



SØVÆRN

S

ORIENTERING



6

1996

Nyt fra Redaktøren

For en gangs skyld er der ikke noget at jamre over som redaktør på dette blad, som jo i virkeligheden er ret enestående i sin art. Der er ca. firetusinde medarbejdere – søværnets personel. Selv tidligere ansatte og værnepligtige deltagere med lyst i skriveriet – så meget at redaktøren denne gang må melde pas og udvide sideantallet i dette og det næste nummer.

Også på en anden måde er bladet unikt. Det giver en helt frisk rapport ude fra de spidse ender, hvor det er hårdt efter et langt togt at skulle sidde ved tastaturet og lade sig inspirere til en banebrydende artikel om en masse sure timer på havet, måske lige så mange gode og så alle de herlige oplevelser man – og de andre har haft under opholdene i havn. Redaktøren nyder det privilegium at genopleve det hele med de mere eller mindre tydelige saltvandssprøjt, teksten sprudler med. Det er pragtfuldt at være redaktør!

Alle de henvendelser, der tilflyder redaktionen tyder på, at vi har valgt en god linie – og vi kan se, at denne linie bliver bedre og bedre suppleret af de forskellige flotte tjenestestedsblade, der nyder godt af, at tjenestestederne har afsat ressourcer til at sende redaktørerne på et eller flere af de meget nyttige kurser for tjenestebledsredaktører, der arrangeres hvert år af Forsvarskommandoens P&I sektion.

Der har været tilløb til en sand storm af artikler om deltagelse i øvelsen COOPERATIVE VENTURE 96, der sammen med den dansk initierede og P&P-inspirerede hær- og flyøvelse BALTIC CIRCLE 96 har sat sine kraftige spor i medierne her og i landene omkring Østersøen. Søværnet fik en god bid af kagen gennem en befriende beredvillighed og forståelse for de opgaver øvelsesordrerne havde stillet presse-tjenesten. Kombineret med de andre store mediebegivenheder, jeg omtalte i sidste nummer og en målrettet indsats fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering, alt på baggrund af forsvarets nye personelpolitik, ser det ud til, at søværnets rekrutteringsproblemer er ved at mindskes. Det er den måske vigtigste forudsætning, for at vi i fremtiden kan udføre de opgaver, regeringen stiller os, på en både kvalitativ og kvantitativ forsvarlig måde.

Sven Voxtorp



Indholdsfortegnelse

Indvielse af Drogden-VTS	1
Holmen 1996	3
Baltic Endeavour 96	4
En ikke helt almindelig lørdag	5
LINDORMEN og LOSSEN	6
Kransenedlægning i Kristiansand	8
»Shetlandsbussen« KNM HITRA besøgte Danmark	10
Sømandskab i verdensklasse	12
Forsvarets nye personelpolitik	13
Velkommen til CUTTY SARK TALL SHIPS' RACE	15
DANNEBROGs sommertogt 1996	16
MØEN I KIEL	18
Kanonbrød, Korvetstænger og Skibsskruer	20
Glimt fra et sommertogt i Nordatlanten	21
Opgave for Farvandsvæsenet	23
Fra små og store begivenheder	24
Første adjutant ved Grønlands Kommando	28
Vierdagse i Nijmegen 96	32
To amerikanske kadetter skriver	33

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:
Premierløjtnant M. S. Andersen

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: Standard Flex fartøjer i frisk vind.
Foto: A. Finder

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

Indvielse af Drogden-VTS

Chefen for Søværnets operative Kommando markerede ibrugtagningen af DROGDEN-VTS med følgende ord:

Vi er i dag samlet her på Dragør Fort for at markere ibrugtagningen af nye og moderne faciliteter til det midlertidige skibstrafiksystem Drogden Vessel Traffic Service (VTS). Drogden-VTS er nummer to i rækken af skibstrafiksystemer, som er underlagt Søværnets operative Kommando. Drogden-VTS har, som skibstrafiksystem, været aktiv siden den 2. januar i år, dog fra nogle til formålet lidt primitive faciliteter. I dag kan vi imidlertid indvie nogle nye og helt moderne VTS-faciliteter, som yderligere vil styrke det gode rygte og navn, som Drogden-VTS på kort tid har opbygget. VTS-systemet er et midlertidigt system og skal som sådan kun være i drift frem til og med færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen.



Den store kran sætter ny "kron" på det gamle fort

Søværnets operative Kommando samarbejder med Øresundskonsortiet blev påbegyndt i efteråret 1994, hvor Søværnets operative Kommando blev anmodet om at påtage sig opgaven med at oprette og drive et VTS-system i Drogden Rende i

forbindelse med etablering af den faste forbindelse over Øresund. Efter at Forsvarsministeriet havde givet sin bemyndigelse, blev der nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Søfartsstyrelsen, Færvevæsenet, Søværnets Materielkommando, Øresundskonsortiet og Søværnets operative Kommando, som skulle udarbejde retningslinier og krav til det midlertidige skibstrafiksystem. Arbejdsgruppens resultat forelå i august sidste år. På baggrund af arbejdsgruppens redegørelse blev VTS-projektet sendt i EU-udbud. Resultatet foreligger nu. Drogden-VTS, som det i dag fremstår, er ikke opstartet fra bar bund, men er baseret på erfaringer fra det første VTS-system i Danmark, nemlig VTS-Storebælt. Erfaringer hvoraf en del igen er videregivet til det svenske VTS-System, Flint-VTS, der inden for kort tid vil blive idriftsat. Som jeg har forstået fra søværnets repræsentanter i projektet, såvel for så vidt angår etablering som drift af Drogden-VTS, har alle parter i projektet stået for et godt og positivt



Chefen for søværnets operative Kommando sætter anlægget i gang sekunderet af Teknisk Direktør for Øresundskonsortiet



Den lokale og den globale chef glæder sig over det nye og velegnede anlæg

samarbejde, hvilket jeg herved skal udtrykke min påskønnelse af. Et samarbejde, som jeg er sikker på vil fortsætte i samme ånd.

I egenskab af Chef for Søværnets operative Kommando og herved som Chef for VTS-myndigheden er det mig en stor glæde sammen med Teknisk Direktør Peter Lundhus fra Øresundskonsortiet at kunne erklære de nye faciliteter til det midlertidige skibstrafiksystem Drogden-VTS for åbnede.

I december 1995 transporterede ESKADRILLE 541 fra Stevns en 10 fods radarcontainer op på toppen af Dragørfortet. Den var udlånt fra Stevnfort og blev nu stillet op og fik sat vinduer i. Med borde og stole var den »velegnet« til en midlertidig operationsplads for DROGDEN Vessel Traffic Service.

I løbet af sommeren 1996 blev der produceret en ca. 50 kvadratmeter pavillon, der blev opsat på toppen af Dragørfortet. Som det ses, kom bygningen i to stykker og blev løftet dels over indgangen til fortet, der ikke er indrettet til så store passager, dels op på toppen af en stor mobil kran. Efter samling og opsætning af antennemast var totalbilledet ret flot. Den 2. september 1996 kl. 1300 var der inviteret ca. 50 gæster fra de berøringsflader VTS har, til reception og indvielse af det nye VTS-center udstyret med udstyr fra STN ATLAS i

Bremen. Chefen for Søværnets operative Kommando og teknisk direktør fra Øresundskonsortiet var gudfædre ved åbningen.

Efter taler fra gudfædrene blev der trykket på to vitale knapper og systemet kørte. Efter starten fra O-rummet blev der forlagt til fortets kølige forhal, hvor flotille 367 havde anrettet et spændende bord. Her talte STN ATLAS og overrakte et smukt skibsur, der markerer tiden ved at slå de gammelkendte glas. Chefen for DROGDEN VTS takkede alle samarbejdsparter, dels for den gode modtagelse VTS har fået, men også for den hjælp der fra forskellig side er ydet.

Til sidst var der mulighed for at besigtige det nye udstyr og stille spørgsmål til vagtholdslederen, der havde en travl eftermiddag.

DROGDEN VTS.



»State of the art« overvågning

Redaktionen har modtaget følgende brev,
som vi iler med at bringe – til eftertanke for alle, der har med de
igangværende forandringer i vort søværn at gøre.

HOLMEN 1996



Gensynet med HOLMEN i maj 1945 var et trist syn, men også et glædeligt gensyn – befriet og med en ny fremtid for det danske søværn.

Men nu er der gået 51 år siden de lykkelige dage i hin maj måned, og hvem kunne have forestillet sig den skæbne, der i den tid er overgået søværnets over 300 årige hjemsted.

Nok om det. Når jeg skriver dette indlæg, er det fordi jeg i 1983 (i fyrretyveåret efter den 29. august 1943) foreslog, at man plantede tre egetræer til minde om de tre dage 9. april, 29. august og 5. maj. Forslaget blev vel modtaget af den daværende chef for HOLMEN, kommandør Wessel Tolvig. Det blev bestemt, at plantningen skulle finde sted 22. november 1983. Viceadmiral Vedels søn tilbød at skaffe tre egetræer – efterkommere af de flåde-ege, der blev plantet på Petersgård nede ved Kalvehave i 1803.

De »historiske« træer blev plantet af kommandør F. Kjølsten, professor H. Vedel og HOLMENs chef, henholdsvis »9. april-, 29 august- og 5. maj – træerne«.

Træerne voksede sig store, smukke og velproportionerede på den særligt udvalgte plads foran

Søværnets Materielkommandos chefbygning. I år har nogen så besluttet at fjerne de tre træer. To af dem er flyttet, medens det har været umuligt at finde det tredje, endsiges erfare dets skæbne.

Hvis det var HOLMENs nye »logerende«, der havde forårsaget miseren, kunne man måske forstå det. Men nej, det er Forsvarets Bygningstjeneste, der har stået for handlingen. Er det den såkaldte »kultur«, der har påvirket beslutningstagerne i denne tjeneste på en sådan måde, at de have undladt at tage de forventelige hensyn til de historiske ting på den gamle flådebase? Vi, der oplevede perioden fra 1940 til 45, plantede de tre ege, som et minde for søværnet om de personer der viste mod, da dagen den 29. august 1943 oprandt. Trods alt vil vi gerne plante tre nye egetræer, denne gang på NYHOLM – men det bliver aldrig helt det samme!

København oktober 1996
G. Wandel

DELTAGERLISTE:

Kontreadmiral M. E. Michelsen
Kommandør F. H. Kjølsten og frue
Kommandør P. Wessel-Tolvig og frue
Kommandørkaptajn
S. Torp Petersen og frue
Professor H. Vedel
Overarkivar H. C. Bjerg og frue
Arboretforstander B. Søgaard og frue
Hr. G. Wandel og frue
Museumsdirektør B. Munthe af
Morgenstjerne og frue
Afdelingsleder H. Fick og frue
Museumsleder A. »Rust« Nielsen og frue

Baltic Endeavour 96

PARTNERSTWO DLA POKOJU

(Partnerskab for fred)

Duński niszczyciel min HDMS FLYVEFISKEN przy nabrzeżu Portu Wojennego w Świnoujściu.

Det danske minerydningsfartøj FLYVEFISKEN ved kaj på flådestationen i Świnoujście.

Flådebesøg i Polen – en hverdagsbegivenhed

Dansk flådebesøg i Polen er snart blevet en hverdagsbegivenhed. 26. august var det så FLYVEFISKEN's tur. Besøget var en del af øvelsen BALTIC ENDEAVOUR 96 (BE-96), som blev afholdt for 3. gang. Den var i år arrangeret af 12. Polske Eskadre, som hører under 8. Flotylla Obrony Wybrzeża (8. Polske Kystforsvars Flotille). Udover Danmark og Polen deltog også Tyskland og for første gang Sverige.

Øvelsesserien BALTIC ENDEAVOUR har været afholdt i 1994, 95 og nu 96 – henholdsvis under tysk og dansk ledelse. Formatet har været samme, men med forskellige fysiske rammer. Fra Lübeck og Sejerø bugter til Pomorska Bugt og basen Weglowy i Świnoujście.

Første dag foregik på basen Weglowy. Her mødtes besætninger fra de to polske minestrygere GARDNO og DABIE med kollegerne fra den tyske minestryger PEGNITZ, den tyske minejager ROTTWEIL, den svenske minejager VINGA og minerydningsfartøjet FLYVEFISKEN. Yderligere deltog kommandoskibet GRUNDWALD, som er et ombygget landgangsfartøj. Dagen blev brugt til officielle visitter, øvelsesbriefinger og rundvisning på enhederne inden man om aftenen sejlede ud og ankrede i formation.

Anden, tredje og fjerde dag foregik på havet, hvor der blev øvet sømand-



Det polske kommandoskib GRUNDWALD omgivet af mindredeltagere i øvelsen

skab, enkelt- og flerskibs minerydningsoperationer, formationssejls og søredning.

EXTAC'erne næsten fuldkomne

De anvendte procedurer stammede fra Partnerskab for Fred – publikationerne EXTAC 768, 1003, 1004, 1005, 1007 samt den internationale signalhåndbog. EXTAC'erne var om end ikke fuldkomne, så dog umiddelbart anvendelige, og alle skibe havde let ved at omsætte ordene til handling. Al kommunikation foregik på engelsk og i modsætning til de tidligere år, havde hverken de tyske eller den danske enhed medbragt tolke. Polen har i forbindelse med sin tilnærmelse til NATO, dels indført engelsk som andet sprog på officersskolen, dels påbegyndt en sproguddannelse af nuværende officerer og signalfolk i engelsk. Niveaue er dog endnu ikke højt nok til, at man kan sende et tilfældigt skib ud i en engelsktalende styrke uden ekstern hjælp. Derfor havde de tre polske skibe også indforskrivet ekstra personel, hovedsagelig nyudnævnte officerer til at stå for kommunikationen



En polsk SAR-helikopter optræder sammen med FLYVEFISKENs »drone«

og den interne oversættelse. Set udefra gik det gnidningsfrit, men de en eller to engelsktalende på hvert skib havde nogle usædvanligt lange dage.

Sidste dag foregik i havn med debriefinger og afskedsfrokost. Der var også en friaften i byen for den vagtfrie del af besætningerne.

(FLYVEFISKEN)

En ikke helt almindelig lørdag



»Skift til kongestander« 1

Lørdag den 28. september 1996 var FLYVEFISKEN vært for Hendes Majestæt Dronning Margrethe II, som havde ønsket at se en af søværnets enheder til søs under normale sejladsskift.

Forberedelserne

Naturligvis lå der en del forberedelser forud for sejladsen. Skibet havde forskellige områder, der trængte til at blive frisket op, både skroget, på dæk og om læ. Der var ligeledes en del udestående arbejdsordrer, som

skulle effektueres. Godt hjulpet af Flådestation Korsør kunne besætningen præsentere FLYVEFISKEN, på trods af sine snart 10 år på bagen, som næsten ny på dagen.

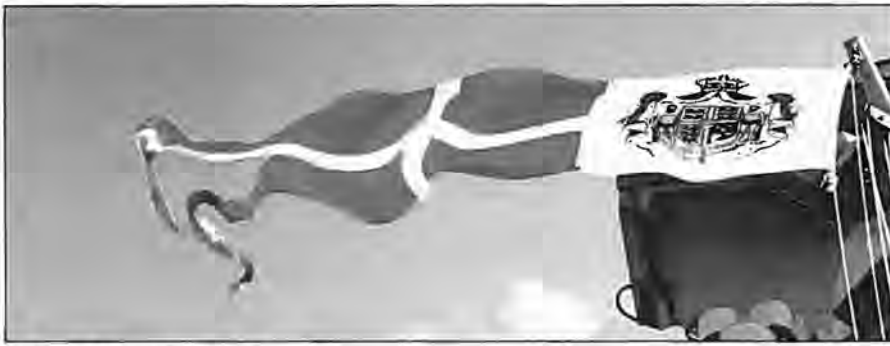
Programmet blev udarbejdet med det formål for øje at give Hendes Majestæt et så naturligt billede som muligt af det arbejde og de opgaver et minerydningsfartøj udfører til søs. Dronningens Jagtkaptajn var yderst behjælpelig i denne planlægning.

Storebæltsforbindelsen er følsom overfor sprængninger

Et vigtigt element i det samlede pro-

gram – bortsprængning af en bundmine – lagde visse begrænsninger på valg af farvandsområde, fordi den fortsatte etablering af Storebæltsforbindelsen naturligvis må tages i ed, før man bringer noget som helst til sprængning i en nærhed, der på en eller anden måde kan forstyrre byggeriet – endsige det færdige projekt.

Til sidst blev det endelige program dog godkendt, og skibet kunne forberede sig til præsentationen med detailplanlægning af minerydningsområde, position for minesprængning, etc.



»Skift til kongestander« 2

Den store dag oprinder

Klokken 10 00 ankom H.M. Dronningen til flådestationen og blev modtaget af Chefen for 3. Eskadre. Militærpolitiet havde taget opstilling på passende nøglepositioner og efter den højtidelige »ceremoni skift til Kongestander« og en kort præsentation af besætningen, kunne den nu lidt mere betydningsfulde flyvefisk afgå mod det valgte operationsområde i Smålandsfarvandet øst for Omø. I forvejen var Minerydningsdronerne 1 og 4 med minedykkere fra Minedepot Egø sejlet, for at være klar til ved hjælp af sidescan sonaren at lokalisere og bortsprænge en mine.

Hendes Majestæt modtog på turen en kort briefing om MCM-systemet efterfulgt af en rundvisning. H.M. Dronningen har selv navngivet skibet tilbage i oktober 1987 (26.) og behagede at konstatere, at skibet havde undergået en del forandringer til det hyggeligere – især med de mange våbenskjold og effekter man havde modtaget i tidens løb.

Efter en almindelig dansk frokost med deltagere fra alle personalekategorier i besætningen, skulle det egentlige minerydningsarbejde præsenteres.

Moderne håndtering af minetruslen

I operationsområdet blev MCM-systemet demonstreret mod en udlagt »TP-17« – øvelsesmine. Levende sidescan sonarbilleder overført fra MRD 1 visende havbunden og hvordan man sejlede hen over øvelsesminen, efterfulgt af identifikation ved hjælp af undervandsdronen, gav et godt indtryk af, hvorledes et moderne minerydningsfartøj håndterer minetruslen.

FLYVEFISKEN nærmede sig nu Omø, hvor næste seance skulle udspille sig, bortsprængning af en bundmine. Når den almindelige ladning til bortsprængning af miner – Danish Mine Disposal Charge (DAMDIC) ikke anvendes – vil minedykkere placere en sprængladning på minen. Til den ende var udlagt en TP-17 krigsmine tæt under Omø klar til bortsprængning. I passende observationsafstand overværede Dronningen effekten af 130 kg sprængstof, der detonerer på lægt vand.

En meget instruktiv, visuel demonstration af minevåbnets effektivitet.

Sejlads med en ellers ubemandet drone

Med »et brag« var dagens egentlige præsentationer afsluttet, og man sejlede mod Karrebæksminde, hvor Hendes Majestæt skulle sættes i land med MRD 1.

I forbindelse med almindelige opgaver for »dronen« indgår personel- og materieltransport til og fra moderskibet, så det var naturligt at afslutte dagen med et besøg i en MRD.

På kajen i Karrebæksminde havde en større publikumsskare taget opstilling sammen med enkelte repræsentanter for pressen. H.M. Dronningen kunne stige vel i land, hvor en af hoffets »Krone« vogne holdt parat til den videre færd.

En vigtig dag i skibets »historie« var vel til ende og med en ordre »Splice the mainbrace« fra Hendes Majestæt kunne de to lidt forgyldte enheder i samme majestæts Flåde forlægge mod Korsør efter en ikke helt almindelig lørdag.

FLYVEFISKEN

Afslutningen på iskampagnen 95/96 betød også for Division 32, bestående af kabelminelæggerne LINDORMEN og LOSSEN, begyndelsen på et intensivt sejlprogram for foråret 1996. Deltagelse i øvelserne SQUADEX 13 og BLUE HARRIER 1996 suppleret med divisionsøvelser med navigationssejls for vagtchefselever og forskellige former for samvirkeøvelser.

Begge enheder på havet samtidig

LOSSEN blev primo marts klargjort fra nøglestatus til operativ skoleenhed, således at begge skibe nu kunne modtage 5 vagtchefselever hver 25. marts 1996. Dagen efter stak begge enheder til søs for at deltage i eskadreøvelsen. For første gang siden sommeren 1995 var begge enheder på havet samtidig. Øvelsen gav da også et godt udbytte for begge enheder, og specielt vagtchefseleverne fik et godt indblik i hvad det vil sige at gøre tjeneste som vagtchef, når det virkelig går løs.

Næstkommanderende »ude« at navigere

Senere gennemførtes en divisionsøvelse, hvor enhederne kunne foretage de sidste forberedelser inden man skulle ud i den store prøve – deltagelse i den højt specialiserede mineskibsøvelse BLUE HARRIER 1996. Her havde enhederne fået tildelt forskellige roller. LINDORMEN skulle lægge miner på en strækning fra Vedersø til syd for Esbjerg, og derefter assistere minerydningsfartøjerne. LOSSEN skulle gå direkte til Wilhelmshafen for at tage et »command team« om bord. Dette team skulle styre dykkeroperationerne under øvelsen.

LINDORMEN påbegyndte minelægningsoperationen 22. april om

LINDORMEN og LOSSEN

TOGTRAPPORT FRA DIVISION 32

morgenen. Man skulle overføre miner til det tyske skib SCHLEI. Baggrunden for denne overførsel var, at enkelte miner skulle lægges på så lægt vand, at LINDORMEN ikke selv kunne gøre det. SCHLEI kunne imidlertid ikke navigere præcist nok så LINDORMENS næstkommanderende måtte udlånes med sit håndholdte GPS (satellit-)navigationssystem. Herefter kunne LINDORMEN påbegynde sin egen minelægning, der først afsluttedes 24 timer senere. Her var optimale vilkår for at afprøve det nyligt modtagne GPS udstyr, som har erstattet det radiobaserede kortdistance navigationssystem SYLEDIS.

Begrænsede udfordringer – og dog!

BLUE HARRIER 96 øvelsen gennemførtes i Nordsøen, hvor de navigationsudfordringer for vagtchefseleverne jo er begrænsede. Der blev på den anden side rig mulighed for at afprøve de sømandsskabsmæssige færdigheder under indbjærgningen af minerne.

Efter hjemkomsten sejlede enhe-

derne 7. maj fra Flådestation Frederikshavn ud på en to ugers divisionsøvelse med weekend ophold i Swinoujscie i Polen. Vejret havde gennemgående været altfor fint, så divisionsmeteorologen »arrangerede« 20 m/s nordøstenvind under forlægningen i Østersøen. Hermed var »sejlads i dårligt vejr« så gennemført for vagtchefselevernes vedkommende!

Kokken brillerede – i Polen

I Polen havde man til besøget planlagt et omfattende program.

Udover de officielle besøg var der bl.a. arrangeret havnerundfart, busstur, besøg på polske enheder (LUBLIN-klassen) samt volleyball-kamp. Fra divisionens side var der naturligvis arrangeret et cocktailparty, hvor bl.a. byens borgmester deltog, samt frokost ombord på LINDORMEN.

Især tre personer vil mindes besøget i Polen som noget særligt – de to chefer samt kokken på LINDORMEN. Ved afskedsceremonien uddelede de polske værter nemlig fortjensttegn. De 2 skibschefer fik hver

et fortjensttegn i bronze med titlen, »eksemplarisk skibschef« (i øvrigt helt fortjent!). Kokken ombord LINDORMEN havde under den afholdte frokost imponeret polakkerne så meget med sine kulinariske færdigheder, at også han fik tildelt et fortjensttegn i bronze – i øvrigt som den første menige uden for Polen.

Efter et veloverstået havneophold, karakteriseret ved stor polsk gæstfrihed, sejlede enhederne igen mod danske farvande, denne gang under væsentligt roligere vejrforhold. På vejen til Frederikshavn besøgte Søværnets Officersskole.

Det samlede sejlprogram i perioden til 20. juni 1996 indebar i alt 48 dage udenfor basehavn.

Det intensive forårsprogram afsluttedes med adoptionsbesøg i henholdsvis Aabenraa (LINDORMEN) og Sønderborg (LOSSSEN).

Her afsluttedes vagtchefselevernes uddannelse og enhederne gik på sommerferie og LOSSSEN tilbage til nøglebemanding.

Division 32

- for fuld fart over
Østersøens - rolige vande



Kransenedlægning i Kristiansand

En årgang af Søværnsorientering ville ikke være komplet uden den traditionelle orientering om kransenedlægningen i Kristiansand i anledning af Slaget ved Helgoland 9. maj 1864.

Den årlige kransenedlægning blev til og med 1992 foretaget af Ældste danske Søofficer ved HQ AFNORTH, Kolsås. I 1993 og 1994 foretoges nedlægningen af daværende Ældste danske Officer ved HQ AFNORTH, oberst (i den danske hær) A.R.S. Hansen. Som følge af Nordregionens reorganisering bestemtes, at kransenedlægningen fra 1995 og fremover skulle foretages af Ældste danske Officer ved HQ NORTH, Stavanger. Den pågældende vil være en søofficer med graden kommandørkaptajn.

Mindehøjtideligheden gennemføres 9. maj i år. Der er tale om et »lille program«, som i al væsentlighed arrangeres af Sørlandets Sjøforsvarsdistrikt. I højtideligheden deltog, udover repræsentanter fra Sjøforsvarsdistriktet, Det danske Konsulat og Ældste danske officer, en æresgarde, Forsvarets Distriktsmusikkorps samt Kristiansand Jernbanekor. Begivenheden overværedes af en del tilskuere.

Et »udvidet program« forudses i tilknytning til samtidigt dansk flådebesøg, som sædvanligvis finder sted på fem- og ti-års dagene for slaget, som det skete i 1994.

Traditionen omkring den årlige kransenedlægning i Kristiansand formodes at medvirke til opretholdelsen af de værdifulde, historiske relationer mellem Norge og Dan-

mark, der rækker langt ud over selve den markerede begivenhed.

Det tjener især Sørlandets Sjøforsvarsdistrikt til ære, at denne tradition kan gennemføres på nuværende niveau. Igangværende nedskæringer inden for norsk forsvar vil imidlertid indebære, at Sjøforsvarets tilstedeværelse i Kristiansand reduceres væsentligt. Dette kan få betydning for fremtidige gennemførelser

af ceremonien. Dens nuværende omfang må nemlig anses som det minimale, hvis offentlighedens interesse skal bevares. Indtil videre foreligger der imidlertid intet konkret herom.

Som kuriosum skal nævnes, at der 4. maj 1996 fandt en sammenkomst sted på fregatten JYLLAND med det formål at danne en støtteforening til bevarelse af den årlige ceremoni på Kristiansand kirkegård. Mø-



Ældste danske officer ved Hovedkvarteret for De Allierede Styrker i Norge, HQ NORTH foretager den årlige kransenedlægning i Kristiansand

K.K. B.E. Petersen



Sørlandets Sjøforsvarsdistrikt sørgede for æresgarde, Distriktsmusikkorps og Kristiansand Jernbanekor

det var initieret af den tidligere formand for Den danske Forening i Kristiansand, hr. Poul Oldenborg. Foreningen dannedes med pensioneret kommandør J. Jakobsen, som formand og med en ligelig repræsentation af norske og danske medlemmer.

Tale ved kransenedlægning i Kristiansand d. 9. maj 1996

I dag for 132-års siden foregik kampen ved Helgoland, hvor en dansk eskadre bestående af fregatterne NIELS JUEL og JYLLAND samt korvetten HEIMDAL vandt over en østrigsk/preussisk styrke. Sejren var et lyspunkt i den ulykkelige krig mod stormagterne Preussen og Østrig, hvor Danmark mistede Slesvig.

Efter kampen søgte Eskadrechef Suenson ind til Kristiansand for at få plejet sine sårede og begravet de faldne. Vi ved fra opbevarede breve og optegnelser, at den danske eskadre blev modtaget med varme og inderlig broderfølelse. De sårede blev plejet på bedste vis, og hele Kristiansand by deltog i begravelsen af de faldne, mens gaderne var pyntet med grønt.

Begravelsesceremonien afsluttedes med følgende hilsen fra Kristiansand by:

»I drage nu herfra, men Eders hjerter ville sige eder, at de dyrebare levninger, hvormed I her tage afsked, ikke ville blive ladet tilbage blandt ligegyldige fremmede, men ville hvile blandt slægt og venner, som med kærlig deltagelse i Danmarks ve og vel ville frede om dets faldne sønners støv og velsigne deres minde«.

Således var ordene og dette løfte har Kristiansand by og borgere til fulde indfriet.

Det er mig derfor en ære og en kærlig pligt at bringe det danske forsvars hilsen og tak til Kristiansand by, kirken, den Norske Marine og Den danske Konsul som på så smuk en måde hvert år er med til at sætte en ramme om denne højtidelighed. Samtidig også en hilsen og en særlig tak til alle, der er mødt op her på kirkegården.

Til de tapre søkrigere – som fandt deres sidste hvilested her – vil jeg sige:

Mange taler er siden blevet holdt på dette sted for at mindes den dåd og det offer som I bragte for Danmark. At mindet består og at den gode sag I kæmpede og døde for ikke skal glemmes, er også bevarelsen af fregatten JYLLAND et godt eksempel på.

En del af os, der er til stede i dag, har netop aflagt et besøg ombord i den gamle fregat, hvor de fleste af jer – der nu ligger her – gjorde tjeneste. Nu 136 år efter sin stabelfløbning henstår fregatten i Ebeltoft. Dette minde tjener også til at berette for nutiden, at I ikke døde forgæves.

Med disse ord vil jeg slutte med at citere sidste vers af den salme vi om lidt skal afsynge:

Så sov nu sødt, I Danmarks sønner
i gamle Norges klippekød
Gud høre Eders elsktes bønner
om trøst i sorgens bitre nød
o Gud! skærm gamle Danmarks land
og vær du selv dets frelsermand

Æret være deres minde

»Shetlandsbussen« KNM HITRA besøgte Danmark

Den Kongelige Norske Marines skib HITRA besøgte København 1. – 5. august 1996 samt Århus og Ebeltoft 5. – 8. august. Fartøjet var inviteret af Selskabet DANSKE TORDENSKIOLD-VENNER i samarbejde med Den Norske Ambassade.

En bedaget

»submarine chaser«

I København fik KNM HITRA kajplads nedenfor A.P. Møller Rederiets hovedkvarter, og der blev arrangeret »åbent hus« om bord for publikum. I sejladsen til Århus deltog bl.a. formanden for DANSKE TORDENSKIOLD-VENNER kontreadmiral Arvid Sørensen samt direktør Bendt Fogh, som havde været den drivende kraft bag arrangementet. HITRA er et af i alt tre fartøjer som Den kongelige Norske Marine fik fra USA i høsten 1943. De øvrige fartøjer var HESSA og VIGRA. Fartøjerne var oprindeligt konstrueret som små kystubådsjagere med betegnelsen »Submarine Chaser«.

Reddet på det yderste

Da ex HITRA blev fundet delvis sunket udenfor Karlskrona i Sverige i 1982, dog fortsat i restaureringssværdig stand, blev »KNM HITRA's Venneforening« stiftet i mindet om »Shetlandsbussen«. Foreningens opgave var at samle ressourcer for at få bragt HITRA hjem til Norge og restaureret til sin originale version.

Hvad er en »Shetlandsbus«

I løbet af invasionsåret 1940 kom ca. 30 fiskefartøjer af forskellige typer og størrelser fra Norge til Shetland. De medbragte over 200 flygtninge og over 100 britiske soldater. Mange af fartøjerne – som kom til Shetland

i løbet af sommeren 1940 – tog med succes korte ture tilbage til Norge efter flere flygtninge. Tyskerne antog dem for ordinære fiskefartøjer. I november 1940 blev den britiske hærmajor L.H. Mitchell sendt til Shetland. Hans opgaver var at organisere disse fartøjers ture til Norskekysten.

Bag major Mitchells nærvær lå også briternes tanker om, at togterne til Norskekysten skulle være indledningen til en fast trafik med kurerer, sabotører, instruktører, telegrafister og ledere fra modstandsbevægelsen. Radiosendere, sprængstof, våben og ammunition blev også transporteret med disse små anonyme fartøjer.

Allerede op under jul i 1940 blev M/S VITA beordret til Nordhordland for at hente flygtninge. Fartøjet var tilbage på Shetland 1. juledag. Igen i 1941 gik denne organiserede trafik stadig hyppigere, og fartøjerne fik efterhånden navnet »The Shetland Busses«.

Den hemmelige »Lunna Voe«

I begyndelsen var besætningerne organiseret som en civil, irregulær gruppe med base på Lunna Voe. Lunna Voe ligger på Shetlands nordlige del og var temmelig øde. Stedet blev valgt for at hemmeligholde virksomheden bedst muligt. I 1942

blev basen flyttet til Scalloway på grund af bedre værkstedsfaciliteter der. Senere blev gruppen omdannet til en organiseret halvmilitær enhed. Men fra 1943 organiseret under Den Kongelige Norske Marine som en specialenhed – Norwegian Naval Special Unit – eller bedre kendt som »Shetlandsgængen«.

Hovedopgaven var først og fremmest at bringe agenter og sabotører til og fra Norge, hertil militært udstyr og instruktører til modstandsbevægelsen i Norge, samt at bringe livstruede flygtninge og nordmænd som ville gå ind i allieret tjeneste over til Shetland. Efterhånden blev tyskerne opmærksomme på denne illegale trafik og satte flere patruljefartøjer og fly ind i de aktuelle områder. De langsomt gående og svagt bevæbnede fartøjer havde kun lidt at stille op mod denne overmagt, og da de desuden var udsat for ekstreme vejrforhold, blev tabene efterhånden store.

Tabene for store

I løbet af vinteren 1942 – 43 var tabene totalt oppe på 10 fartøjer. 44 besætningsmedlemmer og mere end 60 flygtninge blev ofre for tyske angreb og uvejret i Nordsøen. Det blev derfor besluttet at stoppe trafikken til der eventuelt blev anskaffet eg-



KNM HITRA i København/Fogh foto

nede hurtiggående og bedre bestykkede fartøjer.

Der blev set på en række fartøjstyper i Storbritannien uden at komme til nogen løsning. Dette kom chefen for de amerikanske marinestyrker i Europa Admiral Nimitz for øre. Han var bange for at miste de værdifulde efterretninger om tyske marineoperationer langs Norskekysten, så han anmodede præsident Roosevelt om at give nordmændene tre små ubådsjagere. Disse fartøjer blev fragtet over til Skotland i august 1943, modificeret og man hejste norsk kommando i dem 26. oktober 1943. Fartøjernes navne blev HESSA, VIGRA og HITRA.

HITRA havde sin første tur til Norge allerede den 17. november 1943 til Skorpesundet på Sunnmøre. Efter idriftsætningen af disse fartøjer, blev tjenesten adskillig mere effektiv. Af totalt 114 togter udførte HITRA de 43. Af det totale antal ture var de 98 vellykkede. Ingen menneskeliv gik tabt og de materielle skader var minimale. Fra 1941 til befrielsen i maj 1945 hentede »Shetlandsbusserne« 373 flygtninge fra Norge, landsatte 192 agenter og 383 tons militært udstyr i Norge.

Succesens fædre

– »Shetlands-Larsen«

Mange har bidraget stærkt til, at Shetlandstrafikken blev så vellykket som den blev. Af disse personer må nævnes: Leif Andreas Larsen, skibschef på VIGRA – bedre kendt som »Shetlands-Larsen«. Han gennemførte en række heltemodige og dristige togter mellem Shetland og Norge. For sin indsats blev han den højest dekorerede norske marine-soldat under 2. Verdenskrig.

Ingvald Eidsheim og Peter Salen var skibschefer på henholdsvis HITRA og HESSA.

Jack Moore ejede skibsværftet på Scalloway. Han var til uvurderlig hjælp med at holde fartøjerne operative. I 1959 blev alle fartøjerne afhændet. HESSA og VIGRA gik i privat eje og er nu væk for altid, mens HITRA først blev solgt for een krone til Roftholmen Sjøguttskole ved Brevik. Der lå den i tre år og blev brugt til undervisning i sø-

mandsskab, men den gik aldrig for egen maskine.

Lystbåd blev den ej

Derefter gik den over i privat eje og skulle bygges om til lystbåd, men projektet blev opgivet – endda af flere ejere. Det kun lidt, der vides om fartøjets historie frem til 1968, da den blev købt for kr. 600,-, af Ingemann Nordfjellmark i Porsgrunn. Fartøjet lå da i Karlskrona, og ejer var Peter Zwilmeyer i Frederikstad. Nordfjellmark ville montere to stk. lokomotivmotorer på hver 3000 HK, som han havde købt for 4.000 kr. af Det Svenske Jernbaneselskab. Motorerne blev aldrig installeret, da to unge svenskere i mellemtiden havde åbnet bundventilerne, således at båden sank. Det ville koste 18.000,- kr. at hæve den, så Nordfjellmark overlod fartøjet til Den Svenske Marine.

Reddet af en russisk bommert af verdensklasse

I 1982 blev HITRA fundet ved en ren tilfældighed. Det var da den sovjetiske WHISKY-klasse undervandsbåd gik på grund udenfor Karlskrona. Denne sag fik stor mediedækning, og ved den anledning blev HITRA filmet på TV – sunket med kun boven over vand, og i en meget dårlig forfatning. Tidligere skibschef kommandørkaptajn Ingvald Eidsheim og bestyrer på Marinemuseet kommandørkaptajn Stein Moen rejste til Karlskrona for at forsikre sig om, at det virkelig var HITRA. Og det var det! Straks efter blev »HNM HITRA's Venneforening« stiftet og begyndte straks arbejdet for at få båden hjem til Norge og restaureret. At HITRA – og hvad fartøjet stod for – havde mange venner var åbenbart. Penge blev indsamlet. Information, originalt udstyr, reservedele, tegninger og andet kom fra marinen og privatpersoner i Norge, såvel som Shetland, USA og England.

Til alt held var de originale motorer taget i land fra samtlige fartøjer, før de »endte deres dage«. Det er de samme motorer, som er om bord i fartøjet i dag, men en af dem har tilhørt Shetlands-Larsens VIGRA.

I 1983 blev fartøjet fragtet hjem til



Fanehonor for KNM HITRA foran A.p. Möllers hovedkontor vis a vis HOLMEN

Norge, nærmere bestemt til OMA Bådbyggeri på Stor, som havde fået til opgave at restaurere fartøjet tilbage til den originale version. Penge til restaureringen blev skaffet til veje ved indsamlinger og en bevilling fra Stortinget.

Eneste tilbageværende marinefartøj fra 2. Verdenskrig – i Norge

Fartøjet blev færdigrestaureret i foråret 1987, og har siden sejlet langs kysten som et levende museum til minde om Shetlandstrafikken under krigen. Fartøjet har også besøgt Shetland ved to anledninger, senest i 1993. Da besøgte fartøjet Scalloway, Mr. Jack Moore, »Crown Prince Olav Slipway« og en række personer fra »Shetland-Norge Venneforening«.

HITRA eller VSD-16, HITRA, som fartøjet hedder i dag, er det eneste tilbageværende marinefartøj fra 2. Verdenskrig, som fortsat er under norsk kommando og tilhører nu Forsvarsmuseet i Oslo.

Det var en fornøjelse at opleve det velholdte skib.

Selskabet DANSKE
TORDENSKIOLD-VENNER



Sømandskab i verdensklasse

Sæsonen er faldet på hæld for søværnets måske smukkeste skibe – SVANEN og THYRA. Øvelseskutterne har været under kommando fra 28. maj til 18. okt 1996. I perioden har 49 kadet aspiranter gennemgået uddannelsen ombord under tilbagelæggelsen af 6996 sømil.

Øvelseskutterne har atter i den for-gange sæson gennemført praktisk uddannelse for kadet aspiranter af både den operative – og den tekniske søofficerslinie.

Denne uddannelse gennemføres som togter af typisk 4 ugers varighed i indre danske farvande. Uddannel-

sesplanerne er identiske for kadet-aspiranter af operativ eller teknisk-linie.

Kadet aspiranterne gennemfører ud-dannelsen under »traditionelle vil-kår«.

Det betyder at grundlaget for det at sejle, når det tekniske udstyr svigter, ikke glemmes.

Her er det nødvendigt med optimal udnyttelse af kompas, log og lod. Ud-dannelsen indeholder naturligvis og-så sømandsskab, sejladsplanlæg-ning, terrestrisk navigation, anven-delse af de internationale søvejsreg-ler, farvandskendskab og kommuni-kationstjeneste.

Øvelseskutterne giver de kommen-de officerer en uundværlig sømands-

skabmæssig viden om sejlads med sejl og hvilke muligheder, der er for at gennemføre sejladsen ved hjælp af simple midler.

Ikke mindst giver sejlads med disse super-sejl-maskiner, som øvelses-kutterne jo i virkeligheden repræ-senterer, ligeledes kadet aspiranter-ne nogle oplevelser for livet inden for den kategori, der bedst kan betegnes som overlevelse gennem kammerat-skab og samarbejde – det ingen nok så god simulator kan erstatte.

Dette i forbindelse med »studiet af vand under utæmmede former« gi-ver nogle erfaringer, som senere vil komme aspiranterne tilgode, når og hvis de kommer i tjeneste som office-rer.

Forsvarets nye personelpolitik

Som et led i en rundrejse til alt 10 tjenestesteder besøgte chefen for forsvarsstabens personelafdeling, kontreadmiral Poul Schriver, Søværnets operative Kommando 5. november 1996 sammen med sine øverste eksperter. Formålet var at fortælle om de nye principper forsvarets personelpolitik er bygget op omkring – og ikke mindst at deltage i den debat informationerne måtte skabe hos de indbudte chefer, personelforvaltere og næstformænd i samarbejdsudvalgene.

Er der nu også noget nyt?

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at man i søværnet betragter personelsituationen med stor alvor. Dels har der været en klar forøgelse af opgaverne siden den kolde krigs ophør, dels har rekrutteringen og fastholdelsen af personel i nogen grad svigtet, og nu kommer så ganske mange år med de såkaldt små årgange – alt sammen i forbindelse med en selvskabt »plage«, der hedder udflytning til »egnsudviklingsbetingede« placeringer af søværnets vigtigste funktioner; nemlig Flådens skibe og deres basishavne.

Intens lytning

Intet under at man lyttede intenst til budskaberne fra »hestens mund« blandt de fremmødte i det store mødelokale i Søværnets operative Kommandos fredshovedkvarter, hvor kontreadmiralen har beklædt flere vigtige stillinger i løbet af sin karriere – sidst som stabschef.

Det er ikke let at skabe noget nyt i den nuværende situation, men de fremmødte blev for en gangs skyld ikke snydt. Der var virkelig noget at hente i de to en halv time mødet varede.

De overordnede principper

Først fremlagde admiralen de overordnede principper i den nu gældende personelpolitik. Han lagde stor vægt på, hvor nødvendigt det er at skabe balance mellem behov, fast-

holdelse og rekruttering. Nøgleordet er tilfredshed hos personalet i den daglige, fredsmæssige tjeneste. Det er også indlysende, at forsvaret kun kan fastholde medarbejderne, hvis de er tilfredse med deres tjeneste og private liv og – blev det understreget – også med det image forsvaret har i den øvrige befolkning. Hvem vil arbejde i længden for et firma, han eller hun skammer sig over at tilhøre.

Personelpolitik i detaljer

Chefen for forhandlings- og udviklingsafdelingen fremlagde den nyudfærdigede personelpolitik i detal-

jer. Den er en videreudvikling af det, der er fastlagt i forsvarskommandobestemmelsen fra 1979 om samme emne.

Denne vigtige bestemmelse udsendtes i september 1995 efter en grundig behandling i en endnu stående arbejdsgruppe, med de behørigte forhandlinger med alle interessenter, som »Forsvarets personelpolitik« afspejlende Statens overordnede personalepolitik.

Noget af det allervigtigste ved en personelpolitik er, at den ikke stivner. Derfor har Finansministeriet fast sat nogle minimumskrav til samme:

- den lokale P-politik skal revideres hvert andet år
- samarbejdsudvalget skal inddrages for at sikre sammenhæng mellem overordnede mål og planer for kompetanceudvikling og
- tilbud om årlige medarbejdersamtaler



Chefen for Forsvarsstabens Personelafdeling, kontreadmiral Poul Schriver og hans eksperter

Nye omstillinger på vej?

Kvalitetsstyring er et særligt punkt af stor vigtighed for alle ansatte i forsvaret. Man kan formode at der med tiden kommer endnu større forandringer end de, vi allerede har gennemgået. Det er derfor vigtigt, at vi ikke lader os chokere over nye omstillinger, men sørger for at tage vor egen personlige udvikling så alvorlig, at vi kan være klar til at tage nye udfordringer op med det samme de viser sig uden at gå i chok. Choktilstand er det samme som handlingslammelser og det er den rene død for forsvaret specielt.

De nødvendige byggestene

Senere omtales de nødvendige byggestene for en fornuftig P-politik:

- **Formål**
- **Hensigt**
- **Indhold med gennemgang af de nye emner der er taget op af den nye bestemmelse i forhold til den tidligere:**
- **Omstilling, sikkerhed og sundhed, ligestilling, arbejdsmiljø og miljø, politik vedr. Tjeneste- og lejeboliger og orlovsordninger.**

Nøgleordet er fokus på individet

Her skal kun omtales de vigtigste kendetegn ved den nye politik, som mange vil hævde kommer mindst en halv generation for sent. Nøgleordet er fokus på individet.

Ud fra den omsiggribende erkendelse at tiden, hvor mennesket udelukkende kunne betragtes som et statistisk væsen er forbi.

Det er den enkelte, der beslutter sig til at søge ind, søge uddannelse, at forblive i forsvaret og endelig, og det er ikke det mindst vigtige, at bestemme hvorledes han eller hun vil omtale sin arbejdsplads – forsvarets IMAGE.

Der er ikke opfundet nogen trylleformular til med et slag at rette op på alt det forsømte.

Men der er nu rettet en forøget opmærksomhed mod alle de muligheder, systemet qua de gældende love og bestemmelser for statens og forsvarets behandling af personalet allerede kan benytte sig af. Specielt er hensyntagen til individuelle behov, lige fra rekrutterings funktioner til pensionistens relationer til sin gamle arbejdsplads, bragt i fokus.

De vigtigste værktøjer

Nogle af de vigtigste værktøjer til formidling af denne opmærksomhed – på en for den enkelte følelig måde – er udarbejdelse af:

- **personelplaner med en horisont på 4 til 6 år for både officerer af linien og stampersonel med langtidstjeneste,**
- **beordringer af varierende varighed – alt efter ønsker om at blive boende et fast sted, kompetence og stillingens relative vigtighed,**
- **gennemførelse af en anstændig varslings, så personalet som et minimum 3 mdr. i forvejen ved, hvor de skal gøre tjeneste næste gang.**

Det er derefter op til cheferne, personelforvalterne og samarbejdsudvalgene at forfølge denne linie med størst mulige forståelse og fantasi, hvis forsvaret skal bevares som en attraktiv og respekteret del af samfundet.

En arbejdsplads, hvis produkter er ønskede, rigelige nok og uundværlige for det samme samfund, vi alle er en del af.

Red.



Udsnit af mødedeltagerne

VELKOMMEN TIL CUTTY SARK TALL SHIPS' RACE



Foto venligt udlånt af »Cutty Sark Scots Whisky«

En af de mest spektakulære begivenheder i Københavns nyere historie – siden Slaget på Reden 1801 var da Holmen bød CUTTY SARK TALL SHIPS' Race 1996 velkommen og København dermed var vært for de over 100 skoleskibe, deriblandt de største sejlskibe i verden – så nær byens centrum som muligt – idet inderhavnen og øerne på Holmen var blevet inddraget i det, der også var det største indslag i »Kulturby 96« Europas årlige kultur manifestation.

Marinestationen var naturligvis glad for at kunne stille kajarealer og faciliteter til rådighed for besætningsmedlemmerne: Bade-, vaske- og toiletforhold, strøm, vand, renovation idrætshal, sportsbaner samt færgetransport mellem havnen og Holmen.

Halvdelen af den store sejlskibsflåde fra de mange forskellige nationer var

fortøjet langs øerne på Holmen. De største på Nyholm, under Mastekranen og på Bradebænken. Georg Stage, Mir, Regina Maris og Return of Marco Polo for at nævne nogle af de mere spektakulære. Men også i Maskingraven, på Frederiksholm og på Dokøen, blev der fundet plads til skoleskibene. Som et specielt indslag, var Fregatten PEDER SKRAM, der er under indretning som museumsskib, fortøjet på Dokøen sammen med danske langturssejlere.

Der var tilrettelagt en række arrangementer for besætningerne: Sportskampe, besøg på forskellige turistattraktioner, trainees party m.v. For at hjælpe og løse praktiske problemer for skibene og deres besætninger, havde søværnet stillet forbindelsesofficerer til rådighed, herunder hele 50 kadetter fra Søværnets Officersskole.

Et af de budskaber man gerne ville

have frem er det, at Marinen stadig er en integreret del af København – også efter udflytningen af Flådens operative enheder og nedlæggelsen af det urentable og stærkt forurenede orlogsværft. Hele 1200 mennesker, militært og civilt personel samt elever på Søværnets skoler forsætter det sædvanlige maritime liv på øerne, der udgør Holmens område. Efter at have været lukket land i mere end 300 år, er her nu åbnet for publikum, som ved selvsyn kan bese den nu smukt renoverede Marinestation Holmen og de tre måske mest moderne skoler i hele københavnsområdet – Søværnets Officersskole, Søværnets Taktik- og Våbenskole med Signal- og Fjernkendingsskole samt Søværnets Teknikskole med Dykkerskolen.

I invitationen hed det til sidst:

Det er ikke sikkert, at man vil kunne møde Admiral Niels Juel, Ivar Huitfeldt og Løjtnant Peter Willemoes, men vi kan garantere, at man vil kunne fornemme stemningen, der var til stede, dengang de gamle søhelte gik rundt herude på Nyholm – under Mastekranen, på Batteriet Sixtus med Rigets Flag, langs Spanteloftbygningen og Østre Takkeladshus over Marsmarken og ned til Bradebænken, hvor de kunne se op i sejlskibenes master og rær, med det stående og løbende gods, mens de tænkte på de søslag, de havde deltaget i.

Kom selv, bese det lidt. Sammen med det smukke kajareal ved Amaliehaven og de gamle restaurerede pakhuse ved Nordre Toldbod, vil Marinestation Holmen og Københavns havn være en smuk ramme omkring de stolte sejlskibe og gøre besøget af CUTTY SARK TALL SHIPS' Race til en begivenhed af de mere usædvanlige for såvel besætningerne som for kulturbyens publikum.

MAS HOLMEN

DANNEBROGs sommertogt 1996

Med det program som Regentparret havde lagt, ventede der skibet og dets besætning en sæson med spændende oplevelser.



Solnedgang i Lillebælt, til ankers

Årets værnepligtige besætning blev indkaldt 10. januar 1996. Efter grundskolen i Auderød mødte en forventningsfuld samling af unge værnepligtige om bord i Kongeskibet DANNEBROG 1. april for tilrigning af skibet. Tilrigningen gik planmæssigt og kommandoen kunne hejses på Flådestation Frederikshavn 12. april 1996 efter et velfortjent vinterhi – og denne gang havde det været rigtig vinter. Navigatorer og maskinmestre også fra kongeskibet havde været udlånt til isbryderne DANBJØRN, THORBJØRN og ELBJØRN på togt i de danske farvande.

Besætningen blev på kommandohejsningsdagen inspiceret af Forsvarets Gymnastikinspektør og opnåede et meget tilfredsstillende resultat! Faktisk det bedste resultat om bord i et orlogsskib nogensinde. Lørdag den 20. april gik Hendes Majestæt Dronning Margrethe II og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik officielt om bord. Hertugen af York, His Royal Highness Prince Andrew, var med som Regentparrets gæst på årets første sejltur med Kongeskibet fra København til Helsingør. Prins Andrew gjorde tjeneste som pilot i 815 Naval Air Squadron, som var i Danmark i forbindelse med en NATO-øvelse. Batteriet Sixtus og Kronborg Slot salutede på behørig vis Majestæten. Allerede 29. april fortøjede DANNEBROG på Skeppsbron i Stockholm, hvor Regentparret deltog i festlighederne i anledning af HM Kong Carl XVI Gustavs 50 års fødselsdag tirsdag den 30. april. Det blev nogle uforglemmelige dage for besætningen i Sveriges hovedstad, med bl.a. bustur i Gamla Stad og

besøg til Regalskeppet Wasa. På selve dagen var der militærparader med musik og tusindvis af svenskere var gået på gaden for at hylde deres konge, som tog på karettur gennem Stockholms gader. Senere så vi Kongen modtage folkets hyldest fra sit slot.

Før pinse anløb vi Rønne, hvor Prinsen og hans følge var på jagt i Almindingen og Rø plantage. Det var koldt, så dyrene holdt sig i ro, men alligevel blev i alt 11 bukke nedlagt.

Søndag 2. juni gik turen til Valdemar Slot på Tåsinge, hvor HKH Prinsen indviede Danmarks første museum for lystsejlsads. Regentparret kom til slottets anløbsbro i Dronninge-chalupen (Krone I) og blev modtaget af Niels lensbaron Juel-Brockdorff, der ejer slottet.

Herefter stod sommertogtet for døren i de danske farvande med officielt besøg i Århus lørdag 15. juni, Kolby Kås på Samsø søndag 16. juni, Nakskov mandag den 17. juni, Søby på Ærø onsdag 19 og Middelfart torsdag 20. juni. I byerne blev der arrangeret velfærdsture – samtidig med det officielle program – for besætningen. Fredag 21. juni var Kongeskibet tilbage i Århus og residensen blev etableret på Marselisborg. Lørdag 22. juni aflagde Regentparret et besøg i Nyborg. Torsdag 28. juni var DANNEBROG tilbage i bøjle 1 med residensen etableret om bord. Regentparret kørte denne dag gennem byen i åben karett fra Nr. Toldbod via Kongens Nytorv, Strøget og Rådhuspladsen til Christiansborg, for at indvie den nyrestaurerede Marmorbrog over Frederiksholms Kanal. Hele vejen fra Nr. Toldbod og

igennem byen stod københavnere og turister tæt langs fortovene for at se Regentparret i karett smukt eskorteret af husarerne fra Næstved.

I juli måned afviklede besætningen ferie under skibets ophold i Århus. Det blev til knap to ugers ferie til hver mand, som de menige også brugte til jobsøgning.

Herefter har DANNEBROG anløbet Helsingør og Sønderborg, hvorefter det returnerede til bøjle 1 i Københavns Havn 1. august. Her lå vi i en periode og forberedte udlandstogterne til Frankrig og England. 10. august fandt DANNEBROG sig liggende som den smukkeste svane midt i sejskibstræffet for det 40. Cutty Sark Tall Ships Race i København, hvor afslutning af det officielle arrangement bestod i den imponerende sejskibsparade forbi Kongeskibet. 12. og 13. august besøgte besætningen CHR VII's palæ på Amalienborg samt Nyborders Mindestuer. Velfærdsturene blev afsluttet på den »flådehistoriske« Bangs Bodega.

14. august afgik DANNEBROG med kurs mod Horsens, som blev anløbet næste dag. I Horsens deltog vi i »International Classic Matchrace & Regatta«, som arrangeredes i forbindelse med Kulturbry 96 arrangementerne i Danmark. Besætningen deltog i arrangementerne skibene imellem, og vandt »vægklattring« klart og blev nr. to i »beachvolley«.

16. august sejlede Kongeskibet nord om Skagen mod Verdon sur Mer i Frankrig med ankomst 21. august og senere i Douanenez 24. august i forbindelse med HKH Prinsens deltagelse dragesejlsadsen

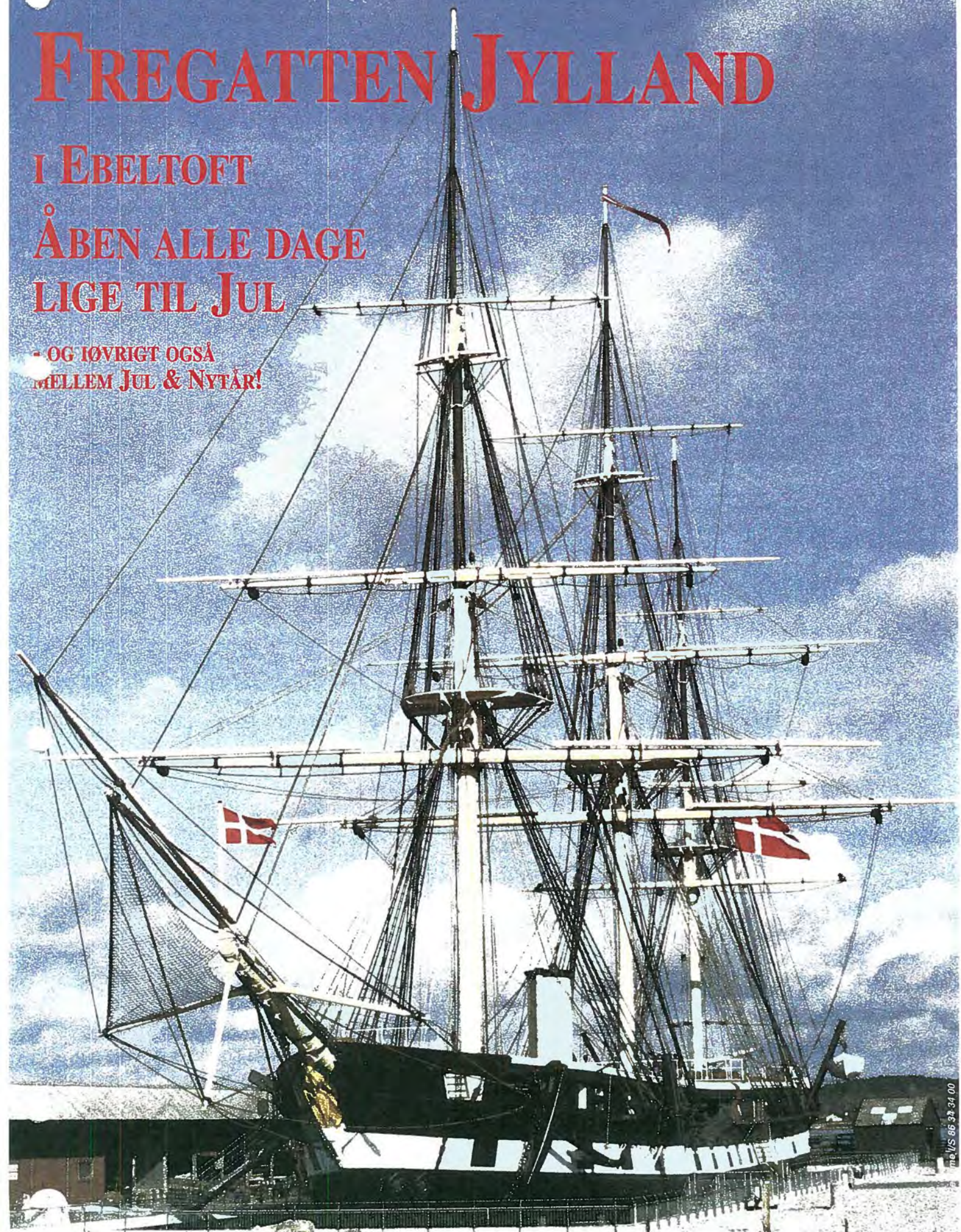
BESØG

FREGATTEN JYLLAND

I EBELTOFT

ÅBEN ALLE DAGE
LIGE TIL JUL

• OG IØVRIGT OGSÅ
MELLEM JUL & NYTÅR!



Et pragtværk om Fregatten Jylland

Bogen om Fregatten Jylland "Fra orlogsværft til museumsdok" er udkommet.

Selskabet Fregatten Jyllands Venner har valgt 3 forfattere med stor anerkendt viden om emnet.

Bogen, som er på 303 sider og illustreret med mange tegninger og billeder, fortæller hele Fregatten Jyllands historie, fra dens bygningshistorie, dens aktive år, bestræbelserne for dens bevaring og slutter med dens færdigrestaurering.

Kr. **248,-**

Første afsnit er skrevet af arkitekt Bernt Kure, der allerede i sin studietid var interesseret i Fregattens bevaring og siden 1980 har været direkte knyttet til arbejdet som projektleder. Han har udarbejdet en detaljeret fremstilling af Fregattens tømmerkonstruktioner og øvrige arbejder, som til fulde lader forstå, hvilket fremragende, dansk skibsbygningsarbejde Fregatten er et vidnesbyrd om. Han har endvidere beskrevet, med hvilken omhu og respekt for originalmaterialet restaureringen og konserveringen er gennemført. Til lettelse for den mindre skibskyndige læser har vi anbragt en ordforklaring i margin udfor det sted, hvor et fagudtryk benyttes første gang i teksten. Senere kan ordlisten bag artiklen benyttes. En lignende fremgangsmåde er benyttet ved de følgende afsnit.

Andet afsnit er udarbejdet af museumsdirektør Ole Lisberg Jensen, Orlogsmuseet. Han har i årevis beskæftiget sig med historiske orlogsskibe, hvorunder han ikke blot har interesseret sig for de enkelte skibes krigsdeltagelse, men også har gjort sig fortrolig med livet ombord i stort og småt. Han beskriver derfor ikke blot Fregatten Jyllands velkendte gode indsats under Helgolands-slaget. Han giver os også et indgående kendskab til den velorganiserede tilrettelæggelse af livet ombord på det store skib, baseret som det var på

en streng, men dog menneskelig disciplin, som det dokumenteres af breve, erindringer og reglementer. Mange årgange af indkaldt mandskab er således blevet præget af livet ombord på Fregatten Jylland til forbillede og gavn for deres senere civile tilværelse.

Tredje afsnit er skrevet af overarkivar Hans Christian Bjerg, Rigsarkivet, som i embeds medfør har modtaget vort selskabsarkiv. Han har selv deltaget i aktiviteter omkring Fregattens bevaring i kraft af sine mangeårige marinehistoriske interesser. Hans kritiske fremstilling af bevaringsbestræbelserne omkring Fregatten er baseret på bl.a. selskabsarkivalier, avisartikler og rigsdagsreferater. Det giver tilsammen et meget broget billede af de mangeartede kræfter, der trods interne modsætninger og forskellige målsætninger alligevel holdt ud, indtil situationen endelig var moden til den afgørende donation fra "A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal" den 14. januar 1989 - 24. marts 1994.



På den ekstraordinære generalforsamling, hvor Selskabet Fregatten Jyllands Venner blev opløst, præsenterede formanden, Finn Askgaard og de tre forfattere bogen. Fra venstre ses fhv. museumsdirektør Finn Askgaard, arkitekt Bernt Kure, overarkivar Hans Chr. Bjerg og museumsdirektør Ole Lisberg Jensen.



MEDALJESÆT FRA DEN KONGELIGE MØNT I ANLEDNING AF FREGATTEN JYLLAND'S FÆRDIGRESTAURERING.

Fregatinstitutionen fik den 26. april 1993, fra Hendes Majestæt Dronningens sekretariat, tilladelse til at fremstille et medaljesæt, hvor den ene medaljes avers er et profilportræt af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik, og den anden medaljes avers er arbejdsplaceringen fra Speciealderen fra 1854 med et profilportræt af Kong Frederik VII. Det var Kong Frederik VII, der approberede tegningerne ved bestilling af Fregatten Jylland i 1857, og vor Protektor Hans Kongelige Højhed Prins Henrik har, fra indsamlingens start i 1983, vist os stor opmærksomhed i vore bestræbelser for at sikre Fregatten Jyllands økonomi.

Det er Den Kongelige Mønts medaljør Jan Petersen, som har fremstillet profilportrættet af vor Protektor, ligesom han har fremstillet medaljernes revers, som har Agterspejlet og Galionsfiguren som motiver.



Alle medaljesæt leveres i æske, nedfældet i et stk. originalt egetræ udtøget af Fregatten Jylland under restaureringen.

Specifikationer:

Sølv
Diameter: 38,2 mm
Vægt: ca. 31,1 gram
Legering: finsølv

Pris pr. sæt i sølv:

Kr. **500,-**

Oplaget var kun 3.000 stk.
Restoplaget sælges nul

Fregatlampe

Denne Fregatlampe er fremstillet efter den model, der indførtes i flådens skibe i 1860, samtidig med søsætningen af vort sidste, store fuldriggede egetræssejlskib, Fregatten Jylland, som lampen derfor med sit navn er knyttet til.

Lampen er behandlet således, at den ikke skal pudses. Højde 56 cm. Brænder 14".

Kuppeglas: Diameter 25 cm. Beholder 1,5 liter.

Eneforhandling Fregatten Jylland.

Alle lamper er forsynet med et smukt messingskjold, som foruden lampens nr. viser Fregatten Jylland.

Kr. 1.800,-



**SKALAMODEL af Fregatten Jyllands
originale kanoner -
kanonløbene er - som de originale -
i støbejern og raperterne er
fremstillet i egetræ.**

Kanon skalamodel 1:10. Løb 30 cm - vægt ca. 3 kg

Kr. 600,-



Overførsel fra kontonummer



GIROINDBETALING KVITTERING

Underskrift iht underskriftsblad

Indbetaler

Evt. meddelelser vedr. betalingen kan kun anføres i dette felt

Belebsmodtagers kontonummer og betegnelse

400-0056

**Fregatten JYLLAND
Strandvejen 4
8400 Ebeltøft**

Post Danmarks stempel

Belebsmodtagers kontonummer og betegnelse

400-0056

**Fregatten JYLLAND
Strandvejen 4
8400 Ebeltøft**

Post Danmarks kvittering

Kroner _____ Øre _____

Betalingsdato _____ eller _____ Betales nu _____

Gebyr for indbetaling betales kontant
Kroner _____ Øre _____

Til maskinel aflæsning -- Undgå venligst at skrive i nedenstående felt

Dag _____ Måned _____ År _____

Sæt X
4030S (44.96) Giro 753-3795

+82<

+4000056<

BIKUBEN GIROBANK A/S erstatningspligt ophører, når kravet ikke er anmeldt for BG Bank inden 2 år efter indbetalingen. Checks m.v. modtages under forbehold af betalingsmidlets honorering. Ved kontant indbetaling på posthus med terminal er det udelukkende posthusets kvitteringstiltryk, der er bevis for hvilket beløb, der er indbetalt.

Gode tilbud til selskaber

(min. 20 personer)

Entré, guide samt øl/vand el. Fregatdram kr. 65,-

Entré, guide og Fregatdram, glasset med motiv af Fregatten Jylland kan medtages til minde om besøget kr. 80,-

Entré, guide samt kaffe og kringle kr. 80,-

Entré, guide, sild og skipperlabskovs el. glaceret skinke med grøn salat og kartoffelsalat, serveres på Fregatten Jyllands banjedæk kr. 150,-

I Fregat-Caféen findes et stort udvalg af souvenirs, bøger og plakater samt maritime gaveartikler.

For arrangementer udenfor åbningstiden betales et tillæg på kr. 500,-

Åbningstider 1997:

01.01.-28.03: kl. 10.00-16.00. - 29.03.-20.06: kl. 10.00-17.00.

21.06.-10.08: kl. 9.00-19.00. - 11.08.-19.10: kl. 10.00-17.00.

20.10.-31.12: kl. 10.00-16.00.

Påske, Pinse og helligdagsferier: kl. 10.00-18.00.

24.12.-25.12-26.12-31.12-01.01: Lukket.

Entré: Voksne kr. 40,- Børn 4-14 år kr. 20,-.

Selskaber o/20 pers. ÷20%. Billetsalget slutter en 1/2 time før lukketid.



Den selvejende Institution
Fregatten Jylland
Strandvejen 4
8400 Ebeltøft
Tlf. 86 34 10 99
Fax. 86 34 27 14
Giro nr. 337 3800

Protector: Hans Kongelige
Højhed Prinsen

BLIV MEDLEM AF DEN SELVEJENDE INSTITUTION FREGATTEN JYLLAND

(GÆLDER FOR RESTEN AF ÅRET 1996 OG HELE ÅRET 1997)

- BENYT GIROKORTET -

VI OPFORDRER ALLE TIL AT STILLE SIG BAG
FREGATINSTITUTIONEN VED AT TEGNE ET MED-
LEMSKAB.

MEDLEMSKABET GÆLDER FOR DET ÅR,
INDBETALINGEN FORETAGES I OG KAN OPSI-
GES UDEN VARSEL.

SOM MEDLEM HAR MAN FØLGENDE FORDELE:

INDIVIDUELT MEDLEMSKAB:

Kr. 150,- PR. ÅR.

MODTAGER INFORMATIONSBLADET FREGATTEN JYLLAND
4 GANGE ÅRLIGT.

MEDLEMSKORTET GIVER GRATIS ADGANG TIL
FREGATTEN JYLLAND FOR 1 PERSON

- HELE ÅRET I DEN ORDINÆRE ÅBNINGSTID.

10% RABAT PÅ ALLE INDKØB OVER KR. 100,- FRA FRE-
GATTEN JYLLAND'S SOUVENIRBUTIK.

FAMILIEMEDLEMSKAB:

Kr. 250,- PR. ÅR.

ALLE FORDELE SOM VED INDIVIDUELT MEDLEMSKAB +
ADGANG FOR FAMILIE

(ÆGTEFÆLLER MED BØRN ELLER BØRNEBØRN SOM ER 14 ÅR
OG DERUNDER).

EKSKLUSIVT MEDLEMSKAB:

Kr. 500,- PR. ÅR.

ALLE FORDELE SOM VED FAMILIEMEDLEMSKAB + RET
TIL AT MEDTAGE YDERLIGERE 6 GÆSTER PR. BESØG.



TAK FOR DERES STØTTE!

Hvis De ønsker
yderligere oplysninger,
er De velkommen til at
kontakte os!

Tlf. 86 34 10 99

Med venlig hilsen
Fregatten JYLLAND

Jeg bestiller herved:

_____ stk. Fregatlampe á kr. 1800,-	kr.
_____ stk. Kanon á kr. 600,-	kr.
_____ stk. Medaljesæt á kr. 500,-	kr.
_____ ialt	kr.
÷ 10% medlemsrabat	kr.
_____	kr.
Ja, jeg ønsker at tegne medlemsskab	kr.
_____ ialt	kr.

	Trsp. kr.
_____ stk. Fregatten Jyllands Venners bog Fregatten Jylland á kr. 248,-	kr.
Bidrag	kr.
Total	kr.
Jeg er allerede medlem:	
Nr. _____	■■■

der. Forlægningen forløb nogen-
 lunde roligt med lettere havvejr.
 Undervejs blev der arrangeret
 baderulle i Den engelske Kanal
 (vand 15 grader) og i Biscayen
 (vand 19 grader). I Biscayen var
 vandet meget klart og meget salt.
 Under opholdet i Verdon sur Mer
 besøgte besætningen vinslottene
 Chateau Belgrave i Haut-Medoc og
 Chateau Kirwan i Margaux. På
 Chateau Belgrave blev besætnin-
 gen orienteret om vinavl af Merete
 Løwig Larsen. Det var utroligt
 spændende. På Chateau Kirwan vi-
 ste ejeren – den danske general-
 konsul i Bordeaux Jean-Henri
 Schyler-Schroder – rundt på slottet
 assisteret af hans konsulatassistent
 Steen Askrog. Det var en meget
 spændende vintur, og man var enig
 om, at se efter både Belgrave og
 Kirwan, når der skal købes vine
 hjemme i Danmark.

Forlægningen fra Verdon sur Mer
 til Douarnenez gav besætningen
 deres søben. En hård vind fra vest
 sammen med dønningen i Biscayen
 fik DANNEBROG til både at duve,
 hugge og rulle efter alle kunstens
 regler. Og til ankers udfor Douar-
 nenez den første nat rullede skibet
 videre i dønningen med krængnin-
 ger op til 25 grader. Og det er virke-
 lig sandt!

Sightseeing blev arrangeret via
 Den danske Ambassade i Paris til
 Concarneau med efterfølgende
 strandtur. En fodboldkamp mod



Kongeskibet i Bøje 1, Københavns havn

den lokale fodboldklub Stella Maris
 tabte vi 1-3.

30. august anløb DANNEBROG
 Plymouth, hvorfra HKH Prinsen
 fortsatte til London for deltagelse i
 HM Dronning Anne Maries 50-års
 fødselsdag samme aften. 31. august
 gik Prinsen igen om bord i Konge-
 skibet, som i mellemtiden havde
 forlagt til Dover. Herefter sejlede
 man til Esbjerg med ankomst 2.
 september.

I Esbjerg aflagde besætningen be-
 søg på VIKING Gummibådsfabrik,
 hvilket var meget interessant. VI-
 KING LIFE-SAVING EQUIP-
 MENT A/S fabrikkerer maritime
 redningsmidler og person - værne-
 midler. Et internationalt foreta-
 gende, som er repræsenteret over
 hele verden igennem et net af ca.
 300 autoriserede servicestationer
 og ni datterselskaber.

Et besøg på det yderst interessante
 fiskerimuseum i Esbjerg samt en
 rundtur i byen blev der heldigvis
 også tid til. Skibets vedligehol-
 delsesofficer skulle giftes weeken-
 den efter. Han glemmer næppe den
 polterabend, der blev arrangeret
 for ham af den øvrige besætning.

5. september afgik DANNEBROG
 fra Esbjerg med HKH Prinsen om
 bord til Cowes på Isle of Wright for
 deltagelse i »Prince Henrik Silver
 Cup«. Franskmandene vandt cup-
 pen. DANNEBROG fik oprejsning
 efter nederlaget i fodbold i Fran-

krig ved at vinde 3 - 0 over Siemens
 Plessey holdet her i England. Efter
 nogle hektiske dage på Isle og
 Wright sejlede tilbage til Esbjerg,
 hvor skibet blev liggende nogle
 dage for at »ride af« en igangvæ-
 rende stormende kuling i Nord-
 søen.

Kongeskibet var vel »hjemme« i
 bøje 1 igen i midten af september og
 den 17. afsluttedes sæsonen med et
 officielt besøg i Dragør, hvor
 Amagerkanerne fejrede, at det er
 475 år siden, at Kong Christian II
 overdrog St. Magleby til de hol-
 landske bønder, der som bekendt
 var blevet hidkaldt for at producere
 rigtigt friske grønsager til køben-
 havnerne – jo, den »grønne« revo-
 lution er ikke helt ny!

20. september gik Regentparret of-
 ficielt fra borde og skibet anløb Flå-
 destation Frederikshavn den 24.
 klar til afrigning. Selve kommando-
 strygningen fandt sted 3. oktober
 og den »veltjente« værnepligtige
 besætning blev hjemsendt 9. okto-
 ber 1996.

DANNEBROG sejlede knap 9.000
 sømil i år med – og det skal afslut-
 tende understreges – den bedste
 besætning i mands minde om bord i
 Danmarks smukkeste, mest synlige
 og mest beundrede skib, Kongeski-
 bet. Det er ikke nogen ringe præ-
 station!

(DANNEBROG)



Tilrigning på Flådestation Frederikshavn,
 april 96



Kokkene i arbejde

MØEN I KIEL

SKOLESKIBETS BESØG I EDINBURGH OG KIEL, JUNI 1996

Den 11. juni om morgenen sejlede skoleskibet MØEN fra Flåde-station Frederikshavn, nord om Grenen og ned langs Jyllands vestkyst. 14 dages intense øvelser og oplevelser ventede forude. Om bord var forventningsfulde 4 vagtcheferlever til udcheck-ning, 6 vagtassistentelever, 12 instrumenteksamenselever og 7 marinekonstabelelever – og så den faste besætning naturligvis!

Realistisk færgebrandøvelse

Det startede med en navigations-sejlads ved Grådyb og fortsatte di- rekte ud i en stort anlagt, civil red- ningsøvelse længere ude i Nordsøen. I dette området blæste en »halv peli- kan« fra vest, altså særdeles realisti- ske vejrforhold! Som en del af øvel- sen skulle der fra MØEN udsættes nogle dukker i vandet tidligt om morgenen – iført redningsveste. Dukkerne blev så om formiddagen eftersøgt af tyske helikoptere og fundet efter (beroligende!) kort tid. Under øvelsen skulle MØEN agere en færge, der kom ud for en eksplo- sion og efterfølgende brand i ma- skinrummet. 10 »sårede« blev smin- ket efter alle kunstens regler og ud- lagt på realistiske skadesteder. Der blev også udlagt særdeles realistisk røg i gearrummet.

Der gik omkring 1½ time fra anmod- ningen om assistance til det tids- punkt, hvor en dansk og en tysk heli- kopter var fremme på positionen. En læge fra det danske flyvevåbens heli- kopter blev firet ned for at under- søge de sårede og prioritere den rækkefølge, hvori de skulle evakue- res. Det »særdeles realistiske vejr« gjorde dog lægen søsyg ret hurtigt, hvilket gik lidt ud over hans entu- siasme. 4 af de sårede blev hejst op i helikopteren, fik en rundtur om- kring skibet og blev sat ned på dæk- ket igen.

Redningsskibet VESTKYS- TEN til undsætning

Lidt efter helikopterne var red-

ningsskibet VESTKYSTEN kommet til. Først bugseredes MØEN, »den brændende færge«, i et par timer, og derefter sendte VESTKYSTEN et røgdykkerhold om bord. Røgdyk- kerne gik ned i det røgfyldte gear- rum, og selv om sigtbarheden nær- mede sig nul, fandt de hurtigt den dukke, vi havde udlagt til formålet i gearrummet. Alt i alt en anderledes og spændende øvelse end de, der normalt gennemføres i indre danske farvande.

Forbi boreplatformene mod Edinburgh

Sejladsen gik videre over Nordsøen forbi alle boreplatformene mod Edinburgh, hvor vi skulle på rutine- besøg fra fredag til mandag. Edin- burgh er kendt som hovedstaden i højlandet. Byen er vokset op om- kring det store gamle slot »Edin- burgh Castle«, der igennem århund- reder har huset den skotske konge- familie. Slottet har flere gange væ- ret i centrum under skotternes mange krige mod englænderne. Det endte med en årelang belejring i 1500-tallet, hvorefter englænderne tilbød den skotske kommandant en ærefuld overgivelse – hvilket han ac- cepterede. Men aldrig så snart port- ene var blevet åbnet, tog englæn- derne kommandanten til fange, hængte ham og huggede derefter hovedet af ham og satte det på en stage på toppen af borgen. (Man tør næsten ikke tænke på, hvad en ikke ærefuld overgivelse havde medført!.) Byen er i dag en charmerende storby

med masser af gamle huse og forret- ninger, hvor man kan vælge mellem flere hundrede forskellige slags ægte whisky, strikvarer eller alt i kilte, tør- klæder og huer i de rigtige klan- farver.

Fredag aften blev der afholdt et sær- deles vellykket cocktailparty om- bord. I stedet for de traditionelle militærpersoner og honoratiores var gæsterne hovedsagelig lokale dan- skere, bosat i og omkring Edin- burgh. Det blev et meget farverigt, underholdende og forskelligt arran- gement.

En lokal JAZZ-festival nedsætter ikke humøret hos søfolk

Skoleskibet lå i Leith Harbour, et par kilometer fra Edinburghs centrum. Leith er en hyggelig havneby med små cafeer og spisesteder, og da be- søget fandt sted, var der i hele week- enden Jazzfestival med masser af god musik.

Det var i Euromesterskabstider, og om lørdagen skulle vi selvfølgelig se fodbold – og hvor gør man det bedre end på en skotsk pub. Her kan man spise godt og billigt, medens man nyder en pint eller to af de mange slags øl, der langsomt pumpes op i glassene. Stemningen var høj, og selv om englænderne kom foran i kampen mod Skotland, var skot- terne godt med i kampen.

Da skotterne som bekendt fik straf- fespark, var begejstringen nærmest ved at vælte pubben. Få sekunder herefter havde Skotland brændt straffesparket, og englænderne kom umiddelbart efter foran 2-0. U- kvemsord – hvor »bastard« var blandt det pæneste – haglede ned over det engelske hold, der faktisk spillede en glimrende kamp – jo, der er rimelig meget rivalisering mellem Skotland og England – inden for fod- bold!

Søndag var det så Danmarks tur til at spille mod Kroatien, og den vagtfrie del af besætningen flokkedes igen foran TV-skærmene på pubberne. Stemningen var høj, men efter et pinligt 0-3 nederlag var det en slukøret flok, der luskede tilbage til MØEN.

Tilbage mod Danmark »og Kieler Woche«

Mandag morgen gik turen tilbage mod Danmark, hvor programmet stod på skolesejls. Onsdag den 19. juni var Chefen for Søværnets operative Kommando på tjenestesteds-

besøg i Skoledelingen, og torsdag aften gennemførtes en mineombordtagningsøvelse.

Den 21. juni lagde man til i Kiel, hvor skoleskibet skulle repræsentere det danske søværn ved den årlige »Kieler Woche«. Under »Kieler Woche« er blandt andet havnefronten omdannet til et gigantisk tysk marked, hvor der er hundredvis af boder opstillet med salg af pølser, kager, øl, vin og alt muligt andet, og imellem boderne vrirler det med gadehandlere, der forsøger at prakke folk alt mulig tingeltangel på.

Til dette års arrangement var der

flådefartøjer fra USA, Holland, Letland, Polen, England, Portugal, Spanien og Belgien. Som sædvanligt var der et omfattende officielt program, hvori også MØEN deltog. Selvfølgelig var der også kontakt til de øvrige skibe på en mere uformel måde.

Mandag morgen blev kursen sat mod Frederikshavn. Forårets mere intensive uddannelsesaktivitet skulle afsluttes med eksamen for instrumenteksamenseleverne med efterfølgende afrigning – inden en velfortjent ferie kunne påbegyndes.

Skoleskibet MØEN

ÅBENT HUS- ARRANGEMENT VED DYKKER- KURSUS

I forbindelse med Cutty Sark Tall Ships Race 1996 (07. – 11. august 1996) har Søværnets Teknikskole, Dykkerkursus stået for en del af de mange arrangementer på Marinestation Holmen.

I samarbejde med Minørtjenesten, Københavns Brandvæsens Pionertjeneste og Røgdykkerskole samt udlånt personel fra velvillige tjenestesteder blev der afviklet følgende program:

- Dykning fra Dykkerskibet LÆSØ med slangedykkerudstyr, hvor dykkerens aktiviteter blev vist direkte på stor-skærm.
- Demonstration af pionerernes arbejde ved »bil i havnen« med og uden passagerer.
- Udstilling af nyt og gammelt dykker-grej.
- Udstilling om Minørtjenesten og af farlige objekter.
- Demonstration af sikkerhedsøvelser for en SCUBA-dykker i en ståltank.
- Prøv selv-dykning i et øvelsesbassin.
- Prøv selv-røgdykning ved Københavns Brandvæsens Røgdykkerskole.

Arrangementet var godt besøgt. Feks prøvede mere end 200 fra 10 forskellige lande at dykke i det opstillede bassin. Et tilsvarende antal prøvede røgdykning i en røgfylt øvelsesbane.

En lodtrækning om 10 pladser på en sejl-tur med en SVN-enhed var også populær.

DYKKERKURSUS



Mange børn studerede det forunderlige væsen i tanken - måske kommende dykkerlever



Københavns Brandvæsens pionerer bjærger en bil, der har været en tur i havnen

Kanonbrød, Korvetstænger og Skibsskruer

Den stolte bager
og hans mesterlige
bagværk



Det blev til en fornem 4. plads for skibets bager, værnepligtig Lars Lund, da han over temaet »Korvetten OLFERT FISCHER« deltog i Danmarks mesterskab for bagere, der netop er afholdt i Sønderjylland. På denne baggrund kan korvetten besætning for tiden glæde sig over sin egen ægte, søgående marinehåndværksbager. Lars Lund, der stammer fra Sønderborg, har siden oktober 1995 udgjort en ganske uundværlig del af bemanningen i kabyssen, der på alle tidspunkter af døgnet er leveringsdygtig i et skønsmønt udvalg af velduftende brød og kager.

Overskriften mere end antyder det maritime islæt, bageren tilføjer den daglige kost ombord. Det er en gammel kendt sandhed, at en sømand må lide meget ondt. Så meget desto større er glæden, når man på de lange togtar til morgenskabningen kan sætte tænderne i lækre, nybagte og sunde brød og til eftermiddagskaffen indtage de »fedeste« sukkerkringler med rosinguf og gyldent fyld.

At OLFERT FISCHER's bager ikke er nogen amatør, vidner hans deltagelse og flotte placering i mesterskabet om. På billedet, der er taget under konkurrencen, ses han med de fornemme beviser på sin kunnen, frembragt og fremstillet over temaet: »F 355 Korvetten OLFERT

FISCHER«. Som det fremgår, er der tale om rigtig flot bagværk, lækre kager og et prægtigt skuestykke, som er en tro kopi af skibets våbenskjold.

På denne enestående baggrund er Lars Lund af chefen for OLFERT FISCHER udnævnt til divisionsbager i Division 21 med særlig og specifik ret til at benytte skibets bageovn på alle tider af døgnet.

Tro mod sin sønderjyske, forsvarsvenlige oprindelse og i overensstemmelse med sin i praksis demonstrerede overbevisning om nødvendigheden af den allerbedste kost for Flådens folk, har Lars Lund tegnet kontrakt med søværnet. Han vil derfor igen være at finde om bord på OLFERT FISCHER's på korvetten næste lange togt.

Det vil næppe undre læseren, at det var med særlig tilfredshed, at alle ombord så netop den kontrakt komme i hus. Om det skyldes bagerens gode brød, at i alt 17 værnepligtige har tegnet kontrakt, og ønsker at sejle med ud over værnepligten, skal være usagt, men som det sikkert fremgår af ovenstående, skader det bestemt ikke at have en rigtig mesterbager ombord.

Indtil videre må de så undvære Lars Lund i Sønderjylland.

Mojn, mojn fra
OLFERT FISCHER.

Publikationsforvaltning i søværnet

Vi bringer en service meddelelse fra en af SØVÆRNSORIENTERING's kraftigste konkurrenter når det gælder vore læses læsevirk-somhed – publikations-beholdningerne:

Samtidig med udsendelsen af SMKBS 300-3(C), »Forvaltning af publikationsbeholdninger«, har Søværnets Publikationsforvaltning udsendt en »Vejledning i publikationsforvaltning« til adressater, der normalt modtager SMK bestemmelser. Den omfatter de forhold vedrørende publikationsforvaltning der erfaringsmæssigt volder de publikationsansvarlige problemer. Der medfølger en oversigt over relevante sikkerheds- og forvaltningsbestemmelser. Vejledningen er fremstillet som en almindelig publikation, der i fremtiden vil blive rettet i overensstemmelse med eventuelle revideringer af bestemmelser og forvaltningspraksis. Den optages i de enkelte modtageres publikationsregnskab af hensyn til eventuelle fremtidige rettels. Yderligere eksemplarer af vejledningen kan rekvireres hos Søværnets Publikationsforvaltning på telefon 58 30 84 64 eller fax 58 30 84 53.

PE. Steffensen
kontorfuldmægtig

Glimt fra et sommertogt i Nordatlanten



Islandsk SAR helikopter (Dolphin) laver »hoist«-øvelse fra VÆDDERENs dæk

Her følger beskrivelse af begivenheder under inspektionsskibet VÆDDERENs A-besætnings sommertogt i Nordatlanten i perioden 5. juni – 21. august 1996. Togtet var bl.a. karakteriseret ved, at det var det første i den forsøgsrække med besætningsskift i operationsområdet, som 1. Eskadre iværksatte i foråret 1996.

Besætningsskift – 1-2!

Inspektionsskibet VÆDDEREN lå ved kaj i Reykjavik, da charterflyet bragte A-besætningen til Island 5. juni. Forinden havde et lille udsnit af denne besætnings officerer og befalingsmænd gennemført overlevering og forberedelse til skiftet sammen med B-besætningen.

Det chartrede fly opholdt sig på Island i to timer, og indenfor det tidsrum blev besætningsskiftet gennem-

ført. Trods det pressede program forløb det hele stort set gnidningsløst, hvilket ikke mindst skyldtes grundig forberedelse fra afgående besætnings side og stor hjælp fra Den Kongelige danske Ambassade på Island.

Der ventede nu et par meget travle dage for den nyankomne besætning. Det vigtigste var at gennemføre den basale sikkerhedsmæssige uddannelse – både af erfarne besætnings-

medlemmer og af de mange nye ombord. Derefter stod VÆDDEREN til søs og forlagde mod Grønland under samtidig work-up til søs.

Chefen for Grønlands Kommando siger farvel

Med daværende chef for Grønlands Kommando kontreadmiral Niels Helk ombord ankom VÆDDEREN til Nuuk den 12. juni.

Admiralen afholdt afskedsreception for kommandoens forbindelser og venner i den grønlandske hovedstad. I sin afskedstale lagde admiralen bl.a. vægt på det meget gode forhold til det grønlandske samfund i almindelighed og til den lokale presse i særdeleshed.

Sent samme aften sejlede inspek-

tionsskibet fra Nuuk og satte kurs sydover mod Grønnedal.

EXERCISE MARCOT

VÆDDEREN var udpeget til – fra 17. til 22. juni – at deltage i den maritime del af en canadisk ledet øvelse MARCOT 96 – i farvandet omkring Nova Scotia. Hovedparten af øvelsen foregik i Bay of Fundy, hvori den højeste tidevandsforskel i verden findes. Vandudskiftningen i bugten er så enorm, at den svarer til den vandmængde, der strømmer i samtlige floder og vandløb tilsammen i verden.

De øvrige enheder i MARCOT 96 maritime del var et antal større canadiske destroyere, et par amerikanske ditto, to ubåde, forsyningskibe samt et antal Coast Guard-enheder. VÆDDEREN nåede lige frem til sidste dag af den CET-fase (Combat Enhancement Training), som de andre enheder havde påbegyndt en uge tidligere. Den meget travle dag omfattede bl.a. et antal sø- og luftmålsøvelser samt luftforsvarsøvelser.

Trods den lidt barske introduktion klarede det nyankomne medlem af familien sig endog meget fint bl.a. med de bedste luftmålskydninger i styrken.

Coast Guard erfaringer fra anti-narkotika-operationer

Den næste uges tid var præget af embargo-operationer mod forskellige skibe, som skulle anråbes og eventuelt boardes. Et detachment fra US Coast Guard gik ombord i inspektionsskibet tidligt i øvelsesforløbet for at øse af deres store erfaring i boarding bl.a. fra anti-narkotika-operationer i Caribien. Deres bidrag forøgede i betydelig grad VÆDDERENs træningsudbytte, og gode erfaringer blev draget til fremtidig nytte.

Det var planlagt, at VÆDDEREN skulle forlade styrken umiddelbart før det planlagte »krigsudbrud«, men nåede dog lige at deltage i et par luftforsvars- og antiubådsoperationer i denne nye fase af øvelsen, hvorefter skibet forlagde mod Halifax.

I konvojernes fodspor – bjergning af dansker

Opholdet i den maritimt og historisk set meget interessante by var præget af godt vejr og en venlig og imødekommende befolkning, og det var med gode minder, VÆDDERENs besætning begav sig ud på de 2600 sømil tværs over Atlanten mod Færøerne.

Et par dage efter afsejlingen modtog inspektionsskibet et nødsignal via et canadisk patruljefly i området ca. 400 sømil øst for Newfoundland. Det viste sig at stamme fra en dansk kapsejler – Jens Als Andersen fra Holbæk – som trods et svært handicap var i færd med sin tredje såkaldte OSTAR-deltagelse (Ocean Singlehanded Transatlantic Race). VÆDDEREN var på det tidspunkt kun ca. 6 timers sejlads fra den nødstedtes position. Helikopteren var i luften på rekordtid og var i området ca. 2 timer efter, at Jens Als havde sendt sit første nødsignal. Den modige sejlsportsmand var hurtigt i sikkerhed i helikopteren og snart efter ombord i VÆDDEREN, hvor han havde svært ved at undertrykke sin overraskelse over, at det netop var et dansk skib, der havde reddet ham fra skibbruddet. Grunden til havariet på hans ellers pragtfulde båd, synes at være en kollision med et eller andet hårdt under en af »flyveturene« mellem bølgetoppene. Sejlbåden havde fået en fatal lækage og måtte opgives.

Jens Als Andersen forblev ombord en lille uges tid, indtil VÆDDEREN

nåede Thorshavn – efter en forlægning, der kortvarigt blev afbrudt af afhentning af en stærkt sygdomssvækket russisk maskinchef fra en gammel russisk trawler.

Flådebesøg i Cork

Under togperioden ved Færøernes Kommando var inspektionsskibet udpeget til at deltage i festligholdelsen af den irske flådes 50 års jubilæum.

Festlighederne startede 12. juli med en stort anlagt flåderevy ud for byen Cobh, der ligger en times sejlads fra selve Cork. I flåderevyen deltog udover VÆDDEREN større enheder fra Canada, Belgien, Holland, Tyskland, England og Frankrig samt naturligvis det meste af den irske flåde, heriblandt det irske flagskib L.E. EITHNE med den irske præsident ombord. Også de svenske sejlskibe GLADAN og FALKEN skulle have været med, men den ugunstige vind undervejs fra Esbjerg til Cork forsinkede deres ankomst. Efter flåderevyen forlagde styrken i strålende sommervejr ind mod Cork, hvor skibene og deres besætninger blev genstand for en strålende modtagelse fra den meget positive lokale befolkning.

De følgende dage indgik helt i den såkaldte »Cork Maritime Festival«, der med sit store musikalske islæt satte sit festlige præg på opholdet i Cork. Det skal også nævnes, at et hidtil uset hektisk selskabeligt program måtte gennemføres mellem de besøgende skibe – og mange gode kontakter blev knyttet, som senere kan udnyttes ved samarbejde og partnerskab (for fred).

Endnu et fabelagtigt godt flådebesøg, der afsluttedes i strålende sommervejr den 15. juli, hvorefter VÆDDEREN sejlede tilbage mod Færøerne.

(VÆDDEREN-A)

Opgave for Farvandsvæsenet

Operation »hul i bøje« 1



I slutningen af maj måned 1996 blev Hoveddepot Dråby kontaktet af Farvandsvæsenets værksted i Grenå. Årsagen til henvendelsen var, at man havde konstateret brintgasser i flere af farvandsbøjerne.

Disse brintgasser var udviklet af bøjernes lithium batterier efter vandindtrængen. På grund af eksplosionsfaren ved adskillelse ønskede Farvandsvæsenet derfor, at der blev sprængt små huller i bøjerne, således at brintgasserne kunne trænge ud.

Hoveddepot Dråby kunne ikke umiddelbart påtage sig en sådan opgave, og henviste derfor Farvandsvæsenet til Søværnets operative Kommando, som derefter bad Søværnets Minørtjeneste om at hjælpe Farvandsvæsenet. Minørtjenesten kontaktede Hoveddepot Dråby, og det blev derefter aftalt med Farvandsvæsenet i København, at væsenets skib »ARGUS« skulle stilles til rådighed for opgaven.

Den 24. juni blev bøjerne taget ombord i Grenå, hvorefter »ARGUS« forlod havnen med en flåde på slæb. Da man var godt fri af land, blev flåden fortøjet til en bøje og de »suspekter« bøjer en efter en anbragt på flåden. Minørholdet fra Hoveddepot Dråby gik derefter i gang med at montere små hulladninger. Da dette var tilendebragt, blev hulladningerne

aktiveret, og slog hul i bøjerne, så de farlige gasblandinger kunne trænge ud.

Den vel tilrettelagte plan og det fortrinlige samarbejde mellem minørholdet og »ARGUS« sikrede, at opgaven kunne løses på een enkelt arbejdsdag.

- God træning for minørholdet på denne ikke helt almindelig opgave.

Hoveddepot Dråby

Operation »hul i bøje« 2



Operation »hul i bøje« 3



Fra små og store begivenheder: **HOLMENS mil løb**



Vinderen af 30 fadøl på Bangs Bodega -
første mand på mere end 100 kg i mål

Med en salut fra batteriet Sixtus blev Holmens Mil løb over 7,532 km sat i gang. Over 500 mennesker satte sig i bevægelse, og bugtede sig som en lang søslange gennem Holmens område. Starten gik ved Mastekransen, derfra ud gennem vagten ved Nyholmen, hvor det militære område blev forladt, rundt langs med Refshalevej ind på Holmen ved Prinsessegade, rundt på Arsenaløen, Frederiksholm med arkitektskolen, over pontonbroen til Dokøen, hvorfra man kunne nyde den gode udsigt til Amalienborg, Marmorkirken og Langelinie, herfra hjem til mål på Nyholm ved Officersskolen.

Først kom naturligvis eliten. Så supermotionisterne. Siden fulgte fodboldspilleren, volleyball-spilleren, barnevognstrilleren, husmødrene, søpølsene fra Inspektionsskibene, de overvægtige 100 kg løbere, løbere, der løb om første præmien fra Bangs Bodega på 30 fadøl til første mand i mål over 100 kg... Og til aller sidst skildpadderne!!!

Med over 500 deltagere blev løbet en stor succes. Deltagerne havde også kun ros over for ruten, som de syntes var meget inspirerende.

Albertslund Løbeforening leverede de tre hurtigste herrer medens nr. 1 i dameklassen var fra RAC. Vindertiderne var henholdsvis 23,08 min. og 31,35 min. - og så var der masser af premier!

Jan Kingo Hansen
Søværnets Materielkommando



Starten på Holmens Mil løb

Fra små og store begivenheder: Udenlandske Soldater i Auderød

Østsamarbejdet griber mere og mere om sig. Der udveksles til stadighed personel landene imellem. Turen kom til Søværnets Grundskole i Auderød, der på det nye hold kadetaspiranter, startende 5. august havde deltagelse af 5 baltere.

De 5 unge mennesker er rekrutteret i Estland og Letland. De har i løbet af en 9 måneders periode gennemgået et intensivt sprogkursus og kan nu begå sig sprogmæssigt i Danmark.

I de næste 5 år skal de følge et hold danske kadetters officersuddannelse. Det foregår dels på Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole i Frederikshavn, på søværnets sejlene enheder og på Søværnets Officersskole på Holmen.

I officersuddannelsen er indeholdt en skibsføreruddannelse, der opfylder Søfartsstyrelsens krav til en civil skibsførereksamen. Når den er bestået skal deres respektive hjemlandes forsvar nyde godt af deres viden.

Under opholdet har de fået stillet en bolig til rådighed i Nyboder. De får nogle hundrede kr. pr. dag i lommepenge. Beløbet skal række til mad og tobak m.v.



Kaj B. Jensen
Presseofficer

De 5 kadetaspiranter

KORT NYT:

Søværnet har sagt farvel til sin kommandolæge gennem mange år, Stabslæge L. Vanggård. Pr. 1. november har stabslæge af 1. grad Willy Grønfeldt overtaget hvervet som kommandolæge ved Søværnets operative Kommando.

Den nye kommandolæge er født i Vejle 9. januar 1943. Han er gift og har to børn. Han har som læge gennemgået hele karrieren med basis i Århus Universitets medicinske fakultet. I forsvaret har han været siden værnepligtstiden i 1967 og opnået rang svarende til oberst inden han blev udnævnt til stabslæge/søværnet, der jo svarer til kommandørgraden.

Stabslæge Grønfeldt har en lang erfaring fra sine mange hverv i og udenfor det danske forsvar og nærliggende NATO-kommandoer, hvor han sidst gjorde tjeneste som lægelig rådgiver for chefen for Østre Landkommando/Allied Land Forces Zealand. Også mange lægelige organisationer i ind- og udland har nydt godt af stabslægens ekspertise og formandskab.

Søværnsorientering byder den nye stabslæge velkommen. – både i søværnet og som forfatter på disse sider.

Red.

- Flere store og små begivenheder:

Maskinlinien af reserven får 9 nye officerer

23. august 1996 udnævntes 9 sergenter af maskinlinien til løjtnanter af maskinlinien af reserven.

Udnævnelsen fandt sted ved en højtidelighed ved Søværnets Teknikskole, hvor uddannelsen til reserveofficer afsluttes med en gennemgang af Teknisk Reserveofficers Kursus, der i løbet af 6 uger har bibragt eleverne den viden, de færdigheder og holdninger, der kvalificerer dem til at udøve generelle ledelsesfunktioner som maskinvagthavende i Flådens skibe.

Udnævnelsen af de 9 reserveofficerer er markant, derved at den er den første udnævnelse i Søværnets Teknikskoles nye faciliteter på Nyholm.

Efter udnævnelsen har de 9 officerer tiltrådt tjeneste ved 1., 3., 4. og 5. Eskadre.



Chefen for Søværnets Teknikskole flankeret af de nyudnævnte løjtnanter af maskinlinien af reserven

Fra små og store begivenheder: Nordisk Søsportsuge i Vaxholm, Sverige

I perioden 8. til 15. juni 1996 deltog 9 sejlere, 1 kvindelig og 5 mandlige marinefemkæmpere i de nordiske, militære mesterskaber i kapsejlad og marinefemkamp, som foregik ved Kustartilleriregiment I, der er garnisoneret på øen Rindø ved Vaxholm, ca. 30 km nordøst for Stockholm.

Der blev sejlet i 3-mands både af typen »Renoveret Monark 606«. Hver nation deltog med 3 besætninger. Holdsejladserne blev gennemført som matchrace – en konkurrenceform, som stort set kun finnerne havde prøvet før. Der blev sejlet alle mod alle, og de 4 nationer skulle møde hinan-

den 3 gange i løbet af ugen. Endvidere blev der afviklet 3 individuelle sejladser.

Vejret var fint under alle konkurrencerne – det kneb dog lidt med vind en af dagene, men så blev reservedagen taget i brug. De danske sejlere klarede sig flot i det stærke selskab. Finnerne stillede med besætningen fra deres olympiske soling og vandt holdkonkurrencen med 9 sejre i lige så mange sejladser. Danmark blev nr. 2 med 4 sejre. Individuelt blev den danske båd med marinespecialist Patrick Sebbelov og orlogskaptajnerne Per Bigum Christensen og Ditmar Andersen nordisk mester!



den danske andenplads og individuelle nordiske mestre i sejlad

Store og små skibe i smuk kombination



Blomster og medaljer til det danske bådmandskab



I marinefemkamp var det danske hold lidt handicappet og blev nr. 4 sammenlagt. Der var kun 5 mandlige deltagere, lige akkurat nok til at danne et hold. Der må flere med næste gang!

Et stort lyspunkt var vor enlige kvindelige deltager – marinekonstabel Tenna Gaarde, der var uheldig at få sprængt trommehinden under svømmetræningen og derfor måtte på penicillinkur og kunne ikke deltage i de to svømmediscipliner. Dette handicap til trods præsterede hun at vinde disciplinen sømandskab så overlegent som 19 sekunder foran nr. 2 og derved blive nordisk mester i denne disciplin.

Mesterskaberne blev afviklet perfekt af de svenske værter, ligesom der også var gode sociale arrangementer, såsom grillparty og sightseeing »Stockholms broar«. Næste års Nordisk Søsportsuge skal afholdes i Stavanger, Norge og i 1997 er det Danmarks tur – det bliver ved Søværnets Grundskole i Auderød.

Næste års CISM Seaweeek (militære verdensmesterskaber) afholdes 8. til 16. marts i Karachi, Pakistan og i 1998 i Rio, Brasilien.

KARL SORTBERG

Fra årets små og store begivenheder viser vi:

Fint Besøg på LOSSEN

Medens Kong Vinter stadig sad på det meste af landet, havde Kabelminelæggeren LOSSEN fint besøg. Skov-børnehaven i Frederikshavn var ombord for at se lidt andet end sne.

På små gåben havde hele flokken spadseret de 1½ km ned til Flådestation Frederikshavn, hvor skibets chef tog imod. Selvom det var hundekoldt, var der ikke én af de tyve småroller, der så meget som gav et kny fra sig – der må være stof til mangel en god sømand iblandt dem.



Pølser og sodavand i cafeteriet

Om bord blev de opdelt i to hold og vist rundt. Broen og kontrolrummet var rundvisningens helt klare favoritter. Der blev trykket på knapper og drejet på roret som aldrig før – alle fik deres lyst styret den dag. Afslutning i cafeteriet med sodavand og pølser ad libitum, så der igen var »strøm på batterierne« inden den lange gåtur hjemad.



I LOSSENs kontrolrum under rundvisningen

Næste nummer er »års-nummeret«, som udsendes lige før Jul.
Deadline for artikler til januar-nummeret er 6. januar 1997.

Første adjutant ved Grønlands Kommando

1951 – 1953

**Pensioneret Orlogskaptajn
John Arentoft skriver:**

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg med stor glæde modtager SØVÆRSORIENTERING, som er et særdeles smukt og orienterende tidsskrift, som fortjener megen ros. I flere numre har der været artikler om og fra Grønlands Kommando, og her er så »hvordan det begyndte« i 1951.

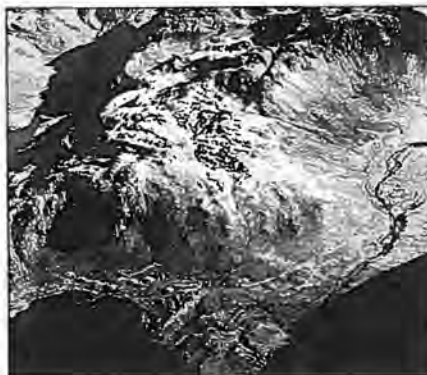
Forsvars- overenskomsten april 1951

I medfør af Forsvarsoverenskomsten april 1951 blev der indgået aftale mellem USA og Danmark om oprettelse af tre fælles Forsvarsområder i Grønland – Narsarsuak, Søndre Strømfjord og Thule, der hver skulle have en dansk forbindelsesofficer og to danske orlogsgaster. Både dansk og amerikansk flag skulle føres. Danmark overtog Flådestation Grønnedal i Sydgrønland 15. august 1951.

Det betød, at den daværende »Grønlandske Marinekommando« i Godthåb med kommandør G.E.C. Lichtenberg som chef skulle ophøre og erstattes af »Grønlands Kommando« fra denne dato med hovedkvarter på Flådestation Grønnedal med kryolitbruddet Ivigtut som nærmeste nabo.

I sommeren 1951 designeredes kommandør F.A.H. Kjølsten som chef for »Grønlands Kommando« og gik i Søværnskommandoen i gang med forberedelserne.

Undertegnede blev også tilkommanderet Søværnskommandoen for at assistere kommandør Kjølsten med forberedelserne, idet jeg fra 15. august var designeret som hans adjutant.



Den overtagne base set fra luften

Staben skulle bestå af 5 personer:

- Kommandør F.A.H. Kjølsten, Chef for Grønlands Kommando,
- major FLV (tidl. orlogskaptajn), E.J. Overbye, Stabschef,
- kaptajnløjtnant I John Arentoft, Adjutant
- intendanturløjtnant Jørgen Dimpker samt
- orlogskaptajn Alexander Edvars, Chef for Marinestation Grønnedal.

De to sidstnævnte var tjenstgørende ved »Grønlandske Marinekommando«, og var derfor allerede i Grønland.

Med Catalina fra København

Den 1. september afrejste kommandør Kjølsten, major Overbye med frue og 3 børn og kaptajnløjtnant J. Arentoft med frue med Catalina fra København via Prestwick og Reykjavik med ankomst til Grønnedal den 4. september. Major Overbye var pilot. Vel ankommet skulle vi installeres. Kommandøren flyttede ind i chefsboligen og familien Overbye og vi fik hver overladt en »QUONSET-hut« (et hus formet som en halv tønde).

Marinestationen bestod bl.a. af 3 store olietanke, havn med kajanlæg, stort varehus på havnen, kommandobygning, fjernvarmecentral, kraftcentral med 4 Caterpillars, messer, hospital, mandskabsbeboelse, lagerbygninger med fryserum og orlogshjem med gymnastiksal samt »orlogshjem«.

Orlogskaptajn Edvars, der stod for den officielle overtagelse af Grønnedal fortalte mig, at den amerikanske chef havde udtalt: »Såfremt I kan få denne forfaldne base til at fungere i et halvt år, så er I dygtige«. Det var rigtigt, for meget var misligholdt. Vi

Stationen set fra vandtårnet



skulle selv indrette vore boliger, så i den første tid gik al fritid med indretning og fordeling af de møbler, der var kommet ned fra Godthåb. Bl.a. lavede jeg to sengeborde af æblekasser. Det var primitivt, men dejligt. Boligen bestod af en stue med varmluftsblæser (»Heater«), lille køkken, lille badeværelse og et lille soveværelse.

Mit adjutantjob var kombineret med det at være operationsofficer. I kommandobygningen indrettedes et operationsrum med et stort vægkort over Grønland til nåleplottet. Operationsplaner skulle udarbejdes og meget andet, så der var nok at gøre.

»Halv Tolv«

Kommandøren navngav lokaliteterne i området. Grønnedal og Bryggerens elv var kendte navne i forvejen, men nye navne som »Halv Tolv« for området sydvest for stationen var nyt. Her er siden bygget 16 huse til befalingsmænd. Den stejle fjeldside øst for stationen benævntes »Brattekleve«. Der blev bygget små hytter rundt i området som besætningen – der dengang talte ca. 165 mand i alt – kunne bruge i weekends til jagt- og fisketure.

Der er mange oplevelser at tænke tilbage på, som for eksempel 1. november 1951. Den dag blev stabschefen udnævnt til oberstløjtnant og ville derfor give en snaps, som vi normalt havde i messens fryser. Der kom en flaske på bordet, men stor



var vor forbavelse, da der var en issøjle i flasken. Nu måtte messesgasterne tilstå, at de havde taget toppen af snapsflasken og fyldt efter med vand.

Spiritus kunne naturligvis give problemer. En overgang måtte hårvand fra kantinen købes på recept fra lægen. De menige blandede hårvand i hvidtøllet! I slutningen af 1952 indrettedes en »Club«, hvor hver mand i besætningen fik udleveret et vist antal bons svarende til lige så mange drinks.

Fra -10° til +5° i løbet af et kvarter

Marinestationen var ofte hjemsøgt

af kraftige Fønvinde, der kom oppe fra Grønnedalen og derfor blev kaldt »Sydosten«. Vindhastighederne kunne komme op på 125 knob, og da der var tale om en varm vind kunne temperaturen stige fra -10° til +5° i løbet af et kvarter. Alle huse var forankrede med wirer, der var fastgjort til nedgravede cementklodser, hen over husene.

På den anden side af varehuset lå lossepladsen (»Dumpen«). Her kunne man finde skrottede ting og sager. Vore dygtige automekanikere fik bygget flere flotte jeeps op. De fik numrene »G 1«, »G 2«, »G 3« o.s.v. samt en vagtchef-jeep, der fik navnet »Polar Star«.

Den første jul blev ret så dramatisk

På kraftcentralen var to af de fire Catterpillars skrottet. En var til hovedeftersyn og den sidste leverede elkraft, bl.a. til pumperne på fjernvarmecentralen. Hen på eftermiddagen Juleaftensdag begyndte den sidstnævnte at »gå i knæ«, og nu var det spændende om den, der var til hovedeftersyn, kunne komme i gang. Hvis ikke ville det være en katastrofe. Såfremt pumperne på fjernvarmecentralen gik i stå, ville varmerørerne fryse og så – ingen varme nogen steder. Der blev puklet og slidt på kraftcentralen – og klokken 18.00 kunne Catterpillar nr. 3 sluttet til, og alle var glade.



Luftrumets størstebruger

Klokken 20.00 var der gudstjeneste på hospitalet. Jeg tror aldrig, jeg vil glemme den aften. I 15° frost gik vi på knirkende sne til Julegudstjeneste med de flotteste nordlys flam-mende på himlen. Det gav den rette Julestemning allerede før vi skulle til Juleaften i messen – omkring et juletræ, der var droppet af amerika-nerne.

Julen forløb dejligt, men vor maskin-mester Erik Cloetta-Petersen blev meget syg og døde Nytårsaftensdag. Det gjorde et meget dybt indtryk på os alle i det lille, isolerede samfund. Der var is på Arsukfjorden, så der kunne ikke sejles og Catalinaen kunne ikke lande. Amerikanerne sendte en helikopter for at trans-portere Cloetta-Petersen til hospital – evt. videre med fly til Island – men på grund af dårligt vejr kunne den ikke gå ned. Først den 8. januar 1952 kunne begravelsen finde sted. Kate-keten fra Frederikshåb foretog det kirkelige på hospitalet, og kisten blev derefter kørt ned på havnen og ombord i grønlandskutteren TER-NEN. Den eneste egnede bil var »pyntet op« med et grønt billiard-klæde. Der var flettet kranse af jule-træerne, men der manglede i høj grad nåle på mange af dem. Ankom-met til Ivigtut blev kisten kørt op til graven på kirkegården. Graven var bygget op af sten, idet man ikke kunne grave i den frosne jord. Dagen før havde 20 mand været i Ivigtut for at grave vej på kirkegården gennem det 2 meter høje snelag.

Kjølens udnævnes til kontreadmiral

1. januar 1952 fik vi signal om, at kommandør Kjølens fra denne dag var udnævnt til midlertidig kon-treadmiral. Han var selv i Køben-havn på den tid, så vi gik i gang med at sy admiralsflag, som stabschefen og jeg satte på flagmasten den 4. ja-nuar.

Alt var jo ikke lutter idyl – og man må ikke glemme, at det var et lille isoleret samfund, der i perioder var afskåret fra omverdenen i op til flere dage. Dette kunne påvirke nogen psykisk, og jeg erindrer den 27. juni helt tydeligt. Jeg havde vagt og sad i messen og så film, da en forvirret te-

Forslag til postkort - flaget er helt oppe!



lefonvagt ringede og sagde, at jeg måtte tage hurtigt ned på havnen, hvor skildvagten ville skyde en over-sergent.

Jeg susede ned på havnen i »Polar Star«, og der stod oversergenten med dragen pistol og sigtede på skildvagten, der stod ude på kajen og sigtede på oversergenten.

Hvad gør man i den situation? – Først spændte jeg min egen pistol af og lod den demonstrativt falde ned på jorden. Så tog jeg oversergentens pistol ned og gik ganske langsomt ud mod den værnepligtige og sagde, at han skulle smide det gevær fra sig. Han svarede ikke, men skiftede mål og sigtede nu på mig. Da jeg var ca. 10 meter fra ham, smed han geværet og brød grædende sammen. Han blev mobbet og var ked af det hele. Han blev hjemsendt. Et tilfælde af depression – »Polar pip« eller »Polar kuller«.

»Island Commander Greenland«

Admiralen var fra 15. august 1952 udnævnt til ISCOM GREENLAND under CINCPACWESTLANT.

Foranlediget af at Grønlands Kom-mando nu var blevet en NATO-kom-mando blev en tur til de tre overord-nede kommandoer SACLANT, CINCPACWESTLANT og COMCAN-LANT planlagt og 7. oktober fløj så admiralen og jeg til NAB, hvor che-

fen for NEAC (amerikanske North East Air Command), General Mey-ers tog imod. Her var vi et par dage og overværede bl.a. »Fire Protec-tion Day« med et stort optog. Jeg husker specielt en stor fladvogn, hvor der stod en »præst«, en kiste og en »sørgende enke« med 6 børn. På siden af vognen stod med store bog-staver: »He smoked in bed«.

Brand var noget af det man frygtede mest på baserne i Grønland.

11. oktober fløj vi i General Meyers specialmaskine »Blue Nose« til Tor-bay, og dagen efter til New York, for at gå ombord i toget »The Cavalier«. Næste morgen klokken 06.30 sejlede vi med hjuldamperen »Elisha Lee« over Hampton Road til Norfolk, Vir-ginia. Her blev vi modtaget af vor Marineattaché, kontreadmiral Svend Ramlau-Hansen og den danske for-bindelsesofficer i SACLANTs stab, orlogskaptajn Ole Odder.

Efter 5 dage i Norfolk med en lang række møder med SACLANT og hans stab om ISCOM GREEN-LANDs planlægning og medvirken i det samlede forsvar omkring Nord-atlanten – den såkaldte AGENDA. Så til Washington, DC – møder i Pen-tagon med flere amerikanske ad-miraler og derefter tog vi med toget til Halifax, Nova Scotia. Der var mø-der med bl.a. COMCANLANT, AD Bidwell og COMAIRCANLANT, Air-commodore Ross m.fl.

1. maj ankom orlogskaptajn Kaj Bang og kaptajnløjtnant William Ric-Hansen til Grønnedal for at afløse mig som henholdsvis operationsofficer og adjutant. På hjemvejen kom vi til at sejle med KISTA DAN (Rederiet Lauritzen's første Ishavsskib), og ankom til Grønlands Plads i København den 20. juni, hvor vore familier modtog os på kajen. Nu var næsten 2 år forløbet. To

spændende år med store glæder og også nogle genvordigheder, men en tid vi nødigt ville have undværet.

Der er jo fra 1951 til i dag – 1996 – sket meget i Grønland og Grønnedal, og jeg har været så heldig at være på besøg i Grønnedal som Folketingsmedlem i 1974, som medlem af »North Atlantic Assembly« i 1979 samt med Folketin-

gets Forsvarsudvalg med daværende Forsvarsminister Hans Engell i august 1984.

Det har hver gang været en oplevelse at gense Grønnedal, og selvom meget er ændret og moderniseret siden begyndelsen er terrænet og omgivelserne stadig de samme.

Baseret på egne oplevelser og dagbøger:
John Arentoft.

Farvandsvæsenet

informerer skibsfarten og fritidssejlerne

Farvandsvæsenet har udsendt en folder, der fortæller, hvordan man formidler oplysninger om vandstand, vind, strøm, temperatur og saltholdighed i danske farvande til skibsfarten og lystsejlerne. Målingerne indhentes fra foreløbig 13 stationer, og de opdateres mindst 2 gange i timen.

Formidlingen af informationerne til skibsfarten foregår primært via VTS-Center Storebælt og Drogden Fyr, som har direkte forbindelse med Farvandsvæsenets database. I nær fremtid bliver VTS-Center Drogden ligeledes et formidlingscenter. Disse centre er bemandede 24 timer i døgnet og kan let kontaktes via VHF eller telefon.

Til brug for fritidssejlere er der i juni måned 1996 blevet oprettet en telefonservice, hvor man på telefonnummer:

32 96 99 66

- kan få de ønskede oplysninger. Denne telefonservice er et såkaldt »Voice Response« system, hvor man via telefonens trykknapper kan taste sig frem til det område og den type information, man ønsker. Servicen stilles vederlagsfrit til rådighed for brugerne, dvs. den koster ikke mere end selve telefonopkaldet.

1	2	3
Når De er opnået forbindelse skal De vælge fra hvilket område De ønsker data:	Når De har valgt område vil De blive bedt om at vælge hvilken type De ønsker:	Når De har modtaget de ønskede informationer har De følgende valgmuligheder:
Kattegat <i>tast 1</i>	Vandstand <i>tast 1</i>	Andre data fra samme havområde <i>tast 1</i>
Storebælt <i>tast 2</i>	Strøm <i>tast 2</i>	Data fra et andet havområde <i>tast 0</i>
Øresund <i>tast 3</i>	Temperatur og saltholdighed <i>tast 3</i>	Afslut <i>tast 9</i>
Vestlige Østersø og Smålandsfarvandet <i>tast 4</i>	Vind <i>tast 4</i>	
Ønsker De yderligere information <i>tast 8</i>		



Yderligere oplysninger om den nye telefonservice samt rekvirering af folderen kan opnås ved henvendelse til

Farvandsvæsenet
Overgaden o. Vandet 62B
1023 København K
Telefon: 32 68 95 00

Vierdaagse i Nijmegen 96

For første gang i flere år kunne deltagerne fra søværnet stille op til den 80. Vierdaagse i Nijmegen i Holland som et samlet hold under samme fane. Efter tidligere at have været i stald hos personel fra flyvevåbnet, skulle »flyvefiskene« endelig stå på egne ben.

Besætningen bestod i år af 11 gængere og en cykelordonans – et udpluk af søværnets brede vifte af ansatte:

Fanebærer SSG Henning »Mulle« Nielsen og SSG Jack Plum fra Frederikshavn; MOKS Peter Henriksen og OS Jens Brandt fra henholdsvis 1. og 5. eskadre, begge nu på CU; MOKS Peter Jørgensen fra Dråby; MSPEC Axel Vest Hansen, MAKS Mai-Britt Jensen og MOKS Dorthe Jørgensen fra MP-elementet i SOK samt rådighedspersonel fra Bevogtning og Nærforsvar PL-R Henrik Bekker, PL-R Rasmus S. Pedersen, SG-R Søren T. Thomsen og undertegnede som holdfører.

En tilsyneladende broget flok, som dog alle havde taget en uges ferie og betalt de 850,- kr. det kostede at tilmelde sig, med det ene ønske om at gennemføre 170 km march.

På grund af holddeltagernes store geografiske spredning, var det desværre ikke lykkedes at få iværksat en samlet træning, og kun omkring halvdelen af holdet

deltog i Hærvejsmarchen. Derfor startede holdet både tempo- og humørmæssigt forsigtigt ud tirsdag morgen. Men da først fødderne begyndte at gøre ondt, og marchsangene var blevet støvet af, smeltede holdet rigtigt sammen. Stemningen var derfor god, da vi nåede bowlingbanen, og efter en forfriskning satte kursen mod ølteltet i camp'en i følgeskab med enkeltgængerne OK Gunnar Cedermann og OK Tommy Toft fra SOK. Søværnets sidste enkeltgænger, OK Niels Vagn Sørensen fra Frederikshavn, havde på daværende tidspunkt siddet klinet til fjernsynsskærmen et par timer og set Tour de France efter dagens lynmarch.

Nijmegenmarchen er dog en hård nød at knække. Uden det helt rigtige fodtøj, gode ben og en ordentlig træning bliver kilometerne hurtigt lange. De følgende to dage steg temperaturen og luftfugtigheden til det uudholdelige, og selv med god opbakning fra et overvældende hollandsk publikum og en gæv cykelordoNancy blev holdet beklageligvis skåret ned til 7 gængere ved sidstedagens start. Som hovedregel plejer alle, der stiller op til fjerdedagen, at gennemføre. Søværnets hold var her ingen undtagelse. Holdet formåede endog at kæmpe sig op til en vaskeægte superpræstation.

Da først kedlerne var varmet op, tordnede det derudaf til tonerne fra de kendte slagere »Hey, hey rock and roll« og »We are the team«. Hold, som dagene i forvejen var kommet med spydige bemærkninger om dagens tal og tempi, måtte nu vige for den synkende skude. Den 41,1 km lange rute blev tilbagelagt på lige under 8 timer inklusive stop ved raster og timestop. Humøret var derfor højt, da vi med fråde i mundvigene nåede den endegyldige rast. Da var kræfterne til gengæld også brugt op, men med medaljer på brystet blev smilene hurtigt bredere.

Ikke overraskende stillede vi således 6 gængere til de sidste – og frivillige – 4 km ind mod Nijmegen bymidte, hvor holdene bliver hyldet af befolkningen, der har taget opstilling langs vejen, på altaner og hustage samt på store tribuner. Et skue og en stemning, som får alle til at glemme de sidste dages smerter, og dermed sætter prikken over i'et for en vidunderlig oplevelse. Minder, der får mange til år efter år i uge 29 at vende tilbage til lejren i Heumensoord.

Tak til hele den danske delegations deltagere for endnu en god tur.

På holdets vegne
SG-R BON Sune Birk Kerndrup



Søværnets hold i årets Nijmegen march



- lidt ned i knæene og »we are the team«

To amerikanske kadetters oplevelser på torpedomissilbåden HAMMER

Der var to amerikanske kadetter om bord i HAMMER, da skibet deltog i farvandsovervågningen i Kattegats Marinedistrikts område. Besætningen var i øvrigt sammensat af personel fra hele 4. Eskadre, som det er praksis for en enhed af lav beredskabsstatus, der kun i forbindelse med en farvandsovervågningsopgave midlertidigt overgår til en højere status.

De to amerikanske kadetter skriver – og vi gengiver deres artikel uden ændringer.

»Arriving on the 4th of August to the HDMS HAMMER, two United States Midshipmen, John W. Franklin and Michael L. Smith, were warmly met by her officers and crew. I, Midn. Smith, attend the University of San Diego, while Midn. Franklin attends the University of California at Berkeley. We are both in our last year of education and will receive our commissions in the United States Navy in May, 1997.

As first class Midshipmen our normal summer duties would consist of assuming the duties of a junior officer aboard a United States war vessel. Rather, we chose to spend our summer cruise abroad on a foreign exchange with the Royal Danish Navy.

On approaching the WILLEMOES Class fast patrol boat HAMMER we were both struck by the evident lethality of such a

small platform. On further explanation we found that not only was the HAMMER a very well armed vessel, but that its power plant also made it the fastest ship of the Danish Fleet. We were able to experience this speed on our first day when our Captain, LtCdr Rugaard Larsen, brought the HAMMER up to 33 knots in the open Kattegat.

Our next exercise was a SurfEx with a Spanish frigate just north of Læsø. We were able to witness the coordination and teamwork that occurred in the ops room of the HAMMER. The time with this crew ended in the secret Frømand base at Kongsør.

At Kongsør our old crew was swapped for new with LtCdr Thomas Bo Jeppesen taking command. That very day our ship performed exercises in coordination with the U.S. patrol boat Chinook and our countries respective special forces teams, The Navy Seals and the Danish Frømandskorps. The next few days were spent pat-



HAMMER 2

rolling the Kattegat and visiting the ports of Grenå and Skagen. During this time we were included in the normal watch rotation doing various navigational duties. We both learned a great deal about shoreline navigation, since our Navy very rarely operates in such shallow water. This was a unique educational experience that will be very beneficial to us when we return to the US Navy.

It has been a great honor to be able to take part in the daily operations of the HAMMER and its crew, but perhaps the greatest honor was the opportunity to take part in the salute and farewell to Admiral H. Garde. The ceremony was solemn and respectful and displayed the Danish Navy's deep regard for their fallen comrade.

As this is the last day of our voyage we feel it important to say that we have learned a great deal from the Danish Navy, lessons that could not have been learned if the chance to serve with Denmark had never been taken. We will take with us the greatest respect for the Danish people, their hospitality and professionalism. Again we say thank you.

Midn. John W. Franklin and
Midn. Michael L. Smith.



HAMMER 1

**-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

