



SØVÆRN

ORIENTERING

S

2

1997

Nyt fra redaktionen

I nærværende nummer har vi taget skridtet ind i næste årtusinde. Fuld farvegengivelse af billederne. Det stiller lidt større krav til vore mange fotografer, som nu ikke kun skal tænke på den rent grafiske komposition af billederne. Der skal tænkes på farveharmonier, farvetemperatur og baggrund på en ny måde. Der er dog mange flere virkemidler, men samspillet er ikke blevet mindre kompliceret.

– Og så vil vi gerne have nogle flere billeder. Verdens billigste materiale er råfilm – set i relation til ikke at få taget lige det rigtige billede, fordi man skulle spare på optagelserne. Husk, at de professionelle ikke regner med mere end et par gode billeder ud af 36. Det bedste er at sende filmen til redaktøren, som indenfor en uge da vil returnere et sæt papirbilleder og senere efter evt. brug også negative.

Gode billeder er en mangelvare, men vi er ved at få oprettet et søværnsarkiv, som rent teknisk vil være tilrådelig for alle at trække på, når vi har fundet den rigtige teknik – og folkene til at betjene den. – Og så til noget, der har med det lidt større billede at gøre.

Inden for NATO er man i de seneste år – også helt ned til de lavest placerede treværnshovedkvarterer, som f.eks. »ARRC'-en«, blevet klar over at ingen operation – og da slet ikke fredsbevarende eller -skabende kan lykkes uden en kraftig og målrettet medieindsats (PI-). Det er det af de ti krigens principper, der handler om moral. Moral hos egne tropper og egne venner – og dem, vi skal redde fra deres egne konflikter. PI-aspektet, som enhver operation er behæftet med – enten den vil det eller ej, er nu blandt de tre vigtigste allerede fra start af planlægningen.

Hvis vi vender blikket lidt mod forsvarrets PI-situation sættes bladets leder i nr. 4/96 i skærende relief gennem en helt aktuel oplysning, om at forsvaret nu gennem FVR bruger ca. 15 millioner kroner til hvervning gennem annoncer og TV-spots m.v. Moral og fastholdelse er grundlaget for langsigtet rekruttering, derfor skal alle vore anstrengelser på informationsområdet være gennemtænkt og koordinerede. Til at sikre dette har Forsvarskommandoen, da også nedsat en arbejdsgruppe, som skal kulegrave området og komme med sin rapport inden årets udgang.

Folk – og det vil også sige unge mennesker i »erhvervssøge« alderen – ændrer kun mening eller tager en beslutning, hvis en annonce eller oplysning bekræftes af en eller anden de har tillid til! Vi er selv mediernes be- eller afkræftere.

Sven Voxtorp



Redaktionen

Indholdsfortegnelse

Sejlsads med Statsministeren	1
37. seaweek military world championship (CISM)	
Karachi - Pakistan	3
Dykkerhistorisk selskab	5
Inspektionsskibet TRITON's deltagelse i mindehøjtidelighed for de faldne fra HMS HOOD....	6
Sund grundskole	8
Uddeling af Mindeankerpris 1997.....	9
En lille historie om Søværnets Tamburkorps.....	10
AutoMATIKmekanikerlærlinge.....	12
Inspektionsskibe i havn	13
At sejle med en STANDARD-FLEX 300	16
10 sergenter af maskinlinien udnævnt til løjtnanter.	19
Dansk Chef for STANAVFORCHAN	20
Første landing af Atlantic Airway's helikopter på et inspektionsskib	22
Kongeskibet DANNEBROG fylder 65 år	23
This is US Helicopter carrier INCHON	24
SIRIUS slår til igen	26
Søværnets mærkedage 9. marts 1847 - Huebånd med skibnavne indføres	28

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), Mobil 40 16 70 35
Telefax: 89 43 31 41

Redaktør for Søværnets Materielkommandos område:
Kommandørkaptajn Hans Gjødsbøl

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

Redaktør for Grønlands Kommandos område:
Premierløjtnant M. S. Andersen

Telefon: 00299 10111 lokal 247, Telefax: 00299 10112

Kontaktmand ved 2. ESK: Kaptajnløjtnant K. Hedegård,
Eskadreartilleriofficer, tlf.: 58 20 85 06

Distribution:
Afdelingsleder F. Thorsø Nielsen,

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

Forsidebillede: SIRIUS' slædehold 5 holder kort hvil efter opkørsel på gletcher i Sydpasset. Foto: Lars Ulsø

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

Sejlads med Statsministeren

5. Maj 1997



OLFERT FISCHER forventningsfuld ved Søndre Toldbod

Under øvelsessejlads i norske farvande i slutningen af april måned fik OLFERT FISCHER besked om, at skibet var udpeget til den 5. maj at sejle Statsministeren, Forsvarsministeren, Forsvarschefen med følge fra Søndre Toldbod i København til Vedbæk, hvor Statsministeren skulle have en orientering i Forsvarskommandoen.

En uge til forberedelserne
OLFERT FISCHER ankom til Flådestation Korsør Store Bededags aften og havde således en uge til at forberede sejladsen. Det blev en travl uge for besætningen. Alle

var indstillet på, at skibet skulle være »ship-shape«, så korvetten blev malet fra mast til køl, messing blev pudset, håndvaske poleret, gulve bonet og tovværk til forhalere og fendere udskiftet.

Forberedelsen af det omfattende ceremoniel var et kapitel for sig. Honnørreglementet blev studeret flittigt, og der blev bestilt kommandotegn til Forsvarschefen og Forsvarsministeren. De fornemste besøgende var naturligvis berettiget til skansevagtshonnør med musik afhængig af rang, så der blev også rekvireret en hornblæser og en trommeslager fra Søværnets Tamburkorps. Søndag den 4. maj forlagde OLFERT FISCHER fra Flådestation Korsør til Søndre Toldbod, medens de sidste forberedelser blev gjort,

og skansevagtsceremoniellet blev indøvet. Efter ankomst til Sdr. Toldbod blev der udført tillægsøvelser med chaluppen, som skulle sejle Statsministeren med følge det sidste stykke til Vedbæk havn. Tillægsøvelserne var af stor værdi i forbindelse med den endelige tilpasning af skibets faldereb og forholdene samt kontrol af den særligt fremstillede anlægsbjælkes funktion.

Honnørmarsch nr. 3

Begivenhederne den 5. maj udspillede sig nøjagtigt som planlagt. Chefen for 2. Eskadre gik ombord kl 0830, og efter skansevagtsinspektion blev der skiftet til eskadrechefens kommandotegn. Forsvarschefen gik ombord kl 0905, blev hilst af honnørposten og modtaget med faldrebshonnør. Efter 2. inspektion af skansevagten, som denne gang spillede 4 hornsignaler, blev der skiftet til Forsvarschefens kommandotegn. Statsministeren og Forsvarsministeren med følge ankom kl 0915 og blev modtaget af Forsvarschefen. Skansevagten honorerede Statsministeren med Honnørmarsch nr. 3, hvorefter der blev skiftet til Forsvarsministerens kommandotegn.

BERGEN og STAVANGER hilser

Så var det tid til afgang. OLFERT FISCHER lagde fra, og på vej ud gennem havnen blev der frontet af Kongeskibet DANNEBROG og de norske fregatter BERGEN og STAVANGER, der var forføjet ved Langelinje. Ud gennem havnen var der også lejlighed til at demonstrere anvendelse af den store gummibåd, der benyttes til bordingsoperationer.

Vel klar af havnemolerne var der tid til en kort briefing. Chefen for 2. Eskadre orienterede Statsministeren om korvetterne og deres anvendelse navnlig i internationale operationer, som i de seneste år har været hverdagskost. Der var også lige tid til at vise det videoindslag, der for nylig blev vist i TV-programmet FLASH om årets



Statsministeren og Forsvarsministeren modtages ved landgangen af Forsvarschefen



Statsministeren inspicerer skansevagten ombord i OLFERT FISCHER

SEA SPARROW skydning, inden Statsministeren som minde fik overrakt OLFERT FISCHERs våbenskjold.

Statsministeren fik indtryk af skibets maskinkraft

Efter orienteringen var der en kort rundvisning i skibet, hvor besætningen nu var tørnet til efter KLART SKIB - i landkrabbesprog: Klar til umiddelbar kamp,

hvadenten fjenden måtte komme fra luften, vandets overflade eller nede fra. Statsministeren overværede en demonstration af en luftforsvarsøvelse i operationsrummet, men fik også lejlighed til at se, hvordan besætningen var underbragt. Rundvisningen sluttede på agterdækket, hvor OLFERT FISCHER på turbine nærmede sig ankringspladsen ud for Vedbæk Havn. Statsministeren fik her indtryk af skibets maskinkraft, mens en LYNX helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste på imponerende vis demonstrerede sin formåen.

Mens OLFERT FISCHER ankrede, fandt afgangsceremoniellet sted, og chaluppen lagde til ved styrbord faldereb. Statsministeren med følge gik fra borde, chaluppen satte fra og sejlede til Vedbæk Havn, hvor Statsministeren gik i land kl 1030.

To hektiske timer var slut. Forud var gået en hektisk uge. Statsministeren viste stor interesse for skib og besætning og gav udtryk for, at han befandt sig godt om bord, så OLFERT FISCHER kunne med god samvittighed hive hjem og forlægge til Flådestation Korsør - en stor oplevelse rigere.

OLFERT FISCHER

37. seaweek military world championship (CISM)

Karachi - Pakistan

I dagene 8.-15. Marts 1997 deltog søværnets sejlsports-hold samt marine-5-kæmpere i de militære verdensmesterskaber i Karachi, Pakistan. Sejlerne stillede med 5 mand og marine-5-kæmperne med 6 mænd og 2 kvinder under ledelse af holdkaptajn og missionschef.

Mellemlandinger i Amsterdam og Dubai

Delegationens medlemmer mødtes i Kastrup Lufthavn lørdag morgen kl. 0530 - og den lange rejse mod lunere himmelstrøg kunne begynde. Efter mellemlandinger i Amsterdam og Dubai ankom vi midnat, lokal tid (+4t), til Karachi. I den pakistanske ankomsthal blev vi budt velkommen af forbindelsesofficeren og et antal maskinpistolbevæbnede vagter. Transporten til basen foregik med eskorte også omfattende vagt på forsædet, udstyret med en skarp-ladt maskinpistol.

- en myg lige ved øret!

Indkvarteringen var der ikke noget at udsætte på, vi fik tildelt 2-3 mands lukafer med eget bad og altan. Klokken fire om morgenen lagde vi os til rette med propellen i loftet roterende på fuld kraft. Jeg tror alle kender den situation, jeg nu beskriver. Man har lige slukket lyset og er så småt på vej ind i drømmeland, da man hører lyden af en myg lige ved øret. Op igen - jungleolie på omgivelser og krop. Det virker og nu kunne vi endelig sove, hvilket var tiltrængt. Søndag morgen stod solen tidligt op. Det gjorde vi også - til tonerne af morgenmessen fra et tårn i det fjerne. Formiddagens program in-

deholdt for sejlernes vedkommende eftersyn af bådene og trænings-sejladser med samme. For 5-kæmperne var der træning på banerne. Da hele 16 nationer skulle træne, var det vigtigt, at alle ankom og forlod banerne på de angivne tidspunkter. På grund af en anden opfattelse af tidsbegrebet i Pakistan kunne dette ikke gennemføres uden lidt held.

Dagen sluttede med den store åbningsceremoni, som bestod af nationernes indmarch med de respektive faner, taler, Allah's velsignelse og ikke mindst, musik af det pakistanske tamburkorps som spillede meget højt.

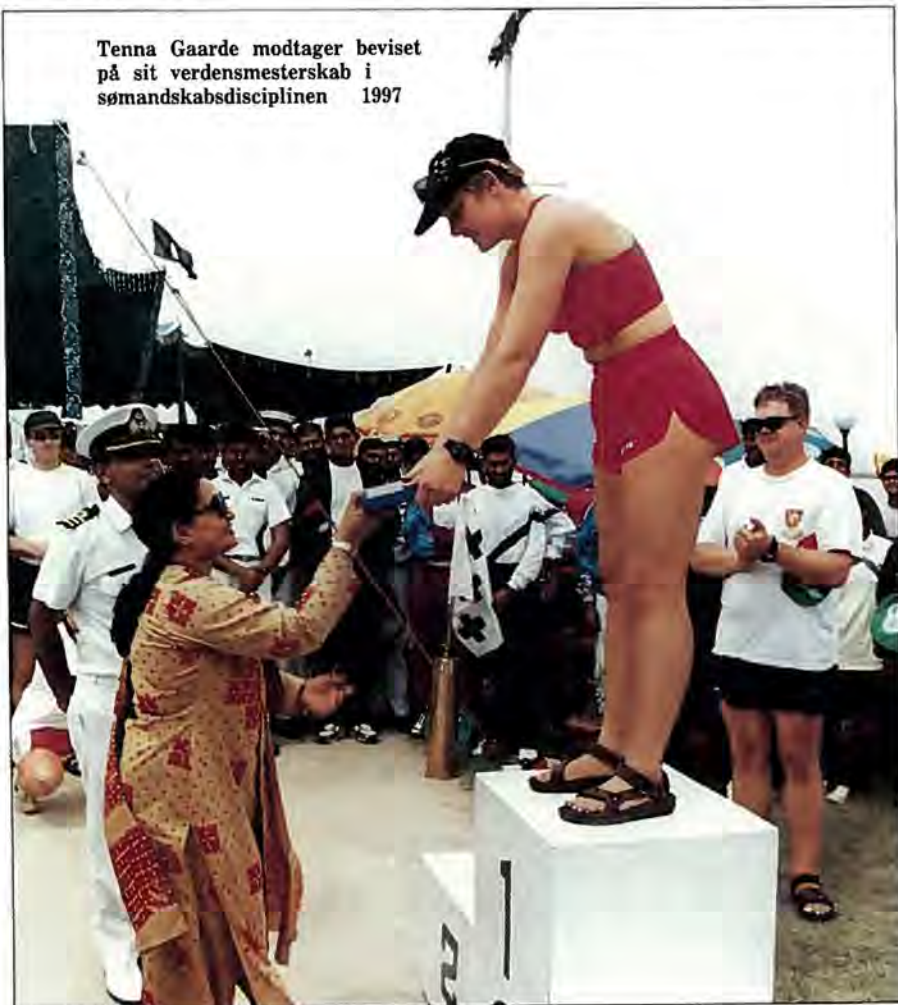
Indus-floden flyder med -

Mandag startede sejlernes konkurrencer, som foregik tæt på Indus-flodens udmunding i oceanet. Det var ikke småting, der blev ført til havs herfra. Sejlerne fik dog uden uheld henholdsvis en 3.- og en 4. plads efter de to første sejladser.

For 5-kæmperne fortsatte træningen på banerne.

Tirsdag var den store dag for 5-kæmperne. Første konkurrencedag. Om formiddagen blev den ene af de 5 discipliner, forhindringsbanen, afviklet. Det blev til en 3. plads for Tenna Gaarde, hvilket må betegnes som særligt flot i den

Tenna Gaarde modtager beviset på sit verdensmesterskab i sømandskabsdisciplinen 1997



kraftige varme. Herreerne lå place-
ret i midten, hvilket slet ikke er så
dårligt, når man tager trænings-
forholdene hjemme i betragtning.
Resultaterne efter livredningsdi-
ciplin var dog ikke imponere-
nde!

I forbindelse med svømningen
skal det nævnes, at de pakistanske
piger ikke måtte deltage. Det er
ganske utænkeligt at en paki-
stansk pige viser sig offentligt i
badedragt. Det er derfor ikke for-
bavsende, at der var et stort antal
tilskuere under pigernes svømme
konkurrencer.

Sejlerne måtte i 3 og 4 sejlads nø-
jes med en henholdsvis 6. og 4.
plads.

Karachi

- 10 + 5 millioner indbyggere

Om aftenen fik vi arrangeret en
transport ind til byen, hvilket var
en opgave i sig selv fordi det var
helt umuligt at forlade basen uden
en forbindelsesofficer og »vores
ven med geværet«. Vi kom dog ind
til byen, men desværre havde de
fleste forretninger lukket, så vi
måtte nøjes med at gå rundt i ga-
derne - hele tiden fulgt af en flok
gadebørn.

Karachi er et meget kaotisk og
overbefolket by/område. Det offi-
cielle indbyggertal er 10 millioner,
men myndighederne regner med
ca. 5 millioner oveni, som ikke er
registreret. Men på trods af at
mange lever en kummerlig tilvæ-
relse, set med vestlige øjne, så vir-
ker de ikke utilfredse - og de er
meget venlige.

Om morgenen lagde Tenna ud med at blive verdensmester

Onsdag morgen lagde Tenna
Gaarde ud med at blive verdens-
mester i sømandsskabsdisciplinen
- anden gang. På herresiden fik
den tidligere verdensmester Kim
Berg en flot 6. plads. Som hold kom
pigerne på 2. pladsen og herreerne
på 6. pladsen.

Eftermiddagens forhindringsba-
ne-svømning bragte Tenna meget
tæt på en 3.plads, men hun blev
slået med et sekund af en nord-
mand. For herrernes vedkommen-

de blev der heller ingen tur på
skamlen i denne omgang. Sejlerne
derimod havde haft en rigtig god
dag med ikke mindre end to
1.pladser.

Torsdag var dagen, hvor den ende-
lige afgørelse skulle finde sted.
Amfibieløbet var sidste disciplin.
Den blev afviklet i næsten 40°
varme. Det var hårdt for de danske
vikinger, som pustede og prustede
noget ved målstregen. Trods den
helhjertede indsats blev det ikke
til placeringer i den bedste halv-
del.

Sejlerne afsluttede sidste sejlads
med en 2.plads, hvilket gav dem en
samlet 3.plads og dermed en bron-
zemedalje.

Tenna's flotte resultater gjorde
hende til individuel bronzevinder,
så også i denne sportsgren var
Danmark repræsenteret på sejr-
skamlen.

Som hold fik pigerne en 4.plads og
herreerne en 10.plads.

Afslutningsceremonien fandt sted
om eftermiddagen og der blev
overrakt præmier efterfulgt af en
banquet.

- en meget eksotisk buffet

Fredag tog vi på shopping igen, og
folk fik handlet tæpper, silke og T-
shirts. Det var meget billigt. Ek-
sempelvis kan jeg nævne at en me-
ter ren silke koster 1 US \$. Selve
handlen var noget kaotisk. Hvis
man viser den mindste interesse
for et tæppe, så ligger der pludse-
lig en stabel så stor for ens fødder -
og der er ingen grænser for de helt
særlige priser man som »særligt
udvalgt« får tilbudt. Om aftenen
tog vi på hotel i byen, hvor vi for-
kælede os selv med en meget ekso-
tisk buffet, der bød på alt hvad
hjertet og maven begærede - næ-
sten. Det skal lige indskydes, at vi
under konkurrencen havde levet
af frysetørret mad, som vi havde
medbragt fra Danmark af frygt for
at få dårlige maver. Erfaringen si-
ger, at vestlige maver ikke er »gea-
ret til« den slags bakterier, der er i
drikkevandet og maden herude.
Om det var dette måltid eller noget
helt andet, der gjorde os syge vides
ikke. Faktum er, at hele holdet var

syge i næsten 14 dage efter hjem-
komsten.

Lørdag aften forlod vi Karachi og
søndag middag stod vi atter i Ka-
strup. Nu havde vi på hele turen
lovprist det vestlige samfund. Vi
var helt sikre på, at med benene på
dansk jord igen kunne intet gå galt
- og så lykkedes det flyveselskabet at
bortføre ikke mindre end 15 af vo-
res kufferter. De dukkede dog op
igen og blev leveret på vores
adresser om aftenen.

Det kan måske undre læseren,
hvorfor de danske 5-kæmpere ik-
ke klarer sig bedre end de gør -
lige bortset fra Tenna. Her er det
værd at se på de træningsforhold,
vi har til rådighed og sammenligne
dem med vore modstanderes. Vi
har alle vores daglige tjeneste i sø-
værnet. Træningen foregår i friti-
den. Som eksempel på det mod-
satte, kan vi nævne de amerikanske
deltagere, der bliver taget ud
af tjenesten adskillige måneder
før VM med det ene formål at
dyrke 5-kamp. De sidste 14 dage
før VM tilbragte man i Bahrain for
at vænne sig til klimaet. Vi havde
en invitation fra amerikanerne til
at komme til San Diego i februar,
men af forskellige grunde kunne
det ikke lade sig gøre at benytte
det fine tilbud.

Men vi fortsætter træningen, som
foregår enten ved Kongsøre, hvor
den ene af vore to forhindrings-
baner er placeret. Også ved Søvær-
nets Grundskole i Auderød, hvor
det er muligt at træne alle fem di-
scipliner i samme område. Der er
håb om, at de konstaterede mang-
ler vil blive udbedret inden forårs-
sæsonen rigtigt går i gang.

Træningslejr i Kapstaden

Det næste mål er Nordisk Mester-
skab i Stavanger i juni, hvor holdet
bliver sat lidt anderledes sammen,
fordi nogen af »globetrotterne« er
tjensteligt forhindret i at deltage
på det tidspunkt. Som en slags gu-
lerod til fremtidig indsats har vi
fået en invitation fra det sydafri-
kanske hold til en træningslejr i
Kapstaden i november 1997. Dette
kan så betragtes som en slags
kompensation for turen til San

Diego, der ikke blev til noget. Længere ude i fremtiden, nærmere betegnet november 1998, er der igen VM, denne gang i Brasilien. Der håber vi så – med en forudgående sommersæson – at gøre os bemærket blandt de bedste.

Deltagerne i sejlads var:

- Orlogskaptajn J.P.D. Andersen, Søværnets Materielkommando
- Orlogskaptajn P.B. Christensen, Forsvarskommandoen, KTI 2
Marinespecialist P.B. Sebbelov, Sundets Marinedistrikt
Marineoverkonstabel M. Krogager, 5.Eskadre
- Mekaniker E.W.A. Persson, Søværnets Teknikskole (Træner)

Deltagerne i 5-kamp var:

- Marineoverkonstabel Tenna Gaarde, Flådestation Korsør
- Løjtnant G. Martens, Søværnets Officersskole
- Seniorsergent K.K. Berg, Søværnets Officersskole
- Oversergent C.D. Hansen (Præcis), Frømandskorpset
- Marineoverkonstabel S. Fladberg (KU), FKP
- Sergent M.H. Madsen, LG/STPMP
- Korporal K. Skovby, SHAPE
- Seniorsergent E. Madsen, Marinestation Holmen/HIA (Træner)

Delegationschef:

- Kommandørkaptajn K.P. Hansen, Søværnets Taktik- og Våbenskole

Holdkaptajn:

- Kaptajnløjtnant K.S. Frandsen, Forsvarets Gymnastik- og Idrætsskole

DYKKEHISTORISK SELSKAB



ved orlogskaptajn Paul E.H. Christensen

»I en tid hvor mennesker rejser hele verden rundt – i en tid, hvor det er hverdagskost, at der bliver sendt rumskibe ud på månedlange rejser, er der flere og flere, der får øjnene op for, at havet har store værdier at byde på.

Tre personer har held henledt menigmands opmærksomhed på havets værdier og det spændende i at udforske disse. Her tænkes på den schweiziske fysiker Auguste Piccard og dennes søn Jacques, samt den fra TV meget kendte Jacques Costeau. Auguste og Jacques Piccard udforskede havet til en dybde af næsten 11 kilometer. Jacques Costeau har tryllebundet mange med sine flotte TV-optagelser af miljøet under vandet.

At bevæge sig under vandet (dykning) har været muligt i over hundrede år. Indenfor dykning arbejdes der med tre hovedformer for dykning:

- den erhvervsmæssige dykning
- den militære dykning
- den rekreative dykning.

Dykningen har det som mange andre brancher. Der finder en interessant og springvis teknisk udvikling sted. Ofte og oftere kommer der nyt og mere avanceret grej, som erstatter det gamle, elskede og vel-tjente.

For at bevare historien om dykningens udvikling, samt bevare muligheden for vore efterkommere at få kendskab til denne del af historien om med hvilke midler menneskeheden erobrede den gamle (men også meget nye) sfære, havet, har en gruppe personer, med tilknytning til den erhvervsmæssige, den militære samt den rekreative dykning stiftet »DYKKEHISTORISK SELSKAB«.

Den stiftende generalforsamling fandt sted den 17. november 1996 i Ebeltoft.

Selskabets formål er:

- At arbejde for bevarelse af vor dykkehistoriske arv indenfor den erhvervsmæssige, videnskabelige, militære og rekreative dykning i Danmark.
- Endvidere i videst muligt omfang at søge at identificere, registrere, bevare og vedligeholde genstande og arkivmateriale, der vedrører dykningens historie, eller senere kan blive af historisk interesse, samt at formidle viden herom.

Selskabet har hjemsted i Ebeltoft, og det er et fremtidsmål at etablere et »Dykningens Museum« eventuelt i forbindelse med et eksisterende museum eller et undervandspræget center.

Inspektionsskibet TRITON's deltagelse i mindehøjtidelighed for de faldne fra HMS HOOD

Efter veloverstået forskole i danske farvande, herunder deltagelse i øvelsen SPRINGEX 97, kunne Inspektionsskibet TRITON den 3. marts 1997 atter begive sig mod nord for næste 9 måneder at udføre stations- og inspektionstjeneste ved Grønland og Færøerne.

Den første opgave, der skulle løses var af højst usædvanlig karakter.

Kun 3 overlevede ud af 1421

Søværnet havde tidligere på året fået en forespørgsel om, hvorvidt det var muligt, at yde støtte til en mindehøjtidelighed for de faldne fra den legendariske britiske slagkrydser HOOD, der i maj 1941 på dramatisk vis blev sænket af det

tyske slagskib BISMARCK. 1418 besætningsmedlemmer mistede livet, medens kun 3 overlevede. Dette skete i Danmarksstrædet mellem Island og Grønland, et område hvor søværnet i årtier har patruljeret.

- hvor hendes mand omkom 56 år forinden

HMS HOOD ASSOCIATION, der er en britisk forening af HOOD-veteraner, havde oprindeligt spurgt den engelske flåde om støtte til arrangementet, men dette havde ikke kunnet lade sig gøre.

I forbindelse med mindehøjtideligheden skulle TRITON tillige foretage en askespredning. Det drejede sig om enken efter skibets overløge, Mrs. Annie Hurst, der i 1996 døde i en alder af 104 år. Mrs. Hurst havde som sit sidste ønsket at hendes aske måtte blive spredt på havet på den position, hvor hendes mand omkom 56 år forinden.

Et filmhold

for »Discovery Channel«

Den 11. marts ankom delegationen fra England til Reykjavik. Oprindeligt skulle den have været ledet af formanden for HMS HOOD ASSOCIATION, Mr. Ted Briggs, der er den eneste nulevende, overlevende fra slaget. Mr. Briggs følte sig imidlertid ikke følelsesmæssigt i stand til at være til stede på det sted, hvor 1418 af hans kammerater omkom, hvorfor han desværre meldte afbud. Nu blev delegationen, der talte 11 personer, i stedet ledet af næstformanden, Miss Joanna Warrand, der mistede en bror under slaget. Den øvrige delegation udgjordes af en britisk orlogspræst, der havde forrettet tjeneste på HOOD samt to andre veteraner, som ligeledes havde gjort tjeneste ombord.

Tillige deltog et filmhold fra ITN i London, der for den kendte »Discovery Channel« havde fået til opgave at dække begivenheden med levende billeder. I delegationen indgik yderligere to britiske søofficerer fra hovedkvartererne i Northwood (CINCEASTLANT m.v.), en hornblæser fra Royal Marines samt en islandsk journalist. Den 11. marts om aftenen blev der afholdt en kort velkomstreception, hvorunder HMS HOOD ASSOCIATION fik overrakt en model af HMS HOOD, fremstillet af TRITON's legendariske burmand. Det blev straks besluttet, at modellen ville få sin plads i the Royal Naval Museum i Portsmouth.

TRITON afgik 12. marts mod HMS HOOD's position, og alle krydsede fingre for at den nordatlantiske vinter ville vise sig fra sin milde side. I modsat fald ville arrangementet blive vanskeliggjort. Under forlægningen lå filmholdet



Medlemmer af HMS HOOD Association med britisk søofficer på broen



Gaveudveksling om bord i TRITON

ikke på den lade side. Der blev ved dag som ved nat filmet fra luften og ombord i TRITON – herunder interviews med chefen samt flere menige.

TRITON's besætning bryder ofte ud i sang -

Forlægningen blev udnyttet til detailplanlægning af ceremonien samt sangundervisning for besætningen. TRITON's besætning bryder ofte ud i sang ved festlige lejligheder, men det fandtes alligevel rimeligt at indøve de britiske salmer, der skulle afsynges den efterfølgende dag med verdenspressen som vidne.

Den 13. marts oprandt dagen. Vejret viste sig fra sin bedste side, dvs. minus 4 grader og ca. 12 m/s i vinden.

Ceremonien løb af stabelen med TRITON's besætning samlet på helikopterdekken. Der blev afsunget salmer og nationalsange og nedlagt krans for HMS HOOD fra HMS HOOD ASSOCIATION, fra BISMARCK's veteranforening, fra søværnet og TRITON samt fra den britiske ambassade i Reykjavik. Der blev tillige nedlagt en krans fra det britiske skoleskib GANGES, der under slaget havde

haft mange elever ombord i HOOD. Endelig blev der kastet et kors, der symboliserede Mr. Ted Briggs tilstedeværelse og tanker for de døde kammerater. Specielt kransen fra BISMARCK's veteranforening var ladet med følelser og symbolik. Der blev afspillet »the last post« samt afholdt et minuts stilhed.

Til sidst begav TRITON's besætning med chefen i spidsen sig til skibssiden for, med en rose pr. mand, at udtrykke det danske skibs hilsen til HMS HOOD's besætning. Ceremonien afsluttedes

med chefens ordre: »Salut for HMS HOOD«, hvorpå der blev afgivet tre skud. Ceremonien var dermed tilendebragt. En ceremoni, der på enkel, men værdig vis berørte alle, ikke mindst de tilstedeværende veteraner.

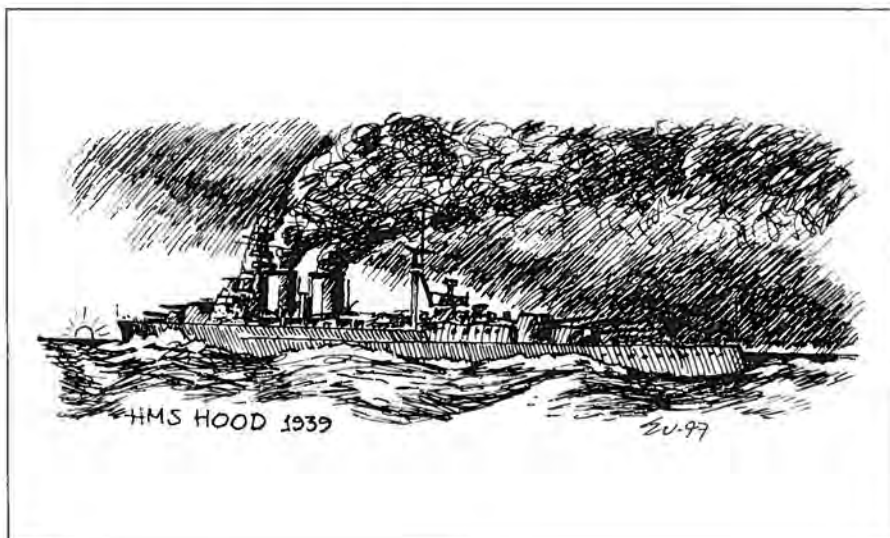
HMS HOOD og HDMS TRITON vil være forbundet evindeligt

Forlægningen mod Reykjavik blev igen brugt til filmoptagelser i timevis. Samtidig følte besætningen en stor glæde og stolthed. Arrangementet havde forløbet således som vi kunne ønske det, og der blev ustandseligt fra de britiske veteraners side udtrykt taknemmelighed og glæde over en oplevelse, som det danske søværn gennem TRITON's medvirken havde givet dem. Begivenhedens omfang blev yderligere understreget at, at ankomsten til Reykjavik blev filmet af islandsk TV, der samme aften bragte et indslag herom.

Vel ankommet til Reykjavik blev der i TRITON's officersmesse afholdt en afskedsreception. Herunder fik skibet overrakt et originalt våbenskjold fra HMS HOOD.

Den efterfølgende dag forlod delegationen skibet. Med sig havde de indtrykket af et endog særdeles vellykket arrangement, og der kan ikke herske tvivl om, at HMS HOOD og HDMS TRITON på særlig vis fremover vil være forbundet gennem erindringen af dette arrangement.

TRITON (A)



Sund grundskole

Under dette motto, affødt af projekt Sund Kasserne, som startede op på Jægersborg Kaserne, er også Søværnets Grundskole »hoppet med på vognen«

Det hele startede i efteråret 1996. Primus motor i foretagendet er afdelingssygeplejerske Anne-Marie F. Petersen.

Hun udtaler:

Som nyansat afdelingssygeplejerske på Søværnets Grundskole blev jeg glædeligt overrasket over de gode FUT-faciliteter, der findes ved skolen. Efter et par uformelle samtaler med FUT-instruktørerne om, hvordan man kunne få personalet til at benytte sig mere af tilbuddene, indkaldte jeg til et møde med FUT, cafeteriet og infirmeriet. Jeg havde i mellemtiden været til informationsmøde vedrørende projekt SUND KASERNE på Jægersborg Kaserne. På skolen



Test af muskelstyrke

blev vi hurtigt enige om, at ideen var god. Det gjaldt nu blot om at komme i gang.

Blandt de mange gode grunde til initiativet er de følgende vigtigst:

- Søværnets Grundskole er det første tjenestested for alt militært personel til Søværnet. Her har skolens faste personel mulighed for at præge de unge menneskers holdninger på en god måde, ikke mindst ved at vise et godt eksempel.
- Der har hidtil været for få blandt det faste personel, som har aflagt de regelmæssige træningstilstandsprøver.
- I fremtiden bliver der stillet krav til regelmæssige sundhedsundersøgelser for det sejlede personel.
- Søværnets Grundskole ønsker at være på forkant med disse krav.

Skolens chef, kommandørkaptajn S. Riber tiltrådte i oktober 1996. Han var på daværende tidspunkt uvidende om vore hensigter, men havde selv henvendt sig i FUT og oplyst om projektet på Jægersborg Kaserne for at få startet no-

get tilsvarende på Søværnets Grundskole. På den måde fik initiativtagerne vished for at have ledelsens fulde opbakning til at gå videre.

Stor opbakning fra sergentgruppen

Den 9. januar 1997 blev der holdt



Højden måles



Livvidden måles

en samlet information om projektet.

I starten var opbakningen og interessen til at overskue. Men pludselig tog tingene fart, blandt andet på grund af stor opbakning fra sergentgruppen. I dag er ca. 60 personer, civile og militære, mænd som kvinder tilmeldt SUND SGS. Også personel fra »den indlejede« fællesværnsinstitution, Uddannelses og Udviklingsafdelingen (UUA) er mødt frem.

Vi efterlyser stadig gode ideer til projektet. Der bliver senere tilbud om rygeafvænnings og man vil prøve at tå etableret en årlig SUND SØVÆRNETS GRUNDSKOLE – idrætsdag.

Første fase: lægeundersøgelse

Første fase er en lægeundersøgelse på infirmeriet. Her bliver man målt og vejede og får udregnet sin »body mass index«, hvilket er det tal man kommer til, når en bestemt formel anvendes på højde og vægt. Man får målt sin lungekapacitet og puls. Der bliver lyttet til hjerte og lunger. Alt i alt bliver ens krop udsat for en nøje vurdering. Sidst, men ikke mindst foretages en undersøgelse for blodsukker og protein i urinen.

Næste fase: en fysisk test

Næste fase er en fysisk test, hvor ens kondition og muskelstyrke bliver afprøvet. Ud fra testen udfærdiges et træningsprogram. Man kan vælge selv at træne eller følge de tilbud om fælles træning, FUT har udsendt.

I forbindelse med projektet, udleveres en personlig mappe med de resultater, der er kommet ud af henholdsvis lægeundersøgelsen og FUT-testen.

Efter 3. og 6 måneder er der mulighed for opfølgingsbesøg på infirmeriet samt en ny fysisk test.

Forebyggende effekt konstateret

Ved lægeundersøgelserne har man indtil nu fundet 8 medarbejdere med forhøjet blodtryk, en med sukkersyge, og en med blærebetændelse.

Søværnets Grundskole

Uddeling af Mindeankerpris 1997

Hvert år sender Søværnets Officersskole kadetter på studiebesøg hos vore nordiske naboer, Sverige, Norge og Finland, for at skabe personlige relationer til andre landes flåder. De pågældende officersskoler sender ligeledes kadetter på studiebesøg i Danmark. Hver gang en sådan udveksling finder sted, er et stort og varieret program sat på benene.



fra venstre): Direktør B. Fogh, kontreadmiral P. Schriver, kadet J.O. Skogøy, kadet B. Meyers, minister B. Blokhuis og kommandør S. Kierkegaard-Sørensen

Kadetballet – et ankerpunkt i programmet

Studiebesøget finder sted således, at kadetterne kan være gæster ved officersskolernes kadetbal. Et særligt programpunkt for norske kadetter er uddelingen af Mindeankerprisen, der i år fandt sted fredag den 7. marts 1997 på Den Kongelige Norske Ambassade.

Mindeanker indstiftet af en dansk industrimand

Prisen er indstiftet af den danske direktør, Bendt Fogh i forbindelse med opstilling af mindeankeret ved Den Norske Sømandskirke i København i 1983. Prisen uddeles til én kadet fra den norske søofficersskole og én kadet fra Søværnets Officersskole hvert år. Udvælgelsen af kadetterne foretages af de respektive skolechefer efter indstilling fra kadetternes klasser og skoleledelsen. Det er Bendt Foghs tanke, at kadetter, der udviser flid, saglighed og initiativ – samt gode kammeratlige egenskaber, skal kunne modtage prisen.

Sjøkrigsskolen havde i år indstillet kadet Eystein Meyers, der besøgte Danmark som gæst ved officersskolens årlige kadetbal.

Søværnets Officersskole havde indstillet kadet Jan Olav Skogøy, der er færdig med skibsføreruddannelsen og i gang med første år af officersgrunduddannelsen.

Chefen for Forsvarsstabens personelafdeling overrækker

For at overrække prisen var kontreadmiral Poul Schriver fra Forsvarskommandoen tilstede efter særlig invitation. Overrækkelsen fandt sted i Den Kongelige Norske Ambassades nye domicil i Amaliegade med udsigt over havnen, Holmen og Søværnets Officersskole.

Mindeankeret er opstillet ved den norske sømandskirke i samarbejde med Sjøkrigsskolen i Bergen.

- ankeret fra panserskibet Eidsvoll!

Oprindeligt var det imidlertid tanken at hæve og bjærge ankeret fra panserskibet Eidsvoll, der i 1940 blev sænket af tyskerne i havnen i Narvik. Operationens viste sig at være for vanskelig og ankeret for ødelagt, hvorfor Sjøkrigsskolen tilbød at forære et stokanker fra 1700 tallet, der havde været opstillet ved Flådestation Karl Johan i Horten.

Således ved fælles dansk-norsk hjælp kan gæster ved Den Norske Sømandskirke glæde sig over et smukt mindeanker og kadetter fra officersskolerne modtage et flot skibsur, samt et barometer.

(SOS)

En lille historie om Søværnets Tamburkorps



Tamburkorpset fører De Samvirkende Soldaterforeningers faner an gennem Århus ved HMS Dronningens 25 års regeringsjubilæum.
Foto: Red.

Søværnets Tamburkorps er på mange måder synonym med den elegance, selvfølgelighed og perfektion, hvorved søværnets tjenestesteder, skibe og ikke mindst enkeltpersoner, mange gange upåagtet; løser deres opgaver. Historien giver et lille indblik i korpsets fortid og dets nuværende arbejdsbetingelser.

Begyndelsen

Musikinstrumenter, anvendt til signaler f.eks. kanonbetjening, kan spores tilbage til Den Kongelige Orlogsflådes begyndelse før 1560. Der nævnes såvel pibere som tamburer (trommeslagere) som trompeterer.

Omkring 1650 finder man ud af, at det egentlig kun var trompetererne, der tilhørte Flådens mandskab. Man mener, at tamburerne tilhørte de landsoldater, som var udkommanderet til orlogsskibene. Der gik så endnu mange år, hvor trompeterne blev brugt ved forskellige lejligheder, blandt andet, som vi kender det i dag, når der kommer gæster ombord (skansevagt).

Men i ca. 1760 blev der klaget over kvaliteten af disse signaler. Der blev talt om »denne barbariske skik« at modtage chef og officerer, der gik til og fra borde, med trompetklang, der oftest ikke var stort bedre end den, der høres på »Bakken i Dyrehaven«. Nogle skibschefer tog konsekvensen og nedlagde musikerne – for deres løn kunne bruges til noget bedre.

Søartilleriets musikskole

I 1795 oprettes der ved Søartilleriet en musikskole, som havde til hensigt at uddanne musikerne til Flådens skibe. Disse skulle samtidig gøre tjeneste som barberer ombord. Historien melder ikke, om de skulle være barberer eller kunne spille musik inden optagelse på skolen.

Årene gik og der blev spillet musik. Inden Søværnets Tamburkorps blev en realitet i 1963, havde der været forskellige variationer af et musikkorps. Blandt andet bestod det også af en deling bevæbnede soldater, der som sådan kunne indgå i et vagtkompagni. Det helt overvældende succesfyldte eksempel er, da man i 1958 overtog vagten på Amalienborg, medens den Kongelige Livgarde fejrede sit 300 års jubilæum. Det skal dog si-

ges, at der dengang blev udvidet med en del soldater. Onde tunger påstod, at københavnere ikke var spor kede af det festlige bytte.

Søværnets Tamburkorps, der er hjemmehørende på Søværnets Grundskole, består i dag af 23 mand, fordelt på ni fastansatte samt 14 værnepligtige. I sommerhalvåret kan korpset udvides til 25 mand. Til at lede korpset musikalsk er der ansat en musiker/musikdirigent. Den militære uddannelse samt administration varetages af en befalingsmand af sergentgruppen.

Årets gang for Søværnets Tamburkorps

Det er vinter – en forbandet kold tid for Tamburkorpset. Instrumenterne har det med at fryse til noget der holder tungen låst. Alle kan huske fra deres barndom, hvor man var glad for is, og derfor absolut skulle placere sin tunge på en lygtepæl eller et gyngestativ af jern, med det resultat, at den sad fast. Men livet skal gå videre, for der er jobs, der skal klares. Mange af vinterns dage foregår derfor i eksercerhallen, eller på Grundsko-

lens tidligere orlogshjem – for øves skal der jo, da der løbende er udskiftning af værnepligtige hver anden måned. Vi påregner en periode på mindst 14 dage før et nyt medlem kan marchere og deltage i et arrangement – og ca. en måned for at kunne spille med.

I skrivende stund nærmer foråret sig med hastige skridt, en dejlig tid for Korpset, men også en tid, hvor træningen bliver mere og mere intens med sommerens tattoo for øje.

Den 1. maj begynder tattoo-sæsonen. Den strækker sig til slutningen af september, hvilket også er den travleste tid for korpset. Men travlhed er også lig med oplevelser og der er mange af. Arrangementerne er forskelligartede. Der er militære udnævnelser både i søværnet, hæren og flyvevåbnet. Der er navngivninger og kommandohejsninger, ceremonielle begivenheder, kirkelige handlinger, militære idrætsstævner og kontaktarrangementer i forbindelse med orlogsskibes adoptionsbesøg m.m. Civile arrangementer er der også tid til. Det hedder sig i bestemmelserne for korpset, at det kan stilles



Lille fan af Tamburkorpset, Århus

til rådighed ved civile arrangementer, når disse har et velgørende formål – eller er velegnede til at styrke forsvarets omdømme i befolkningen.



Tamburkorpset giver koncert i Aabenraa

»Kyffhauser« nationale mindemærke

Ja, så er der også det store udland. Korpset er hvert år begunstiget med en til to udlandsrejser. I 1996 gik turen til det tidligere Østtyskland, hvor vi deltog i indvielsen af »Kyffhauser« nationale mindemærke. Tyskerne viste stor begejstring for korpset og dets særlige form for præsentation af militær musik – så det blev til en del marchture og koncerter. I 1997 er det Frankrig, hvor vi skal deltage i en musikfestival for militærmusik.

Senere på året i oktober måned er der tid til den nødvendige afspadsering, omskiftning af værnepligtige som det jo sker 6 gange om året. Så nærmer Julen sig med julemusik, og hvad dertil hører. Plejehjem og årets sidste store og stemningsfulde arrangement med juleandagt på Søværnets Officersskole.

Statistikken for året 1996 fortæller, at der var i alt 86 arrangementer med en varighed på 110 dage, 18.745,5 kilometer er tilbagelagt på landevejene i bus (= 235 timer) Der har løbende været udskiftning af 24 værnepligtige.

SSG Anders Rasmussen
Søværnets Tamburkorps



Tamburkorpsen leverer musikken, Viceadmiral Knud Borck taler ved den årlige parade, der markerede afslutning og præmieuddeling i forbindelse med øvelse BOLD GAME 97

AutoMATIKmekanikerlærlinge



Første hold automatikmekanikerlærlinge* i søværnet har bestået svendeprøve den 28 februar 1997.

Resultatet af svendeprøven er særdeles tilfredsstillende. Både i teori og praktik var lærlingene godt hjemme i fagområdet og i alle de aspekter, der ligger i en højt udviklet håndværksmæssig uddannelse.

*) NB! Det drejer sig ikke om automekanikere som mange i skyndingen tror at læse – det er de sjældne og uundværlige autoMATIKmekanikerlærlinge!

Inspektionsskibe i havn

Selvom det der huskes bedst er havneanløb – i Sydafrika, Malaysia og andre eksotiske lande – så er inspektionsskibenes normale operationsmønster mere præget af forsyningsmæssige besøg i færøske, islandske og grønlandske havne.

Efter patruljeture med farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, assistance til andre skibe, fiskeriinspektion, øvelser og alle de andre opgaver, som skibene løser i Nordatlanten, er der behov for genforsyning og vedligeholdelse under nogle dages havneophold. Samtidig får besætningerne mulighed for at strække ud på fast grund, efter at benene i en stormperiode har virket som automatiske teleskopstøddæmpere.



På dette postkort ses inspektionsskibet BESKYTTEREN forløjet ved Faxagardur molen, og havnen ses i den oprindelige størrelse. Foto: Jón Karl Snorrason

På Færøerne benytter inspektionsskibene havnene Thorshavn, Sund – kajplads uden for Thors-havn – , Vestmanna, Sørvaag – som

ligger ved nær ved VAGAR flyveplads, og derfor er meget praktisk under besætningsomskiftning – Tveraa, Runavik og Klaksvig.

Inspektionsskibenes primære operationsområde på Grønland er Danmarksstrædet. I dette område kan skibene forlægge til Angmagssalik, der dog kun kan besejles i perioden juli til oktober, hvis polarisen langs med østkysten ikke er for slem. Angmagssalik er en mindre by med begrænsede faciliteter, og kajpladsen består af et ca. 50 meter bredt molehoved. Skibene benytter derfor de islandske havne Reykjavik, Isafjord og Akureyri som forsyningshavne. Gennem en samarbejdsaftale med de islandske myndigheder og i særdeleshed med Den Islandske Kystvagt er det muligt at indhente tilladelse til besejling af islandsk territorialfarvand og havneanløb med overordentlig kort varsel.

Inspektionsskibene besøger Reykjavik så tit, at de er kommet med på tre af byens postkort, der samti-



THETIS i Sørvaag



VÆDDEREN fortøjet i Jacobshavn, og med en inspektionskutter på molenokken

dig viser havnens udvikling. Firmaet Solarfilma i Reykjavik har venligst tilladt at kortene bliver afbildet i Søværnsorientering.

I begyndelsen af 90-erne blev det inderste bassin fyldt op, og der blev anlagt en særlig kajstrækning til placering af krydstogtskibene, således at de var fortøjet inde midt i den gamle bydel. Mens dette arbejde foregik, blev inspektionsskibene tildelt kajplads ude i containerhavnene, der ligger i god afstand fra bymidten.

Da inspektionsskibet VÆDDEREN i foråret 1993 skulle ankomme til Reykjavik, fik man ikke oplyst kajplads før lodsens kom ombord. Han nævnte et havnebassin, som ingen kunne finde på søkortet over havneområdet, eller ej heller havde hørt om før. Lodsens blev så bedt om at vise, hvor VÆDDEREN skulle ligge. Han pegede på et sted, hvor der ikke var aftegnet kaj, og hvor vanddybden viste, at kun en jolle med ringe dybgang kunne komme ind. Som svar på chefens forbavsede udbrud »Det kan du da ikke mene«, tog lodsens en blyant og tegnede kajen ind og skitserede et havnebassin, idet

han sagde »Hvis du holder dig inden for det her område, så har du vand nok«. Derefter fortsatte VÆDDEREN sin sejlads, og i fuld tillid til den islandske lods kvalifikationer manøvrerede chefen sit skib ind på den tildelte kajplads. Ved de efterfølgende anløb fik VÆDDEREN fast kajplads i »blyantsbassinet« til nogen fortrydelse

for besætningen, da det var endnu længere væk fra byen end containerhavnen. Som et plaster på såret fik VÆDDEREN indbydelse til at være med til at genåbne den gamle havn for skibe med stor dybgang, selvom ind- og afsejling skulle ske ved højvande, da der lå en endnu ikke uddybet banke i havnehullet. I de gamle inspektionsskibes tid –



Et vue over Reykjavik by mod nordøst, og en THETIS-kl enhed ses fortøjet ved Aegisdur-molen, og et islandsk inspektionsskib ved Faxagardur-molen
Foto: Haukur Snorrason

HVIDBJØRNEN-kl – var det meget almindeligt, at man blev placeret ved den nordlige kaj i inderbassinet, Aegisgardur-molen, hvor der på den anden side lå fire oplagte hvalfangerbåde.

Bygningen af de nye og større inspektionsskibe af THETIS-lassen stillede spørgsmål ved, om de nu også kunne anløbe de samme havne på Grønlands vestkyst, som de gamle inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-lassen kunne gå ind i. Selv om besejlingen af visse af havnene er giver meget lidt manøvrerum, og man visse steder skal kunne dreje krappt eller være i stand til at kante sig sidelæns ind på plads, så har det vist sig, at de 112 meter lange skibe kan komme ind samme steder som de gamle 72 meter lange. På Grønlands vestkyst anløber inspektionsskibene følgende havne nævnt fra nord: Thule, Jacobs-



THETIS fortøjet ved molen i Thule. Bag Dannebrog ses Dundasfjeldet



Inspektionsskibet BESKYTTEREN og en inspektionsskutter agterfortøjet ved marine-næsset i Godthåb i Julen 1987, hvor kaj anlæggene var fyldt op med juleoplagte handelsskibe

havn, Christianshaab, Egedesminde, Holsteinsborg, Sukkertoppen, Godthåb, Polaroil ved Færingehavn, Frederikshaab, Grøn-nedal, Narssarsuaq, Narssaq, Julianehaab og Nanortalik. Inden kaj anlæggene var udbygget til nuværende kapacitet i Godthåb var det almindeligt, at inspek-

tionsskibe og inspektionsskuttere lå agterfortøjet ved Marinenæsset. Inspektionsskibet blev fikseret for to godt spredte ankere, hvorefter agtertrosser blev ført ind til pul-lerter på næsset ved hjælp af hval-båden. Hvis der lå flere skibe agterfortøjet inden for inspektionsskibet kunne det være noget at et

sytøj, at få trosserne placeret rig-tigt og til mindst mulig gene for de andre.

Når et inspektionsskib eller – kut-ter ønsker kajplads for en bestemt periode, sender skibet en anmod-ning til den operative kommando, Grønlands Kommando eller Færø-ernes Kommando, der så træffer aftale med havnemyndigheden. Skulle anløbet kollidere med et samtidigt anløb af et handelsskib, afpasses og ændres perioden i mul-igt omfang. Efter skibets an-komst til havnen tager man kon-takt til havnen for at arrangere de praktiske ting omkring vandforsy-ning, aflevering af affald og tele-fonforbindelse til land.

Skibene har et meget godt forhold til de lokale havnemyndigheder og lodser, så ved fælles hjælp og ud-vist venlighed får man plads til de-ling af de travle kajarealer mellem de grå skibe, og de der skal ud-veksle gods eller passagerer med land.

(CH 1. ESK)

At sejle med en STANDARD-FLEX 300

En lidt usædvanlig formidling af kontakt til en kommende rådighedsofficer.

– En elev på en civil navigationskole har ordet:

Jeg har i samarbejde med Søværnets operative Kommando arrangeret min temauge således, at jeg skal ud at sejle med en STANDARD-FLEX 300 i fire dage. Jeg har på forhånd opstillet nogle forventninger til, hvad det er jeg ønsker at få belyst i de dage jeg er ude med HAVKATTEN, P 552. Det vil være med til at strukturere

min rapport, og være til hjælp ved udarbejdelse af denne.

Mine forventninger er følgende:
At få et indblik i:

- Søværnets dagligdag til søs,
- de forskellige skibssystemer,
- de forskellige våbensystemer.

At få information om:

- bemanning af skibene + den enkelte persons arbejde og plads i forbindelse med en krisesituation
- Skibets opgave i krisesituationer
- Skibets opgave i forbindelse med farvandsovervågning
- Broprocedure i søværnet

- Administrative forhold mellem Søværnets operative Kommando og skibet samt mellem distrikterne og skibet
- Uddannelse i søværnet, samt fordeling af officerer på de forskellige enheder
- Forholdene og mulighederne for reserveofficerer.

I temaugen i uge 16 valgte jeg da skolen bad os melde os til et udleveret emne, at komme i praktik i en virksomhed.

I samarbejde med Søværnets operative Kommando arrangerede jeg, at jeg skulle sejle med en standard



HAVKATTEN – portræt



Fornemmelse for vand – stadig nødvendig!

Flex 300 i fire dage. Ca. en uge før jeg skulle møde på flådestation Korsør blev det oplyst, at jeg skulle på patrulje med HAVKATTEN.

Generelt:

HAVKATTEN er en STANDARD-FLEX 300 serie I, d.v.s. en af de første (nr. 3), der er blevet bygget på Danyard i Ålborg. Den er bygget i glasfiber efter en særlig sandwichkonstruktion, der giver den mindst lige så stærk som stål, men meget lettere. Det er nogle yderst fleksible skibe, idet de er konstrueret således, at man kan skifte forskellige containere i positioner på for- og agterdækket så de kan fungere i diverse roller; minelæggere kampenheder, anti-ubådsjægere, søopmåling, almindeligt patruljefartøj med kanon på fordækket, gummibåd og kran på agterdæk. De er bygget til, inden for en kort periode, at kunne skifte deres våbensystemer og derved blive udrustet med enten missiler, torpedoer, miner, dydbomber, slæbesonar (ASW), miljøgrej m.m. Deres daglige opgave under patrulje består i at investigere, dvs.

at melde skibe ind til Søværnets operative Kommando og marine-distrikterne, det er de skibe der ikke har meldt ind, og dermed ikke identificeret sig, da de sejlede ind de danske farvande. Udover investering er de også beskæftiget med Search and Rescue (SAR) operationer – hvis der skulle opstå en sådan. Til denne opgave er de udstyret med en stor gummibåd med to motorer til bjærgning af personer eller til overførsel af pumper, brandgrej m.m. i tilfælde af assistance til et andet skib i forbindelse med havari e.l.

HAVKATTEN's opgave i tilfælde af en krisesituation er med den aktuelle bevæbning f.eks. ASW d.v.s., at det populært sagt er en ubåds-sager. Den er til denne opgave udstyret med en slæbesonar, der gør det muligt at registrere stort set alt, hvad der rører sig på havbunden. Da det er en ubådsjæger, er det naturligvis også muligt at udstyre den med dydbomber.

Den normale armering består af en enkeltløbet, vandkølet 76 mm kanon på fordækket, som er i stand til at affyre 120 skud i minuttet,

plus en af de før nævnte armeringer.

På broen er der udover almindeligt navigations udstyr, der fuldt ud lever op til hvad man vil forvente at finde på et moderne skib, også et radarsystem der kører med konstant opdatering af registre-rede objekter. Fra marinedistrikterne ved hjælp af data link. Det er et imponerende anlæg, der detekterer alt hvad der rører sig på vandet og i luften. På 103 sm kunne vi se Grenen ved Skagen tydeligt på skærmen og fly tog radaren på 106 sm afstand.

Under almindelig forlægning er broen bemandet med en vagtchef, en maskinvagthavende, en vagthavende plotter (kampinformation = KI) og en dæksmand som ud-kig. Vagtchefen er det, der svarer til styrmanden og hans opgave er at navigere skibet samt at hjælpe plotteren med at investigere og indberette skibe. Plotteren står for kommunikationen med marinedistrikterne mht farvandsovervågningen og for at overvåge og patruljere området ved hjælp af radaren, samt at sørge for at oplyse

vagtchefen om hvilke skibe, der optræder mistænkeligt eller som ikke har meldt ind til marinedistrikterne således at de kan blive identificeret.

Maskinmanden holder vagt over maskiner, og de har et konsol på broen med videoovervågning af maskinrummet.

Udover de nævnte, der befinder sig på broen, er der også en kommunikationsgast der sørger for kommunikationen ud af skibet til bl.a. Søværnets operative Kommando, marinedistrikterne m.m. Den generelle Standard Flex bemanning består af: Chef, næstkommanderende, trediekommanderende, teknik officer, Maskinregnskabsfører, kampinformationsofficer, dæksregnskabsfører, ca. 4 værnepligtige, 4 menige maskinfolk, 2 menige plottergaster, 2 menige radiogaster, 1 kanongast og 1 bådfører.

De fordomme om at søværnet er en afslapningsanstalt, hvor de ikke laver andet end at drikke øl, falder til jorden så snart man ser, hvordan livet ombord spænder af. De har, tro det eller lad være en alkoholpolitik, der forbyder øl og spiritus i søen. Der er rigeligt at lave for den enkelte og skibet er ikke overbemandet, men har den bemanning, der er nødvendig for dets kamprolle. Besætningens størrelse varierer mellem 14 og 29 mand alt efter opgave og funktion.

Temaugen

Jeg mødte tirsdag morgen på flådestation Korsør ombord på HAVKATTEN. Der var mildest talt totalt kaos ombord, fordi kranen på agterdækket skulle i land, deres gumribåd skulle skiftes, og fordi deres maskinanlæg var i uorden, dvs. det var downloaded og skulle reloades, men det var ikke umiddelbart så simpelt, som man skulle tro det er. Jeg blev sat til at følge de to vagtchefer (det er færdigtuddannede skibsførere fra Søværnets Officersskole (S.O.S.), der mangler at blive udchecket), der var i gang med at planlægge en tur til flådestation Frederikshavn. Vi skulle være afgået kl. 16.00, men

på grund af problemerne i maskinen, kom vi ikke afsted før kl. 21.30.

Umiddelbart efter afgang skulle vi holde øvelse, en såkaldt Swedish tennis lawn, med SVÆRDFISKEN, en anden STANDARD-FLEX. Det er en øvelse, der kort beskrevet foregår et havområde, der er opdelt som en tennisbane, dvs. med et net, og det gælder om at spotte det andet fartøj og sænke det før det sænker dig – og man må ikke overskride nettet. Vi listede ind i området uden radar, idet den anden flex-enhed var istand til at skanne frekvenserne og derved bestemme hvor vi var. Vi sejlede op gennem rute T, som et skib hæmmet af sin dybgang, for at gemme os bedst muligt. Alt brug af radar for at finde det andet skib, blev gjort af single sweep. Det lykkedes os efter at begge skibe havde sænket hvert et handelsskibe, at sænke vores modstander. Efter øvelsen gik vi på siden af hinanden og overleverede noget post, for derefter at sætte kursen mod Frederikshavn. Vi nåede Frederikshavn onsdag morgen, og der kom ny kran på agterdækket. Efter nogle timer var der afgang, vi skulle slæbe ubåden NORDKAPEREN til Århus, hvor den skulle i dok. Uden for Frederikshavn havn blev slæbetrossen gjort fast, og vi begyndte slæbningen sydover.

Jeg gik vagt sammen med trediekommanderende og en af vagtcheferne, og jeg må indrømme, at noget af det vi engang har lært mht navigation lå fjernt, men det kom hurtigt igen, og det gik fint med navigeringen. Det var på vagterne, at det blev klart, at den broprocedure vi lærer i teorien, her bliver brugt i virkeligheden og, at det sådant set ikke er mere besværligt at bruge denne form for navigering frem for instrumentnavigering. Der blev også mulighed for en demonstration af nogle af de finesser, der er ombord til farvandsovervågning. Det var bl.a. deres projektør der lyser med 1.000.000 candela, og et infrarødt kamera der på imponerende vis gav nogle utroligt flotte og klare

billeder af de omkring liggende skibe. Projektøren blev demonstreret, da vi skulle læse navnet på tanker, der overhalede os, ud for Grenå. Det var utroligt, at det på 0,3 sømil var muligt at læse skibsnavnet ved hjælp af en kikkert midt om natten. Det infrarøde kamera brugte vi, da vi havde det før nævnte øvelse med SVÆRDFISKEN. Det var muligt at se folk gå rundt på dækket, men der var ikke meget varme udstråling fra selve skibet. Det var alligevel meget tydeligt og det var muligt at se mange detaljer. På almindelige stålskibe er der meget større varme udstråling, der gør det muligt at få et meget mere klart billede.

Onsdag morgen ankom vi til Århus og lod ubåden gå. Vi fortsatte selv videre ud for at øve mand over bord, hvilket var spændende. Det at være den, der gav ror- og maskinordrer og skulle manøvrere rundt i et single turn og i et Williamson turn var umiddelbart ikke så nemt og ligetil, som man skulle tro. Det var imidlertid ikke skibets skyld, at det ikke var lige succesfyldt hver gang, idet det er yderst manøvreedygtige skibe. Efter at have sejlet rundt syd for Århus gik vi selv i havn for at ligge natten over. Næste morgen sejlede vi fra Århus efter en mønstring, hvor alle ikke så lige friske ud efter en torsdag aften i byen. Vi sejlede sydover ned langs Samsø og forbi Tunø videre ind til Kalundborg, hvor to erhvervspraktikanter og jeg selv blev sejlet ind med gumribåden. Det var en spændende og særdeles informerende tur.

Det skal også nævnes, at deres broprocedure og opgaver under sejlads er langt mere omfattende end de er i det civile. Sejladsplanlægning er højeste prioritet, og der er ikke noget med at tage tingene, som de kommer, men derimod skal bestikket føres minimum 30 min. frem i tiden. Det medfører, at man altid med 99% sikkerhed kan sige, hvor man befinder sig uden at skulle give sig tid til andet end at aflæse loggen. Al navigation foregår ved hjælp af parallelindeks, optiske og terre-

striske pejlinger. Ses et skib på radaren og der er kollisionsfare, er det ikke nok, at det er bekræftet på radaren, men det skal også pejles visuelt over kompasset, for at bekræfte om der nu også er fare for sammenstød. Jeg ved ikke om det bare er mig, eller om det er det generelle indtryk af handelsflåden at alle oplysninger fra radar, decca eller GPS er de sande, uanset hvor tæt man ligger på land (det er i

hvert fald, hvad jeg har oplevet). Jeg har på den anden side heller aldrig været på et skib med pejlediopere, kun et azimutspejl, der ikke kunne bruges til optiske pejlinger. Jeg er klar over at den broprocedure der bliver brugt i søværnet, er den teoretisk korrekte, men jeg havde oprigtigt talt aldrig troet, at den ville blive fulgt så punktligt.

Konklusion:

Det var fire gode dage, hvor jeg både lærte noget om søværnets daglige arbejde, men også fik genopfrisket navigationen. Det var en utrolig flink og god besætning der tog mod mig, og som var med til at det blev en god tur. Der er ikke noget negativt at komme med mht Søværnet. Jeg kan stærkt anbefale andre at prøve det, jeg har prøvet i søværnet.

Søværnets Eksercerskole (nu Grundskole) kan fejre sit 40 års jubilæum den 8. januar 1999.

I den anledning agter skolen at udgive et jubilæumsskift og behøver input fra tidligere og nuværende tjenestegørende på skolen.

Derfor: Hvis du ligger inde med oplysninger, gode historier og fotografier fra den forløbne periode vil redaktøren være meget taknemmelig hvis du vil bidrage med dette til jubilæumsskiftet.

Vi er specielt interesserede i følgende:

- Noget om livet i den gamle Arresødal lejr.
 - Noget om, hvad der gik forud for beslutningen om at bygge eksercerskolen.
 - Noget om selve opførelsen.
 - Den daglige tjeneste tidligere.
 - Den daglige tjeneste nu.
 - Sjove og mindre sjove tildragelser fra tjenesten.
- samt mange andre ting, der kan bidrage til et oplysende læsevenligt og underholdende jubilæumsskrift.

Stof til skriftet bedes sendt til:

Kaj B. Jensen
Søværnets Grundskole
Auderødvej 90
3300 Frederiksværk
Tlf.: 42122255/313 (selvvalg)

PS! Fotos med de nødvendige kommentarer er guld værd. De vil naturligvis blive returneret efter brug.



10 sergenter af maskinlinien udnævnt til løjtnanter

Den 12. februar 1997 udnævntes 10 sergenter af maskinlinien til løjtnanter af maskinlinien af reserven. 10 sergenter af maskinlinien til løjtnanter.

Udnævnelsen fandt sted ved en højtidelighed ved Søværnets Teknikskole, hvor uddannelsen til reserveofficer afsluttes ved en gennemgang af Teknisk Reserveofficers Kursus (TKM 41), som i løbet af 6 uger har bibragt eleverne den viden og de færdigheder og ikke mindst holdninger, der kvalificerer dem til at udøve de generelle ledelsesfunktioner som maskinvagthavende i Flådens skibe.

Efter udnævnelse er de 10 officerer tiltrådt tjeneste ved de fem eskadrer.

Dansk Chef for STANAVFORCHAN

NATO's Mine Warfare Force, den stående minerydningsstyrke, gæstede Flådestation Frederikshavn for at skifte kommando – første gang til en dansk chef – 7 maj 1997.

Den Stående Flådestyrke i Kanalområdet (STANAVFORCHAN), NATO's stående minerydningsstyrke gennemførte sit 21. kommandoskift ved en større ceremoni den 7. maj på Flådestation Frederikshavn.

Den kommanderende for De Allierede Flådestyrker i Det Nordvestlige Europa (COMNAVNORTHWEST), admiral Sir Peter Abott, overdrog kommandoen over STANAVFORCHAN fra orlogskaptajn Colin G. Welborn, fra den engelske flåde til kommandørkaptajn Per Frank Hansen, søværnet, Danmark.

Æresgæsten ved kommandoskiftet var Forsvarschefen, general Christian Hvidt. Ceremonien overværedes i øvrigt af en længere

række højtstående civile og militære personer fra ind- og udland. Efter ceremonien gav admiral Sir Peter Abott, general Christian Hvidt, den tilgående nye danske chef for minerydningsstyrken og den afgående chef de tilstedeværende journalister lejlighed til at stille en lang række spørgsmål, hvilket afstedkom et par særdeles gode og oplysende artikler i Vendsyssel Tidende og Jyllandsposten som en slags punktum for en langvarig og meget positiv interesse fra aviser og TV.

Hvis nogen skulle være i tvivl om hvad SNFC er så er der i det følgende en kort historisk redegørelse:

Efter NATO's dannelse 4. april 1949 begyndte Det Nordatlantiske Råd at udvikle sine civile og militære støttestrukturer – de tre overordnede kommandoer for Atlanten, Europa og Kanalområdet. Den sidste blev indstiftet i februar 1952. Kanalkommandoen havde imidlertid rødder tilbage fra før NATO's oprettelse, idet man i Belgien sammen med Frankrig, Lu-



Den tilgående og fratrædende chef giver håndslag på overleveringen
Foto: Pressecenter FRH, Jørgen Kølle

xembourg, Holland og England underskrev en traktat, Bruxelles Traktaten af 1948 til sikring af det fælles forsvar. Det er videreudviklingen af denne traktat, vi i dag kender som WEU. Kanalkommandoen havde nogenlunde de samme afgrænsninger som den oprindelige aftale.

Den første kommanderende var admiral Sir Arthur John Power, der under sin anden hat også beklædte posten som flådechef for marinens aktiviteter i det store Portsmouth-område, der som bekendt ligger lige ud til Den engelske Kanal. I 1966 blev det tiltrådt at hans kommando funktion skulle udvide til også at omfatte Atlantkommandoen's østlige del. Samtidigt blev hans engelske kommandoniveau løftet til at omfatte hele den engelske flådes operative del. Hans ho-



Cdr. C.G. Welborn takker af. Foto: Pressecenter FRH, S. Voxtorp

vedkvarter blev oprettet i et moderne kommandocenter i Northwood i nordvestkanten af London. 1. juli 1994 blev NATO omorganiseret efter den kolde krigs ophør og reduceret kraftigt. Den ene af de tre store kommandoer, Kanal-kommandoen, blev nedlagt og dens væsentlige funktioner lagt under Europakommandoens nordvestlige og dels maritime kommando i daglig tale kendt som COMNAVNORTHWEST.

Den stående flådestyrke i KANALEN fulgte med og kom på denne måde under Europakommandoen eller SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), der lader sin stab for planlægning af reaktionsstyrkerne i Europa varetage den nødvendige planlægning. I tilfælde hvor de aktuelle opgaver gør det ønskeligt kan kommandoen overføres til Atlanterhavskommandoen eller SACLANT (Supreme Allied Commander Atlantic). Til daglig administreres styrken af COMNAVNORTHWEST, der jo er født i det oprindelige flådehovedkvarterkompleks i Northwood, England.

NATO's stående minerydningsstyrke er permanent og multinational. Den er udformet som en flådeeskadre og består af mellem 5 og 10 minerydningsskibe. Den nuværende Kong Albert II af Belgien var med ved indstiftelsen af styrken 11. maj 1973, som betragtes som en ganske kraftig demonstration af Den Nordatlantiske Alliances enighed og fælles berettigelse.

I de forløbne år har STANAVFORCHAN gennemført et intensivt og meget varieret årligt program med øvelser og træning – såvelsom reelle minesøgningsopgaver overalt i de europæiske farvande, fra Middelhavet til Østersøen og det nordligste Norge. Styrken har hvert år gennemsnitligt deltaget i ca. 10 større internationale flådeøvelser, både nationale og i NATO regi – det er tre gange så mange som gennemsnittet for nationale eskadrer. I den forbindelse er der



Den stående minerydningsstyrke på Flådestation Frederikshavn
Foto: Pressecenter FRH, Jørgen Kølle

ikke nogen tvivl om styrkens evne til at påtage sig rollen som NATO's umiddelbare reaktionsstyrke inden for minerydning.

Indtil nu har styrken været under kommando af en af de nationer der hele tiden har et eller flere skibe i styrken – Belgien, Tyskland, Holland og England. Den danske og norske flåde har også rutinemæssigt sendt skibe i styrken, men nu har man i Danmark besluttet sig til at gøre dette permanent. Også USA har sendt et skib (af AVENGER-klassen) til deltagelse i den udfordrende og erfaringsrige sejlads med styrken.

De enkelte skibe forbliver normalt i op til seks måneder i styrken før de vender tilbage til deres hjemlige flåde. Forskellene mellem skibene i henseende til klasse, udrustning, uniformer, forplejning (mad) og religion volder ingen problemer. Medlemmer af de forskellige besætninger kan i udstrakt grad besøge hinanden – også i arbejdsperiodene til søs og prøve hinandens job og omgivelser. Den form for udskiftning er med til at skabe en både professionel og kulturel gensidig forståelse – til gavn for det mere og mere perfekte »teamwork« i styrken.

STANAVFORCHAN danner en kontinuerlig minerydningskapacitet for NATO i forbindelse med fredstidsopgaverne, i tider med krise og konflikter. I denne egen-

skab udgør STANAVFORCHAN en umiddelbar reaktionsstyrke under Europakommandoens samlede styrke primært til brug i det område, der ledes af Chefen for de Allierede Styrker i Nordvesteuropa – altså også i det område af Nordsøen, Skagerak og Østersøen, der kontrolleres af det danske søværn. I påkommende tilfælde kan styrken anvendes i alle andre områder af NATO eller udenfor disse, hvis det måtte være nødvendigt. Siden styrkens oprettelse har 6 belgiske, 6 engelske, 5 hollandske, 4 tyske og fra 7. maj altså en dansk søofficer, der er kommandørkaptajn og hedder Per Frank Hansen. STANAVFORCHAN har deltaget i mere end 200 øvelser og besøgt 300 forskellige havne. Normalt er bemanningen sammenlagt ca. 30 officerer og 200 menige, for tiden fordelt på følgende skibe:

- danske: Minelæggeren FALSTER, Minerydningsfartøjet FLYVEFISKEN
 - engelske: Kystminejageren CATTISTOCK
Minejageren LOBELIA
 - tyske: Minejageren MARBURG
 - hollandske: Minejageren VLAARDINGEN
 - belgiske: Minejageren ASTER
 - norske: Minerydningsfartøjet OKSØY
- Styrken er for tiden på vej til operationer i Middelhavet.

Red.

Første landing af Atlantic Airway's helikopter på et inspektionsskib

Under HVIDBJØRNEN's sidste togt på Færøerne var det på tale at en Bell 212 (Bell 212) fra Atlantic Airways skulle lande på helikopterdekken, men på grund af vejrforholdene var det hidtil ikke lykkedes at gennemføre samarbejdet.

Efter anmodning fra HVIDBJØRNEN gav Søværnets operative Kommando 10. april 1997 tilladelse til at lande Bell 212 på HVIDBJØRNEN's dæk – og så startede forberedelserne.

I HVIDBJØRNEN blev der holdt møde med Atlantic Airways 12. april sammen med Færøernes Vagt- og Bjærgningstjeneste. Her blev blandt andet talt om procedurer, håndsignaler, aftalt frekvenser til kommunikation samt udarbejdet et notat om samarbejde. Alle parter var optimistiske, og man så frem til selve dagen.

15. april 1997 kl. 0930 landede så Bell 212, medens HVIDBJØRNEN lå til ankers i Götevig Fjord. Vejret var ideelt – ikke ret meget vind, og ingen sø, hvilket var lige præcis det man ønskede, da vejrforholdene ved Bell 212's første landing på »gyngende grund« skulle være de mest optimale.

Nu kan det godt være, at der er nogle, der undrer sig over, hvorfor en fremmed helikopter skal kunne lande på et inspektionsskib, der normalt har sin egen helo med. Det skyldes, at i en given situation, hvor inspektionsskibets LYNX er »grounded«. Ved en større katastrofe på Færøerne, kan det f.eks. blive af afgørende betydning, at Bell 212 er i stand til at benytte inspektionsskibet som platform – og tankstation. Dette kræver na-

turligvis, at færdighederne er indøvet på forhånd, og det skulle denne dag bruges til.

Bell 212 medbragte 3 piloter, som alle skulle udføre landinger og letninger fra HVIDBJØRNEN. Inden man gik i gang med dagens program, havde HVIDBJØRNEN's helikoptergruppeleder gennemgået »approach-procedurer«, den relative vinds indflydelse, visuelle referencer samt landings-teknik og begrænsninger med de 3 piloter, så de kendte til HVIDBJØRNEN's procedurer. Der blev gennemført 3 gange 3 dækslandinger med anflyvninger fra såvel styrbord som bagbord, således at alle 3 piloter fik 3 landinger hver.

Alle 9 landinger gennemførtes meget tilfredsstillende, og radio-procedurer til O-rum samt håndsignalerne til personellet på helikopterdekken var helt korrekt. Bell 212 er dog ca. 3 m. længere end HVIDBJØRNEN's egen LYNX, så derfor tog en letning og landing lidt længere tid end normalt. Ved samtlige landinger blev der sat surringer på Bell 212, dels for at øve piloterne i denne procedure, dels for at øve HVIDBJØRNEN's surringsgaster i korrekt surring af en civil helikopter.

Efter de mange dækslandinger var det meningen, at rednings- og brandfolk fra HVIDBJØRNEN skulle gennemgå Bell 212 med hensyn til flykendskab, brandindsats og sårede. Imidlertid fik Bell 212 en anden flyopgave, og var nødt til at udføre denne straks. Som følge deraf blev denne del af øvelsen desværre ikke gennemført denne gang.

Om eftermiddagen fortsatte flyvningerne. HVIDBJØRNEN gennemførte »hoist«-øvelser med hoistoperatører fra VBL som observatører, hvor HVIDBJØR-



Bell 212 på vej til landing

NEN's egen LYNX blev anvendt. I denne forbindelse skal det oplyses, at VBL-personel indgår som hoistoperatører på Bell 212. Der udføres demonstration af hoist af brandpumpe med guideline, hoist af sanitetsgasten, og hoist af en person fra vandet med redder. Alt dette blev gennemført 2 gange, således at alle fik set hvordan hoist foregår. Observatørerne fra VBL havde hele tiden medhør for dermed at få det bedste ud af øvelsen. Øvelserne forløb særdeles tilfredsstillende for alle parter, og piloterne på Bell 212 udtrykte stor begejstring og tilfredshed med øvelserne og håbede, at denne spæde start kunne blive begyndelsen til et mere formaliseret samarbejde til fælles gavn.

På HVIDBJØRNEN var man ligeledes meget tilfreds med resultatet af dagens øvelser, og håber samtidig, at efterfølgende inspektionsskibe på Færøerne tager over hvor HVIDBJØRNEN slap.

Se – det var en rigtig solstrålehistorie fra det ellers så regnfulde Færøerne.

HVIDBJØRNEN

Kongeskibet DANNEBROG fylder 65 år

Mandag den 26. maj 1997 fejrede Kongeskibet DANNEBROG 65-året for første kommandohejsning i 1932. Dagen blev fejret med besøg i HOLMENs Kirke og frokost ombord for tidligere jagtkaptajner og chefer for skibet.

Søndag den 11. maj kl. 1200 gik Hendes Majestæt Dronning Margrethe II og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik officielt ombord ledsaget af Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik samt Deres Kongelige Højheder Prins Joachim og Prinsesse Alexandra. Batteriet Sixtus på Holmen salutede Majestæten, og besætningen hilste Kongefamilien velkommen ombord med jubelrulle. Straks efter forlagde DANNEBROG nord i Sundet til Kronborg, hvor Kongens Artilleriregiment salutede Majestæten og kongeflaget. Helsingør blev anløbet for en kort bemærkning, hvor Den kongelige Familie deltog i præsentationen af værket »Dansk Søfarts Historie« på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg Slot. Herefter indledtes sommerens sejlprogram, som er en festlig-



Den Kongelige Familie på Kongeskibet Foto: Kgl. Hoffotograf Claus Møller

holdelse af Majestæten 25-års regeringsjubilæum. Mandag den 12. maj indledte Regentparret det officielle program med besøg i Aalborg. 13. maj fik Randers besøg, og 15. maj var det Åbenrå og Haderslevs tur. Onsdag den 21. maj forlagde Kongeskibet til Bornholm med HKH Prinsen om bord. 22. maj lå DANNEBROG i Rønne, mens Prinsen deltog i jagt på øen. Næste dags aftenen returneredes til København. Så blev det mandag den 26. maj – Kronprins Frederiks fødselsdag – og Kongeskibets 65-års jubilæum for første kommandohejsning.

Dette fejredes, som før nævnt, med et besøg i søværnets kirke – HOLMENs Kirke – hvor søhelte-ne Niels Juel og Peter Tordenskiold hviler i kapellet. Besætningen huskede Niels Juel fra et besøg i april på Sæbygård, som søhelten ejede fra 1668 til 1682. En særlig byrde hvilede dengang på Sæbys fiskere og søfolk, nemlig tjenesten på orlogsflåden. I slutningen af 1600-tallet måtte Sæby stille 12 bådsmand til tjeneste i Flåden, når det var på krævet.

Under Den Skånske Krig gjorde Sæby sin pligt og sendte sine 12 matroser til Flåden. Således var der 12 mand fra Sæby med ombord på orlogsskibet »Friedericus Tertius« i det berømte søslag i Køge Bugt den 1. juli 1677, hvor Den Danske Flåde under kommando af herren til Sæbygård, admiral Niels Juel, vandt sin mest glimrende sejr – Tordenskiold har besætningen også et godt kendskab til gennem beretninger om Den store Nordiske Krig, der som bekendt udspillede sig i begyndelsen af 1700-tallet.

I næste nr. af Søværnsorientering berettes om DANNEBROG's 65 somre.

(DNBR)



Kongeskibet i Randers Fjord. Foto: Kgl. Hoffotograf Claus Møller

»This is US Helicopter carrier INCHON«

Under øvelse BLUE HARRIER 97 deltog den amerikanske flåde med amfibiehelikopterskibet INCHON og de to minerydningsenheder AVENGER og BLACK HAWK.

Forfatteren deltog som forbindelsesofficer til den amerikanske »minerydnings-stab« ombord på INCHON under øvelsen og beskriver her de deltagende amerikanske enheder, med hovedvægten lagt på »Minerydningshelikopter-operationerne«.

INCHON

Før i tiden havde man brugt store amfibieskibe og hangarskibe som base for minerydningshelikoptere, men efter operation DESERT STORM blev det klart for alle, at man havde brug for en platform, der specielt kunne virke som kommando- og støtte skib for den amerikanske flådes minerydningsfunktion.

INCHON, der tidligere hørte til US Marine Corps, blev i 1996 om-

dannet til et sådan kommando- og støtteskib for minerydningsoperationer, hvori der indgår Airborne minerydnings- (AMCM). Skibet har en længde på 184 m, med egen bank, posthus og købmandsbutik samt barbershop ombord (under tegnede fik en »standard 3 klip« med europæisk snit, hvilket ville sige 3 mm ekstra hårlængde). Besætningen er på 700 mand, dog 1400 når der er en helikopter-

eskadrille ombord. INCHON virker i dag som kommando og støtteskib for:

- Minerydningsenheder af AVENGER eller OSPREY klassen.
- En helikoptereskadrille bestående af 8 marinehelikoptere-53 E, Sea Dragons og to CH 46 helikoptere.
- EOD hold (Minedykkerhold) og
- en minerydningsstab med forbindelsesofficerer.

Helikopterminerydning, AMCM.

Helikopterminerydning har været anvendt siden Vietnamkrigen, hvor metoden blandt andet blev brugt til at stryge ud for havnebyen Haipong i Nord-Vietnam, som var blevet mineret af den amerikanske luftvåben i en af krigens sidste faser.



INCHON

Fordelene ved AMCM er:

- Det er en sikker minerydningsmetode for personel og materiel, idet der ingen fare er forbundet med en evt. minedetonation.
- Minerydningsindsatsen kan hurtigt flyttes i operationsområdet.
- Kan stryge hurtigere end en konventionel minestryger mod forankrede miner.
- Kan hurtigt indsamle data vedr. sonarforholdene i operationsområdet.
- Kan sikre minerydningsenheder mod forankrede miner ved at lave Precursor operationer (indledende foranstaltninger mod forankrede miner) før minerydningsskibene sejler ind i ruterne.
- Gode til minespotning - især mod drivende miner

Nogle af ulemperne ved minerydning fra luften er:

- Det er økonomisk nærmest uoverkommeligt for en lille marine.
- Kan kun operere i dagslys. Der kræves en sigt på minimum to sømil, sø under 3, vind under 45 knob og en mindre skyhøjde på 500 fod.
- Er afhængig af helikopterplatform umiddelbar nærhed.
- Kræver megen vedligeholdelse. Mindst 3 helikoptere er til vedligeholdelse per dag.
- Kræver minedykkere eller minerydningsskibe til at identificere Side Scan Sonar objekter samt til en evt. neutralisering af minerne.
- Helikoptere larmer! (Når man har lukaf lige under »helo spot 3« og rangeringen foregår kl 0200 - 0400 og efterfulgt af opstart, så får ordet »larm« en ny dimension.)

Marinehelikopter 53 E Sikorsky Sea Dragon er en syvblads en-rotors helikopter, med en samlet længde på 30 m og en rotordiameter på 24 m, hvilket svarer til to gange en »Navy Lynx«. Sea Dragon er specielt designet til at slæbe minerydningsgrej, f. eks. Side Scan Sonar, mekanisk strygegrej

eller et kombineret grej (akustisk/magnetisk).

Det danske system hurtigere i analysen

Hvad angår side scan sonar operationerne, minder de fuldt ud om de der bliver udført af minerydningsfartøjet FLYVEFISKEN (SF 300). Forskellen er blot, at i stedet for at bruge minerydningsdroner til at slæbe side scan sonar bruger man en helikopter. Men man er ikke istand til at overføre side scan sonar optagelserne via en linkforbindelse, som det er tilfældet i det danske system. Der går derfor længere tid, før man kan gå i gang med at analysere sonarens data om bord i INCHON.

Når man har analyseret side scan sonar optagelserne, står man med nogle positioner på »minelignende« billeder af objekter på bunden eller i vandsøjlen og som ønskes identificeret. Til denne opgave sender man et EOD hold med enten gummibåde (store gummibåde med en max. hastighed på 60 knob) eller helikoptere (CH 46, er en to-rotors helo) afhængig af afstanden fra INCHON.

CH 46 helikopteren bliver også brugt som minespotningsplatform og har et minedykkerhold om bord når SEA DRAGON slæber mekanisk grej. Når der stryges en forankret mine, sætter helikopteren et dykkerhold i vandet, som så kan bortsprænge minen.

Øvelse BLUE HARRIER.

Under hele øvelsen bevægede INCHON sig i »en mine fri boks« på 12 x 5 sømil nord for Anholt. Herfra udgik alle AMCM operationerne ud til en afstand af 60 sømil fra INCHON i det sydlige Kattegat. Hver helikopter udførte ca. 3 missioner af 3 - 4 timers varighed pr. dag. Når de landede var der »flyvende udskiftning« mens rotornerne kørte rundt. Til tider mindede det om Kastrup i højsæsonen. Under den slags forhold er det for øvrigt temmeligt svært at finde et sted udendørs, hvorfra man i ro og fred kan ringe fra sin mobiltelefon. Der var to dage, hvor der ikke kunne flyves grundet



INCHON

nedsat sigtbarhed. Her blev støjen fra helikopterne afløst af INCHON tågehorn, en LANG tone højst hver 2 min, som kunne høres i en afstand af 30 sømil.

Hver fjerde dag kom minerydningsenheder op til INCHON for at modtage forsyninger (vand og olie) og hver anden dag kom der en slæbebåd med seks affaldscontainere påsvejet en pram.

Næsten alle miner i operationsområdet blev fundet. Herudover blev der fundet tre miner fra anden verdenskrig, som blev bortsprængt til stor begejstring for minerydningsgruppen.

Efter 10 dages oplevelse (»do it the American way«), var det en døv forbindelsesofficer, der kunne gå i land i Århus, hvor INCHON's besætning kunne få bekræftet, hvad der blev oplyst i den amerikanske Tv-station, ABC's morgenprogram; »danskerne elsker øl« (det var den 1. maj), og at vi efterlader børn i barnevogne uden for butikkerne. Jeg tror, at samtlige besætningsmedlemmer var klar til at bede om opholdstilladelse.

Til slut, hvis nogen skulle lide kulinarisk under indtrykket af tidligere ophold på amerikanske skibe, lad mig understrege med det samme; jeg levede ikke af burgers og Cola under mit ophold om bord, men derimod af små lækre kaloriefattige retter, - »Boserup go home«.

Kaptajnløjtnant
L. M. PEDERSEN

Chef for
Minerydningsfartøjet LAXEN

SIRIUS slår til igen

En af de mange gode grunde til at have en slædepatrulje på forsiden af dette nummer af Søværnsorientering er et brev fra Forsvarsministeren som gengivet her. Den amerikanske general af marinekorpset, John Sheehan, som også besøgte den sydlige del af Danmark sidste år i forbindelse med NAC/MC SEADAY og øvelse COOPERATIVE VENTURE på Flådestation Frederikshavn, var meget imponeret af det han så ved sit besøg sammen med forsvarsminister Hans Hækkerup hos SIRIUS. Vi lader brevet tale for sig selv:

København, den 24. APR 1997

Chefen for Søværnets Operative Kommando,
kontreadmiral Kristen H. Winther
Postboks 483
8100 Århus C

Kære kontreadmiral

Ved Nordisk Forsvarsministermøde i Jakobshavn/Illulissat den 31. marts - 2. april d.å. var Chefen for NATOs Atlantkommando (SACLANT), general John Sheehan, inviteret som taler. I denne forbindelse fik general Sheehan mulighed for at besøge inspektionsskibet HDMS TRITON i farvandet ud for Nordre Strømfjord og Slædepatruljen SIRIUS.

Idet jeg særskilt har takket chefen for Grønlands Kommando og derigennem chef og besætning på HDMS TRITON for et vellykket besøg, vil jeg herved gerne udtrykke min påskønnelse af et veltilrettelagt besøg ved Slædepatruljen Sirius den 3.-4. april.

Det var ved den lejlighed en fornøjelse, som dansk forsvarsminister, at høre en af NATO-alliancens og USAs øverste militære chefer med en lang militær erfaring i det amerikanske marinekorps, udtale sin anerkendelse af den professionelle indsats, der ydes i forbindelse med patruljetjenesten i Nord- og Nordøstgrønland.

Slædepatruljen Sirius medvirkede således til, på bedste måde, at præsentere dansk forsvar udadtil. Min tak bedes videregivet til orlogskaptajn Palle V. Norit og det personel der var involveret i besøget.

Med venlig hilsen

Hans Hækkerup
Hans Hækkerup

The Standard Flex family

Flexibility, standardization, versatility & low cost



Standard Flex 300



Standard Flex 1500



Standard Flex 3000



Naval Team Denmark
Coordination Office
Axeltorv 6, 4.
DK-1609 Copenhagen V
Denmark
Phone +45 33 33 96 94
Telefax +45 33 33 96 54

NAVAL TEAM DENMARK

Søværnets mærkedage

9. marts 1847 – Huebånd med skibsnavne indføres

»Huebånd med skibenes navne anskaffes for første gang for kgl. regning til orlogsgasternes blanke hatte«, står der i bogen »Søværnets mærkedage«. – Og man spørger sig selv, hvordan en tilføjelse til en beklædningsgenstand kan få så skelsættende betydning, at tidspunktet for dens indførelse bliver en mærkedag? Hvem fandt på det, og hvorfor? Hvis man søger svaret på disse spørgsmål, kommer man vidt omkring.

Det drejer sig om de meniges beklædning og bestræbelserne på at gøre den ensartet, indtil uniformen bliver indført – og det varede næsten 500 år. I udviklingen finder man tre hovedlinier:

- Skibenes udvikling i flåderne,
- de meniges stilling og
- vekselvirkningen mellem tidens modeluner til lands og til søs.

De ældste skibe, vi kender i Norden, er vikingeskibene. De bliver anvendt både som handels- og krigsskibe fra ca. år 800 til 1100. I løbet af 1300-årerne udvikles nye, mere sødygtige skibstyper med større sejlføring og højere fribord, koggen f.eks. Samtidig udvikles kanoner, og for at kunne anbringe dem ombord, må større specialskibe bygges. Dermed begynder en løbende udvikling med stadigt stigende krav om flere, større kanoner og derfor større skibe. Denne udvikling fortsætter indtil midten af 1800-tallet, hvor der sker en teknisk revolution med indførelse af maskinkraft og overgang til at bygge skibe af jern.



Værnepligtig efter 1871 i uniform med rund hue. Kokarden er nu flyttet fra panden til huens højre side

Men hvem var »de menige«?

Når sørøvere, vikinger og senere Venderne i Vikingetiden og den tidlige Middelalder angriber de danske kyster, udbyder kongen ledingsflåden.

Høvdinge og stormænd stiller med skibene, og bønderne udgør besætningen, hvorved de bliver de første »menige«. Selvom denne ordning ændres flere gange, holder den i princippet mange hundrede år.

Med udviklingen af større skibe og kanoner bliver der behov for en højere grad af teknisk kunnen og sømandsmæssig erfaring. Det fører igen til, at Christian IV i 1616 udsteder en forordning om 5-årig tjenestetid for professionelle søfolk og artillerister, kaldet »båds-mænd« og »bøsseskytter«, som

udgør begyndelsen til »Holmens faste Stok«.

Men det var ikke tilstrækkeligt til at bemane skibene og derfor må ledningsordninger – senere kaldet enrolleringen – der fortsætter indtil 1849, hvor Danmark får sin grundlov og værnepligten indføres.

Med ordningen fra 1616 bliver de menige således opdelt i to grupper: De »faste« og de »enrollerede«, som det er tilfældet den dag i dag, omend på andre betingelser.

Skelsættende, også for beklædningen.

Fra tidernes morgen var de menige kommet i det tøj de havde. Det bliver de »enrollerede« ved



»Adam og Eva« i religiøs optog i Brügge sommeren 1973 (foto: WT)

med i de følgende mere end 250 år. Først efter 1616 aner man en begyndende udvikling af bedre beklædning for de »faste« menige.

Og hvad gik de så i?

»Gud Herren lavede skindtøj til Adam og hans kvinde og gav dem det på«. (1.Mos. 3,21 – se fig. 1).

Selvom tidspunktet for denne begivenhed vel stadig er et åbent spørgsmål, kan det uden dyberegående undersøgelse fastslås, at

skind er den hidtil længst anvendte beklædning. Først omkring vikingetiden begynder man at anvende vadmel, som er et ret svært, løst vævet, uldent stof. Det bliver især anvendt af almuen, og vadmel er derfor det man møder i til tjenesten op til ca. År 1900. Med andre ord er klæderne efter egen pengepung og smag – også med hensyn til hovedbeklædning; men naturligvis bliver der skævet til, hvad andre bruger, både på land og blandt andre søfolk. Endnu i midten af forrige århundrede indskrænker uniformen sig til en kokarde i panden (se fig. 2).

- en lådden kabuds

Både danske og udenlandske søfolk gik endnu i midten af 1600-årerne med en lådden kabuds, strikhue eller en filthat. Efter 1650 blev det mode at gå med paryk, først på land, senere blandt officererne til søs. Samtidigt begyndte en del søfolk at bære kunstigt hår i en tjæret pisk ned ad nakken; men i Danmark blev dette afskaffet i 1803.

Krydserkorvetten VALKYRIEN

Allerede i slutningen af 1700-årerne bruger mange civile søfolk stråhatte, som de har købt blandt andet i Vestindien. Det er hatte med flad puld, bred skygge, enten lige eller bøjet, og om pulden et farvet huebånd, der hænger ned bagtil og bliver brugt til at binde under hagen i blæsevej. De anvendes i den engelske marine helt op til 1922, medens vi i den danske kun kender en sådan fra krydserkorvetten VALKYRIEN's togt til Østasien i 1899 – 1900, hvor den udelukkende anvendes under landlov. Imidlertid danner den grundlaget for »blankhatten«. Om oprindelsen til matroshuen fortæller tidligere museumsdirektør Henning Henningsen, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979, at den sikkert er »den i ældre tid brugte uldne strikhue med rund og flad blød puld og en dusk foroven af garnets ender«. Den var billig og varm og egnede sig bedre end en hat til arbejdsbrug. I be-

gyndelsen af 1800-årerne fandt man på at sy den af klæde oven på en lav stimmel – og det var den type, der vandt, ganske vist efter en voldsom konkurrence med blankhatten..... »Om stimmelen sad der et sort huebånd, ofte med kokarde og med lange ender, som oprindeligt var til at binde sammen under hagen«.....

»Nu er de nedhængende ender kun bevaret i den tyske og russiske marine. På huebåndet maltes navnet på skibet med guldbogstaver, senere blev det indvævet«.....»Det ældste bevarede huebånd med navn er fra England 1785, altså før matroshuen blev til. I Danmark nævnes huebånd 1838 og fra 1847 fik orlogsgasterne dem udleveret gratis«. (Se fig. 2 og 3).

I 1847 bestemte »Collegiet« -

Den typiske sømandshat er imidlertid blankhatten, som blev lavet af strå og beklædt med sejldug eller voksdug. Man kaldte den blank, fordi søfolkene tjærede eller ferniserede den og polerede den flittigt. Pulden var lav og flad, rundskyggen var meget bred.



Orlogsmatros på post i »feltmæssig« udrustning under Krigen 1848-50. Uniformeringen indskrænker sig til kokarden i huen



Underkanonerer med »blankhat« og huebånd i perioden 1847-71. På huebåndet står der »MARINEARTILLERI«

Også den bliver prydet med et sort eller kulørt bånd, hvis ender hænger frit ned og bruges som hagebånd i blæsevej. Den menes at være opstået i Frankrig, hvor den omtales i 1795, og bliver reglementeret i mange marinere, også i den danske, hvor den anvendes fra 1843 – 71. (Se fig. 4). I 1847 bestemte »Collegiet« at huebånd til besætningerne på flådens skibe fremtidig skulle udleveres for kongelig regning i stedet for som hidtil at betales af mandskabet. Når folkene mødte ombord, fik de udleveret huebånd og en rød/hvid kokarde. Huebåndene, der var forsynet med skibets navn, skulle sys på huen, så de frie ender hang ned ad nakken. Først i 1871 fik marinen sit første, egentlige uniformsreglement. Ved den lejlighed udgår blankhatten, og den runde hue, som vi kender i dag, indføres. Apropos krydserkorvetten – hvad er en valkyrie, som den blev opkaldt efter? (Se fig. 3). I følge Grundtvigs mytologi er det unge kvindelige væsener, der af Odin har fået den opgave at udkåre den, der skal falde i kamp og derefter ledsage dem til Valhal, hvor de så blev modtaget med et bæger mjød.

Huebåndets historie begyndte i Paradis og endte i Valhal. Ringen er sluttet.

(W-T)

Søværnets Operative Kommando
Postbox 483 . 8100 Århus C

B

