



SØVÆRN

S

ORIENTERING



3

1996

Nyt fra Redaktøren

Som den opmærksomme læser naturligvis har bemærket ved læsningen af nr. 2/96, kan der være flere synvinkler at betragte en ting fra. Det har også betydning for Søværnsorientering, enten man nu kan lide det eller ej.

Ensidig information skaber bevist eller ubevist mistillid.

Det kender vi alle fra de stereotype, og uendeligt selvrosende reklamer, der desværre har taget magten fra ethvert tilløb til objektiv forbrugeroplysning.

Nu er det jo ingen hemmelighed, at den generelle mening om specielt en integreret del af samfundslivet, som søværnet, først ændres gennem langvarig og verificerbar påvirkning.

Søværnsorientering stræber efter at blive en autoritet på aktuel nyhedsformidling på søværnets område. Ad den vej vil vi gerne fortsætte, selv om det kræver en mere facetteret måde at anskue hverdagens problemer på.

Redaktionen er i høj grad opmærksom på, at det kan være svært at prioritere skrivningen af artikler til SVNORT højere end det pålagte ekstra arbejde. Selv om mange tror, at et fravær af en »officiel fjende« betyder lediggang i værnene – er det lige modsat.

De praktiske opgaver vokser – både i henseende til omfang og personlige risici.

Imidlertid er det nødvendigt fortsat at sejle, men hvis vi vil blive ved med at få tildelt ressourcer nok til at fortsætte denne sejlads, må vi også fortælle befolkningen noget mere, om det vi laver.

Forleden dag ringede en erfaren journalist til mig og ville lave noget TV om livet i Flådens skibe. Han kendte overhovedet ikke til korvetternes engagement i SHARP GUARD – flådeblokaden ud for det tidligere Jugoslavien!

Når en forholdsmæssig velinformeret gruppe, som journalisterne repræsenterer, ikke har hørt om denne væsentlige del af søværnets tjeneste, så er budskabet jo nok heller ikke trængt mere effektivt ud til så mange andre grupper i befolkningen!

Sven Voxtorp

**Uden viden,
ingen rekruttering –
så på med vanten
alle I potentielle forfattere
til oplysende, reelle og
spændende artikler
til dette blad!**



Indholdsfortegnelse

Istjenesten overtaget af Søværnet.....	1
På togt med Isbjørn.....	3
VÆDDERENS vintertogt	5
Minelæggeren FALSTER på Bermuda	10
Levetidsforlængelse af korvetter af NIELS JUEL-klassen	12
Sammenhæng mellem søværnets opgaver og personalstyrker	14
MRCC Grønødal	16
Ny bog fra Søværnet	17
Der sker noget på miljøområdet ved Søværnets Grundskole	18
»En odysse med forviklinger«	19
Søværnets mærkedage	22
Afsam 95	24

SØVÆRNS ORIENTERING

Udgiver: Søværnets operative Kommando
i samarbejde med Søværnets Materiel-
kommando og Grønlands Kommando

Adresse: Søværnets operative Kommando
att. SVN ORT
Postboks 483
8100 Århus C

Redaktion:
Ansvarshavende overfor medicansvarsloven:
Kommandør, Stabschef Erik Fage-Pedersen,
Søværnets operative Kommando

Ledende Redaktør: Orlogskaptajn Sven Voxtorp,
Søværnets operative Kommando

Telefon: 89 43 30 99 (omstilling)
89 43 30 56 (Red. Direkte)
Telefax: 89 43 31 41

Redaktør for Søværnets Materielkommandos område:
Kommandørkaptajn Hasse M. Lehmann.

Telefon:
31 54 13 13 (omstilling) 31 57 22 55 lokal 4061 (direkte)

Redaktør for Grønlands Kommandos område:
Kaptajnløjtnant K.H. Dahl,

Telefon: 00299 10111 lokal 247

Telefax: 00299 10112

Distribution:
Fuldmægtig F. Thorsø Nielsen,
Søværnets operative Kommando

Telefon: : 89 43 30 99 (omstilling) 89 43 31 12 (direkte)
Telefax: 89 43 31 41

Forsidebillede: Kommandobroen på inspektionsskibet
TRITON under artilleriøvelse.
Foto: Fototjenesten, Flyvestation Ålborg.

Redaktionen forbeholder sig ret til at
redigere det indsendte materiale.

Indholdet i bladet kan frit citeres med angivelse af kilde.
Billedmateriale dog kun efter aftale med Red.

Tryk & Layout: Kannike Tryk A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8000 eksemplarer

Istjenesten overtaget af Søværnet

Ved årsskiftet blev istjenesten med meget kort varsel overført til søværnet. Det viste sig hurtigt, at ansvaret for denne tjeneste skulle indledes med den første »full scale« iskampagne siden vinteren 1986/87.



Søværnets operative Kommando, består af en firetalskode (Østersøkode), der beskriver isens koncentration, tykkelse og art, topografi og besejlingsforhold.

Når meldingerne modtages ved Søværnets operative Kommando, sammenfattes de til en ismelding for de danske farvande. Der udfærdiges et iskort og en isberetning. Ismeldingen udsendes over Danmarks Radio fra Studiet i Søværnets operative Kommando, over Lyngby Radio og på telex til en lang række adressater. Isberetningen er en liste over aktuelle ismeldinger fra alle danske og en lang række udenlandske observationsområder. Isberetningen indeholder den aktuelle ismelding og ud-

De nye aftaler om forsvaret

Som et led i aftale om Finanslov 1996 og aftale om Forsvarets ordning 1995 – 1999 blev det politisk besluttet at overføre den samlede Istjeneste fra Erhvervsministeriet til Forsvarsministeriet med virkning fra 1. januar 1996.

Istjenesten omfatter Ismeldetjenesten og Isbrydningstjenesten, samt i praksis også det at udsende overisningsvarsler. Søværnets operative Kommando, operationssektionen har overtaget det praktiske ansvar for at istjenesten gennemføres optimalt efter forholdene.

Ismeldetjenesten

Ismeldetjenesten består af ca. 140 observatører, som tilsammen rap-



porterer om issituationen i ca. 260 områder. En del færger og alle søværnets egne enheder til søs rapporterer om issituationen i gennemsejlingsfarvandene. Disse meldinger, som dagligt indtelefoneres til

sendes alle hverdage, dels som postomdelt blad og dels via telefax til ca. 400 abonnenter i ind- og udland.

Isbrydningstjenesten

Isbrydningstjenesten er den del af

istjenesten, der udfører isbrydning og i øvrigt assisterer skibsfarten i isfyldt farvand. Isbrydningstjenesten aktiveres af Isbrydningsrådet eller dets forretningsudvalg, når isen begynder at volde problemer for skibs- trafikken. Isbrydningsrådet har 13 medlemmer, som repræsenterer de væsentligste danske maritime interessenter.

»Rådet/Forretningsudvalget« tager efter anbefaling fra Søværnets operative Kommando beslutning om, hvornår en iskampagne skal indledes, antallet og tidspunkter for isbrydere der indsættes, og hvornår iskampagnen skal afsluttes.

Hvordan dækkes udgifterne?

Til dækning af udgifter i forbindelse med iskampagner betaler alle større danske havne og stort set alle skibe, der anløbe dansk havn i perioden 15. december – 31. marts en isafgift, hvis størrelse er afhængig af henholdsvis vareomsætning og tonnage. Denne afgift indbringer ca. 21 millioner kroner årligt til »Iskassen«. Regnskabet over en 20 års periode skal balancere, og kassen reguleres herudfra. »Iskassen« åbnes samtidigt med, at iskampagnen indledes. Når isbryderne ikke har været i aktion i en sæson, budgetteres der med en årlig udgift til drift af Istjenesten på 7 millioner kroner. Dette beløb anvendes til drift af Ismeldetjenesten samt til vedligeholdelse og reparation af isbryderne.

Når isbrydere har været indsat, er dækkes udgifterne afhængigt af iskampagnens varighed og hvor mange isbrydere, der blev indsat. Iskampagnen i vinteren 86/87 kostede ca. 45 millioner kroner.

Årets iskampagne

Da Søværnets operative Kommando overtog Istjenesten, var der begyn-

dende isdannelser i de danske farvande, men en egentlig iskampagne var ikke indledt. Den isbrydende slæbebåd GOLIATH RØN var dog fra 26. december indsat for at assistere skibsfarten på Limfjorden vest for Ålborg.

Isbrydningsrådets forretningsudvalg besluttede på opfordring fra Søværnets operative Kommando at indlede iskampagnen 30. januar. Allerede dagen efter var den første af Søværnets isbrydere THORBJØRN i aktion. Forværringen i is-situationen fortsatte hastigt, og i løbet af kort tid blev de øvrige tre isbrydere ISBJØRN, ELBJØRN og DANBJØRN indsat. ELBJØRN måtte desværre udgå af isbrydningstjenesten på grund af et maskinhavari efter kun tre dage (se artikel herom i SVNORT 2/96). Men da der fortsat var behov for mindst 4 isbrydere, lejede Søværnets operative Kommando den isbrydende slæbebåd RAUNI som erstatning for ELBJØRN.

Søværnets operative Kommando har i adskillige tilfælde lejet slæbebåde fra private bugterselskaber til at udføre isbrydningsopgaver på steder eller tidspunkter, hvor søværnets egne isbrydere ikke har kunnet indsættes. Den svenske isbryder NJORD assisterede i en kort periode i Kattegat og Skagerrak, og den finske isbryder HANSE, der arbejdede for den tyske istjeneste, opererede i en periode i den vestlige Østersø.

Da issituationen bedredes, blev isbryderne en efter en henlagt på Flådestation Frederikshavn på 48 timers varsel. Den 27. februar blev befragtningen af RAUNI opsagt. DANBJØRN afsluttede sin indsats 1. marts, og ISBJØRN var i aktion til 22. marts. THORBJØRN blev som den sidste taget ud af tjeneste 27. marts 1996.

Assistance til 815 skibe ialt.

Isbrydningstjenesten har ud over regulær isbrydning ydet assistance til 815 skibe, hvoraf søværnets isbrydere, RAUNI og GOLIATH RØN tegner sig for de 724. De resterende 91 assistancer er udført af lejede private slæbebåde og den svenske isbryder NJORD.

Der har i perioden været ydet assistance til alle de skibstyper, der besjeler danske farvande og havne. Det vil sige alt fra små fiskekuttere og coastere til kæmpeskibe på 200.000 tons samt et stort antal færger. Der er endvidere ydet assistance til en enkelt fastfrosset svane, der blev overgivet til FALCK.

20.000 sømil uden ulykker.

Isbryderne har under iskampagnen sejlet næsten 20.000 sømil, og der er brugt ca. 1.600.000 liter brændstof. Forholdene, hvorunder isbryderne har arbejdet, har til tider været særdeles vanskelige, idet skibe har siddet uhjælpeligt fast i flere meter tyk drivende is. Der har været risiko for, at de fastfrosne skibe skulle drive på grund og derved forlise.

Glædeligvis er der dog ikke sket ulykker i forbindelse med denne isvinter.

Isbrydernes besætninger skal – efter velfortjent afvikling af frihed – nu tilbage til deres normale job andre steder i Søværnet. Isbryderne skal overhales og klargøres til næste vinter.

Søværnets operative Kommando (Istjenesten)

På togt med ISBJØRN

Det er ikke alle bjørne, der går i hi.

5. februar 1996 startede tilrigningen af isbryderen ISBJØRN til den første iskampagne siden 1987. Til forskel for tidligere, var isbryderen denne gang indgået i søværnets tal i 1. Eskadre bemandet af personel fra søværnets tjenestesteder foruden den faste civile besætning på 4 mand, der til daglig vedligeholder skibet.

Allerede 6. februar kunne skibet fuldt udrustet påbegynde assistance arbejdet i danske farvande. Det skulle vise sig, at der blev nok at lave. ISBJØRN nåede



således at spille med musklerne ved 261 assistancer til skibsfarten under det 7 uger lange togt, hvor der blev udsejlet en distance på 6.782 sømil.

Når et skib sad fæstet i isen, var det som regel nok at sejle ind foran skibet og »blæse« isen væk foran skibets stævn med skruevandet fra isbryderens 12.000 HK store ma-

skineri. Herefter kunne det som regel ved egen kraft følge tæt efter isbryderen i konvoj til åbent vand. Skibe med ringe maskinkraft eller i svær pakis kunne imidlertid alligevel have problemer med at følge med. I de tilfælde blev skibet taget på slæb. Når det var muligt, skete dette i »kort slæb«, hvor skibets stævn med en svær wire og med et moment-spil, der kan le-

vere et træk på op til 100 tons, blev trukket ind i et klyds i isbryderens agterstavn.

Kun når skibets stævn ikke passede til isbryderens agterklyds, blev der slæbt på »normal« vis med en ca. 70 meter lang wire. Denne metode var imidlertid mere risikabel, hvis isbryderen pludselig mistede fart i svære is-skruninger. Heldigvis var ISBJØRNs kræfter hver gang tilstrækkelige, og samtlige assistancer blev gennemført uden problemer.

ISBJØRN assisterede skibe fra 5 tons til 100.000 tons, ingen opgave var for lille og ingen for stor.

(ISBJØRN)



VÆDDERENs vintertogt

Første del

Der var lagt op til en helt rutinemæssig forskole for VÆDDERENs A-besætning før vintertogtet til Færøerne og Grønland. Forskolen ved kaj skulle starte 9. november 1995. Det kom til at gå ganske anderledes!

Hektisk forskole

Skibet var under reparation og nogle meget vigtige arbejder tog længere tid end beregnet. Det blev derfor besluttet at kalde søsterskibet HVIDBJØRNEN hjem fra sit

igangværende togt, skifte besætning og lade VÆDDERENs A-besætning gennemføre sin forskole såvel ved kaj som den sejlede del i søsterskibet.

Alle der har prøvet hurtige omskiftninger som denne ved, at det stiller meget store krav til besætningerne i almindelighed og regnskabsførerne i særdeleshed. Men allerede det første skift viste graden af fleksibilitet og motivation hos de involverede. HVIDBJØRNEN kom hjem 9. oktober og to dage efter kunne VÆDDERENs besætning hejse kommandoen i det lånte skib.

Den hektiske omskiftningsperiode

var imidlertid kun en forsmag på forskolens forløb. Søværnets operative Kommando havde således bestemt, at HVIDBJØRNEN skulle indgå i den planlagte øvelse for hele flåden, DANEX 95. De vigtigste dele af forskoleprogrammet måtte indpasses i det i øvrigt tæt pakkede øvelsesprogram. Det lod sig gøre ved udvisning af stor forståelse og fleksibilitet af alle de involverede parter.

Deltagelse i OPERATION STUD SØ

24. oktober var hele øvelsesstyrken medvirkende ved OPERATION



STUD SØ, der omtales i sidste nr. af SØVÆRNSORIENTERING. De 25 studenter, der tilbragte en travl dag ombord i HVIDBJØRNEN, gav en særdeles god tilbagemelding. Ikke mindst skibets helikopter og dens manøvreegenskaber havde gjort et stort indtryk. Selve skibets teknologiske niveau og den fine aptering høstede mange positive kommentarer.

Under havneopholdet i Århus stillede HVIDBJØRNEN, i sin egenskab af at være største skib, officersmessen til rådighed for Chefen for Søværnets operative Kommandos frokost for eskadreacheferne og øvelsesstaben m.fl.

Efter at være grundigt inspiceret for personellets uddannelsesmæssige stadi af Søværnets Teknikinspektør ankom HVIDBJØRNEN til flådestation Frederikshavn 30. oktober og allerede to dage efter

kunne besætningen overtage sit eget skib VÆDDEREN efter veloverstået aflevering af det gode skib, der havde dannet ramme om en af de mere krævende forskoler i eskadrens historie.

Ilddåb i Nordsøen

De to sidste dage i ugen skulle der afholdes systemprøver og inspektioner med tidlig afrejse til sidste weekend før togtet nordpå.

Imidlertid blev VÆDDEREN beordret til at deltage i en søredning i Nordsøen.

70 sømil vest for Skagen var en tysk coaster lastet med sten kæntræt og sunket tidligt fredag morgen.

Ankommet i området overtoges funktionen som »on scene commander« og dermed ledelsen af den intense eftersøgning af de 8 ombordværende.

I eftersøgningen deltog et større antal civile skibe og danske, norske og svenske redningshelikoptere.

På grund af omstændighederne blev kun en sømand fundet.

Han var tilsyneladende omkommet af opholdet i det kolde vand, fordi hans overlevelsedragt ikke var lukket helt.

Eftersøgningen blev afblæst ved mørkets frembrud og VÆDDEREN kunne med en del forsinkelse sætte kurs mod flådestationen – efter en meget realistisk afprøvning af skib og besætning. Chefen for Søværnets operative Kommandos inspektion afholdtes ugen efter, og 10. november kunne togtet nordpå tage sin begyndelse efter en i høj grad atypisk forskole.

Rutine på Færøerne

Det første der skete ved ankomst til Færøernes Kommandos område var også en redningsaktion, hvor skibets helikopter hentede en desværre omkommen kvinde ned fra en fjeldside, hvor hun var lokaliseret af et eftersøgningshold til fods.

En af skibets dykkere fik det farefulde hverv at fungere som redningsmand og det lykkedes helikopterens besætning at bjærge den omkomne på den stejle fjeldside og transportere hende til Thorshavn.

Fiskeriaktiviteten er ikke så høj på denne tid af året. Der kunne derfor gennemføres en del øvelser, både indenbords og med den færøske Vagt- og Bjergningstjenestes (VBL) skib, OLAVUR HALGI.

Også et større øvelsesprogram under navnet VIKING THUNDER med fly og helikoptere fra den amerikanske flyvebase på Keflavik var planlagt, men kun den del der omfattede undervandsbådsjagt (ASW) sammen med et stort ASW-fly af typen P3C ORION blev gennemført.

De spændende øvelser med flyangreb og ombordsætning af specialstyrker ved hjælp af tove (fast-rope) blev angiveligt aflyst af budgetmæssige årsager. Det er ikke kun den danske flåde, der må minimere sine militære aktiviteter.

I weekenden 24.-27. november aflagde VÆDDEREN besøg i sin adoptionsby Tverå på Suderø.

Under besøget blev der afholdt en reception for skibets lokale venner. Byen havde meget velvilligt stillet den store og flotte sportshal til rådighed for besætningen og tilbuddet blev i høj grad udnyttet til mange fodbold- og volleyballkampe.

Skotsk frikvarter

Efter at have landsat helikoptergruppen på den færøske lufthavn VAGAR satte skibet kurs mod Skotland.

Efter en spændende sejlads gennem Pentland Firth og dens mange strømvmvirvler kunne man lægge til kaj i Leith 1. december og afholde reception.

Blandt gæsterne var en pilot fra et britisk NIMROD-fly, der havde deltaget i øvelser med VÆDDEREN et par dage forud.

Det blev en dejlig weekend i den meget smukke og historiske by.

Sejladsen fortsattes rundt de danske olie- og gas produktionsfelter, som det er rutine for alle Flådens enheder med ærinde i Nordsøen.

På denne del af sejladsen afholdtes øvelser internt med sonaren i de aflyste felter for brug af den avancerede »variabel-dybde-sonar« (VDS).

Derefter forlagdes tilbage til de færøske farvande, hvor helikoptergruppen kunne tages ombord igen. 4 erhvervspraktikanter fulgte med.

Den rutinemæssige tjeneste blev genoptaget og de sidste dage ved kommandoen tilbragtes ved kaj i Thorshavn med debriefing med staben.

Også den langsigtede rekruttering blev passet i form af en rundvisning for en lokal børnehave.

VÆDDEREN afgik mod grønlandske farvande lørdag aften 16. december 1995.

Anden del

Mod grønlandske farvande – skift af helogruppe

Inspektionsskibet VÆDDEREN sejlede fra Færøerne mod grønlandske farvande en lørdag aften midt i december. Om mandagen, 18. december, var ruten lagt tæt forbi Keflavik-basen med henblik på at gennemføre »flyvende« udskiftning af helikoptergruppen. Dette kunne imidlertid ikke lade sig gøre på grund af tekniske problemer med LYNX-helikopteren. De islandske myndigheder gav tilladelse til, at skibet gik til kaj ved en oliepier nedenfor basen (Helguvik).

Efter et kortere ophold var helikoptergruppen skiftet, og helikopteren klar igen. Sejladsen fortsatte mod fiskefelterne på Dohrns Banke i Danmarksstrædet. Her gik de næste dage med rutinemæssig kontrol af et antal trawlere fra Grønland, Færøerne og Norge. Selve kontrolvirksomheden var begunstiget af usædvanligt godt vejr forårsaget af et meget kraftigt højtryk over området.

Jul i Reykjavik

Julen nærmede sig og skibet forlagde mod Reykjavik med ankomst til containerhavnene 23. december lige efter morgenskabning. Samme eftermiddag åbnede den danske ambassaderåd sit hjem for en mindre gløgg-sammenkomst med deltagelse af 10 personer fra skibet og et antal lokale danskere med tilknytning til ambassade og erhvervsliv.

Juleaftensdag gik med pyntning af skibet ved den til lejligheden etablerede julekomitee's foranstaltning. Om eftermiddagen afgik en bus med ca. halvdelen af besætningen til en gudstjeneste i Reykjavik Domkirke. Denne julegudstjeneste var kommet i stand med ambassadens hjælp og 1. Eskadres velvillige økonomiske støtte. Det gav ekstra kolorit til den i øvrigt meget stemningsfulde ceremoni, at et stort antal lokale danskere var mødt op for at høre en julegudstjeneste på dansk. Tilbage på



skibet skålede hele besætningen julen ind ved et arrangement på broen, hvorefter man spredte sig til julemiddag og -hygge i respektive messer.

Næste ceremoni – Polarcirklen

Juledag stod VÆDDEREN til søs igen. Efter tilladelse fra de island-

ske myndigheder og i samarbejde med den islandske kystvagt begyndte skibet en navigationstur rundt i de fjorde i Nordvest-Island, hvor der normalt er størst fare for, at sne-skred kan true lokale bebyggelser. Formålet var at få et godt kendskab til disse områder, hvis der senere skulle blive brug for assistance fra inspektionsskibet i forbindelse med

sneskred eller andre katastrofer i området. Så sent som i oktober 1995 begravede en lavine halvdelen af byen Flateri, og et stort antal mennesker omkom.

Under navigationsturen nærmede VÆDDEREN sig ubønhørligt Polarcirklen, hvilket satte tankerne i sving hos de formastelige »kagler«, der jo endnu ikke havde gennemgået den obligatoriske »polardåb«. Denne ceremoni sættes i værk efter en nøje fastlagt plan 26. december kl. 19.00, hvor inspektionsskibet passerer den omtalte linje.

»Kaglerne« blev holdt i god aktivitet med forskellige praktiske og nyttige gøremål frem til næste dags eftermiddag, hvor selve dåben blev foretaget. Alle 16 fuldførte uden problemer, og en helt igennem fornøjelig polardåb sluttede af med fælles skibsmiddag, under hvilken sergentmessens medlemmer stod for den meget kompetente og venlige servering. Efter middagen tørnede langt de fleste både nye og gamle »havkarle« ind. Dåbstraditionen har dybe og alvorlige rødder, men selv om det er morsomt, kan det godt tage på kræfterne.

Vestfjordene undersøges

De næste dage fortsatte VÆDDEREN navigationssjældserne i fjordkomplekserne på vestkysten. Skibets helikopter gik på rotorerne for på tilsvarende vis at udbygge kendskabet til mulige lokale landingspladser. Konklusionen efter navigationsturene var, at de fleste fjorde var aldeles »rene« og nemt navigable. Der ville som regel altid ville være mulighed for at finde egnede områder for undsætningsoperationer, uanset vind- og vejrforhold.

Tilbage til nytåret i Reykjavik

Fredag aften den 29. december ankom skibet igen til Reykjavik for at gøre klar til nytårsfestlighederne. På vejen ind var besætningen vidne til et overdådigt fyrværkeri over den centrale del af byen. Forskellige fyrværkeriudsalg, der drives af velgørende foreninger, reklamerede for deres produkter.

Nytårsaften indledtes med en god

middag i respektive messer fulgt op af hyggeligt samvær – kun afbrudt af en video med »90-årsfødselsdagen«, som en venlig sjæl havde betænkt skibet med. Præcis kl. 23.00 affyredes tre salutskud for på den måde at markere årsskiftet i Danmark. En tilsvarende ceremoniel gennemførtes midnat lokal tid. Rygtet om de i alt seks salutskud var øjensynligt løbet viden om. Måske fordi myndighedernes tilladelse var blevet indhentet på behørig vis. I hvert tilfælde havde et meget stort antal mennesker havde taget opstilling på kajen for at overvære seancen. Samtidig skålede hele besætningen nytåret ind i skibets rummelige kommandorum.

Koordinerende møder med den islandske »Coastguard« og »Keflavik«

Under opholdet i Reykjavik var der – bl.a. med hjælp fra den danske forbindelsesofficer på Keflavik-basen – arrangeret møder med Icelandic Coastguard og Task Group 84.1, som er den amerikanske enhed, der styrer flyvningen med »P3C Orion«-flyene i MPA-rollen (Military Patrol Aircraft). Disse fly har primært til opgave at overvåge ubådsaktiviteter i Nordatlanten.

Super Puma

Skibets repræsentanter fik under mødet med Icelandic Coastguard bl.a. forevist den nyligt anskaffede Super Puma helikopter, som de islandske piloter var synligt stolte af. På Keflavik blev skibet orienteret om TG 84.1 organisation og opgaver. Herefter gik turen ud til et P3C-fly. Dette fly har været anvendt siden starten af halvfjerdserne og er som sådan teknologisk set ved at være forældet. Imidlertid var de amerikanske piloter meget begejstrede for flyet, fordi det er yderst pålideligt og driftssikkert. Det vil i givet fald blive vanskeligt at finde en egnet erstatning.

VÆDDEREN imponerer

Dagen efter var et antal officerer fra TG 84.1 på genvist ombord i VÆDDEREN, hvor de efter en briefing om skibet og dets opgaver fik en

lang og grundig rundvisning. Amerikanernes reaktioner afslørede, at de var tydeligt imponerede over skibets apteringsmæssige og teknologiske stadi, herunder ikke mindst muligheden for på kort tid at udskifte de forskellige containermoduler.

Samarbejdsøvelser

4. januar stod VÆDDEREN til søs igen. Første programpunkt var øvelser sammen med den før omtalte Super Puma helikopter fra den islandske kystvagt. Udover træning i anflyvning dirigeret af skibets »HELLO-controller«, øvedes »hoist« af personel fra VÆDDERENs helikopterdek og forberedende øvelse i HIFR (Helicopter InFlight Refueling). Super Puma er udstyret til at kunne modtage brændstof fra danske inspektionsskibe. Den har dog ikke modtaget endelig godkendelse hertil fra fabrikken endnu. Til sin tid vil det være muligt at få brændstof fra et dansk inspektionsskib f.eks. i forbindelse med en længerevarende redningsoperation. Øvelsen inkluderede ikke dækslandinger, bl.a. fordi Super Puma er for »toptung«, hvilket har betydning for stabiliteten i forbindelse med start, landing og surring i høj sø.

Dagen efter gennemførtes endnu en samarbejdsøvelse – denne gang med et Orion-fly fra TG 84.1. Det meget varierede træningsprogram var af stor værdi for begge parter.

»Passiv« fiskeriinspektion

I de følgende dage udførte VÆDDEREN »passiv« fiskeriinspektion og patruljesjæld på Dohrns Banke. »Passiviteten« skyldtes en mængde kraftige lavtryk i området, som medførte kuling og storm i en sådan grad, at den lange periode med rigtig godt vejr tidligere på togtet blev så rigeligt »afbalanceret«.

Omkring 10. januar blev inspektionsskibet ude på feltet anråbt af en norsk trawler, der havde et tilskadekommet besætningsmedlem. Vejret var for dårligt til overførsel af patient eller læge. Både trawleren og VÆDDEREN satte derfor kurs mod Isafjordur på Nordvest-Island, hvor helikopteren næste morgen



hentede den sårede og fløj ham til hospitalet i Isafjordur.

DOC på rundtur

I mellemtiden var vejret blevet godt, og VÆDDEREN satte atter kursen mod Dohrns Banke. Ved dag gry næste dag gik kontrolholdet ombord i en trawler for at gennemføre et rutinemæssigt kontrolbesøg. I mellemtiden havde inspektionsskibets tilstedeværelse skabt så meget opmærksomhed, at flere af trawlerne i området kaldte op for at søge lægelig bistand. Dette medførte, at DOC måtte flyves rundt til et par af trawlerne for at tilse de tilskadekomne søfolk. En af disse – en færing – havde pådraget sig et kompliceret brud i det ene fodled og måtte derfor overføres til VÆDDEREN med henblik på transport til Reykjavik. Inspektionsskibet ankom til Reykjavik 13. januar. Under de følgende dages ophold blev der arrangeret busture til Keflavik-basen og den såkaldte Blå Lagune – kendt for sit varme, svovlholdige vand. Der blev også arrangeret udvekslingsbesøg ombord for Icelandic Coastguard-personel samt selskabelige sammenkomster med dansk ambassadepersonale. Sergenterne havde udveksling med Military Patrol Aircraft-eskadrillen. Skibet modtog fremragende assistance fra den danske ambassade og den danske forbindelsesofficer på Keflavik.

Planmæssigt til Grønlandske farvande

VÆDDEREN skiftede planmæssigt til Grønlandske farvande efter at have afhentet vitale reservedele til LYNXen i Reykjavik.

Det første anløb af Grønnedal fandt sted 28. – 30. januar, hvorefter VÆDDEREN gik på navigationssejlads i området.

Herunder anløb inspektionsskibet Narssaq og senere Julianehåb. Dette sidste ophold kom dog kun til at vare få timer, idet der var brug for transportassistance af et antal personer fra Narssarsuaq-basen til Grønnedal.

Passagererne viste sig at være et 8-mands orkester – de såkaldte »High Tindings« – som skulle optræde i forbindelse med afslutningsfesten for det uigenkaldeligt sidste hold værnepligtige ved Grønlands Kommando.

Denne personnedskæring er som bekendt en planlagt del af den netop gennemførte rationalisering og reorganisering af kommandoen.

Den ikke planlagte passagersejlads medførte, at VÆDDERENS besætning kunne tilbringe endnu en weekend i Grønnedal med heraf følgende mulighed for at være med i den omtalte afslutningsfest, hvor »The High Tindings« på allerbedste måde bidrog til en særdeles god stemning i »Dalens« gymnastiksal.

Det sidste hold værnepligtige sejles væk

5. februar forlagde inspektionsskibet atter mod Narssarsuaq. Denne gang med et større antal passagerer, herunder orkestret og det sidste værnepligtshold. I strålende solskin brød VÆDDEREN gennem isbælterne i Bredefjorden. Det blev en værdig afslutning på det mangeårige værnepligtige indslag i besætningen ved Grønlands Kommando og orkestrets korte ditto. Ved aftenstid lagde inspektionsskibet til i Narssarsuaq og skiftede passagerer og gods ud med de og det, der skulle med tilbage til Grønnedal efter at være blevet fløjet op med et af flyvevåbnets C-130 fly.

Vel tilbage i Arsuk-fjorden gennemførte VÆDDEREN og inspektionsskutteren TULUGAQ en samarbejdsøvelse med havari- og sanitetsassistance samt bugsering, hvorefter inspektionsskibet satte kursen nordover.

Den grønlandske adoptionsby Nuuk besøges

I weekenden 9. – 12. februar aflagde VÆDDEREN besøg i sin grønlandske adoptionsby Nuuk. Dagene i den grønlandske hovedstad bar præg af Nuuk Kommunes gæstfrihed og hjertevarme. Kommunen havde arrangeret en flot modtagelse på rådhuset og en meget interessant bustur. Inspektionsskibet var på sin side

vært ved en reception ved besøgets start med deltagelse fra kommunen og Rigsombudet. Den fungerende borgmester fortalte, at Grønlands nye kulturhus vil stå endelig færdig sidst på året. Planen er, at det skal indvies i februar 1997 med deltagelse af Hendes Majestæt Dronningen.

Kulturen har trange kår

Hvor meget der er brug for en ordentlig koncertsal i Nuuk blev tydeliggjort søndag eftermiddag ved en slagtpjæskkoncert, der blev afviklet i en propfuld sal på det stedlige seminarium. De optrædende var den »verdenskendte«, danske slagtpjæskduo, Safri Duo, som i hele 2 timer stod for en musikalsk oplevelse af et sjældent betagende format. De specielle grønlandske forhold gør sig i øvrigt også gældende på den kulturelle front, idet det havde voldt nogen vanskelighed at få fløjten musikernes ca. 1,5 tons instrumenter til Nuuk med Grønlandsfly.

Hjem uden overisning

Efter en god weekend drog inspektionsskibet nordvestover op i isen. Formålet med sejladsen var bl.a. at afvikle en serie overisningsforsøg, der skulle tjene til at klarlægge redningsmidlernes funktionsduelighed i arktiske forhold. Desværre går ikke alt som planlagt. Hvor det ofte kan være svært at skaffe sig af med overisning, var det – trods hård frost – næsten umuligt at skaffe den lagtykkelse, der skulle til for at gennemføre forsøgsrækken, der måtte afblæses, og de to forsøgskonsulenter sendes hjem. Efter et sidste kort ophold i Grønndal, sattes kursen i hårdt vejr mod Kap Farvel og senere stik østover. En kurs, der blev holdt det meste af den følgende uge. Via »The Hole« ved Fair Isle og de danske oliefelter ankom VÆDDEREN til Flådestation Frederikshavn 26. februar. Skibet bragte dog ikke foråret til Danmark, selv om der ved afgang fra Grønndal var 10 graders varme.

Et i mange henseender vellykket vintertogt var afsluttet, og besætningen skiltes – i al fald for en tid.....

(VÆDDEREN A)

Minelæggeren FALSTER på Bermuda

WESTLANT MCMV 96, som er en europæisk minerydningsstyrke bestående af 2 belgiske, 2 hollandske og 2 tyske minejagt fartøjer og minelæggeren FALSTER samt et tysk forsyningsskib er 21. marts 1996 ankommet til MAYPORT, Florida. Styrken har, siden den blev etableret 25. marts i den hollandske flådebase, Den Helder, under kommando af Chefen for Division 31, kommandørkaptajn Gert Larsen, været under forlægning over Atlanten.

Skader under hårdt vejr.

Under sejladsen har styrken gjort ophold for genforsyning og vedligeholdelse i VIGO, Spanien, på Madeira og Bermuda. Desværre forløb forlægningen ikke helt uden uheld. Således måtte en tysk og en dansk orlogsgast sendes hjem fra Bermuda på grund af skader, som de havde pådraget sig ved fald ned ad lejdere under dårligt vejr. Heldigvis var ingen af skaderne alvorlige, men dog alvorlige nok til, at de to orlogsgaster ikke kunne fortsætte deres tjeneste ombord.

Meteorologisk statistik er lige så usikker som al anden statistik!

Styrkens sejlroute var ellers planlagt med minimal risiko for dårligt vejr. Meteorologerne havde lovet lovet, at på den valgte rute ville sandsynligheden for storm være under 6%. Det er imidlertid den almindelige opfattelse ombord i styrken, at vi fik vores »del af de 6%«! Hertil kommer, at vejret på såvel Madeira som Bermuda, med regn og blæst, langt fra levede op til de forventninger turistbrochurer og lignende havde indgivet os om sol og blide briser.

Særlige krav til planlægningen.

En så lang forlægning af en så stor styrke som WESTLANT MCMV stiller helt særlige krav til såvel den løbende planlægning som til de en-

kelte enheders evne til at reagere på uventede situationer. Under forlægningen blev der hele tiden planlagt øvelser, der skulle tjene til at udvikle styrken til en homogen og velfungerende enhed. Det var også nødvendigt at planlægge og gennemføre en løbende genforsyning af styrkens minejagt fartøjer med drivmidler. Også vedligeholdelse må klares under sejladsen, idet en af styrkens minejagt fartøjer fik problemer med sit hovedmaskineri godt et døgn inden Madeira og måtte slæbes det sidste stykke ind til Funchal af FALSTER.

Uhyggeligt møde på åbent hav.

En forlægning over Atlanten er normalt uden de store begivenheder. Det vakte derfor en del opmærksomhed, da man fra minelæggeren pludseligt i en afstand af ca. 4 sømil fik øje på en ca. 40 fods sejlbad, der med alle sejl bjærgede syntes at drive langsomt nord over ca. 550 sømil fra Bermuda.

Det blev besluttet at sejle op mod fartøjet med henblik på at undersøge, om der var noget FALSTER kunne være assistance med i form af f.eks. ferskvand, proviant eller blot en flaske Gammel Dansk med hilsen fra det danske søværn. Da vi nåede op på siden af sejlbad, kunne vi imidlertid ikke se mennesker på dækket. Båden drev tilsyneladende

ubemandet for et drivanker. Da heller ikke gentagne opmærksomhedssignaler og kald over VHF kanal 16, den internationale nødfrekvens, gav noget synligt resultat, besluttedes det, at sende et fartøj over, for at se, om der var noget galt.

Det viste sig, at sejl båden var forladt, og at dette åbenbart var foregået meget hurtigt, idet de ombordværendes ejendele og lign. var efterladt ombord. FALSTER bjærgede de to søkort, der lå fremme, hvoraf det fremgik, at sejl båden havde været under vejs fra New York til Bermuda. Den sidst udsatte position antydede, at fartøjet var blevet forladt ca. halvvejs fremme – over 700 sømil fra den position, hvor FALSTER fandt fartøjet. Den amerikanske kystvagt oplyste senere, at besætningen i november måned sidste år var blevet hentet med helikopter på den på kortet udsatte position.

Vel ankommet til MAY-PORT – dansk kommando.

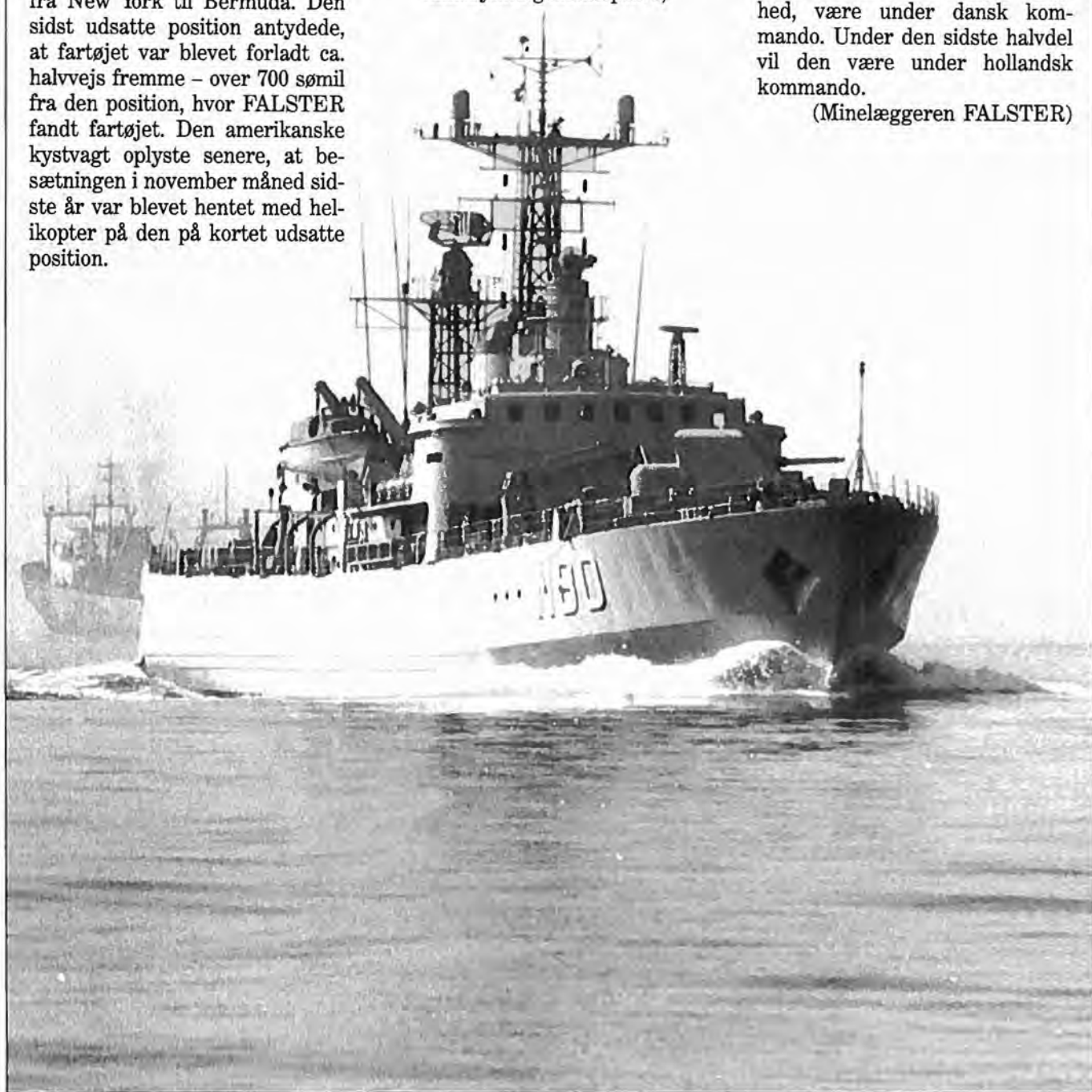
I MAYPORT, Florida gør styrken nu klar til at indgå i minerydningsøvelsen UNIFIED SWEEP I denne øvelse udvides styrken med følgende amerikanske enheder:

- 1 minejagtfartøj af AVENGER-klassen,
- 1 minejagtfartøj af OSPREY-klassen,
- 1 helikopterbærende enhed af AUSTIN-klassen (Amphibious Transport Docks) med 3 minerydningshelikoptere,

- 4 landbaserede minerydningshelikoptere,
- 2 hjælpefartøjer med minedykkerhold ombord,
- 3 landbaserede minedykkerhold og
- 1 mobilt landbaseret kystovervågnings- og kommandoenhed.

Der vil således tale om en ganske betydelig minerydningsstyrke som omfatter vidt forskellige enheder og vidt forskelligt udstyr. Styrken vil under den første halvdel af øvelsen, som omfatter fire faser af hver 7 til 11 dages varighed, være under dansk kommando. Under den sidste halvdel vil den være under hollandsk kommando.

(Minelæggeren FALSTER)



Levetidsforlængelse af korve

Som en del af det femårige forlig omkring forsvaret (1995-1999) indgår en levetidsforlængelse af korvetterne af NIELS JUEL-klassen. Et projekt, der i de næste fire år vil lægge beslag på væsentlige ressourcer – såvel i søværnet som hos værfter og underleverandører.

Korvetterne NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD har siden 1990 fået tillagt nye opgaver, der har medført deltagelse i en række internationale operationer.

Mest kendt i offentligheden er OLFERT FISCHER's togt til den Persiske Golf 1990-1991. Alle tre korvetters deltagelse i FN embargo overfor det tidligere Jugoslavien er også kendt.

Med henblik på at leve op til det ændrede operationsmønster og bevare korvetterne frem til omkring år 2010 er det besluttet at gennemføre levetidsforlængende foranstaltninger samt at udføre modifikationer, der kan sikre opretholdelse af enhedernes operative formåen og kampkraft i perioden.

Mid-Life Update (MLU)

Projektet om levetidsforlængelse og midtvejsmodifikation af NIELS JUEL-klassen – benævnt Korvetprojektet eller Mid-Life Update (MLU) – består af tre større delprojekter inden for områderne:

- Skibsmateriel,
- signal- og telemateriel og
- våben

Dertil kommer en række enkeltprojekter af mindre omfang. Det samlede projekt planlægges gennemført i forbindelse med de kommende eftersyn for skibene.

Moderniseringer

De skibstekniske ændringer eller levetidsforlængelsen planlægges eksempelvis at omfatte følgende moderniseringer:

- Modernisering af strømforsyningssystemet, herunder udskiftning af hjælpemotorer og

generatorer og indførelse af et automatiseret system til lastfordeling og startstop af hjælpemotorerne.

- Modernisering af maskinovervågning og -kontrol, herunder nyindretning af maskinkontrolrum og havaricentral.
- Forbedret brandsikring, herunder udskiftning af halonbrandslukningsanlægget.
- Modernisering af ventilations- og airconditionanlæg til standard for skibe, der skal operere under varme himmelstrøg.
- Forbedring af havmiljøinstallationer, herunder udskiftning af renseanlæg for spildevand.
- Etablering af to containerpositioner på agterdæk for lodret startende luftforsvarsmissiler (Sea Sparrow) som i Standard Flex 300, herunder nyindretning af agterskibet med nyt køle- og fryserum, værksteder m.m.

Forbedringer

I tillæg hertil planlægges gennemført en række forbedringer som en del af skibenes eftersyn samt de nødvendige forberedelser til modifikationer inden for våben-, sensor- og kommunikationsområderne, herunder ombygning af operationsrummet. Til brug for sidstnævnte arbejde er ved Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus på Flådestation Frederikshavn opbygget en model af korvettens nye operationsrum og radio- rum i fuld skala.

Modifikationen af det elektroniske udstyr omfatter først og fremmest installation af et nyt kommando- og kontrolsystem (C3) med et NATO standard datalink til overførelse af

situationsbillede mellem skibe. Systemet, der er en modificeret udgave af C3-systemerne i Standard Flex 300 og THETIS-klassen, skal erstatte det eksisterende CEPLO anlæg med dets nationale datalink.

Nye sensorer og kommunikation.

På sensorområdet omfatter modifikationen installation af ny 3D luftvarslings- og overfladevarslingsradar som i Standard Flex 300, nyt elektronisk og elektro-optiske identifikationssystemer og nye meteorologiudstyr. Den nuværende overfladevarslingsradar og civile navigationsradar bevares, ligesom sonar-



ter af NIELS JUEL-klassen

udstyret til detektion af under-
vandsbåde forbliver uændret.

På kommunikationsområdet instal-
leres nyt internt og eksternt kom-
munikationssystem. Der installeres
INMARSAT A & C satellitkom-
munikation, og udvidelse med mili-
tær satellitkommunikation vil være
forberedt. Radiostationen ommøbl-
eres, men skal fortsat bemannes for
ekspedition af kommunikationstra-
fik over fjernskriver- og morsefor-
bindelser.

Våbensystemerne med decentral
ildledning bevarer i hovedtræk.
Luftforsvarsmissilsystemet, Sea
Sparrow, modificeres med lodret
startende missiler som i Standard

Flex 300, og artillerisystemet mod-
ificeres til at udnytte informationer-
ne fra den nye luftvarslingsradar.

For at tilgodese forsyningsmæssige
og uddannelsesmæssige aspekter
har Søværnets Materielkommando i
projektplanlægningen lagt vægt på
at tilstræbe størst mulig grad af
standardisering ved at fokusere på
Søværnets nyeste materielsystemer.

Forbedringer af miljøet for skibenes besætninger

Til trods for, at der ikke i det sam-

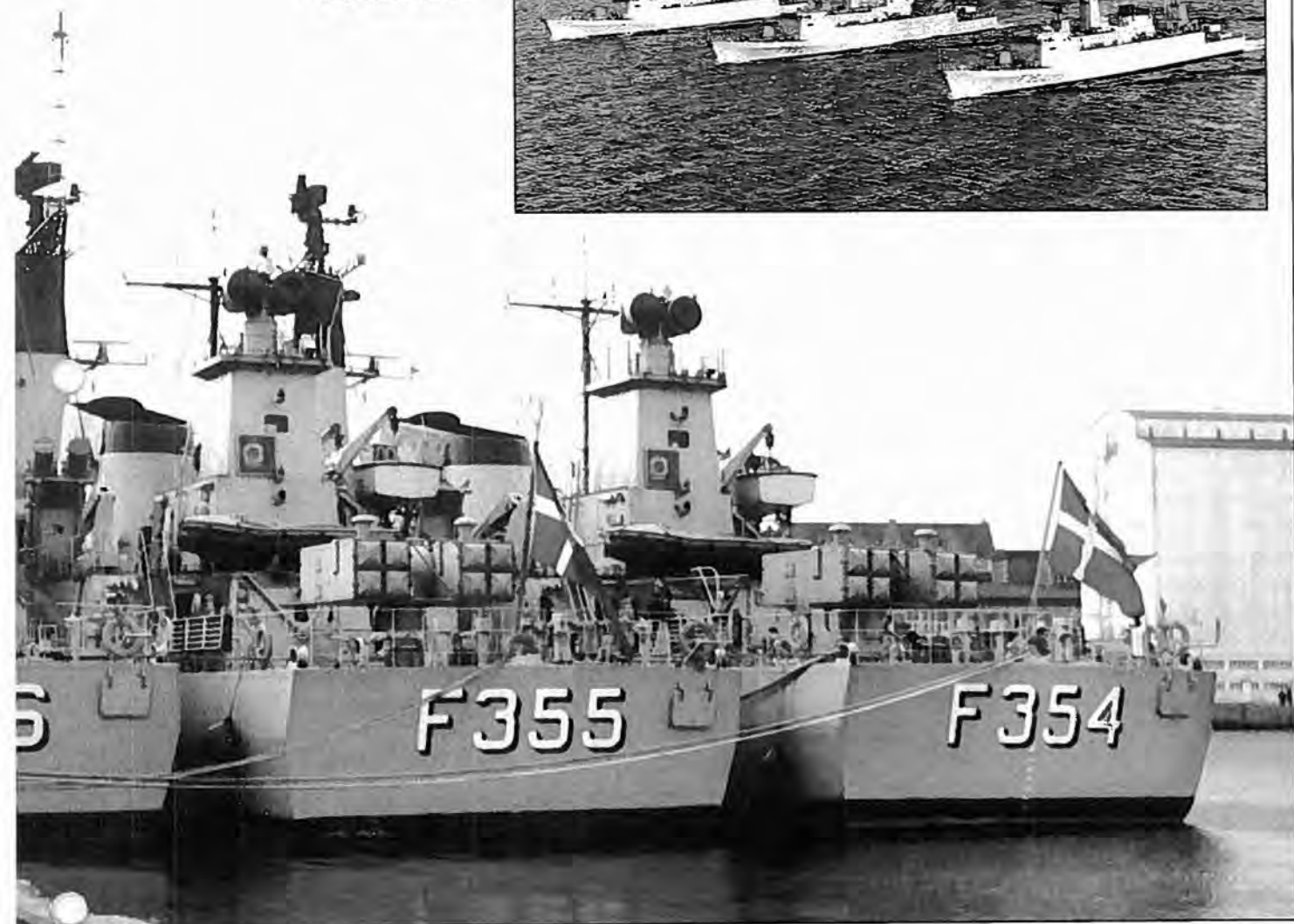
lede projekt indgår ændringer i
beboelsesafsnitterne udover almin-
delig vedligeholdelse, forventes de
skibstekniske ændringer af forbe-
dre miljøet for skibenes besætnin-
ger.

Yderligere forbedring af miljøet vil
afhænge af, om modifikationerne
kan berettige en reduktion af besæt-
ningens størrelse med en deraf føl-
gende forbedring af belægnings-
forholdene på korvetternes lukafer.

(Søværnets

Materielkommando)

Tre danske korvetter under gang
– et sjældent billede!



Sammenhæng mellem søværnets opgaver og personelstyrker.

I dette indlæg peger formanden for CS-Søværnet (Centralforeningen for Stampersonel – Søværnet) på, at søværnets militære personel ikke kan være »på harejagt og stange ål« samtidigt.

Er det rimeligt som ansat i søværnet at kunne være hjemme til sit barns barnedåb om tre måneder for at deltage i forberedelserne til festlighederne?

Folk, der ikke kender søværnet indefra vil sige; ja selvfølgelig.

Er det rimeligt, at en ansat i søværnet kan tilbyde den lokale boldklub at deltage i sæsonens trænergering, og at klubben derefter kan regne med at have den pågældende til rådighed til sæsonen er forbi?

Folk, der ikke kender søværnet indefra, vil sige: Det var da en mærkelig gut, der løber fra det han har lovet, hvis dette nu skulle ske af tjenstlige årsager.

Er det rimeligt, at personel ansat i søværnet kan blive nødt til at afbryde et vinterhalvårs uddannelsesforløb. Folk der kender søværnet vil sige: Ja det er jo vilkårene.

Når regeringen beordrer søværnet til at løse opgaver, som følge af pludselig opstået uro ude i den store verden, vil befolkningen naturligvis forvente, at en sådan opgave bliver løst uden vaklen fra det udstukne personel.

Der er ej heller en ansat i søværnet, der rejser tvivl om dette – uanset hvor ubelejligt det kan være. Opgaven bliver løst.

Militært ansatte i søværnet ved også, at det af tjenstlige årsager kan blive nødvendigt at flytte barnedåben, og at man kan blive nødt til at finde en

anden, frivillig fodboldleder, der kan tage den resterende del af sæsonen. Nogle læsere vil muligvis nu tænke ved sig selv, at en ansættelse som kommis i den stedlige brugs, havde været meget mere passende end en ansættelse i søværnet.

Af og til høres også det synspunkt, at de der ikke kan lide lugten i bagერიet, bare kan smutte.

Overfor sådanne synspunkter må jeg blot konstatere, at rekruttering og fastholdelse blandt søværnets faste militære personel er helt afgørende for den professionelle indsats, som søværnet er kendt for.

Hvis der er nogle få i søværnet, der ikke har forstået betydningen heraf, så må vi løse opgaven uden deres positive medvirken.

Ofte nok bliver de ansatte i søværnet, på alle niveauer, mindet om det betydningsfulde i, at alle ansatte oplever gode arbejdsvilkår.

Det har betydning for effektiviteten og de ansattes arbejdstilfredshed, som lykkeligvis får en højere og højere placering i bevidstheden hos et veludviklet folk.

Handler dette indlæg om, at søværnets stampersonel vil have indført regler om, at der skal gives og overholdes 6 eller 12 måneders varsel, hvis man skal skifte tjeneste fra land til søs?

Nej, stampersonellet erkender søværnets specielle situation og ved, at situationer kan opstå, hvor det er nødvendigt at tåle en udstationering, hvor ubelejlig den end måtte forekomme på det givne tidspunkt.

Af en række gode grunde er det indlysende, at det militære personel må skifte tjenestested en gang imellem. Mange stillinger kræver erfarent personel, og når én fra de militære

rækker f.eks. opsiger ansættelsesforholdet, skal der principielt rekrutteres en ny til søværnet.

Før den nyansatte kan gøre fyldest i skibene, skal de obligatoriske og ofte langvarige uddannelser gennemgås.

Fra rekrutteringen af marineelever påbegyndes til det tidspunkt, hvor de tiltræder en bemandingspost, kan der gå 1-3 år.

Søværnets operative Kommando gør naturligvis sit bedste for hele tiden at rekruttere og uddanne nyt personel efter den statistiske viden, man har dannet sig om størrelsen af den naturlige afgang.

Med mit mangeårige kendskab til personelforvaltningens formåen i denne sammenhæng tør jeg godt udtale mig skråsikkert og sige, at det aldrig er lykkedes helt godt. Men jeg er lige så sikker på, at denne opgave kun lader sig løse med en vis succes. Søværnets operative Kommando skal jo – for at det skal lykkes til fulde – gætte rigtigt om flere års både afgang og mulighederne for at rekruttere.

Og det er ganske enkelt umuligt at ramme helt rigtigt.

Derfor kan det jo ske, at der lige pludselig er en relativ stor afgang samtidig med rekrutteringsvanskeligheder.

Ved sådanne uheldige sammentræf kan det vare flere år, inden der er balance i tingene igen.

Trods personalemangel ændrer søværnets opgaver sig ikke, og Søværnets operative Kommando forsøger vel sagtens at fordele pinslerne ligeligt hen over søværnets enheder med en vis skelen til de højst prioriterede opgaver, som for eksempel inspektionstjenesten i Nordatlanten.

Derved opstår nogle af de pludselige flytninger af personel.

Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando bør inden for rammerne af overordnede mål, kunne justere så meget på opgaven, at de pludselige flytninger kun udgør et minimum, hvad enten der er tale om udstationeringer eller forflyttelser. Bemandingen bør være så rigelig, at mindre personel mangler kan accepteres i kortere perioder.

Det er min oplevelse, at der for tiden sker en uacceptabel udnyttelse af det militære personel.

Det handler ikke alene om de allerede nævnte, hyppige flytninger, men også om underbemanding.

Dernæst om det forhold, at »bunkerne« har hobet sig op, når man vender tilbage til sit eget job efter at have været ude at hjælpe andre steder.

Men også arbejdstempoet bør nævnes som en alvorlig stressfaktor.

Det er min faste overbevisning, at søværnets myndigheder og personalets repræsentanter i samarbejde kan afhjælpe de personalemæssige problemer, jeg her har nævnt ovenfor. Men det kræver, at der er sammenhæng mellem søværnets opgaver og de givne personelrammer. Herom senere.

Stampersonellet i søværnet er helt bevidst om, at i de yngre år – som går fra det 18 til 35-45 år – skal der forrettes tjeneste på skiftende tjenestesteder. Det ligger i sagens natur.

Men der bør være en vis planfasthed, så den enkelte ved, hvilken tjeneste, der skal forrettes indenfor den nærmeste fremtid.

De personalepolitiske regler, der gælder for stampersonellet, fejler ikke spor, kun efterlevelsen heraf lader meget tilbage at ønske.

CS-Søværnet har ikke altid rosende ord til overs for Søværnets operative Kommandos forvaltning af personellet.

Hvor svært det end kan være for søværnets personel at forstå, vil jeg dog antyde, at vi måske engang imellem gør forvalterne urette.

Søværnets operative Kommando har af gode grunde nogle uovervin-

delige problemer, hvis de opgaver ministeren og forsvarschefen giver søværnet, ikke harmonerer med personelstyrken.

Meget tyder på, at det er her, en hel del af forklaringen skal findes.

Teoretisk set skal der såmænd nok være sammenhæng i den overordnede planlægning, men hvis man ikke regner med at personellet

- skal efteruddannes,
- skal afvikle civiluddannelse,
- skal på orlov og
- ind imellem er fraværende på grund af sygdom,

– så skal der blive vanskeligheder med at få enderne til at nå sammen.

Det kan enhver forstå.

Der synes imidlertid visse steder at mangle forståelse for det uacceptable i, at personellet igen og igen skal betale prisen for det høje ambitionsniveau.

Det ligger således ret fast, at søværnets militære personelstyrke skal være mere end 200 normer større, hvis der skal være en rimelig sammenhæng i tingene.

Søværnets overordnede opgaver kommer af gode grunde oppe fra. Men det betyder jo ikke, at søværnet er uden indflydelse på opgavernes omfang.

Jeg formoder, at søværnets myndigheder i det mindste har en vis indflydelse på årsprogrammet og derved har mulighed for at gøre indvendinger, hvis man overskrider grænsen for det rimelige.

Jeg tror ikke Søværnets operative Kommando har været tilstrækkelige standhaftige i at sige stop, når opgaverne er »væltet ned« over søværnet – de knappe personelressourcer taget i betragtning.

Søværnet selv har naturligvis også en vis indflydelse på størrelsen af søværnets samlede virksomhed.

Også på dette område er det min opfattelse, at de lokale chefer er alt for tilbageholdende med at tilkendegive, når »bægeret flyder over«.

Vi lever i en tid, hvor personellet, på

alle niveauer, presses mere og mere. Målet er at højne effektiviteten.

Meget tyder på, at mange myndigheder har lært lektien så godt, at det er svært at få vendt tankegangen og rette blikket mere mod arbejdstilfredshed, trivsel og sammenhæng i tingene. – Nu, hvor bægeret er flydt over!

På alle niveauer må ledelsen ganske enkelt forstå, at kun tilstrækkelig opmærksomhed på disse forhold kan gøre det muligt at tage hensyn.

Man skal ikke regne med, at de overordnede myndigheder tager sådanne hensyn af egen drift.

Den største omlægning og rationalisering, der – måske nogen sinde – er sket i forsvaret, er nu afsluttet.

Her tænkes naturligvis på udflytningen fra Holmen.

Dette store indgreb har gjort det »turbulent« at være i søværnet. – Og det har været umuligt at forudsige alle virkninger.

Indgrebet er nu afsluttet, og man kan ikke dække sig ind under det mere.

Vi har – også efter en turbulent periode – fået det længste forsvarsforlig i mands minde. Det taler for gode, stabile forhold – også for det ansatte personel.

Søværnet har rekrutteringsvanskeligheder og fastholdelsesproblemer, der – hvis det ikke allerede er for sent – danner grundlaget for en ond cirkel.

Der synes altså nu på den ene side at være alle muligheder for – og på den anden side tusinde gode grunde til – at få skabt sammenhæng mellem opgaverne og det rådige personel.

Det militære personel – og det gælder i alt fald stampersonellet – kan løse alle opgaver, der pålægges.

Vi kan blive pålagt at stange ål eller gå på harejagt, men der må træffes et valg – om det skal være det ene eller det andet.

Vi kan ikke alt på en gang.

Ole Henningsen
Formand, CS Søværnet

MRCC Grønnedal

Forliset af HANS HEDTOFT i 1959 syd for Kap Farvel, udløste den hidtil største internationale redningsaktion ved Grønland. Det gik op for den danske regering, at Grønland manglede større skibe, som både var sødygtige og som var udstyret til en redningsaktion.

Nye og tidssvarende inspektionsskibe

Denne erkendelse har siden hen ført til udvikling af nye og tidssvarende inspektionsskibe.

Senest af THETIS-klassen, der dækker områderne sammen med de lidt ældre inspektionskuttere af AGDLEK-klassen.

Iscentralen

Et andet udfald af HANS HEDTOFT katastrofen var oprettelsen af Iscentralen i Narssarsuaq, som den dag i dag styrer isrekognoscering i farvandet omkring Kap Farvel til stor gavn og glæde for søfarten ved Grønland.

Ismeldingerne fra Iscentralen er et vigtigt led i sejladsplanlægningen omkring det til tider lumske hav omkring Kap Farvel og i Julianehaab-bugten. Det gælder naturligvis i særlig grad i issæsonen (fra februar til august).

Redningsorganisationen

I dag er der i Grønland oprettet en redningsorganisation, tredelt på papiret, men i praksis fungerer den med glidende, fleksible overgange i hverdagen.

Ansvar for udførelse af eftersøgnings- og redningsoperationer i Grønland er delt mellem:

Politimesterembedet i Nuuk

med ansvar for redningsaktioner på land og i indenskærs farvand.

Grønlands Kommando i Grønnedal

med dets Maritime Rescue Coordination Center (MRCC), med ansvar for søredningsaktioner på åbent vand.

Statens Luftfartsvæsen gennem Rescue Coordination Center (RCC) ved flyvekontrollenheden i Sdr. Strømfjord,

med ansvar for luftredningstjenesten.

Rescue Coordination Center Sdr. Strømfjord er i følge International Civil Aviation Organisation (ICAO) ansvarlig for nødstedte fly og besætninger indenfor grønlandsk flyvekontrolområde, det vil sige både på søen og til lands.

Redningstjenestens planlægning og koordinering sker hovedsageligt i henhold til Search And Rescue (SAR)-Grønland, en håndbog, der er fordelt til berørte instanser; politiet i Grønland, søværnets skibe, Luftgruppe Vest, der er stationeret i Sdr. Strømfjord med et G-III Gulfstream-fly, hospitaler, kystradiostationer, den islandske kystvag, samt alle øvrige, der kan forventes at komme til at deltage i en eventuel redningsaktion.

Materiel til rådighed for indsættelse i dette store område er på mange områder begrænset. Politiet har personel i byer og bygder på kysten, samt fem kuttere fordelt i de større havne.

Grønlands kommandos ressourcer

Grønlands Kommando har normalt to inspektionskuttere på vestkysten og et inspektionsskib på østkysten, samt operativ kontrol med et G-III Gulfstream-fly i Sdr. Strømfjord.

Skibene er alle udrustede til indsættelse i en redningsaktion. De store inspektionsskibe medfører desuden altid en læge og en helikopter med en besætning, der har stor erfaring i redningsaktioner.

G-III Gulfstream flyene kan udrustes forskelligt – alt efter den foreliggende opgave og forholdene.

Enhver redningsaktion vil altid søges løst med den/de enheder, der er bedst egnet til at løse opgaven, under hensyntagen de ydre restriktive forhold og hvor mange enheder og personel der er til rådighed.

Hjælp udefra nødvendig

I mange situationer er det nødvendigt at anmode om hjælp til at gennemføre redningsaktionerne effektivt fra anden side udenfor eget ansvarsområde.

Det drejer sig så om andre myndigheder i Grønland, primært Grønlandsfly eller udenlandske myndigheder. Grønlandsflys helikoptere kan desuden i begrænset omfang udstyres med redningsudstyr.

Udenlandske redningscentraler stiller fly, helikoptere og skibe til rådighed i det omfang de kan.

En redningsopgave kan, udover førnævnte ansvarlige officielle myndigheder, involvere private firmaer eller personer, der bliver anmodet om at yde assistance af forskellig art. Her skal fremhæves kystradiostationerne og civil skibsfart, såvel handelsskibe som fiskefartøjer.

Desuden har Grønlands Kommando et tæt samarbejde med redningscentraler i stort set alverdens lande.

Globale nødmeldinger

Nødmeldinger fra skibe og fly bliver i dag ofte udsendt via satellitter, og nødsignalerne modtages derfor i mange lande.

Efterhånden har de folk, der i Grønland vil passere indlandsisen også fået dette udstyr.

Ved modtagelse af et nødsignal, på den ene eller anden måde, vil den pågældende myndighed i Grønland iværksætte en eftersøgning, og anmode de øvrige myndigheder om assistance. Sker dette hurtigt, kan de fleste nødsituationer få en heldig udgang.

Desværre er udfaldet ikke altid heldigt, da især fangere og andre, der sejler rundt i små både eller joller kan forsvinde sporløst – og der kan gå lang tid før en eftersøgning overhovedet kommer i gang.

I de fleste tilfælde skyldes det mangel på ordentligt udstyr til at afsende nødmelding. Det være sig radio, nødraketter eller andet. Endelig er der det evige problem, som også kendes fra syd Danmark.

Man har ikke meldt afgang- eller ankomsthavn eller -tider til de pårørende.

Mange ulykker kunne undgås ved ordentligt udstyr eller besked. Ofte går der, på grund af de særlige grønlandske forhold, flere dage ved denne slags »forsvinden« inden Maritime Rescue Coordination Center Grønødal eller politiet alarmeres og en eftersøgning iværksættes.

Pas på snescooterne

Om vinteren er det store problem, at folk falder igennem isen på snescootere.

Som nævnt tidligere foregår der i det daglige et tæt samarbejde mellem Grønlands Kommando, politiet og Rescue Coordination Center Sdr. Strømfjord, hvilket er til stor hjælp, når en eventuel eftersøgning eller redningsaktion skal sættes i gang.

Maritime Rescue Coordination Center Grønødal og underlagte enheder deltog i 1995 i 13 egentlige Search and Rescue operationer – heri er ikke medregnet patientevakueringer.

(GLK)

Ny bog fra søværnet

Torsdag den 22. februar 1996 præsenteres i Søofficersforeningens lokaler et værk om Marinens personel og dets virke i den illegale periode 1943-45.

»FOR FLAGET OG FLÅDEN«.



Projektgruppen fotograferet ved fremlæggelsen i Søofficersforeningen 22. februar 1996

De første år af den tyske besættelse under 2. verdenskrig var en frustrerende og loyalitetsmæssig vanskelig tid for søværnets personel, som af regeringen blev sat til at løse en række samfundsmæssige opgaver, der var af krigsmæssig betydning for besættelsesmagten.

Flådens reaktion på det tyske overfald den 29. august 1943 er beskrevet fyldigt i litteraturen om besættelsestiden. Mindre kendt er det modstandsarbejde, som søværnets personel udførte i perioden 1943-45 – såvel hjemme som i udlandet. Det er denne virksomhed, der er redegjort for i værket »For Flaget og Flåden«. En virksomhed, der havde sine omkostninger i form af faldne, fængslede og deporterede søofficerer til de tyske KZ-lejre.

Værket er blevet udarbejdet af en projektgruppe bestående af ældre søofficerer, der for de flestes vedkommende har været med i begivenhederne. Værket er derved ikke blot en historisk fremstilling, men er samtidig en samling af kildemateriale til søværnets historie 1943-45. Projektgruppen har været under ledelse af kommandørkaptajn S. Laub.

»For Flaget og Flåden« er udgivet af søværnet. Til udgivelsen er der modtaget tilskud fra Hendes Majestæt Dronning Ingrid, Tuborgfondet, Forsvarskommandoen og Søofficersforeningen.

Søværnets historiske konsulent, overarkivar Hans Chr. Bjerg har skrevet forordet.

Bogen kan købes ved:

»ORLOGSMUSEET«
Ovengaden over Vandet 58,
1415 København K.

Der sker noget på miljøområdet ved Søværnets Grundskole

Auderødlejren har de sidste måneder brugt mange ressourcer til gavn for miljøet. Ved årsskiftet fik lejren tildelt ekstra midler, fortrinsvis med henblik på øgede investeringer på miljøområdet.

Energi

På det energimæssige område blev der satset på yderligere udvikling af lejrens varmforsyning.

Der blev også investeret i facadeisolering af Administrationsbygningen og i et nyt stråtag på dele af Skydegården.

Det nye, spændende islæt er et solvarmeanlæg ved skolens træningsbassin.

Det skal bidrage til opvarmning af såvel bassinvand som badevand. Hvis der i den varme sommertid skulle blive overskud af varmt vand, kan dette videreføres til kom-pagnibygningerne. Herved opnås den fulde udnyttelse af anlægget.

Det bliver også monteret en særlig frekvensomformer til styring af ventilationsanlæg i træningsbassinet. En investering på 60-70.000 kr., hvis tilbagebetalingstid forventes at være så kort som 2-3 år.

Vandbesparelse

- En netop overstået modernisering af træningsbassinet sikrer mindst mulig vandspild i forbindelse med rensning af filtre.
- Gammeldags vandhaner er udskiftet med moderne et-grebs vandhaner, så vandtemperaturen hurtigt kan indstilles automatisk.
- Beholdere med automatisk tømning ved pissoirer er udskiftet med et mere vandbesparende manuelt system.

Affald og spild

- Der er indkøbt et køleaggregat til madaffald fra cafeteriaet. Når beholderen er fyldt op, afhentes indholdet, som bliver varmebe-handlet og derefter anvendt som grisefoder.
- Der er indkøbt en samlestation for kemikalieaffald, så denne del af affaldet opbevares på betryggende måde.
- Der er etableret endevold bag pistolskydebanen, så en eventuel blyforurening af Arresø undgås.
- Et specielt filter (olieudskiller) er indkøbt til brandpladsen. Dette filter er i stand til at rense indholdet i det store brandslukningskar for olierester.

Holdningsændring – afgørende

En meget vigtig brik i bestræbelserne på at forbedre miljøet er oplysning. Dette løses ved bl.a. udsen-

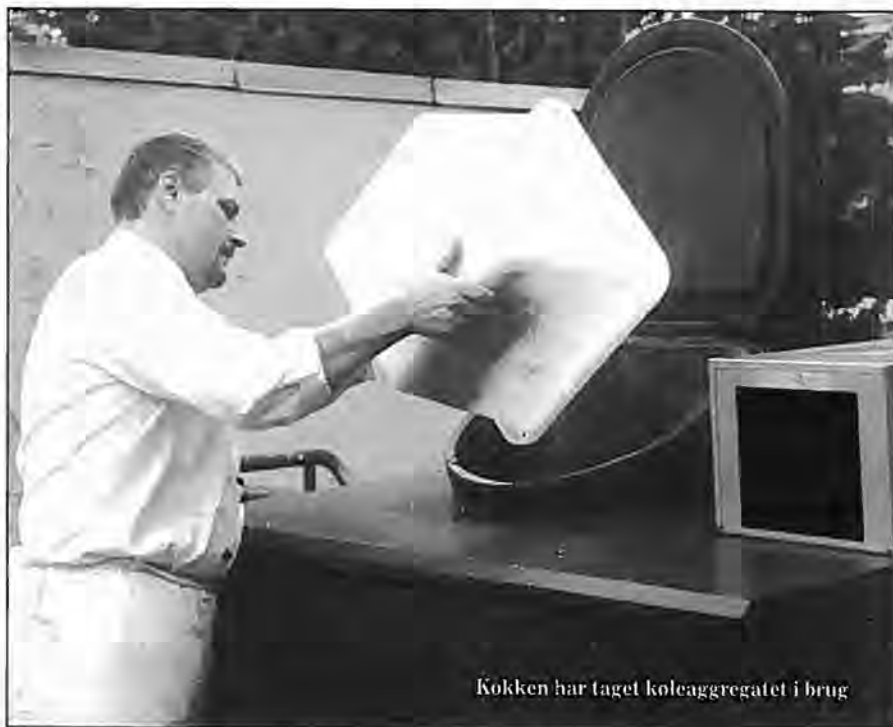
delse af bladet MILJØNYT med jævne mellemrum. Her redegøres for de seneste tiltag, og samtidig får lejrens personel nogle gode råd om, hvordan den enkelte kan medvirke til at tænke på miljøet i det daglige (slukke lys, lukke vinduer og døre m.v.).

I det nyindkaldte persons uddannelsesprogram indgår der endvidere 2 lektioner med miljøundervisning. Denne undervisning varetages af miljølederen.

Fremtiden

Der vil stadig være en lang række foranstaltninger af miljømæssig art at foretage i Auderødlejren. Der mangler termostatventiler på visse radiatorer, almindelige pærer skal udskiftes med energisparepærer, og der skal isoleres bedre flere steder. Kloaksystemet er et kapitel for sig, men her er også behov for en indsats en gang i fremtiden.

Søværnets Grundskole



Køkken har taget køleaggregatet i brug

»En odysse med forviklinger«

Inspektionskutteren AGPA's togt til Thuledistriktet 1995



AGPA afgik 25. juli 1995 fra Ilulissat (Jakobshavn) med kurs nordpå mod den amerikanske base på Thule, Thule Air Base. Formålet med togtet var trefold: Først og fremmest skulle der ydes støtte til et rejsehold fra Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), for det andet skulle et antal automatiske vejrstationer nord for øen Disko efterses og flaget på Careyøerne skiftes og sidst men ikke mindst, at yde støtte til Avernarssuaq (Thule) kommune ved at udlægge et antal brændstofddepoter til brug for vinterens fangertogter.

»Forviklingerne« starter – nødopkald

Fulde af forventninger om spændende operationer i et område af

Grønland, hvor inspektionskutterne sjældent kommer, mødte besætningen efter manøvrerulle kl 1215. Alle rede her startede, hvad AGPA's besætning vil huske som en »odysse med forviklinger«, idet teknikofficeren meddelte, at afgangens måtte udsættes, da lufttørringsbeholderen til hovedmotoren var revnet og måtte repareres. Inspektionskutteren AGDLEK, der var fortøjet på siden, afgik dog til tiden med nordlig kurs mod Vaigat for fiskeriinspektion.

Efter en vellykket reparation, startede AGPA en times tid senere turen nordover mod de høje breddegrader. Efter et par timers sejlads opfangede AGPA et nødopkald fra ANNA-BENI, et lille kammuslinge-fiskefartøj. Det var umuligt, at høre hvilken form for nødsituation ANNA-BENI befandt sig i. Heller ikke positionen kunne opfanges om bord. Aasiaat radio kunne dog opgive en omtrentlig position, og AGPA og AGDLEK satte kursen mod denne.

Snart efter blev der fra AGDLEK

observeret en redningsflåde. Gummibåden blev sat, og alle ti ombordværende blev bjærget. ANNA-BENI viste sig at være kæntret, og flød nu lodret i vandet med ca. to meter af stævnen oven vande. Da inspektionskutternes kraner ikke kunne løfte ANNA-BENIs hæk oven vande, besluttedes det at forsøge at tvinge ANNA-BENIs hæk op, ved at trække i stævn og hæk. Trods adskillige forsøg, hvor AGPA og AGDLEK trak i hver sin ende, mislykkedes det at bringe hele skibet til overfladen.

Trawleren ASSUMIUT blev derpå anmodet om ved hjælp af sine trawlwirer at løfte ANNA-BENIs agterpart. Dette forsøg mislykkedes også, hvorpå ANNA-BENI blev slæbt ind på lægt vand og efterladt der. AGDLEK kunne derpå returnere til Ilulissat med ANNA-BENIs besætning, medens AGPA fortsatte mod nord.

Brændstofforsyningen volder problemer

Isen i Melvillebugten var ikke brudt helt op, hvorfor AGPA's nye næstkommanderende fik sine første erfaringer med issejlads i slutningen af juli måned, medens det sydlige Danmark stønnede under hedeølgen. Her lagde tågen sig kold og klam over området, og der måtte sejles med stor forsigtighed og nedsat hastighed. Halvvejs gennem Bylotsund lettede tågen endelig, og Dundasfjeldets karakteristiske form dukkede op, og Thule Air Base kunne skimtes inde på kysten.

Vel ankommet skulle der lige løses et par praktiske problemer. Herunder især brændstofbestilling. Meldingen tilbage var, at man havde masser af brændstof, – MEN det var ikke den lette diesel AGPA normalt anvender, men en multifuel, der af amerika-

nerne anvendes til fly, biler og olie-fyr.

Ombordværende oplysningsmateriel kunne ikke give et entydigt svar, på om AGPA måtte anvende denne multifuel. Fordi det var fredag, og Søværnets Materiel Kommando var »gået hjem for weekenden«, blev Thule Air Base gennemtrawlet for at opsnuse den rette fuel – men uden held. Nærmeste sted for umiddelbar forsyning var Upernavik mindst to døgn forlægning mod syd. Weekend blev anvendt til områdekendskab i og omkring Thule Air Base, og mandag morgen kunne materielkommandoen bekræfte at det til rådighed værende brændstof ikke måtte anvendes.

Efter samtaler med kommuneingeniøren i Qaanaaq (Nye Thule), konstateredes det, at AGPA kunne få 15.000 liter af den rette fuel i Qaanaaq, men dette kunne kun leveres i 200 liters tromler. AGPA pumpemateriel er ikke just gearret til den slags, så med hjælp fra Grønlandsfly, blev der fremskaffet en elektrisk pumpe. For at det ikke skulle være for let var denne en 24 V pumpe, og AGPA kan kun levere enten 12 V eller 220 V. Med lidt snedighed fra teknisk division, lod det sig dog gøre alligevel.

Vel ankommet til Qaanaaq ankredes op uden for byen, der ikke har nogen havn. Der ankom derfor en pram med de første af de 75 tromler brændstof og 47 tromler, der skulle udlægges i depoter. Bunkringen tog det meste af natten – i blændende solskin, hvilket var en lidt særpræget oplevelse.

Usædvanlig issituation

Efter ombordtagningen, forlagde AGPA nordpå mod de første depoter. Issituationen i området var en smule usædvanlig, idet isen i fjordene var gået en måned tidligere end normalt, og den ellers blivende polaris så småt i opbrud. Polariseringen er ikke lige til at spøge med, selv ikke for en inspektionskutter. Flager på ca. 3 X 4 sømil med en anslået tykkelse på 5 – 6 meter flød rundt med smalle frie passager ind i mellem.

Sejladsen forventedes at blive en smule ud over det sædvanlige, området er ikke målt ret godt op. Søkor-

tet er lavet i Lamberts konform-koniske projektion. Kurser og pejlinger kan ikke umiddelbart udtages – hurra for en GPS navigator (satellit navigations systemet). Målestoksforholdet på 1:1.500.000 gjorde ligeledes sejladsen i en afstand til land på 0,1 sømil til en spændende oplevelse. Efter adskillige forsøg lykkedes det at komme ind i det såkaldte landvand, hvor der stort set var isfrit. Herefter blev der gjort god fart mod det nordligste depot. Desværre kunne dette ikke nås, hvorfor nummer to forsøgtes anduvet. Ca 100 meter fra landgangsstedet blokerede isen for videre fremfærd, og der sejlede til det sydligste depot i det nordlige område. AGPA havde en grønlandsk storfanger fra Qaanaaq med som kendt mand, hvilket var en fantastisk hjælp, selvom kommunikationen mest foregik ved hjælp af fagter og enstavelsesord.

Bingo!?

Ved det tredje depot »var der bingo«. Der ankredes på 37 meter vand. Gummibåden blev klargjort – alt var i skønneste orden. Efter ankringen konstaterede man en vestgående strøm på 1-2 knob, og der drev småskosser forbi. Senere blev en stor isflage observeret kommende samme vej. En nøjagtig plotting viste en passage vel klar om styrbord. Desværre kolliderede flagen med et strandet isbjerg, svingede rundt, og lagde sig på tværs af AGPAs stævn. På grund af presset begyndte ankerkæden at skranse på spillet, og der blev fire mere kæde af i et forsøg på at presse flagen væk fra stævnen. Heller ikke fuld kraft på maskinen kunne AGPA ikke flytte flagen. Det blev så forsøgt at trække kæden nedenunder flagen og væk. Pludselig gik det lidt for godt, og AGPA måtte med beklagelse konstatere, at ankerkæden var knækket med tab af styrbord anker og 5½ sjækket kæde til følge.

Resten af landingen gik fint, og der blev landsat 15 tromler. Tromlerne sejles ind til kysten tre ad gangen i gummibåd, hvorefter de enkeltvis trækkes op til fangsthytterne på god gammel sømandsmanér – masser af taljer, tovværk og rå muskelkraft.

De tomme tromler blev fragtet tilbage til AGPA. Miljøet skal også skånes på Grønland.

AGPA sejlede derpå sydover til Melville bugten for at udlægge endnu et antal depoter. Det var med et letelsens suk fra navigatørerne, at man igen kunne benytte søkort med Merkators projektion. Kurser og pejlinger kunne igen udtages af kortet, men erfaringen med det konform-koniske var ikke at kimse af. Den sydlige del af depotudlægningen foregik uden de store problemer, og AGPA anløb bygden Savisvik for at undersøge muligheden for at fragte en kommunebåd med

ANNA-BENI – et stævnportræt.
Bådhold fra de to inspektionskuttere
fastgør slæbetrosser



tilbage til Qaanaaq til reparation. Efter ankring opstod et mindre teknisk problem, og motoren blev stoppet. Forsøg på genopstart afstedkom en utilsigtet eksplosion i krumtapakselhuset, – nye dybe, dybe rynker i teknikofficerens ansigt. Depotudlægningen blev afbrudt. Med nedsat fart gik turen endnu en gang til Thule Air Base for et eftersyn. Heldigvis var der ikke opstået skader, og et lille døgn senere gik turen til det sidste depot og derfra tilbage til Qaanaaq.

Lettere forsinket p.g.a. maskinproblemet blev folkene fra det meteorologiske institut taget om bord i en operation, der burde have fået en »pit-crew« i et Formel 1 løb til at blive grønne af misundelse. Turen gik nu til Careyøerne. Vel ankommet kunne vi med slukøret mine se, at

polarisen åbenbart lige så gerne ville besøge øerne, som vi. Hele øgruppen var tæt omkranset af polaris (10/10). – Endnu en gang tilbage til vores efterhånden velkendte plads i Thule Air Bases havn.

Royal Navy har brug for hjælp

Fredag fik et lettere dramatisk forløb. Hen på eftermiddagen anløb en engelsk sejlboat fra Royal Navy, HMS SABRE, basen. Den blev på grund af kajens højde henvist til en lille forsyningshavn lidt væk. På vej til det nye sted løb sejlboaden på et skær, cirka 15 meter fra havnenokken. Basens slæbebåd gik hurtigt til assistance, men løb selv på skæret. AGPAs besætning, efterhånden var klar til lidt af hvert –

Desværre kunne der ikke ankres i området p.g.a. dravis, for hvilken AGPA har fået stor respekt. Derfor omsejledes øerne som navigationsøvelse for kadetterne og søndag eftermiddag ilandsattes et »flagskiftekommando« iført paradeuniform. På toppen af Isbjørneø skiftes flaget, der symboliserer Careyøernes tilhørsforhold til Kongeriget Danmark. Efter montering af en ny flagline og inspektion af øen, skiftedes flaget under bådsmandspibens muntre trillen. Flagskiftet foregik i øvrigt uden andre problemer end dette, at teknikofficerens kasket fik lyst til en flyvetur ud over en 125 meter høj bjergkant, og forsvandt uden at sige farvel.

Efter at have taget vejrfolkene ombord igen, forlagde AGPA nu syd-

øer og pynter, der skal bruges i navigationen. Alt i alt en lærerig tur for kadetterne.

Dramatisk patienttransport

Vel ankommen til Edderfugleøerne ankredes endnu en gang, DMI-folkene i land, og AGPAs besætning så frem til et par rolige dage til ankers. Hen på eftermiddagen opfangede AGPA dog et opkald vedrørende en patienttransport, der var kommet i vanskeligheder på vej fra bygden Kullorssuaq til bygden Kraulshavn. Da AGPA kun lå 7 sømil fra Kraulshavn, blev der tilbudt assistance, og DMI-folkene, der havde glædet sig til at kunne overnatte på AGPA og nyde kokkens nybagte rundstykker til morgenmad, fik ilandsat forsyninger og soveposer, hvorefter AGPA lettede anker, og forlagde mod Kraulshavn. I mellemtiden var patienttransporten vel ankommet. Patienten, en ældre mand med alvorligt vandladningsbesvær, var i en stabil tilstand efter en lang rejse i en åben jolle fra Kullorssuaq. Det blev dog besluttet, at patienten skulle under lægebehandling i Upernavik. AGPA forsøgte at få arrangeret en lægeflyvning med helikopter, men da der ikke fandtes friske piloter, kunne det ikke lade sig gøre. AGPA tog derpå patienten om bord, og forlagde udenskers tilbage til Upernavik for højeste fart – tærende kraftigt på brændstofbeholdningen. Vel ankommet til Upernavik blev patienten overført til en ambulance.

AGPA måtte desværre afgå uden at få fyldt brændstof. Havnemesteren ikke ville tillade andet end et kort anløb, fordi han ventede flere kystskibe, der skulle losse og laste ved havnens eneste kaj. Men DMI-folkene blev afhentet og sent fredag aften skimtedes det karakteristiske Uummannaqfjeld i horisonten. AGPA var tilbage i kendte farvande efter en »odyssé ud over det sædvanlige«. Besætning havde fået fyldt »historietanken og erfaringsbeholderen« op på ny, og var klar til at forlægge hjem til Danmark på periodisk eftersyn.

(AGPA)



med kort varsel, fik hurtigt startet op, og trak slæbebåden af efter cirka 10 minutter. Slæbetrossen blev nu sat om bord i HMS SABRE. Efter et par forsigtige forsøg måtte flotbringningen dog afbrydes. SABREs kaptajn turde ikke mere, idet kølens bevægelser hen over skæret ikke var så behagelige. Skibet kom fri ved tidevandets hjælp 6 timer senere.

Kadetter ombord

Lørdag ankom to kadetter fra Søværnets Officersskole med et Herculesfly fra flyvevåbnet efter en tur fra Værlose via Keflavik og Station Nord til AGPA. Umiddelbart efter sejlede AGPA ud med kurs mod Careyøerne, for at ilandsætte vejrfolkene og skifte flaget på Isbjørneø. Isen var nu væk og ilandsætningen forløb glat.

over mod Upernavik. Vel ankommet kunne teknikofficeren imidlertid konstatere, at AGPAs fyldestuds og tankvognens kobling ikke passede sammen. AGPA måtte nøjes med at få det aller mest nødvendige brændstof. – Det går langsomt, når man kun får 30 liter i minuttet! Derefter forlagdes indenskers mod Edderfugleøerne. Denne forlægning fik kadetternes puls kraftigt i vejret og sveden frem på panden. Forlægningen beviste endnu en gang, at grønlandske søkort især i det nordlige område kun er vejledende, og at passageafstande udtaget fra kortet kun i meget sjældne tilfælde stemmer overens med virkeligheden. Det var en brat opvågnen fra teorien til virkelighedens Grønland. Isbjerge lægger kun yderligere til desorienteringen, når disse »skygger« for

Søværnets Mærkedage

25 marts 1912 modtog Marinen sit første luftfartøj

Vort første luftfartøj GLENTEN blev skænket Marinen af Konsul H.V. Ludvigsen, der var en yderst fremsynet mand med visioner der rækker ind i det 21. århundrede.

Tanken om at kunne flyve havde fascineret mennesker siden middelalderen. Det lykkedes dog først i 1782, hvor de franske brødre Montgolfiers foretog verdens første flyvning i en ballon fyldt med varm luft, af den simple type, der blot driver med vinden uden nogen form for retningsstyring. Problemet med at styre, løste en anden franskmand Henri Geffard, som konstruerede det første luftskib i 1852. Der kom dog først for alvor gang i udviklingen, da tyskeren Grev Zeppelin i år 1900 konstruerede et luftskib, som var fyldt med brint og blev drevet af en dampmaskine. Det gav grundlag for dannelsen af verdens første luftfartsselskab i 1909.

Men et er, at kunne flyve når man bliver båret af en luftart, der er lettere end luften. Noget helt andet er det, når vægten skal kunne løftes af maskinkraft. Det lykkedes i 1903, da brødrene Wright fløj i 59 sek. ved Kitty Hawk i North Carolina. Herhjemme lykkedes det i 1906 for Ellehammer, der som den første i Europa med en selvbygget flyvemaskine fløj 42 m i ca. ½ m højde.

Søværnet interesseret – Det Danske Aeronautiske Selskab dannes 1909

Denne tekniske udvikling interesse-rede naturligvis også søofficererne, som indså, at den indebar store perspektiver. Daværende premierløjtnant H.C. Ullidtz og overingeniør C. Holtermann indbød derfor til et møde, hvor det blev besluttet at danne

»Det danske Aeronautiske Selskab«. På den konstituerede generalforsamling i marts 1909 blev kommandør I.C. Tuxen, der var direktør for skibsbygning og maskinvæsen ved Orlogsværftet, valgt til formand.

Premierløjtnant Ullidtz blev næstformand og premierløjtnant H. Rechnitzer blev sekretær.

Endvidere blev kaptajn G.C. Amstrup medlem af den første bestyrelse. Da selskabet var dannet stillede Krigsministeriet Christianshavn fællede, også kaldet Kløvermarken, til rådighed og gav i juli 1909 sammen med Marineministeriet tilsagn om 2.000,- kr. på finansloven på betingelse af, at der blev uddannet nogle »aeroplanførere« til såvel hæren som marinen.

Flyveskole på Kløvermarken 1910

På Kløvermarken var der i 1910 en civil flyveskole, som var oprettet af kaptajn T. Grut fra Hæren. Han blev i perioden assisteret af den civile cykel- og bilmekaniker Robert Svendsen, der ikke blot var racerkører, men også interesseret i flyvning – så meget, at han i vinteren 1909-10 byggede sig en kopi af et Henri Farman biplan.

Med dette fløj han, som den første, den 17 juli 1910 over Sundet fra København til Malmø. Det var dengang en stor begivenhed, og som belønning fik han i Marineministeriet overrakt en sølvpokal af daværende konseilspræsident og Forsvarsminister Klaus Berntsen, der ved den lejlighed bl.a. udtalte: »Jeg indser aviatikkens betydning for forsvarret«.

De første aeroplanførere 1911

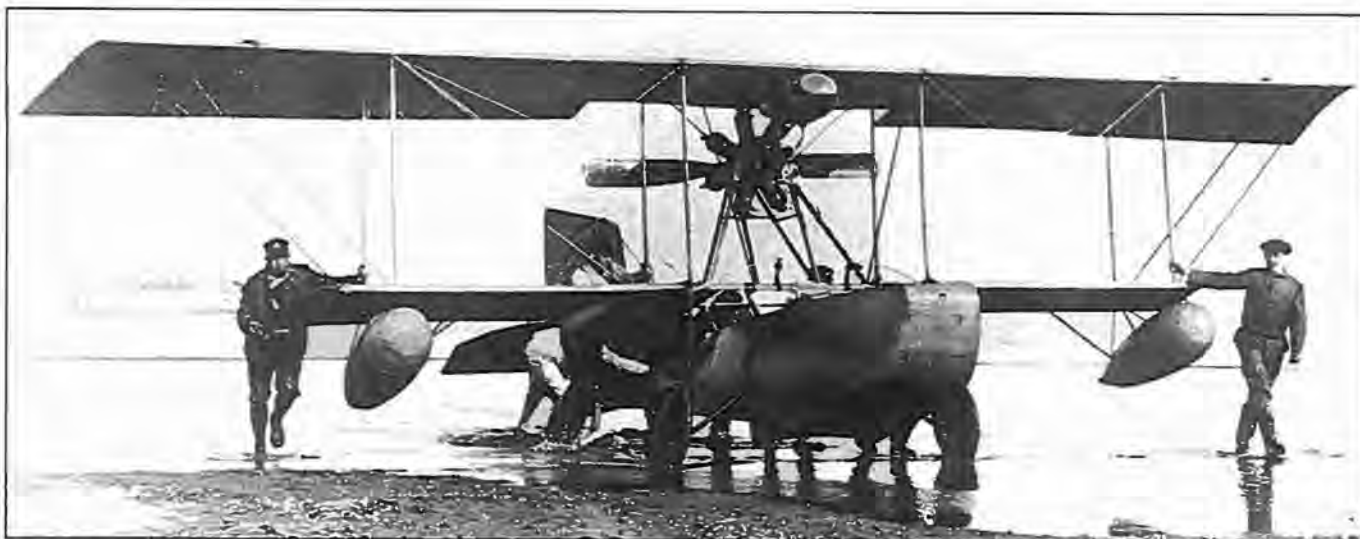
Til rådighed for uddannelsen havde man på Kløvermarken et dansk byg-

get Berg & Storm monoplan, og det forslog jo ikke meget, da Marineministeriet med skrivelse af 14 december 1911 beordrede premierløjtnanterne F.V.H. Laub og S.A. Christiansen samt underbådsmand Janus Sørensen som de første til at gennemgå uddannelsen til »Aeroplanførere«. Ullidtz blev ved samme lejlighed pålagt at være tilsynsførende.

Uddannelsen foregik på Berg & Storm-monoplanet, medens Ullidtz, der allerede havde fået nogen uddannelse i Frankrig, fortsatte træningen hos Robert Svendsen med dennes Henri Farman-biplan. Da han i marts 1912 havde aflagt sin sidste certifikatprøve, købte konsul Ludvigsen biplanet, som den 25. marts 1912 blev foræret til Marineministeriet, der lod det indgå i regnskab ved orlogsværftet under navnet GLENTEN (se fig. 1). Det blev imidlertid taget ud af drift allerede i efteråret 1913, hvor man ophørte med at uddanne »Aeroplanførere« på landfly.

Generalkonsul H.V. Ludvigsen og Hellesens tørbatteri

H.V. Ludvigsen var uddannet i anvendt kemi og havde i den forbindelse foretaget rejser til England samt Nord- og Mellemamerika, hvor han studerede elektrokemi og telefonteknik. Da han kom hjem traf han Hellesen, der havde taget patent på en variant af et galvanisk element, som han kaldte et **tørelement**. Sammen videreudviklede de produktet. Da Hellesen senere døde, stiftede Ludvigsen firmaet Hellesens enke & V. Ludvigsen. Af årsager stammende tilbage fra studietiden, blev han i 1908 konsul for Guatemala og i 1926 generalkonsul. Tørelementet slog som bekendt godt an og blev et produkt for verdensmarkedet.



Donnet-Levegne Flyvebåden MAAGEN, et to-sædet øvelsesfly. Den havarerede i 1914. Fremstillet som en trækonstruktion med lærredsbeklædte vinger og en 80 hk Gnome-motor. Spændvidde 11,6 m, tomvægt 439 kg, Max. hastighed 100 km/t. Foto: Søværnets Fotogruppe

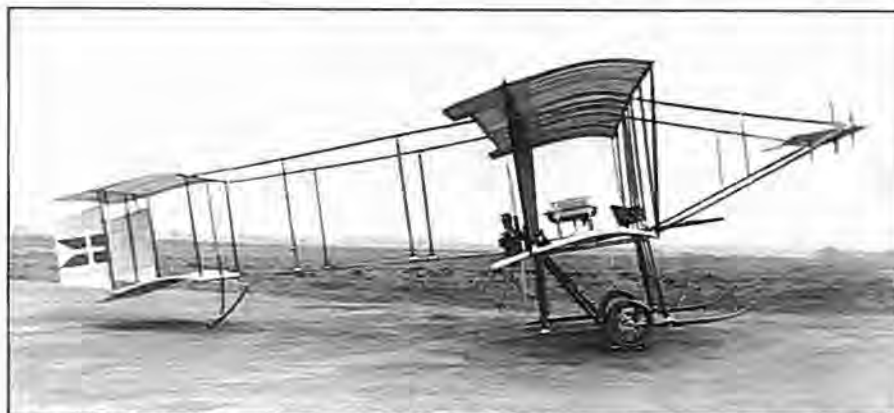
Offentlig indsamling til nye marinefly.

Med den generøse gave havde Marinen fået sit første luftfartøj. De næste blev også skaffet ved privatpersoners offervilje. I skrivelsen med opfordring til indsamlingen i juni 1912 står som begrundelse bl.a.:

»Ved hjælp af Hydro- og Aeroplanet, som kan medføres selv af små skibe, og som kan starte fra og stige ned på vandet, vil man under mange forhold være i stand til (at) skaffe sig underretning om, hvad der foregår langt udenfor den almindelige synsvidde på søen. At sådanne Rekognosceringsmidler vil kunne blive af uvurderlig betydning for vor Flåde under krigsforhold er indlysende«.

Ved indsamlingen indkom der i alt 43.000 kr., og for disse penge indkøbtes 2 franske flyvebåde af Donnet-Levegne-typen, der blev modtaget i april 1913 og fik navnene MAAGEN (se fig. 2) og TERNEN.

Da GLENTEN som nævnt blev taget ud af drift i efteråret 1913, var de franske flyvebåde de eneste Marinen havde til rådighed, da 1. verdenskrig brød ud i 1914. De blev anvendt til rekognoscering som omtalt i indsamlingsskrivelsen, først i Sundet, men senere tillige i Storebælt. I foråret 1914 foretog Orlogsværftet en delvis ombygning af flyvebådene, hvorved disses flyveegenskaber blev væsentligt forbedret. Værftet havde



GLENTEN blev bygget i vinteren 1909-10 af Robert Svendsen. Det var et ensædet øvelsesfly, fremstillet som en lærredsbeklædt trækonstruktion med en 50 hk Gnome-motor. Spændvidde 10,42 m, tomvægt 380 kg, Max. hastighed 80 km/t. Foto: Søværnets Fotogruppe

derved efterhånden fået så megen erfaring, at det kunne give sig i kast med at konstruere en ny flyvebåd med endnu bedre egenskaber. Den blev afleveret i slutningen af 1914 og fik navnet MAAGEN 3, og samtidig ændredes MAAGENS og TERNENS navne til MAAGEN 1 og MAAGEN 2.

MAAGEN 3 blev prototype i Orlogsværftets produktion på et par og tyve stykker i årene indtil 1919. Nogle havarerede, men i 1918 rådede marinen over 13 flyvebåde og 4 pontonfly. »Godt begyndt er halvt fuldent«, som allerede Pythagoras sagde. Men selvom konseilspræsidenten så tidligt som i sommeren 1910 havde indset »Aviatikkens betydning for forsvaret«, kneb det med politisk opfølgning. I indsamlingsskrivelsen fra 1912 hedder det herom: »Flåde-loven af 1909 sikrer os anskaffelse af

undervandsbåde, af hvilke vi allerede om et år vil have et forholdsvis anseeligt antal; den omtaler derimod ikke Aeroplaner, og der er ingen udsigt til, at regeringen under de nuværende forhold vil tage dette spørgsmål op«.

Marinens Flyvevæsen 1923

Marinens Flyvevæsen nævnes første gang i forsvarsloven af 7. august 1922 og blev først en selvstændig enhed den 15 september 1923.

Indtil da havde denne, den ene del af kimen til vore dages flyvevåben, været henlagt under »Undervandsbåds- og Flyvebådsafdelingen«.

Der var gået 50 år fra det første luftskib, indtil brødrene Wrights første flyvemaskine havde fløjet.

Igen 50 år senere blev mere end 100 mennesker ad gangen transporteret over meget store afstand på kloden.

(WT)

AFSAM 95

Armed Forces Skill at Arms Meeting er titlen på den internationale militære skydekongurrence som foregår en gang om året på Camp Joseph T. Robinson, North Little Rock, Arkansas, USA. Konkurrencen arrangeres for reservepersonel, af US National Guard, og blev i 1995 afholdt i perioden 16 - 22 oktober.

Danmark repræsenteret med fire skytter

Danmark var repræsenteret ved et firemandshold sammensat af medlemmer fra Foreningen for Personel af Reserven i Danmark. Disse var - SSG-R i hæren, Niels Meincke, - OS-R i hæren, Henrik S. Jensen, - SG-R i flyvevåbnet Søren Kristensen samt SG-R i søværnet, Jesper K. Jensen. De øvrige nationaliteter i konkurrencen var; Skotland, England, Tyskland, Holland, Frankrig, Italien, Australien, Sydafrika, Canada, USA og en enkelt fra Tonga, i alt ca. 230 personer.

Man havde mulighed for at deltage på gevær M 16 og/eller pistol M 9, hvor vi fra Danmark gennemførte konkurrencen på geværet - udlånt til lejligheden af US National Guard.

Erfaringer med gevær M-16

Modsat hvad der er tilfældet i lande som USA, Canada, Tyskland, Holland er gevær M 16 ikke standardudleveret i danske enheder. Opholdet var derfor bygget op af en træningsuge og en efterfølgende konkurrenceuge. Det gav mulighed for både at indskyde og vænne sig til den forholdsvis ukendte geværtype, inden det gik rigtigt løs.

Gevær M 16, her i størrelsen 5,56 mm, viste sig i øvrigt at være præcist og funktionsdygtigt og uden nogen af de svaghedstegn, man kender fra størstedelen af de hjemlige våbentyper.

25 til 600 yards afstande

Skydningerne foregik på afstande fra 25 yard (ca. 23 m.) helt op til 600 yard (ca. 500 m.) og vekslede mellem liggende, knælende, stående og siddende skydestilling. Den siddende skydestilling var ny for os. Den kan bedst beskrives som »skrædderstilling«.

600- og 500 yard-skydningerne var skrap kost på baggrund af det trods alt begrænsede våbenkendskab vi havde, og at skytter med kikkertsigte indgik i konkurrencen på lige fod med os uden, gjorde til en vis grad resultaterne skæve i forhold til skyttens reelle kunnen.

Generelt var skydningerne krævede og vekslede mellem »slow fire«, forholdene var 12 min, 12 patroner, i liggende skydestilling på 300-600 yard, og til en såkaldt »Run Down«, hvor deltagerne afgav 2 skud på hver af afstandene 500, 400, 300, 200 og 100 yard, i forskellige skydestillinger. Bevægelse mellem skydelinierne foregik i løb. Skydningernes stressfaktorer var da også tungt åndedræt, høj puls samt begrænset tid til rådighed.

Efterhånden som konkurrencen skred frem, accelererede de bedste nationer pointmæssigt og det samlede resultat viste stor forskel på evnerne hos briterne og amerikanerne i toppen, og italienerne i bunden.

Danmark i en »god« tredjedel
Danmark sluttede i den sidste tredjedel, dog foran Tyskland og Holland. Et efter forholdene udmærket resultat, især når man tænker på

den solide erfaring og ekspertise, der findes i de lande, hvor budgettet til lignende arrangementer langt overgår det danske.

I åbningsceremonien opfordrede arrangørerne deltagerne til velvilligt at videregive denne erfaring og ekspertise således, at man var i stand til at hæve standarden gennem konkurrencen. Man så gerne så mange rekord scorere som muligt ved slutresultaterne. Dette mål nåede man til fulde, idet der var »New Record Score« i næsten alle skydningerne.

God planlægning

Hele arrangementet var godt planlagt og udført. Det bar præg af nationens stolte militære traditioner. Ophold og underbringelse var en fornøjelse. Lejren rådede over mange forskellige faciliteter lige fra indkøbscenter til en bar. Der var også mulighed for at udforske omkringliggende områder fra frit udlånte køretøjer.

Konklusion

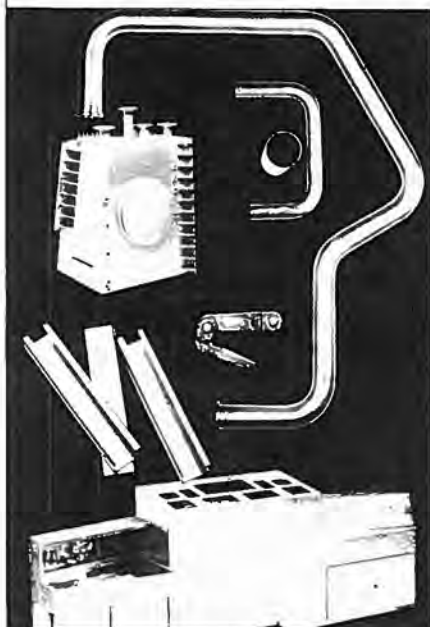
Med krudtslam hængende i næseborerne, blid syngen for ørerne og USA langt i baggrunden konkluderede vi, at vejen til bedre resultater i konkurrencer som denne først og fremmest kræver uddannelse i våbentypen hjemmefra. Våbnet bør også medbringes hjemmefra i indskudt tilstand. Flere savnede bedre mulighed for træning og forberedelse inden afrejse. Vi så sluttelig en fordel i, at en eller flere personer havde deltaget i konkurrencen tidligere og således kunne gives den nødvendige instruktion og vejledning i disse skydninger.

Det mest positive var, at vi fik mulighed for at drage disse erfaringer.

På amerikafarerne vegne;
Jesper Kjær Jensen SG-R

DANYARD AALBORG A/S, AALBORG STÅLKONSTRUKTIONER A/S & AALBORG RØR A/S

TRE STÆRKE UNDERLEVERANDØRER AF KVALITETSPRODUKTER OG SPECIALKONSTRUKTIONER



Specialkonstruktioner og små som store serier
i aluminium, rustfrit stål og CuNi.



Større konstruktioner og specialopgaver i
glasfiber/fiberforstærket plast (FRP-sandwich).



Fra store stålkonstruktioner, der kræver
transport ad søvejen, til serieproduktion af
mindre konstruktioner.

STÅL • RUSTFRIT STÅL • ALUMINIUM • KOBBER-NIKKEL FIBERFORSTÆRKET PLAST

Udnyt Danyard Aalborg's, Aalborg Stålkonstruktioner's og Aalborg Rør's mangeårige erfaring og store kapacitet til underleverandør-opgaver i alle typer metaller samt fibermaterialer.

Vi er kendt for at leve op til kravene om høj kvalitet til konkurrencedygtige priser - leveret til tiden.

Når De anvender Danyard Aalborg, Aalborg Stålkonstruktioner og/eller Aalborg Rør som underleverandør får De en samarbejdspartner med:

- Stor teknisk know-how
- Specialudannede medarbejdere med et højt fagligt niveau
- Avanceret produktionsudstyr, der sikrer høj og ensartet kvalitet, optimal materialeudnyttelse og hurtig levering
- Omfattende kvalitetsstyring med ISO 9001 certificering

DANYARD AALBORG

Speditørvej Postbox 660 DK-9100 Aalborg
Tel. +45 99 37 37 00 Fax +45 99 37 37 02

AALBORG RØR A/S

Landdybet Postbox 660 DK-9100 Aalborg
Tel. +45 98 15 50 00 Fax +45 98 15 42 24

AAS AALBORG STÅLKONSTRUKTIONER A/S

Gasværksvej 7 DK-9000 Aalborg
Tel. +45 98 10 99 99 Fax +45 98 10 28 47

Danyard Aalborg A/S, Aalborg Stålkonstruktioner A/S og Aalborg Rør A/S er selvstændige aktieselskaber i Danyard-gruppen. Hver virksomhed råder over et omfattende og velfungerende produktionsapparat med store haller og direkte adgang til egne havnefaciliteter.

**-FÅ MERE AT VIDE OM
HVAD DET VIL SIGE AT VÆRE...**



Officer af linien i søværnet

Rekvirer brochuren ved:

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING · ERHVERVSOPLYSNINGSSEKTIONEN

Flyvestation Værløse · Postboks 135 · 3500 Værløse

Fax 4466 0297 · Tlf. (Man.-Fre. 09.00-15.00) 4468 2122

