



SØVÆRN

S

ORIENTERING



5

1996

Nyt fra Redaktøren

»Brat af slaget rammet, kastet hårdt til jord«

Danmark mistede en af sine store mænd på tærsklen til det, der efter alle solemærker at dømme ville have været en af de mest banebrydende indsatser på forsvarschefstolen. Hans Jørgen Garde er død! Den chokerende melding står stadig på nethinden. Den vil ikke rigtig lade sig lagre sammen med alle de andre meldinger om død og ulykke. Vi kan ikke blive færdige med at tænke på alt det gode, han var ved at inspirere os til at udrette. Selv ville han have påpeget, at det jo ikke var ham, der udrettede noget fantastisk – det var os der skulle arbejde sammen i den rigtige retning og derved nå det sublime. – Men han havde overblikket og kunne se over den næste bølgekam.

Dette nummer af Søværnsorientering skulle have været et jubelnummer. Både fordi vi nu havde fået den forsvarschef, forsaret behøvede for at komme godt ind i det næste årtusinde, men sandelig også fordi de traditionelle opgaver netop nu kan opvise en perlerække af gode løsninger, hvor hverken mangel på ressourcer eller arbejdstimer har kunnet forhindre den rette gennemførelse. – Og så er der de mange nye opgaver og samarbejdspartnere -!

I medieverdenen har der også været god præsentation af maritime aktiviteter – lige fra de fantastiske billeder Danmarks Radio TV bragte fra NIELS JUEL's togt til de gamle kolonier i Caribien, over CUTTY SARK deltagerens ophold på Holmen til de saglige og meget positive artikler om Søværnets operative Kommandos operationscenters anvendelse som central for alle vore mere eller mindre civile opgavers koordinering, der er bragt i flere store aviser.

Der er lys forude; for ligesom havet, er søværnet og Flåden kommet for at blive. Vi kan blive tvunget til at stoppe op og overveje den rette kurs, men vi giver aldrig op at sejle.

Læs hvordan;

Sven Voxtorp



Indholdsfortegnelse

I Anledning af Hans Jørgen Gardes død	1
Første danske flådebesøg i Kaliningrad	3
Et træskskibs farvel	5
US BALTOPS 1996, HVIDBJØRNEN	9
Arbejdstilfredshed og effektivitet følges ad ...	10
Aftale om lokalløn	11
We are the Champions - FALSTER	12
Læserbrev	15
Naval Team Denmark i Island, VÆDDEREN .	16
Bold Game 1996	17
Skib kapret syd for Anholdt	19
Den grønlandske Lomvie - AGPA	20
Søværnets Mærkedage - 4 oktober 1710	24

SØVÆRNS ORIENTERING

Udgiver: Søværnets operative Kommando
i samarbejde med Søværnets Materielkommando og Grønlands Kommando

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

Redaktion:
Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Kommandør, Stabschef Niels Arthur Bindner,
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:
Afdelingsleder F. Thorsø Nielsen,
Søværnets operative Kommando

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

Forsidebillede: Hjemad for sidste gang. Foto: Jørgen Kølle

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



Flykatastrofen på Færøerne 3. august 1996 ramte Dansk Forsvar hårdt:

**Alle ni ombordværende – deriblandt
forsvarschef, admiral Hans Jørgen Garde
og hans kone – omkom ved ulykken**

Søværnets operative Kommando
afholdt 5. august 1996
en mindehøjtidelighed for
de forulykkede!

Chefen, kontreadmiral K.H. Winther udtalte:

**” I lørdags, den 3 august 1996, ramtes dansk forsvar af en katastrofe af usædvanligt stort og smerteligt omfang og af en art, hvor ingen kan være uberørt.
Under indflyvning til Vagar lufthavn på Færøerne og under de barske vejrforhold, der så ofte kendetegner disse nordatlantiske øer, bevirkede endnu ikke klarlagte forhold, at et G III fly fra flyvevåbnet forulykkede – ramte klippesiden og alle 9 ombordværende personer – og blandt dem vor forsvarschef, admiral Hans Jørgen Garde og hans hustru Anna Garde – omkom.**

De øvrige ombord var flyets besætning

- 1. pilot, kaptajn C.E. Jørgensen
- 2. pilot, premierløjtnant TD. Askham
- oversergent B. Nielsen
- oversergent P.A. Hansen.

Alle fra Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse.

- Chefen for Forsvarskommandoens Ledelsessekretariat, oberst O. Jørgensen og
- Afgående og tilgående adjutant for forsvarschefen, henholdsvis orlogskaptajn H.H. Spøhr og major J. Blæhr.

Orlogskaptajn Spøhr skulle efter denne rejse være tiltrådt som chef for korvetten NIELS JUEL.

Vi har alle lidt et tab, men vore tanker må dog først og fremmest rettes mod de omkomnes familier og andre nære pårørende, som her på den mest ubarmhjertige måde er ramt af skæbnens slag.

Jeg har over for chefen for Flyvertaktisk Kommando udtrykt min forståelse og medfølelse for det tab, flyvevåbnet her har lidt. G III besætningerne har i alle årene været søværnets nære og daglige samarbejdspartnere netop i det nordatlantiske område, og vi nærer den største respekt for deres indsats. Alle, der har fløjet med dem, har tillige en erindring om venlighed og gæstfrihed fra deres side. Flyvevåbnets tab er også vort tab.

Oberst Ole Jørgensen har i 3 år været taget en central og vanskelig stilling som chef for Forsvarskommandoens Ledelsessekretariat. Jeg har tidligere personligt haft glæden af at have obersten – den gang major – som en nær medarbejder i Forsvarsstabens Planlægningssektion og siden, da han som oberst var tilbage i Forsvarsstaben, har jeg – og med mig mange andre chefer i og uden for Forsvarskommandoen – haft et frugtbart samarbejde med denne dygtige, diplomatiske officer, hvis personlige integritet kun kan betegnes som enestående. Forsvaret har mistet en officer af særlig karat, og vi er mange, der har mistet en god ven. Kort før afrejsen mod Grønland i forrige uge talte jeg med orlogskaptajn Hans Spøhr, som efter nu så godt som overstået stabstjeneste natur-

ligt glædede sig til at tiltræde i ønskestillingen som chef for NIELS JUEL. Også jeg havde glædet mig til at få Hans Spøhr tilbage til søværnet, hvor vi atter kunne have udnyttet hans gode taktiske viden og færdigheder udover at glæde os over godt selskab. Vi er mange, der nu må leve uden.

Major J. Blæhr var ved at overtage som adjutant, og vi havde derfor lejlighed til at blive præsenteret, da han var ledsager for forsvarschefen ved den norske forsvarschefs besøg i SOK den 24 JUN i år. Heller ikke denne unge officer skal vi se mere.

Så godt som alle i SOK og de fleste i søværnet i øvrigt har på et eller andet tidspunkt mødt admiral Hans Jørgen Garde, og de fleste har derfor også deres eget billede af denne enestående personlighed. Selv hvis der blev krævet et mere indgående personligt kendskab end det tilfældige møde, ville der være flere tusinde, der kunne påberåbe sig ret til at udtale mindeord om admiral Garde.

Derfor vil mine ord først og fremmest være en refleksion over de knap 30 år, jeg personligt har kendt og i perioder arbejdet tæt ved og med Hans Garde.

Da jeg blev udnævnt til søløjtnant, var Garde allerede kaptajnløjtnant og ældste torpedobådschef. Da jeg første gang som ung orlogskaptajn mødte som ny sagsbehandler i Forsvarsstabens Planlægningssektion var Garde ældste orlogskaptajn i sektionen netop foran afgang og udnævnelse til næste grad. Han har altid været ældre, klogere og mere erfarende, og altid brugt det til at lære fra sig.

Stilen skiftede undervejs. Som ung var han selv perfektionist og tilsvarende krævende overfor sine omgivelser. Højt respekteret – og ofte frygtet – ikke for det onde men for de høje krav, vi altid blev stillet over for. Med tiden blev stilen mere rund – men de høje krav blev fastholdt. Det kunne være ved vejledning, men også gerne som en udfordring. Få har på en positiv måde udfordret mig som Garde – og ingen har på samme måde fået mig og mange med mig til at yde en indsats ud over det, jeg selv – og de selv – troede muligt. Det hører til stilen, at han tillige altid –

trods enorm travlhed – alligevel tog sig tid til at drøfte et problem og også til at udvide denne drøftelse til andet og mere end den konkrete her og nu sag.

Det lå i hele Hans Gardes tradition og intellektuelle orientering kombineret med evnerne for det praktiske virke som søofficer, at det var mere end dagen og vejen, der optog ham. Hans blik slap sjældent de store og lange linjer og de videre perspektiver – det være sig for søværnet, for forsvaret og for Danmarks placering i en større verden. Ikke mindst derfor er det så smerteligt, at han er revet bort midt i sit virke.

Søofficeren Garde holdt for det meste tjeneste og privatliv adskilt. Ikke med vandtætte skodder og ikke ubevinget, men diskret ved ikke unødigt at sammenblande de to. Tjeneste og familie har utvivlsomt i årenes løb måttet konkurrere hårdt om den rådige tid, men ingen, der kom tæt på Garde, kunne være i tvivl om, at familien var vigtig, og at den betød meget for hans mulighed for at bevare sig som en hel person med et ansvar og et engagement udover tjenesten. De, der har mødt fru Anna Garde, vil kunne forstå, at netop hun kunne motivere en sådan balance. Vil nogen en dag skrive en biografi om mennesket Hans Garde, vil den kun blive retvisende, hvis også Anna Garde samtidig inddrages og biograferes.

Hans Garde vil blive savnet af mange og ligeså vil Anna Garde blive savnet af mange – dels af en fælles kreds og dels af mennessker, der hver for sig mødte i hver deres virke.

For alle de ni, der omkom i lørdags den 3 august gælder, at vi ikke kan møde dem igen. Det er den endnu ubegribelige sandhed. Vi burde kunne mødes, men vi kan ikke. Vi kan kun mindes, selv om det for dem alle er så urimeligt tidligt at skulle mindes.

De fik ikke tid til at forberede sig, og vi fik det ikke. Familier og andre nære pårørende er efterladte. Vi er det også.

Æret være deres minde! 99

Teksten udsendtes som signal til Flåden og søværnets landtjenestesteder.

Første danske flådebesøg i Kaliningrad

Overskriften kunne snarere være »Kaliningrad – Åben by«, fordi byen nærmest desperat signalerer til omverdenen, at Kaliningrad regionen ikke længere er et lukket område spækket med våben, men et område, der ønsker samkvem med omverdenen.

Den russiske flådes 300 års jubilæum

Den direkte anledning til besøget var festligholdelsen af 300 års jubilæet for den russiske flådes oprettelse, der skete ved en befaling af Peter den Store i 1696.

I Kaliningrad havde den lokale afdeling af Unionen for Baltiske Byer derfor organiseret en stor festival, som varede fra lørdag den 27 juli til og med tirsdag den 30. juli.

For første gang nogensinde var udenlandske orlogsfartøjer inviteret til Kaliningrad og fra torsdag til onsdag var handelshavnen i Kaliningrad samlingspunkt for en større international flådestyrke med orlogsskibe fra Danmark, Litauen, Polen, Rusland, Storbritannien, Sverige, Tyskland og USA.

Fra dansk side deltog HVIDBJØRNEN, der også var vært for den danske delegation, som blev ledet af chefen for 1. Eskadre, kommandør Axel Fiedler.

I delegationen, der bestod af seks personer, var desuden chefen for Tjenestestedskorpset, oberstløjtnant Birgit Munch Wissum samt repræsentanter fra Forsvarskommandoen og Søværnets operative Kommando.



Den russiske fregat NEUSTRASHIMY i bøjle ved indsejlingen til Baltiysk

Fra Danmark deltog også Kvindelige Marineres Musikkorps, som i dag er en del af Tjenestestedskorpset i hjemmeværnet. Musikkorpset blev fløjet til Kaliningrad, hvor der blev musiceret fra fredag til søndag.

Ambitiøst program klaredes

Både for HVIDBJØRNEN og musikkorpset blev besøget en uforglemmelig oplevelse.

Fra russisk side var der lagt et meget ambitiøst program.

Men selv om det af og til kneb med den helt fine koordination af tider og begivenheder, blev alle disse genvordigheder overvundet – ikke mindst takket være den utroligt venlige og imødekommende holdning, som både befolkning og myndigheder udviste.



1. Kvindelige Marineres Musikkorps og honnørkommandoen fra HVIDBJØRNEN marcherer gennem Kaliningrads gader

2. Stabschefen for den russiske østersøflåde, viceadmiral V.P. Komoyedov, inspicerer skansevagten o.b. HVIDBJØRNEN

3. Demonstration af ROPUCHKA-kl. under flådeparaden i Baltiysk

4. Viceflådechef for den russiske flåde, admiral I.V. Kasatonov, modtager gaven fra det danske søværn



Som en del af programmet skulle besætningerne og tilrejsende musikkorps marchere gennem byen ved åbningen af festivalen om lørdagen. Det var en uvant oplevelse for især HVIDBJØRNENs besætning, men alle både i besætning og musikkorps var bagefter enige om, at det havde været en fantastisk oplevelse.

Gaderne var tæt pakkede og folk klappede begejstret, da det danske honnørkommando med fane og musik marcherede forbi.

Men alle sang med til sidst

Samme aften spillede musikkorpsset på en tæt pakket festivalplads.

Musikkorpsset var et af de sidste, der skulle spille lige efter den polske flådes orkester.

Det gav mange sommerfugle i maven. Polakkerne spillede nemlig fremragende og henrykkede alle med deres fortolkning af kendte Glenn Miller melodier.

Men det lykkedes musikkorpsset at spille lige op med de dygtige polakker, og man høstede et kæmpe bifald for et medley over Beatles melodier. Her måtte alle overgive sig og synge med.

Musikkorpsset vakte i øvrigt stor opsigt, da det for tiden udelukkende er sammensat af kvindelige musikere,



hvilket gør det til noget enestående i Europa.

Om søndagen var der en stor russisk flåderevy i Baltiysk. Her så tusinder af gæster samt HVIDBJØRNENs besætning en imponerende demonstration af russiske orlogsfartøjer og fly fra Østersøflåden – med kanon- og missilaffyringer samt land-sætning af amfibiefartøjer.

I øvrigt var det første gang, at Baltiysk området åbnede for besøg af civile fra regionerne.

Forsvarets TV først på pletten

I forbindelse med besøget havde for-

svaret inviteret hele den danske presse med.

Således sejlede et TV-hold fra Forsvarets TV med HVIDBJØRNEN og sammen med musikkorpsset fulgte journalister fra Berlingske Tidende, Det Fri Aktuelt og Danmarks Radio.

Pressen oplevede stor åbenhed og fik første parket i Baltiysk til flåderevyen.

Endvidere fik Forsvarets TV, som formodentlig et af de første vestlige TV-hold, lov til at besøge Baltiysk og lave optagelser ombord i en af den russiske østersøflådes nyeste destroyere.

Efter seks dages besøg trængte HVIDBJØRNEN atter til at komme på havet, og onsdag 31. juli gik skibet atter ud i Østersøen via Baltiysk efter en uforglemmelig oplevelse.

HVIDBJØRNEN

Et træskibs farvel

Onsdag den 20. marts 1996 afsejlede ministrygeren GRØNSUND fra Flådestation Korsør med det formål for sidste gang i hendes snart 40 år gamle liv, at sejle sammen med STANDING NAVAL FORCE CHANNEL (STANAVFORCHAN) – NATO's stående mine-rydningsstyrke.

Inden GRØNSUND officielt skulle hejse NATO-flag om fredagen i Århus, ville Chefen for Søværnets operative Kommando inspicere skib og besætning for at få vished om vores kunnen var en NATO-styrke værdig.

Tilbage i STANAVFORCHAN

Som alle ved var vinteren 1995/96 nærmest rekordkold, og da havis og træskibe kan være en temmelig uheldig kombination – i hvert fald for skibet – var man nødsaget til at aflyse samtlige sejlads tidligere på året.

Faktisk havde vi ikke været fra kaj i Korsør siden 7. december sidste år – bortset fra når havnetjenesten har slæbt os rundt i bassinerne.

Det var da vi sidst sagde farvel til STANAVFORCHAN. Altså trængte en del rutiner til opfriskning.

Det blev så onsdag og torsdag brugt til.

Da inspektionsholdet var kommet godt om bord fredag, var der afgang til Århusbugten.

Her udførtes et imponerende flot stykke arbejde med at underholde besætningen på bedste faglige vis det meste af dagen.

Ind til Århus igen, inspektionsholdet fra borde. Man var ikke utilfreds. Op med NATO-flag og mærker.



GRØNSUND fulgte godt med trods alderen

Vi var tilbage i STANAVFORCHAN og kunne se frem til ca. 2 måneder med minerydningsøvelser, interne øvelser i styrken, åbent-skib-arrangementer, cocktailparties, busture o.s.v.

Medens GRØNSUND blev inspiceret ankom de øvrige skibe, der på daværende tidspunkt udgjorde STANAVFORCHAN, til Århus.

De bestod af følgende:

- PRIMULA – belgisk minejager af FLOWER-klassen og fungerende flagskib,
- MAKKUM – hollandsk minejager af ALKMAAR-klassen og genganger fra efterårstogtet,
- LEDBURY – engelsk minejager / stryger af HUNT-klassen,
- BAD RAPPENAU – tysk minejager af FRANKENTHAL-klassen
- og altså GRØNSUND – alderspræsidentinden, ministryger og eneste træskib

Weekenden i Århus bød bl.a. på cocktailparty på BELLIS og »farvel-fest« for MAKKUM.

I det hele taget blev Århus nydt, som Århus nu kan nydes af ugifte søfolk.

GRØNSUND fik dog et enkelt skår i glæden, da et besætningsmedlem tumlede ned af en lejder og måtte en tur omkring hospitalet. Han måtte sendes hjem, indtil knæet igen kunne meldes klar.

Afgang mandag morgen i samlet flok – FORMATION ONE – ud på SQUADDEX 13. Vi lagde ud med en rask omgang formationssejlads og sømålsskydning. Derefter det vi er bedst til, nemlig ministrygning.

Ministrygningsruterne lå i farvandet omkring Sejerø. GRØNSUND's første opgave lød på kombineret ministrygning. For den ikke indviende læser betyder det, at vi firer et 650 meter langt kabel i havet, sætter strøm på og slæber det efter os. Samtidig slæbes en hammerboks, som er en underfundig kasse, der kan lave en voldsom masse larm på de rigtige frekvenser.

De to ting tilsammen skaber et kraftigt magnetisk og akustisk felt –



Den gamle dame med flag over toppene

langt kraftigere end minestrygerens eget – og derved narrer man den »godtroende« mine på havbunden til at detonere i sikker afstand agten for skibet.

Kombineret grej er temmelig tungt at manøvrere med. En omkringvending kan snildt have en diameter på 1 sm. Det er en af årsagerne til, at tåge og minestrygning kun med risiko for skib, grej og den øvrige trafik kan blandes.

Så da tågen bredte sig efter få timer var der kun en ting at gøre: MINESTRYGNINGS RULLE – PÅ POST FOR AT BJÆRGE GREJ, og derefter »i med krogen« og vente på bedre vejr.

Det fik vi tidligt næste morgen, sammen med en ny opgave, som lød på mekanisk strygnung i formation med LEDBURY.

Og for de, der ikke ved det, betyder mekanisk minestrygning, at vi slæber en eller to wirer efter os, påsat et antal knive til at skære ankertovet over på forankrede miner.

For at det skal have nogen effekt, må wirerne spredes så langt ud til siderne som muligt, og det gøres v.h.a.

skæredragere, også kaldet skovle på fisketrawler-sprog.

Formationsstrygning er noget af det vi efterhånden sjældent praktiserer, så humøret var højt på broen over at få mulighed for det igen. Og det gik da også så ganske udmærket, både LEDBURY og vi fik en mine på første ben. I resten af ugen fik GRØNSUND, der strøg mekanisk om dagen og kombineret om natten, yderligere 3 miner.

Svendborg-opholdet bød på:

Den efterfølgende weekend lød igen på havneophold, og den heldige vinder fra det foregående års planlægning hos COMNAVNORTHWEST var Svendborg.

Sådan en ankomst for 5 skibe kan vare temmelig længe. Hvad der især forlænger processen er det faktum, at hollandske og belgiske TRIPATITE-enheder skal ramme kajen med hele skibssiden.

Ellers kan der gå hul i glasfiberen. Da GRØNSUND ikke er udstyret med bovpropeller og stort set altid – af en eller anden årsag – skal sidst til kaj, indhøstede navigatørerne her

ganske mange og uvurderlige erfaringer med at lægge skibet dødt i havneløb med kraftig strøm under denne STANAVFORCHAN-periode.

Svendborg-opholdet bød på cocktail-party, middag på rådhuset, bustur, besøg i marineforeningen, bowlingarrangementer m.m. og GRØNSUND fik da også listet et lille »joining-party« ind i programmet. I alt havde svendborgenserne gjort en flot og vellykket indsats med at forherlige vores weekend.

Første løb er pænt og nydeligt

Afgang mandag morgen 1. April med kurs mod Eckernförde bugt.

Planen var nu, at holde steampast for MAKKUM og dernæst gå til ankers for natten.

Steampast i STANAVFORCHAN foregår normalt af to omgange.

Første løb er pænt og nydeligt – som vi kender det herhjemme fra.

I andet løb derimod pyntes skibene med diverse alternative flagføringer, udklædninger samt bemandede brandslanger.

Det viser sig gang på gang, at skibene har et stort overskud af frugt og grønt, som gavmildt udveksles.

Det blev en vindstille og kold nat, faktisk var forholdene så gunstige, at der blev dannet nyis, og samtidig med det, havde den aldrende drivis lukket bugten til, så det blev en ny og spændende oplevelse, at sejle GRØNSUND ud af bugten.

Den morgen skiltes STANAVFORCHAN for små 14 dage, og skibene steamede hjemover til påskeferie.

An igen, den 17. April med kurs mod Wilhelmshafen i Tyskland, hvor STANAVFORCHAN samledes igen 19. April. Dette var et uformelt havneophold, så for en gangs skyld var der intet program for weekenden, andet end afslapning, forberedelser til de efterfølgende ugers øvelser og et enkelt joiningparty på det nye hollandske skib MAASSLUIS.

Manglende mellempæriode – også kendt som foråret

Vejret slog om ved ankomsten fra små 10 graders varme til 25+. Det kan man jo lægge i, hvad man vil, men i hvert fald virkede det som om Vorherre havde glemt, at der mellem vinter og sommer skal forekomme en slags mellempæriode – også kendt som foråret. Det var en stor fornøjelse, for besætningen at kunne rengøre grillen og lade solen branke den vinterblege hud.

Men intet varer som bekendt evigt, og da vi afgik mandag slog vejret om, tilbage til det normale for årstiden.

Øvelse BLUE HARRIER 96, hvilket er en af de helt store mine-rydningsøvelser stod for døren og GRØNSUND's første opgave lød på mekanisk minestrykning ud for Jyllands vestkyst.

I området, vi fik tildelt, var der desværre ingen miner udlagt, men til gengæld havde de lokale fiskere sat usandsynlig mange fiskenet. Om ikke andet gav det navigatørernes boldøjne en ganske god træning.

At stryge forankrede miner i mørke er en temmelig dårlig ide, fordi den eneste indikation man får af at en mine er strøget, er, når man ser den i overfladen.

Det er svært i mørke.

Hvis man stryger mekanisk om nat-

ten, risikerer man altså at have miner drivende rundt på havet, som ingen aner noget om. Og det er noget skidt. Derfor bjærgede vi grej, da mørket faldt på og gik til ankers for at afvente næste dagslys. Grejet nåede imidlertid ikke at komme i havet dagen efter, idet maskindepartementet meldte om en defekt hjælpe-maskine, så afsted til Esbjerg for at udbedre skaderne.

3 kabelskift på 3 dage

Fredag morgen var vi tilbage i området og kunne efter en del genvordigheder og et enkelt besøg i Esbjerg forsøge os med mekanisk strygning. Lørdag middag prøvede vi igen, men nu med kombineret grej. Det krævede 3 kabelskift på 3 dage at finde et virksomt kabel og så var øvelsen nærmest slut.

Vi strøg ingen miner, men til gengæld 4 fiskeflag.

STANAVFORCHAN samledes igen og undervejs til øvelsesdebriefingen i Wilhelmshafen blev afholdt steam-past for BAD RAPPENAU, PRIMULA OG LEDBURY.

»Change of command« i STANAVFORCHAN

Den efterfølgende morgen, 3. Maj, afsejlede styrken – nu med ENSDORF som tysk deltager – med kurs mod Portsmouth.

Formålet med besøget var »change of command« i STANAVFORCHAN – chefskifte – hvilket sker en gang om året.

To dage med effektiv rengøring, malerarbejde og paradetræning, og så var skibene klar til at modtage et stort opbud af højtstående officerer m.fl.

Efter en veloverstået parade, og PRIMULA/LEDBURY udskiftet med CROCUS/INVERNESS, drog vi afsted mod Plymouth, hvor vi ankom 10 Maj. En dejlig afslappende og velfortjent weekend.

FLAG OFFICER SEA TRAINING (FOST) gjorde livet interessant for os i ugen, der fulgte. Deres opgave er, at træne, vejlede og teste enheder inden for stort set alt, hvad man kan blive udsat for som krigsskib på havet og i havn.

Det var en lærerig og spændende uge. De forskelle, som findes mellem

engelske og danske procedurer gav anledning til en række ganske udbytterige diskussioner.

Blandt andet er det komplet uforståeligt, at GRØNSUND stadig kan flyde, hvis »den engelske måde« at navigere på er den eneste sikre.

STANAVFORCHANs sidste træskib sagde farvel

Ugen efter blev GRØNSUND's sidste øvelsesuge med STANAVFORCHAN.

Enroute mod Delfzil i Holland fornøjede vi os med kommunikationsøvelser, overførsel af forsyninger til søs, formationssejlad med og uden minestrykningsgrej, slæbning, håndvåbenskydning, m.m.

I Delfzil lå vi pinsen over. Der var byfest og STANAVFORCHANs tilstedeværelse var et stort trækplaster på havnen.

Samtidig kunne besætningerne hygge sig med de mange arrangementer som byen havde stablet på benene i forbindelse med festen.

Afgang onsdag middag og STANAVFORCHANs sidste træskib sagde farvel ved en flot steam-past.

Godt et døgn senere var vi tilbage igen på Flådestation Korsør.

Glade for at være hjemme selvfølgelig, men også lidt underligt til mode ved tanken om, at nu var det definitivt slut mellem GRØNSUND og STANAVFORCHAN.

GRØNSUND

ADRESSE ÆNDRINGER

Opmærksomheden henledes på, at tjenestegørende personel samt personel af Reserven **IKKE SKAL** fremsende adresseændringer til Søværnets operative Kommando.

Adresseændringer skal meddeles til folkeregister, hvorfra ændringerne så automatisk overføres til den database, danner grundlag for distribution af »Søværnsorientering«.

Afdelingsleder
Finn Thorsø NIELSEN,
Distributionen

HVIDBJØRNEN I US BALTOPS 96

I overenstemmelse med det nye sejladsmonster i 1. eskadre, blev det besluttet, at inspektionsskibet TRITON's A-besætning, der for en stor del består af personel fra inspektionsskibet BESKYTTEREN's B-besætning, og derfor kun har sparsom eller slet ingen erfaring med THETIS-klassen, skulle deltage i den multinationale øvelse US BALTOPS 96.

Dermed skulle denne øvelse tjene som baggrunden for en egentlig forskole, inden TRITON indtog sin station i Nordatlanten ultimo JUNI.

MARE LIBER MARE STABILICUM

US BALTOPS er en multinational øvelse, der i dag delvist finder sted inden for rammerne af det efterhånden velkendte »partnerskab for fred« (PfP) program for så vidt angår øvelsens første fase. Øvelsen er ikke ny, idet USA i efterhånden 26 år har afholdt US BALTOPS med det formål at demonstrere USAs fortsatte interesse i at fastslå Østersøens status som »MARE LIBER« – et frit hav, hvor alle har ret til at sejle og afholde militære øvelser. Regionen er naturligvis også interessant for USA på mange andre måder. Hvor øvelsen således før kunne have karakter af en magtdemonstration

over for en anden supermagt, må den i dag siges at have det modsatte formål – at demonstrere at alle stater omkring Østersøen kan samarbejde maritimt indenfor partnerskabets ånd og derved fremme stabiliteten i regionen.

Dansk sejr i havarikonkurrencen

HVIDBJØRNEN sejlede fra Flådestation Frederikshavn 5. juni 1996 og gennemførte undervejs til Flensborg et intensivt WORK-UP program. Besætningen var til lejligheden blevet forøget i erkendelse af, at de kommende dages øvelsesaktivitet ville blive mere end almindeligt krævende. Også en udvidet helikoptergruppe med to observatører var

medbragt. Skibet ankom sammen med 43 andre flådeenheder fra ialt 13 lande til Flensborg. Af disse skulle 36 ligge ved flådehavnen, medens de resterende, bl.a. standardflex enhederne HAJEN og HAVKATTEN, lagde til inde i selve Flensborg. Det var et imponerende syn med de mange orlogsfartøjer samlet på et så lille havneområde.

I Flensborg løb en lang række arrangementer af stabelen. Konkurrencer, som f.eks. havariøvelser, sports- og sociale arrangementer. Det skal i den forbindelse ikke uden stolthed fremhæves at HAJEN/HAVKATTEN løb med den samlede sejr foran HVIDBJØRNEN i den stort anlagte havarikonkurrence. Dette skete til trods for de ulige vilkår hvorunder der konkurreredes. Således stillede holdet fra den engelske fregat BATTLEAXE med en brandpumpe drevet af en gasturbine!

Disse mærkelige danskere og deres fantastiske skib

Åbent skib indgik naturligvis i programmet. Det blev meddelt, at der på to dage havde været ca. 36.000 besøgende gæster på flådehavnsområdet. I sandhed en folkefest. Også fra de øvrige skibe havde HVIDBJØRNEN mange gæster. En menig fra det amerikanske skib SAMUEL E. MORRISON kunne således fortælle, at der blandt amerikanerne gik gny om disse mærkelige danskere med deres fantastiske skib.

Efter havneopholdet drog skibene til øvelsesområdet øst for Bornholm for at indlede den egentlige øvelsesvirksomhed. Enhederne var opdelt i 5 grupper, med styrkechefen ombord i det amerikanske skib HUE CITY. HVIDBJØRNEN udgjorde



Den russiske fregat NASTOYCHIVYY og hollandske PIETER FLORIZ



HVIDBJØRNEN's LYNX-helikopter o.b. russiske NASTROYCHIVYY



Klar til fortøjning i Flensborg

sammen med hollandske PIETER FLORIZ, russiske NASTROYCHIVYY, amerikanske SAMUEL E. MORRISON, polske KATZUP samt svenske MALMØ gruppe 1. Stemningen fik en tand opad hver gang HVIDBJØRNEN af de øvrige enheder blev betegnet som »major combattant«.

10 sekundmeter vind for meget til bording operationer?!!

De forskellige serials omfattede formationssejlad, skydninger, helikopteroperationer, herunder landinger med HVIDBJØRNEN's LYNX-helikopter på NASTROYCHIVYY samt landinger med en amerikansk LAMPS helikopter på HVIDBJØRNEN. Dertil kom ubådsøvelser, personeludveksling, havariøvelser, overførsel af forsyninger til søs, kommunikations- og publikations-

øvelser. Endvidere blev der under ledelse af det amerikanske kystvagtsskib GALLATIN afholdt øvelser i håndhævelse af en FN-embargo, dette omfattede også væbnede boardinger – i den forbindelse kunne man som dansker konstatere, at mange nationer har et andet syn på gummibåds-operationer end det, der er gældende i søværnet. Alle bordingøvelser den første dag blev nemlig aflyst på grund af »hårdt« vejr, og det blæste da knap 10 m/s. Aflysningen afstedkom op til flere udiplomatiske smil på læben ombord i HVIDBJØRNEN.

LAMPS på græs

Øvelsesvirksomheden omfattede en imponerende forbidefilering for styrkechefen ombord i HUE CITY, en fotografering af styrken i formation, samt en overflyvning med 8 af de 9 helikoptere, der var medbragt af styrken.

Den manglende helikopter var en amerikansk LAMPS fra USS SAMUEL E. MORRISON, der måtte foretage en i øvrigt uddramatisk nødlanding på en bornholmsk mark, hvor den måtte tilbringe flere dage før reservedele kunne flyves ind fra USA.

Undervejs modtog HVIDBJØRNEN besøg af Chefen for Forsvarets Operative Styrker, Viceadmiral K.E.J. BORCK, samt af styrkechefen og den svenske flådechef, Viceadmiral P Nordbeck.

US BALTOPS 96 PARTNERSHIP PHASE en succes

Efter øvelsen drog styrken til Karlskrona og Karlshamn. Desværre lå skibene ved dette ophold spredt over et meget stort areal, og den imponerende effekt fra besøget i Nordtyskland udeblev.

Dette hindrede dog ikke et omfattende havneprogram, bla. et dragebåds-race, hvori et team fra HVIDBJØRNEN var med på et hold, der uden forberedelse kvalificerede sig til finalen. Holdet blev dog frataget muligheden for at gå videre af mangel på positiv kønskvotering – for få piger på holdet!

Dette kunne dog ikke slette indtrykket af, at US BALTOPS 96 PARTNERSHIP PHASE havde været en succes.

Krævende inspektion på hjemvejen

Efter afgang Karlskrona påbegyndtes forlægningen mod Flådestation Frederikshavn, men besætningen kunne dog endnu ikke slippe af.

Et inspektionshold under ledelse af Chefen for 1. Eskadre havde meddelt sin ankomst. Ved denne inspektion bevistes det, at grænserne for den menneskelige fantasi er overraskende vide. De stillede opgaver blev dog løst, og HVIDBJØRNEN kunne således ankomme rettidigt til basehavn 19. juli.

Herefter ventede der selve skibet en stille periode, medens besætningen (TRITON-A) efter en uges ferie flyver til Færøerne for at overtage søsterskibet TRITON.

Når dette derfor læses forrettes tjeneste i Nordatlanten med forventet hjemkomst primo oktober 1996. Et togt, der byder på et varieret sejladsmønster, og bla. vil bringe TRITON til så langt nord på som Thule.

Mere herom i senere numre.

HVIDBJØRNEN/TRITON-A

Arbejdstilfredshed og effektivitet går hånd i hånd

Om en organisations-politisk indsats for bedre arbejdsvilkår af formand for Centralforeningen for Stampersonel, søværnet, Ole Hemmingsen.

CS-Søværnets medlemskreds udgør godt 2800 medlemmer, som for hovedpartens vedkommende er beskæftiget på søværnets tjenestesteder. En mindre del er beskæftiget på værnssælles tjenestesteder. Søværnets stampersonelgruppe er uddannelsesmæssigt set meget alsidig, og tjenesten forrettes i ud- og indland, på skibe i det høje nord og under sydens varme, samt på og under vandoverfladen. Alt i alt er der tale om en meget dynamisk og alsidig gruppe, som tilmed – i forhold til andre personalegrupper – er meget mobil.

Som seriøs faglig organisation er det helt afgørende til stadighed at have fingeren på pulsen, hvad angår medlemmernes vilkår på arbejdspladsen. Hvad er i orden, men kan gøres bedre – hvad er utilfredsstillende, og skal gøres bedre.

Det har i CS-Søværnets snart 25-årige historie stået højt på dagsordenen at indsamle indtryk og informationer i medlemskredsen – alt sammen med det formål, at opstille forslag til forbedringer og at søge sådanne forslag gennemført i samarbejdsudvalgene ved forhandling eller ved aftaler.

For 25 år siden var der en række tåbeligheder i marinen, som den gang blev angrebet med krum hals af CS-Søværnet. Man kan vel nok i dag fastslå, at selv om der er gået megen tid og medgået mange kræfter, er ansættelses- og pensionsvilkårene meget velordnede, og vi nærmer os da også lønvilkår, der tåler en vis sammenligning til tilsvarende grupper i den offentlige sektor. At opsparet frihed i forbindelse med merarbejde skal afvikles som frihed, nyder da heldigvis også en større og større respekt. Og øvrige arbejdsvilkår – ja de er da blevet betydeligt bedre, men det er nok det område, der i de kommende år bør have større opmærksomhed. En naturlig opgave for de faglige organisationer.

Forhold som stress, forholdet til ledelsen, effektivitet, arbejdsmiljø, mobilitet og det udviklende arbejde havde også i 70'erne en vis betydning, men det er dog forhold, som står langt mere centralt i den rivede udvikling som både samfundet og søværnet gennemgår i disse år. En af CS-Søværnets højt prioriterede opgaver er at medvirke til, at alle medlemmer får en bedre tilværelse, og da netop arbejdslivet beslaglægger en stor del af tilværelsen, har gode og tilfredsstillende arbejdsforhold stor indflydelse i tilværelsen.

Det var nemt for år tilbage at fastslå, at lønnen skulle hæves, ferien skulle forlænges og arbejdstiden skulle nedsættes alt sammen med fuld kompensation naturligvis. Anderledes vanskeligt er det i dag at få dokumentation for u hensigtsmæssige stressfaktorer, dårlige forhold til ledelsen m.v. Men med bistand fra Ole Steen Kristensen, Psykologisk Institut, Århus Universitet har CS-Søværnet nu fået afdækket både de gode og de uacceptable forhold.

CS-Søværnet har gennemført en medlemsundersøgelse blandt marinekonstabel- og mekanikergruppen, der samlet udgør ca. 2100 af medlemskredsen. Formålet har været, at få en bred og tilbundsående undersøgelse af arbejdsklimaet i søværnet, og hermed give CS-Søværnet dokumentation for personalepolitiske initiativer.

Undersøgelsen er ret omfattende og resultaterne derfor mangfoldige. Her skal alene gengives nogle af de sammenfattende resultater:

- Generelt oplever de fleste, at arbejdskvaliteten i søværnet er høj. Arbejdet beskrives som ansvarsfuldt og indflydelsesrigt, og det stiller store krav til selvstændighed.

De fleste anser arbejdet for at være fagligt udviklende.

- Arbejdet synes ikke at være personligt udviklende, og efteruddannelsesmulighederne er utilfredsstillende.
- Arbejdet opleves – trods de gode kvaliteter – at være psykisk stressende.
- Overraskende mange rapporterer om irritation, rastløshed og knapt halvdelen har smerter i ryggen.
- Forholdet til ledelsen er ambivalent. Nok tages der hensyn, men der er samtidig mange uklare meldinger, modstridende ordrer og usikkerhed om beslutninger. Tilbagemeldinger på arbejdet er også sjældne.
- Indflydelsen på arbejdet er lav, og den er lavest på bl.a. områder som arbejdsomlægning og fysisk indretning af arbejdspladsen.

CS-Søværnet har fordelt rapporten til cheferne for forsvarrets overordnede myndigheder, herunder cheferne for Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando. Det er naturligvis vort håb, at stabene der vil lade CS-Søværnets rapport indgå i de samlede vurderinger i den videre udvikling. Det har allerede været muligt ved flere lejligheder for CS-Søværnet at drage nytte af rapportens resultater. På en lang række områder er det nu muligt at dokumentere utilfredsstillende forhold, hvilket fører til en langt bedre sagligt funderet position ved de forskellige forhandlinger end tidligere.

Snart vil der – om muligt – blive optaget drøftelser med Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando for at drage nytte af rapportens værdifulde resultater, alt sammen med det mål at øge arbejdstilfredsheden og dermed søværnets effektivitet.

Ole Hemmingsen
Formand for CS-Søværnet

Lokalløn 1995/1996

I forbindelse med gennemførelsen af aftalerne om lokalløn blev der fra Forsvarskommandoens side delegeret en sum på 4,5 mio. kr. til Søværnets operative Kommandos område. Beløbet på 4,5 mio. kr. var det største beløb, der endnu var blevet delegeret til Søværnets operative Kommando.



Aftalerne underskrives

Der blev indledningsvis afholdt møder med de personelorganisationer, som var omfattet af ordningen. Det var således ikke alle organisationer, som var interesserede i en delegering.

For disse organisationer blev forhandlingerne om lokalløn gennemført enten i Forsvarsministeriet eller i Forsvarskommandoen.

Ved første forhandling med organisationerne blev det aftalt, at lokallønsmidlerne for nogle organisationer skulle delegeres til NIVEAU III myndigheder, for andre skulle forhandlingerne gennemføres på NIVEAU II (SOK NIVEAU).

Ved de myndigheder, som fik delegeret lokallønsmidler blev forhandlingerne af aftalerne for overenskomståret 1995 gennemført meget hurtigt: Der er hovedsageligt indgået aftaler om engangsvederlag, men der er også indgået aftaler om personlige omklassificeringer og stillingsbestemte tillæg.

Forhandlinger på Søværnets operative Kommandos NIVEAU

Forsvarskommandoen bestemte, at hele lokallønnen til Centralforeningen for Stampersonel (CS) skulle forhandles af Søværnets operative

Kommando eller delegeres efter aftale med CS. Dette indebærer, at Søværnets operative Kommando også skulle forhandle eller delegeres for alt stampersonel i søværnet.

Det blev aftalt med CS/Søværnet, at forhandlingerne skulle finde sted på Søværnets operative Kommando NIVEAU med CS Søværnet.

Der blev mellem Søværnets operative Kommando og CS Søværnet forhandlet og aftalt en række tillæg, både funktionsbestemte og personlige. Der blev også aftalt en række engangsvederlag. **I alt indgik man aftaler for 3,8 mio. kr.**

Søværnets operative Kommando



De „teknikere“, som stod for arbejdet med at beregne omkostningerne

Minelæggeren FALSTER er kommet hjem efter sin forhåbentligt trendsættende odysse i Atlanterhavet.

WESTLANT MCMV -96 bestående af

- minelæggeren FALSTER (kommandoskib),
- to belgiske minejagtfartøjer LOBELIA og NARCIS,
- to tyske minejagtfartøjer FRANKENTHAL og GRÖMITZ,
- to hollandske minejagtfartøjer HELLEVOETSLUIS og URK

Det tyske forsyningskib NIENBURG havde i perioden 25. februar – 21. marts 1996 under kommando af Chefen for Division 31, kommandørkaptajn G. Larsen, forlagt fra Europa til USA med henblik på at deltage i den amerikansk / canadiske minerydningsøvelse UNIFIED SWEEP -96.

21. marts var styrken således – efter en lang, og til tider også ublid, forlængning – ankommet til Flådestation MAYPORT i Florida. Her fik styrken et tiltrængt ophold på 3 dage. Der skulle genforsynes med olie, vand og proviant, og materiellet skulle klargøres til den forestående øvelse.

Under opholdet i MAYPORT fik de fleste af besætningsmedlemmerne mulighed for at stifte det første bekendtskab med USA. I det omfang, det korte ophold tillod det, besøgte WESTLANT MCMV besætningerne de nærtliggende attraktioner, hvoraf de mest berømte er SEA WORLD, DISNEY WORLD og CAPE CANAVERAL.

Øvelse UNIFIED SWEEP-96

Øvelse UNIFIED SWEEP-96 var sammensat af 4 i praksis uafhængige faser, hvor minelæggeren FALSTER kun skulle deltage i de første



Hjemmelavet sømål

3. I de forskellige øvelsesfaser indgik WESTLANT MCMV-96 enhederne i en minerydningsstyrke, der

blev suppleret med et vekslende antal amerikanske eller canadiske minerydningsenheder. Denne minerydningsstyrke, som havde betegnelsen, Task Group 413.01 (TG 413.01), var under fase 1 og 2 under kommando af Chefen for Division 31, mens den under de 2 sidste faser var under kommando af Commander R. Lute fra den hollandske marine.

Under øvelsens fase 1 bestod TG 413.01 – udover af WESTLANT MCMV-96 – af følgende amerikanske enheder:

- De to minejagtfartøjer DEVASTATOR og HERON,
- en gruppe på 4 landbaserede minejagthelikoptere,
- 5 minedykkerhold og
- en landbaseret mobil kystovervågnings- og kommandoenhed.

Denne fase, som foregik i farvandet ud for Charleston, var en konventionel minerydningsøvelse, hvor TG 413.01 havde til opgave at finde de udlagte minefelter og derefter rydde den del af rutenettet, der således var mineret, for miner.

Bortset fra et enkelt døgn med hård vind og høj sø i øvelsesområdet var styrken begunstiget af godt vejr, og med havskildpadder, delfiner og nogle mindre hajer som måbende tilskuere lykkedes det at finde og



»uskadeliggøre« stort set alle de miner (ca. 90 stk.), som var udlagt. Under fase 1 deltog FALSTER først og fremmest som kommandoskib for styrken. I anden række gik det ud på at fungere som vagtskib ved minefelterne, som mineindbjærtningsfartøj og som »moderskib« for et amerikansk minedykkerhold, som blev anvendt til at genfinde, identificere og evt. »uskadeliggøre« objekter på havbunden, som af de amerikanske minejagthelikoptere var blevet lokaliseret og klassificeret som »mulige miner«.

Hen mod afslutningen af fase 1 anløb FALSTER Charleston Weapon Station, hvor de indbjærtnede miner fra øvelsen blev sat i land. Derefter gik det sammen med resten af styrken til Savannah, hvor der blev af



Havareret sejlbad i Atlanten inspiceres

Indsejlingen til New York



Sjældent syn fra et minelæggerdæk



lagt et weekendbesøg før starten på fase 2.

Øvelsens fase 2 fandt sted i Onslow Bay. FALSTER indledte med en minelægning, hvor 46 miner og 47 sonar decoys blev lagt ud.

Efter udlægningerne sluttede den øvrige del af TG 413.01 sig til FALSTER. Gruppen bestod under fase 2 – udover WESTLANT MCMV – 96 – af følgende amerikanske enheder:

- To amerikanske minejagtfartøjer DEVASTATOR og HERON,
- en gruppe på 4 landbaserede minejagthelikoptere,
- en amerikansk helikopterbærende enhed SCHREVEPORT med 3 minejagt- og -minestrygningshelikoptere, samt
- 5 minedykkerhold.

Helikopterne viste deres berettigelse

Fase 2 var en kombination af en konventionel minerydningsoperation, som under fase 1, og en tidsbegrænset minerydningsoperation forud for en landgangsoperation.

Vejrforholdene under denne fase bød på relativt meget vind og sø – ikke specielt gunstigt for minerydningsoperationer, men styrkens sammensætning med mange helikoptere, som er mindre følsomme overfor den høje sø, sikrede, at operationerne ikke på noget tidspunkt

gik i stå. Det lykkedes da også at finde og afgrænse samtlige minefelter, ligesom det lykkedes at reducere minetruslen for den indkommende landgangsstyrke til et for denne styrke acceptabelt niveau.

Under fase 2 fungerede FALSTER – udover som kommandoskib – også som vagtskib og som mineindbjærgningsfartøj.

Norfolk

Efter fase 2 ankom WESTLANT MCMV-96 til Norfolk, hvor styrken opholdt sig fra 14 – 23 april. Udover vedligeholdelse, genforsyning og deltagelse i forskellige officielle arrangementer var der her mulighed for, at besætningerne kunne få lejlighed til at se noget mere af USA. Denne mulighed blev da også udnyttet maksimalt. Der er således ingen tvivl om, at FALSTERs besætning i betydelig grad har »belastet handelsbalancen« mellem USA og Danmark med udgifter til billeje, hoteller og indkøb af alle mulige (og umulige) ting.

Fra Norfolk forlagde WESTLANT MCMV-96 under udførelse af interne øvelser videre mod øvelsens fase 3, som skulle finde sted i farvandet syd for Nova Scotia, Canada. Under denne forlægning anløb styrken både New York og Boston for weekendophold.

Fase 3

Fase 3 blev for FALSTERs vedkommende indledt med en minelægning, hvor der denne gang blev lagt 32 miner. Under denne fase bestod TG 413.01 af følgende enheder:

- Minelæggeren FALSTER (kommandoskib),
- to belgiske minejagtfartøjer LOBELIA og NARCIS,
- det hollandske minejagtfartøj URK
- og to canadiske minestrygere ANTICOSTI og MORESBY.

Denne fase var ligesom fase 1 en konventionel minerydningsøvelse, men nu måtte styrken kæmpe mod meget vanskelige vejrforhold, og hvad der var endnu værre, nogle særdeles vanskelige bundforhold, hvor store forekomster af sten og klipper gjorde det næsten umuligt for minejagtfartøjerne at finde minerne med deres sonarudstyr. Fase 3 blev derfor i høj grad et skoleeksempel på, at en minerydningsstyrke, der skal kunne operere effektivt overalt i verden, nødvendigvis må råde over såvel minejagtfartøjer med sonarudstyr, som over minestrygningsfartøjer.

Forlægningen fra Canada til Flådestation Frederikshavn

FALSTER sejlede fra Halifax 18. Maj og lagde WESTLANT MCMV-

96 bag sig med kurs mod Flådestation Frederikshavn. Forlægningen blev foretaget i et stræk kun afbrudt af ca. 5 timers ophold på Flådestation Den Helder i Holland. Her skulle de tiloversblevne reservedele og forsyninger fra de belgiske og hollandske minejagtfartøjer ilandsattes.

Forud for afsejlingen fra Halifax havde en gruppe af besætningen sat sig for at tilbagelægge distancen Halifax – Den Helder – Frederikshavn på skibets kondicykler hurtigere end skibet selv kunne udsejle distancen. Cykelholdet nåede det efter at have trampet sig igennem 6472 km. De udholdende »nåede« til Frederikshavn ca. 17 timer før FALSTER.

Forlægningen foregik uden problemer, og den »atlantiske« minelægger ankom til Flådestation Frederikshavn 30 maj klokken 09.15 efter et begivenhedsrigt togt, der havde strakt sig over 97 døgn.

Dengang for 97 døgn siden blev en noget bevæget afsked med familie, venner og bekendte afsluttet med tonerne af den gamle Vera Lynn melodi: *Wish me luck as you wave me goodbye*. Den 30 maj blev et måske ikke mindre bevæget gensyn indledt med QUEEN – melodien: *We are the champions of the world*.

FALSTER

(- begge dele, ikke helt ved siden af! Red.)

BERIGTIGELSE:

I sidste nummer af af bladet havde edbsætternissen spillet os et fælt pus, idet det ellers så gode indslag fra Søværnets Materielkommando om uddelingen af VOLUNTAS EST VIA legatet til Orlogskaptajn William Lerche var skæmmet af, at selve familienavnet bag det højt værdsatte mindelegat for afdøde kommandør Henrik Wilhelm Augsburg hele to gange var stavet forkert.

Redaktionen beklager dybt det skete.

LÆSERBREV

En læser udenfor søværnet skriver:

Orlogskaptajn Sven Voxtorp skriver i det seneste nr. af »Søværns Orientering« fra SOK i en leder bl.a.: ».. FLASH (FTV = Forsvarets TV) siger at kun 1 ud af 10 unge mennesker ved, at søværnet ikke er nedlagt sammen med Holmen. Da denne observation stammer fra hovedstadsområdet med et befolkningsgrundlag på op imod 1,5 mio. mennesker, behøver man ikke flere forklaringer på søværnets besvær med at rekruttere til de karriereskabende uddannelser..«

Lederen slutter med følgende: »...mon ikke en kraftig Post-Kold-Krigs reorganisering (af PR) ville være på sin plads?..«

Tidligere var der stor synlighed for FORSVARET med mange værnepligtige, som både under og efter deres tjeneste var gode »ambassadører« for forsvaret. Der var derfor ingen behov dengang for de store markeringer og synliggørelser, da alle enten havde været i forsvaret eller i det mindste kendte nogen, der havde.

TV og dagblade har brugt tid og plads på de foretagne nedskæringer, der med det seneste forsvarsforlig gav besparelser på ca. 700 mio. kr. Hvem er det, der er blevet »ramt«? Det er bl.a. de »USYNLIGE ENHEDER«, herunder søværnet.

Jeg forestiller mig søværnet, som en »Dansk Service Koncern«, med en »omsætning« på ca. 3.000 mio. kr./år. Ser man nu på, hvad en kommerciel koncern anvender til synliggørelse og markedsføring af sine produkter, finder vi normalt, at der bruges 3-8% af omsætningen. Bruges disse tal for søværnet, skulle man anvende 100-250 mio. kr./året. Heroverfor står at det reelle tal i dag er ca. 1 mio. kr./året eller ca. 0.03% af »omsætningen«.

Vi nærmer os måske mere den situation, at søværnet skal relanceres ud fra en »Post-Kold-Krigs« beskrivelse og så skal man i stedet for, som i andre virksomheder afsætte op til 35% af omsætningen i budgettet til markedsføring. Ja – det er store tal man taler om, når man har »skruet ned for sin markedsføring«. Ser vi på tallene ovenfor, hvor 90% af de unge mennesker i dag måske tror, at søværnet er nedlagt sammen med Holmen, til trods for at søværnet i dag har ca. 1200 mand på Holmen.

Jeg mener, at det er på tide, at man måske bare finder 0.3% af »omsætningen«, dvs. ca. 10 mio. kr./året de næste 5 år til at synliggøre søværnet. Eller vælger man at glemme, at da den Rejselystne Flåde drog ud, efterlod den sig et informations-vacuum? – Jeg mener, at vi skal til at nytænke og sikre en bedre kommunikation fra en »servicevirksomhed« som søværnet jo er – ud til alle dets »kunder/brugere«. Måske er danskerne og det offentlige ved at have fået »profilitis«, hvor alt meddeles i standardannoncer, som f.eks. »sidste indbetalingsdato for MOMS vedr. 2. kvartal«, eller kampagne for ID-kort eller de tekniske skolers elevtilgang.

Måske burde man finde frem til nye måder at synliggøre sig på – og samtidig huske at få budgetteret med udgifterne – markedsføring er en »never ending process«.

Bolden er hermed givet op til nytænkning, så vi ikke længere skal fortsætte med standardannoncer og TV-spots.

Lars Topgård, HD
Direktør M&C MediaCommunication

Naval Team Denmark viser VÆDDEREN ved besøg i Seydisfjord



VÆDDEREN ved kaj i Seydisfjord

Den lille by Seydisfjord, beliggende på Islands østkyst, dannede rammen om et besøg arrangeret i samarbejde med NAVAL TEAM DENMARK, med det formål at introducere THETIS-klassen for repræsentanter for det officielle Island.

LANDHELGISGÆSLAN

Den islandske kystvagt, LANDHELGISGÆSLAN, løser mange forskelligartede opgaver i et af verdens barskeste farvande. Indtil nu er opgaverne, der bl.a. omfatter søredning og fiskeriinspektion, blevet løst med forholdsvis små skibe, primært beregnet til sejlads i kystnære farvande. I sin søgen efter en større

og mere velegnet skibstype til strabadserne i Nordatlanten, er islændernes opmærksomhed faldet på THETIS-klassen.

Inspektionsskibet VÆDDEREN anløb Seydisfjord den 17. maj. De sidste par dage i søen var blevet brugt på omhyggelig rengøring og klargøring til besøget, og VÆDDEREN lignede da også et helt nyt skib.

I forvejen havde VÆDDERENS besætning fået at vide, at alle i Seydisfjord glædede sig meget til besøget, og der gik da også kun kort tid efter færdigfortøjningen, før flere yngre Seydisfjord-borgere kom om bord med tegninger og små gaver til besætningen. Åbent-skib arrangementet samme eftermiddag var

også en stor succes – med besøg af op imod en fjerdedel af byens tusind sjæle.

Den nyindkøbte SUPER PUMA helikopter udfører hoist

Den følgende dag, lørdag, var dagen hvor VÆDDEREN havde inviteret til demonstrationssejlads i fjorden. Afgangen var fastsat til klokken 11, og efter afgang var NAVAL TEAM DENMARK vært ved en buffet i skibets helikopterhangar.

Efter spisningen kom den mere alvorlige side af sagen. Efter en grundig gennemgang af skibet, med vagtfri officerer og kadetter som rundvisere, fik gæsterne en demonstration af LYNX-helikopterens fremragende flyveegenskaber. Også LANDHELGISGÆSLAN var re-

præsenteret i luften i form af den nyindkøbte SUPER PUMA helikopter, der udførte hoist til VÆDDERENS agterdæk. Efter nogle spændende timer på fjorden lagde VÆDDEREN til kaj igen, og sagde farvel og på gensyn til gæsterne.

Samme aften havde Naval Team inviteret de islandske honoratiores til middag i officersmessen, og kokkene havde, som sædvanlig, gjort et flot stykke arbejde i kabyssen. Middagen rundede på passende vis den officielle del af besøget i Seydisfjord af, og der var mange rosende ord til VÆDDERENS besætning fra gæsterne.

Samme aften gik de brave danske søfolk i byen på Seydisfjords eneste hotel, og det forlyder fra pålidelig kilde, at hotelejerens ved den lejlighed fik reddet hele årets omsætning hjem. (Det tror da pokker, med de priser!)

VÆDDEREN forbliver dog på danske hænder!

I forbindelse med besøget opstod en pudsig misforståelse blandt nogle af de journalister, der skulle dække begivenhederne. Af adskillige af medierne fremgik det, at den islandske kystvagts havde planer om at købe selve VÆDDEREN, og ikke blot et



Indsejlingen til Seydisfjord

skib af THETIS-klassen. (Bare rolig, VÆDDEREN forbliver på danske hænder!)

Søndagen var afsat til afslapning, og en bustur i Seydisfjord og omegn med velvillig bistand fra byens turistkontor. Det var en god og spændende oplevelse for VÆDDERENS besætningsmedlemmer.

Mandag var det så hverdag igen, men inden turen gik tilbage til fiske-

felterne, blev det til et besøg i Akureyri, hvor mulighederne for rigtigt at opleve den særegne islandske natur var særligt gode og talrige.

Således har alting en ende, og efter nogle fine dage i det islandske gik turen atter tilbage til Grønlands Østkyst, hvor der i mellemtiden var dukket et par nye trawlere op.

VÆDDEREN

BOLD GAME 1996. 4. Eskadre rapporterer

Traditionen tro deltog 4. Eskadre igen i år i øvelse BOLD GAME 1996 i perioden 22. april – 15. maj – og en tradition er det, fordi BOLD GAME er den ældste maritime NATO øvelse, som endnu afholdes hvert år.

BOLD GAME er en øvelse for torpedomissilbåde og har det formål, at de deltagende enheder får lejlighed til at udveksle taktikker og erfaringer, og derved, igennem fælles forståelse, forbedre samarbejdet mellem nationerne.

Det gode sociale samvær styrkes på alle niveauer gennem dyster inden for forskellige aktiviteter i land. Blandt disse kan nævnes fodbold, svømning, pistolskydning og tovtrækning.

I år kom de deltagende enheder fra Danmark, Norge, Tyskland og England; og ikke færre end 29 skibe mødte frem.

– Fra Danmark:

- WILLEMOES-kl.,
- STANDARD FLEX-kl. i kamprollen,
- SKINFAXE og
- minelæggeren MØEN som kommandoskib.

– Fra Norge:

- HAUK-kl.,
- STORM-kl. og
- VALKYRIEN

– Fra Tyskland:

- 148-kl. (TIGER-kl.),
- MAIN, WESTENSEE og ODENWALD.

– Fra Storbritannien deltog fire 20 mm bevæbnede LYNX-helikoptere fra »Royal Navy 815 Squadron«. Af disse var de to af den nye Mk 8 serie med IR kamera mens de andre to var af den ældre type »Mk 3« helikopter.

Sammen med de britiske helikoptere opererede også en LYNX fra

Søværnets Flyvetjeneste – alle i tæt samarbejde med Torpedobådenes Mobile Base (MOBA). Af yderligere støtte til øvelsen var adskillige fly fra det tyske og danske flyvevåben. Under hele øvelsen blev der ydet støtte fra Den Mobile Vedligeholdelsesafdeling (MOVA) af teknisk karakter.

– og lærte de andres særheder at kende

Selve øvelsen forløb over 3 uger opdelt i 2 faser, hvor man i første fase gennemførte en række procedure- og våbenøvelser. Man følte hinanden lidt på tænderne og lærte de andres særheder at kende. I fase 2 havde man et mere kompliceret »set up«, der i år kulminerede med en krisestyringsøvelse af 3 døgns varighed.

Til opfyldelse af formålet deltes BOLD GAME styrken op i mindre grupper, der var sammensat af enheder fra de deltagende nationer. Man blev på den måde en »lille familie« inden for hver sin gruppe.

Øvelsen startede i Østersøen, hvor danskere og nordmænd opererede sammen mod tyskere under forlægnings mod Warnemünde.

I fase et, som i år foregik i tysk/dansk farvand, øvedes inden for de enkelte grupper mange forskellige øvelser, heriblandt sømandsskab, øvelser med helikoptere, overvågningsøvelser, skydeøvelser, formationssejlad og små taktiske øvelser. Mange oplevelser og erfaringer blev høstet under denne fase.

Eksempelvis er de norske og tyske torpedomissilbådes mindste fart 9 knob på én skrue – en rar ting at vide, når man skal gå på siden. Ligeledes lærtes eller genlærtes igen i år, at engelsk kan tales på mange måder. Et andet eksempel er evolering – formationssejlad – under anvendelse af 4 bogstavssignaler.

Hvert bogstav blinksignaleres mellem enhederne og har en vis betydning i relation til en bestemt formation. Efter at blinksignalet var modtaget, blev der sejlet kækt og hurtigt op i den nye station.

Alt var fryd og gammen, indtil det gik op for den pågældende enhed, at enkelte bogstaver kan have en national betydning, der ikke bruges i for-

bindelse med NATO-procedurer (dette gælder for danske og norske torpedomissilbåde).

TORNADO fly imponerede ved demonstrationer af lavtflyvning

Adskillige luftforsvarsøvelser blev afholdt, hvor specielt de tyske TORNADO fly imponerede ved deres demonstration i lavtflyvning.

Mange »hoist« øvelser, d.v.s. øvelser hvor personel eller materiel blev hejst op eller firet ned på skibene, blev også afholdt med danske og britiske helikoptere. Det viste sig at de britiske LYNX svæver ca. 2 meter over fordækket. Det kan næppe kaldes »hoist«!

Efter den første fase endte den samlede styrke i Kiel for at holde weekend.

Om mandagen sejlede skibene mod danske farvande, og allerede om aftenen afholdtes samarbejdsøvelser med marinehjemmeværnsflotiller i Middelfart, Assens, Korsør, Kalundborg, Nyborg og Svendborg. Dette var nyt for de tyske torpedomissilbåde, der var meget begejstrede.

Efter en uge i danske farvande sluttede fase et med en taktisk øvelse i Kattegat, hvorefter BOLD GAME styrken gik til Aalborg. Her blev der afholdt parade for 4. Eskadre foran de danske enheder.

Årsagen var dels, at chefen for de danske enheder, kommandør H. Muusfeldt, ønskede at præsentere sig som eskadrechef for 4. Eskadre og dels for at overrække den nyindstiftede NATO-medalje.

Medaljen »FORMER YUGOSLAVIA«

Den nye NATO-medalje blev indstiftet som et synligt bevis på personlets indsats i operation SHARP GUARD i Adriaterhavet.

Den blev givet til i alt 10 personer fra 4. Eskadre, som havde forrettet tjeneste efter 1 JUL 1992 i korvetter af NIELS JUEL-kl.

Medaljen har inskriptionen »FORMER YUGOSLAVIA«, og eskadrechefen udtrykte stor glæde ved at kunne overrække medaljen på NATOs Generalsekretærs og Dan-

marks vegne på samme måde, som general Jørgen Lyng i forbindelse med sit afskedsbesøg som Forsvarschef ved forsvarets tjenestesteder tidligere på året havde gjort det.

Vejret havde indtil nu vist sig fra sin bedste side, men da BOLD GAME styrken skulle sejle fra Aalborg, stod den på blæst fra nordvest.

En planlagt navigationstur gennem Limfjorden blev delvist aflyst, idet kun en norsk division sejlede vestover. Da også aftenens taktiske øvelse måtte aflyses, forlagde styrken, efter en luftforsvarsøvelse i Kattegat, henover Skagerrak til norske farvande, hvor sidste fase af BOLD GAME skulle gennemføres.

Fase to var lagt an som en krisestyringsøvelse. To stater – blå og gul – havde været i krig med hinanden over rettighederne til visse landområder og mineralholdige maritime områder, men ved FN's hjælp var en foreløbig fredsaftale indgået.

Området var den norske skærgård syd for Bergen og øvelsen var tilrettelagt, så gule enheder skulle sejle gennem transitkorridorer i blå område. Tilsvarende skulle de blå enheder sejle gennem transitkorridorer i gult område. Der måtte kun medføres bestemte typer af last. Det at holde et komplet overfladebillede i den norske skærgård byggende på de deltagende enheders forskellige taktiske datasystemer, viste sig at være en krævende opgave. Helikopternes hjælp lettede opgaven betydeligt.

Til sidst mødtes Blå og Gul i et større søslag i en af de større norske fjorde syd for Bergen og dermed afsluttedes »krisen« og hele BOLD GAME styrken sejlede til Bergen for der at hvile ud og afgøre de sidste sportslige dyster landene imellem.

Mandag afholdtes en afsluttende parade på Bergen Hus fæstning, hvorefter BOLD GAME styrkerne tog afsked med hinanden. Ser man tilbage på BOLD GAME 96, var det en udbytte- og oplevelsesrig øvelse for 4. Eskadre, hvor også mange personlige venskaber blev indgået.

(4. ESK)

Skib kapret syd for Anholt

(Uddrag af øvelsesoplæg:)

» – en gruppe på 6 mand har kl. 14. Marts kl. 0200 kapret inspektions-skibet VÆDDEREN, på position 56°30'25N 11°30'10 Ø, 12 sømil syd for Anholt. Skibet havde på dette tidspunkt fuld besætning ombord. Forhandlinger mellem terroristerne og den danske regering er sat i gang. Man forventer en hurtig forhandlingsløsning.

Men regeringen ønsker alligevel, at Søværnets operative Kommando tager de nødvendige forholdsregler og dermed bl.a. lader Søværnets Frømandskorps gøre klar og forlægge til området for i tilfælde af sammenbrud i forhandlingerne at kunne indsættes uden yderligere varsel.

Skibet befinder sig nu på en position ca. 55°54'45 N 11°18'40 Ø i Sejerø.

Gruppen menes at tilhøre terrorgruppen Humus, som i øjeblikket er i søgelyset grundet de seneste terrorbombninger i X-land. Gruppen forlanger at få 4 medlemmer af deres organisation, som på nuværende tidspunkt sidder fængslet i Danmark, frigivet.

Gruppen, der må betragtes som ekstremistisk, har meddelt den danske regering, at de er villige til at dø for deres sag. Om nødvendigt vil de sprænge sig selv og skibets besætning i luften. De har ydermere truet med at skyde et gidsel hver 2. time, såfremt deres krav ikke bliver taget alvorligt.

– Således lød oplægget til den afsluttende bordingsøvelse for Frømandskorpset i uge 11.

– det var heldigvis kun et øvelsesoplæg!!

At borde et skib er naturligvis ikke noget nyt for Flåden. I f. eks. 1. Eskadre ved fiskeriinspektion. Denne form for bording er imidlertid nærmest at betragte som »civil«. Altså bording uden forventet modstand. De bordede skibe sætter nor-



Pacificerede „terrorister“ under skarp bevogtning

malt selv en lodslejder, og inspektionsholdet kan gå ombord uden fysisk modstand.

Da den danske regering i 1990 besluttede sig for at sende en korvet til Golfen, meldte der sig et problem. En af korvettens opgaver bestod i at hjælpe med at opretholde embargoen mod Irak. Dette kunne ikke gøres uden fysisk at kontrollere skibene. Korvettens egen besætning var ikke uddannet til at foretage en bording, hvor der kunne forventes modstand.

Højt uddannede specialister

Det danske søværn råder imidlertid over højt uddannede specialister – også på dette område. Derfor valgte Søværnets operative Kommando at sende to frømande med korvetten. De kunne så uddanne bordinghold og bistå ved væbnede bordinger. Dette samarbejde mellem 2. Eskadre og Søværnets Frømandskorps fungerede så godt, at man valgte den samme løsning i 1993, hvor en kor-

vet blev sendt med STANAVFOLANT til Adriaterhavet i forbindelse med FN flådeembargo mod det tidligere Jugoslavien (OPERATION SHARP GUARD).

Søværnets Frømandskorps har i mange år som en del af uddannelsesprogrammet trænet den vanskelige disciplin, det er at borde et skib, hvorfra der med stor sandsynlighed forventes væbnet modstand.

Det var da også denne disciplin, der var på programmet under træningen i uge 11 i år. Den første del af ugen forløb med træning af enkelte momenter. Der blev bl.a. trænet »fastroping« fra LYNX helikopter, bording fra korpsets »Rigid Inflatable Boat« (RIB), fremrykning på skib og sanitetshjælp til de eventuelle sårede. Alle enkelt-elementerne skulle så kædes sammen i en alt omfattende øvelse.

Efter intens planlægning og pakning, der varede det meste af natten og morgenen, var alle klar til angreb. Planen var at indsætte to an-



Inspektionskutteren AGPA's besætning har skrevet om en begivenhedsrig periode, der sluttede med at komme tilbage til rutinen oppe i den lidt køligere ende af kongeriget. Beretningen viser med stor tydelighed i hvilken grad søværnets daglige liv er afhængig af gå-på- mod og kvalitetsmateriel.

grebshold fra LYNX'en ved hjælp af »fastroping« og to andre fra RIB. Holdene blev sat ombord og fortsatte frem til de forud bestemte nøglepositioner på skibet. Efter at have opnået kontrol over disse positioner, iværksattes en større gennemøgning af skibet. Efterhånden som de forskellige hold bevægede sig rundt i skibet blev terroristerne pacificerede.

– to sårede gidsler

Som et ekstra krydderi var der indlagt et sanitetsmoment i øvelsen. Da et af søgeholdene kom frem til VÆDDERENs cafeteria, var der to sårede gidsler. Disse to blev »spillet« med største overbevisning, af VÆDDERENs egen besætning. Sanitetsmanden fik hjælp til at håndtere situationen af flere »frigivne gidsler« fra besætningen, og dette samarbejde fungerede perfekt.

Man kunne melde tilbage i løbet af relativ kort tid, at alle gidsler nu befandt sig i sikkerhed. Men på et skib af VÆDDERENs størrelse skal der en hel del folk til at gennemgå alt på den særlige måde, som sikrer undersøgeren mod en bevæbnet og hand-

ledygtig terrorist. Clearingen af resten af skibet tog derfor meget lang tid. Alle »terroristerne« blev dog opdaget og pacificeret.

Udrustning af kommandoplattform

Dette store arrangement eller operation, hvor indsatsen fra mange forskellige enheder skal koordineres og samarbejdet kræver selvfølgelig en central styrende enhed, der nødvendigvis må befinde sig i nærheden.

Til dette formål var patruljefartøjet VIBEN udrustet som kommandoplattform under øvelsen, under hvilken den beviste sin store værdi. Her kom ugens indledende træning deltagere til gode, og operationen forløb meget tilfredsstillende. Søværnets Frømandskorps fik et meget stort udbytte af øvelsen, hvilket også gjaldt VIBEN, VÆDDEREN og Søværnets Flyvetjeneste.

I Søværnets Frømandskorps ser man frem til lignende øvelser i 1996/97 og håber på et lige så godt udbytte.

Søværnets Frømandskorps

Snydt for et besøg i Skotland

Arktiske storme, sejlsads i is over en femårig periode – tiden er inde til periodisk eftersyn i Danmark. Måned er september og året er 1995. AGPA har anmodet om, og fået bevilget, udenlandsbesøg i Inverness, Skotland, hvilket betyder sejlsads tværs gennem Skotland via »the Caledonian Canal«.

Afgang Grønnedal, midnat 8. september, en storm- og regnfuld aften. Skønt afprøvning af signalpatroner og kanonslag er det kun trossehødet, der er mødt op på kajen på Flådestation Grønnedal for at sige farvel. Et kort ophold i Julianehaab for at bunkre olie og herefter videre for fuld kraft, via Prins Christiansund, over Atlanten, mod Skotland. Et kraftigt lavtryk, i form af orkanen »Lewis«, har kurs mod Kap Farvel og dermed AGPA. I flere dage føler vi det som at være deltager i et spil Packmann med »Lewis« i hælene.

Et dilemma opstår ved konstateringen af metalspånar i smøreoliefiltret – siden afgang fra Julianehaab. Signaler udveksles med diverse myndigheder i Danmark og efter nogen tid ændres destinationen fra Inverness, Skotland til Thorshavn,

den grønlandske lomvie



Familiesejlads i Odense fjord

Færøerne – udbredt røre og mismod i besætningen – udlandsbesøget aflyst.

Seks dages maskineftersyn i Thorshavn, dog krydret med en sightseeing i bus rundt på øerne. Herefter afgang videre mod Danmark og det ventende værftophold.

AGPA I Danmark

22. september – AGPA ankommer planmæssigt til Flådestation Frederikshavn. Efter opklaring, afferskning og indklarerung, går besætningen på en længe ventet weekend/leavex.

3. oktober – AGPA sejler til Korsør for besigtigelsesdokning. Besætningen har før afsejling udført et stort arbejde med at afrigge skibet. Alt minus det absolut nødvendige for sejlads er fra borde.

4. oktober – AGPA sejler i flydedok i Korsør, syv værfter er hidkaldt for besigtigelse i samråd med repræsentanter fra Søværnets Materielkommando og skibsledelsen. Herefter

sejlads retur til Flådestation Frederikshavn for videre afrigning og afventning af valg af værft.

25. oktober – AGPA stævner syd over mod Assens Værft, der er valgt til »at pumpe ny energi, skønhed og stolthed tilbage i den trætte fugl«. AGPA skal efter planen være klar til afsejling Assens Værft primo februar 1996, men først 19. marts kan AGPA afhentes efter knap fem måneders værftophold. Forlængelsen skyldes et sammensurium af ikke færdige arbejder. Specielt motoren har været svær at få færdig.

Arbejdet med tilrigning kan begyndes – forskole ved kaj og forskole til søs. Den gamle AGPA-besætning er intakt med nyt blod i form af fire nye dæksfolk. Alle klar til at komme i gang efter værftophold eller udlån til andre enheder.

AGPA's forskole i AUDERØD

25. marts formiddag – den længe ventede »Coopertest«. Træthed allerede efter 1 km løb som opvarmning – ja, selv marathonløberen Allan Zachariasen var »koldstarter« –

Coopertesten gennemføres. Resten af dagen foregår i RESØ, afsluttede ved havnen for gennemgang af pyroteknik.

Aftenen benyttes til introduktion af kutterlivet for de nye besætningsmedlemmer samt information om kommende aktiviteter under forskolen og en gentagen bevilling af et udlandsbesøg i Inverness, Skotland. 26. – 29. marts – AGPA besætning uddannes i håndvåben. Uddannelsen kulminerer fredag ved resultatkontrolskydning, hvor det bliver til et enkelt sølvmærke samt en række bronzemærker.

AGPA forskole ved kaj 9.-17. April – Tilrignings-, værfts- og forskellige Flådestation Frederikshavn-arbejder i AGPA. AGPA planer for forskole ved kaj holder ikke og må gennemføres ad hoc. Trods forsyningsproblemer starter sejlede forskole op.

AGPA sejlede forskole

17. april – Afgang Flådestation Frederikshavn. Systemkontrol og indøvelse af forskellig ruller undervejs



AGPA passerer „Caledonian Canal“

mod Sjællands Odde, hvor der afholdes skydeøvelse næste dag. Så tilbage til Frederikshavn og weekend/leavex.

22. april – Afgang Flådestation Frederikshavn. Kurs Sjællands Odde. Delinspektion af AGPA våbendivision. Næste dag kommer et inspektionshold om bord om formiddagen. Gennemgang af diverse regnskaber, vedligeholdelse og opbevaringsformer for AGPA våben og ammunition. Efter frokost afholdes sømåls-skydning samt trawlerskydning med LUNDEN som slæbefartøj.

24. april – Ankomst til Marinestation Holmen. AGPA møde med repræsentanter fra Søværnets Materielkommando angående forsynings-situationen. Samme aften skal besætningen til landskamp i Parken. Her besejres Skotland 2 – 0, herligt her op til udlandsbesøg i Skotland (fodbold er internationalt). Efter kampen i samlet flok til reception. Afgående chef holder afskedsreception for tidligere og nuværende besætningsmedlemmer.

25. april – Morgenafgang Marinestation Holmen. Kurs mod Faxe Bugt for sanitetsøvelse (SAMEX) med kutteren FARØ. Assistance til andet skib- og slæbeøvelser er eftermiddagens program, herefter videre i programmet – navigationsøvelse (NAVEX) i Grønsund. Næste dag afholdes diverse styreøvelser i farvandet nord for Fyn. Ankomst Odense til aftenskaftning, hvorfra der fortsættes med familiesejlads i Odense Fjord. AGPA vrimer denne lørdag med koner, kærestes, forældre og børn. En god anledning til fremvisning af et skib, som de fleste familiemedlemmer normalt kun hører og ser billeder af. En herlig lørdag for alle med en god frokost om bord.

28. april – Forlægning til Århus med ankomst til midnat.

29. april – Grundig rengøring i hele skibet, klargøring til inspektion næste dag af Chefen for Søværnets operative Kommando. Paradeuniformer, sko og huer støves af og klargøres.

30. april – Inspektionsholdet ankommer kl. 0800 og admiralen 0815. Faldereb, parade, skift af kommandotegn og afgang 0845. Lige akkurat

i havnehullet, så er den gal. Brand i sygelukaf, lemlæstede mennesker over alt, ulykkerne vil ingen ende tage. Besætningen stresses. Hul i skibet, lækstopning, nødstyring, spørgsmål, praktiske og skriftlige opgaver, assistance til marinehjemmeværnsskutter i brand, syge og sårede, samtidig brand i eget skib, verdenen er af lave, ingen røgdykkere, der må improviseres.

Kl. 1500 ankomst til Århus, debriefing i officersmessen. Herefter parade og debriefing for besætningen, skift af kommandotegn, admiralen fra borde, inspektionsholdet fra borde – en lang og hektisk dag er til ende og en »rolig« forlægning til Flådestation Frederikshavn med en træt besætning kan påbegyndes.

Afgang udsættes

Brand i fabrikken i USA, som skal levere FLIR-kamera. AGPA afgang mod Skotland-Grønland udsættes en uge. En situation som passer AGPA godt, idet mange arbejdsordrer stadig udestår. AGPA besætning får så ligeledes en ekstra uges velfortjent frihed.

1. maj – Chefskifte. Farvel til en velldt chef gennem tre år og goddag til en ny.

13. maj – Afgang mod Skotland og Grønland.

De allersidste arbejder søges færdiggjort, der udprovieres, ammunition skal om bord, de sidste papirarbejder skal færdiggøres, signaler, skrivelser og telefaxer. AGPA myldrer med teknikere, civilarbejdere samt koner, kærestes, børn og kolleger, der alle vil ønske os god tur og sige farvel.

Kl. 1215 afgang Flådestation Frederikshavn. Der tudes i hornet såvel som på kajen – men AGPA er på vej. Først skal autopiloten dog lige kalibreres af medsejlende teknikere, som ilandsættes med gummibåd i Skagen. Herfra videre mod bøj 1. Champagne og kransekage i et pragtfuldt vejr, vindstille og høj sol – en lille tale af chefen og så farvel Danmark – Hjem mod Grønland.

Møde med flådetankeren SKIN-FAXE i Skagerrak. Endnu en hilsen med på vejen. Nordsøen lunefuld som altid, en stiv kuling fra nord. Vi

skal alle lige have skruet søbenene på igen.

AGPA i Skotland

15. maj 96. Anduvning af Inverness om formiddagen ved højvande. Tidevandsforskellen ligger på 4,5 meter. Vi stikker selv 3,5 meter, så da søkortet flere steder viser vanddybder på ned til 1,0 meter, er højvande af essentiel betydning. Lods om bord og indsejling gennem den første af i alt 29 sluser. Havnemanøvre, ankomst Muirtown Basin Marina til frokost. Gnistens storebror på kajen vifter med Dannebrog og vi gengælder hilsenen med flag MIKE.

Efter manøvrerulle, opklaring, rengøring, afferskning og frihed, landlov for vagtfrit personel og næste dag kl. 1000, afgang med bus for sightseeing i det skotske højland. Først et besøg og rundvisning hos Glen Morangie whisky destilleriet, der afsluttes med traditionel prøvesmagning og opfordring til køb. Herefter videre op i højlandet, hvor en engageret chauffør udbreder sig om Skotlands historie. Der er tid til fish & chips i Ullapool på vestkysten og herefter retur til området omkring Inverness.

Gnistens storebror er bosat her, og han har forberedt et lettere traktement samt indhandlet syv af de bedste skotske whiskyer, som selvfølgelig skal prøvesmages.

Retur AGPA med bussen kl. 2230. En begivenhedsrig dag er til ende.

17. maj – Leje af to personbiler og udflugt for de, som ikke havde mulighed for deltagelse dagen før. Turen går til det berømte Tomatin whisky destilleri og videre til en Wild Life Park i højlandet. Slotsbesøg har denne dag med at ville mislykkes. Sidste forsøg på vej hjem, Fort George, ved indsejlingen til Inverness.

Billetdamen proklamerer, som øvrige billetdamer den dag, at slottet er ved at lukke. Det bemærkes, at slottet fungerer som aktiv militærforlægning, så beslutning om aflægelse af et NAVY-ARMY visit træffes.

En ung kvindelig major fra den britiske hær byder på kaffe og rundvisning. Hun kan fortælle, at man in-

Paraden ved chefskiftet



denfor en to-årig periode vil forflytte det ene af de tre traditionsrige regimenter »Scottish Scouts« til en kaserne syd for London, hvilket forventeligt vil blive en kolossal omvæltning for soldaterne, deres traditioner og ikke mindst de berørte lokalsamfund.

Bilerne afleveres og nattelivet og den skotske folkemusik i Inverness studeres.

Den 18. maj – Afgang kl. 0800 efter ombordtagning af lods. Den ene sluse følger den anden og ved 1100-tiden sejler vi ud i Loch Ness og ankrer lidt senere op ud for et gammelt fort, »Urguhart Castle« fra det 11. århundrede. Her er der så lejlighed for en »rask svømmetur« – for de, som vil prale af at have badet sammen med »Nessie« i 2 grader varmt vand. Efter baderullen bliver gummibåden sat i vandet. Kokken og hovmesteren har en picnic-kurv klar og herefter afgang for besigtigelse af slottet samt frokost i det grønne.

Afgang igen kl. 1400. Slusearbejderne holder fri kl. 1700, og vi skal gerne nå sluserne i Fort Augustus. Ankomst rettidigt, aftenskaftning og

et mindre besøg på pubben lige ved slusen. Næste dag afgang kl. 0830. Atter sejlad i sluser og gennem svingbroer, ad snævre og lavvandede farvandsafsnit. Vi sejler nærmest ned ad alléer, hvor træernes kroner hænger ned i skibet.

Kl. 1730 ankomst til Fort William, sidste anløb inden Grønnedal. Havnemesteren, en gammel mariner, som har været med i Falklandskrigen og hans datter spiser med.

Kl. 1920 afgang Fort William – Next stop Grønnedal.

Turen over Atlanten

Turen over Atlanten går med omsejling af lavtryk, således at vi primært har bølgerne ind agten fra. På trods af at vinden er 15 m/s det meste af vejen, har AGPA en relativ behagelig overfart.

Undervejs forekommer dog en række uheld. Først går autopiloten sig en tur, til stor skuffelse for rorgængerne – permanent overgang til håndstyring. Så går »Inmarsat-A« sig en tur, og dermed er vi uden satellit kommunikation. Pludselig røgudvikling i styremaskinen, et relæ til elmotoren er stået af. Så er der læk

på en køleslange til styrbord hjælpe-motor. Endelig går kloakpumpen til afløbsvandet fra de forreste toiletter.

Storisen ligger 20 – 30 sømil syd for Kap Farvel. Denne rundes i passende afstand. Op langs vestkysten og ind i Kobberminebugten, gennem Simpsons Passage og ind i Arsuk Fjorden – AGPA er tilbage i gammelvante omgivelser.

AGPA atter i Grønland

25. maj, kl. 2030 – AGPA afprøver endnu en gang signalpatroner. Denne gang er der mange mennesker til at tage imod. Chefen for Grønlands Kommando med frue er de første til at komme ombord og ønske AGPA velkommen hjem efter næsten 8 måneders fravær.

Ringene er sluttet. AGPA – den grønlandske lomvie – er på hjemmebane. Ny energi, skønhed og stolthed præger skibet. AGPA er klar til nye opgaver i endnu en periode, om det så bliver tre eller fem år, inden det atter går sydover for næste periodiske eftersyn.

AGPA besætning.

SØVÆRNETS MÆRKEDAGE

4 OKTOBER 1710

En dansk flåde under Generaladmiral Ulrik Gyldenløve kæmpede i Køge Bugt med en svensk flåde under generaladmiral Wachtmeister. Linieskibet DANNEBROGE blev skudt i brand og sprængt i luften med hele besætningen på 550 mand, der næsten alle omkom.

Danmarks geografiske beliggenhed ved adgangsvejene til Østersøen har betydet, at dette farvand blev vort skæbnehav. Det har det været gennem århundreder, og det er det stadig. Årsagen er, at den stat, der kontrollerede østersøudløbene, kunne gennemføre sin vilje overfor andre stater, bl.a. i form af afgifter på benyttelse af de danske stræder, f.eks. Øresundstolden.

Det blev ikke tolereret i det lange løb, hvorfor Danmark i det 16. og 17. århundrede blev inddraget i en lang række krige, først og fremmest med Sverige, men også med de øvrige østersøstater og andre lande med store handelsmæssige interesser i området. Det drejede sig om søherredømmet og havenes frihed – om penge og om magt.

Den alliancemæssige baggrund for de enkelte krige i denne periode var en del af det store spil (Se SVN ORT nr. 1 og 4/96).

Men også den befolkningsmæssige – og tekniske udvikling havde betydning. Set i et historisk perspektiv var Danmark ved indledningen af Christian IV's regeringsperiode klart Nordens stærkeste magt. Sverige, der på dette tidspunkt havde et voksende befolkningstal, og som nu begyndte at kunne udnytte sine naturressourcer, fandt i voksende grad, at dette ikke afspejlede det

reelle forhold mellem staterne, og forsøgte nu at rokke ved den danske magtposition.

Det førte til Kalmarkrigen (1611-13), som Danmark godt nok vandt knebent, men med en erkendelse af, at Sveriges magt var for opadgående. Hvis vi ikke helt havde forstået det, blev landet belært om det i Torstenssonkrigen (1643-45), Karl Gustavkrigen (1657-60) og Den skånske Krig (1675-79). Trykket

ke på 23 linieskibe sendt af sted for at lægge pres på Danmark. Den ankrede i Sundet den 23. juni.

Så snart Gyldenløve fik melding herom, hævede han blokaden af Karlskrona og sejlede til København. Her fik han tilført 8 nyudrustede linieskibe, hvorefter han meddelte den allierede flåde, at forsøg på at passere Sundet ville blive imødegået med magt.



Linieskibet DANNEBROGE i brand 4. oktober 1710. Malt af Carl Neumann 1886. (Frederiksborg Museet)

mod Danmark blev opretholdt, og da den unge svenske konge Karl XII dels støttede hertugen af Holsten-Gottorp i hans krav overfor Frederik IV om suveræniteten over hertugdømmerne, og dels blev indblandet i grænsestridigheder med kongen af Polen, lod Frederik IV i år 1700 den danske hær rykke ind i Holsten og Flåden udruste. Under kommando af Generaladmiral Ulrik Gyldenløve afsejlede en styrke på 21 linieskibe den 24. maj for at hindre den svenske flåde i at løbe ud fra Karlskrona. Da England og Holland ikke ønskede, at samme stat skulle beherske begge sider af Sundet, blev en styr-

For den danske flåde ved København gjaldt det nu om at forhindre den svenske flåde, der var løbet ud fra Karlskrona, i at forenes med den engelsk-hollandske flåde i Sundets nordlige del. På grund af danskerne tilstedeværelse i området turde svenskerne ikke at gå gennem Drogden, men ankrede ved Dragør, rekonstruerede Flinterenden, der dengang var uopmålt farvand, og sejlede denne vej mod nord for at forenes med den allierede flåde ved Hven, medens Gyldenløve afventede tilladelse til at angribe fra kongen, der opholdt sig i Holsten. Den engelsk-hollandsk-svenske flåde stod

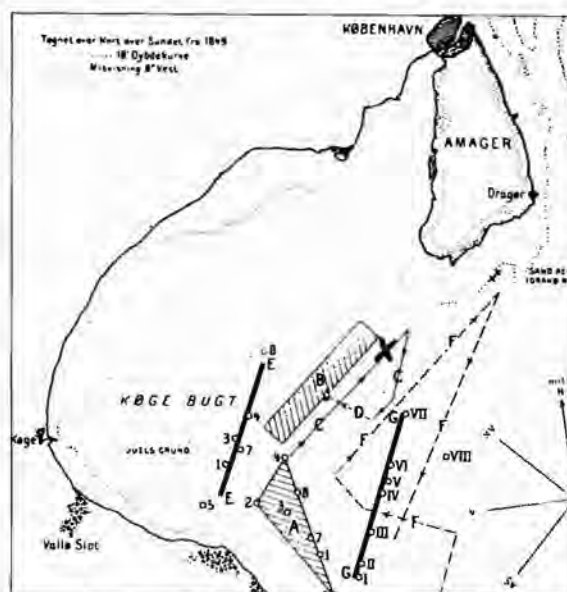
derefter mod syd og bombarderede København den 26.-28. juli (se fig. 1). De anrettede dog ingen større skade, da kanonerne ikke kunne række. Efter bombardementet gjorde svenskerne landgang ved Humlebæk den 4. august og marcherede mod hovedstaden. Sjælland var næsten blottet for landstyrker, da hæren stod i Holsten, og det fik kongen til hurtigt at slutte fred med den gottorpske hertug.

Første del af Store nordiske Krig var slut. Danmark fik nu et pusterum på 9 år, medens kong Karl XII vendte sig mod Polen og Rusland. Begge landes styrker blev slået flere gange indtil svenskerne i 1709 led et afgørende nederlag. Nu var chancen der for danskerne til at genvinde de tabte, svenske provinser, og da der kom en opfordring fra den polske konge og Czar Peter til at træde i forbund med dem, erklærede kong Frederik IV Sverige krig i oktober 1709. Allerede i november overførte flåden en dansk hærstyrke på 16.000 mand til Raa, hvorfra den skulle støde frem mod Karlskrona. Det mislykkedes, og styrken måtte hentes hjem.

I løbet af vinteren forsøgte danskerne at få samlet en hær til et nyt angreb på Skåne, og Czaren havde lovet at bidrage med 6000 mand, som Generaladmiral Ulrik Gyldenløve i september 1710 skulle afhente i Danzig.

Hovedflåden blev sendt til Østersøen, men løb ind i en efterårsstorm, blev splittet og beskadiget, så flere skibe måtte sendes til København for reparation. 26 lineskibe og 5 fregatter ankrede under Stevns med transportskibene lidt længere inde (se fig. 2). Nogle transportskibe var dog nået frem til Danzig.

Medens dette foregik havde en svensk flåde på 21 lineskibe og 3 fregatter under Generaladmiral Wachtmeister forladt Karlskrona og var stået vestpå og dukkede nu op ved Stevns. Danskerne antog dem først for at være hjemvendende transportskibe, men da fejltagelsen blev opdaget, beordrede Gyldenløve ankertrusserne kappet og den danske flåde stod nordøst over for en frisk sydøstlig vind. Forrest sejlede det nye lineskib DANNEBROGE,



- A: Den danske Flaades Ankerplads før Kampen
- B: Den danske Hovedflaades Manøvreomraade
- C: »Dannebrog«s og den danske Forspids' Kurs
- D: »Dannebrog« i Drift
- E: Den danske Flaades Ankerplads efter Kampen
- F: Den svenske Flaades Kurs
- G: Den svenske Flaades Ankerplads efter Kampen

København bombarderes 26-28 juli 1700 af en engelsk, hollandsk, svensk flådestyrke. Til højre ses den danske flåde og Holmen, som det dengang så ud: Hukken er indpælet og Nyholm er halvt fyldt op. En bedding er anlagt, og på den blev kølen lagt til lineskibet DANNEBROGE som bygning nr. 1 i 1692

ført af kommandør Iver Huitfeldt, fulgt af lineskibene MARS og BE-SKÆRMEREN.

Huitfeldt holdt lidt mere østover og kom hurtigt i kamp. Herved tvang han den svenske flåde til også at dreje til en nordøstlig kurs, hvorved han vandt tid for hovedflåden til at komme i kamporden. Imidlertid brød DANNEBROGE i brand (se fig. 3), men ankrede til luvart af den danske hovedstyrke under stadig kamp med de svenske skibe, indtil il-den nåede krudtkammeret, hvorved skibet sprang i luften og næsten alle ombord – ca. 550 mand – omkom.

På grund af det hårde vejr ebbede kampen hurtigt ud, og flåderne gik til ankers mellem Amager og Stevns. To svenske skibe, TRE KRONOR og PRINSESSAN ULRIKA ELEONORA løb på grund og forliste syd for Dragør. Kampen blev ikke genoptaget.

Iver Tønnesen Huitfeldt var født den 5. januar 1665 i Frederikssten. Han kom i marinen i december 1681 og gjorde en god karriere. I 1690 skrev Admiral Chr. Biehle om ham: »Er en god officer, villig og ædru, øver sig daglig og med god forhåbning til at blive bedre dag for dag«. I 1704 blev han Kommandør, og i 1710 chef for det nye lineskib DANNEBROGE. Da det sprang i luften den 4. oktober 1710 var han blandt de omkomne. Hans lig blev fundet på stranden ved Køge kro og den 3. november indsat i Holmens Kirkes kapel. Den 26. marts 1711 afholdtes en sørgehøj-



tidelighed for ham, hvorefter hans lig førtes til Norge, hvor han blev begravet ved Hudum kirke nær Moss. Ved Langeliniepavillonen i København er der rejst et mindesmærke for kampen og torpedomissilbåden P343 er givet hans navn.

Den 4. oktober blev en af de mindedage, hvor der uddeles ordner til personel i marinen – og den dag der blev valgt til indvielse af Orlogsmuseet i 1989.

Lineskibet DANNEBROGE var sunket. Efter at man i 1711-14 havde dykket på vraket og hentet bl.a. et anker og nogle kanoner op, blev det glemt, indtil Dragør-lodserne gen fandt det i 1873. Dykkere fra Switzers selskab fik bjærget bl.a. yderligere et anker, som blev opstillet på nordgavlen af arresthuset ved Marinekaserne København, hvor det står endnu. Men igen glemte man DANNEBROGES position, der først blev genfundet af en sportsdykker i 1985. I samarbejde med orlogsmuseet blev vraket denne gang opmålt og nærmere undersøgt.

W.T.

**-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

