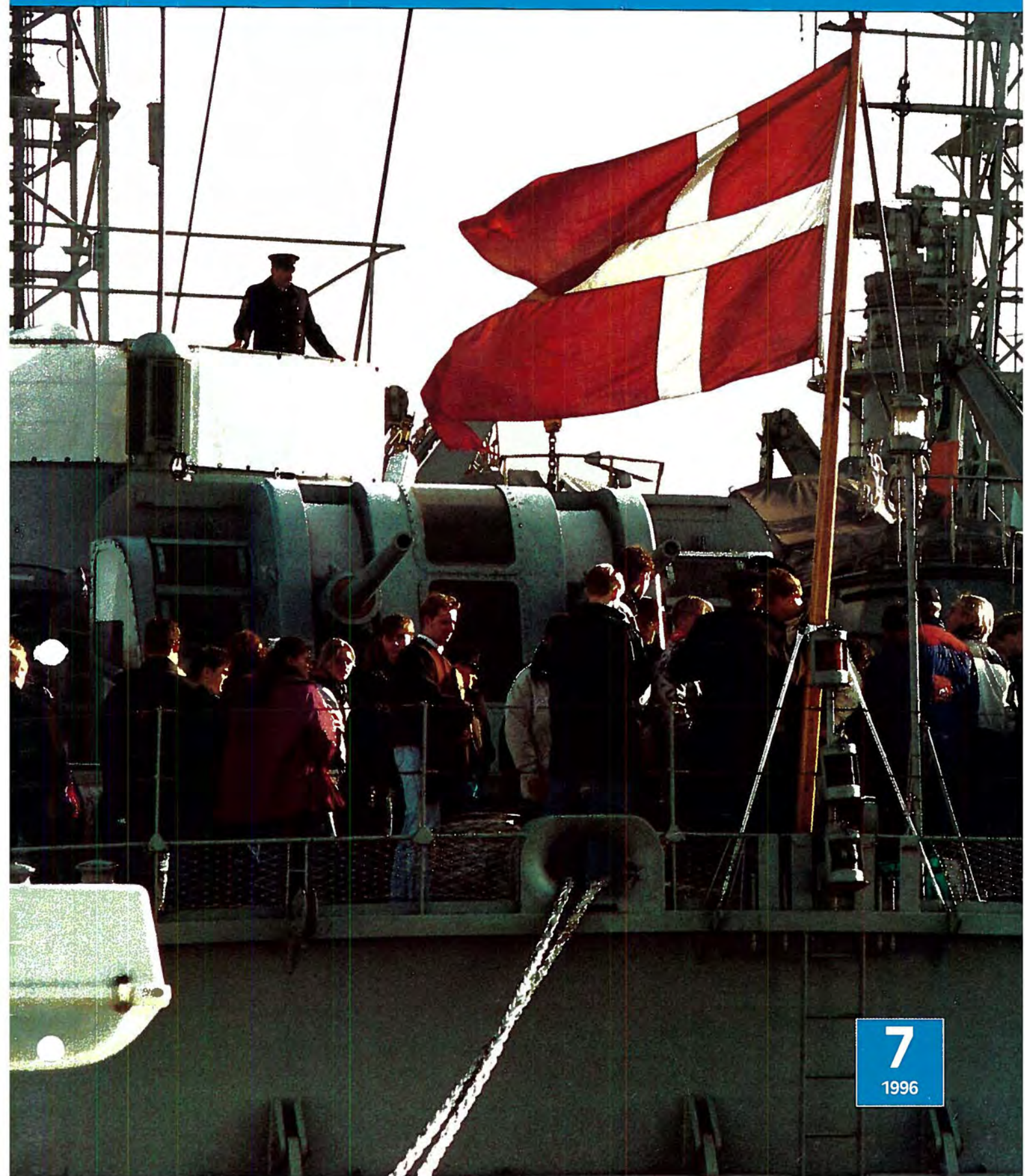




SØVÆRN

S

ORIENTERING



7

1996

Nyt fra Redaktøren

Hvert år plages alle samfundets ledere, såvel civile, private som militære af målopfyldelsens autodafer. Således også nærværende redaktør, selv om det denne gang er en selvskabt plage. I starten af indeværende årgang udsendte redaktionen en meget ambitiøs plan for udgivelse af 8 numre med tilhørende-mest-ønskede-emner-oversigt til søværnets tjenestesteder.

Her er en redaktørkommentar, der bygger på lidt »von-hören-sagen«, adskillige »fanbreve« og intensive studier i marken – hos de andre værn – ikke mindst gjort i forbindelse med planlægningen og udførelsen af »verdens største pressecenterfunktion i Danmark« under COOPERATIVE VENTURE 96 og BALTIC CIRCLE 96.

Vi er nu ikke så galt afmarcheret i søværnet, som mange går og frygter. Den lukkede og ganske misforståede pressepolitik er nu afløst af en mere åben politik. Det var den lukkethed og presseforskrækkelse, som i tidligere tider forhindrede noget af det virkeligt spændende og sommetider helt eventyrlige ved tjenesten i Flådens skibe og institutionerne på land i at nå ud til specielt den del af befolkningen, der har mulighed for at slutte sig til os på en eller anden måde – i kortere eller længere tid.

Den liste af emner redaktionen ønskede sig behandlet i bladet, indeholdt i virkeligheden et tilløb til en serie af informationsemner, der til brug i søværnet udmønter Forsvarskommandoens meget relevante liste over prioriterede informationsemner for hele forsvaret.

Uden at opstille en procentvis vurdering af den opnåede dækning, kan jeg godt sige, at det meste er nået, måske ikke helt på det høje og autoritative – næsten lærebogsagtige niveau, man kan opleve i andre publikationer i forsvaret, men på et oplevelsesmættet, selvoplevet dagligdags sprog, hvor alle kan være med. Og det er dette blads adelsmærke; at vi »snakker« sammen alle sammen!

Nu skal dette ikke forlede nogen til at tro, at ambitionsniveauet derfor er sænket. Tvært imod! At rekrutteringskurven til søværnet, ved alle gode kræfters hjælp, er vendt fra sin evindeligt negative tendens til noget positivt, må ikke blive en sovepude. Vi skal videre ad den vej – fordi vi alle ved, hvor vigtigt det er at finde kvalificerede medarbejdere til et søværn, der indenfor de sidste få år har genindtaget sin plads som nationens maritime vogter, både inden for kongerigets vandtilliggende og i forbindelse med de oversøiske engagementer det internationale samfund måtte kræve af Danmark..

GLÆDELIG JUL og GODT NYTÅR
fra redaktionen!

Sven Voxtorp



Redaktionen

Indholdsfortegnelse

Chefen for Søværnets operative Kommando har ordet	1
Melding fra 1. Eskadre	3
Seismiske projekter i farvandene omkring GRØNLAND og FÆRØERNE	5
Indvielse af den nye gymnastik- og idrætshal på Holmen ..	7
4. Eskadre på JMC 962	9
Camouflering i WILLEMOES-KL	11
Nordisk kadetstævne 1996	12
Studsø 1996 – kurven op!?	14
Familiesejlads – en herlig oplevelse!	16
VIBENS adoptionsbesøg i Neksø	19
OLFERT FISCHER i STANAVFORLANT 1996	22
Orlogsflådens historie	25
Åbent hus på Stevns	26
Mønstring af 1. Kompagni	28
CO-OPERATIVE VENTURE 96	31
Håndtering af asbestskader på søværnets skibe	35
THETIS Sommertogt 1996	36
On the job training	38
Udstilling	39
Fritid til søs!	40

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: Besøg om bord

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

Chefen for Søværnets operative Kommando har ordet

Ved afslutningen af et år er det for de fleste almindeligt at gøre sig nogle betragtninger over året, der nu er gået. Det vil da som oftest være de markante enkeltbegivenheder, der først melder sig. Derimod kan udviklingen i de mere daglige og tilsyneladende rutinemæssige aktiviteter let fortabe sig. Også her sker der imidlertid en udvikling – og en udvikling, som over tid bliver nok så væsentlig og betydningsfuld.

Jeg vil derfor søge at trække nogle af disse forhold op først.

Søværnet skal sikre evnen til at løse de pålagte operative, maritime opgaver. Denne evne er målsætningen, og det produkt af virksomhed skal bidrage til. Den operative evne er målet medens uddannelse, operativ træning og logistisk støtte er nødvendige forudsætninger for dets opnåelse.

De operative, maritime opgaver udgør aktuelt et tresidet opgavespektrum med krav om deltagelse i reaktionsstyrker, herunder i de stående flådestyrker som STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC og STANDING NAVAL FORCE CHANNEL, krav om opretholdelse af øvrige og velkendte operative aktiviteter i hjemlige farvande og i Nordatlanten med suverænitets-hævdelse, overvågning og varsling. Endelig er der kravet om at opretholde Flådens evne til at virke som en effektiv kampstyrke i overensstemmelse med det politiske pålæg om, at løsning af krigsopgaver i forbindelse med forsvar af territoriet og nærområdet i samarbejde med NATO-allierede altid vil være forsvarets hovedopgave.

Løsningen af andre opgaver må ikke kunne hindre forsvaret i effektivt og rettidigt at sikre nationens eksistens, integritet og suverænitet. Alle tre områder skal tilgodeses – og de dertil nødvendige aktiviteter skal gennemføres indenfor de givne ressourcerammer inklusive den rå-

dige arbejdstid.

Samtidigt skal personalet sikres en god og attraktiv dagligdag. I årets løb er der derfor foretaget en hel række ændringer i det daglige mønster netop for at sikre denne sammenhæng. Her skal nævnes: et ændret sejlads-mønster for inspektions-skibe med besætningsskift med fly, en ændret fordeling af farvands-overvågnings-opgaverne, en mindre reduktion i antallet af skibsdage til rådighed for marinedistrikterne, en generel opprioritering af indsatsen for at fastholde planerne for den enkelte, en indsats for at reducere »efter-uddannelsesefterslæbet« og om-lægning af vagt i skibe i basehavn, hvor teknik og ændrede forhold omkring ammunition og personel om bord tilsammen gør det muligt at bruge færre personer i den daglige vagttjeneste.

Dette og de ændrede sejlads-mønstre skal blandt bidrage til, at der ikke blot sikres balance mellem aktivitet og arbejdstid, men også til en løbende afvikling af den ikke ubetydelige frihedsgæld, vi har haft i nogle år.

Men det er ikke alene den operative indsats, der er justeret. Vil-kårene for den støttevirksomhed, der er en forudsætning for det endelige operative produkt ændres også.

Mest markant for de to specialskoler – Søværnets Taktik- og Våbenskole og Søværnets Teknikskole – som dels er flyttet sammen i nye og renoverede faciliteter på Nyholm og som



Chefen for Søværnets operative Kommando, Kontraadmiraal K. Winther

derudover begge har gennemført – og fortsat er i gang med – interne reorganiseringer. Herudover er Havarikursus nye anlæg i Hvims ved Frederikshavn taget i brug. Ialt ændringer, som vil bidrage til at give endnu bedre effekt af den rådige skolekapacitet og dermed forbedre muligheden for at opfylde søværnets behov for veluddannet personel.

Indfasning af nyt eller moderniseret materiel har også krævet en betydelig indsats både af Søværnets Materielkommando og af det personel fra eskadrerne, der som besætninger har været med til at få enhederne gjort operative. Af markante enkeltprojekter skal nævnes: levetidsforlængelse og modernisering af de fem undervandsbåde, hvor vi nærmer os vejs ende og nu kan se frem til en fornyet operativ indsats, efterhånden som materielopkøringen afsluttes, færdigmelding af det første FLEX-minerydningsmodul og omfattende aktivitet omkring næste moduler, nye og større droner og forsøg med minestrykningsprototy-

pen, fortsat arbejde med FLEX ASW- og kampmoduler og dermed både materielopkøring og uddannelse af besætninger.

Samlet en væsentlig aktivitet, der ofte – her og nu – ses som en begrænsning for anden operativ indsats, men hvis vi også i fremtiden skal have en effektiv og moderne, operativ flådestyrke, er den afgørende nødvendig.

Med dette har jeg villet erindre om vigtige udviklinger, der ellers kan være tilbøjelige til at blive overset som del af hverdagen.

1996 har imidlertid også været et år med mere umiddelbart synlige begivenheder. Blandt andet – som resultat af forsvarsforliget for 1995-99: Overførsel af istjenesten til søværnet per 1 januar – umiddelbart ved start af den første isvinter i 9 år.

Overførsel af driftsansvaret for miljøskibene den 1 januar og siden som del af den fortsatte trinvis delegering på dette område overførsel af ansvaret for forureningsbekæmpelse til søs til søværnet.

Reduktion af udrustningsniveauet af WILLEMOES- klassen, hvor vi per 1 oktober reducerede med en besætning, således at nu kun fire af de i alt ti enheder er normalbemandede i fredstid. De skal så blandt andet bidrage til at opretholde mobiliseringsbesætninger til de øvrige enheder.

Minelæggeren FALSTER deltog

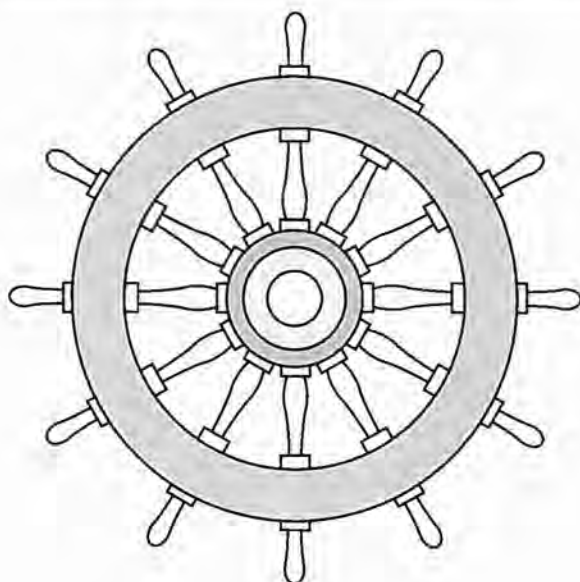
som kommando- og støtteskib for en tysk-hollandsk-belgisk minestyrke i et tre måneders togt til den amerikanske østkyst, og korvetterne NIELS JUEL og OLFERT FISCHER har som enheder i STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC for første gang krydset Atlanten med anløb af amerikanske og canadiske havne – og for NIELS JUEL tillige de tidligere dansk-vestindiske øer.

Samarbejdet indenfor rammerne af Partnerskab for Fred er fortsat med øget kontakt til flåderne fra Estland, Letland og Litauen samt Polen og tillige med et fornyet og styrket samarbejde med den svenske marine.

Herudover repræsenterede HVIDBJØRNEN nationen ved markering af den russiske flådes 300 årsdag i juli måned med besøg i Kaliningrad.

I det meste et travlt og et positivt år. Men desværre var ikke alt vel. Flyveulykken på Færøerne den 3 august 1996, hvor 9 mennesker og blandt dem admiral Hans Garde og hans hustru, mistede livet, kaster vedblivende en skygge over dette år. Der er atter grund til at mindes dem med taknemmelighed, og med det til at fortsætte vores virksomhed med energi og vilje til at tage nye udfordringer op.

For nye udfordringer – de kommer med sikkerhed også i 1997. Jeg ønsker alle en glædelig jul og et godt 1997.



1996 har været et forandringens år i 1. Eskadre. Ideer, der har været diskuteret igennem mange år, er blevet bragt ud i livet. Det kan derfor være på sin plads her ved årets udgang at give en melding fra eskadren – om de forandringer, der er sket og hvordan fremtiden tegner sig.

Isbryderne

1. Januar 1996 blev de fire statsisbrydere overført til Forsvarsministeriets område, og i denne forbindelse lagt ind under 1. Eskadre. Isbryderne var allerede på dette tidspunkt klar til den kommende iskampagne. Derfor var den eneste synlige ændring, at de nu begyndte at føre orlogsflag. Under iskampagnen kom som bekendt alle fire isbrydere i arbejde. Der blev indhøstet mange erfaringer om drift, isbrydning, personelforhold og materiel både på navigations-, kommunikations- og fremdrivningsområdet.

Efter iskampagnen er disse erfaringer og den nye viden de gav nedskrevet i en fyldig skibsorganisationsbog, som kan gå i arv til kommende besætninger.

Isbryderne, bortset fra ELBJØRN, har i sommer været i dok og er blevet materielmæssigt klargjort til den kommende vintersæson. I midten af november blev besætningerne samlet og gennemgik træning ombord. Som noget nyt er der nu udstykket to besætninger til hvert skib, og der er lavet en tjenesteplan for bemanning med en måned ombord og en måned i land. Tjenesteperioderne er fastlagte med datoer, hvorved tjenestestederne og de enkelte personer kan planlægge tjeneste, kursusdeltagelse og frihed uden

Melding fra 1. Eskadre



at komme i konflikt med tjenesten ombord i isbryderne.

ELBJØRN afventer beslutning om sin videre skæbne, men det står klart, at der er brug for mindst fire operative isbrydere under en vinter, hvor de danske farvande er lukket med størket vand.

Nyt Sejladsmønster For Inspektionsskibene

I februar blev der truffet beslutning om at afprøve et nyt sejladsmønster for de fem store inspektionsskibe. Der var flere vigtige grunde til denne beslutning. For det første at skabe mulighed for en tjenesteomgang for besætningerne, der på en gang kunne give balance mellem besætningernes sejltilid, afvikling af optjent frihed og mulighed for at gennemgå krævede uddannelser. For det andet samtidigt at kunne udnytte THETIS-klassens store udholdenhed og ikke mindst det forhold, at disse enheder er mindre vedligeholdelseskrævende end de gamle enheder af HVIDBJØRNEN-klassen.

Ved fastlæggelsen af sejladsmønsteret var det af afgørende betydning, at det enkelte besætningsmedlem, som det hidtil har været praksis, skulle være tilknyttet en bestemt besætning, som igen har et bestemt skib. Endvidere måtte omskiftninger ikke have en hyppighed, der kunne degradere på Grønlands Kommandos eller Færøernes Kommandos evne til at løse deres opgaver. Skibene skulle altså også bevare samme høje operative niveau og beredskab som hidtil.

Det blev derfor besluttet, at lade to inspektionsskibe gøre fast tjeneste i Nordatlanten ved Grønland og Færøerne i en periode på op til 9 måneder. I denne periode omskiftes de to besætninger på hver enhed med mellemrum af to en halv til tre må-

neder. Omskiftningerne foretages med fly over Vagar eller Reykjavik lufthavne, således at tiltrædende og aftrædende besætning benytter samme fly. Det er derfor en afgørende vigtig at den tiltrædende besætning er fuldt uddannet og operativ.

Af de øvrige tre store inspektionsskibe vil THETIS være disponeret til seismiske undersøgelser med en fast tilkommanderet besætning. Inspektionsskibet BESKYTTEREN vil have tildelt en fast besætning, og denne enhed sejler togter i Nordatlanten efter behov, d.v.s. mindst en gang om året, og fungerer ellers som reserveenhed og deltager i farvandsovervågningen samt øvelser i danske farvande.

Det fjerde inspektionsskib af THETIS-klassen har en fast besætning, og skibet vil være under reparation, til eftersyn eller deltager i farvandsovervågningen og øvelser i danske farvande. Herudover er dette skib også reserveenhed for skibene i Nordatlanten eller kan på kort varsel sendes som supplement til skærpelse af patruljering efter behov.

Dette nye sejlads-mønster har været afprøvet siden april, og der er foretaget fire udskiftninger af besætninger med civil charterfly. Resultatet har været meget tilfredsstillende både hvad angår de personelle forhold, overleveringer mellem besætningerne, skibenes driftssikkerhed og materielmæssige forhold, men ikke mindst ved at enhederne og deres besætninger har haft et tilfredsstillende operativt niveau og beredskab.

Prøveordningen med nyt sejlads-mønster skulle evalueres i oktober, men på grund af de indhøstede erfaringer og resultater har Søværnets operative Kommando allerede besluttet at forlænge ordningen til også at gælde i 1997.

Divisionsinddeling

Enhederne i eskadren er nu inddelt i divisioner, der hver ledes af en divisionschef, som bl.a. er ansvarlig for skrivning og opdatering af enhedernes skibsorganisationsbøger samt for koordinering af alle de sager, der er fælles for skibene i divisionen.

- **Division 11** består af inspektionsskibet THETIS, der er ombygget som seismisk skib.
- **Division 12** omfatter de tre øvri-

ge inspektionsskibe af THETIS-klassen, TRITON, VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN. Disse enheder udfører patruljetjenesten ved Færøerne og Grønland sammen med inspektionsskibet BESKYTTEREN.

- **Division 13** består af inspektionsskibet BESKYTTEREN, der er det eneste skib i klassen.
- **Division 15** er de fire isbrydere ELBJØRN, ISBJØRN, DANBJØRN og THORBJØRN.
- **Division 19** omfatter de tre inspektionsskuttere, som udfører den kystnære patruljetjeneste ved Grønland. TULUGAQ, AGPA og AGDLEK.

Motorbådene i Land

Hvert af inspektionsskibene er udrustet med to motorbåde, som imidlertid er blevet meget lidt anvendt i de senere år, hvor al transport udføres med de lettere håndterbare gummibåde. Eskadren foreslog i foråret, at bådene blev taget i land fra alle skibene sammen med det tilhørende davitarrangement. Det ville gøre vedligeholdelsen nemmere og medføre en materielmæssig besparelse, uden at reducere skibenes operative beredskab.

Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando har godkendt ilandtagningen og i forbindelse med BESKYTTERENs eftersyn på Århus Værft er ændringen foretaget. De øvrige inspektionsskibe følger efter i løbet af 1997.

På BESKYTTEREN er det planen at anbringe gummibådene midtskibs på motorbådenes gamle plads. Man kan derved undgå den nuværende baksning med gummibåden på helikopterdekke. På THETIS-klassen vil der blive lavet beslag til godscontainere, hvor motorbådene nu er placerede.

Fokus på

Anti-Submarine Warfare

Eskadren har sat fokus på THETIS-klassens anvendelse som antiubåds-skibe. Dette vil derfor i fremtiden blive en af eskadrens specialiteter i lighed med fiskeriinspektion, søredning og stationstjeneste. Skibene har vist sig effektive på området og gjort en god indsats under ubådschefskurserne. Samarbejdet med 5. Eskadre

vil blive udbygget så flere af antiubådsøvelserne også har undervandsbåde med. Det er eskadrens mål i løbet af få år at kunne deltage i de mere avancerede Joint Maritime Course (JMC) øvelser i Skotland. THETIS klassen har med den variable dybde-sonar fået en god og moderne sensor til lokalisering af neddykkede undervandsbåde.

Efter de nuværende planer vil skibene blive udrustet med moderne våbensystemer til uskadeliggørelse af fjendtlige ubåde ved årtusindskiftet. For øjeblikket er enhederne udrustet med dybd bomber, der er nødvendige i farvandsovervågningen og ved håndhævelse af suveræniteten.

Helikopteroperationer

Der er nu givet grønt lys for, at andre helikoptere end LYNX kan foretage landing ombord i inspektionsskibene. Indtil videre er der tale om følgende helikoptertyper:

- DOLPHIN der opereres af Den Islandske Kystvagt.
- Mærsk Air BELL 206 der opereres af Grønlandsfly og det færøske flyselskab Strandfaraskip.
- BELL 212 fra Grønlandsfly og Mærsk Air.
- ECUREUIL AS550 som bl.a. anvendes af Grønlandsfly, Den Islandske Kystvagt og Hærens Flyvetjeneste.
- SUPER PUMA fra Mærsk Air, Den Islandske Kystvagt og redningstjenesten i Sverige.
- SOKOL også benævnt ANAKONDA samt
- MI-2 HOPLITE helikopterne fra redningstjenesten i Polen.

Under inspektionsskibenes anløb af Reykjavik er det herefter normalt, at der udføres samarbejdsøvelser med den islandske redningshelikopter DOLPHIN. Erfaringsniveauet blandt helikopterbesætningerne og på skibene er nu så højt, at man kan støtte hinanden under redningsoperationer i Danmarksstrædet og farvandet rundt om Island. Eskadren arbejder på at tilsvarende øvelser kan gennemføres med civile helikoptere ved Grønland og Færøerne, hvilket vil betyde en stor effektivisering af den samlede redningstjeneste i området.

1.Eskadre

Seismiske projekter i farvandene omkring GRØNLAND og FÆRØERNE

Forsvarskommandoen har senest 4. oktober 1995 indgået aftale med firmaet NUNAOIL A/S vedrørende KANUMAS-projektet og andre seismiske projekter i farvandene omkring Grønland og Færøerne.

Denne aftale er en fortsættelse af aftaler indgået mellem de samme partnere i 1991 og 1994, idet nuværende aftale er den anden 5-års aftale, der er i kraft for så vidt angår anvendelsen af THETIS m.fl. i den seismiske dataindsamling.

KANUMAS-projektet, der har været i kraft fra starten i 1991, omfatter et undersøgelsesområde ud for Nordøstgrønlands kyst samt et undersøgelsesområde ud for Nordvestgrønlands kyst. Navnet kommer fra projektets lange navn – **KALAAIT NUNAAIT MARINE SEISMIC PROGRAMME** – hvis danske titel er **DET SEISMISKE UNDERSØGELSESPROGRAM VEDRØRENDE HAV- OG FJORD-OMRÅDER I VEST- OG ØST-GRØNLAND**. Med indgåelsen af aftalen af 4. oktober 1995 omfatter projekterne såvel det oprindelige KANUMAS-projekt samt seismiske projekter i grønlandske samt i færøske farvande.

Søværnet er involveret i projekterne derved, at inspektionsskibet THETIS sejler i charter for NUNAOIL A/S og udfører den seismiske dataindsamling. Derigennem viderefører THETIS den tradition, der gennem århundreder har været for, at Flådens skibe og søværnets personel deltager i videnskabelig indsamling samt geografisk og oceanografisk udforskning. Søværnet har specielt deltaget i udforskningen af Grønland og omgivende farvande, hvilket ses af det faktum, at mange



tidligere søofficerers navne er markeret for eftertiden ved at være grønlandske stednavne.

Der er imidlertid en stor forskel mellem de visuelle opdagelsessejladser som udførtes i 17. til 19. århundrede til de seismiske opmålingstogter i polarisen ved Nordvest- og Nordøstgrønland samt andre farvande omkring Grønland og Færøerne, som i disse år udføres af THETIS, den ombordværende helikopter og Flyvevåbenets Gulfstream fly, der støtter arbejdet i isfyldt farvand med optagelse af isforekomster ved hjælp af radar (SLAR).

Samtidig med beslutningen om at udføre seismisk opmåling ved Grønland blev det efter undersøgelser af forskellige muligheder besluttet, at inspektionsskibe af THETIS-klas-

sen, der den gang var under bygning, skulle udgøre platformen for undersøgelserne. THETIS med byggenummer et var i gang med de operative afprøvninger. Den udpegedes derfor som den fremtidige seismiske enhed.

Ombygningen af THETIS omfattede en ændring af agterskibet over vandlinien, hvor der i stedet for en lille hækport skulle installeres en 5,5 meter bred hydraulisk hækport, i hvis åbning det op til 6 km lange seismiske kabel og de fire kabler til luftkanonerne skulle sættes, slæbes og bjerges. Agterdækket med beboelse og storesrum ændredes til et stort arbejdsdæk, hvor der er opsat 2 tromler til de seismiske kabler. I tilknytning til agterdækket benyttes sidefløjene til tromler for de kraftige trykluftslanger til luftkanonerne. I

bagbord side er indrettet instrumentrum og operationsrum for den seismiske opmåling. I agterskibet er endvidere indrettet rum i den tidligere skibslast for 5 store luftkompressorer, der leverer trykluft til luftkanonerne. Skibets beboelse er endeligt ændret, således at den »seismiske besætning« kan underbringes om bord.

Seismisk opmåling består kort fortalt i en lydundersøgelse af jordskorpens øverste lag, med henblik på at danne sig et billede af bjergarternes geologiske struktur. Den geologiske struktur kan derefter ved sammenligning med de geologiske forhold på jordoverfladen sættes i relation til bestemte bjergarter – og til tidsperioder for deres dannelse. Geofysikerne kan så ud af dette »røntgenbillede« af de øverste ca. 10 km af jordskorpen udpege de områder, hvor der kan være mulighed for at gøre olie- og gasfund.

Seismiske undersøgelser har været udført siden begyndelsen af 30'erne, men først med udviklingen af den elektroniske databehandling i 60'erne blev det muligt at bearbejde de enorme datamængder, der indsamles under en dynamisk og vedvarende måling. Den indsamling, der indtil nu har været udført under den igangværende del af projekterne, er en to-dimensional billedopbygning med stor afstand mellem datalinierne, således at man kan danne sig et generelt billede af forholdene. Den anvendte teknologi er fra 80'erne og således moderne. Den svarer generelt til andre seismiske enheders udstyr. Ved praktisk anvendelse i isen har det vist sig, at THETIS seismiske grej kan tåle ganske store belastninger – ikke mindst kontakt med isen uden at lide overlast.

Baggrunden for at udføre undersøgelserne ved Grønland daterer sig fra midten af 80'erne, hvor der blev foretaget indledende undersøgelser af mulighederne for gennemførelse af seismiske undersøgelser ved Grønland. Omtrent samtidig blev firmaet NUNAOIL A/S oprettet som aktieselskab (1985) med henblik på varetægelse af den fælles danske og grønlandske, offentlige deltagelse vedrørende mineralske råstof-



fer i Grønland. NUNAOIL A/S ejes af den danske Stat og Det Grønlandske Hjemmestyre med halvdelen til hver. I 1989 blev NUNAOIL A/S sammen med 6 udenlandske selskaber givet tilladelse af Energiministeriets Råstofforvaltning for Grønland til i fællesskab at udføre et regionalt seismisk undersøgelsesprogram i Grønland.

De 7 olieselskaber, der med lige store andele er med i KANUMAS-projektet er:

- NUNAOIL A/S, Grønland
- BP Petroleum Development Ttd, London
- STATOIL, Norge
- ESSO Exploration Greenland Ltd, Bahama
- Japan National Oil Corporation, Japan
- SHELL KANUMAS A/S, Danmark
- TEXACO Exploration Greenland Inc, Liberia.

Selskaberne havde som arbejdsforpligtigelse påtaget sig at udføre tre hele skibssæsoner i det nordlige og centrale Østgrønland og en hel skibssæson i det nordlige Vestgrønland samt at bearbejde og fortolke de indsamlede data. Dette program er i princippet afsluttet med udgangen af 1995, hvor THETIS gennemførte det hidtil sidste opmålingstogt på Nordøstgrønland.

Fra 1991 er der således udført seismiske undersøgelser i grønlandske farvande, og fra 1996 i færøske farvande, og der er i alt 5 sæsoner »skudt« ca. 25000 kilometer i bl. a. isfyldt farvand. THETIS har vist sig at leve op til forventningerne.

THETIS løsning af opgaven i et meget barsk og vanskeligt miljø har vakt berettiget opsigt inden for olieeftersøgningsbranchen. Erfaringerne på verdensplan med hensyn til operationer i arktisk område er i realiteten få. Det kan konstateres, at Søværnet gennem samarbejdsaftalerne med NUNAOIL A/S er bi-bragt kendskab til et ganske nyt felt. Projekterne har samtidig den øjen-synlige fordel, at forsvarrets øvrige opgaver på Grønland og Færøerne samtidig løses i forholdsvist stort omfang. Her tænkes ikke alene på tilstedeværelse og suverænitets-hævde i ellers øde områder, men også på de assistanceopgaver, der i et vist omfang er udført, medens den seismiske opgave løses.

FREMTIDEN tegner sig umiddelbart lyst med hensyn til seismiske undersøgelser i Nordatlanten. Fællesrådet for mineralske råstoffer i Grønland har i efteråret 1996 indstillet at »Statoil-gruppen« får tilladelse til at lede efter og eventuelt udnytte olie- og naturgasforekomster på Fylla-feltet ud for Nuuk. Følges denne indstilling op med en tilladelse, vil det medføre, at der skal udføres seismisk opmåling på banen i 1997, hvorefter der er mulighed for at udføre prøveboringer i 1998. Der er endnu store interessante områder på Nordvest- og Nordøstgrønland, der venter på at blive yderligere udforsket, og på Færøerne er den seismiske aktivitet i hastig vækst. THETIS bliver tilsyneladende ikke arbejdsløs som seismisk enhed i en overskuelig fremtid.

1.Eskadre

Indvielse af den nye gymnastik- og idrætshal på Holmen



Ved indvielsen afholdt Chefen for Marinestation Holmen følgende tale:

»Jeg er meget glad for, og stolt over, at jeg i dag på Marinestation Holmens vegne kan være med til at indvie Marinestationens nye idrætshal her i den gamle Planbygning på Nyholm. At vi står her i dag, er i virkeligheden kulminationen på en lang og meget broget udvikling.

Jeg skal ikke trætte nogen med en detaljeret beskrivelse af denne udvikling, men der skal ikke være tvivl om, at vi står på et historisk sted.

Hvis der alligevel måtte være enkelte, der ikke helt er med på den kendsgerning, bør vi måske et øjeblik lade tankerne gå tilbage til de første dage i juni 1680, hvor der gik brand i en handelsskude, som lå forøjet på strømmen nær orlogsskibene ovre på Bremerholm. Cirka der, hvor Havnegade er ligger i dag.

Heldigvis blev branden slukket, inden den nåede at brede sig til Flådens skibe. Hændelsen fik imidlertid Generaladmiralløjtnant Niels Juel og Admirallitetsråd Henrik Span til at fremme planerne om anlægget af Flådens Leje og skibbyggeriet på Nyholm, således at Hans Majestæt Christian den Femte, den 8. april 1690, kunne skrive til de herrer: »Vor allernådigste vilje og befaling er, at indpæling og opfyldning mellem Flådens dok og Christianshavns boldværk sker og gøres«.

Og her er vi så fremme ved begyndelsen på en foreløbig 306 år gammel historie om Marinen og øerne på Holmen.

Allerede i 1691 bestemte Admiral Span, at der her, lige nøjagtigt her, hvor vi står, skulle oprettes et materialeskur med en lille smedje, nord for bedding nr.1 på Marsmarken, hvor kølen til den første nybygning, linieskibet DANNEBROG, allerede var blevet strakt.

I takt med etableringen af øvrige

beddingsværker, viste det sig hurtigt, at både materialeskuret og smedjen blev for små således, at Kommandørkaptajn Suhm i 1720 besluttede at erstatte det simple materialeskur med et skabelon- eller spantehus, hvor man var i stand til at fremstille spanteskabeloner i fuld størrelse. Spanteskabeloner som blev brugt som forlæg for udhugning af egetræsspanterne til nybygningerne på beddingerne.

Udviklingen af skibbyggeriet på Nyholm gik imidlertid så hurtigt, at skabelonhuset allerede i 1764 var blevet for småt og blev nedrevet, for at blive erstattet af Philip de Langes Planbygning med tvedelt tag, hvor man samtidig kunne hugge og samle spanter til to skibe. Planbygningen blev mod syd udvidet med Arkitekt Jardins pavillionbygning, hvorfra Kongehuset kunne overvære søsætningerne fra beddingerne.

Imidlertid gik den teknologiske udvikling jo stærkt. I 1852 blev det sidste linieskib søsat her fra Nyholm,





og bygningen af Marinens nye jern-, stål- og panserskibe blev i stigende omfang gennemført på Dokøen. Den sidste søsætning fra Nyholm skete i 1926. Hermed ophørte funktionerne i Planbygningen, der allerede i 1912 var blevet ombygget. Det tvedelte tag blev erstattet af det, vi kender fra i dag, og Planbygningen blev indrettet til kulsukur.

Denne skæbne overgik Planbygningen indtil behovet for beredskabslagre af kul svandt ind med sikringsstyrkens hjemsendelse efter afslutningen af første Verdenskrig.

I perioden indtil afslutningen af anden Verdenskrig blev Planbygningen anvendt til depotformål. Ind imellem var der også planer om at indrette et Marinemuseum i bygningen. Planer der som bekendt aldrig blev gennemført.

Efter besættelsen blev der i 1948 indrettet pistolskydebane i Planbygningen og som sådan blev den flittigt benyttet, uvidende om de planer for en glørværdig fremtid, der var blevet udarbejdet i forbindelse med den nyligt gennemførte udflytning af dele af Søværnet fra øerne på Holmen.

Som et led i denne udflytning skulle

Søværnet som bekendt rømme dele af øerne, herunder Frederiksholm med det gamle Gymnastik- og Eksercerhus og omgivende udendørs idrætsanlæg samt Margretheholm, med den gamle Luftmarinestation-bygning, fodboldbaner m.v.

På den baggrund blev Arbejdsgruppen vedrørende etablering af idrætsfaciliteter på Nyholm (AG FUT) nedsat, og på grundlag af dens anbefalinger skrev Implementeringsgruppen vedrørende Udflytning fra Holmen i AUG 1993 et forslag til programgrundlag for renovering af bygning 15 (Planbygningen) på Nyholm.

Sammen med forslag om udendørs baner på Marsmarken, spring- og kastebanerne i Officersskolens have samt pistolskydebanen i skolens kælder var der skabt et planlægningsgrundlag for etableringen af idrætsanlæggene på Nyholm.

Pistolskydebanen har vi taget i brug og i dag indvier vi det nye indendørsanlæg. Næste sommer kan vi begynde at anvende banerne på Marsmarken.

Så mangler vi kun at overføre sejlfartøjsmateriellet fra Margretheholm over til Krudtløbet, inden vi er

helt færdige med vort kommende idrætscenter.

Idag kan vi imidlertid koncentrere os om officielt at indvie det største af projekterne, nemlig vor nye idrætshal med boldbaner, motionsrum, omklædnings-, bade- og toiletfaciliteter m.v.

Vi på Marinestationen er stolte af vor nye hal, for vi ved, at det vil blive til glæde for hele søværnet, til glæde for elever, kursister og stabe på søværnets skoler.

For besætningerne på skibene, når de besøger os her, for ledelse og medarbejdere på »SMK CL«, for Marinestationens personel, kort sagt for alt søværnets personel, militært som civil, der enten har sin daglige gang her på Nyholm, eller kommer forbi for at besøge os.

Tak til Forsvarets Bygningstjeneste for den smukke ombygning.

Tak til søværnet, fordi det har været muligt at få placeret idrætshallen her på Nyholm, og tillykke til os alle sammen med den nye æra, den gamle Planbygning nu vil være den smukke ramme om.

Brug den flittigt. Det er den indrettet til.

4. Eskadre på JMC 962

4. Eskadre deltog i år for andet år i træk i JMC 962. JMC (Joint Maritime Course) var ved grundlæggelsen i 1946 et Anti Submarine Warfare (ASW) kursus, men har i løbet af de 50 år der er gået, efterhånden udviklet sig til at omfatte deltagelse af enheder under, på og over vandoverfladen, hvilket vil sige, at man nu opererer i et såkaldt »mul-ti threat environment«. Med de sidste par års tilmelding og deltagelse fra torpedomissilbåde, er der føjet atter en trussel (hovedpine!) til de respektive »warfare commanders« overvejelser.

Netop betegnelsen kursus og altså ikke øvelse, blev af Joint Maritime Operations Training Staff (JMOTS) understreget flere gange i løbet af briefing mandag morgen. På JMC er det et tilbud, og vægten lægges på, at få trænet sin enhed, sin besætning og ikke mindst sig selv, i lige netop det (de) speciale(r) man nu har. Fra Commander Task Force (CTF) om bord i HMS Invincible, ned til yngste skibschef.

Det er således ikke et spørgsmål om det at vinde krigen, men om at være med.

Eller sagt med styrkechefens egne ord: »You supply the toys, we supply the playground«.

Således var det, at torpedomissilbådene NORDBY og SUENSON afgik til JMC 962 mandag den 3. juni 1996 kl. 1200.

Dagen forinden var tankfartøjet SKINFAXE, som under det næsten en måned lange togt skulle levere olie til bådene, sejlet fra Flådestation Korsør.

Til forskel fra sidste år lå de indledende aktiviteter på den skotske vestkyst. Dette medførte, at forlægningen blev væsentligt længere, næsten 1100 sømil fra Flådestation Korsør, via Kieler kanalen, til Fort Greenock, hvor bådene, tankfartøjet samt korvetten Offert Fischer mødtes til briefing på Clyde submarine Base, 6. juni.

I weekenden før aflagde 4. Eskadre for første gang officielt besøg i Dublin, Irland – et særdeles velkomment indslag for alle parter, at dømme efter reaktionerne.

JMC er inddelt i to faser. En work-up fase, hvor der fra træningsstabens side er udgivet et serialiseret program med en række øvelser, for derigennem såvidt muligt at tilfredsstille alles træningsbehov, samt en kampfase.

Ambitionsniveaet starter realistisk, men øges hurtigt, således at enhederne efter 5 dages intensiv træning, gerne skulle være fuldt kampklare.

Krumtappen i kampfasen er krisestyringen fra styrkechefens side, herunder udgivelse af Rules Of Engagements (ROE's) til cheferne, efterfulgt af en gradvis optrapning af hændelser, indtil tålmodigheden svigter og slaget bryder løs.

Work-up fasen blev indledt med en eskortering af skib gennem minefyldt farvand på floden Clyde. Det lykkedes alle skibe på fornemste vis at komme uskadt igennem.

Scenen var derved sat.

De følgende dage var fyldt med øvelser så alle enhederne kunne føle hinanden på tænderne.

Hvem skal have hvad at vide, hvornår, læssevis af retransmissioner på »broadcast'en«, hvor bliver den »Opgen« af, hvorfor siger »Ardito«

»fåge-tråådde« og ikke Foxtrot.

Det blev dog hurtigt klart, at de kommanderende fik struktureret deres styrker mere og mere effektivt.

Et klart højdepunkt på JMC, er det store antal skarpe skydninger, som finder sted.

Der var planlagt skydringer med Exocet (HMS Boxer alene med 4(!) krigsskud), Standard Sea dart, Sea Sparrow og masser af skydning mod mål i land (NGS). Det skal i denne forbindelse nævnes, at den tyske torpedomissilbåd DACHS skød en Exocet direkte mod destroyeren LÜTTJENS, for hvem det (meget nyttigt!) lykkedes at nedskyde Exocet'en med et Pomona Standard missil.

For NORDBY og SUENSON var torsdag den 13. juni »NGS – dag«.

Bådene havde her en sjælden mulighed for engagere mål på den tørre side af kystlinien. Under skydningen blev der blandt andet afgivet én salve af 31 krigsskud (HE) på landmålet, som derefter blev rapporteret nedkæmpet af Spotterne. »NGS« er stadig under udvikling i 4. Eskadre, men ser ud til at virke effektivt.

Søndag var der heldigvis indlagt en lille »kunstpause«, som muliggjorde et taktisk anløb af den lille havn Kyle of Lochalsh – Danmark skulle jo møde Kroatien i EM.

Skinfaxe var sejlet i forvejen for at agere picket, og skulle så samtidigt arrangere en Tv-fodbold-komsammen på den lokale pub, når bådene kom ind senere. Selskabet var godt, men resultatet som bekendt nedslående.

Da kampfasen var startet lørdag, blev det besluttet, at bådene ville søge at falde fjenden i ryggen ved at sejle igennem Skotland (den Caledonske kanal). Søkort blev bestilt i

Stornoway. En hurtig opringing hjem til en kollega fra 1. Eskadre som nyligt havde været igennem i sin inspektionskutter, og alt var klart.

Det var en stor og naturskøn oplevelse for besætningerne, ikke mindst passagen af de 29 sluser, hvor de forreste sceptre flere steder måtte lægges ned for at båden overhovedet kunne være der. En henvejelse til 815 Squadron om muligheden for at få en Lynx ud til Photex, resulterede i, at der kom fire.

Alt imens bådene lavede denne taktiske, maritime knibtangsmanøvre, lavede Skinfaxe besejlingsøvelse rundt om Isle of Skye.

Som følge af god medstrøm var man i forhånd på bestikket, og det var derfor muligt at deviere fra ruten og sejle op i bunden af Loch Harport, hvor destilleriet »Talisker« lå. Her blev der ankre op, og besætningen aflagde »høflighedsvisit« på skift.

20. juni stod der »Battle of the Minches« på plakaten. Dette markerede kampfasens sidste begivenhed og afsluttede den danske deltagelse i JMC 962.

Det havde igen været en udbytterig deltagelse for os danskere. Man havde atter kunnet gøre opmærksom på en skibstype, som alt for få udenlandske »Warfare Commanders« er fortrolige med. Tydeligt var det dog, at interessen for »littoral warfare« og »FPB intergration« var og er på dagsordenen. Dette understreges af, at man ønskede at træne et hangarskib (HMS Invincible) i denne disciplin.

Der var under hele JMC stor nysgerrighed, omkring såvel danske som tyske torpedomissilbåde – uden tvivl også respekt for disse vore hurtige, mobile og slagkraftige kampenheder.

4. Eskadre

I april/maj 1996 deltog 4. Eskadre traditionen tro i NATO-øvelsen BOLD GAME – en torpedomissilbådsøvelse med deltagelse af tyske, norske og danske enheder. Øvelsen indeholdt en lang række taktiske discipliner, hvor enhederne fik mulighed for at opbygge og udvikle et samarbejde på tværs af de nationale skel. Derudover indgik camoufleringsøvelser (CAMEX), hvor enhedernes evne til at skjule sig for fly og helikoptere indøves.

En meget vigtig del af konceptet bag torpedomissilbåden som våbenplatform er ifølge sagens natur, at enheden forbliver uopdaget så længe som overhovedet muligt. Man kan derfor håbe, dels at kunne overraske en modstanders styrke og dels undgå selv at blive angrebet. Torpedomissilbådene benytter sig i væsentlig grad af farvandsgeografien til dette formål. I den forbindelse opereres med begreber som »waiting positions« det vil sige positioner nær på kystlinien, hvorfra enhederne er klar til umiddelbar våbenindsættelse og om »laying-up positions« som er tilbagetrukne positioner, hvor enhederne har mulighed for samle kræfter og evt. reparere. Når enhederne befinder sig i sidstnævnte positioner reduceres beredskabet så vidt muligt ombord og man går på »vågeblus«. Det er derfor altafgørende, at enheden forbliver uopdaget. Camouflering er et oplagt bidrag her til.

CAMEX er en øvelse, der kræver deltagelse af alle på skibet. Alle stærkt farvede ting såsom redningskranse og skumdunke tages om læ. Skrognunre og blanke genstande

tildækkes med presenninger, hvorefter camouflagenettene lægges ud over enheden.

Nettene har forskelligt farvede sider – en matgrå til brug i danske eller for den sags skyld udenlandske havne og en matgrøn (tofarvet) til brug i et skærgårdsmiljø. Når der camoufleres i en havn gælder det om at genskabe så rette linier som muligt efter nettene er udlagt. Omvendt går det i en skærgårds camouflering ud på at bryde skibets linier ved hjælp af havaritømmer og bådhager. Alt holdes for så vidt muligt i mørke farver, inklusiv trosserne, der hvis tid og sted tillader farves med jord. For at minimere IR detektion stoppes al unødigt varme ombord. Enheden nedkøles ved hjælp af havvand fra brandslanger.

Der er principielt to måder at camouflere på – en taktisk camouflering, hvor våben systemer og sensorer forbliver operative og en fuld camouflering, hvor hele enheden dækkes. I danske farvande vil WILM-kl. typisk benytte sig af taktiske camoufleringer under ophold i havne – i erkendelse af, at det her stort set er umuligt at hindre fjendtlig detektion. Det er derfor nødvendigt at gå på kompromis og opretholde et våbenberedsskab samtidigt med, at man gennem camouflering vanskeliggør modstanderens arbejdsforhold. Enheden forsøges skjult ved hjælp af den faktiske placering i den pågældende havn (f.eks. langs et mørkt kajanlæg, bag kornsiloer eller kraner) og selve camoufleringen ændrer så enhedens liniekaraktistika. En camouflering af denne type vil kunne gøres på en lille time og indøves typisk i forbindelse med marinehjemmeværnsøvelser.

Den anden og mere effektive camouflering (fuld camouflering) opnås i et skærgårdsmiljø, hvor enheden har mulighed for at parkere langs en

Camouflering i WILLEMOES-KL



Fuld camouflering

mørk klippevæg. Gummibåden med dykkere bliver sat ud for at checke den aktuelle vanddybde langs klippen for at undgå ubehagelige overraskelser. Der fortøjes til beplantning og/eller pullter (findes på nogle positioner). Herefter er det kun fantasien, der sætter grænser for resultatet. Nettene lægges/spændes ud over enheden så båd og klippe »falder sammen« og alle linier brydes. Når camoufleringen er tilendebragt inspiceres den fra søsiden ved hjælp af gummibåd. En fuld camouflering vil for en erfaren besætning kunne gøres på en god time lidt afhængig af den pågældende position og ikke mindst vejret.

Efter endt camouflering bliver resultatet typisk vurderet af en eller flere deltagende helikoptere. Normalt er den enkelte båds placering kendt af helikopterne, der derfor forholdsvis nemt kan lokalisere og fotografere enheden. Dette har dog i

mange år ikke givet et reelt billede af effektiviteten af den aktuelle camouflering. Man valgte derfor et andet og mere realistisk set-up under BOLD GAME i år. Selve camoufleringen foregik om aftenen og alle enheder havde således på forhånd planlagt at overnatte på camoufleringspositionerne. Det gav ro, og der var tid til både at finpudse camoufleringen og til at nedkøle enheden. At der så derudover blev tid til at holde et grill arrangement ombord ovenpå aftenens slid og slæb gjorde bestemt ikke motivationen mindre.

Næste morgen var regnskabets time kommet. Var camoufleringen tilstrækkelig effektiv eller var man på dette punkt oppe mod en uovervindelig modstander? De fire helikoptere – heraf én udstyret med IR kamera – havde fået udpeget et område på i alt 20 x 20 s.m., hvor de 5 danske WILM-kl. havde valgt at camouflere. Helikopterne skulle loka-

lisere og engagere de camouflerede enheder så hurtigt som muligt – en opgave, der på forhånd så ud til at være overkommelig. Og dog!. Denne gang fik de deres sag for. Kun 1 ud af 5 enheder blev fundet uden nogen form for ledetråde fra enhedernes side, mens andre 4 blev fundet efter helikopterne var blevet dirigeret mod positionerne af enhederne selv. Det viste sig senere, at den fundne enhed var en norsk HAUK-kl., hvilket så betød, at én WILM-kl. aldrig blev detekteret.

CAMEX 'en var meget udbytterig – ikke mindst for helikopterne – og resultatet viser med alt tydelighed at »gammeldags« camouflering af torpedomissilbådene betaler sig – også i et miljø med intensiv helikopter aktivitet medbringende moderne detektionsudstyr.

4. Eskadre

Nordisk kadetstævne 1996



Nordisk Kadetstævne løb i år af stablen i Aalborg 1.-4. august. Her er først en kort redegørelse for hvad stævnet er og hvorfor det afholdes.

Første gang Nordisk Kadetstævne blev afholdt var i Lysekil, Sverige i 1948 som en udspringer af samarbejdet i Nordisk Råd. Formålet var at fremme venskabet og forståelsen mellem de unge kadetter landene imellem. Et venskab, der gerne skulle afspejles i den senere tjeneste – som det faktisk har gjort det for de fleste nordiske søofficerer lige siden. I begyndelsen var det kun Danmark, Norge og Sverige, der deltog, men i 1967 kom også Finland med til Nordisk Kadetstævne – som i øvrigt foretog i Frederikshavn det år. Lan-

dene skiftes til at være arrangører og værtsbyerne som regel større byer. Hovedvægten bliver lagt på det sportslige og det sociale, men ikke nødvendigvis i nævnte rækkefølge.

Disciplinerne omfatter: Atletik, terrænløb, volleyball, svømning, sejlsad og skydning. Der udpeges en vinder for hver disciplin, samt en samlet vinder, som bliver årets sejrende nation. Hvad angår det sociale aspekt, så er et af de helt faste punkter på programmet messeaftenerne i de respektive skoleskibe. Derudover afholder byen flere arrangementer for kadetterne, men herom senere.

Da det i år var Danmarks tur til at være vært fulgte naturligvis en del forarbejde og planlægning. Allerede om mandagen før stævnet i den følgende weekend fyldte vi to kleinbusser med computere, livrednings-

dukke og det nødvendige antal kadetter og drog mod Aalborg. De næste par dage gik med at indrette et presse og informationskontor, samt et kontor til indsamling og videregivelse af sportsresultater. Til dette formål havde Nørre Uttrup/Hvorup kaserner venligt udlånt tre lastbiler, som på alle mulige måder faldt helt i med den omkringliggende natur. Selv om læ bar de præg af at vore bestøvede venner havde været en tur ude at botanisere i den jyske muld kort forinden. (Dette blev senere bekræftet ved fundet af en sammenklappelig skovl). Problemet var dog hurtigst løst og computere, kopimaskiner og telefon til land kunne installeres under trygge forhold. A propos telefoner, er det her passende at sende en venlig tanke til Tele-Danmark, som var så rare at låne os 15 mobiltelefoner med fri



Kapsejlads i Limfjorden

samtale. Dette var en utrolig stor hjælp for arrangørerne.

Onsdag eftermiddag ankom så resten af kadetkorpset med en af flyvevåbnets Hercules fly. Alle blev indkvarteret på Nørre Uttrup/Hvorup kaserner. Onsdag ankom også den danske skoledeling bestående af skoleskibet Møen, Svanen og Thyra samt orlogskutterne Vejro og Romsø.

Torsdag morgen ankom de udenlandske enheder. De tre kadetter, der var udpeget som forbindelsesofficerer for de gæstenede nationer, mødte ved Hals lodsstation tidligt om morgen og gik sammen med lodsens ombord i henholdsvis Visborg fra Sverige, Horten fra Norge og Håmeenmaa fra Finland – de tre store skoleskibe fra broderlandene. På i honnørkajen i Aalborg blev skibene nogle timer senere modtaget af Søværnets Tambourkorps, som hele stævnet igennem var med til at gøre det festligt og stilfuldt.

Efter færdigfortøjning stillede kadetterne op på kajen og Aalborgs borgmester Kaj Kjær bød velkommen og chefen for Søværnets Officersskole, kommandør Svend Kirkegaard-Sørensen erklærede Nordisk Kadetstævne 1996 for åbent.

Aalborgenserne er med de mange omkringliggende kaserner vandt til at se uniformer, men ikke dem med blanke messingknapper og hvide kasketter. De tog meget pænt imod os og var også nysgerrige. Aalborg

kommune fortjener megen ros i forbindelse med Nordisk Kadetstævne. Man havde virkelig brugt mange kræfter og ressourcer på os. Af arrangementer skal nævnes marineforeningens grill-aften, optagelse i Chr. IV's laug, reception på Rådhuset og sidst men absolut ikke mindst, Aalborg By's fest i Europahallen, hvor mad, musik og stemning var helt i top.

Lørdag eftermiddag var alle sportsdisciplinerne afgjort og præmieoverrækkelserne kunne finde sted. Søværnets Officersskole har de to foregående år vundet den samlede førsteplads, så forventningerne var store i år. Desværre måtte vi afgive førstepladsen til Sverige, anden-

pladsen til Norge og som nummer tre kom Danmark, efterfulgt af Finland.

Vi vandt måske ikke førstepladsen, men vi kan med stolthed sige, at vi vandt de to discipliner, der må betegnes som de vigtigste for en søofficer, nemlig skydning og sejlads! I den mere uofficielle tredje halvleg som blev udkæmpet i skibenes messer og i Jomfru Ane Gade blev den gode sportsånd, der kendetegnede hele stævnet, i høj grad videreudviklet kraftigt i den sociale og festlige retning. Jeg vil dog ikke lægge skjul på, at stemningen lørdag aften var noget trykket efter oplysningen om, at vi havde mistet vores forsvarschef Admiral Hans Garde og hans adjutant orlogskaptajn Spøhr.

Gudstjenesten om søndagen, som også er et fast punkt på programmet, fik pludselig en helt anden dimension. Orlogspræst Kirsten Smedegaard holdt en kort mindetale om de ni omkomne, hvorefter gudstjenesten forløb som planlagt.

Søndag eftermiddag forlod kadetterne igen Aalborg for at vende hjem til dagligdagen på officersskolerne. Den danske samt de udenlandske skoledelinger forlod Aalborg mandag morgen. Næste gang Danmark skal være vært bliver i år 2001 i København, hvor vi samtidig skal fejre Søværnets Officersskoles 300 års jubilæum.

Lt Gerd Martens,
»NOKA – presseofficer«



Præmieoverrækkelsen

Studsø 1996 – kurven op!?

Tirsdag den 22. oktober 1996 afholdt Søværnets Officersskole den årlige besøgsdag for studerende fra landets gymnasier, HH-, HF-, HTX-kurser og tekniske skoler. Der var ialt 192 deltagere fra hele landet, fordelt som 45 piger og 147 drenge. Deltagerne var jævnt fordelt fra ovennævnte uddannelser.

Arrangementet startede mandag aften, idet hovedparten af deltagerne fra Jylland/Fyn overnattede på Søværnets Officersskole. Der var arrangeret indkvartering på luftmatrasser i skolens gymnastiksal. Ialt 96 deltagere overnattede på skolen. Tirsdag startede tidligt med udpurging kl. 0645 og efterfølgende morgenskafning sammen med værtskadetterne.

Tirsdagens program omfattede en teoretisk gennemgang af søofficersuddannelsen og en sejltur med søværnets enheder. De første par timer gik med en gennemgang af uddannelserne, informationsfilm og spørgsmål fra deltagerne. Klokken ca. 1030 drog deltagere og værtskadetter ud til de klargjorte skibe. Forventningerne var store. Det var tydeligt at se på deltagerne at nu kom det, der virkeligt var dagens højdepunkt. En dag på havet med søværnets forskellige enheder.

Søværnets operative Kommando havde stillet korvetten NIELS JUEL, minelæggerne FALSTER og MØEN, 4 Standard-Flex enheder samt 3 torpedobåde af WILHELM MOES-klasser til rådighed for arrangementet. Endvidere deltog en LYNX helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste og to F-16 fly fra Flyvestation Skrydstrup. Et veritabelt søslag var under opsejling!

Så snart deltagerne var kommet ombord i de respektive skibe og havde fået instruktion i brug af redningsmidler, stod enhederne sydover i Sundet mod Fakse Bugt for at gennemføre sømålsskydninger i skydeområdet ud for STEVNSFORT. Undervejs blev der udført formationssejlad, rundvisning om bord med mulighed for at stille spørgsmål om søværnet i almindelighed og officersuddannelsen i særdeleshed.

Efter artilleriskydninger og skibsfrokost – visse af deltagerne undrede sig over, at vi tilsyneladende udelukkende levede af skipperlabskovs i søværnet. Denne ret havde de også fået serveret på officersskolen ved ankomsten mandag aften. Det operative højdepunkt kom i form af demonstration af et »sector attack«. Den allokerede flådehelikopter demonstrerede på turen nordover sine manøvreegenskaber samt evne til at



Officersskolen for en gangs skyld flankeret af Flådens skibe





hejse personer og brændstof-fyldegrej op fra dækket medens den svævede på samme sted over skibet – HIFR (Helicopter In-Flight Refueling).

Sidst på eftermiddagen blev en flok ret trætte og vindblæste deltagere sat i land på Marinestation Holmen og transporteret til Hovedbanegården. Forinden havde de givet udtryk for at have haft en spændende og begivenhedsrig dag i søværnet.

STUD-SØ blev overværet af såvel den skrevne presse som TV. Fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste deltog journalist Jesper Jacobsen. DR I deltog med en journalist og en fotograf fra arrangementets start om morgenen og sejlede med på RAVNEN. Herfra blev de sat i land i Rødvig og transporteret hjem, således at indslaget kunne redigeres inden deadline kl. 1830. Den landsdækkende kanal sendte tirsdag aften, i både den tidlige og sene TV-avis, et indslag af godt 2 minutters varighed.

TV 2 LORRY deltog med 3 mand fra midt på formiddagen og resten af dagen på minelæggeren FALSTER. TV 2 havde dagen før været i kontakt med to københavnske deltagere, for at høre om deres forventninger til arrangementet. Holdet fulgte hele arrangementet og nåede derfor ikke deadline til tirsdag aften. Onsdag aften bragte man derimod et godt 4 minutters indslag, som indledtes med et interview med chefen for Søværnets Officersskole og efterfulgtes af billeder og interviews med de udvalgte deltagere.

De om mandagen kontaktede deltagere, afsluttede indslaget med at fortælle, at de til fulde havde fået deres forventninger opfyldt.

De havde også fået en oplevelse, som søværnet kan være stolt af.

Søværnets Officersskole skal også her, benytte lejligheden til endnu en gang at takke alle implicerede parter for en god og positiv indsats, i forbindelse med gennemførelsen af Operation STUD-Sø 96 og vender helt sikkert tilbage i 1997.

De første uddannelsessteder har allerede ringet og spurgt om tidspunkt for næste STUD-Sø

SOS



Familiesejlads – en herlig oplevelse!

Redaktionen har modtaget et »orddigt«, der præcist gengiver stemningen under – en familiesejlads. Læs og nyd!

Endelig oprandt dagen, man længe havde glædet sig til, mandag den 21. oktober 1996, – familiesejlads med korvetten NIELS JUEL, en hel dag til søs – herligt. Vi var vel omkring 20-25 pårørende, koner, kærestes, fædre og mødre, eller måske bare en god ven eller kammerat til et besætningsmedlem på korvetten, der denne morgen havde guidet sig igennem tætte tågebanks til Flådestation Korsør. Nogle, erfarer vi, mere heldigt end andre, men alle var dog nået frem uden personskader. Det var trods alt det vigtigste.

Efter en kort velkomst af skibets næstkommanderende, blev de aktuelle redningsprocedurer gennemgået, og redningsveste demonstreret af banjermesteren. Flere af de »nye besætningsmedlemmer« afprøver efter tur vestene, for alle tilfældes skyld er det jo godt at have afprøvet tingene, så man ikke står og »roder« og ikke ved hvad, der er op eller ned, eller hvor arme eller hoved skal stikkes gennem, og hvilke liner der skal trækkes i, og hvilke, der skal bindes sammen, og hvordan det gøres.

Overtallige besætningsmedlemmer (gæster) bliver orienteret om, at når der pibes – på post til at gå af havn, bedes de venligst gå på dæk 01 (før hed sådan et – bådedækket) for at følge afgang fra Korsør. Vi kan se, at der også i de andre havnebassiner er begyndt at blive liv. Vi var da også af næstkommanderende blevet orienteret om, at vi ville få følge skab af flere af Standard Flex'erne, for sammen med dem øve formationssej-

lads, samt gennemføre en kort sømålsskydning efter et opankret mål, i farvandet omkring Sjællands Odde.

Nu begynder Flex'erne sammen med et par af torpedobådene at bakke ud i det store havnebassin, efter at Storebælt- og Vognmandsrutens færger er afsejlet. Så må det snart være vores tur, ja nu pibes der over højtalersystemet – »på post til at gå af havn«. Vi sætter os skynd-



somt i bevægelse og forføjer os til dæk 01. I mellemtiden er maskinerne, uden man har lagt mærke til det, blevet startet op, og skruerne er ved at blive rørt. Besætningen myldrer frem for at indtage deres poster. Der er orden i »sjuskeriet« kan man se, for efter forbavsende kort tid er landgangen bjerget, agtertrossen samt agterspringet halet indenbords, og ganske langsomt bevæger vi os i det forreste spring ud fra kajen. De sidste trosser bliver bjærget – vi er på vej. For langsom fart er vi på vej ud af havnen, og kursen sat mod midten af Storebælt og »Signe Ryges vejrmeldingsø« Sprogø.

Vi sejler langs med den nye Storebæltsbro, et imponerende bygnings-

værk. Det var godt nok før blevet observeret fra en af Storebæltsfærgerne, men aldrig så tæt på og ikke under – flot syn! Det bliver spændende, når man engang kan prøve at køre over. Efter passage under broen observeres en ny lyd. Den sagte brummen fra maskinerne afløses nu af en let hylende tone, turbinerne er startet op. Snart begynder da også skummet fra hæk-bølgen at blive hvidere, og skummet rejser sig flot agterude. Det gav da også anledning til at lade tankerne flyve lidt tilbage i tiden, da man selv var gast ombord i fregatten PEDER SKRAM og vi sejlede turbine sejlad. Det her kunne til forveksling ligne, men er naturligvis »ikke helt

det samme«, men tæt på. Farten er nu øget betragteligt, det ses da også på bovandet på de efterfølgende Flex'er, der nu passerer på vor styrbords side. Der bliver blæst front om styrbord og skibsheferne hilser på hinanden, efter passagen drejer Flex'erne i en flot bue til styrbord, ind på linie bag korvetten. Vi har nu passeret Fyns Hoved, og er ved at bevæge os ind i det sydvestlige Kattégat med Sjællands Odde godt ude om styrbord og bliver nu varskoet om, at vi vil påbegynde øvelser i formationssejlad. Det vidner de første drej- og kommandoer »pas op for slingerrage« da også om. Korvetten, syntes jeg, klarer disse drej i fin stil – ikke den helt voldsomme krængning, men Flex'erne, uha-da, der skal man ikke stå med mulen nede i kaffekoppen. Der tror jeg, man skal koncentrere sig om at holde fast et eller andet sted – men måske ser det mere voldsomt ud herfra, end det i virkeligheden er. Tiden nærmer sig godt og vel middag, så efter at have stået i lang tid, på vel nok skibets bedste dæksplads, den dag, lige ved udluftningsristen og ved agterste brandpumperum i styrbords side og indsnuset duften

af nybagt brød og andre gode dufte fra kabyssen, begynder sulten så småt at melde sig. Hvad har kokken og hans hjælpere mon fremtryllet. En havde nok, ved sin gang gennem skibet, skulet lidt til en åben dør. Her og der, og set et eller andet og tænkt, nåh – det er nok ikke til os, men det var det. Efter at have »vasket hænder« m.v. var vi helt klare for skafning. Op at stå i køen. Man ved jo nok hvordan man gør – helst skal man have placeret sig ca. 10 min. før skafning, for at stå nogenlunde forrest eller midt i køen, så det gjorde vi, ingen sure miner fra de »gamle gasters side«, selv om nogle skulle på vagt kort efter skafning – tak for det. Havde man tænkt sig lidt om, kunne man nok have holdt sig lidt tilbage. Men til gengæld var vi hurtigt ude på dækket igen, ikke for at maden ikke var god, det var den. Forløren Skildpadde med smilende æg, friskbagt brød og ost til dessert er ikke det ringeste, der kan serveres – det var endda rigtigt godt. Men pladsen, her kommer kammeratskabet på prøve. Der levnes ikke megen plads til hver, og når man så er sulten alle mand, så gælder det om at indrette sig, men helt sikkert – godt

for sammenholdet ombord. Nå ned med maden og en klapsammen-mad med ost med ud på dækket og nyde den fortsatte sejlad.

Nu var det tid, hvor de fleste var optaget af at skaffe, til at bevæge sig lidt mere rundt på skibet, op på broen, veksle et par ord med kendte ansigter, se på søkort, farveradar. Sådan en fandtes ikke på min tid – heller ikke de muligheder en sådan har, ved et tryk på en knap automatisk udregning af kurs og fart m.v. Nå, ud igen, plads til de næste. Besætningen skal jo også have plads til at udføre deres job, selv om vi til tider var mange de forskellige steder, der var mest spændende, var der kun venlig imødekommenhed overalt. Det var dejligt at kunne færdes helt frit ombord – stort set ingen begrænsninger for bevægelsesfriheden. Man fornemmede selv, hvordan den skulle forvaltes.

Efter at have passeret Sjælland Odde har vi nu bevæget os ind i skydefeltet, og kanonbesætningen har klargjort kanonen til skydning. Vi bliver orienteret om, hvor vi må opholde os under skydningen. Jeg tror vi alle, med den øvrige besætning, havde bevæget os ud på agterdæk-





ket. Der tror jeg nok, man stod bedst. Målet blev udpeget – tværs om bag bord. Hvor stor afstanden var, fandt jeg ikke ud af – målet var i hvert fald meget svært at se. Første skud annonceres, der skulle afgives 10 skud. Skud går, de næste skud afgives i 2 byger. Med vilje blev målet ikke helt nedkæmpet – de øvrige skibe skulle jo også bruge det. Skydningen er nu for alle parter overstået. Der bliver rigget af efter skydning, farten øges, hurtigt er vi fart, formationssejladsen genoptages, »pas op for slingerrage«. Nu er det Flex'erne, der sejler forrest og os der følger i deres kølvand. Man prøver på at gøre sig lidt klog, Flex'erne drejer skarpt, nåh NAO – nu er det vidst på tide, du følger efter, ellers kommer du ikke med. Man har jo selv prøvet et og andet, der reagerede skibene knap så raskt. Men man havde gjort regning uden vært, vupti er korvetten rundt og selvfølgelig lige i »rumpen« på skibet foran.

Vi bevæger os nu raskt østover, snart kan indsejlingen til Isefjorden ses. Nu høres en lyd fra oven, samtidig med, at der over højtaleren annonceres; at vi får besøg. En af søværnets LYNX helikoptere passerer i lav højde forbi og hilser på, for derefter at forsvinde i horisonten. Tisvildeleje, Gilleleje dukker op, ved

Hornbæk ser vi Skoleskibet Danmark tror jeg, ankret op inde under kysten. Snart dukker Helsingør og Kronborg frem af eftermiddagsdisen, og folk begynder at samle sig på agterdækket for at se det smukke slot om styrbord. Fotografiapparaterne kommer frem, og der knipses lystigt – måske er det lige lovligt mørkt. Mørke skyer havde længe fulgt os fra vest, men jeg håber alligevel de bliver til noget. Synet af Kronborg om styrbord har selv på billeder en hvis effekt, det rykker alligevel – selv efter så mange år på land – lidt i den gamle. Farten ned-sættes, for nu er der stærk trafik på tværs af Sundet, færgerne mellem Helsingør og Helsingborg sejler i en tæt strøm, frem og tilbage. Det gælder om her, i et af verdens mest trafikerede farvande, at være særligt opmærksom. Færgen fra Helsingborg viger pænt, vi kommer også på hans styrbords bov, så det skal han. Vi passerer fint forbi med Flex'erne efter, afstanden mellem skibene er øget, af sikkerhedshensyn tror jeg. Efter at have passeret Helsingør øges farten, flotillen samles pænt på linie igen, snart passerer Hven om bagbord og Københavns tårne begynder så småt at dukke op, konturerne af Middelgrundsfortet ses også.

Vi nærmer os nu hastigt indsej-

lingen til Københavns Havn, vi passerer de opankrede skibe på Reden. Kursen bliver nu sat mod selve indsejlingen til Københavns Havn. Indsejlingen passerer og Langelinie dukker op på styrbords side, Trekroner på bagbords side. Kursen sættes nu mod indsejlingen til Holmen, Lynetten, B&W-skibsværft passerer, og snart er vi inde på Marinestation Holmens område. Besætningen er klar med trosser og fendere, vi skal have styrbords side til kaj, så vi foretager et blidt drej til bagbord og passerer nu de gamle værksteder m.m. ved »MTB- og Ubådsbroerne«. Lige så stille glider korvetten på plads ved telefoncentralen og officerssskolen. Fortøjningerne er gjort fast – og landgangen er sat, vi takker pænt vore værter for en dejlig dag – det er rart ved selvsyn at se, hvordan vore sønner, døtre, mænd, koner og kærestes har det på en »ganske almindelig dag«. Et er at besøge skibet ved kaj, noget helt andet er at se skibet »leve«. Tak til de, der gjorde det muligt. Vi ser frem til en gentagelse på et eller andet tidspunkt – »Må alle Neptuns guder være med jer«, uanset hvor i befinder jer.

Jørn Aksel Jensen, Frederikshavn
Fader til et besætnings-
medlem på korvetten

VIBENs adoptionsbesøg i Neksø

For første gang skulle VIBEN P562 adopteres af Neksø kommune, samtidigt med byens 650års jubilæum. I samme anledning havde man derfor inviteret et tysk og et svensk orlogsskib samt en polsk coastguard enhed. Der var totalforsvarsudstilling på kajen – rammen til et festligt adoptionsbesøg var komplet.

– fodboldtøj til et hold, nye termokander, T-shirts, en video om Bornholm

Afgang Flådestation Korsør fredag kl. 0200 og ankomst 1400. VIBEN valgte at lægge sig til kajs et andet sted end først planlagt, på grund af vinden, hvilket dog ikke afholdt borgmester Annelise Molin, plus repræsentanter fra byrådet, i at komme ombord og sige velkommen. Kl. 1530 marcherede den vagtfrie del af besætningen så mod rådhuset, hvor selve adoptionshandlingen skulle foregå.

Ceremonien blev afholdt udenørs i det gode vejr, hvor både borgmesteren og skibschefen holdt taler, og overrakte gaver. VIBEN modtog fodboldtøj til et hold, nye termokander, T-shirts, en video om Bornholm, Neksøs våben, der er spidsen af en bådhage og en folder om øen generelt. Chefen overrakte granathylsteret fra VIBEN's første skud med 76 mm kanonen. Dette var forarbejdet til en gongong, sat op på en træplade.

Herefter fulgte et traktement, hvor et hornorkester sørgede for musikken. Kl. 1600 – 1730 var der åbent skib, hvor 176 besøgende besigtigede det nye adoptionsbarn. Senere afholdtes cocktail-

party for byrådet, repræsentanter for havnen og dens virksomheder og andre notabiliteter plus den vagtfrie del af besætningen. Interessen var utrolig stor blandt de indbudte, hvilket gav sig udslag i en konstant strøm af gæster der vistes rundt af besætningsmedlemmer.

1085 mennesker besøgte VIBEN om lørdagen

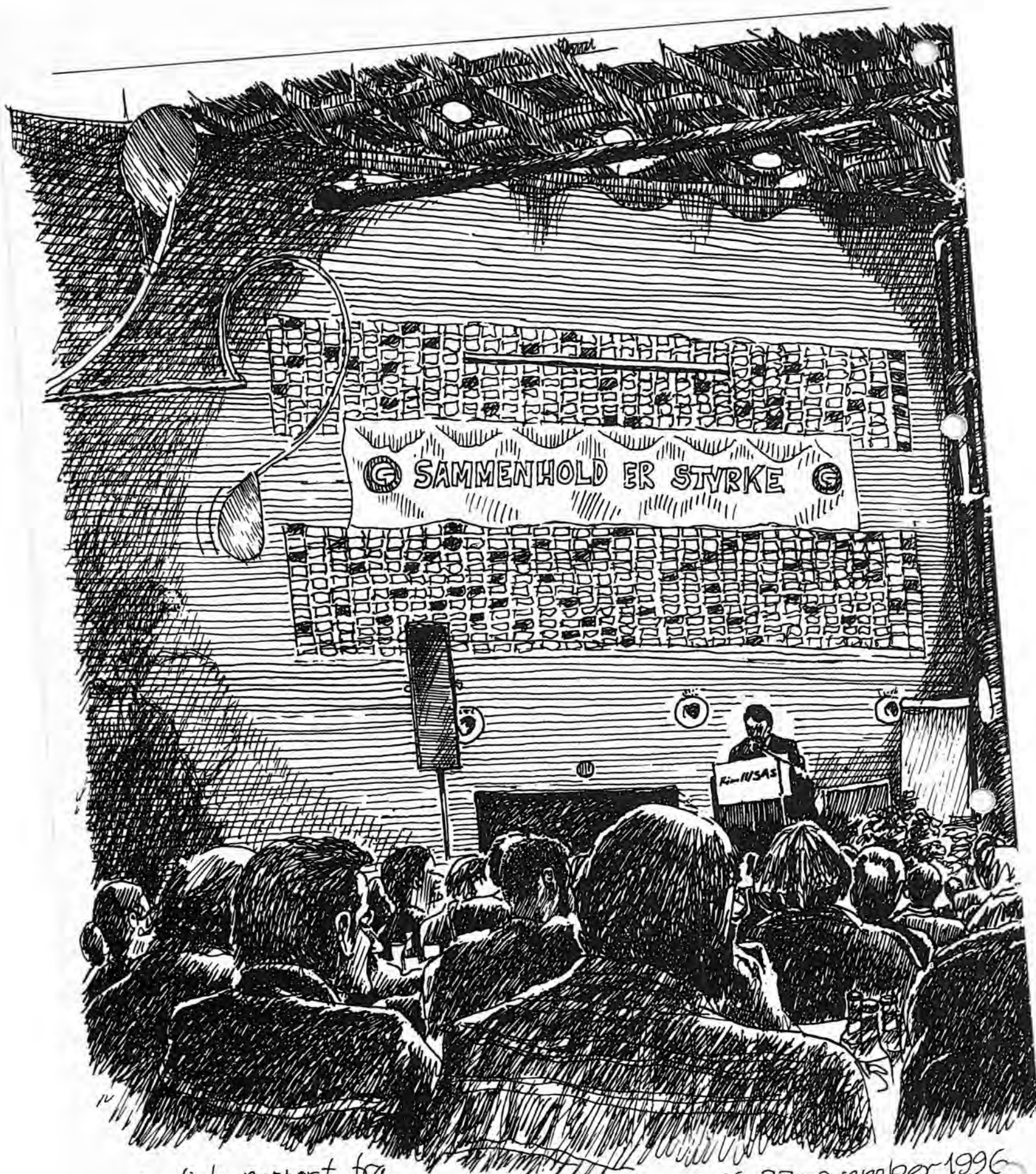
Lørdag morgen forhalede VIBEN over til den planlagte kajplads, hvilket var væsentligt tættere på byen. Dette sås tydeligt på besøgstallet under åbent skib, hvor 1085 mennesker besøgte VIBEN. Samtidig var der opvisning med en af Søværnets LYNX helikoptere, rapelling og hundepvisning. Igen var interessen utrolig stor, både på grund af det højteknologiske skib og fordi nogle gæster havde prøvet at blive assisteret i en nødsituation af en STANDARD FLEX-300. Lørdag aften havde kommunen indbudt til festmiddag på restaurant De tre Søstre, borgmester Annelise Molin bød velkommen til hvad der skulle vise sig at være en udsøgt middag. Snakken gik lystigt, og klokken var over midnat før selskabet brød op. Herefter drog de standhaftige ud i Neksø

natteliv og repræsenterede VIBEN til den lyse morgen. Til trods for de mange nationaliteter i byen, forløb alt naturligvis i god ro og orden.

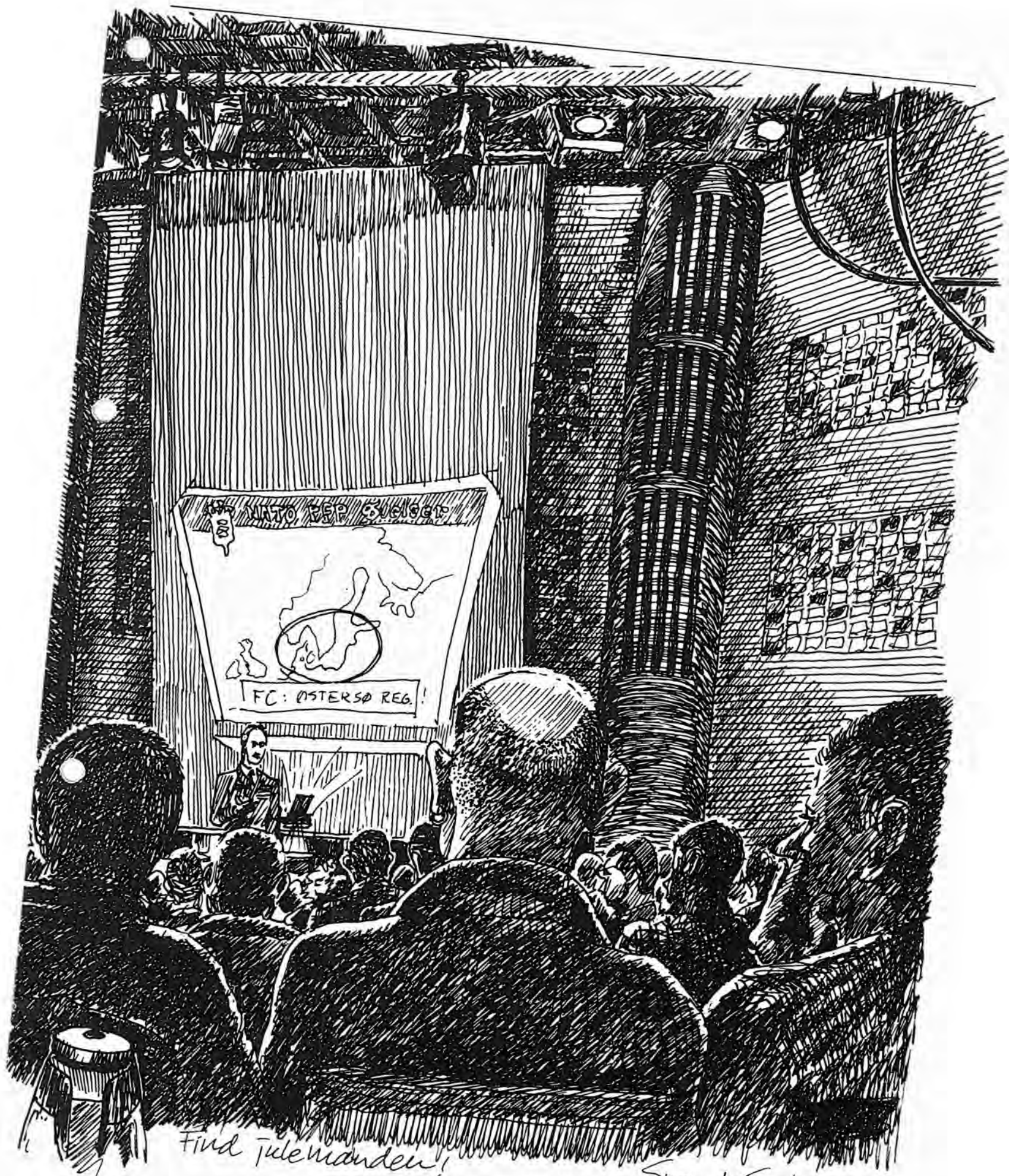
Søndag kl. 0900 startede fodboldturneringen, hvor der stillede hold fra kommunen, den polske coastguard, den tyske minestryger, det svenske patruljefartøj og VIBEN. Efter flere hårde kampe og en svensk simulantskade, stod det klart, at VIBEN fik sølvmedaljen. Den polske coastguard vandt turneringen, og kommunen fik bronze. Chef VIBEN afholdt en frokost for særligt indbudte gæster kl. 1200. Efter frokost var der arrangeret en bustur rundt på Bornholm, hvor øens mange attraktioner blev vist frem. Under åbent skib besøgte 142 mennesker VIBEN. Søndag aften kunne herefter bruges til almindelig rekreation og forberedelse til hjemturen.

Mandag morgen var VIBEN vært ved et morgenbord for borgmesteren og indbudte fra byrådet. Endnu en gang takkede chefen kommunen for et hyggeligt og veltilrettelagt adoptionsbesøg og glædede sig til næste års besøg. 0900 forlod gæsterne skibet – tid at vende hjem til basehavnen.

VIBEN



Grafisk rapport fra
CS delegeret møde H.C. Andersen, Odense 26-27 november 1996



Find julemanden!

Sven Vextorp 96

OLFERT FISCHER i STANAVFORLANT 1996

Det var en varm og fugtig sommernat. 100 brave danske søfolk skulle ud og vise flaget. Kaptajnen stod på broen: »Lad gå det hele!«. Startskud- det til et tre måneder langt togt med korvetten OLFERT FISCHER. Den 19. juli tog OLFERT FISCHER afsked med Flådestation Korsør for, via Kielerkanalen og Den engelske Kanal, at møde NATO's Stående Atlanter- havsstyrke (STANAV- FORLANT), som lå i Norfolk.

Fra Acorerne til Bermuda – ny standard for strande!

Transitten over Atlanten krævede, at korvetten fik påfyldt olie under- vejs, så det blev til et par korte op- hold i La Coruná, Spanien, Azorerne og Bermuda. Især Bermuda var en fantastisk oplevelse, som gav mange om bord en ny reference for den per- fekte strand: Koralrev med farve- strålende fisk, azurblåt vand på 28 grader Celsius og kridhvidt sand. 2 august nåede OLFERT FISCHER til Norfolk, USA, og indgik i STANAVFORLANT – Ikke for første gang, men deltagelsen i år var anderledes end de foregående år, hvor styrken har deltaget i den af FN besluttede maritime embargo mod det tidligere Jugoslavien i operation SHARP GUARD. STANAVFORLANT medvirken i denne operation blev suspenderet 15. juni 1996, hvorefter styrken genoptog sit normale operationsmønster, der jo omfatter øvelser og besøg i hele det nordatlantiske område.

En af NATO's umiddelbare reaktionsstyrker

Styrken er en af NATOs umiddelba-



Fin »oldsag«

re reaktionsstyrker og har til opgave at:

a. Demonstrere NATOs sømilitære tilstedeværelse og således være ambassadør for NATO alliansens samarbejde og solidaritet.

b. Være til rådighed for NATO til umiddelbar indsættelse i områder, hvor der er behov for freds- skabende eller fredsbevarende operationer.

c. Medvirke til at opøve og forbe-



Hoist fra lav højde

rede NATOs sømilitære færdigheder ved deltagelse i både større øvelser og i daglige operationer

STANAVFORLANT bestod i efteråret 1996 af følgende fregatter eller destroyere:

- USS MCINERNEY (senere afløst af USS AUBREY FITCH),
- FGS BREMEN (afløst af FGS LUETJENS),
- HMS CAMPBELTOWN,
- HNONS NARVIK,
- HMCS CHARLOTTETOWN,
- HNLMS BLOYS VAN TRESLONG (afløst af HNLMS VAN NES).

Under sejlads var der mulighed for det såkaldte CROSSPOL, som er en udveksling af personel mellem de enkelte skibe. Således prøvede næsten halvdelen af besætningen at gøre tjeneste på et udenlandske skib under togtet.

»A flagwaving agent«

STANAVFORLANT er andet end øvelser til søs – havneanløb står også på dagsordenen. Disse adskiller sig fra andre havnebesøg på flere punkter. En af STANAVFORLANT's primære missioner er at vise flaget. Gennem udadvendt aktivitet søger man at skabe opmærksomhed omkring sig som multinational NATO reaktionsstyrke i befolkningen ved at holde åbent for besøg – ikke mindst for mediernes repræsentan-

ter. Havneprogrammet er også præget af stor mødeaktivitet. På møderne diskuteres især taktiske og sømandskabsmæssige procedurer, men også områder som logistik og sport er på dagsordenen. Endvidere er der under havneopholdene arrangeret presseconferencer, cocktailparties, rundvisninger og idræt med mere. Første havnebesøg efter Norfolk var Boston, derefter Halifax i Canada, Reykjavik og Bergen. Bergen besøgt udmærkede sig med at være omtrent midt på togtet, af 7 dages varighed og tæt på Danmark. Dette resulterede i et stort antal besøgende hjemme fra.

– og øvelsen hed COOPERATIVE VENTURE 96

Efter havnebesøget i Bergen startede den første egentlige større øvelse, NORTHERN LIGHT/BRIGHT HORIZON 96. Øvelsen var af 14 dages varighed og involverede udover STANAVFORLANT mange andre enheder, blandt andet to hangarskibe og ca. 40 fregatter, heriblandt NIELS JUEL. Efter øvelsen forlagde styrken gennem Den engelske Kanal til Portsmouth og herefter til Wilhelmshaven.

Næste havneophold var samtidig starten på en stor flådeøvelse. Byen var Gdynia i Polen og øvelsen hed COOPERATIVE VENTURE 96, en stor Partnerskab For Fred øvelse programsat af selveste Supreme Allied Commander Atlantic med deltagelse fra USA, England, Tyskland, Frankrig, Spanien, Italien, Canada, Norge, Sverige, Polen, Litauen og Danmark.

Den første del af øvelsen varede en uge og blev afholdt i havn i Gdynia, og derefter fulgte en uges øvelser til søs. Efter afholdelsen af Militærkomiteens og det Nordatlantiske Råds årlige Sea Day på og ud fra Flådestation Frederikshavn under stor pressebevågenhed på grund af Generalsekretærens og SACLANT's personlige tilstedeværelse, samt det faktum, at det var første gang PfP landenes skibe deltog i en Sea Day – demonstrerende hvor langt PfP-pro-



OLFERT FISCHER i stort selskab



Lidet skib bruger også olie

grammerne egentligt er kommet. Øvelsen sluttede i Oslo med gennemgang af de opnåede resultater; hvorefter STANAVFORLANT sejlede til København, hvor togtet sluttede for OLFERT FISCHER, der ankom til Flådestation Korsør 21. Oktober 1996.

16500 sømil og 11 lande!

OLFERT FISCHER har på 3 måneder tilbagelagt knap 16500 s.m., brugt 1400 kubikmeter olie og besøgt 11 lande. Ved hjemkomsten var korvetten på et meget højt operativt niveau og det var en flok trætte, men glade og stolte søfolk, der vendte hjem – stolte over, at det endnu engang var lykkedes at bevist at også små skibe kan spise kirsebær med de store – uden at rødme.

OLFI



Baderulle på 2000 m vand

Orlogsflådens historie

Nu udkommer der endnu et bind i serien om orlogsflådens historie.

Hovedsigtet med disse bind er at få skrevet og udgivet en række selvstændige bind, der skildrer alle sider af den danske flådes virke fra dens oprindelse til i dag baseret på den nyeste forskning og en selvstændig indsats af de forfattere, der skriver de forskellige bind.

Der er ikke udgivet nogen flådehistorie bygget på kildestudier siden kaptajn i søetaten H.G. Garde i 1832 udgav sit 4 bindes værk »Efterretninger om den danske og norske søemagt«. Det er derfor ganske naturligt, at H.G. Gardes værk er blevet forældet, idet der siden er foretaget en del forskning vedrørende enkelte perioder og af enkelte personer fra søetaten. Der mangler derfor disse nye bind, som samlende kan erstatte H.G. Gardes banebrydende arbejde.

De 2 første bind er allerede udkommet. Det første omhandlede udviklingen af de første kendte orlogsflåder op til tiden omkring Grevens Fejde 1533, og heri bringes meget nyt bl.a. omkring Erik af Pommerns flåde, Christian 1.s flåde og ikke mindst vedr. Kong Hans flåde, hvor der navngives et halvt hundrede orlogsskibe. Det andet bind behandler tiden fra 1533 til 1588, og det fortæller om den nye flåde, som Christian 3. skabte efter Grevens Fejde og hele hans nye organisering af flåden, ligesom der naturligvis er beskrevet Frederik 2.s krig med svenskerne 1563-70.

Det bind, der nu udkommer, hedder »Christian 4.s Flåde« og det omhandler tiden fra 1588 til 1660, då der ikke er meget tilbage af orlogsflåden. Ejendommeligt nok, når man tænker på den flådekyndige og energiske konge, er der ikke tidligere udgivet en bog,

der udelukkende handler om kongen og hans betydning for orlogsflåden.

Forfatteren og skibshistorikeren Niels Probst, der siden 1979 har beskæftiget sig med marinehistorien og som i dag og i nogle år har været tilknyttet orlogsmuseet, har specielt interesseret sig for Christian 4. og hans flåde. Bogen behandler flådens modernisering og Christian 4.s store interesse for flåden frem til Kalmarkrigen 1611-1613 og dens betydning for landet herefter. Derefter følger flådens tilpasning til den ændrede politiske målsætning frem til kejserkrigen 1625-29 samt 1630-ernes relative svækkelse af flåden, som under Torstenssonfejden 1643-45 led et katastrofalt nederlag til svenskerne i Femern Bælt.

Det blev et nederlag, der førte til landafståelser og som under sønnen Frederik 3. ved svenskekrigene 1657-60 kulminerede ved fredsslutningen, hvor der ikke var meget tilbage af Christian 4. store og stolte flåde.

Den danske flåde har gennem hele Danmarks historie haft den største og altafgørende betydning for udviklinger her i landet og for landets eksistens. Det er den danske flåde, som efter evne har beskyttet den danske søfart både i de danske farvande og oversøisk, når lejlighed bød sig.

Derfor er det trængende nødvendigt, at disse bøger udgives. Alle

bindene vil blive baseret på videnskabelige kildestudier, således at det kan påvirke de store samlende værker om Danmarks historie, der skrives. De bliver også skrevet populært, så en større kreds af historieinteresserede læsere kan få glæde af dem.

Der kan ikke være tvivl om at bøgerne i fremtiden vil stå, som de bøger man vil gå til, når man ønsker korrekt viden om orlogsflådens historie. De 9 bind i serien er følgende:

- Jørgen H. Barfod; Flådens Fødsel (tiden før 1533)
- Jørgen H. Barfod; Christian 3.s Flåde 1533 - 1588.
- Niels Probst; Christian 4.s flåde 1588 - 1660.
- Jørgen H. Barfod; Niels Juels flåde 1660 - 1720.
- Frank A. Rasmussen; 1700-tallets flåde 1720 - 1807.
- Birger Thomsen; Flåden under krig og opbygning 1807 - 1864.
- Ole Lisberg Jensen; Flåden i fredens tjeneste 1864 - 1914.
- Henrik Dethlefsen; Fra krig til fred. 1914 - 1945.
- Knud Borck; Flåden efter 1945. 1945 - 2000.

Bøgerne kan bestilles enkeltvis hos Orlogsmuseet, eller - man kan bestille abonnement på hele serien, idet der vil udkomme ca. 1 bind hvert år.

Jørgen H. Barfod
Marinehistoriske skrifter
Ved Fortunen 10 A
2800 Kgs. Lyngby

Åbent hus på Stevns

Søndag den 2. juni 1996, på fortets 43 års fødselsdag, afholdt de tre tjenestesteder på Stevns, Distriktshovedkvarteret ved Sundets Marinestrik, Eskadrille 541 og Stevnfort, ÅBENT HUS 96.

5500 besøgende i det skønneste sommervejr

I pragtfuldt dansk sommervejr blev arrangementet gennemført til tiden og uden uheld. Forhåndstalen i pressen betød, at Ca. 5.500 besøgende var med til at gøre dagen festlig og til stor glæde for alle de medarbejdere, der havde arbejdet med at få arrangementet op at stå. Projektgruppen, som gennem det sidste halve år havde arbejdet med planlægningen, havde dog ikke kunnet forudse, at der kom så mange gæster. I første omgang betød det mangel på parkeringspladser. De sidst ankomne bilister var tvunget til at

parkere i vejsiden op til 2 km fra fortet. Dernæst konstateredes det, at de etablerede salgskoder kunne holde trit med tilstrømningen. Ud på eftermiddagen var der også totalt udsolgt.

Roskildegården på pletten

Dagen startede med, at chefen for Sundets Marinestrik bød velkommen, hvorefter fodboldbanen blev overladt til Roskilde Garden, som gennemførte deres imponerende tattoo-program. Det skal tilføjes, at Roskilde Garden benytter Stevnfort som eksercerskole forud for den årlige orkesterkonkurrence såvel som til uddannelse af nye medlemmer. Således på hjemmebane, fortsatte den smarte garde i kasernegården med at underholde publikum, som nu hurtigt samledes her. Kl. 1115 ankom en af søværnets LYNX helikoptere og efter at være steget op til en højde, hvor den var på størrelse med en LEGO-klods, sprang to af søværnets frømand ud

og gennemførte først et langt frit fald. Faldskærmene foldede sig flot ud, og med røg fra støvlerne styrede de to uden om de høje popler, der omkranser fodboldbanen, og landede perfekt oven i det udlagte kryds på banen. Præstationen blev da også modtaget med lange klapsalver fra publikum.

»- med propellen nedad!«

Herefter gav LYNX helikopteren det nu snart velkendte opvisningsprogram, men som en af naboerne til fortet sagde: »Nu er det tredje gang, jeg ser søværnets helikopter give opvisning, og jeg bliver imponeret hver gang. Nu mangler der kun, at han kommer drønende forbi med propellen nedad, men det skal de vist øve sig lidt på!« Efter opvisningen landede helikopteren på fodboldbanen, hvor publikum fik lejlighed til at se den på klods hold.

Senere var det igen Roskilde Garden, der stod for underholdningen. Denne gang på pladsen foran



Fotograf: Poul Garde



Fortet »besat« Fotograf: Poul Garde

nedgangsbunkeren til det underjordiske anlæg. Publikum var nu i stort tal søgt ned til højene bag de to kanoner for at overvære demonstrationsskydningen med 150 mm kanon. Her orienterede fortchefen publikum om, hvordan lommekrigsskibet GNEISENAU's to dobbelte 150 mm kanoner var endt på Stevns. Han beskrev dernæst hvordan det ville have udviklet sig, hvis Danmark var blevet angrebet på dette sted.

»Live firing –«

Skydningen blev indledt med to øvelsesskud, hvorefter to dobbeltskud med øredøvende brag og megen røg og store flammer ud af munderne blev affyret. 12 sekunder efter og ude på 8 km afstand detonerede granaterne og rejste en stor vandsøjle – klart synlig for publikum.

Herefter var det marinehjemmeværnet fra Dragør, der demonstrerede skydning med 40 mm maskinkanon M/36 i feltaffutage. Det skete ude på klintekanten. Den maritime artilleriafdeling gav publikum en glimrende indsigt i projektilbaner illustreret af hvert andet projektils lysspor.

Medens publikum var på fortområ-

det, var der mange, der benyttede sig af muligheden for at komme ned i det underjordiske anlæg trods den lange kø ved elevatoren.

Efter skydningen marcherede Roskilde Garden med klingende spil fra fortområdet tilbage til kaserneområdet, hvor Hjemmeværnet og Forsvarsbrødrene havde etableret flotte udstillinger. Også eskadrille 541 HAWK viste på sit område det materiel, som er nødvendigt for et missilbatteri. Eskadrillen havde endvidere udvirket, at to F-16 jagere på rutine og overvågningsflyvning gav en demonstration i angreb på landmål.

Målet opfyldt

Endelig var der demonstration af håndvåben, som især havde det yngre publikums interesse, samt diverse andre udstillinger.

ÅBENT HUS 96 skulde give publikum en helst positiv indsigt i, hvad de tre tjenestesteder på området arbejder med i hverdagen. Der er intet, der tyder på, at denne målsætning ikke blev opfyldt. Der har været mange positive tilbagemeldinger med tak for en dejlig søndag på Stevns, ligesom presseomtalen både før og efter har været meget positiv.

SUNDETS MARINEDISTRIKT



Disse mærkelige mænd i deres blafrende skærme Fotograf: Poul Garde

Mønstring af 1. Kompagni

En mønstring hvor 3 delinger (1.; 3. og 5. deling) af Flådestations Frederikshavns 1. Kompagni 5 delinger skulle indkaldes, i alt en styrke på 102 mand. En mønstring, som skulle vise, at man var kommet et stykke længere end for 8 år siden, da der sidst var mønstring.

Spændingen stor

– nye aspekter i planlægningen

Spændingen var stor de sidste dage op til denne mønstring.. Men det var også en mønstring på en ny måde. Det nye i planlægningen var, at det rådighedspersonel som skulle stå for gennemførelsen af mønstringen også skulle deltage i planlægningen. Tidligere har det oftest været det fast ansatte personel, som har stået for planlægningen, men denne gang var det kompagnifører premierløjtnant Troels Andersen, næstkommanderende premierløjtnant Kenneth Jeppesen og delingsførerne



Bevogtningsgast tilser tilskadekommet efter en trafikulykke

oversergent Henrik Skov Thorsted, oversergent Michael Buskbjerg, sergent Sune Kerndrup og marinekaserne Frederikshavn, som sammen skulle planlægge og gennemføre mønstringen.

Opfriskning af gruppeførere

Ugen inden de menige ankom, var

det gruppeførerne som fik opfrisket deres færdigheder. Der var i alt 13 gruppeførere der sidst havde været inde i perioden fra 1981 til 1996 og havde gjort tjeneste forskellige steder – så der var en masse, der skulle nås. Der var derfor lagt et hårdt program strækkende sig ud på de små aftentimer ugen igennem.

Motivationen i top

Mandag kl 07.30 var det allerede begyndt at summe af liv fra teltene. De første var kommet ind med toget om natten og de øvrige med morgen togene. Befalingsmændene var samlet i cafeteriet til morgenskafningen, og snakken gik lystigt. Vi var lidt spændt på hvem der kom og hvor mange der kom. Heldigvis blev vores bange anelser gjort til skamme. For der ankom 84 menige soldater med tidligere tjeneste på Marinekaserne Frederikshavn, Marinekaserne Korsør, Dannebrog og Grønland. Det var 84 marinesoldater som udstrålede en motivation, som sjældent er set hos genindkaldte. 84 soldater, som i den kommende uge ville få genopfrisket tidligere indlærte



Undertegnede

færdigheder inden for bevogtningstjenesten, sanitets- og ABC-tjenesten, brandbekæmpelse og skydefærdigheder – men også 84 der efter de planlagte strabadser ville trænge til en velfortjent lur.

Velorganiseret velkomst

De første timer gik med registrering, helbredserklæring og iklædning. Dernæst var der en kort velkomst i auditoriet på marinekaseren, hvor operations- og presseofficer, orlogskaptajn Knud Thomsen repræsenterende flådestationen bød velkommen og orienterede omkring forholdene på og omkring flådestationen. Som chef for bevogtningsstyrkerne bød orlogskaptajn Christian C. Køhler også velkommen. Inden folk fik mulighed for at gå på køjerne var de igennem den indledende våben- træning.

Daglige evalueringer

Hver aften sluttede af med at befalingsmændene foretog en evaluering af dagens program og en gennemgang af næste dags.

De tre indkaldte delinger bestod af 1. Deling, som står for stationsbevogtningen, 3. Deling, som er havnebevogtnings-delingen og endelig 5. Deling, som er kompagniets udrykkerstyrke. Udrykkerdelingen afviger en smule fra den velkendte flådestationsbevogtning, idet den er uddannet til løse

et større antal forskellige opgaver, militære som civile. Delingen er kompagniets eneste mobile og kan rykke ud med kort varsel.

Tirsdagens og onsdagens program stod på undervisning indenfor håndskydevåben, sanitets-, ABC- og brandtjeneste, enkeltkæmperdiscipliner

med undervisning fra tidlig morgen til kl 22.00. Alle i kompagniet fik en grunduddannelse medens den enkelte deling fik en specifik uddannelse – alt efter hvilken opgave, den skulle løse. På den måde blev de enkelte delinger mere fortrolige med løsningen af deres egne opgaver.



Bevogtningsgaster forsøger at slukke ilden i køretøjerne. Men ilden er så kraftig, at indsatsstyrker må indsættes for at bekæmpe branden

og naturligvis delingernes bevogtnings mæssige opgaver. Dagene blev krydret med et besøg hos 5. Eskadre og demonstration af en skarp anti-frømandsbombe M/72.

Ligesom gruppeførerne havde det menige personel et hårdt program

24 timer til test af det samlede resultat

Undervisningsforløbet skulle munde ud i en øvelse af et døgn's varighed, hvor indlærte færdigheder skulle afprøves. Vi havde store forventninger til øvelsen, som omfattede mange forskellige opgaver passende til den enkelte deling indlagt i tidsplanen så øvelsen alligevel »hang sammen«. Øvelsen var bygget op om en fiktiv situation, som i løbet af 24 timer udviklede sig fra en krisesituation til krig. Det betød, at delings- og gruppeførere meget nøje skulle vurdere opgaverne og de enkelte momenter mest hensigtsmæssige løsning. I spændingsperioden var der indlagt momenter med ulovlig indtrængen, fotografering af militære installationer og demonstrationer foran Flådestationen Frederikshavn og Hoveddepot Bangsbo.



GF SG T. Brandt-Møller, klar med sin gruppe til indsats

Dramaholdet viste stor indlevningsevne

Her var det især udrykker- og stationsdelingen der kom i aktion. Udrykker delingen blev på et senere tidspunkt sendt ud for at assistere det civile beredskab med slukning af brand. Der var iscenesat et større sanitets- og brandmoment på Søværnets Haveriskole i Hvims, hvor eleverne fra en 8. klasses dramahold deltog som figuranter. Et vellykket moment, som ikke mindst skyldtes elevernes store indlevningsevner. For at de enkelte delinger kunne blive afprøvet i så mange forskellige situationer som muligt, så krævede det en temmelig stor styrke af »modspillere«. Foruden eleverne fra Bangsbo strand skole deltog en 15 mand stor patrulje fra Hjemmeværnsskole 1208, 23 praktikanter fra Flådestation Frederikshavn, 11 gruppeførererelever og et antal instruktører fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole, Marinehjemmeværnsflotille 102 med kutteren SCORPIUS samt brandstationen på flådestationen.

For havnebevogtningsdelingen skete der også en tilspidsning af situationen. Det medførte en kraftigere patruljering og kast af skræmmeladninger i havnebassinerne. Som noget nyt blev der etableret boardinghold, hvis opgave det var at kontrollere de fartøjer som på ulovlig vis havde forsøgt at passere den flydetrossen, der til lejligheden var udlagt i indsejlingen til flådestationen. Eller skibe, der på anden måde kunne udsætte flådestationen for kompromittering. – Et tiltag som kræver en del øvelse og faglig ekspertise. SCORPIUS med mandskab fra Flotille 102 deltog med meget stor entusiasme og engagement og medvirkende til, at havnebevogtningen blev afprøvet i mange facetter. Sjældent er SCORPIUS set passere indsejlingen så mange gange på en aften.

Som afslutning på øvelsen, hvor det ikke helt lykkedes bevogtningsstyrkerne at holde modstanderne uden for hegnet, blev der serveret kakao og pølser til alle. En god afslutning på et hektisk døgn, som bidrog med nye erfaringer til bevogtningen af flådestationen Frederikshavn.

Fredag den 20. september 1996 – sidste dag

Efter en kort, men tiltrængt søvn, skulle der færdigafrigges og klargøres til aflevering af materiel, våben og udrustning. Alle skulle igennem hjemsendelsesproceduren og en kort debriefing for hele kompagniet. Orlogskaptajn Christian C. Køhler afsluttede på flådestationens vegne som chef for bevogtningsstyrkerne. Han takkede især for den store indsats, men også den høje moral som var udvist i løbet af ugen.

I løbet af de 14 dage hvor den samlede mønstring stod på, blev der trukket store veksler på flådestationens personel. Især i den sidste uge var folk blevet opmærksomme på, at vi var der – og at vi var en del af flådestationen.

Høj moral og godt sammenhold!

Gruppeførerernes indsats er i høj grad bestemmende for en mønstrings succes. Uden deres engagement kan personalet næppe motive-res til at udføre de pålagte opgaver. Derfor er det med stor glæde at jeg kan omtale den iver og vilje til at lå tingene gennemført hvormed gruppeførererne gik til den – uden at glemme kvaliteten! Især skal de genindkalde gruppefører fremhæves for deres indsats. Det var meget svært at se, at de havde været væk fra bevogtning og nærforsvar i flere år – ja, flere havde kun gennemgået få ugers kursus inden for området.

Det menige personel ydede også en bemærkelsesværdig indsats præget af høj moral og godt sammenhold. Alle modtog udfordringerne med åben pande og benyttede lejligheden til at lå et indblik i den seneste udvikling inden for søværnet og bevogtningstjeneste. At snakke om gamle minder blev heller ikke for-sømt!

Der var stort bifald inden man gik hver til sit – en klar succes for mønstringen.

Troels Andersen
premierløjtnant af reserven
Kompagnifører for 1. Kompagni

Inspektionsskibet HVID-BJØRNEN deltog fra 25. september til 14. oktober 1996 i den store Partnership for Peace (PfP) øvelse CO-OPERATIVE VENTURE 96 (CV 96). I øvelsen deltog 9 NATO-lande og 4 PfP-lande og STANAVFORLANT med korvetten OLFERT FISCHER. Det betød i alt deltagelse med 23 skibe og ca. 20 fly og helikoptere.

Øvelsen skulle bidrage til udvikling af samarbejdet mellem maritime NATO- og PfP-lande, og øvelsen havde tre hovedformål:

- at træne multinationale maritime styrker i fredsbevarende operationer
- fremme forståelsen for principperne for fredsbevarende operationer
- fremme forståelsen for øvelsesplanlægning og udførelsen af øvelserne.

Der var fem faser, som hver især indeholdt forskellige deløvelser. De deltagende enheder var delt op i TASK-UNIT's, som i vores tilfælde, udover HVIDBJØRNEN, i de første faser bestod af fregatten BLOYS VAN TRESLONG fra Holland, korvetten LE BIHAN fra Frankrig og korvetten AUKSTAITIS fra Litauen.

Fase 1-2: Havnefasen og søtræningsfasen 26. september – 6. oktober

Alle de deltagende enheder mødtes i Gdynia i løbet af onsdagen den 25. september, hvor de fyldte godt op i både den militære og den civile havn. OLFERT FISCHER lå sammen med STANAVFORLANT-enhederne i den civile havn, medens HVID-

CO-OPERATIVE VENTURE 96



NATO's generalsekretær i maritime omgivelser

BJØRNEN lå i den militære havn sammen med både PfP- og NATO-enheder. Havnefasen indeholdt en lang række pre-sail- og kommunikationsøvelser, som gennemførtes hver dag fra kl. 0800 til langt ud på eftermiddagen.

Alle personelgrupper deltog, men presset var nok størst på Taktisk Division. Det viste sig imidlertid at være anstrengelserne værd, idet den efterfølgende søtræningsfase blev en klar succes.

I andre skibe af samme størrelse som HVIDBJØRNEN, har man normalt en besætning på mindst 3 gange HVIDBJØRNEN's, - og således eksperter på alle områder. HVIDBJØRNEN's 57 mænd måtte derimod fare fra den ene briefing til den anden uden pause, og sidst på eftermiddagen eller først på aftenen måtte der laves opsamling og sammenfatning internt om bord. Det var godt, at søtræningsfasen blev en succes - !

De sociale arrangementer åbnede op for det personlige samarbejde

Medens hverdagene, som sagt, blev brugt til briefinger, blev weekenden brugt til mere selskabelige sammenkomster. Således stod hele lørdagen i sportens tegn, idet der var arrangeret et mini-OL med fodbold, volleyball, basketball, 10-km løb, 800-m løb og svømning. Og i løbet af søndagen

blev der afholdt konkurrencer i bl.a. gummibådssejls og kajakroning. Endvidere blev der om søndagen afholdt et Barbecue, hvor hver nation stillede op med et udvalg af mad og drikke, som repræsenterede den pågældende nations specialiteter.

For de, som ikke var så meget til sport, var der om lørdagen arrangeret en bustur til Gdansk, hvor der var rig lejlighed til at studere arkitekturen og den gamle hollandsk inspirerede bydel. Samtidig blev der handlet flittigt ind af rav i de mange hyggelige og utroligt flotte butikker. Der eksisterer naturligvis også et natteliv i Gdynia, hvilket også blev studeret indgående. Der var ikke arrangeret de store sammenkomster enhedernes besætninger imellem, men det forhindrede ikke folk i at mødes. Mange blev inviteret om bord på andre enheder af besætningsmedlemmer, og fandt således

selv ud af at komme hinanden ved på tværs af nationerne. Andre gik i byen for at studere det polske menukort og derefter nattelivet, hvilket de fleste fandt ganske fornøjeligt.

Opholdet i Gdynia sluttede 2. oktober, da alle enhederne, delt i tre TASK-UNIT's, tog på havet for at udføre de øvelser, man havde forberedt under opholdet i havn. Øvelserne her omfattede blandt andet slæbning, forskellige faser af »Replenishment at Sea« (RAS), blinkøvelser, Search and Rescue (SAR), antiubåds- og antiflyøvelser (ASW- og AAW) og en hel del formationssejls. Alle øvelserne var af stor værdi for alle i operationsdivisionen og for vagtcheferne, som lærte meget om manøvrering med skibet. Nogle af øvelserne var for to skibe, såsom slæbeøvelser, mens SAR- og ASW-øvelserne strakte sig over en hel dag og inkluderede hele TASK-UNIT'en, samt flere overvågnings-



Fregatten BLOYS VAN TRESLONG, inspektionsskibet HVIDBJØRNEN (DA) og korvetten SM LE BIHAN (F). Billedet er taget fra korvetten AUKSTAITIS (Lithauen)

fly (Maritime Patrol Aircraft), helikoptere, den polske undervandsbåd WILK og redningskoordinationscentret, RCC Gdynia. Desværre måtte HVIDBJØRNEN trække sig ud af øvelsen 4. oktober, på grund af en defekt helikopter, som måtte afleveres i København. Skibet gik således glip af en taktisk sømålsskydning, men kunne dog støde til TASK-UNIT'en sent om aftenen den 4. oktober.

Alle ville tegne kontrakt på øvelsens flotteste inspektionsskib

Der var arrangeret udveksling af besætningsmedlemmer dagligt i hele fase 2 (CROSSPOL). HVIDBJØRNEN fik således lejlighed til at afprøve de hollandske, franske og litauiske sprogkunderskaber, såvel om bord som i de nævnte enheder. Gasterne, der besøgte HVIDBJØRNEN, ville alle på stedet tegne kontrakt med det danske søværn, og det er vi på HVIDBJØRNEN naturligvis stolte af – men mon ikke det var kondicentret, solarium og sauna, der fristede?

Hver aften ved 20-tiden ankrede TASK-UNIT'en op samlet, og cheferne og operationsofficererne mødtes på gruppechefens skib til en debriefing om dagens øvelser samt briefing om næste dags serials. Herefter kunne enhederne slappe lidt af, forberede sig til næste dag og få en rimelig nattesøvn.

Fase 1-2 sluttede 6. oktober om eftermiddagen på vej til Kattegat,



I øvelsen deltagende enheder i informationssejls under NAC/MC SEADAY den 10 OKT 1996

hvor fase 3 skulle foregå. Aftenen inden mødtes alle skibschefer samt yderligere 1-2 officerer fra hver deltagende enhed på den amerikanske fregat AUBREY FITCH til en debriefing af fase 1-2 og en briefing om de kommende faser. Der blev diskutert frem og tilbage, men også grinet en del. Alle var enige om, at det havde været en succesfuld og meget lærerig første halvdel af øvelsen for alle de deltagende enheder – også for STANAVFORLANT

Fase 3: Embargo Operations 6. – 9. oktober

Fasen startede den 6. oktober om eftermiddagen under forlægning fra Østersøen mod Kattegat, hvor ruten var lagt gennem Kadetrenden, Langelandsbæltet og Østerrenden, indtil øvelsesområdet mellem Anholt og Sjælland blev nået.

Fasen indeholdt nogle af discipli-

nerne fra første fase i en mere kompleks udgave. Hovedformålet med øvelsen i denne fase var at forstærke og demonstrere operationsevnen i en blandet styrke i de grundlæggende fredsbevarende operationer, også omfattende minebekæmpelsesoperationer.

Enhederne var nu delt op i to TASK-UNIT's på tværs af de foregående. Øvelsesområdet var opdelt således, at den ene TASK-UNIT skulle kontrollere området syd for Anholt, mens den anden kontrollerede området i det sydlige Kattegat, fra Grenå til Sverige. Hver enhed fik tildelt et område, som de skulle »guarde« og indrapportere nye spor og kontakter til CTU'en.

Den »ulovlige« ammunition om bord blev fundet

Enkelte enheder havde fået en speciel opgave, og skulle i øvelsens forløb agere »skib i nød« eller »embargo-breaker«. HVIDBJØRNEN fik et område sydøst for Grenå, hvor det meste af tiden gik med billedopbygning og indrapportering af nye kontakter. Klokkens 0200, natten mellem 7. og 8. oktober, blev det så HVIDBJØRNEN's tur til at borde en embargo-breaker, som blev spillet af den italienske destroyer FRANCESCO MIMBELLI. Bordingsholdet, der bestod af 8 mand og gummibåd blev klargjort og sendt over på MIMBELLI.

Den amerikanske fregat AUBREY FITCH ønskede også at deltage i denne bording og sendte et bordinghold på 16 mand, som alle blev underlagt HVIDBJØRNEN's bordingofficer. Bordingen gik over al



Fregatten BLOYS VAN TRESLONG (NL) med en af deres egne LYNX

forventning. Den »ulovlige« ammunition om bord blev fundet, og opgaven var fuldført ca. kl. 0500.

Den »verdensberømte« CATWALK

Klokken 0600 blev HVIDBJØRNEN, MIMBELLI, AUBREY FITCH og den polske korvet KASZUB taget ud af øvelsen på foranledning af det internationale pressecenter der under øvelsen huserede på Antvorskov kaserne med underafdelinger i Gdynia, Karup, Frederikshavn og Oslo.

I pressecentret havde man fået opsnuset at H.K.H. Kronprinsen skulle gå »catwalk« over den nye forbindelse på bæltet. Da et »overraskelses« møde, hvor en PFP/NATO-flådestyrke hilste prinsen, ville være et medie hit af de usædvanlige indvilgede øvelsesledelsen noget modstræbende i at gå med til arrangementet – lidt hjulpet af generaler og admiraler med op til fire stjerner. Mediemæssigt viste det sig at være anstrengelserne så rigeligt værd. Red.

Man forlagde sydpå mod Østerenden med det formål at give indvielsen af hængebroens kabler over Storebælt et maritimt islæt. Klokken 1245 præcist sejlede de 4 ovennævnte enheder og GRIBBEN i kølvandsorden under hængebroens kabler, hvor Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik stod midt på kablet. Hele forløbet blev foto- og TV-dækket fra luften fra en af søværnets LYNX helikoptere samt en privatejet ditto. Desværre var det temmelig gråt den dag og sigten ikke alt for god, men flot så det ud da et ni-dugs Dannebrog blev foldet ud og vajede fra hængebroen samtidig med, at de 5 orlogsskibe passerende under broen.

Denne lille afstikker fra resten af øvelsen sluttede kl. 1300, hvorefter der var forlægning tilbage mod øvelsesområdet. Sidst på eftermiddagen var HVIDBJØRNEN tilbage i sit område, og genoptog den mere maritime billedopbygning og opklaring af området.

Fase 4: North Atlantic Council/Military Committee and Media Sea Day 10. oktober

Denne fase gav de deltagende enheder en mulighed for at vise de gæstende VVIP's og pressen et udvalg af de opgaver, der blev opøvet under øvelsen, og HVIDBJØRNEN var i den anledning udpeget til at være presseskib.

Dagen startede meget tidligt på flådestationen, hvor NATO's Generalsekretær og SACLANT sammen med repræsentanter for repræsentanter for deltagende nationer afholdt en meget velbesøgt pressekonference. Derefter var der briefing for VVIP's og pressen. Alle gæsterne og pressefolkene fordelte sig efter en nøje plan i hver sine enheder. HVIDBJØRNEN sejlede ud kl. 0835 med omkring 50 journalister og fotografer, samt 10 eskorteofficerer fra pressecentret om bord. I løbet af den næste time formede enhederne op i 2 kolonner. HVIDBJØRNEN lå hele tiden i nærheden af formationen eller sejlede op i mellem de to kolonner for at give pressen de bedst mulige vinkler at filme fra.

Første hændelse kl. 1030 var en minestrygningsdemonstration. Dernæst fulgte en demonstration af GOALKEEPER/CLOSE RANGE GUN-systemer. Selve demonstrationen var hurtigt overstået, og der var ikke så meget at se på for tilskuerne og pressen. Det næste indslag var BORDING OPERATIONER, hvor enhederne demonstrerede »UN

Boardings«, kendt fra »SHARP GUARD«-operationerne i Adriaterhavet. Vejret var ikke det bedste til gurnmibadssejlad, og for samtidig af spare lidt tid, valgte man derfor at enhederne skulle borde sig selv. Det bevirkede, at der igen ikke var så meget at se på for pressens vedkommende, da det meste i en bording operation foregår om læ.

»– hvilket vakte stor begejstring hos pressen«

Efter frokost demonstreredes brand- og havariøvelser – ikke af stor interesse for pressen. Næste punkt på programmet var en demonstration af et overvågningsfly (MPA-DEMO). Her var der straks mere at se på for alle, da der deltog en MPA'er samt en LYNX helikopter fra BLOYS VAN TRESLONG. Flyet droppede en sonarbøje og LYNX'en demonstrerede sin »dipping-sonar«. Som en naturlig fortsættelse kom så en SUB DEMO. SPRINGEREN lå neddykket forrest mellem de to kolonner, og LYNX'en hang ovenover og dyppede sin sonar. I løbet af 5 min. steg SPRINGEREN til overfladen og viste alle sine master for derefter at dykke igen.

Dagen sluttede med en luftforsvarsøvelse (ADEX) med efterfølgende FLYPAST udført af 4 TORNADO og 4 F-16, hvilket vakte stor begejstring hos pressen og de øvrige tilskuere. Desværre blev dagens sidste demonstration, en minespræng-



Destroyeren LUTJENS (GE), Fregatten NARVIK (NO) og Fregatten OLFERT FISCHER (DA) under havneopholdet i Oslo den 12-14 OKT 1996



Frankrig var også med

ning, aflyst på grund af den efterhånden kraftige sø, der ikke tillod at sende dykkere i vandet.

Selvom man ikke havde den store mulighed for at overvære alle operationer, var dagen alligevel en succes såvel for medlemmerne af Militærkomiteen og Det nordatlantiske Råd, som for den ombordværende presse, idet HVIDBJØRNEN sejlede så tæt på de øvrige enheder som det lod sig gøre, hvilket gav gode muligheder for at tage billeder og filme enhederne på nært hold.

HVIDBJØRNEN forlod flådestationen kl. 1900 samme aften med kurs mod farvandet syd for Norge, og den sidste fase.

Fase 5: Self Defense Operations

10. – 12. oktober

Fasen var en videreudvikling af embargo-operationerne i fase 3. Formålet med denne fase var, at demonstrere hvordan en krisesituation kan eskalere under en aggressiv FN-operation. Fasen startede ved middagstid den 11. oktober efter at alle enheder havde nået deres startpositioner i Skagerrak. Enhederne var delt op i to grupper. En WHITELAND-styrke, der beherskede det sydlige Norge og havde iværksat en blokade af GREYLAND og indsejlingen til Oslo-fjorden.

Den anden gruppe repræsenterede en international UN TASK-Gruppe, der skulle bryde WHITELAND's illegale blokade af GREYLAND. Princippet var faktisk det samme som i fase 3 – nogle var embargo-breaker, andre var bordingskibe. HVIDBJØRNEN bordede den polske LECH, som skulle agere handelsskib.

Videreudviklingen fra fase 3 bestod i, at der nu deltog orlogsskibe, som



Den store forbrødring i Gdynia

skulle komme handelsskibene til undsætning, og eskortere handelsskibet gennem embargoen. HVIDBJØRNEN skulle så igen forsøge at stoppe disse to skibe ved brug af alle verbale midler samt aggressiv sejlad. Denne gang måtte man også bruge trusler om våbenanvendelse. Det satte straks lidt mere farve på øvelsen, og alle deltog med liv og sjæl. Det lykkedes HVIDBJØRNEN at standse handelsskibet (LECH) og NARVIK, der kom LECH til undsætning, og få dem til at skifte kurs. Stemningen var forstærket nok høj ombord hos os.

Oslo 12.-14. oktober

Øvelsen sluttede kl. 0300 natten til

lørdag, og alle mødtes ved indsejlingen til Oslo fjord for at sejle til Oslo. HVIDBJØRNEN ankom den 12. oktober kl. 0830, og lagde til uden på den italienske destroyer FRANCESCO MIMBELLI med den lettske patruljebåd VIESTURS på siden. Weekendens skulle bruges dels til debriefinger skibscheferne imellem, og dels til selskabelige sammenkomster – som en hyggelig afslutning på en god øvelse. Der var arrangeret debriefinger og middage på enkelte af de deltagende enheder, og lørdag aften deltog HVIDBJØRNEN med 4 personer til en stor reception på den canadiske fregat HMCS CHARLOTTETOWN. Her var samlet skibschefer plus 3 office-

rer fra alle de deltagende enheder, samt forbindelsesofficerer, ambassadører, borgmesteren i Oslo og mange andre. Det var en god afslutning at mødes med alle, der havde deltaget i øvelsen.

Om søndagen var HVIDBJØRNEN's og OLFERT FISCHER's officers- og sergentmesse inviteret til reception hos den danske Ambassadør i dennes residens i Oslo. Det var et rigtig hyggeligt og flot arrangement, og Ambassadør Ib Andreassen og frue var meget gæstfri og underholdende. HVIDBJØRNEN ser frem til at kunne gengælde denne gæstfrihed ved en anden lejlighed.

En noget anderledes forskole end normalt

Efter debriefingen af øvelse CV 96, forlod HVIDBJØRNEN Oslo mandag den 14. oktober kl. 1400. Øvelse CV 96 havde været en noget anderledes forskole end normalt. Men også en forskole med mange gode oplevelser, nye kammerater (tak til OLFERT FISCHER for god assistance under hele CV 96) og interessante opgaver, der alle blev løst tilfredsstillende. Selv om en spændende, men også anstrengende øvelse var vel overstået, var der dog ikke tid til at slappe af – næste opgave ventede forude.

HVIDBJØRNEN forlagde direkte fra Oslo mod Århus, hvor en admiralsinspektion ventede. Denne blev gennemført i tæt tåge, hvilket ikke lagde en dæmper på inspektionsholdets fantasi med hensyn til havari, »break downs«, mand over bord øvelse mv. – Men i bedste »HVIDBJØRNEN STIL« blev denne opgave også løst med et tilfredsstillende resultat.

Når dette læses vil skibet være tilbage i Nordatlanten med jul på Grønland. HVIDBJØRNEN kan herefter se tilbage på et år, med masser af øvelsesaktivitet i danske farvande – og et år hvor HVIDBJØRNEN har slået sit navn fast i Østersøen – vi nævner blot Karlskrona (US BALTOPS), Kaliningrad (den russiske flådes 300-års jubilæum) samt Gdynia med COOPERATIVE VENTURE 96.

HVIDBJØRNEN

Håndtering af asbestskader på søværnets skibe

Alle er formentlig klar over, at asbest kan være et farligt isoleringsmateriale. Skader, hvori indgår asbest, skal tages alvorligt og behandles på en fornuftig og praktisk måde.

Asbest indgår fortsat i en række af søværnets ældre enheder som isoleringsmateriale. Det kan findes på og i skotter og som rørisolationsmateriale.

Med det formål at undgå uoprettelige helbredsskader på personalet er det af afgørende betydning at sikre, at eventuelle asbestskader – også når disse enheder er til søs- omgående bliver udbedret gennem et midlertidigt og forsvarligt sanerings- og indkapslingsarbejde for herigennem at eliminere faren for spredning af asbestfibre og at sikre at det nødvendige arbejde ombord kan fortsætte indtil en permanent afhjælpning af skaden foretages.

Med henblik på at sikre den optimale sikkerhed i disse situationer har Søværnets Materielkommando's Hovedsikkerhedsudvalg iværksat en række tiltag. For eksempel er der indkøbt et sæt nødreparationsudstyr til hver af minelæggerne FALSTER og MØEN.

Udstyret består i det væsentligste af en helmaske med asbestfilter, beskyttelsespåkledning, en asbeststøvsuger samt fornødent afdækningsmateriale. Ved hjælp af dette udstyr samles asbestfibre i en hermetisk tillukket pose som herefter betragtes som farligt gods og behandles efter de herfor udgivne bestemmelser.

BRAHL

Søværnets Materielkommando

Hälsorisker

Asbestfibrer förs via luftvägarna in i lungorna



Fibrerna är farliga när diametern är mindre än 5 tusendels mm. De tränger då längst ner i lungblåsorna.



"Renhållningscellerna" kan oskadliggöra vanligt damm, medan de oftast dödas av asbestfibrerna.

THETIS Sommertogt 1996

THETIS sommertogt 1996 blev noget anderledes end forventet, da den oprindelige plan omfattende seismik ved Grønland ændredes til fiskeriinspektion ved Grønland og seismik ved Færøerne.

Forskole

Den 11. marts mødte besætningen om bord på THETIS i Frederikshavn til forskole. Efter en uges forskole ved kaj stod THETIS til søs og forlagde mod Sjællands Odde. Der blev der afholdt inspektion af Søværnets Teknikinspektør og slæbeøvelse med mere i samarbejde med VÆDDEREN.

Efter et par dage med besejlings- og andre øvelser i Kattegat, kom THETIS til Nyborg for at afhente gæster og pårørende, som skulle sejle med til Svendborg i forbindelse med det årlige adoptionsbesøg i byen. Der mødte omkring 80 gæster, her i blandt to skoleklasser fra Svendborg, der har været tilknyttet THETIS, siden hun blev søsat. Efter adoptionsbesøget var det igen tid til et par dage med øvelser i Kattegat. THETIS ankom til Flådestation Frederikshavn 28. Marts, og besætningen gik kort efter på påskeferie.

Seismisk forskole

9. april mødte besætningen igen til »seismisk« forskole. Den første uge lå skibet ved kaj, hvor kabel, »guns« og andet udstyr blev taget om bord og rigget til. Det godt 5000 meter lange seismiske kabel, indeholder den brandfarlige væske »kerosine«. Derfor har man på THETIS en havarirulle, som hedder »Brand på seismisk dæk«. Denne blev naturligvis også gennemgået og indøvet ved kaj.

Så blev kursen sat mod et område i

Skagerrak, hvor den praktiske del af forskolen skulle foregå. THETIS havde fået aflyst et område, hvor vi kunne »streame« kablet. Her fik vagtcheferne, der alle var nye om bord på THETIS en smagsprøve på, hvordan det er at slæbe rundt med et 5200 meter langt kabel. Al trafik, som kommer inden for en radius af 4-5 sømil, skal kaldes op og varskos om vores lange slæb, da THETIS manøvreerne jo i den situation er meget begrænset.

23. april ankom inspektionsholdet og Chefen for Søværnets operative Kommando med helikopter. Inspektionen foregik i Skagerrak, mens vi lavede seismisk indsejling. Dette virkede meget realistisk, da THETIS jo allerede var i gang med sin forestående opgave. 1. maj ankom THETIS til Frederikshavn, hvor der blev etableret »ATL-vagt«, og besætningen gik på sommerferie.

Planerne ændret

Da besætningen 3. juni mødte for at klargøre skibet til togt oplystes det, at NUNAOIL ikke havde fået nogen aftale i stand, med hensyn til seis-

miske opmålinger ved Grønland. THETIS skulle derfor foreløbig udføre fiskeriinspektion ved Grønlands Østkyst og 7. juni afgik THETIS mod Østgrønland via de danske borefelter og Reykjavik.

Reykjavik

I forbindelse med fiskeriinspektion på Østgrønland, havde THETIS to forsyningsmæssige anløb til Reykjavik. Her blev der arrangeret indkøbsture til Keflavik basen. Flere fra besætningen lejede biler for også at se lidt af den islandske naturs seværdigheder.

Der blev i forbindelse med et af forsyningsanløbene afholdt en samarbejdsøvelse med den islandske kystvagts helikopter af typen Dolphin. Under denne samarbejdsøvelse blev der hejst personel fra redningsflåde til THETIS helikopterdek. Desuden blev der gennemført to »SCA-procedurer« og dækslanding. Der var endvidere aftalt to »ELVA-procedurer«, men de måtte desværre aflyses p.g.a. en pludselig patienttransport.

Samarbejdsøvelser af denne art, kan





»The silent partner«

klart anbefales ved anløb af Reykjavik. Den islandske kystvagter er også yderst interesseret i at øve dette samarbejde.

Fiskeriinspektion ved Grønlands østkyst

På Østkysten havde THETIS bordingshold om bord på fem skibe – fire norske langlinefiskere og en tysk trawler. Alle fem fiskede efter hellefisk. Bortset fra nogle små detaljer havde alle skibene tingene i orden, og de kunne fortsætte deres fiskeri. Ved to af bordingerne blev THETIS anmodet om lægeassistance til nogle småskrammer. Efter en tur hos doktoren blev folkene sejlet tilbage til deres skibe, hvor de kunne fortsætte arbejdet.

Stationstjeneste på Grønlands vestkyst

1. juli ankom THETIS til Grønneal og afgav i denne forbindelse 13 salutskud for den nye chef, kontreadmiral E. Fage-Petersen, som var tiltrådt samme dag. Han afløste kontreadmiral N. Helk, som blev sent på pension. Besætning blev samme aften inviteret til fest i mandskabsklubben »NOKKEN«, hvor »De Gyldne Løver« optrådte i dagens anledning. Dette var en så stor succes,

at det blev aftalt, at »De Gyldne Løver« skulle spille til THETIS hjemkomstfest. 4. juli anløb THETIS Nuuk med admiralen om bord. Han afholdte en reception for repræsentanter fra det grønlandske hjemmestyre og andre officielle personer i forbindelse med sin tiltræden.

Siden sejlede THETIS ind i Sønderstrømfjord og ankrede ud for Camp Lloyd for at reparere en havareret turbolader og fløjet reservedele op direkte fra Danmark. Den gamle amerikanske flybase blev beset. THETIS havde planlagt adoptionsbesøg i Jacobshavn i weekenden 12.-14. juli, men der manglede kajplads og besøget blev aflyst. Der blev i stedet holdt velfærdsflyvning for hele besætningen ind over Jacobhavns isbræ, en af verdens mest produktive isbræer.

Seismik ved Færøerne

20. juli afgik THETIS fra Nuuk mod Færøerne via Prins Christians sund. NUNAOIL havde lavet en aftale med det seismiske selskab »Western« om at leje THETIS til seismisk undersøgelse ved Færøerne. Ved ankomst Sund kom den civile del af den seismiske besætning om bord, og skibet blev klargjort til seismisk

sejlad. Ved dette anløb blev der afholdt reception for repræsentanter fra det færøske olieselskab, landstyre med flere. Efter endt klargøring forlagde THETIS til opmålingssområdet vest for Syderø.

Det blev hurtigt klart, at der er stor forskel på at opmåle seismik ved Færøerne i stedet for Grønland. Det dårlige vejr og den megen dønning, der næsten altid er ved Færøerne medførte, at THETIS flere gange måtte indstille opmålingen. Bliver der for meget dønning vil kablet bugte sig, og der vil komme støj på optagelserne, som derved bliver ubrugelige. Den stærke strøm og de mange fiskere, som ikke altid var lige forstående over for vores arbejde, var også med til at vanskeliggøre opmålingen. 3. august modtog THETIS den tragiske meddelelse, at et af flyvevåbnets G-III fly var styrtet ned under indflyvningen til Sørvåg med bl.a. forsvarschefen Hans Jørgen Garde og hans kone om bord. Den seismiske opmåling blev straks stoppet og THETIS sejlede til Sørvåg for at assistere VÆDEREN og Havarikommisionen med bjærgning og opklaring efter ulykken.

27. august startede THETIS på en toskibs opgave sammen med det

seismiske skib »Western Cove«. Denne opmåling foregår ved, at skibene sejler lige efter hinanden med forskellige afstande, udregnet på forhånd. Skibene skiftes så til at skyde og begge optager ekkoerne. Afstanden mellem skibene var henholdsvis 11.200 meter, 22.800 meter og 33.250 meter og må ikke variere mere end 25 meter. På denne måde kan man skyde todimensionalt og komme ind under de basalte lag i havbunden. Ved traditionel opmåling (kun et skib) kan man ikke måle gennem de hårde lag. Hele arbejdet gik godt og var slut 10. september. THETIS fortsatte alene, men vejrforholdene var nu blevet for dårlige og 19. september besluttede klienten at indstille arbejdet for i år.

Dublin fair city –

Efter afrigning og hjemsendelse af den civile del af besætningen i Sund forlagde THETIS nu mod Dublin i Irland. Her besøgte forskellige se-værdigheder i og omkring Dublin og et destilleri, hvor der var rigeligt med smagsprøver af den irske whisky.

Om bord var der officiel reception for folk fra den danske ambassade, den irske marine og danskere fra det irske erhvervsliv. Den irske marine inviterede til frokost med 8 deltager fra THETIS. Muligheden for at komme i land, handle og opleve den irske befolkning og deres pubkultur blev også rigeligt benyttet. Opholdet i Dublin var efter alles mening meget vellykket.

30. september forlod THETIS Dublin og kursen blev for alvor sat hjemad. Turen gik gennem Den Engelske Kanal og forbi de danske bore-felter. Efter planen skulle THETIS ankomme til Frederikshavn 3. oktober kl. 0830. Kl. 0130 modtog THETIS imidlertid en melding om en redningsoperation under udvikling. Det drejede sig om et norsk handleskib, som havde brand i maskinen ca. 100 sømil sydvest for os, så der var ikke andet at gøre end at sige »bagbord helt over«. Efter godt 2 timers sejlads blev vi dog »releaset« og kunne fortsætte igen hjemover mod Frederikshavn, hvor vi ankom med blot 15 minutters forsinkelse.

THETIS hjemkomst

Onsdag den 9. oktober 1996 afholdtes i Flådestation Frederikshavns cafeteria en hjemkomstfest. Hele THETIS besætning sammen med alle, der havde deltaget på den ene eller anden måde i årets sejlads, deltog. Denne fest, krydret med aktuell sømandsmæssig underholdning ved »De gyldne Løver« (se ovenfor), var således et herligt punktum for THETIS 5. sæson som Seismisk Undersøgelsesskib.

THETIS har atter vist at kunne leve op til de utroligt høje kvalitetsmæssige krav, der stilles til et seismisk skib.

Skibet ligger nu i basehavn, besætningen afspadserer og holder skibet åben i eftersynsperioder, indtil det atter går løs i marts 1997. Der vil være masser af seismisk arbejde i fremtiden på Grønland, og måske også på Færøerne!

THETIS

On the job training

Inspektionsskibet TRITON har i perioden 20. til 27. oktober 1996 haft tre estiske befalingsmænd og en dansk sprogofficer om bord under sejlads i farvandene omkring Færøerne.

Esterne var om bord i forbindelse med »on the job training« i det danske søværn. Dette indebar også et ophold om bord i TRITON. Esterne gennemgik sammen med sprogofficeren et af skibets udarbejdede program, der sikrede en så bred en indsigt i skibets rutiner og dagligdag som muligt. Gæsterne var primært tilknyttet sergentmessen, men var ved et par lejligheder også inviteret til middag i chefmessen og officersmessen.

Programmet omfattede blandt andet at skibets officerer fortalte om de enkelte divisioners opgaver og ansvar. Al tale blev oversat af den meget kyndige sprogofficer med de tre estere som interesserede lyttere. Esterne stillede mange spørgsmål og udbad sig uddybende forklaringer omkring det meste.

De tre estiske befalingsmænd prøvede naturligvis flere gange at flyve med skibets helikopter, hvilket forårsagede en hidtil uset begejstring over dette flyvende vidunder. I det hele taget var esterne meget imponerede over TRITON, som de fandt meget moderne og på et højt teknisk niveau.

Helt ukendte med det danske søværn var esterne dog ikke. Danmark har gode forbindelser til landet. For ikke så længe siden besøgte kongeskibet DANNEBROG med H.M Dronning Margrethe II og Prins Henrik om bord som bekendt Tallinn. Ligeledes er den tidligere danske inspektionskutter MALLEMUKKEN overleveret til Estland, og toldkutteren RYLEN lejet ud til esterne.

Ugen om bord i TRITON gik hurtigt, og det er besætningens indtryk, at de tre estiske befalingsmænd havde stort udbytte af opholdet om bord. Endvidere blev der undervejs tid til en rundtur i Thors-havn, på Strømø samt Østerø.

De tre estere og den danske sprogofficer gik i land i Thorshavn. Forinden havde de deltaget i et pressemøde om bord sammen med skibschefen og journalister fra den færøske presse, der anvendte store overskrifter i de resulterende artikler. Opholdet om bord har således også givet genlyd på Færøerne.

Premierløjtnant K.N. Skjødt
TRITON B

Udstilling

Flådestation Korsør havde i samarbejde med Korsør Kommunes by og Overfartsmuseum sammensat en udstilling om Kanonbåds-krigen i Storebælt 1807 – 1814. Udstillingen kunne beses på fæstningsanlægget i Korsør indtil ved udgangen af september måned.



Korsør havde på dette tidspunkt en mindre kasernebygning, samt en officersbolig, så Flådens tilknytning til byen går langt tilbage i tiden.

Efter den danske flådes erobring af englænderne bestod Danmarks søforsvar af roede kanonbåde samt af kystbatterier placeret på

strategiske steder rundt om i landet. Mange af disse kystbatterier er forlængst fjernet, men ved Stignæs kan man stadig se et. Udstillingen på Overfartsmuseet havde allerede i de første tre uger over 1000 besøgende.

Udstillingen, der ledes af Poul Bell og Flådestationen, havde ikke kunnet finde sted uden stor støtte fra Orlogsmuseet, Handels- og Søfartsmuseet, Sorø Amts Museum, Medicinsk historisk Museum, Søværnets Museumsmagasin samt Artillerikursus Sjællands Odde, der alle velvilligt har bidraget med museumseffekter og andet materiale til udstillingen.

Selve udstillingen omfattede

skibsmodeller, billeder, kobberstik, uniformer, våben samt en større samling af datidens lægeudstyr, der leder tanken hen på de forhold datidens læger, og ikke mindst patienter, stod over for, når behandling var nødvendig.

Ud over udstillingen om kanonbådskrigen havde Nyboders Mindestue bidraget med en model af Gammel Vagt. Thor Timler fra Nyboders Mindestue har endvidere besøgt Overfartsmuseet og bidraget med et interessant og levende foredrag om livet i Nyboder før og nu.

Flådestation Korsør kan anbefale lignende arrangementer i fremtiden. Der er også kultur i Korsør.

Flådestation Korsør

Fritid til søs!

Søværnets besætninger er som alle andre i dette land pålagt en arbejdstid samt vagter, hvis udstrækning naturligvis er en del afhængig af vejr, vind, operative og tekniske forhold samt togtets art. Orlogsgasterne har således arbejde i den normale arbejdstid, men der skal også gås vagt for at sikre skibenes sejlads og operative formåen. Alligevel vil der altid være fritimer, der fordrives på forskellig vis. Det er det denne artikel handler om!



Enheden, hvori denne aktivitet beskrives er inspektionsskibet THE-TIS, der som andetsteds beskrevet var på et fire måneders togt til Grønland og Færøerne, beskæftiget med stationstjeneste og seismisk opmåling. Perioderne under gang er ofte op til 6 uger lange, hvorfor »hverdagen« også omfatter en del lørdags- og søndagsrutiner.

Skibet er vel udstyret med alskens apparater, der også bruges i land til muskeltræning. I dette motionsrum (også kaldet torturcenteret) foregår der en massiv udnyttelse af motionscykler, en del vægtløftningsanordninger og stræk-bøj bænke. Disse udfoldelser, der gælder for alle aldre M/K, ses ofte at kulminere med et besøg i badstuen og/eller solariet. På denne måde holdes vægten nogenlunde i ave trods kabyssens ihærdige forsøg på at øge skibets totaldeplacement. Ved kaj benyttes muligheden for løbe- og gåture, og på trods af de lave temperaturer har besætningen opøvet en sær lyst til badning på strande, der er fyldt med isskosser!

Skibet er i besiddelse af et bordten-

nisbord, der anvendes i hangaren, når helikopteren ikke er om bord og overnatter på dækket eller i land. Bolden kan have sære tendenser, når skibet bevæger sig i søen, hvilket kun understreger hvor uretfærdigt et spil kan være.

Fritid kan også betyde mere afslappede sysler som kortspil, der dyrkes

ivrigt af alle kategorier. Whist er nok det mest benyttede spil, skønt sergentmessen mere ynder noget der kaldes poker. I mandskabets opholdsrum dyrkes dartspil og raffling samt en »søm-i-slånings-konkurrence« med så kringlede regler, at kun de særligt indviede forstår dem.

Fjernsynet bidrager med en eller to



2 film på fælleskanalen hver aften, og der kan lånes disketter til egen fremvisning. Der er også en del radioer i skibet, der kaster alle former for musik ud i rummene. En del har anskaffet sig kortbølgeradioer, der i stand til at opfange udsendelser fra Danmark.

Biblioteket udlåner bøger, der løses krydsord, og de enkelte aviser, der når frem til enheden, læses til de er slidt op. Der skrives naturligvis mange breve til familie, venner og bekendte i håb om snarlige svar!

Hjemmecomputere har bredt sig som en steppebrand, og nu ses en del lukafer at have etableret netværk, hvorpå der udkæmpes drabelige søslag, fodboldkampe og lignende fra skærm til skærm. I Cafeteriaet er den officielle velfærdscomputer konstant optaget af besætningsmedlemmer, der bygger byer og samfund op fra bunden. Datasprog er nu daglig tale, især blandt de unge.

Velfærdsofficeren har travlt med at fylde sin kasse for at have nok til busture og så videre, når vi en gang i mellem kommer i land. »Døde duer« er en populær slags lotto, hvor man for 20 kr. kan gætte 2 x 2 tal mellem 1 og 20 i vilkårlig rækkefølge. Ved lørdagens udtrækning tilfalder puljen vinderen/ne minus 10 % til velfærds-kassen. Et europamesterskab i forbold blev naturligvis benyttet til at plukke besætningen for nogle penge, der er sat af til togtets polardåb. BINGO er yderst populært. Rundt



om i skibet sidder forventningsfulde gaster og krydser numre af. Disse råbes op fra kontrolrummet, og bingo meldes tilbage på telefon eller ra-

dio. Præmierne indkøbes på passende steder på skibets vej, og er således nært tilknyttet skibets operationsområde. Første sæt præmier er således fra Frederikshavn!

Togtets traditionelle fregatskydning er noget alle ser frem til. Et Kvarter ad gangen deltager i nedskydning af sejl. Den heldige skytte, der rammer krudtkammeret, udnævnes til fregatkaptajn, og modtager megen hæder, herunder skibets våbenskjold. Denne dag kulminerer med, at Kvarteret deltager i en fælles middag. En anden form for skydning er normal lerdueskydning, der dyrkes fra helikopterdækket.

Kaptajnen?, ja han skal jo snart pensioneres (30 november 1996), så han har valgt at kaste sig over golfspillet svære, indledende faser på agterdækket, hvor hullerne er talrige og tilstrækkeligt store.

»Luffe«



**-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

