonstabel i søværnet, Hr. Finn Jacobsen, sendt bladet en beretning, som hermed viderebringes til læserne.

Det var i 1963, noget sent på foråret, og jeg skulle tilbringe min allersidste soldater-weekend i Avderølejren. Jeg var blevet færdig med rekrutten og grønlandsuddannelsen og ventede nu spændt på, sammen med mine kammerater, at blive fløjet til Grønland.

Der havde lagt sig en modbydelig tæt tåge i morgentimerne, da vi ankom på flyvestation Værløse med vores udrustning.

Men det skulle ikke vare ret længe, før vi befandt os over skyerne i det herligste solskin.

Flyvestrækningen var Værløse til Keflavik på Island. Den tunge, firemotorede Douglasmaskine bar kæle-navnet »Cadillacen«, og den var rigtignok udstyret som et konkurrencedygtig passagerfly, bemannet med bl.a. en purser, som sørgede godt for os med omdeling af madpakker og drikke – men glemte at servere whiskysjusser på turen. Flyet var dog ikke udstyret med trykluftskabine, hvilket vi hurtigt erfarede, da vi over et område af det sydgrønlandske alpemassiv måtte »kravle« op i ekstra sikkerhedshøjde. Det føltes dog slet ikke så slemt med »klatreturen« ned til Narssaq, hvorefter flyet smøg sig gennem Skovfjorden som en behændig listetyv og foretog en smørlanding på Narssarssuaqbasens gamle, amerikanske flymåtter.

Men trommehinderne! – de ømmede sig noget.

På flådestation Grønnedal skulle jeg være udstationeret i sammenlagt 21 måneder, hvoraf ni var værnepligt.

Kort efter ankomsten blev jeg udstykket som officersmesse-gast, et job, jeg ikke havde nogen egentlig forudsætning for at klare. Alligevel var designeringen måske ikke så ilde, for i officersmessen stiftede jeg et kort bekendtskab med oberstløjtnant Westenholz fra Flyvevåbnet, som var stabschef ved Grønlands Kommando. Ingen gik forgæves hos ham, når han havde skønnet, der forelå et behov for at få løst en krise, som f.eks. den jeg var havnet i blandt søkokkene, hvis jargon jeg ikke rigtigt kunne tackle.

Det havde Westenholz bl.a. bidt mærke i, og en dag beordrede han mig ned på sit kontor. Han foreslog mig en øjeblikkelig forflyttelse til tjeneste som vejmand.

Og jobbet bestred jeg det følgende, halve år, indtil der blev en post ledig på arsenalet. Her var jobbet beskaffenhed en rigtig soldatertjans, som bestod i eftersyn og soignering af flådestationens artilleriudstyr, kanonpjecer, låsemekanismer og bundstykker, men det omfattede også vedligeholdelse af flådestationens jagtudstyr samt deponering af private jagtrifler.

I en så isoleret mandeverden, som den jeg oplevede på flådestation Grønnedal, kunne bølgerne godt gå højt, når artillerifenrikken, oversergenten og artillerimathen godmodigt var ved at ryge i totterne på hinanden. Jeg deltog selvfølgelig i løjerne med højt humør. Det var jeg nødt til. Uden lidt halløj i den daglige trummerum, kunne vi ikke overleve på flådestationen. Og et kammeratskab

af noget lignende styrke fandt jeg da også i beboelsesområdet på dæksbanen i selskab med Lars, Morten og Ulrik. De var kommet op på »studenteholdet« og var måske af en noget anden støbning, end den, man normalt møder iblandt artilleribesætninger. De var meget følsomt engagerede men ikke særlig studentikose.

Åndssnobber var de slet ikke. Sammen lyttede vi meget til klassisk musik, digtede fantastiske historier og nød i fællesskab selv de sidste krummer af den chokoladecake, vor mødre havde sendt op. Men det allerværste man kunne byde Ulrik var nok, når der blev pebet ud til mønstring i paradeuniform:

»Hjælp mig lige med kraven!«

»Åh, slipset, slipset mand! hvor er det nu?« Grænseløs forvirring. Morten grinede flabet. Ulrik nåede vistnok at møde frem til de fleste mønstringer. Det sidste jeg har hørt, er, at Ulrik er tiltrådt posten som departementschef i Statsministeriet. Men jeg har desværre ingen forbindelse med disse gutter, skønt jeg altid holder af at træffe gamle kammerater. Hvem gør ikke det?

Som jeg har været inde på, var det en mandeverden, og ensomheden kunne godt trænge sig på. Derfor var det specielt en stor oplevelse for mig, da jeg blev inviteret ud på en flyvetur i Catalina 868. Jeg blev proppet ned i sædet foran radiotelgrafisten og modtog min grønlandsdåb, da vi passerede Polarcirklen. I det hele taget havde catalinabesætningerne en stor stjerne hos os, især når vi i de lange, mørke vintermåneder kunne risikere at komme til at vente noget længe på vores post; og posten gik frem for alt. Når meldingerne fra radiostationen var sluppet ud om, at en



catalina var gået på på vingerne, hørtes der højlydt jubel overalt; ikke mindst, når vi kunne begynde at høre Twin-Wasp motorerne pruste ned gennem Grønnedal. »Post-post-post« lød det, og det gik ufatteligt hurtigt med at få bjærget sække og for postmanden at få færdigsorteret og omdelt posten.

En anden begivenhed jeg husker, var når chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral Münter, viste sine filmstrimler om flyvningens barn-dom på Grønland.

Han var ikke alene pionérflyver men også en habil filmfotograf.

Når admiralen således selv insistere-de på at projicere filmene, var det aldrig nogen tilfældighed.

Han var af den gamle officersstøbning, som vi kun sjældent så. Han var et dybt engageret menneske og en meget interessant personlighed at samtale med, om der var fælles inte-

resser at drøfte. Men der var lagt sevitut på det lokale radiounderholdningsstudie om ikke at lade »Admiralens Vise« afspille.

Måtte vi absolut høre Jørgen Reenberg, skulle det foregå, når admiralen var bortrejst.

Selv et så kortfattet erindringsskrift, som det jeg er i færd med at skrive om flådestation Grønnedal, ville være mangelfuldt uden at beskrive vejrfænomenet: Sydosten.

Dette er et orkanlignende uvejr, der i løbet af minutter kunne ændre vejrbilledet fra blikstille til det, der kommer nærmere katastrofeberedskab.

Blev sydosten varslet af meteorologerne, kunne den ramme området indenfor 10 minutter.

Det resulterede selvfølgelig i, at en ordonnans blev beordret ud for at forlange vinduer og døre stænget til. Jeg evner dog ikke at byde på nogen vindhastighed, men som en tilstede-

værende amerikansk marineofficer engang bemærkede:

- »From ever since the first gusty wind began to pick-up speed, hell was definitely loose, when this hurricane came howling through the valley«.

Jeg kunne berette meget mere om mit grønlandsophold, men det kræver tid og et større forarbejde, så det får vente til anden lejlighed.

Turen hjemover foregik i et af flyvevåbenets gamle arbejdsheste, der nu forlængst udfasede DC-3 fly. Men det var en styrkelse, at jeg fik stiftet bekendtskab med, hvad det i virkeligheden vil sige at flyve som passager. Vi var godt sammenrystede, da vi nåede hjem til flyvestation Værløse. Og tro mig! det er en løjerlig fornemmelse at gense fædrelandet efter 21 måneders uafbrudt fravær.

(Finn Jacobsen)

En arbejdsplads i Syditalien

I forbindelse med danske korvetters deltagelse i OPERATION SHARP GUARD i Adriaterhavet har søværnet stillet seniorsergent N.E. Jørgensen til rådighed for en fremskudt forsyningsbase i Syditalien. Her beretter seniorsergenten om sine oplevelser.

Jeg blev udstationeret til Grottaglie den 18 april for en periode af 6 mdr. i forbindelse med embargoen mod ex-Jugoslavien i Adriaterhavet. Forward Logistic Site (FLS), som er betegnelsen på tjenestestedet, ligger på en Italiensk marineflyvebase, Stazione Elicotteri Martine Militare Grottaglie 25 km syd for Taranto, nede i svangen af støvlen. Der arbejder ca. 500 mand på basen, hvorfra



Seniorsergent N. E. Jørgensen støtter en canadisk HERCULES



US Navy helikopter med 18 tons gods og 62 passagerer

der flyves med helikoptere og en eskadrille Sea Harriers, men her lander også en del store fly, f.eks. C 130 Hercules med post, gods og passagerer til skibene. Området ligger nede i en gryde, - uden bjerge i nærheden, så her er meget varmt, om dagen 40-45 grader, om natten 32-36 grader. Syditalienerne kalder det også for Nordafrika.

Grottaglie er en by på ca. 32.000 indbyggere, der er mest kendt for sine mange keramikværksteder. Den lokale vin kan drikkes, men kun ét glas. Her dyrkes druer, oliven, tomater og ferskner, og her var meget smukt i foråret, men nu er alt svedet af. Man ser næsten ingen turister, men kan man tåle varmen, kan jeg anbefale en bilferie hertil. Kysten over til Adriaterhavet er næsten kun klipper og den er meget barsk.

Men på den anden side, oppe i Tarantobugten, findes en masse dejlige badestrande, og vandet er meget

rent. Desværre taler Syditalienerne ikke engelsk, så vi har haft lidt sprogvanskeligheder, men det gik med fingersprog og store armbevægelser.

Vi arbejder 6 mand på FLS, 2 canadiere, 1 irlænder, 1 franskmand 1 græker og så mig. Det er et meget spændende og alsidigt job, man lærer en masse om »fremskudt forsyning«. Her er meget at se til, mange tons post og gods går gennem FLS hver md., og vi har også ca. 60-70 passagerer pr. md., som skal ind eller ud. Transporten foregår med helikopter op til 4-5 gange om dagen, hvor der flyves ud til skibene i områderne.

Telefonerne ringer meget, så man får talt med en masse mennesker, og vi indgår i en vagttørn, så skibene altid kunne få fat på os. Vi har heldigvis kun haft få partientevakueringer, hvoraf 3 alvorlige, og desværre mistede en ung pige livet i september.

Vi sidder ikke meget stille, og der er ikke to dage, der er ens, derfor går tiden også hurtigt. Vi er et godt team, som arbejder fint sammen, og vi hjælper hinanden med de mange opgaver, og jeg kan roligt sige, at problemerne er blevet løst. Det er dejligt, at man kan samarbejde på tværs af landegrænserne, og det har også givet pote, idet vi får megen ros fra skibene.

Vi har en god hjælp her på FLS ved den italienske orlogskaptajn La Sala. Han er vores forbindelsesofficer og gør alt for, at vi skal føle os hjemme under de fremmede himmelstrøg. Det har også været en fornøjelse at samarbejde med de to danske kor-

vetter, som har deltaget i embargoen. Der kom en del forsendelser til dem, og når det sommetider har knebet med at få grejet frem til FLS, skyldes det et lidt tungt system i den Italienske told. Det var herligt at komme ombord i korvetterne, hvor man følte sig velkommen, kunne tale dansk og ikke mindst få en god gang dansk mad, som man savnede af og til.

Det gode samarbejde jeg har haft med Forsyningsafdelingen ved Flådestation Korsør vil jeg også nævne. Der har været mange telefonsamtaler, men i de fleste tilfælde har systemet virket tilfredsstillende, opgaverne er blevet løst hver gang, og det har været en fornøjelse at samarbej-

de med speditøren og materielforvalteren i Korsør.

Nu er min tid her snart forbi, de 6 mdr. er gået, og jeg glæder mig til at komme hjem til Danmark.

Det har været en positiv oplevelse, en udfordring af de store, og det har givet en del at tænke over.

En hilsen og tak skal lyde til mine gode venner og kollegaer på FLS Grottaglie, Mick Smidt, Gerry Tobin, John Wahls, Phillip Da Motta, Niclos Donas og CDR La Sala.

(Niels-Erik Jørgensen).

BREDALs adoptionsbesøg i Nyborg

I week-end'en 2.-5 september aflagde torpedomissilbåden BREDAL besøg i sin adoptionsby Nyborg.

Forventninger og forberedelser var på det højeste, da BREDAL fredag formiddag gik til Kerteminde, for at indlede adoptionsbesøget med en sejlsads i Storebælt til Nyborg for repræsentanter fra kommune, presse og forretningsliv.

Om lørdagen afholdt BREDAL i samarbejde med marinehjemmeværnsskutteren GEMINI bl.a. et åbent skib arrangement med ca. 600 besøgende. Medvirkende til det store besøgstal var søværnets flyvetjeneste, der med en LYNX helikopter udførte en flot hoist af et besætningsmedlem, og derefter, til stor glæde for publikum, landede på kajen til fremvisning.

Efter skibschefens frokost om søn-



BREDAL på vej til Nyborg

dagen for byens repræsentanter var det igen tid til et åbent skib arrangement. Dette blev indledt af Søværnets Tambourkorps, der marcherede gennem byen, og således »afleverede« ca. 400 besøgende til skibet. Foran BREDAL udførte tambour-

korpsen på blændende vis et tatoo. Søndagens omfattende program blev afsluttet med middag i Nyborg marinedforenings lokaler, hvor de unge søfolk samtidig fik et indblik i gamle maritime traditioner og historier.

(BREDAL)

PETER TORDENSKIOLD i øvelse BRIGHT HORIZON

I perioden 11. – 22. september deltog korvetten PETER TORDENSKIOLD sammen med andre danske enheder i øvelse BRIGHT HORIZON 94.

Øvelsen foregik primært i Skagerrak. Foruden PETER TORDENSKIOLD deltog 1 ubåd, 5 torpedobåde og 2 minelæggere.

Endvidere deltog der enheder fra de norske, engelske, tyske og hollandske flådestyrker med bla. 4 ubåde, 6 fregatter, og herudover missilbåde, minestrygere og forskellige støttefartøjer.

Ud over skibene var mange fly involveret i øvelsen, som havde til formål at øve Multi-National-Maritime Force (MNMF) operationer.

I den første uge af BRIGHT HORIZON blev der gennemført grundlæggende typetræningsøvelser, herunder f.eks. antiubådsøvelser, luftforsvarsøvelser, boardingøvelser og sidst men ikke mindst havariøvelser.

Den 15 september viste Skagerrak sig fra den hårde side. Der blæste en vind på 27 m/s, og bølgerne var store som højhuse. Stormvejr med vindstyrke 10 blev noteret i skibsjournalen.

Det var længe siden korvetten havde sejlet i så hårdt vejr, men selvfølgelig var søsurringen i så god en stand, at korvetten ikke fik skader. Bølgerne sørgede dog for, at gæsstagen blev knækket. Men med stævnen lige op i bølgerne bjærger korvetten sig nu godt. Alt det nye personel, der var ombord, fik en kraftig forsmag på, hvad det vil sige at stå til søs.

En stor del af den første uge gik med Antisubmarine Warfare, herunder træning af skibe og Maritime Patrol Aircraft i målfølgning med stadigt stigende sværhedsgrad og efterhånden med friere tøjler for ubådene med mulighed for engagement. De forskellige faser bekræftede for alle enheder, at det er svært at udføre effektive anti-ubåds operationer, men de indledende øvelser var dog værdifulde for besætningens træning.

Der blev ligeledes afholdt en del luftforsvarsøvelser, hvor Anti-Air Warfare skulle øves.

Der var fly med fra Danmark, Tyskland, Norge og England. Scenariet var som regel opbygget således, at man fik trænet en koordineret indsats af alle til rådighed værende ressourcer, dvs. først engagement med Combat Air Patrol fly og derefter indsats af skibenes missil- og kanonsystemer.

Den første del af BRIGHT HORIZON bød også på en boardingøvelse. Det har korvetten prøvet en hel del gange i Adriaterhavet, men med nyt personel ombord var det godt at få det genopfrisket. Skibet, vi skulle boarde, var minelæggeren FALSTER. Skibets last skulle bestå af 100 tons ananas på dåse og 10 tons personlige ejendele. Et boardinghold på 7 mand blev sendt ombord, hvor skibspapir og last blev undersøgt til bunds.

Alt gik efter planen.

Lørdag var den store dag for våbendivisionen. Der skulle skydes med 76mm og 20mm kanoner under en luftmålskydning sammen med den engelske fregat NEWCASTLE.

Et fly var i luften med et slæbemål, og der blev skudt flittigt på målet med flere træffere. Senere blev der gennemført en skydning med forlagt

sigte mod den hollandske fregat BLOYS V TRESLONG.

Den anden uges aktiviteter tog udgangspunkt i et tænkt krisescenarie, hvori flere lande var indblandet.

En Multi-National Maritime Force skulle forsøge at kontrollere krisen, og dermed indøve krisestyring/kriseshåndtering. Denne del af øvelsen mindede meget om de operationer, der forgår i Adriaterhavet.

Den sidste del af BRIGHT HORIZON var en krigsfase, der bød på samarbejde med Surface Combat Air Patrol fly og sejlads i minestrøgne områder foruden engagement af fjendtlige torpedo- og ubåde.

Næsten alt hvad der blev trænet i den første uge af øvelsen blev afprøvet i anden uge, og det var tydeligt, at samarbejdet mellem enhederne udviklede sig positivt, således at der ved øvelsens afslutning var tale om et godt fungerende flådestyrke. Alt i alt var BRIGHT HORIZON en god og lærerig øvelse for PETER TORDENSKIOLD.

I forbindelse med folketingsvalget d. 21 september gennemførtes d. 20 et prøvevalg for hele besætningen. Det viste sig, at prøvevalget ikke helt afspejlede det rigtige folketingsvalg, bla. fik lokallisten »Liste IB« (valgprogrammet minder meget om Jakob Haugaard) ca. 9 % af stemmerne, men det gav anledning til megen diskussion.

Næste morgen sluttede øvelsen ud for Frederikshavn, hvor den afsluttende Hot Wash Up skulle finde sted. Derefter sejlede korvetten mod basehavnen Korsør, hvor besætningen igen kunne få fast grund under fødderne og få en velfortjent weekend efter godt 10 dage til søs, herunder en del i ekstremt dårligt vejr.

(PETER TORDENSKIOLD)

VEJRØ påsejlet

Fredag d. 22 juli afgik orlogskutteren VEJRØ på patruljetjeneste under Sundets Marinedistrikt. Det skulle blive en usædvanlig tur.

Humøret hos besætningen var højt efter 3 ugers sommerferie med strålende vejr og en vejrudsigt, der lovede godt for de følgende uger.

Målet var »pinden«, besætningens kælenavn for Fehmern Bælt bøjen, hvor kutteren ankrede. Henad midnat sænkede roen sig over skibet. Ankervagten overvågede farvandet, og i det klare vejr med næsten 20 km sigt blev der meldt flittigt ind til marinedistriktet.

Da ankervagten tørnede kl. 03.00, var der kun 2 skibe at holde øje med. Det mest interessante kom sejlen østfra og befandt sig et par sømil fra bøjen. Skibet var plottet på radaren, så vagten senere kunne aflæse kurs og fart.

Da skibet passerede bøjen, satte det kursen direkte mod VEJRØ, således at begge toplys og begge sidelanterner var synlige. Dette er ikke unormalt, men almindeligvis fortsætter skibene deres drej, så de går tydeligt klar enten til styrbord eller bagbord. Dette skib fastholdt sin kurs. Vagten blev urolig og trykkede derfor gentagne gange på tågehornet, hvilket øjeblikkeligt kaldte chefen til broen. Her var vagten i fuld gang med at belyse det andet skib med VEJRØs projektør, men skibet ændrede ikke kurs.

Chefen afgav nu også signal med hornet, men uden resultat, hvorefter han trykkede på skibets interne alarmsignal for at få besætningen op på dækket.



VEJRØs styrehus udenfor...

Det andet skib blev fortsat belyst af vagten med projektør, afgivende korte blink samtidig med, at VEJRØ afgav korte toner, til sidst en fortsat tone.

Da skibet var inde på en afstand af 200 meter, vurderede chefen, at det ikke ville dreje af men kolliderende med VEJRØ. Vagten og chefen forlod i hast broen med kurs mod agterdæk-



– og indenfor!

ket, hvor skibets besætning befandt sig med deres redningsdragter og veste. Afstanden til det andet skib var under 50 meter, og det blev klart for alle, at VEJRØ ville blive påsejlet.

Sekunder senere skete kollisionen midtskibs i bagbord side. De der ikke allerede var sprunget i vandet, blev kastet overbord med voldsom kraft og kom i problemer under VEJRØ, der ved påsejlingen krængede mere en 100 grader (dele af overbygningen under vand). Ved krængningen kom chefen, kokken og maskinmanden i klemme under stræktovene på agterdækket.

Indviklet i disse fik chefen og kokken reelt suget shortsene af, da det andet skib passerede.

Efter passagen rettede kutteren sig op igen, og besætningen kom fri og kunne svømme til overfladen. Det var sekunder men føltes som minutter.

Maskinmesteren, der ikke havde nået at forlade sit lukaf og derfor var blevet kastet grundigt rundt, var nu

kommet på dækket og med hjælp fra 2 dækgaster, der var blevet trukket med op, da VEJRØ rettede sig, blev lodslejderen sat, så den øvrige besætning kunne kravle ombord. Da alle var vel ombord, og det var blevet konstateret, at ingen var livsfarligt kvæstet, gik chefen på broen, hvor der blev udsendt MAYDAY på kanal 16.

Samtidig havde mester startet maskinen, og besætningen, der nu havde iført sig redningsdragt- og veste, gik igang med at lænse skibet for vand.

Det andet skib, en containerbåd fra UNIFEEDER, gav sig til kende og undskyldte påsejlingen og tilbød sin assistance, men denne var unødvendig, idet et tysk redningsfartøj var nået frem.

En dækgast blev sejlet til tysk havn, hvor han blev syet for en dyb flænge i foden og et flækket øjebryn. Han kom dog tilbage til kutteren efter nogle timer.

Da man havde dannet sig et overblik

over skadernes omfang og art blev det besluttet at sætte kursen mod Korsør, hvor flere af besætningen tog turen omkring skadestuen for at blive tilset af en læge.

Mandag mødte besætning for ilandsætning af våben og ammunition, og tirsdag blev der afgivet søforklaring i Korsør.

Chefen for 2. ESK var bisidder for chef VEJRØ. Til stede var ligeledes marineauditøren, næstformanden i Søværnets Havarikommission samt en repræsentant for kammeradvokaten.

Tirsdag eftermiddag blev VEJRØ slæbt til Svendborg værft af orlogskutteren SAMSØ.

Besætningen på VEJRØ, der nu kan overtage søsterskibet FARØ, blev på grund af påsejlingen rystet ekstra godt sammen og har med god hjælp fra Forsvarets Center for Lederskab bearbejdet oplevelsen.

(VEJRØ)

Hurtig afgang

Dagen efter hjemkomst fra togt d. 21 juli fik HVIDBJØRNEN besked om at gøre sig klar til afgang igen fredag d. 5 august, næsten 4 uger før planlagt.

Fremskyndingen skyldtes, at VÆDEREN skulle afløses ved Færøerne, idet skibet skulle afgå til Sydafrika den 5 august. Der var således kun 1 1/2 uge til at få forsyninger og grej ombord og få genopfrisket de mest nødvendige færdigheder.

Tjenesten ved Færøerne blev begunstiget af blidt vejr, omend sommervarmen var slut. 10 grader var normalt i august måned og dis og regn manglede heller ikke, men havet holdt sig i ro – næsten. Det gav gode muligheder for uddannelse af marineleverne og fra slutningen af august også to kadetter.

Besejlsingsøvelser ved øerne blev kombineret med overvågning af fiskeriterritoriet ud til grænserne. Antallet af fremmede fiskerfartøjer var beskedent i perioden, og ingen større uregelmæssigheder blev konstateret ved kontrolbesøgene ombord.

Mod slutningen af september fortsatte HVIDBJØRNEN vestover mod Grønland og afløste THETIS som oprindelig planlagt.

Før afløsningen havde THETIS tilrettelagt et præsentationsbesøg på Vestmanna øerne med deltagelse af den danske ambassadør i Island, Karl Otto Kappel. HVIDBJØRNEN fik til opgave at overtage dette program og blev dermed det første store inspektionsskib, der anløb Heimaey på Vestmanna øerne.

Efter vulkanudbrudet i 1973 er Hei-



HVIDBJØRNEN forlader Heimaey

maeys naturhavn blevet bedre beskyttet, men indsejlingen mere krogget. Havnen er ikke så stor, navnlig er svajeplassen begrænset, og der skulle vise sig blot at være 20 meter agter og 10 meter for under omsvæjningen, når et par trawlere lå uden på hinanden langs kajen.

Under en reception ombord indløb kl. 21.30 alarmering om et flystyrt ret ud for øens flyveplads. Et tomtors fly med to personer ombord var styrtet i havet.

HVIDBJØRNENS helikopter var i luften tyve minutter efter alarmen, og lodsbad, redningsbåd samt et antal mindre fartøjer var gået ud.

Umiddelbart efter blev HVIDBJØRNEN bedt om at gå til assistance, da søen var voksende i området. Skibet var klar til afgang efter 25 minutter. I mellemtiden var en helikopter og et fly fra den islandske kystvagt kommet til. Eftersøgningen gav desværre intet resultat.

HVIDBJØRNEN gik tilbage til Heimaey og ind ved lavvande og med en del kraftige vindstød.

Lodsens lokalkendskab kom til sin

ret, og erfaringerne fra morgenens anløb kom godt tilpas.

Lørdag morgen blev flyvraget med den ene omkomne ombord fundet, drevet iland i strandkanten mellem havnen og landingsbanen.

Øen med dens fantastiske natur og endnu varme krater samt et bysamfund på næsten 5000 mennesker var en stor oplevelse. Det samme var vejret som skiftede mellem sol, regn og slud, blæst og næsten stille.

Efter dette par oplevelsesmættede dage forlagde HVIDBJØRNEN til fiskebankerne ved Grønlands østkyst for at overvåge aktiviteterne der.

Det længe imødesete forsyningsanløb af Reykjavik kunne begynde torsdag d. 29 september. De kendte aktiviteter, som udflugt til den blå lagune, Tingvalla, Geysir og Gullfoss fandt sted i det flotteste vejr med nysne på fjeldtoppene.

Allerede søndag formiddag begyndte forlægningen til den uge, der markerede midtpunktet af togtet – 2 måneder efter afgang og med godt 12000 sømil på loggen.

(HVIDBJØRNEN)

THETIS KANUMAS-togt 1994

Efter en hektisk uge inden THETIS skulle starte sit seismiske togt 1994, kom skibet afsted den 14 juli fra Frederikshavn.

Forlægningen til Grønland forløb uden problemer, og THETIS ankom planmæssigt til Grønnedal for bunkring, hvorefter der forsattes til Nuuk med ankomst den 20. juli. Her blev det seismiske personel taget om bord, og THETIS sejlede ud til sit første operationsområde vest for Fyllas Banke for at starte den seismiske opmåling.

Opmålingen på vestkysten forløb nogenlunde planmæssigt på trods af flere forsinkelser forårsaget af det seismiske udstyr, som bevirkede, at skibet var nødt til at afbryde en seismisk linie, vende rundt og fortsætte derfra, hvor linien blev afbrudt. Det skal bemærkes, at det tager ca. 2 timer at vende rundt og genoptage linien. Dette skyldes bl. a., at THETIS trækker et 3,5 km langt kabel efter sig samt 4 strenge af luftkanoner. Det betyder, at der kun må drejes med en hastighed af max. 6 grader pr. min., og at farten maksimalt må være 4,5 knob.

Opmålingen på vestkysten varede indtil natten mellem den 10. og 11. august, og der blev i alt opmålt en distance på 1686 km.

THETIS forlagde derefter direkte mod Reykjavik for et forsyningsmæssigt anløb. På vej rundt om Kap Farvel blæste det op til stormstyrke, hvor der sejlede i meget hårdt vejr i ca. et døgn.

I dagene forinden afsejlingen fra Reykjavik var iskortene fra meteoro-

logisk institut blevet studeret meget nøje, og der var blevet udført et par isrekognoscerings-flyvninger med Gulfstream III fly, som havde installeret en SLAR (Sidelooking Airborne Radar) ved hjælp af hvilken, man kan overskue et stort område og se hvor meget is, der er. Disse radarbilleder blev transmitteret til THETIS, som studerede dem grundigt.

SLAR-billederne og iskortene var deprimerende læsning, idet det så ud som om der ikke var basis for at sejle op til området for at måle op. Det så ud til, at THETIS' manøvre muligheder var meget begrænset med det seismiske grej i vandet.

Det blev dog besluttet at kigge nærmere på issituationen. Da vi kom frem, kunne vi se, at det nok var muligt at sætte grejet og starte opmålingen på trods af, hvad iskortene sagde.

Den oprindelige plan var, at der primært skulle måles op i området mellem 78 grader N og 81 grader N, men det viste sig dog, at vi »kun« kunne komme op til 78 grader-29'N, som blev det nordligste punkt på dette års togt. Opmålingsområdet blev derfor begrænset i området mellem 75 grader N og 78 grader 29'N.

Der skulle manøvreres meget mellem isen under opmålingen, og da det på et tidspunkt blæste kraftigt op, blev det besluttet at hive hjem og gå til Danmarkshavn og afvente vejrbedring, da isdriften umuliggjorde videre opmåling.

Opholdet i Danmarkshavn blev på et døgn, og besætningen fik lejlighed til at komme i land og se på naturen. Forudsætningen var dog, at der var mindst en person på hvert »ekspeditionshold«, der var bevæbnet på grund af risikoen for at møde isbjørne.

Der blev observeret en enkelt isbjørn, som opholdt sig ved vandkanten meget tæt på vejrstationen. Den flygtede dog hurtigt ud i vandet, da folk kom for tæt på.

THETIS benyttede lejligheden til at invitere vejrstationens personel til en lille forfriskning om bord. Det var de meget glade for, idet det ikke er hver dag, de ser andre menneskere, og næste skib forventes en gang i 1996. Da vejret atter var blevet bedre, sejlede THETIS igen ud i opmålingsområdet, hvor der både blev observeret sæler og et par hvalrosser, der lå og soled sig på isflagerne.

Den 5. sep. efter et par SLAR-flyvninger dagene i forvejen, som viste, at det ikke var muligt at forsætte i opmålingsområdet blev det besluttet at stoppe det seismiske arbejde for i år. Efteråret nærmede sig tydeligt, og der var begyndt at danne sig ny is i området, så det blev derfor vanskeligere og vanskeligere at forsætte.

THETIS forlagde derfor mod Reykjavik og skulle efter opholdet der påbegynde fiskeriinspektion på Grønlands østkyst indtil hjemsejls med planmæssigt ankomst den 6. oktober til Frederikshavn.

På Grønlands vestkyst blev der i alt opmålt 1686 km og på østkysten 1637 km.

THETIS' helikopter fløj i alt ca. 65 timer fra 21. juli-6. sep.

der blev i alt udført 9 SLAR-flyvninger med Gulfstream

III, og det blev sammenlagt til 50 timers flyvning.

(THETIS)

Dansk flådestyrke i Wilhelmshaven

I dagene 1.-4. juli aflagde en dansk flådestyrke uofficielt besøg i Wilhelmshaven. Styrken bestod af FLYVEFISKEN, øvelseskutterne THYRA & SVANEN samt Marinehjemmeværns-kutterne CARINA & ANDROMEDA fra hhv. Esbjerg og Thyborøn.

Anledningen til besøget var »Wochenende an der Jade«. Flådefartøjer fra 7 andre nationer havde ligeledes

fundet vej til Wilhelmshaven, der samtidig fejrede sit 125 års byjubel.

Det blev en spændende weekend med et væld af aktiviteter.

På basen havde man arrangeret noget nær en totalforsvarsudstilling, hvor offentligheden kunne besigtige dele af 'Bundeswehrs' materiel og formåen. Skibene – ialt 23 – holdt tillige åbent for de gæstende, og FLYVEFISKEN havde over weekend'en ialt 635 besøgende.

Efter en interessant og underholdende weekend sejlede søværnets enheder hjemover gennem Kieler-kanalen,

medens MHV-kutterne returnerede til deres respektive havne.

Det havde været et interessant møde med de velrenommerede MHV-sejlere, hvor man fik lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med også den side af vort søforsvar.

Besøget i Wilhelmshaven gav ny næring og inspiration til fortsat samarbejde nationerne imellem – også på det sociale niveau, hvor de tyske værter også gør en fremragende indsats.

(FLYVEFISKEN)

MHV-kutteren ANDROMEDA



Sommertogt n

Året igennem arbejder søværnets inspektionskuttere i Grønland med mange forskellige opgaver. Her fortæller TULUGAQ om en spændende periode med assistance til fremmede.

I løbet af forsommeren gennemsejlede kutteren Grønlands vestkyst fra Ilulissat til Uummannaq til Sisimiut og ankom i strålende solskin til Nuuk den 01 juli. Formålet med turen var på vegne af farvandsvæsenet at føre tilsyn med vandstandsmålerne i havnene. Vandstandsmålerne forsyner Farvandsvæsenet med data, der benyttes til udarbejdelse af tidevandstabeller. Foruden tilsynet med vandstandsmålerne udførte de to mand fra Farvandsvæsenet, som var med ombord, med hjælp fra TULU-

GAQs besætning en monitorering af de oceanografiske forhold ved Vestgrønland.

På positioner op til hundrede sømil fra Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Kap Desolation og Kap Farvel målttes saltholdighed og temperatur med en profilerende måler.

Desforuden blev vandprøver indsamlet til kalibrering af måleren. De indsamlede data bliver behandlet, kvalitetskontrolleret og lagret i Farvandsvæsenets oceanografiske database. Man udveksler oplysningerne med Grønlands Fiskeriundersøgelser, der måske kan finde en sammenhæng mellem disse data og størrelsen af torskebestanden på vestkysten.

Efter afgang fra Nuuk blev kursen sat mod målestationerne på Fylla Banke, som blev færdiggjort samme dag kl. 20 Derefter forlagdes mod Paamiut-sektionen, men vejrguderne ville det anderledes. Det blæste 25 sekundmeter fra SW.



Tromlerne rulles i land ved Parker Snow Bugt

TULUGAQ søgte derfor læ ved Ravens Storø. Besætningen forsøgte sig i fiskeriets ædle kunst med sætning af et par laksegarn, vi skal dog være glade for, at vi ikke skulle leve af resultatet.

Onsdag den 6 juli blev Paamiut-sektionen afsluttet. Kap Desolation-sektionen blev færdiggjort næste dag, og TULUGAQ manglede nu kun Kap Farvel-sektionen.

Der kunne forventes en del problemer med storisen på vej sydover, men grundige studier af iskortet og hjælp fra icereccflyet fra Narssarsuaq resulterede i fundet af en smal åbning i isen, der præcist ledte hen over målepositionerne.

Efter afslutningen af Kap Farvel-sektionen blev kursen sat mod Qaqortog, hvor vandmåleren blev tilset og tappet for indsamlede data. Lørdag den 6 juli sagde besætningen



TULUGAQ ud for julemandens hus i Spraglebugt

ed TULUGAQ



farvel til folkene fra Farvandsvæsenet og kl. 14 lettede deres fly med kurs mod København.

TULUGAQ forlagde mod Grønnedal for genforsyning inden turen nordover mod Thule kunne påbegyndes.

Efter genforsyningen sattes kursen mod Disko, nærmere bestemt rejsekassen syd for Disko, for at udøve fiskeriinspektion indtil den 18 juli om aftenen, hvor Ilulissat blev anløbet, og et rejsehold fra Danmarks Meteorologiske Institut kom til borde sammen med en mængde grej.

Rejseholdet bestod af to teknikere, hvis opgave det var at føre tilsyn med instituttets faste vejrinstitutioner.

Næste morgen afgik kutteren mod Nugsuaq-halvøen, hvor der er opstillet en campingvogn, der rummer alt

den elektronik, der styrer denne automatiske vejrstation.

Tulugaqs opgave var dels at transportere teknikerne fra vejrstation til vejrstation, dels at hjælpe med at bringe diverse udstyr o.lign. i land på lokaliteterne.

Oftest står stationen på et meget højt punkt, hvorfra der er frit til alle sider. Det er derfor en svær opgave for besætningen at slæbe alt grejet op på toppen af fjeldet. Af Kissavik (ex Teisten) havde Tulugaq lånt en lille firehjulet motorcykel til hjælp ved transportopgaverne.

Ved hjælp af havaritømmer og gummibåd blev køretøjet landsat, og efter besætningens mening var landgangen i Normandiet småting ved siden af vores landgangsoperation. Fra Nugsuaq-halvøen blev turen fortsat til Upernavik og derfra videre til Edderfugle-øerne. Disse øer ligger få timers sejlads fra Kraulshavn i uopmålt farvand.

Ved hjælp af et bådekkolod placeret i gummibåden, der sejlede foran kutteren, blev øerne anduvet fra vest. Der blev fundet og oploddet en ankerplads, og DMI-teamet samt deres grej kunne ilandsættes.

Hen på natten blæste det kraftigt op, og kutteren hev ankeret op og forlagde til sikker ankerplads ved Kraulshavn. DMI-holdet blev efterladt i campingvognen indtil den 28 ved middagstid, hvor de blev afhentet og kursen sat nordefter mod Thule Air Base.

Hertil ankom vi den 29 juli ved middagstid efter en spændende sejlads tværs over Melville-bugten. Bugten er på denne årstid fyldt med is, og kan kun besejles kystnært, hvis man er heldig at finde landvand.

TULUGAQ valgte at forlægge direkte fra Djævelens Tommelfinger til Kap York, hvorved man omsejlede isen i bugten.

Efter en begivenhedsrig week-end på Thule Air Base med sightseeing i



Flaget hejses på Isbjørne Ø

området og en icerece med Gulfstream-flyet med kutterchefen mandag formiddag over Nares Stræde og Kennedy kanal med henblik på rekognoscering for en sejlads til Hans Ø for suverænitetshåndhævelse og skift af det flag, der blev sat af TULUGAQ i august 1988, afsejlede vi om eftermiddagen fra Thule Air Base.

Intet dansk orlogsfartøj har for nyligt været så langt nordpå ved Grønlands vestkyst.

Kursen sættes mod Nordvestø i Carey-øgruppen, hvortil vi ankom samme dag ved aftenstide.

DMI-teamet blev ilandsat og påbegyndte deres arbejde. TULUGAQ sejlede videre til Narssarsuk, der er en nedlagt bygd ved Bylog Sund. Der skulle vi efter planen opsamle 60 tromler, hver med 200 l brændstof (petroleum, gasolie, benzin), der skulle fordeles videre ned ad kysten. Tromlerne var på stedet, men indholdet var blevet forbrugt af tilrejsende fangstfolk i vinterens løb. Af miljøhensyn opsamlede vi de tomme tromler og sejlede mod Qaanaaq, der er hovedbyen i Avanersuup Kommunia.

Her blev de tomme tromler ilandsat og nye taget ombord. En gummiged læssede fra strandkanten tromlerne ned i skibets jolle og gummibåd, der sejlede ud til reden, hvor kutteren lå for anker.

Den 2 august ved 21-tiden forlod vi Qaanaaq med tromlerne ombord og sejlede mod Kap York for at forsøge ilandsætning af 1. nøddepot dér. På grund af fastis i Kap York-området måtte ilandsætning opgives, og Parker Snow Bugt nord for Conical Rock blev valgt i stedet for. På lokaliteten findes en hytte, og størstedelen af tønderne blev ilandsat her den 3. august ved middagstid. Resten af tønderne blev ilandsat ved Narssarsuk.

Efter bunkring ved Thule Air Base blev kursen atter sat mod Nordvestø for afhentning af DMI-folkene og gennemførelse af flagskiftecermoni på Isbjørn Ø.

Den 5 august om formiddagen blev

øen besteget og parademæssigt flagskifte blev gennemført på toppen. Herefter blev kursen atter sat mod Qaanaaq for ombordtagning af tønder til udlægning af nøddepoter i nordlandet. Ved Sunrise Pynt ved Smith Sund blev de første tromler trillet i land og ved hjælp af taljetræk og brug af køretøj fragtet godt op over tidevandsmærket. Lidt syd for Kap Leiper ved lokaliteterne Anoritoq (Kap Inglefield) og Renselaer Bugt blev yderligere to depoter etableret. Herfra gik turen til Dalla Bugt til lokaliteten Siorapaluk II, der ligger lidt nord for 79N, hvor de sidste tønder blev ilandsat.

Vi havde nu løst opgaven i forbindelse med nøddepotudlægningen og havde Grønlands Kommandos tilladelse til at søge at nå Hans Ø for suverænitetshåndhævelse og flagskifte.

Efter 6 timers forlægning nordover i Nares Stræde og efter at være kommet på højde med Darling Peninsula på Ellesmere Island måtte TULUGAQ vende om grundet en pludselig opstået SW-lig vind med styrke af op til 30 m/s. Vinden pressede isen op gennem strædet og ville efter få timer lukke hullet ved indgangen til Kennedy Kanal. Kutteren søgte sydover og var på dette tidspunkt omkring 60 sm fra målet 80°49'N.

Der var følgelig stor skuffelse i besætningen, men også en forståelse for, at i disse ugæstfrie farvande er vejret enhver form for moderne teknik overlegen.

Medens kutteren afventede, at DMI-holdet færdiggjorde deres arbejde i Qaanaaq, blev det besluttet at vise flaget i Siorapaluk, der er verdens nordligste beboede bygd. Vi ankom ved aftenstide og gik på kaffemik hos nogle af de lokale beboere.

Bygden ligger meget naturskønt ved foden af et fuglefjeld og har en flot sandstrand. Man fanger sæler, hvalros og narhvaler, samt skyder isbjørne for opretholdelse af livet. En spadseretur gennem byen badet i midnatssol akkompagneret af hundeglam og med duften af nybrygget kaffe i næseborene, var en lise for

mangen en sømand den aften, oven på skuffelsen over de forgæves anstrengelser på atter at nå Hans Ø.

Fra Siorapaluk gik turen S-over mod Qaanaaq for tilbagemelding til de kommunale myndigheder samt for at tilse, hvor langt DMI-teamet var nået med arbejdet i byen.

Da de endnu ikke var færdige, sejlede vi en tur ind til Qeqertag, der er en lille bygd med 30 indbyggere, der uden lys og indlagt varme og vand driver jagt fra Harvardørne midt mellem to gletchertunger fra Heilprin Gletcheren. Efter et par timers ophold til ankers ud for bygden returnerede vi til Qaanaaq, hvor DMI-holdet og deres grej blev ombordtaget og så gik rejsen straks mod Thule Air Base, hvortil vi ankom den 9 august kl. 12.

Der blev afholdt en rask polardåb for DMI-folkene, der, i det lønlige håb om at kunne undgå Kong Neptuns hårde men retfærdige dom, havde klargjort til hjemrejsen. Efter dåben blev DMI-teamet ilandsat og grejet pakket ned og sendt med fly til Danmark.

Den 11 om eftermiddagen forlagde TULUGAQ S-over efter nogle gode dage i midnatssolens rige.

(TULU)

Vietnamesere i Frederikshavn

En vietnamesisk fiskeridelegation under ledelse af Vietnams fiskeriminister aflagde den 6 september besøg i Frederikshavn.

Delegationen besøgte bl.a. flådestationen og marinedistriktets o-rum.

Vietnameserne var så begejstrede over det de hørte og så, at de har anmodet Danida om at se på, om der kan etableres et uddannelses-samarbejde mellem Vietnam og Danmark omkring kystovervågning.

(FLS FRH)

Overdragelse af Sølieutenantselskabets søkrigstaktiske spil til AIS

Den 5. oktober foretog formanden for Sølieutenantselskabet, OK T. Jarnum, overdragelse af selskabets søkrigstaktiske spil til Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus (AIS).

Overdragelsen fandt sted på AIS, og det er tanken at det søkrigstaktiske bord, med tilhørende remedier, skal udstilles i AIS hovedbygning, hvor elever og besøgende kan få et indtryk af, hvordan man praktiserede undervisning i taktik i forrige århundrede.

Spillets historie daterer sig tilbage til 1879, hvor det blev introduceret i England. Bordet blev indført i den danske marine i 1880'erne og spillede gennemført i Sølieutenantselskabets regi.

Det søkrigstaktiske spil kunne bl.a. anvendes til indstudering af våbenengagementer, herunder artilleridueller og vædringstaktik, samt til



Overdragelsen besegles med håndtryk

mere komplicerede flådeslag mellem to flådestyrker.

De sidste egentlige spil blev gennemført i 1960'erne, og siden har bordet befundet sig på loftet af Søofficersforeningens lokaler i Søkvæsthuset i København.

Interesserede vil i fremtiden under besøg på AIS kunne studere de gamle spilleregler og se, hvordan taktik doceredes for mere end 100 år siden.

(AIS)

LAXEN på adoptionsbesøg i Grenå

I starten af september besøgte patruljefartøjet LAXEN adoptionsbyen Grenå.

Det var sidste gang den nuværende besætning får lejlighed til at aflægge besøg, idet den med udgan-

gen af september overtager søsterskibet RAVNEN.

Under opholdet deltog besætningen i en række arrangementer i byen, og man modtog selv besøg ombord, idet ca. 400 borgere fra

Grenå fandt vej til LAXEN i løbet af week-enden.

Mandag morgen tog man afsked med borgmesteren, marineforening og havnevæsen efter det vellykkede adoptionsbesøg.

(LAXEN)

BALTIC ENDAVOUR 94

Den første udelukkende militære øvelse i partnerskabets ånd med deltagelse fra såvel NATO-lande som lande fra den tidligere Warszawa Pagt løb af stabelen i Østersøen i dagene 5. – 9. september.

Øvelsen var planlagt som minestrygningsøvelse under navnet »Baltic Endeavour 94«. Deltagerlandene var Polen, Tyskland og Danmark.

Formålet med øvelsen var at demonstrere partnerskab og vilje til samarbejde.

Fra Polen deltog 2 skibe, fra Tyskland 2 og fra Danmark 1, FLYVEFISKEN med minerydningsdrone.

FLYVEFISKEN tilhører 3. Eskadre, hvis chef fungerede som observatør og repræsentant for Søværnets operative Kommando.

For øvelsens oplæg og planlægning stod CINCGERFLEET Glücksburg. Baltic Endeavour var i første omgang resultatet af et polsk-tysk samarbejde. En dansk enhed blev dog yderligere inviteret til at deltage. Det skete som en direkte følge af et samarbejde på højeste plan, idet forsvarsminister Hans Hækkerup fattede interesse for ideen under sidste års Nordiske Forsvarsministermøde på Bornholm, hvor den polske forsvarsminister var inviteret med som observatør.

Der har i løbet af de sidste par år været afholdt enkelte øvelser med deltagere fra østeuropæiske lande og NATO-lande, bl.a. SAR-øvelser, men denne øvelse var den første rigtige militærøvelse, hvor NATO-enheder arbejdede sammen med enheder fra et tidligere WAPA-land.

Derfor har der været stor politisk interesse omkring denne begivenhed, som helt naturligt også havde presens bevågenhed.

Den 5. dage lange øvelse var sammensat af lige dele tilvænning til nye partnere, socialt samvær og egentlige militære øvelser. De militære øvelser koncentrerede sig om minerydning og sømandskab.

Den 5. september sejlede for første gang siden 2. Verdenskrig 2 polske orlogsskibe ind på den tyske flådebase i Neustadt, som bl.a. huser 7. Tyske Minestrygereskadre. Lige i kølvandet på de polske minestrygere af NOTEC-klassen fulgte FLYVEFISKEN.

Mandag blev brugt til høflighedsvisser og indledende briefinger, hvor skibscheferne orienterede deres kolleger om deres skibe. Mandag aften samledes alle officerer i officersmessen i Neustadt til et beercall, hvor de kiggede hinanden an og gennemførte de første nysgerrige samtaler.

Næste dag var den første øvelsesdag, som forløb med sejladsovelser, der skulle lægge op til onsdagens minerydningsøvelse. Der blev bl.a. udført formationssejlad, slæbe-, og kommunikationsøvelser, som alle forløb planmæssigt. Det var her særligt positivt at konstatere, at der ikke var væsentlige problemer med at kommunikere på trods af sprogforskelle. For en sikkerheds skyld havde FLYVEFISKEN inden ankomst til Neustadt ombordtaget en sprogofficer, der blev brugt flittigt under briefing og præsentationer.

Den 7. september var den helt store parade-dag, hvor observatører fra NATO, Skandinavien, de Baltiske lande og Polen var inviteret.

Herudover var mere end 20 forskellige nyhedsmedier repræsenteret,

dækkende alt lige fra radio til satellit-tv og telegram-bureauer. Midt i al denne virak skulle de fem skibe fra tre lande præstere en minerydningsoperation på en rute med udlagte miner.

Første del af minerydningsoperationen var mekanisk strygning i formation. Da FLYVEFISKEN ikke er en stryger men en minejager, var den udpeget til at være »mine-disposal unit«. Dvs. hvis minestrygerne klippede en forankret mine, så den kom til overfladen, skulle FLYVEFISKEN uskadeliggøre denne.

De fire minestrygere, 2 polske og 2 tyske, strøg i formation, hvor én stryger er »guide« og holder kursen, og de øvrige lægger sig tæt op af denne, således at deres minestrygningsgrej lige netop overlapper naboens grej, hvorved den maksimale strygebredde opnås. To miner blev strøget.

I løbet af formiddagen sluttede Minerydningsdrone 1 (MRD1) sig til styrken og assisterede FLYVEFISKEN.

Eftermiddagen og aftenen skulle bruges til strygning med kombineret grej, dvs. udstyr der får minen til at detonere, fordi det påvirker den som et rigtigt skib i nærheden.

Udstyret består dels af en hammerboks, der efterligner støjen fra et skibs skrue og maskineri, dels af et elektrisk kabel som danner et magnetfelt som et skib. Det var også her, FLYVEFISKEN's specielle udstyr med bl.a. MRD 1 skulle vises frem, men da det ikke var teknisk muligt at arbejde i feltet samtidigt med de 4 strygere, valgte FLYVEFISKEN at lade MRD 1 lokalisere et vrak et stykke væk fra ruten.

FLYVEFISKEN gik friskt til sagen og sendte minerydningsdronen ud i

det angivne område. MRD 1 satte sin specielle sonar, som optager billeder af havbunden og efter kun få hundrede meter tonede et nydeligt billede af vraget frem på MRD'ens tv-skærme til observatøernes anerkendende nikken. Nu manglede bare at sende den specielle undervandsdrone ned til vraget for nærmere identifikation. Efter den vellykkede opvisning demonstrerede FLYVEFISKEN hvordan MRD'en sejler med og genforsynes fra moderskibet mm.

I en »live« situation vil en STANDARD FLEX i minerydningsrollen sejle rundt med 2 MRD'er.

De mange observatører og mediefolk var inden øvelserne gået ombord, dels i FLYVEFISKEN og FRAUENLOB og dels i tyske torpedobåde og det nye tyske forsynings-skib MAIN.

MAIN havde en stor opgave med at bringe sine mange gæster tæt på minestrygerne, så de kunne nyde kampen fra ringsiden, og i et af sine forsøg herpå udløste MAIN en øvelsesmine, som strygerne endnu ikke havde strøget.

En tyk gul røg fulgte og illustrerede minens detonation, samt bekræftede det gamle minestryger-ordsprog:

»Any ship can be a minesweeper, — once!«.

Alt i alt blev onsdagen endnu en stor dag for minerydningshåndværket og opfyldte på bedste vis øvelsens formål.

Den sidste dag på havet blev brugt til at demonstrere »LEAD THROUGH«, formationssejlads og helikopterhoist. Lead through er mineryddernes sidste service til skibsfarten, hvor en minestryger leder et eller flere handelsskibe gennem en minestrøget rute. FLYVEFISKEN havde her til opgave at lede NAKLO og FRAUENLOB, som agerede handelsskibe.

Den tyske minestryger FRAUENLOB og FLYVEFISKEN udfører overførsel af personel til søs (Foto: FLYV)



Kommunikationen foregik via signalflag i henhold til den internationale signalbog, som alle skibe, også krigsskibe, har ombord. Selv her gik kommunikationen mellem polske, tyske og danske enheder upåklageligt. Helikopter-hoisten foregik ved at et udvalgt medlem fra hver af de fem skibes besætninger blev hejst op og fløjet rundt om styrken. I retfærdighedens ånd blev der trukket lod ombord på FLYVEFISKEN, og den heldige vinder blev den værnepligtige messe-gast, som ganske vist virkede lidt halvdøv men meget lykkelig, da han var vel tilbage igen.

Om eftermiddagen sejlede de fem skibe og en drone ind mod Lübeck. FLYVEFISKEN forrest med MRD 1 lige efter, så fulgte en tysker, en polak, en tysker og en polak. Vel ankommet til Hansakai i Lübeck var den faglige del af BALTIC EN-

DEAVOUR 94 forbi. Endnu udestod to arrangementer af mere social og venskabelig karakter.

Det første var et Beer-call på FLYVEFISKEN, hvor COMBALTAP var vært for ca. 40 kolleger fra Polen og Tyskland, rangerende fra menige til befalingsmænd og officerer, samt hele FLYVEFISKEN's besætning. FLYVEFISKEN var i dagens anledning rigget til med et kæmpe solsejl på agterdækket pyntet op med flag mv. Det sidste officielle arrangement var en dansk frokost ombord på FLYVEFISKEN for skibscheferne og øvelsesledelsen.

Her var værten eskadrechefen for 3. Eskadre. Det skal nævnes, at de polske og tyske skib blev forsinket 1 time i deres afgang, da den polske kommandør faldt pladask for kokkens gode mad og nægtede at rejse sig, før han havde smagt det hele.

Fredag den 9 september kl. 15.00 afgik de fire minestrygere DRUZNO, NAKLO, FRAUENLOB og UNDI-NE fra Lübeck med kurs mod hver deres hjemstavn, mens FLYVEFISKEN blev liggende for først at sejle hjem mandag.

I signalmasten på FLYVEFISKEN kunne alle søfolk læse det internationale signal »UNIFORM WHISKEY« som betyder: »Jeg ønsker Dem en god rejse«. Og på de polske og tyske svarede man »UNIFORM WHSKEY ONE« som betyder: »Jeg takker for Deres bistand og ønsker Dem en god rejse«.

I denne venskabelige ånd og med et oprigtigt ønske om at kunne ses igen under lignende former sluttede denne, den første egentlige militære øvelse i det nye partnerskabs navn.

(FLYVEFISKEN)

Meddelelse om pensionistforening

Den 21. september 1994 blev der ved en stiftende generalforsamling oprettet en forening for pensionerede officerer fra søværnet.

Foreningens formål er at udvikle det sociale samvær mellem pensionerede officerer samt styrke sammenholdet mellem pensionerede og tjenestegørende officerer. Dette påregnes gennemført ved afholdelse af møder, udflugter m.m. Adgang til at blive medlem af foreningen har enhver pensioneret officer fra søværnet.

Yderligere oplysninger om foreningens virke, samt indmeldelse kan ske ved henvendelse til:

E.Fr. Beck,
Skovbakkevej, 4340 Tollose,
tlf. 59 19 40 21.

(E.Fr. BECK)

Den 78. internationale Nijmegen March

Dette års Nijmegen March er netop overstået, og igen i år var søværnet med som en del af de 870 deltagere fra forsvaret, Beredskabsstyrelsen og Hjemmeværnet.

Godt halvdelen var fra forsvaret, og heraf var vi 8 fra søværnet. Unægteligt for få til at stille et rent søværnshold. Vi måtte derfor ud og låne, og for andet år i træk blev det til et samarbejde med Flyvevåbnets Luftværnsgruppe, hvormed holdet kom op på 13 mand. Holdet fik hurtigt øgenavnet »Vandflyveren«, og fra søværnet bestod det af følgende: Premierløjtnant Peter Mols fra 1. Eskadre (holdleder), marineoverkonstabel Ib Hjort fra 3. Eskadre, premierløjtnant Clemen Vest Hansen, premierløjtnant Søren Thagaard Jensen og marinekonstabel Jan Rise fra 5. Eskadre samt premierløjtnant Henrik Bomholt Nielsen (cykelordonans), kadetaspiranterne Karina Povlsen og Jan Vestergaard fra Søværnets Officersskole.

I lighed med herhjemme var vejret varmt, og det satte sit præg på årets march. Antallet af hedeslag lå højt, og forbruget af plastre og drikkevarer var stort.

Efter strabadserne på vejene, ialt ca. 160 km march på fire dage skulle dådem fejres på ægte maritim vis. Har du lyst til at deltage næste år, så hold øje med Forsvarskommandobefalingerne sidst i februar, hvor der oplyses om tilmendingsfrist og vilkår. Så må vi jo håbe, at vi næste år kan få et rent søværnshold.

(PL P. Mols/kadetaspirant J. Vestergaard)

Er traditioner af det gode eller.....?

Formanden for CS- søværnet, Ole Hemmingsen, har sendt bladet dette indlæg om traditoner.

»Det plejer vi ikke at gøre«, er stadig et udtryk, der stødes på i søværnets dagligdag. Sjældnere end før, men vi kan ikke sige os fri for, at det stadig har sin gang. Udtrykket anvendes ikke for at sætte noget igang, men som »forklaring« på at andres forslag ikke kan nyde fremme. Sjældnere end før, men dog alligevel.

Nu er det ikke i sig selv noget galt i at gøre, som man har gjort gennem lang tid. Der er heller ikke noget galt med traditioner, men det er ikke i tidens ånd at afvise forslag til forandring, når det man har gjort tidligere er irrationelt.

Søværnet er et traditionsbundet værn. Det gode spørgsmål er, om vore traditioner er en hjælp for os i forandringernes tid, eller de blot giver os vanskeligheder.

Den offentlige sektor, og der hører både søværnet og den øvrige del af forsvaret til, er under drastisk forandring, og det vil den være i mange år endnu.

Der er ingen tvivl om, at politikerne forlanger flere opgaver løst bedre for de samme eller færre penge.

Man kan håbe på, at vi i forsvaret kan fastholde et budget, der minder om det vi kender, men uanset om det bliver det samme eller mindre, kan vi være sikre på, at politikerne vil kigge os over skuldrene for at se, om de afmålte midler bliver brugt effektivt og rigtigt.

Hvorfor er politikerne så emsige for at få effektiviseret den offentlige sektor, samtidig med at det danske samfund næsten har vænnet sig til et ledighedstal på 300-400.000.

Ja, det har de jo nok deres grunde til, og vi bliver da også dagligt mindet om de mange balanceproblemer. Og når der endelig er en af dem, der ser godt ud, så tales der om alle de andre.

Politikerne er uden al tvivl klar over, at om nogle år er den befolkningsmæssige sammensætning helt anderledes, end vi igennem generationer har været vant til.

Befolkningen vil om ikke så mange år være sammensat af rigtig mange ældre, der kræver pasning, få i den erhversaktive alder, og måske mange børn, der kræver pasning. Det, vi gennem generationer har vænnet os til, er mange børn, mange i den erhversaktive alder og få ældre. En udfordring af dimension, der sammen med øvrige store opgaver for landet kræver en velfungerende offentlig sektor, der er billig og effektiv.

Man kan så – med de oplevelser vi har fra Christiansborg – betvivle, om politikerne har det fornødne overblik. Overblik eller ej kan det fastslås, at i hvert fald finansministeriet under forskellige regeringer ikke har ladet statens arbejdspladser hvile på laurbærrene.

Finansministeriet barsler igen og igen med nye krav, der stiller større og større krav til de ansatte på alle niveauer i statens institutioner.

Blandt de senere udspil fra finansministeriet er de såkaldte miniumskrav til den personalepolitiske indsats:

1. Mindst hvert andet år skal der ske en evaluering af den lokale personalepolitik.
2. Der skal indføres årlige medarbej-



Ole Hemmingsen

dersamtaler på alle statens arbejdspladser.

3. Samarbejdsudvalg skal gennemføre et systematisk arbejde med at skabe sammenhæng mellem arbejdspladsens strategi og planerne for kompetanceudvikling.

Et af finansministeriets nøgleord for al positiv udvikling i den offentlige sektor er medarbejderindflydelse.

Et andet er arbejdstilfredshed. Det kræver fortsat udvikling af ledere, personelrepræsentanter og personel i det hele taget.

Blandt søværnets mange traditoner er, at vi gør hvad vi får besked på, og foranstående tager ikke fejl. Hvor vidt det er gode traditioner eller ej, må henstå i det uvisse, men glædeligt er det, at søværnet efter traditionen gennemfører finansministeriets intentioner om effektivitet, medarbejderindflydelse og arbejdstilfredshed.

Men det kan jo godt være, at flere af vore traditioner med stor herligheds-værdi går fløjten undervejs.

(OLE HEMMINGSEN)

LINDORMENs deltagelse i STANAVFORCHAN

Også i 1994 skulle et dansk mineskib indgå i NATOs stående Kanalstyrke (STANAVFORCHAN) med alt hvad det medfører af intens øvelsesvirksomhed og samvær med udenlandske kolleger fra mange lande.

Travle dage i Frederikshavn gik forud for afrejsen og efter klargøring og eftersyn blev de sidste varer taget om bord den 25. april, hvorefter LINDORMEN sejlede for at deltage som flagskib i styrken.

Turens første opgave var øvelse BLUE HARRIER, der skulle foregå i Nordsøen. LINDORMEN fik tildelt opgaven som minevagt og skulle foretage mineindbjærgning i området vest for Esbjerg.

Efter BLUE HARRIER forlagde LINDORMEN til Wilhelmshaven, så skibet kunne støde til STANAVFORCHAN den 29. april. Efter en weekend, hvor Chefen for STANAVFORCHAN med sin stab kom om bord, og hvor besætningen havde brugt tiden til at lære de 7 andre skibe og besætninger at kende, forlod styrken den 2. maj Wilhelmshaven. De følgende 14 dage tilbragtes i Den Engelske Kanal, hvor STANAVFORCHAN deltog i den store NATO øvelse RESOLUTE RESPONSE 94, som bød på mange udfordringer for LINDORMEN.

Efter RESOLUTE RESPONSE 94 og en enkelt nat i Plymouth sejlede styrken mod Bayonne og Santander. Undervejs gennemførtes samvirke-

velser mellem enhederne, bl.a. formationssejlad med 8 skibe, hvilket gav bropersonellet god træning.

Efter et par dage i Bayonne gik turen mod Santander i Nordspanien. Under denne forlægning gennemførte skibene bl.a. slæbeøvelser, overførsel af forsyninger under gang samt formationssejlad. Desuden blev en dag afsat til demonstration af minejagt og minestrykning, så enhederne kunne vise deres forskellige systemer for hinanden.

Efter weekend i Santander foretog styrken en hurtig forlægning til Lissabon, var for at deltage i Henrik Søfarerens 600 års jubilæum. Ved en parade i byen nedlagde repræsentanter for de deltagende nationer kransen ved mindesmærket for de store opdagelsesrejsjer.

For Danmarks vedkommende var det Chefen for LINDORMEN og en repræsentant for den danske ambassade, der nedlagde kransen.

Efter en flådeparade forlagdes mod Wilhelmshaven. På vej ud i Atlanten var det begyndt at blæse op, så LINDORMEN »bankede pæle« hele vejen til Brest, hvor styrken skulle have olie. Søen var imod, og det blæste med en vindstyrke på op til 22 sekundmeter, så det var en barsk omgang for de små skibe, og det blev ikke til megen søvn undervejs.

I Brest fik alle enheder fulde tanke, og stak igen til søs mod Wilhelmshaven, hvor der skulle være kommandoskift i STANAVFORCHAN.

Som traditionen byder udførte skibene »steam past« for de enheder, der skulle forlade styrken. Denne gang

var det LINDORMEN og GRØNSUND, der havde fornøjelsen, idet begge skibe skulle hjemover umiddelbart efter skiftet. Det var en fornøjelig finale på en god tur.

Sidste officielle forpligtelse for LINDORMEN i STANAVFORCHAN var paraden i forbindelse med skiftet fra hollandsk til tysk kommando. Den 16. juni afgik LINDORMEN og GRØNSUND med kurs mod henholdsvis Frederikshavn og Korsør.

LINDORMEN ankom sent fredag den 17. juni til Flådestation Frederikshavn efter 2 måneder i STANAVFORCHAN og 4.953 sømil.

(Minelæggeren
LINDORMEN)

Flådemesterskab i Triathlon

Tirsdag den 23. august afvikledes flådemesterskabet i Triathlon på og i området ved Torpedostation Kongsøre.

Vinder blev sergent C.D. Hansen fra Frømandskorpset og kun 25 sek. efter fulgte sergent P. Andersen, også fra Frømandskorpset. Nr. 3 blev overkonstabel K. Heinesen fra Søværnets operative Kommando i tiden 54,40.

Der deltog i alt 31 atleter, heraf desværre kun 2 kvinder. Vinder her blev sergent Karina Povlsen fra Søværnets Officersskole.

(Seniorsergent
Johnny Bannow)

Patruljefartøjet GLENTEN

Under patruljefartøjet GLENTENs patrulje var skibet inviteret til at deltage i arrangementet Copenhagen Waterfestival den 20. og 21.

Begge dage holdtes åbent hus fra kl. 13 - 16. En veloplagt besætning modtog første dag 756 gæster og den anden dag 1.049 gæster om bord.

I alt 1.806 besøgende og dermed ny rekord for GLENTEN. Endvidere lavede Søværnets Flyvetjeneste og Søværnets Frømandskorps, både lørdag og søndag, demonstration af forskellige discipliner.

Efter en vellykket deltagelse i Copenhagen Waterfestival, sejlede GLENTEN søndag aften ud på patrulje under Sundets Mariendistrikt.

(GLEN)

Tøjhusmuseets foredragsrække 1994/95

Fundamentalisme og nationalisme. Fra Pakistan til Marokko

I rækken indgår følgende foredrag:

Islamisk fundamentalisme i EU-landene - en trussel for Europa? 15. november 1994, kl. 20.00	Forskningsstipendiat Jørgen Bæk Simonsen
Hellig krig gennem tiderne - Islam som offensiv kraft 29. november 1994, kl. 20.00	Universitetslektor Karsten Fledelius
Shiismen og Iran 13. december 1994, kl. 20.00	Professor Jes Asmussen
Fundamentalismen i Norafrika. Den islamiske fundamentalisme og kvinderne 17. januar 1995, kl. 20.00	Journalist Charlotte Aagaard
Fundamentalismen i det arabiske Mellemøsten og i Tyrkiet 2. februar 1995, kl. 20.00	Journalist Lars Møller Rasmussen
Fundamentalismen og nationalisme på Balkan og i ex-Sovjet 14. februar 1995, kl. 20.00	Universitetslektor Karsten Fledelius
Islamisk fundamentalisme - en global militær trussel? 2. marts 1995, kl. 20.00	ved Forsvarsakademiet
Islam og fremtiden - det globale politiske perspektiv 14. marts 1995, kl. 20.00	Gorm Rye Olsen
Alle foredrag afholdes i Tøjhusmuseets foredragssal kl. 20.00 præcis. Indgang: Frederiksholms Kanal 29, 1220 København K.	
Indtegning: giro 9 00 31 18, mærket Tøjhusmuseets foredragsrække. Gebyr for hele rækken kr. 120,-. Gæstebillet pr. foredrag kr. 20,-. Telefon: 33 11 60 37 (i udstillingens åbningstid) eller ved selvvalg: 33 15 82 33, lok. 231 (9-15).	

OKTOBER

1. Okt. 1947:

Søværnets fjernkendingsskole oprettes.

2. Okt. 1962:

Flaadestation Frederikshavn oprettes.

4. Okt. 1710:

Flaade paa 26 lineskibe og 5 fregatter under generaladmiral Gyldenløve kæmper i Køge Bugt med svensk flaade paa 21 lineskibe og 3 fregatter under generaladmiral Wachmeister. Lineskibet »Dannebrog«, chef kommandør Iver Hvitfeldt, skydes i brand og springer i luften med hele besætningen paa 550 Mand, efter at chefen havde ladet skibet ankre for ikke at antænde egen flaade i Læ. 2 svenske lineskibe ødelægges.

6. Okt. 1692:

Første nybygning paa Nyholm løber af stabelen. nemlig orlogsskibet »Dannebrog« paa 94 Kanoner.

8. Okt. 1719:

Fartøjer fra eskadren ved Marstrand, nemlig 2 Galejer og 19 armerede slupper under kommando af viceadmiral Tordenskjold overrumpler om natten fæstningsværkerne ved Göteborg, trænger ind i havnen og brænder 1 svensk fregat, 2 galejer og 1 krudtskib, som springer i luften.

9. Okt. 1916:

Undervandsbaaden »Dykkeren« pasejles neddykket i Sundet og synker. Chefen drukner, medens den øvrige besætning reddes.

11. Okt. 1566:

Admiral Otto Rud dør; Flaadefører fra Syvaarskrigen.

12. okt. 1899:

Krydseren »Valkyrien«, chef kommandør H.K.H. Prins Valdemar, hejser kommandoen for at afgaa paa togt til Middelhavet og Østasien og for at støtte Danmarks handelsinteresser (Østasiatisk Kompani m.m.) i disse farvande. (Hjemkomst 21. Juli 1900).

12. Okt. 1939:

Den første paa Nyholm byggede skole for kadetter tages i brug, medens den siden 1869 i Nyboder benyttede skole overgaar til finansministeriet.

13. Okt. 1644:

Eskadre paa 17 Skibe kæmper i Femern-Bælt og besejres af svensk-hollandsk flaade paa 41 skibe. Danske eskadre mister 2000 Mand.

13. Okt. 1824:

Kontreadmiral H.C. Sneedorff dør; medstifter af Søe-Lieutenant-Selskabet, bekendt kadetchef.

19. Okt. 1845:

Orlogsbriggen »Ørnen«s landgangskompani under sekondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsenstein i Dansk Guinea fra negerstammes angreb.

20. Okt. 1808:

21 kanonbaade under kommandør Krieger kæmper i Sundets sydlige del mod engelsk lineskib »Africa«, 1 bombarderskib og 2 orlogsbrigger, der eskorterer konvoj på 137 skibe. »Africa« undslipper men må kasseres.

21. Okt. 1807:

16 lineskibe, 15 fregatter og korvetter, 14 mindre fartøjer samt 92 koffardiskibe med materiel staar Kroneløbet ud under engelsk flag efter Kapitulationen overfor England d. 7/9 1807.

22. Okt. 1784:

Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Arckiv«.

24. Okt. 1808:

Fæstningen Christiansø afslår angreb fra engelsk eskadre paa 2 lineskibe og 6 fregatter.

26. Okt. 1962:

Krydserfregatten FYEN (1882) forlader Holmen for ophugning. Kaserenskib siden 1907.

27. Okt. 1871:

Ordre udstedes i marinen om tiltaleform »De« til alle underordnede.

28. Okt. 1690:

Peter Wessel fødes i Trondhjem.

28. Okt. 1744:

Batteriet »Neptunus« paa Nyholm tillægges navnet »Christianus Sextus«.

29. Okt. 1694:

De sidste »Skipperboder« sælges ved offentlig auktion, og Nyboder er derefter alene bolig for Holmens faste stok

31. Okt. 1685:

Vagten etableres for 1'Gang iflg. kgl. Resolution paa »Nye Werft« eller Nyholm, der anlagdes c. 1680 paa »Hoeqven«; samtidig ændres Bremerholms Navn til Gammelholm, (sidste værft nedlægges i 1865). (»Hoeqven« af hollandsk Hoeck = hjørne eller krog: den sydlige krog af det dybe vand.)

31. Okt 1731:

Uniformsreglement indføres for 1'Gang obligatorisk for søofficerer (gældende fra 1733), samtidig med at vor sabels stadig reglementerede guldfelttegn indføres. Indtil 1748 bærer søofficererne rød uniform, derefter graa og fra 1753 indføres den blaa uniformsfarve; fra 1753 bærer højere grader epauletter. Officer-skjolernes røde kraver indføres 1/1 1784. Første – ikke obligatoriske – munderingsreglement er af 28/12 1722. I tiden fra 1816-1842 bæres sort kokarde i marinen, antagelig som tegn paa sorg over flaadens ran i 1807 og den derpaa følgende reduktion efter kanonbaadskrigen; derefter indføres nationalkokarden.

31. Okt. 1788:

»Det Søe-Militaire-Kaart-Archiv og Biblioteks- Selskab« stiftes med kommandørkaptajn P.J. Fasting som første formand; efter at instrument-samlingen m.m. i 1927 overtages af marineministeriet, ophæves selskabet, hvis formue paa 17,100 Kr. testamenteres til Søe-Lieutenant-Selskabet.

NOVEMBER

November 1659:

Allieret flåde på ca. 100 skibe under admiralerne Ruyter, Bjelke, Niels Juel og Helt landsætter under artilleriild 9000 mand tropper under feltmarskal Schack i Kertemindebugt, hvilket bl.a. medfører Nyborgs generobring fra svenskerne den 5 november samme år.

1. november 1947:

Søværnet modtager sin første motor-torpedobåd, GLENTEN.

1. november 1932:

Den ifølge søværnsloven af 1932 oprettede kystdefension overtager atter søfortene fra hæren.

4. november 1660:

Admiralitetsskollegiet nyindrettes ifølge kongelig forordning med rigsadmiralen som præsident, en lieutenant-admiral som rigs-viceadmiral, medens de to følgende admiraler skal være første og anden viceadmiral.

4. november 1927:

Værkstedsskibet HENRIK GERNER løber af stabelen som første nybygning på Dokøens beddinge.

5. november 1675:

Flådens chef, generaladmiral Cort Sifvertsen Adelaer, ridder af Dannebrog, Sanct Marco og Dogeordenen, venetiansk viceadmiral, dør i København på grund af sygdom efter at have overgivet kommandoen over flåden til admiral Niels Juel og være gået i land udfor Dragør den 2 november. Tillige kendt fra sin indflydelse på flådens administration samt skibbygning og i udlandet for sin kristtjeneste i Hollands og Venedigs orlogsflåder.

5. november 1799:

Orlogsskibet OLDENBURG, chef kommandørkaptajn Olfert Fischer, konvojerende ostindiefarere til Tranquebar, landsættes i Table Bay i

orkan, hvorved hele besætningen bjærges, medens besætningerne fra et stort antal fremmede orlogs- og kofardiskibe for størstedelen drukner.

5. november 1866:

Flåden anskaffer det første dykkerapparat her i landet.

6. november:

Anlægget af en galej-havn ved Nivå besluttet ifølge kongelig resolution. Nedlægges i 1767.

9. november 1686:

Søofficerernes indbyrdes anciennitet fastsættes. Capitainer deles i 3 klasser: Capitain-commandeurer, capitainlieutenanter og lieutenanter.

10. november 1689:

Eskadre på 4 linieskibe og 3 fregatter overfører 7000 mand fra Listerdyb til Hull, til disposition for England i krigen mod Frankrig.

10. november 1691:

Holmens chef, admiral Henrik Spans flydedok, som er den første i sin art herhjemme, løber af stabelen og indvies. Efter flydedokkens ud-rangering i 1713 anvendes den som fundament til søbatteriet Prøvestenen.

11. november 1559:

Kong Frederik II udnævner Herluf Trolle til »vor admiral« med opsyn med orlogsskibene og deres tilbehør.

12. november 1709:

Flåden under generaladmiral U.C. Gyldenløve overfører 16000 mand tropper i 300 transportskibe til Rå til felttoget mod Sverige.

12. november 1720:

Viceadmiral Peter Tordenskjold dræbes i duel ved landsbyen Gleidingen i det Hildesheimske.

17. november 1869:

Fregatten SJÆLLAND deltager sammen med 40 andre orlogsmænd i Suezkanalens åbning.

20. november 1587:

Kong Frederik II udsteder den første kongelige anordning for Holmens disciplin og vagt.

20. november 1860:

Fregatten JYLLAND søsættes.

20. november 1939:

Søværnskommandoen beordrer udlægning af minespæringer i Store Bælt imellem Als og Ærø.

21. november 1620:

Admiral Gjedde hejser Dannebrog over kolonien Tranquebar, og fæstningen Dansborg anlægges (se 29 november 1618).

23. november 1735:

Flådens og hærens bestyrelse (krigscancelierne) adskilles, greve Frederik Danneskjold-Samsøe udnævnes til overkrigssekretær for søetaten.

23. november 1951:

Mineeksplosion i søminevæsenets armeringsværksted på Quintus. 16 mennesker omkommer.

25. november 1878:

Skuefregatten SJÆLLAND ankommer til dansk Vestindien i anledning af negeroprør, som bringes til ophør.

27. november 1826:

»Tidsskrift for Søevæsen« udkommer første gang, udgives stadig af Søe-Lieutenant-Selskabet.

29. november 1618:

Eskadre bestående af orlogsskibene ELEPHANTEN og DAVID, 2 af ostindisk kompagnis skibe og en jagt under admiral Ove Gjedde afsejler fra sundet syd om Afrika til Ostindien, hvorved blandt andet Trinkomale på Ceylon og Tranquebar på Koromandelkysten erhverves til den danske Krone. I Tranquebar anlægges fortet Dansborg og kolonien bliver i dansk besiddelse indtil 1845. På rejsen erobres 2 kaperskibe, medens 2 af eskadrens skibe forliser og 2 efterlades i Indien, kun ELEPHANTEN vender i februar 1622 hjem. (se 19 februar 1619).

Leveregler for unge Søekrigere

I dette og de kommende numre
af bladet vil Admiral Jørgen Baltazar
Winterfeldts (1732-1821)

»Leveregler for unge Søekrigere«
blive optrykt i udvalg.

Redaktionen har ind imellem foretaget justeringer af skrivemåden for at fremme forståelsen. Læserne vil selv »kunne skjønne, om noget deraf er værd at overveje eller lægge mærke til«, som admiralen udtrykte det i sin tid.

»Gud kan beundres, ikke begribes«.

»Kan der eksistere en gudsbespotter,
som selv holder sig for at være det«?

»Vi er af naturen skabt og bestemt til at
være mennesker, men siden ved tilfældet
kommet i den stilling, hvori vi befinder os,
som statsborgere«.

»Vores pligter som mennesker er de
ældste og pålagt os ved fødslen,
og de kan ikke ophæves ved senere pligter«.

»Den kloge, som ikke tillige er god,
kan blive en meget skadelig mand«.

»Vi bør elske alle mennesker lige meget,
dog at forstå, under lige omstændigheder«.

»Når en mand ikke taler eller skriver så
tydeligt, at man forstår ham, bør han ikke tage det
ilde op, at man udbeder sig en nøjere forklaring«.

»Er den, som altid vil føre ordet,
klogere end andre«?

Admiralen samlede i sin høje alder en lang række
af disse leveregler og anvendte dem som indledning
til samtaler. Der vil nok stadig være en og
anden i søværnet eller andetsteds, som kunne
have god brug for at tænke over tilværelsens
filosofiske sider, og SØVÆRNSORIENTERING
giver med denne serie et startskud hertil.

(red.)

Nye medlems- kriterier i gamle foreninger

Søofficers-Foreningen og
Søe-Lieutenant-Selskabet er
2 hæderkronede foreninger,
der i 1993 har fået
vedtaget ændrede love.

Ændringerne har medført »moderniserede« medlemskriterier, der er ens for begge foreninger.

Efter de nye love kan alle officerer af linien i søværnet samt i Forsvarets Intendanturkorps (søværnet), der med baggrund i en tjenestemandsansættelse eller kontrakt om langtidstjeneste, har tjenestefrihed uden løn eller er afskediget p.g.a. alder eller efter ansøgning, blive medlemmer. Herudover åbner de nye love adgang for tjenestemandsansatte læger og tandlæger i søværnet samt orlogsprovsten og marineauditøren.

De 2 foreninger kan kortfattet beskrives således: Søofficers-Foreningen er en selskabelig forening, der har til huse i store, smukke lokaler i Søkvæsthuset i Overgaden o/Vandet på Christianshavn, som medlemmerne også kan leje til private arrangementer.

Søe-Lieutenant-Selskabet er en søkrigsvidenskabelig sammenslutning, der har til formål at udveksle tanker, anskuelser og oplysninger, som kan gavne dets medlemmer. Dette sker ved foredragvirksomhed i København og Frederikshavn, hvor der hvert sted holdes omkring 6 foredrag om året.

Desuden udgiver selskabet 6 gange om året Tidsskrift for Søvæsen, som bringer aktuelle artikler om primært maritime forhold. Foreningen udmærker sig ved, at alle medlemmer er ligeværdige, hvilket sikrer en fordomsfri debat.

Foreningen kan kontaktes telefonisk på:

Søofficers-Foreningen 31 54 13 42

Søe-Lieutenant-Selskabet: 31 54 05 52

(SØOFFICERS-FORENINGEN/
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET)

TRITON i Århus

Inspektionsskibet TRITON aflagde den 7. oktober sit årlige adoptionsbesøg i Århus. Der gennemførtes bl.a. sejlads med indbudte gæster, heriblandt det nyvalgte folketingsmedlem Jakob Haugård.
(TRITON)



Jakob Haugård overvejer om ølvogne burde have lov til at køre med udrykning



- færdigt arbejde til aftalt tid og pris.



Aarhus Flydedok A/S

Aarhus Dockyard Ltd.

Balticgade · P.O. Box 23 · DK-8100 Aarhus C · Denmark
telex 64462 dokken dk · telefax +45 86 13 40 38 · telephone +45 86 13 40 00.

SCAN-AD



et godt FORSVAR
gavner FREDEN 

Er det kun forsvaret, der har brug for ledere med evne til at skære igennem?

Nej! Bent Christensen (44) er chefslæge på Odense Universitetshospital og overlæge af reserven, hvor han er chef for et mobilt feltlazaret. I de sidste 10 år har han brugt ca. 4-6 uger om året på sin militære videreuddannelse, især inden for ledelse, traumatologi og katastrofemedicin.



En lederuddannelse, der kan bruges

"Den uddannelse, jeg har fået - og får - i forsvaret, er en ideel kombination af en decideret lederopdragelse og tilegnelse af de specielle færdigheder, der kræves af militære læger. Og jeg ved positivt, at min militære baggrund og ledelseserfaring var en af grundene til, at jeg fik min nuværende stilling."

Medarbejdere fra Forsvarets Reserve er en ekstra ressource. Motivation, selvstændighed, ansvarsbevidsthed, disciplin og evnen til at træffe beslutninger er kun nogle af de elementer, der indgår i Bent Christensens og hans kollegers militære uddannelse og træning. Flere

og flere virksomheder får da også øjnene op for, at medarbejdere med tilknytning til Forsvarets Reserve udgør en ekstra ressource. De har bevist, at de er villige til at bruge deres egne evner til det yderste, og har taget en ekstra uddannelse, der sætter dem i stand til at løse problemer i samarbejde med andre. Og så er det naturligvis en stor fordel, at ens medarbejdere løbende får ny viden og inspiration gennem et planlagt videreuddannelsesforløb - oven i købet betalt af forsvaret.

Forsvarets Reserve har rådighedskontrakt med ca. 7.500 danskere. De kommer fra alle dele af erhvervslivet og indgår i hærens, søværnets og flyvevåbnets enheder. Når Den Danske Internationale Brigade er fuldt opstillet i 1995, vil tallet være ca. 10.000.

Ring og få en brochure om forsvarets mange uddannelser. Så ved De mere, næste gang De får en henvendelse fra et ungt menneske, der søger job.

Forsvarets Værnepligt & Rekruttering,
telefon: 44 68 21 22 (ma.-fre. 09.00-15.00),
telefax: 44 66 02 97. Uden for kontortid
kan De benytte vores automatiske døgn-
service. Det er samme nummer.



FVR

Forsvaret - en uddannelse for livet (også det civile!).

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse
Postboks 145, 3500 Værløse