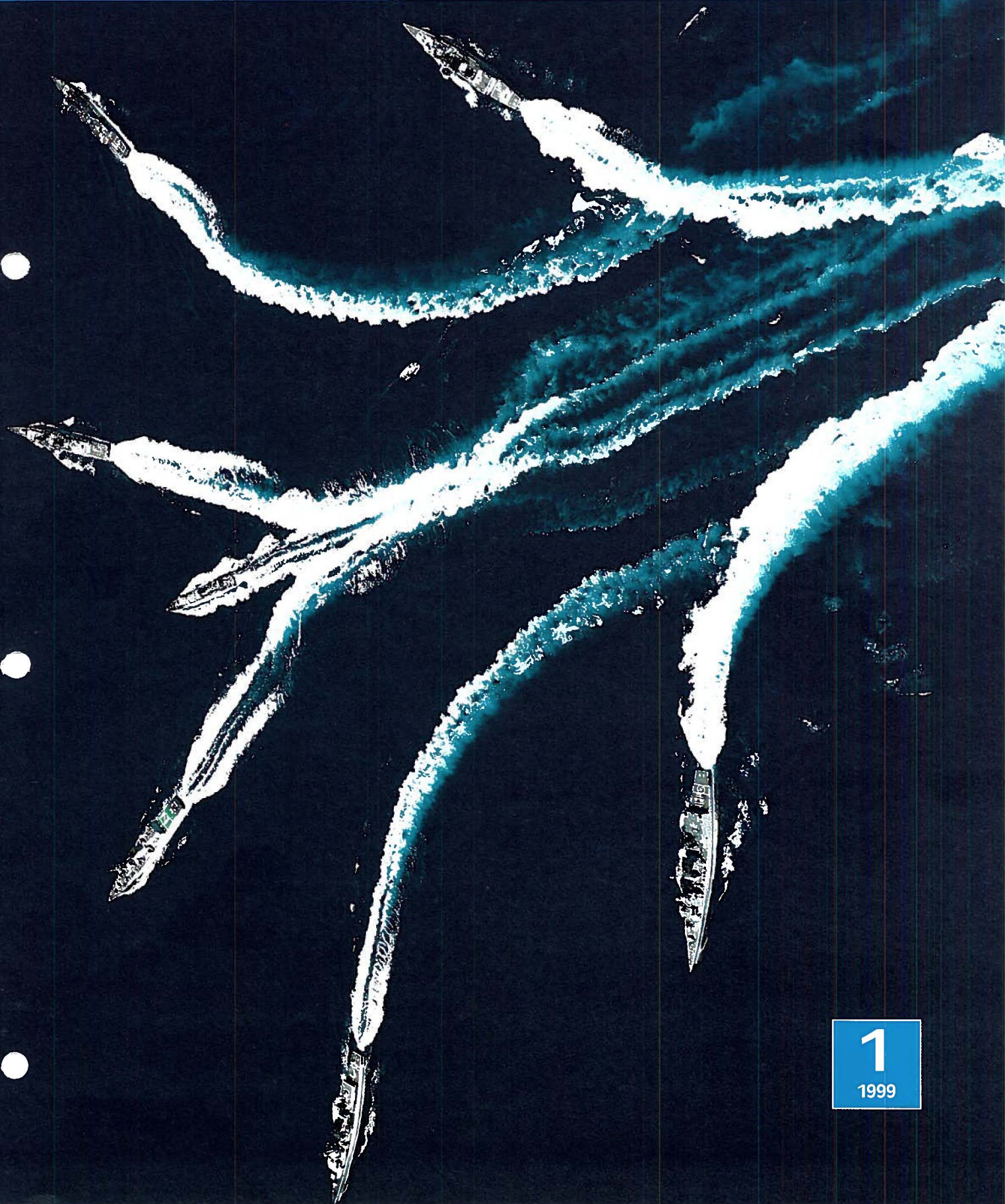




SØVÆRN

S

ORIENTERING



1

1999

Nyt fra redaktøren

Et af de vigtigste hensyn en chef på det planlæggende niveau må tage med i planen for firmaets fremtid er afvejningen mellem korpsånd og pionerånd. Det gælder både i civile firmaer og inden for det militære system.

Nærværende blad har siden sin indstiftelse i den nye fællesværnskommandos (Forsvarskommandoens) første tid haft til opgave at styrke korpsånden i søværnet. De to andre værn har senere erkendt behovet og oprettet henholdsvis FLYnyt og Hærnyt. Det gøres her gennem indslag fra så mange hjørner af søværnets utroligt varierede hverdag som tiden tillader. Det tager tid at skrive en artikel om det man nu går og laver – når man også skal skrive rapporter, blanketter og rapporter forbrug – for slet ikke at tale om forventet forbrug. Men det lykkes i rimelig grad. Brug af pionerånd indenfor et system som søværnet gavner korpsånden – og balancen indretter sig automatisk, hvis indgreb udefra holdes på et jævnt niveau. Mere filosofiske naturer kan observere at jo dybere fred, jo mere indstiller balancen sig mod elementet – og hvordan man bedst klarer sine opgaver deri eller på.

For søværnet synes en fokusering på de opgaver, der i stigende grad pålægges i retning af at passe på de, der færdes på havet at være rimelig. Søredning, isbrydning, olieforureningsbekæmpelse og kontrol med udnyttelse af havbundens råstoffer er sådanne typiske opgaver, der kræver en udvikling af både skibstyper og materiel på den ene side og overvågning og uddannelse på den anden. Den forskning, der nødvendigvis må foregå – som en fortsættelse og implementering af større landes resultater, skal også tilgodeses, hvis Danmark ikke skal blive internationalt til grin.

Ikke unaturligt har den seneste tids diskussion på politisk niveau om søværnets opgaver, størrelse og udrustning – som det er afspejlet i efterfølgende artikel – medført en hel del negative indslag omkring personellens muligheder i det fremtidige søværn. Det er jo ikke noget nyt. Dengang Flådens to seneste fregatter blev »lagt i mølpose« var humøret også på lavpunktet – fordi vi alle vidste, at fregatter nu engang er den mindste militære all-round skibstype, der kan andet end blot at overleve ude på Nordøen, når »århundredets bølge« er på krigsstien. Men tre måneder efter spurgte Folketinget, hvad det ville koste at genudruste de to fregatter med henblik på international tjeneste i Golfen. Sådan kan verden hurtigt forandres.

Søfartsnationen Danmark sendte for et par hundrede år siden nogle hurtigtsejlende krigsskibe til Middelhavet og udryddede de værste sørøverorganisationer der. Den gang slagtede man også besætningerne på uheldige danske handelsskibe – men ikke ustraffet. I dag kommer danske handelsskibe stadig overalt på kloden og nogen steder går det galt igen. Søroveriet har antaget moderne former, men udøves med samme grusomhed og kynisme. Historien kan gentage sig i forbindelse oprettelse af dedikerede multinationale flådestyrker i lyset af den konstaterede fleksibilitet på området. Det internationale samfund kan ikke i længden forholde sig passivt til systematiske nedslagninger af besætninger på skibe i uskyldig fart.

Derfor er der ingen grund til ikke at stole på forsvarrets forsøg på at rekruttere flere unge til søværnet. Der er en fremtid inden for det at passe på havet – på den danske regerings vegne. Det være sig overfor erklærede fjender eller bare mod uhenigtsmæssig eller bevidst »dårlig opførsel« – Og der er ingen garanti for, at det ikke bliver meget mere spændende i fremtiden end det var under den kolde krig!

Sven Voxtorp
Redaktør



Indholdsfortegnelse

Søværnet efter Forsvarskommissionen af 1998?	3
Undervandsbåden SÆLENS deltagelse i STANAVFORLANT og JMC	9
For 40 år siden sank »HANS HEDTOFT« ved Kap Farvel	12
BRIEFING	15
Undervandsbåden NARHVALEN i BALTIC PORPOISE 1998	16
Gensyn med Grønland	19
SKADEN's BTV skydning	20
Dykning på vulkaner!	21
BESKYTTEREN takker af	24
ACTION '99 et besøg værd!	26
Kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER's skibsavis - om tiden under 1. verdenskrig	27
Nomadernes orienteringskørsel	29
Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe anno 1998	30

SØVÆRNSORIENTERING

Udgiver: Søværnets operative 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

Redaktør: Sven Voxtorp,
Telefon: 89 43 30 99 (omstilling)
89 43 33 07 (Red. Direkte), Mobil 40 16 70 35
Telefax: 89 43 31 41, E-mail: <pio@sok.dk>

Kontaktmand for Søværnets Materielkommandos område: Kommandørkaptajn E. Månson.

Telefon: 32 66 32 66 (omstilling) 32 66 30 50

Distribution:
Afdelingsleder F. Thorsø Nielsen,

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

Forsidebillede: Den stående Atlanterhavslåde set fra en af NATO styrkens egne helikoptere.
Find selv Niels Juel.
Foto: NATO.

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: 8.500 eksemplarer

SVNORT 1999 kan også ses på: www.sok.dk

Søværnet efter Forsvarskommissionen af 1998?

I skrivende stund har regeringen fremlagt et forhandlingsoplæg til de øvrige, traditionelle forsvarsforligspartier – inden indledningen af de egentlige forhandlinger i kølvandet på Forsvarskommissionen af 1998's beretning.

Det kunne her være nyttigt at studere hvad Chefen for Søværnets operative Kommando har sagt om udsigterne for Flåden i fremtiden i lyset af kommissionens anbefalinger.

...Med tilladelse fra Forsvarskommandoen er tilføjet et uddrag af de sammenligninger mellem kommissionens anbefalinger og det aktuelle forhandlingsoplæg, der synes aktuelle for søværnet – i tekstboks på de relevante steder i tekstforløbet.

Admiralen skriver (citeret fra Tidsskrift for Søværnen efter tilladelse fra forfatteren):

Afvejningen mellem forsvaret af nærområdet og den internationale indsats er indgående og gentagne gange behandlet. Konklusionen synes at være den, at søværnet skal fastholde evnen til begge dele, men at en yderligere nedtoning af beredskabet i relation til forsvaret af nærområdet og et ønske om en vis styrkelse af evnen til international indsats.

Udviklingen af strukturer og beredskab overfor internationale opgaver er ganske godt beskrevet, medens der ikke tilbydes eksplicit struktur og beredskabskrav overfor evnen til forsvar af nærområdet. I stedet må

Opgaverne

Det har været en del af kommissionens opgave at foretage en afvejning af forsvaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats, og kommissionen har tillige skullet vurdere indstillingen fra udvalget vedrørende forsvarets materiel (UFOM). På baggrund heraf og i fortsættelse af kommissionens eventuelle forslag til ændring af forsvarets formål, opgaver og struktur skulle der fremsættes forslag om større materielanskaffelser i de kommende år.

Kommissionen har i sin beretning bekræftet forsvarets formål og i moderat grad udviklet forsvarets opgaver.



Forsvarets formål og opgaver

FKOM anbefaling

- Opprioritering af international indsats i alle værn, herunder yderligere forskydning af ressourcemandlingen til fordel for opbygning af kapacitet til international indsats

Regeringsudspillet

- Hæres internationale opgaver prioriteres. Bidrag til de umiddelbare reaktionsstyrker udvides til underafdeling.
- Søværnet og Flyvevåbnet indrettes ikke yderligere til internationale opgaver, hvorimod støtte til internationale landmilitære operationer prioriteres

det vurderes, at svaret på dette spørgsmål skal findes implicit i den evne, man kan udlede af de resulterende strukturforslag.

For så vidt angår søværnet ventes suverænitet- og myndighedsopgaver noget udvidet, krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver skal ses i sammenhæng med NATO medlemskabet. Dansk indflydelse forudsættes substantielle og synlige bidrag til alle styrke kategorier – altså til såvel hovedforsvarsstyrker (på et længere beredskab) som til reaktionsstyr

Søværnet

FKOM anbefaling

- Ændringer i reaktionsstyrketilmelding koordineres tidsmæssigt.

Regeringsudspillet

- Reduktion af reaktionsstyrker med 4 missilbåde af WILLEMOES-klassen og 1 ubåd uden tilmelding af nye enheder.

ker (på et højere beredskab). Specifikt anvises reaktionsstyrketilmeldinger videreført på det nuværende niveau.

Tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver noteres som hidtil jævnt stigende, og det noteres at udviklingen af partnerskab for fred opgaverne kræver dedikerede personelressourcer og aktiviteter. Fredsstøttende ses i stigende grad at få indflydelse på strukturens udvikling – blandt andet for at tilgodese længevarende indsatser i større afstand fra Danmark. Andre opgaver – herunder en række af de civilt betonedes ventes enten uændrede eller øgede. Der ses ikke anledning til at betvivle disse fremskrivninger der dels svare godt til den faktiske udvikling over de seneste år, dels svarer godt til den opfattelse jeg selv har af, hvad der lige i øjeblikket forekommer den mest sandsynlige udvikling. Også vel vidende, at det usandsynlige jo netop er det, vi ikke evner at forudse, selvom usandsynlig ikke er lig med umulig – vel vidende, at verden i værste fald kan ændres fra den ene dag til den anden.

Overordnede strukturforhold

Ud fra opgaveprognosen opstiller kommissionen en række krav til vores struktur, hvor der peges på en strukturel forskydning til fordel for evnen til at løse det internationale opgavesæt, samtidig med at de nødvendige kapaciteter til brug for løsning af opgaver i nærområdet og herunder også til opretholdelse af den direkte sikkerhed er til stede eller kan etableres rettidigt. Der bør derfor lægges vægt på etablering af en struktur, der tilvejebringer de fornødne muligheder for at forskyde og regulere indsatsen. Alsidighed bør

vægtes frem for specialisering – såvel operativt som geografisk.

International indsats følges af en række kvalitetskrav, hvor der kræves evne til at operere under krigslignende forhold – altså evne til at operere og overleve i kamp, geografisk anvendelsesmulighed, hvilket vil sige evne til at operere i de fleste klima- og farvandsforhold. Det skal her bemærkes, at de seneste års deployeringer til Golfen, Middelhavet og til den amerikanske østkyst, klart beviser nødvendigheden af at kunne nedkøle skibene til tålelige indenskabstemperaturer af hensyn til både personel og materiel. Det er til gengæld i den bestående struktur vores væsentlige »deployeringsbegrænsning«.

Der kræves videre at vore enheder skal kunne yde en indsats på ligeværdigt niveau med andre NATO lande. Vi skal kunne levere kvalificerede krigsskibe, der er til nytte – ikke til besvær – i en international styrke. Og der kræves evne til at beherske sømilitære operationer på højt niveau – et krav om både personelmæssig og materiel professionalis-

me og materiel »professionalisme« – og evne til at operere i og overleve et højt trusselsmiljø. Samlet kræves evne til overflade kamp, luftforsvar, undervandskamp, minelægning og minerydning – behov for alsidighed – men også for opgave optimering for eksempel – udholdenhed og evne til logistisk at understøtte operationer »i bredere geografisk ramme«. Kommissionen finder, at en kvalitativ forbedring i nogen grad vil kunne begrunde en kvantitativ reduktion.

De særlige krav til løsning af opgaver i nærområdet bliver i denne systematik til de særlige krav der følger af de fredsmæssige opgaver i nærområdet herunder de forskellige civile opgaver, medens det for egentlige forsvarsopgaver er det afgørende, at den struktur, der kan løse internationale opgaver, også er kampduelig i nærområdets geografi samt at personellet også er uddannet til disse forhold.

Før kommissionen på dette grundlag behandler søværnets fremtidige strukturbehov anføres i afsnittet om »rådighedsaspekter« en række meget væsentlige faktorer omkring faktisk rådighed »på havet« i relation til et totalt antal skibe, antal besætninger og den udnyttelse, der kan opnås under hensyn til normalsituationens arbejdsvilkår. Vigtigt fordi selv byrdefulde kriseoperationer må forudses at skulle løses også i situationer, hvor nationen som sådan i øvrigt fungerer under fredstidsforhold, og hvor derfor naturligvis også forsvarrets personel ikke skal levere mere tid til tjeneste, end hvad der svarer til de normalt aftalte rammer.

Værnsfælles område

FKOM97 anbefaling

- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- Personelmæssig reduktion af dansk personel i internationale stabe.
- Personelmæssig reduktion ved forsvarsstaben.
- Centralisering af informatikstrukturen
- Indkommanderingsdage reduceres

Søværnets operative struktur

Kommissionens forslag til udvikling af søværnets operative struktur er illustreret skematisk med en opstilling af henholdsvis »operativ struktur 1999« og en »operativ struktur 2011«. Sidstnævnte er et perspektiv for den fremtidige flåde og tages derfor som udgangspunkt for betragtninger over en sådan strukturs due-lighed.

Patruljeskibe- og kommando-støtteskibe

Først skal det noteres, at beretningen i de senere afsnit alene angiver disponeringstidspunkter for nybyggerier – ikke det faktiske operative ibrugtagningstidspunkt. Realistisk kunne disse være et kommando-støtteskib i 2005 og et patruljeskib i 2008 og et i 2011, samt eventuelt yderligere to patruljeskibe, som angivet i UFOM rapport, i årene efter 2011. Virkelighedens verden i perioden 1999-2011 vil være en skiftende kombination af nuværende enheder og kommende, nye enheder. Forvarskommissionen giver intet bud på denne konkrete udviklingstakt, men kun slutmålet i 2011.

Dernæst er spørgsmålet om to plus to nye enheder – deres kvalitet til trods – nu også hvad angår operativ evne kan udfylde opgave spektret for 17 ældre enheder.

De vil hver for sig have en bedre international evne end de nu kendte enhedstyper, men de vil hver for sig også kun kunne være et sted ad gangen. Med de angivne rådighedsfaktorer – der ikke kan ventes væsentligt ændret – vil som hovedregel kun



Søværnet

FKOM anbefaling

- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- 3 ubåde henlægges

en af hver type til enhver tid være deployeringsklar. Den mulige deployeringslængde vil derefter afhænge af muligheden for at udskifte besætningerne undervejs – hvilket atter forudsætter rådighed over et antal uddannede besætninger.

I relation til forsvar af nærområdet vil der være tale om en meget væsentlig reduktion af den samlede kapacitet. Spørgsmålet er så, hvad behovet vil være i år 2011. Og det kan ingen i dag svare på. Det er i denne sammenhæng vigtigt, at holde sig for tidsaspektet for øje. Projektering af disse enhedstyper og bygning af de første enheder er et afgørende skridt fremad, og der vil være tid til siden at udvide antallet, såfremt det er hvad kommende opgave og strukturvurderinger – om 5-6 år fra nu – tilsiger.

Undervandsbåde

Kommissionsberetningen indeholder en solid argumentation for videreførelse af et moderne undervandsbådsvåben som et uundværligt effek-

tivt element i søværnet såvel til internationale som til nærområde opgaver.

Den afsluttende anbefaling er, som det er kendt fra presseomtalen, blødere end både analyse og konklusion, men det har sine ligeledes kendte årsager. Også her er tidsaspektet imidlertid vigtigt, såfremt der skal skabes forbindelse fra den nuværende til den kommende struktur.

Patruljefartøjer

Patruljefartøjer – det vil sige FLYVEFISKEN-klassens 14 enheder – vil være et af de bærende elementer i hele den betragtede periode frem til 2011, hvor der så til gengæld vil være behov for at projektere næste generation. Erfaringerne indtil nu bekræfter at de kvalitetsmæssigt vil kunne udfylde de tiltænkte roller, men de vil kvalitetsmæssigt blive stærkt belastet af også at skulle udfylde de WILLEMoes-klasse opgaver, der ikke kan overtages af de nye større enheder. I en krigsstruktur er

Generelle forhold

FKOM97 anbefaling

- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- Uforudsete udgifter kompenseres inden for budgetrammen.
- Overførelse af ressortansvar for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse til søs. Driftsmidler overføres.



Søværnet

FKOM anbefaling

- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- Reduktion af bemanning inden for Søværnets operative Kommandos myndighedsområde.
- Reduktion af skolestrukturen

Søværnet

FKOM97 anbefaling

- Inspektionsskibet BESKYTTEREN og de tre inspektionskuttere erstattes af tre inspektionsfartøjer.
- Forsvarets helikoptertjenester samles under én operativ kommando.
- Ikke indeholdt
- Ikke indeholdt
- **(Ikke indeholdt)**
(- om hjemmeværnet, med indflydelse på søværnets daglige opgaver:)

Regeringsudspillet

- Hurtig udfasning af inspektionsskibet BESKYTTEREN. Disponering af 2 inspektionsfartøjer i 2003.
- Forsvarets helikoptertjenester samles under Flyvertaktisk Kommando
- Nedlæggelse af Depot Vemmetofte.
- Rationalisering af søværnets logistiske fredsstøttestruktur
- **(Nedlæggelse af 7 flotiller med skibe i Marinehjemmeværnet)**

der ikke meget at gøre ved dette. I fredsstrukturen og i relation til især suverænitet- og myndighedsopgaverne vil dobbeltbemanning af et antal af disse enheder i nogen grad kunne kompensere for det lavere antal af fartøjer til rådighed i strukturen.

Landbaserede enheder

Kommissionen foreslår i kraft af den allerede igangværende udvikling af marinedistriksorganisationen, at Sundets Marinedistrikt nedlægges som myndighed idet opgaverne overføres til henholdsvis Kattegats Marinedistrikt samt til et marinedistriktselement placeret på Sjælland. Dette er en naturlig konsekvens af den nye teknik, der her er ved at blive taget i brug.

Det foreslås endvidere, at Stevnstøtten og de resterende 76 mm kanonbatterier nedlægges. Det er en naturlig konsekvens af såvel udviklingen i de operative opgaver og den begrænsede militære nytteværdi, disse anlæg vil repræsentere efter år 2000.

Øvrige enheder

Den skitserede udvikling af helikopterantal og enheder til særligt formål repræsenterer en videreførelse med trinvis udskiftninger for opretholdelse

se og til dels forbedring af nuværende niveau, od det giver ikke anledning til anden betragtning, end at der her lægges op til en rimelig fornyelsestakt.

Den operative organisation og struktur

Kommissionen påpeger behovet for dels etablering af en permanent, international orienteret stab underlagt Søværnets operative Kommando samt sideløbende hermed behovet for en udvikling af eskadrestrukturen, så den svarer til udviklingen af skibstyper.

Der gives hermed støtte til, at den stabs- og kommandofunktion, der er afprøvet i 1998 som »commander Danish Task Group« kan udvikles og etableres permanent. Det vil i hovedsagen sige som en eskadrechef med en udvidet operativ stab, som skal kunne lede enheder der tildeles af Søværnets operative Kommando for at løse opgaver, der tildeles af den



Generelle forhold

FKOM97 anbefaling

- Skitseret materieldisponeringsniveau på 2500 mio. kr. pr år. Hvis alle nødvendige anskaffelser gennemføres er niveauet på godt 3300 mio. Betaling ikke angivet.

Regeringsudspillet

- Materieldisponeringsniveau til større anskaffelser på gennemsnitligt 2212,5 mio. kr. pr år. Betalinger på samme niveau.

Generelle forhold

FKOM97 anbefaling

- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- Arbejdsgruppe til styrkelse af samarbejdet mellem forsvaret og det statslige redningsberedskab i internationale operationer.

Generelle forhold

FKOM97 anbefaling

- Reduktion af antallet af årsværk i fredsstyrken fra ca. 35.000 til ca. 33.500.

Regeringsudspillet

- Reduktion af antallet i fredsstyrken fra ca. 35.000 til ca. 29.350. Behov for afskedigelser. Omfattende, men selektivt ansættelsesstop.

operative kommando eller af en international kommandomyndighed.

Den sideløbende udvikling af eskadrestrukturen er ikke umulig, men kræver et grundigt forarbejde for at sikre, at vi ikke i processen taber den specifikke operative ekspertise indenfor de forskellige operationsarter, som i dag er etableret ved og fastholdes netop i eskadrerne. De her nævnte udviklinger er ikke særligt politisk afhængige, og det forberedende arbejde er derfor nu sat i værk, således at en implementering kan begyndes fra starten af år 2000.

Personellet

Søværnets personelstruktur forudses i hovedsagen opretholdt på det nu kendte grundlag, idet dog uddannelse af værnepligtige til bevogtning- og nærforsvarsopgaver ved flådestationerne og øvrige anlæg i land foreslås at ophøre – og opgaven overflyttet til »den regionale struktur«, hvilket vil sige enten hæren eller hjemmeværnet. Til gengæld foreslås det at øge anvendelsen af værnepligtige i skibene.

Der er ikke meget dramatik i dette. Til gengæld savnes i beretningen generelt nogle forhold omkring perso-

nelstyrkens udvikling. Personellet er vores vigtigste ressource – det både siger og mener vi oprigtigt i forsvaret. Desværre er det også en dyr ressource, og det er let at prisfastsætte, når der skal ses på besparingsmuligheder – eller muligt provenu om man vil.

Samtidigt er det kendt og erkendt overalt internt i forsvaret, at vores personel er presset mere end godt er i det lange løb.

Vi er ikke ubekendt med det, der i den netop udsendte britiske »Strategic Defence Review« betegnes som »overstretched and undermanned«. Paradoksalt nok blandt andet fordi forbedring i ferie og frihedsordninger reducerer den rådige arbejdstid i et år, og dermed gør det vanskeligt at skabe balance mellem aktivitet – såvel operativ indsats som efteruddannelser – og ressourcer målt i rådige arbejdstid. Et problem der ikke bliver mindre vanskeligt af at en meget stor del af søværnets operative aktivitet skal fungere døgnet rundt, året rundt. Og hvor overenskomstmæssige løn- og tillægsforbedringer normalt finansieres via overenskomstmidlerne, så den samlede aktivitet i princippet ikke berøres, så gælder det samme ikke for ekstra frihedsgoder. Egentlig burde modsvares af en tildelelse af ekstra normer og lønsummer i forhold til den arbejdstidsressource, der dermed tages bort fra al døgtjeneste, men det sker ikke. De teknologiske og bemandingsmæssige for at gøre mere eller mindre er kun i meget begrænset omfang til stede og kun i enkelte dele af aktiviteterne. Mulighederne for at produktivitet forbedre os ud af en mindre ressource tildeling er dermed meget begrænsede.

Søværnet

FKOM97 anbefaling

- Ikke indeholdt

Regeringsudspillet

- Kapaciteten til at løse opgaver i Nordatlanten reduceres

Personelmæssigt kan vi ikke i de nærmeste år påregne at kunne gøre mere – eller lige så meget – med mindre. Og det er her vigtigt at mindre ikke alene er i normtal, men også i den arbejdstid, den samlede personelmasse skal producere.

Konsekvenser for den fremtidige Flåde

Forsvarskommissionens beretning er blevet betegnet som et grundlag – af nogle som et godt grundlag – for de forestående drøftelser om et forsvarsforlig for år 2000 og følgende år. Det er betonet, at det ikke er den eneste mulige udvikling, og forsvarsministeren har i sin pressemeddelelse ve beretningens offentliggørelse udtalt, at »...Beretningen indeholder også en skitse til forsvarets fremtidige udvikling, men kommer ikke med nogen anbefaling til forsvarets økonomiske rammer eller til indholdet i et nyt forsvarsforlig. Det har heller ikke ligget i kommissionens mandat, men er op til de kommende politiske drøftelser om et nyt forsvarsforlig. »Videre hedder det efter oplysningen om, at regeringen inden 1 marts 1999 vil præsentere sit forhandlingsudspil, at »...Forsvarskommissionens beretning vil været godt udgangspunkt for de politiske drøftelser om et nyt forsvarsforlig, idet beretningen blandt andet indeholder en skitse for forsvarets udvikling, der kan bruges som en slags opslagsværk

med velbelyste »strukturbrikker«. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at forudsige det eksakte udkomme af forligsforhandlingerne. Men jeg forudser ikke et resultat, som afviger fra den hovedlinie, som er skitseret i kommissionsberetningen. Et forsvar rettet mod de mange internationale opgaver som vi – knap 10 år efter den kolde krigs afslutning – må forudse også vil være fremtiden.«

Såfremt Forsvarskommissionens fremskrivning af opgaverne holder, er jeg enig i, at den foreslåede strukturudvikling kan føre til et søværn, der svarer til opgaverne, idet jeg forudsætter, at der undervejs mod år 2011 vil være grundlag for at justere i strukturens tal for nye skibe, efterhånden som de nuværende ældre enheder – og de der bliver ældre undervejs – udgår. Og her er vi ved et andet afgørende forhold, som kommissionen ikke har behandlet, men som også vil blive bestemt af såvel et nærmest kommende forsvarsforlig og efter al sandsynlighed i et eller to yderligere forlig inden vi er ved år 2011.

Det er spørgsmålet om den konkrete udviklingstakt. Hvornår bevilges og ibrugtages nye skibe, hvornår udgår ældre enheder, hvordan bliver den personelmæssige forbindelse fra ældre til nye enheder, bliver der en jævn strukturudvikling og overgang, så opgaverne kan løses med kontinuitet.

Kort sagt, hvordan er struktur, bemanding, opgaver og driftsmidler ikke blot i 1999 og i 2011, men også i hvert af årene 2000, 2001, 2002... og så videre. Det er det, der er søværnets virkelighed, og det er det der afgør om de operative opgaver kan løses, således som de er politisk bestemt.

Chefen for Søværnets operative Kommando

Generelle forhold

FKOM97 anbefaling

- Forsvarsrammen ikke behandlet specifikt. Større reduktion ikke mulig.

Regeringsudspillet

- Reduktion af forsvarsrammen 970 Mio. til 980 Mio. år 2000-03. Derefter 1880 Mio. pr år. Midlertidige besparelser på 2000 Mio. – engangsudgifter på 1900 Mio. afholdes indenfor budgettet

Undervandsbåden SÆLENS deltagelse i STANAVFORLANT og JMC

Danmark stiller flere gange om året enheder til rådighed for NATOs stående styrker. Korvetter og ubåde deltager i STANAVFORLANT og mineskibe deltager i STANAVFORCHAN. I efteråret 1998 deltog korvetten PETER TORDENSKIOLD og undervandsbåden SÆLEN i SNFL. Deltagelse i NATOs stående styrker sikrer blandt andet, at danske enheder får en særdeles fin føling med øvelsesniveau og krav til internationale operationer.

Forberedelse

Gennem flere uger havde besætningen om bord forberedt sig på efterårets sidste lange tur med SÆLEN. Efterårets tur i 1998 var deltagelse i STANAVFORLANT (SNFL) og herunder deltagelse i JOINT MARITIME COURSE (JMC) i Skotland. Søkort, proviant, torpedoer og personligt udstyr blev bragt i bedst mulige orden således, at det der kunne ordnes på forhånd var gjort klar. Søkortsarbejde er for eksempel, på grund af de specielle pladsforhold om bord på undervandsbåden, noget man bedst klarer hjemmefra.

Livet i en undervandsbåd

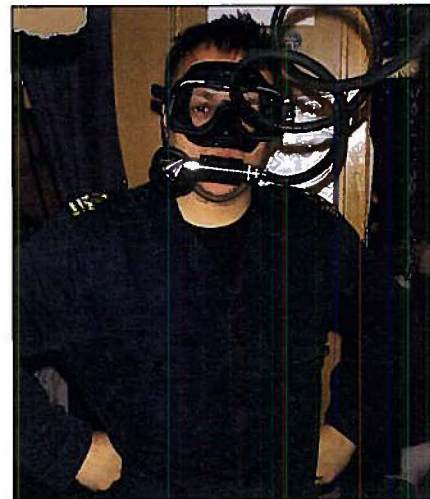
Livet i en undervandsbåd har en del specielle karakteristika. Spørgsmålet om plads er den mest udtalte forskel og største begrænsning i forhold til overfladeenheder. Besætningen har kun et sted, hvor der skal spises og soves, og hvor man skal opholde sig i øvrigt, når man ikke lige netop er på post – og der er i de respektive messer. Kun den del af besætningen, der har vagt, råder over plads i kommandorum og på manøvrerangenen. Alle personlige effekter skal staves væk ad vejen i en dørkuffert eller i det lille skab. Der er intet lukaf, som kan disponeres til personlige effekter.

En besætning på 26 personer har det samme daglige behov for at spise – uanset turens længde. Provianten skal derfor staves på en lang tur alle tænkelige steder. Proviantskabene i

torpedorummet er proppet. I kabysen hænger bananer og persille fra dækket. Forlægningen og øvelse med SNFL til Skotland på 9 dage, JMC i 11 dage, forlægning til København på 5 dage, sejlads i Skagerrak og ud for Stavanger i 7 dage under trange pladsforhold sætter besætningen under et helt anderledes pres end det, man kender fra andre typer af skibe. Man kan aldrig trække sig tilbage og være sig selv. De mindste daglige gøremål for den enkelte skal afpasses i forhold til de andre medlemmer af besætningen og situationen. Når der opstår behov for at benytte toilet eller pissoir, kan dette for eksempel ikke foregå under snorkling, da kommandorummet helst ikke må passeres. Når der undtagelsesvis er optræk til konflikter, skal »problemet« tages med det samme – og glæderne deles.

Kok sætter ny standard i søværnet

Kombinationen af langt togt med intense øvelser, krævende vejrforhold og den dårlige plads gør, at der sættes ekstra stor pris på de små glæder. En af dem er dagens måltider. En stor del af SÆLENS besætning så med spænding frem til hvad, kokken ville være i stand til at fremtrylle i kabysen. SÆLEN havde i august fået tilkommanderet en værnepligtig kok, der efter særlig ubådsuddannelse var klar til togt. Den nye kok ville således få 37 dage til at bevise sit værd om bord. Det stod meget tidligt



Nødånding fra trykreguleret luftmundstykke

klart, at uanset vejrets beskaffenhed blev muljen serveret til tiden og særdeles vel tilberedt. Desto længere vi kom hen på turen, stod det ligeledes klarere, at vi på denne tur ville blive vidner til en mindre revolution. Den samme ret blev på intet tidspunkt serveret mere end en gang. Hver dag var der nye anretninger på banen. Utallige supper, kartofler, ris og pasta i mange afskygninger, såvel som tilbehør til alle mulige slags kød. En sand gastronomisk rejse. Variationen og fornyelsen blev vores fælles glæde om bord. Uanset vejret, øvelsens gang eller forlægningens træghed kunne vi hver dag glæde os til kokkens arbejde.

Kokken modtog da også ved hjemkomsten til Frederikshavn ubådsmærket som symbol på udcheckning.



Koncentration under et øvelsesangreb

Deltagelse i SNFL

STANAVFORLANT er NATOs stående Atlanterhavsstyrke til opretholdelse af fredsberedskabet. Styrken er sejrende hele året med deltagere fra forskellige NATO lande. Heraf har 5 NATO lande (USA, England, Holland; Tyskland og Canada) permanent et skib deployeret. For at holde et højt niveau øves og trænes kontinuerligt med de deltagende enheder, både i egne øvelser og ved deltagelse i nationale og internationale øvelser.

SÆLEN var tilkommanderet styrken i 5½ uge, hvor vi undervejs skulle deltage i 3 forskellige øvelser, heriblandt JMC, der skulle vare 2 uger. Umiddelbart før og efter JMC var der havneophold i Edinburgh, Skotland. Efter JMC forlagde SNFL til København hvor både SÆLEN og PETER TORDENSKIOLD deltog i havneopholdet som en slags værtskibe. Herefter afsluttedes med en uges øvelse i farvandet ud for Stavanger i Norge.

God træning trods færre officerer

Der lå en stor planlægningsmæssig og taktisk udfordring for hele besætningen. SÆLENS »begrænsede« antal taktiske officerer havde den samme mængde arbejdsopgaver i forhold til øvelseskomplekset, som de deltagende fregatter med flere officerer. En stor del af energien blev derfor lagt i at være på forkant med planlægningen. Tid er nemlig en mangelvare, når først øvelsen er begyndt med 5 til 10 antiubåds-enheder jagtende på overfladen og kun 10 mand i kommandorummet til at sejle, navigere og vinde krigen. For at få et større udbytte af øvelsen valgte SÆLEN at sejle på klods hold af overfladefartøjerne og engagere i længere tid ad gangen. Det vil ikke være så realistisk i en krise- eller krigssituation, men hele SÆLENS



Sail past er en oplevelse – specielt set fra en ubåd

besætning fik særdeles god træning ud af det.

Programmet for SÆLEN bød på forskellige typer af øvelser. I starten af deployeringsperioden til SNFL og i den første uge af JMC var formålet at lave grundlæggende træning. For eksempel skulle SÆLEN sejle rundt og snorkle efter et forudbestemt mønster, mens maritime patruljefly (MPA) og overflade enheder øvede sig i at spore og fastholde SÆLEN som mål på deres sensorer. Begge parter havde fra start kendskab til den anden parts placering. Diverse kommunikationsprocedurer med MPA blev ligeledes afprøvet.

Modstanderen havde ingen indikation af at blive overvåget

Senere blev øvelserne mere avancerede. SÆLEN blev tildelt et område, hvor der skulle patruljeres og opgaven kunne være at forhindre en konvoj i at sejle igennem området. Konvojen ville så være beskyttet af et antal ASW (antiubåds) -enheder. En anden opgave kunne være at angribe og forhindre modstanderens enheder i at få kontrollen over området. Undervandsbåden SÆLEN havde to øvelser med korvetten PETER TORDENSKIOLD, hvor det danske link-system blev benyttet. SÆLEN var tildelt et område foran egen styrke og havde til opgave at indsamle og opbygge et billede af modstanderens skibe og bevægelser. Indsamlingen

af data foregik ved hjælp af periskop, hydrofon og måling af radarudsendelser, men under observationen uden aktive udsendelser fra SÆLEN.

Operationen foregik naturligvis neddykket, hvorfor modstanderen ingen indikation havde af at blive overvåget. Efter indsamlingen af data blev de indsamlede og detaljerede oplysninger om modstanderens skibes positioner, kurs og fart sendt via data-link til PETER TORDENSKIOLD på en metode, der ikke kan spores af samme modstander. Det danske link-system kan ikke arbejde sammen med andre nationers systemer, men PETER TORDENSKIOLD er udstyret med et amerikansk system kaldet link 11. Korvetten videresendte, efter modtagelsen fra SÆLEN, oplysningerne til resten af styrken. Styrkens chef og de enkelte enheder kunne derefter planlægge og forberede den foranstående aktion mod modstanderen. Undervandsbåden blev således som en fremskudt sensorplatform brugt til indsamling af værdifulde efterretninger, der kunne bruges af overfladestyrken til billedopbygning eller til bekræftelse af allerede indhentede efterretninger.



Det er rigtigt at pladsen er trang i messen – men det mærker kun udenforstående!

JMC – Joint Maritime Course

Joint Maritime Course er efter danske forhold en stor øvelse med deltagelse af mange enheder. Der indgår mange og forskelligartede flådeenheder, fra engelske »aircraft-carriers« til en dansk ubåd. Samlet deltog 55 enheder, der dermed gjorde denne JMC til en af de største hidtil. Udover maritime enheder deltog landstyrker og flystyrker for at opnå en større kompleksitet (og international relevans) i øvelsen. Hver enkelt del af øvelsen indgik i et større spil om magten i et fiktivt land, hvor politisk uro truede en demokratisk regering. SÆLEN lagde af naturlige grunde mest mærke til antallet af ASW-enheder. Flere gange befandt SÆLEN sig i et inferno af aktive sonarer. Dette var en særdeles stor udfordring for bådens angrebshold, hvor der skulle bruges megen energi på opbygning af et billede af virkeligheden på overfladen og fastholdelse af dette. Det er en fornøjelse, når kokken kan få et velfærdskig i periskopet, og han kan se hvilken kaffe de drikker på den engelske fregat. Der blev nemlig sejlet ganske tæt.

»Merry Men of May«

Gennem de 5½ ugers sejlads var sejladsen gennem Pentland Firth en af de mest spektakulære. Farvandet er omgivet af flotte skotske klipper, der om efteråret antager mange forskellige kulører afhængig af solens indfaldsvinkel. Det helt specielle er den stærke tidevandsstrøm, der på tider kan nå op på 10 knob. Sejladsen var planlagt således, at SÆLEN ville få medstrøm, da det ellers ville have meget lange udsigter at komme gennem farvandet. SÆLEN satte gennem Pentland Firth hastighedsrekord for TUMLEREN-klassen. Farten på GPS-modtageren viste 18, 3 knob. Ganske imponerende. Den stærke strøm dæmper søerne, skønt der blæste en stærk vind fra vest.

Dette kombineret med strømhvirvler gør det til en udfordring for blandt andet sidestyreren. Det er ligeledes ganske betydelige afvigelser fra den beregnede kurs, der skal styres for at holde båden på tracket. Ved udsejlingen fra Pentland Firth, hvor tidevandsstrømmen møder Atlanterhavets bølger, opstår et fænomen kaldet »Merry Men of May«. Bølgerne og døningerne bliver stoppet af strømmen, men energien omsættes til store krappe søer, der er ganske imponerende. Det at være på vagt i tårnet kan sammenlignes med at køre åben sportsvogn. Der er ikke megen plads. Den ene arm holdes ud over casingen og det lille vindspejl giver kun lidt læ for vinden. Med tilbagestrøget hår mødes nu bølgerne på en måde, som kun ubåden kan. Båden sejler ikke hen over bølgerne, men gennem. Resultatet er at tårnet med mellemrum dækkes af vand. En ganske spændende oplevelse!

Havneophold – Halloween fest

Under havneopholdene i Edinburgh og København satte hele besætningen stor pris på at kunne få vasket telemotorolie og ubådssnaks af kroppen. Det relativt lange togt blev på denne måde bidt over i mere overkommelige stykker. En vigtig del af tilkommanderingen til SNFL består i at vise flaget, når styrken er i havn. Besætningen havde derfor forholdsvis travlt med at deltage i alt fra Halloween fest til cocktailparties. Under besøget i København, hvor SNFL lå til kaj ved Langelige, besøgte mange tusinde mennesker skibene i løbet af weekenden. Chefen for SÆLEN benyttede lejligheden til at invitere chefen for SNFL og de andre enheders chefer til frokost om bord. SÆLENs kok fik her mulighed for at folde sig ud og servere god dansk mad til stor fornøjelse og til megen anerkendelse. Overfladeenhedernes forventninger blev til fulde indfriet, også

hvad kulinariske oplevelser angår, fra en dansk ubåd.

»Sail-past« i Skudenesfjorden

Den sidste øvelse i programmet med SNFL var Sail-past i Skudenesfjorden ved Stavanger. Sail-past var etableret for at give enhederne i SNFL mulighed for at sige farvel til SÆLEN og omvendt. En undervandsbåds udformning sætter meget præcise begrænsninger for antallet af mand på dæk under gang. Der er plads til 2 mand på agtercasing og fem på broen. Vi valgte at tage tårnet til hjælp og fik på denne måde et par ekstra folk op. Resten af besætningen måtte desværre nøjes med at kigge i periskopet. Tårnet var rigget til med Jolly Rogers og dolphin-codes. Passende og forhåbentlig sigende havde SÆLEN udvalgt koder til hver af de andre enheder. Normalt holdes passende afstand til andre enheder af hensyn til ubådens relativt begrænsede evne til at manøvrere. Fregatterne valgte til stor fornøjelse at gå helt tæt på SÆLEN og det er en helt specielt oplevelse at se en BRANDENBURG-klasse blive næsten parkeret på forcasingen. SCHLESWIG-HOLSTEIN (GE) og CATALUNA (SP) havde til lejligheden udsmykket sidedækkene med balloner og bannere. CATALUNA spillede »Magarena« på prejeanlægget, og besætningen dansede til. En god oplevelse og markering af en spændende periode sammen med SNFL. SÆLENs togt afsluttedes ved ankomst til Flådestation Frederikshavn søndag den 22. november. På de 37 dage havde SÆLEN tilbagelagt i alt 3407 sømil.

SÆLEN

For 40 år siden sank »HANS HEDTOFT« ved Kap Farvel

»Enhver ved, at det er farligt med Grønlandsruten, specielt farligt for passagererne i vintertiden i arktisk kulde, i polarværke, i det stormomsuste, øde, isfyldte hav langt fra verdens søfartsruter. Man sejler som en ensom fjeldgænger. Hvis der skete et forlis – hvad der kan ske med et skib, trods alle moderne hjælpemidler – så er der ingen hjælp at hente«.

Opfyldte tidens strengeste krav til et ishavsskib

Disse ord blev udtalt fra Folketingets talerstol af det grønlandske folketingsmedlem Augo Lyngé i forbindelse med debatten om bygning af et nyt kombineret fragt- og passagerskib til Grønlandsruten. Skibet på 2800 bruttoregister-ton blev afleveret

til den danske stat den 17. december 1958 og navngivet efter den afdøde, socialdemokratiske statsminister Hans Hedtoft.

Skibet var velforsynet med redningsbåde – tre 35 personers af letmetal – redningsflåder – to 20 personers af metal – samt med fire 12 personers selvoppustelige gummiredningsflå-

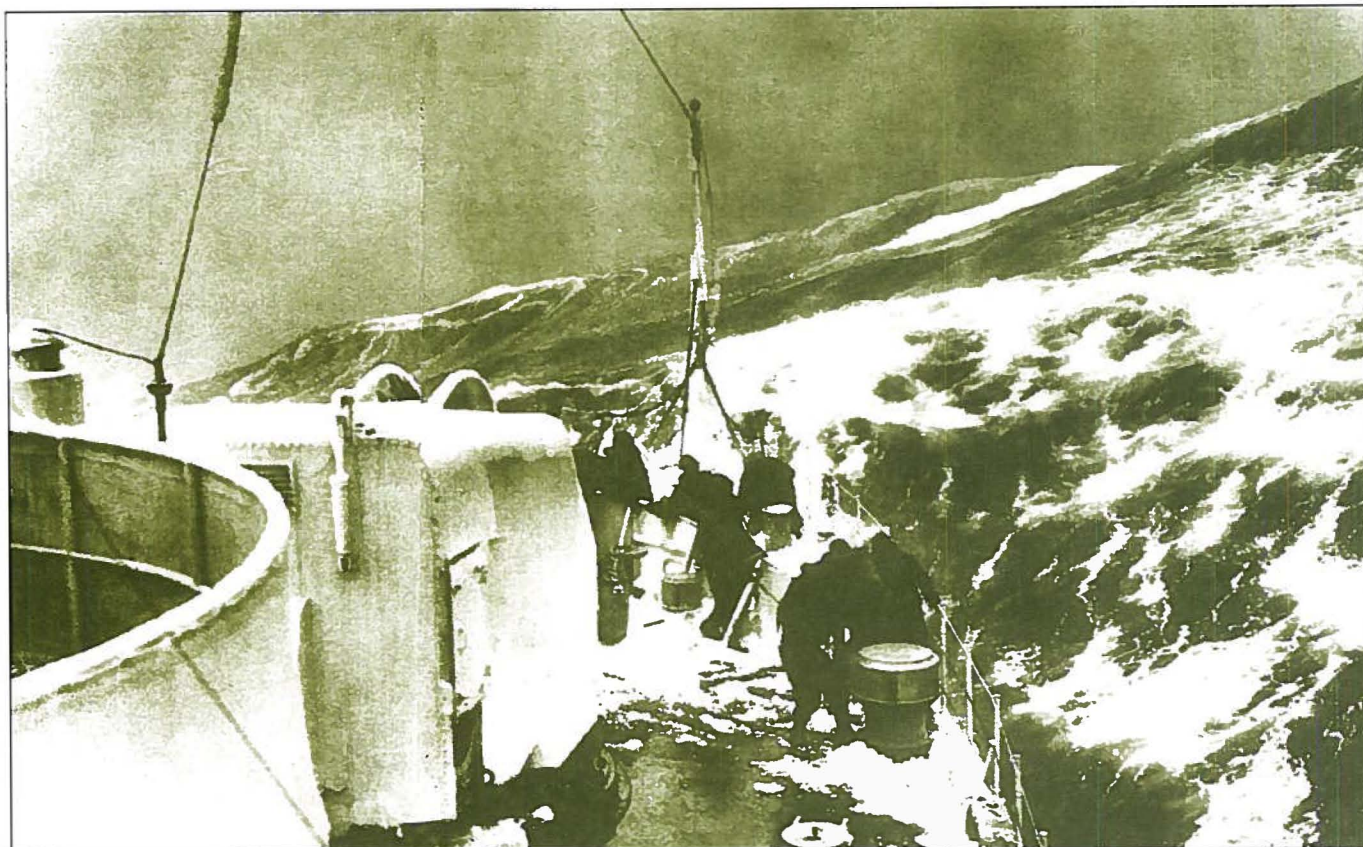
der med automatiske nødsendere. Konstruktionsmæssigt var HANS HEDTOFT inddelt i syv vandtætte rum, og det skulle ifølge beregningerne kunne holde sig flydende, selvom det ene blev fyldt med vand. Bunden var dobbelt i hele skrogets længde og hele skibsstrukturen opfyldte tidens strengeste krav til et ishavsskib.

Jomfrurejsen

HANS HEDTOFT's jomfrurejse startede med afsejling fra København den 7. januar 1959, og rejsen til Julianehaab blev gennemført på rekordtid. I Grønland anløb HANS HEDTOFT derefter Godthaab, Holsteinsborg og Sukkertoppen inden returturen fra Julianehaab mod Køben-



»Hans Hedtoft« sejler ud på sin skæbnsvangre jomfrurejse mod Grønland. Skibet forliser i Labradorstrædet ud for Kap Farvel (Nordfoto)



Hans Hedtoft-katastrofen: Det amerikanske kystbevogtningsfartøj »Cambell« deltager i høj sø i eftersøgningen efter de overlevende (Nordfoto)

havn blev begyndt den 19. januar klokken 2115. Ombord var foruden de 40 besætningsmedlemmer i alt 55 passagerer, voksne og børn, heriblandt folketingsmand Augo Lyng.

Kollideret med et isbjerg

Fra Julianehaab pløjede HANS HEDTOFT sig sydpå over Julianehaabsbugten gennem et roligt hav med skiftende vinde. Om formiddagen den 30 januar begyndte vinden at tage til fra nordøst op til stormstyrke og sigtbarheden faldt til en sømil. Klokken 1356 opfangede telegrafisten på vejstationen Prins Christians Sund nødsignal fra skibet om, at det var kollideret med et isbjerg på positionen 5930N – 4300W, ca. 20 sømil sydsydøst for Grønlands sydligste punkt, Kap Farvel.

Kl. 1512 meddeler kaptajnen, at der er megen is omkring skibet og at skibet synker.

Den tyske trawler JOHANNES KRUSS fra Bremerhaven befandt sig ca. 25 sømil øst for HANS HEDTOFT, og sejlede for bedste fart imod positionen igennem høj sø og is samt med ringe sigtbarhed på grund af snebyger.

» – Vi synker langsomt«

Klokken 1741 meddelte HANS HEDTOFT »... Vi synker langsomt« og klokken 1806 opfangede man ombord i trawleren begyndelsen til et SOS signal, hvorefter der ikke længere var forbindelse til Grønlandsskibet.

Grønlands Kommando i Grønnedal koordinerede redningsaktionen, og i de følgende døgn blev området gennem søgt af skibe og fly. Foruden den tyske trawler JOHANNES KRUSS var det inspektionskutteren TEI-STEN, grønlandsskibet UMANAK og det amerikanske kystvagtsskib CAMPPELL samt canadiske og amerikanske patruljefly fra Keflavik, Thule og fra New Foundland. Intet vraggods kunne positivt identificeres som stammende fra HANS HEDTOFT, og først ni måneder efter forliset drev det eneste stykke vraggods på land i Island – en redningskrans.

»Vedeludvalget«

Forliset medførte nedsættelse af kommissioner, og i juli 1959 blev der udsendt en beretning fra Justitsministeriets »Undersøgelgesudvalg vedrørende Grønlandsskibet HANS

HEDTOFT«. I september samme år afgav Grønlandsministeriets »Udvalg vedrørende Besejling af Grønland« betænkning med forslag til forbedring af sikkerheds- og redningstjenesten ved Grønland. Formanden for dette udvalg var pensioneret viceadmiral A.H.Vedel, hvorfor udvalget senere er blevet benævnt »Vedeludvalget«.

Vedeludvalget konkluderede:

- Den lukkede Narssarsuaq lufthavn skal genåbnes.
- Der oprettes en isrekognosceringstjeneste »Iscentralen Narssarsuaq« baseret på fly.
- Der etableres en flyredningstjeneste i Grønland.
- Tre inspektionskuttere og et inspektionsskib med helikopter placeres permanent under Grønlands Kommando.

En effektiv søredningstjeneste i grønlandske farvande

I april 1960 forliste fragtskibet HANNE S. af Svendborg ved Kap Farvel og 18 ombordværende omkom, hvilket gjorde kravet om nye og sikre regler for sejlads på Grønland og



Narssarssuaq lufthavn blev genåbnet og hjemsted for »Iscentralen«.

Catalina-fly fra Flyvevåbnet udførte isrekognosceringsflyvninger og blev senere erstattet med civile og militære fastvingede fly samt civile helikoptere i fast charteraftale med Danmarks Meteorologiske Institut.

Søværnet byggede i perioden 1961-63 inspektionsskibene HVIDBJØRNEN, VÆDDEREN, INGOLF og FYLLA. Skibene var helikopterbærende med hangarfacilitet, meget sødygtige med kraftig isforstærkning og konstrueret til sejlads under arktiske forhold.

Inspektionsskibene af HVIDBJØRNEN-klassen blev i perioden 1990-93 erstattet af fire dobbelt så store skibe med endnu bedre operative egenskaber, større helikopterdæk og gode behandlingsfaciliteter for patienter og skibbrudne. Det er inspektionsskibene THETIS, TRITON, VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN.

Inspektionskutterne MAAGEN og MALLEMUKKEN blev bygget i 1960 med særlig henblik på den hårde og krævende tjeneste i Nordatlanten. Skroget var isforstærket til finsk isklasse IA. Sammen med den gamle inspektionskutter af træ TEISTEN udførte de patrulje og redningstjenesten ved Grønlands vestkyst til de blev erstattet af de tre større og kraftigere inspektionskuttere AGDLEK (74), AGPA (74) og TULUGAQ (79).

Der blev etableret to skibsrapporteringsystemer i farvande ved Grønland – GREENPOS for skibe på rejse til og fra grønlandske farvande samt KYSTKONTROL for skibe i kystfart mellem grønlandske havne og anløbspladser. GREENPOS systemet styres fra Grønlands Kommando, og skibe inden for en afstand af 250 sømil fra den grønlandske kyst afgiver position, kurs og fart melding fire gange i døgnet. Udebliver en melding vil Grønlands Kommando iværksætte eftersøgning med fly og skibe. KYSTKONTROL styres af kystradiostationerne med politiet som ansvarlig for iværksættelse af den kystnære eftersøgnings- og redningstjenesten.

etablering af en effektiv sørednings-tjeneste i grønlandske farvande yderligere aktuel og påkrævet.

Følgerne af skibenes forlis og Vedeludvalgets anbefalinger ledte til følgende iværksættelser (se de indrammede felter).

En konsekvens af HANS HEDTOFT's forlis blev, at vintersejlads med passagerer mellem Grønland og Danmark aldrig for alvor blev til noget. Med fremkomsten af større, hurtigere og mere langtrækkende passagerfly blev persontrafikken mere og

mere luftbåren og i 1999 er der fast ruteforbindelse mellem Kastrup og de grønlandske lufthavne Søndre Strømfjord og Narssarssuaq.

De klimatiske forhold i Grønland er dog stadig de samme

Trafikken i de grønlandske farvande er siden 1959 blevet meget intensiv med atlantfragtbåde, kystpassagerskibe, krydstogtskibe med hundreder af passagerer ombord, fiskeskibe, fritidsfartøjer og mere og mere sejlads med lystfartøjer på sommertogt til Grønland fra Europa og Amerika. De klimatiske forhold i Grøn-

land, med høje vindhastigheder, store bølger, nedsat sigtbarhed eller tæt tåge samt isbjerge, iskosser og isflager fra kysten og ud til hundrede sømil derfra, er dog stadig de samme. Afdøde folketingsmedlem Augo Lynges ord om at »Enhver ved, at det er farligt med Grønlandsruten...« står ved magt endnu, men mulighederne for at få hjælp ved forlis i grønlandske farvande er blevet betydeligt forbedrede bl.a. som følge af HANS HEDTOFT's og HANNE S forlis i 1959 og 1960.

Kommandør Aksel Fiedler



BRIEFING

med TV-nyt fra den militære verden

I sommeren 1999 nærmere bestemt uge 20-25 fortsætter FTV i samarbejde med Danmarks Radio rækken af Briefing – programmer. Seks splinternye Briefing, som sendes på DR2 i den bedste tid (prime time) og genudsendes indenfor samme uge på DRI sent på aftenen. De nye programmer bliver præsenteret af Briefings nye værtspar, der består af den erfarne TV-journalist Lars Bøgh Vinther og cand. merc. jur. Mette Reissmann. Programmerne kommer til at indeholde en ny form, med spændende indslag fra marken kombineret med debat i studiet.

I sommerens programmer stiller Briefing skarpt på en ny række af militære emner som:

- Den Danske Værnepligt,
- Fremtidens Airpower,
- Flåden, der blev væk,
- Det danske engagement på Balkan,
- Forsvarsforliget og
- Højteknologiske våben.

I det første program ser vi nærmere på værnepligtens fremtid i et forsvar, der i højere og højere grad bliver do-

mineret af små mobile højteknologiske enheder, der skal kunne løse militære opgaver langt fra Danmarks grænser.

Vi taler med de ansvarlige politikere, officerer og ikke mindst de værnepligtige selv, om deres syn på den danske værnepligt i fremtidens forsvar. Endvidere har vi haft et hold i Belgien, hvor man afskaffede værnepligten for fem år siden, for at se på konsekvenserne af at indføre en professionel hær.

Danmark har bevilget 30 millioner kroner til udviklingen af fremtidens jagerfly Joint Strike Fighter, men det er ikke det eneste nye jagerfly der er ved at blive udviklet. FTV kikker nærmere på fremtidens forskellige jagerfly og ser på deres fordele og ulemper.

I 1807 var Danmark Europas og dermed verdens næststørste flådemagt, siden er det gået voldsomt ned af bakke for den kongelige danske flåde, og det nye forsvarsforlig ser umiddelbart ud til at ramme flåden hårdt. I programmet møder vi de mennesker, der har deres daglige gang i flåden og hører om deres oplevelse af at være på en arbejdsplads, der er præget af nedskæringer.

Danmark har i dag over 800 mand udstationeret på Balkan og med en kommende NATO-aktion i Kosovo, ser det tal ikke ud til at blive mindre i de kommende år. FTV vil med udgangspunkt i de danske soldater kik-



Det »genfødte« programs (nye) værtspar

ke nærmere på konflikterne i det borgerkrigshærgede område.

I år bliver der formodentlig indgået et nyt forsvarsforlig. På nuværende tidspunkt står partierne langt fra hinanden, men forliget skal være i hus inden nytår. Programmet ser på de virkninger de forskellige forligsmødder vil have på forsvarets og den enkelte ansattes hverdag.

Vi hører det igen og igen. Fremtidens slagmark bliver højteknologisk. FTV stiller skarpt på de forskellige trends indenfor højteknologiske våben og giver et fingerpeg om, i hvilken retning udviklingen går. Der bliver også lejlighed til at stifte bekendtskab med ikke dødelige våben, der med udbredelsen af fredsbevarende operationer bliver mere og mere almindelige, som en del af det militære arsenal.

Teddy Gerberg

Undervandsbåden NARHVALEN i BALTIC PORPOISE 1998

NARHVALEN deltog i perioden 6.-20. oktober i **BALTIC PORPOISE 1998**. Foruden en dansk ubåd deltog en polsk og en tysk ubåd, samt et polsk hjælpeskib og inspektionsskibet **VÆDDEREN**.

Årlig international ubådsøvelse
Øvelsen i år var den anden i rækken af årligt tilbagevendende ubådsøvelser. I år også med deltagelse af tre nationer i den baltiske »region«. Øvelsens mål var at opnå en fælles forståelse for ubådsoperationer. Der blev i særlig grad lagt vægt på ubådsikkerhed og at øve kommunikation. På samme tid gav det besætningerne mulighed til at gøre bekendtskaber med ubådsfolk fra andre nationer.

Ombord på den polske ubåd ORZEL

I år var det Danmarks tur og dermed 5. Eskadre, der var vært for øvelsen. Øvelsen indeholdt tre faser:

- Fase 1, en såkaldt havnefase,
- fase 2, der skulle finde sted til søs og
- fase 3, der bestod af debriefing og indledende planlægning til næste års øvelse

Fase 1, På havnefasens første dag, den 6. oktober, ankom den tyske ubåd U12, den polske ubåd ORZEL og det polske hjælpeskib PIAST. Mandag den 9. oktober begyndte et seminar på AIS med deltagelse af skibenes operative officerer, hvor hele øvelsesprogrammet blev gennemgået trin for trin. Sideløbene blev skibenes kommunikationssystemer linet up til. Der skulle både kunne etableres kontakt imellem enhederne over og under vandet.

Der var også mulighed for at komme ombord i de andre deltagende enheder. Der var især stor interesse for at komme ombord på den polske ubåd ORZEL (KILO-Klasse). Ubådens størrelse og overdimensionerede skrog form, havde mangan en ubådsmand største beundring. Samme beundring faldt dog en smule, da man entrede båden. Selvom ubåden er fra 1985, virkede kommandorummets



NARHVALEN close-up

ved første øjekast noget gammeldags. Bortset fra en ny-installeret tysk undervandstelefon (UWT), fandtes ingen nyere sensorer eller navigationshjælpemidler. Men efter at en polsk taktisk officer havde fortalt om kommandorummets udstyr, stod det klart at ORZELs udstyr alligevel var på højde med de andre bådes. Under havneopholdet afholdte hver nation en social sammenkomst for besætningerne.

Den 13. oktober afgik den samlede styrke fra Flådestation Frederikshavn i flot solskin med kurs mod Skagerrak for at indlede øvelsens fase 2, der skulle finde sted til søs. Med det formål at få taget fotografier fra en LYNX helikopter, sejlede styrken i de første timer formationssejlad. Chefen for 5. Eskadre, kommandørkaptajn S. E. Madsen var EXERCISE COMMANDER, og var sammen med en international stab bestående af danske, polske og tyske officerer ombord i VÆDDEREN under hele denne fase.

Vel ankommet til god vanddybde i Skagerrak dykkede ubådene og de første øvelser begyndte. Det primære sigte med øvelserne var at indøve fælles ubådsoperationer og at ud-



NARHVALEN diagonalt

veksle erfaringer inden for området ubådssikkerhed.

Et andet og meget vigtigt element i øvelsen, var at indøve, hvorledes man skaber kommunikation mellem to ubåde, der ligger dybt, samt at øve kommunikation mellem overfladeskib og en neddykket ubåd. Til dette formål blev »PFP-procedurer« for etablering af kommunikation indøvet. NARHVALEN havde en polsk observatør, PL Scudilalic, ombord. Denne gør til daglig tjeneste som taktisk officer ombord en polsk FOX-TROT-Klasse undervandsbåd. Scudilalic talte udmærket fagligt engelsk, men når det gjaldt almindelig dagligdags tale, kneb det noget.

Dette gav anledning til en morsom oplevelse. En nat efter vagtskifte kom operationsofficeren (OPO) og våbenofficeren (VBO) ind i messen. Polakken og teknikofficeren (TKO) fortalte vittigheder til hinanden. OPO og VBO krøb til køjs. Polakken fortalte en vittighed om nogle cowboys og indianere. Manglende sprogkendskab udslettede vittighedens point, hvorefter OPO udbrød: »Sprogproblemerne som de havde i det gamle wild west svarer jo ganske godt til de problemer som vi har her«. Den lille historie er medtaget for at understrege vigtigheden af, at man har et fælles sprog og er i stand til at etablere den meget vigtige kommunikation, der er essentiel når der skal kommunikeres på UWT.



NARHVALEN i modlys- men ikke modfalden



U-bådsstøtteskibet PIAST



Den tyske undervandsbåd U-17



Den polske undervandsbåd ORZEL

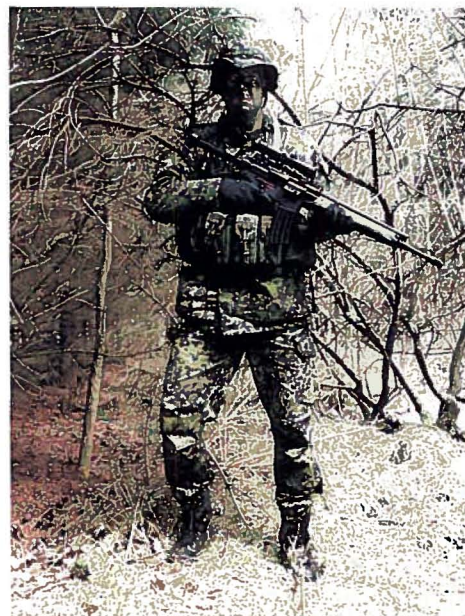
En større forståelse for koordinerede ubådsoperationer

Den 17. oktober returnerede styrken til Flådestation Frederikshavn for at tage fat på øvelsens fase 3, der bestod af debriefing og indledende planlægning til næste års øvelse, som skal afholdes i Polen. De deltagende enheder gav alle udtryk for, at have fået et godt udbytte af øvelsen og understregede, at øvelsen havde medvirket til en større forståelse for koordinerede ubådsoperationer og ubådssikkerhed generelt. Den 20. oktober afgik skibene fra Flådestation Frederikshavn.

NARHVALEN

FRØMANDSKORPSETS SPECIALSTØVLE (ECCO TRACK 'the Ultimate')

- en let og holdbar støvle med perfekt pasform
- et naturprodukt i kraftigt og vandafvisende skind
- GORE-Tex®-membranen holder vandet 100% ude, men tillader samtidig foden at 'ånde'
- en alsidig støvle, der er velegnet til både sommer- og vinterbrug
- blød og udskiftelig *indlægssål* med ECCO's patenterede Comfort Fibre System®, der modvirker fugt
- ekstra blød og fleksibel *mellemsål* formet efter foden
- den slidstærke, fleksible, bløde og profilerede PU-ydersål giver optimalt fodfæste på alle underlag
- det integrerede sålesystem betyder maksimalt stødabsorption



Pris: 1.799 kr.
(inkl. moms)
(størrelse 40-50)

Læste du testen i 'Forsvarligt'(august 1998)?

Anmelderen siger om ECCO-støvlen:

- ...jeg må sige: Perfekt pasform!
- ...perfekt hælstøtte, der minimerer risikoen for vabler
- ...solid ankelstøtte og fleksibilitet
- ...frihed til at foden kan arbejde
- ...et såle-mønster, der på én gang giver godt afsæt i pløjemarken og ikke samtidig klistrer til med flere kilo ler
- ...det var den støvle, der krævede mindst 'til-gåning'
- ...det var nærmest som at få et par velsiddende kondisko på
- ...i patruljer, i specialenheder og hos stampersonel vil ECCO-støvlens fordele være mest iøjnefaldende
- ...ECCO-støvlen har testens bedste stødabsorption - kort og godt!

*Journalist og
Hjemmeværns-patruljemand
Nicolai Grøn*

BESTIL direkte hos

ECCO Direct

Amagerbrogade 53
2300 København S.
(vi sender overalt - du har 14 dages fuld returret)

Tlf.: 32 57 30 60

Fax: 32 96 01 58

E-mail: ecco.direct@post.tele.dk



Hvad siger Frømandskorpset?:

- ...vi har testet støvlen i nært samarbejde med ECCO... og vi har fået noget, der er tæt på den perfekte støvle
- ...støvlen viser sig at være særlig velegnet i et koldt og fugtig klima
- ...med sin alsidighed lever støvlen op til Frømandskorpsets krav

*Michael Lorentzen
Premierløjtnant
Næstkommanderende
Søværnets Frømandskorps*

Fotos venligst udlånt af Søværnets Frømandskorps

Gensyn med Grønland

Efter længere tids fravær var inspektionsskibet **HVIDBJØRNEN** i perioden 2. december 1998 til 5. februar 1999 tilbage i de grønlandske farvande. Der var ombord stor glæde ved at gense Grønland efter at have været beskæftiget med uddannelse og træning samt mere kompliceret øvelsesvirksomhed i sydligere farvande. Det var også rart igen at være et almindeligt inspektionsskib og få genopfrisket de nordatlantiske dyder.



HVIDBJØRNEN tilbage ved Grønlands østkyst december 1998

Besætningskifte i Reykjavik

Togtet indledtes med et besætningskifte i Reykjavik, hvor efter skibet optog patrulje på østkysten af Grønland. Men allerede 9. december stod HVIDBJØRNEN igennem et isfyldt Prins Christianssund og skiftede over til vestkysten af Grønland. I forbindelse med jul og nytår gennemførte HVIDBJØRNEN personeltransporter imellem Grønnedal og Narsarsuaq. Passagererne på en del af disse ture fik, udover en utrolig smuk sejltur med isfjelde og is, tillige oplevelsen af hvordan selv et af søværnets største skibe kan være ret så livligt i dårligt vejr – i disse kolde og barske havområder.

Modtaget med festfyrværkeri

Julen blev tilbragt i Nuuk (Godthåb) – og vil sent blive glemt. Såvel omgivelserne som stemningen ombord tilskyndede til en rigtig julestemning. I forbindelse med juleopholdet i Nuuk var der arrangeret gudstjeneste i den gamle trækirke i Nuuk, hvilket for os alle var en god oplevelse, da man her fik mulighed for at se,

hvordan man holder julegudstjeneste på Grønland.

Nytåret blev fejret i Qaqortoq (Julianehåb), der tillige er HVIDBJØRNEN's adoptionsby i Grønland. Efter to års fravær blev der fra byens side gjort ekstra meget ud af besøget. Ved HVIDBJØRNEN's ankomst 30. december blev skibet således modtaget med festfyrværkeri.

Efter nytår genoptoges passagersejladser imellem Grønnedal og Narsarsuaq krydret med lidt patruljesejladser på vestkysten.

16. januar passeredes Kap Farvel, der samtidig markerede et skifte til patruljesejladser på østkysten. Perioden efter nytår var præget af meget dårligt vejr med flere storme og dårlig sigtbarhed på grund af sne.

I perioden 20.-24. januar anløb HVIDBJØRNEN Reykjavik i forbindelse med den danske ambassadørs fratrædelse. Der blev i denne forbindelse afholdt nytårsreception, frokost og middag for ambassadøren, Den Islandske Kystvagt med flere. Chefen for Grønlands Kommando og Chefen for 1. Eskadre var værter ved disse arrangementer.

For besætningen var der arrangeret velfærdsture til bl.a. Keflavik og Den Blå Lagune, hvor alle havde mulighed for at bade i de varme kilder.

Øvelser med Den Islandske Kystvagts skib ODIN, og en helikopter

De første tre dage efter Reykjavikopholdet gennemførte HVIDBJØRNEN øvelser med det islandske kystvagtsskib ODIN og en helikopter i farvandet nordvest for Reykjavik.

Efter at dette var vel overstået sejlede skibet igen mod vest til Dohrns Banke for at genoptage patruljesejladser, der på toget har omfattet flere forskellige opgaver herunder farvandsovervågning, suverænitets håndhævelse, søredningsopgaver, fiskerinspektion, transportopgaver, støtte til det grønlandske samfund og forskellige andre øvelser.

4. februar blev kursen så lagt om mod sydøst og Flådestation Frederikshavn. Hertil ankom HVIDBJØRNEN 10. februar – for herefter midlertidigt at skulle klargøres til rollen som kommandoskib.

HVB



SKADEN's BTV skydning

Onsdag den 10. februar 1999 blev endnu en stor milepæl i Søværnets historie nået. Det skete da Missilfartøjet SKADEN, som et led i implementering og afprøvning af våbensystemerne i FLYVEFISKEN-klassen, havde den store ære, at være platform for affyringen af et Harpoon Blast Test Vehicle (BTV) missil i skydeområde »EKR 14« ved Sjællands Odde.

Skydningens overordnede formål var at teste blasterskjoldene for de ekstremer en missilaffyring medfører. Et BTV missil er velegnet til denne test. Det er af samme dimensioner og vægt som et live missil. Det er blot ikke krigsarmet og der er kun en booster-motor (motor der sender missilet afsted) og ingen sustainer (motor der sørger for missilets fortsatte

fremdrift efter affyring). Missilet har derfor også kun en rækning, der svarer til boostermotorens effekt, hvilket er ca. 3 sm.

Det mest interessante aspekt ved skydningen var således de påvirkninger blasterskjoldet og det øvrige materiel på dækket bliver udsat for. Ved selve affyringen forbliver missilet i cannisteren (opbevaringsrør) i knap 2 sekunder førend det letter. Dette medfører, at missilet umiddelbart førend det letter, trykker med en bagudrettet kraft på ca. 8 tons. Udstødningstemperaturen er på dette tidspunkt oppe på 3000° C.

Blasterskjoldet er udformet med en specielt beregnet vinkling, der hjælper til at lede boostet op over torpedorørene. Endvidere mindskes trykket på dækket, idet blasterskjoldet foranlediger en jævn kraftoverførsel af boostetrykket.

Skydningen forløb problemløst og blasterskjoldene honorerede til fulde de krav, der på forhånd var stillet til dem.

Den succesfulde testaffyring betyder, at alle våbensystemerne for FLYVEFISKEN-klassen i kamprollen hermed er endeligt implementeret. Enheder i denne rolle kan nu med rette hævdes at være enestående på verdensplan. Ingen andre flåder har så små enheder med så kraftig og alsidig en bestykning som SKADEN og dens tvillingsøstre i kamprollen.

Den stolthed, der efterfølgende kunne fornemmes blandt medlemmerne af skibets besætning, var så sandelig berettiget – også på baggrund af den navnkundige Sea Sparrow prøveskydning, der jo blev udført i august sidste år.

Men stolthed over et sådant fornemt resultat er vel så meget mere naturligt, når man betænker det faktum, at der i Søværnet ikke er affyret et tilsvarende missil siden 1982, – hvor Torpedomissilbåden WILLEMOES var affyrende enhed.

(SKADEN)

Dykning på vulkaner!

Ved ankomst til Reykjavik, er det som regel sådan at HVIDBJØRNEN's dykkere skal foretage en rutineundersøgelse af skibsbundens tilstand. Samtidigt undersøges det om isen, der er blevet sejlet i, har gjort skade på sårbare komponenter under vandlinien. Dette er en del af hverdagen ombord i inspektionsskibene.



Alternative dykkemuligheder

For at give slutningen på vinter togtet lidt mere kolorit blev der ombord gjort en indsats for at undersøge alternative dykkemuligheder. Den islandske Coast Guard blev kontaktet. Der blev vi henvist til deres dykkerafdeling, hvor dykkerofficer IS LT Michael Oluvsen med det samme

stillede sig til rådighed for at hjælpe os. Vi havde ikke prøvet andet på Island end de sædvanlige skibs/havnedyk – så kom Michael Oluvsens forslag som en hjælpende hånd. Han kunne tilbyde os en række attraktive dykkemuligheder.

Der var blandt andet mulighed for at komme til at dykke på et vrage, som

var sænket kun med henblik på at lære nye dykkere vragedykningens mysterier.

Flere af tilbudene lød som rigtig gode oplevelser, men da han til sidst kom med et forslag, hvor vi kunne komme til at dykke i en ferskvandssø 50-60 kilometer inde i landet, da var der ingen tvivl.



Solen har lidt svært ved at komme op om morgenen

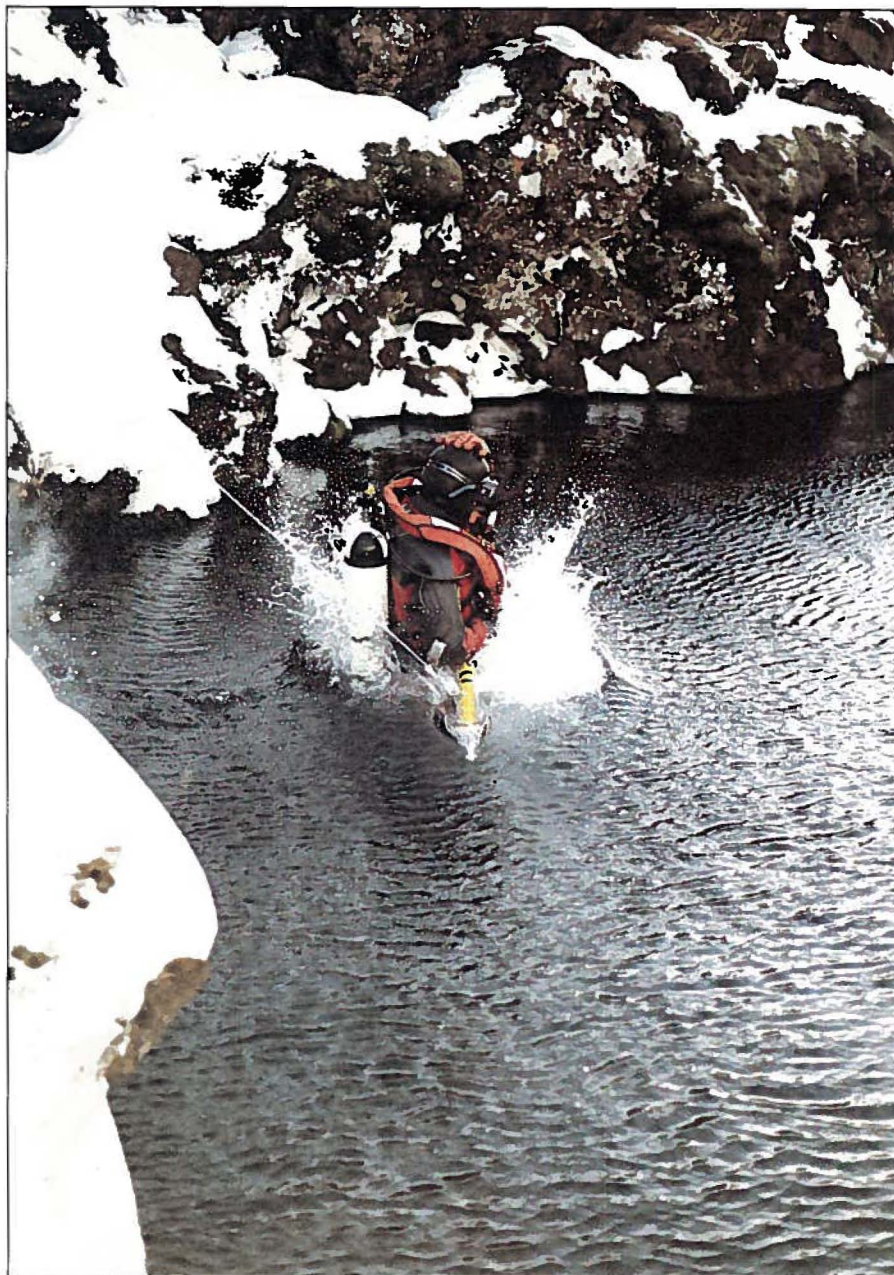
Tidspunktet for turen blev aftalt til næstkommende dag fra morgengry, hvilket vil sige ca. kl. 1030 lokal tid, idet solen har lidt svært ved at komme op om morgenen heroppe nordpå. Da morgensolen tittede frem på en frostklar ny dag, ankom to dykkere fra den Islandske Coast Guard, Michael og Marvin. Michael skulle være dykkerleder/tour-guide, medens Marvin skulle dykke sammen med os. Da dykkerudstyr fylder en del, konstaterede vi hurtigt at en bil ikke var nok. Det vakte dog ikke vore islandske kolleger de store bekymringer. De fik hurtigt arrangeret endnu en bil. Med diverse dykker-grej, madpakker, sodavand m.m. begyndte vi på det, der skulle vise sig at blive en uforglemmelig natur-/dykkeoplevelse. Selve køreturen viste sig nu også at blive ret spændende, idet vi oplevede isglatte veje og kraftig snefygning straks efter at have forladt Reykjavik by. Det var dog ikke noget, som voldte den islandske Coast Guards biler nogen kvaler.

Pingvallavatn

Vi ankom til Pingvallavatn, som stedet hedder, i strålende solskin, en del blæst og minus 4 graders Celsius. Michael fortalte, at området er en nationalpark og en stor turistattraktion om sommeren. Han fortalte også, at man skal have speciel tilladelse til at dykke der, fordi det er et fredet område. Yderligere er al dykning i huler forbudt på grund af den stadig vulkanske aktivitet. Der kræves normalt også en vis dykkererfaring og rutine i dykning i kolde egne.

Der stod vi så og skuede ud over en sø på størrelse med Arresø, som var ca. 1 km. væk. Vi spekulerede over, hvor Michael egentlig havde tænkt sig vi skulle dykke fra. Udsigten til at skulle vandre 1 km, fuldt påklædt til dykning, fik humøret til at vandre ned fra de lyserøde skyer, vi hidtil havde befundet os på, til under normal højde.

Vi blev imidlertid revet bort fra alle spekulationerne, da Michael holdt en kort briefing vedrørende den kommende dykning. Det blev planlagt, at vi skulle dykke to dykkere ad gangen. Vi skulle hoppe i en »å« 50



meter fra vores parkerede biler. Denne »å« snoede sig som en ål hele vejen ned til ferskvandssøen. »Åen« fik vi at vide er et jordskælvskrater, som på det bredeste sted er ca. 10 meter og på det mest smalle ca. 2 meter. Dybden blev oplyst til at være fra ca. 2 til 36 meter.

Omklædningen i det fri blev ikke trukket i langdrag

Tankerne fik igen frit spillerum – og vi stod og kikkede måbende på hinanden. Det var godt nok en hel del anderledes end det, vi normalt kommer ud for i marinens skibe. Første dyk skulle være med vores mest erfarne dykker og Marvin, der jo nor-

malt er redningsdykker i den islandske Coast Guard, som læseren vel har gættet. Omklædningen foregik i det fri – og blev derfor ikke trukket i langdrag. Fuldt udstyret og klar til at finde et egnet sted at hoppe i krateret, begyndte vi at gå i gåsegang efter Michael. Og ganske rigtigt, så var der et perfekt hoppested ca. 50 meter fra bilerne.

Det vi hoppede ned i var det mest fantastiske vand, man kan tænke sig som dykker. Sigten var, eller rettere ville have været, ca. 100-150 meter, hvis det havde været muligt at se så langt for bare kratersnoninger. Vandet var så klart, at vores medbragte stavlygters lyskegle naturligtvis oply-



ste det vi belyste, medens selve lyskeglen stort set var usynlig.

Dybden er, når vandet er så klart, en stor risikofaktor, idet man ikke rigtig har nogen fornemmelse af, hvor dybt man egentlig befinder sig. Derfor blev dybdealarmerne på vores dykkerure også indstillet, så vi ville blive alarmeret, hvis vi overskred den aftalte max. dybde. Maksimumsdybden var blevet aftalt til 21 meter. Det ville give os en maksimal dykkesetid på 50 minutter, hvilket vi skulle bruge for at kunne nå helt ned til ferskvandssøen med mulighed for at stoppe op nogle steder, der var interessante. Det med max. dybden viste sig ikke at være noget problem for uanset hvilken dybde man befandt sig på kunne man se alt.

Farver så blå og grønne at en farvehandler må melde pas

Vi svømmede stille og roligt hele vejen og så farver, så blå og grønne, som ikke engang en farvehandler vil være i stand til at eftergøre. Klipperne, eller var det lavasten, var fuldstændig irgrønne. Da tiden nærmede sig det tilladte, begyndte der at dukke sandbund op – og man kunne se, at nu var vi nået helt ned til søen. Dybdemåleren stod på nøjagtig 21 meter og vores opstigning mod overfladen startede. 2 minutters opstigning – og vi var igen oppe i den fri luft. OK-tegnet blev givet til vores li-

neholdere inde på land. Lineholderne havde gået langs krateret i samme tempo, som vi svømmede. Efter en kort udveksling af oplevelser var det nu tid til omskiftning, så andet dykkehold kunne prøve samme tur.

Her er andet dykkerholds oplevelse:

Vandet vi hoppede ned i var blandet godt op med noget, der hedder silikat – noget underligt hvidt trådet noget, som ødelagde førstehåndsindtrykket. Vi svømmede så bare 10-15 meter hen og ned, hvorefter bunden skrånede op til en kant på 5 meter vand. Foran os lå det, der kun kan siges således »Big Blue go home«. Med den klare sol ned gennem vandet, ned gennem alle nuancer af blå, som gik over i det sorte.

Nu faldt dybden brat til ca. 25-30 meter. Vi stoppede på 21 meter – der var jo ikke mere, der var værd at se længere nede. Vi ville jo også gerne have et langt dyk. Op af hullet igenstejlt op – over en kant – og videre. Nogle steder var der huler og huller ind i siden og fremefter. Et sted hvor »åen« delte sig, kom vi for langt til venstre. Det resulterede i, at vandet pludselig kun var 20 cm dybt, stenet – d.v.s. ustabil og glat, så vi nærmest måtte kravle over for at komme videre. Der var ikke nogle fisk, og planter var der heller ikke meget af, da vandet er meget koldt året rundt. Det var lidt »spookie« at dykke rundt i et

så fremmedartet sted uden meget liv. Da vi også mødte den opadskrånende bund mod søen, vendte jeg mig om for at betragte min makker, der kom svømmende. Vi »hang« stille på ca. 10 meter vand. 15-20 meter væk »hang« min makker – også perfekt afbalanceret i vandet i samme stilling, som når man springer i faldskærm. Han lignede noget, der var hængt op i nylontråde, kun med en tynd stribe bobler fra den ene »mundvig«, der afslørede, at han var levende.

Vores ure og trykmålere gav alle mulige alarmer

Det meste af vejen tilbage svømmede vi i overfladen. Da vi var kommet op af vandet og havde forsøgt at »tørre« smilet af vores munde, frøs det »hele« – selv vores ure/trykmålere. De gav alle mulige alarmer, da isen åbenbart trykkede på membranen. Min viste pludselig 76 meter, puha – så langt var jeg dog ikke nede.

Da dagen var omme og andet dykkehold var vel oppe af vandet igen, klædte alle sig varmt på og begyndte at pakke bilerne igen. De medbragte madpakker blev spist og sodavandene drikket – alt imens vi holdt en debriefing. Alle var enige om, at det vi den dag havde oplevet, var tæt på at være den ultimative dykkeoplevelse. Bilerne vendte nu næsen hjemad mod HVIDBJØRNEN. Der gik ikke meget mere end 5 minutter før øjnelågene blev tunge, som følge af bl.a. en enorm varme inde i bilen, en dag udenfor i – 4 graders Celsius – og sidst, men ikke mindst på grund af en række overvældende oplevelser. Søvn blev det dog ikke til meget af under hjemturen. Vi mødte en bil, som var kørt fast i en snedrive – og føreren af bilen ville meget gerne have en hjælpende hånd, så han kunne få bilen fri igen.

Da det var klaret og retningen hjemad var blevet genoptaget, så vi som en sidste ting, på denne tur, en gejser sprøjte varmt vand højt op i luften. For vores islandske kolleger var det jo et meget normalt syn, men for os blev det endnu en oplevelse ved afslutningen på en skøn dag.

HVIDBJØRNEN's dykkere.

BESKYTTEREN takker af

BESKYTTEREN skulle på et 10 ugers togt i »Nordatlanten«, som så mange gange før. Men inden afgang var der taget beslutning om, at **BESKYTTEREN** derefter sandsynligvis udtages af Flådens tal. Besætningen var forberedt på et hektisk – men også noget sørgmodigt togt.

Først et lille tilbageblik

I år 1976 drog Hendes Danske Majestæts Skib **BESKYTTEREN** ud på sin jomfrurejse, der gik til Færøerne. Ombord var marineoverkonstabel af maskinlinien Ib Rasmussen, som dengang gjorde tjeneste i **BESKYTTEREN** i 14 måneder, hvorefter han besluttede sig til at blive mekaniker – og var som sådan på minedepotet på Egø fra 1978 til 1998.

Men så 22 år efter, 5. oktober 1998, tager **BESKYTTEREN** igen på et skelsættende togt – det sidste i den Kongelige Danske Marine. Denne gang går det til Grønland og Færøerne – og Ib Rasmussen er med igen. Han mødte igen ombord allerede i marts og har dermed, som den eneste, deltaget i **BESKYTTEREN**'s første og sidste rejse som Flådens skib.

Og nu af sted

Traditionen tro holder **BESKYTTEREN** rendezvous med det inspektions-skib, som skal afløses. Det er denne gang **VÆDDEREN**. Mødet i søen kan nærmest betragtes som en hilsen skibene imellem, samt ønsket om et godt togt/god ferie til det andet skib.

Første havn er Reykjavik, og sædvanen tro er der arrangeret busture til den amerikanske base i Keflavik, Den Blå Lagune, Geyser og vandfaldet Gulfoss. Den bidende kulde gør det fristende, at stille sig tæt på de il-



BESKYTTEREN bruser frem som en løsevejen del af de grønlandske fjelde

delugtende varme kilder – tættere end man normalt ville have lyst til.

Grønland fra den smukkeste side

De næste 3 uger viser Grønland sig fra sin smukkeste side, da **BESKYTTEREN** for sidste gang gennemsejler de grønlandske fjorde og farvande. Himlen er meget blå om dagen og nætterne stjerneklare med flammende nordlys og havet spejlblankt.

Det er således optimale forhold for fiskeriinspektion – årstiden taget i betragtning.

Fra østkysten sejler skibet mod marinstation Grønnedal for at besøge denne og orientere sig hos Grønlands Kommando. Vel ankommet giver det gode vejr mulighed for nogle lange fjeldvandring. Der bliver også arrangeret en hockeykamp i gymnastiksalen (resultatet af kampen vil dog forblive ukendt).



Chefen interviewes af en lokal fjernsynsstation

KK KARS SKOTTE

»Farvel-rundrejse« til adoptionsbyen, Jakobshavn med flere

Efter afsejling fra Grønnedal begiver BESKYTTEREN sig ud på en »Farvel-rundrejse« til nogle af de byer, som skibet har haft tilknytning til gennem årene, nemlig Holsteinsborg som er skibets adoptionsby, Jakobshavn og Godthaab.

Hermed starter også en ny tid ombord for ca. 1/3 af besætningen, nemlig »kagletiden«, hvilket er tiden inden man skal døbes. Hvor »havkarle« har lov til at herse rundt med »kaglerne«. Selve dåben finder sted, mens skibet ligger til ankers i Marlenebugten ud for Godthaab. Dåbshandlingerne forløber til Kong Neptuns fulde tilfredshed – ingen behøver at have onde drømme over at opholde sig i denne eksklusive del af Neptuns rige uden behørig indvielse.

Hvis nogen landkrabbe skulle undre sig over dette urgamle udtryk for en vis følelse af afmagt overfor elementerne – så prøv at stå på fordækket af et mindre skib i polarnattens svage lys og se efter den antydning af skum, der er på toppen af den næste bølge 30 meter oppe. – Er der også is i den?

Darsakken

Efter afgang herfra begiver BESKYTTEREN sig for sidste gang mod Grønnedal, og formentlig for første gang gennem den smalle passage kaldet Darsakken. Her er det normalt kun skibe under 1000 t, der sejler igennem og derfor ikke meget plads til en endog slank 1800-tonner. Men vejret er eksemplarisk, og helikopteren tager fine billeder til det sidste julekort.

I Grønnedal tages der afsked med skibet, og ved afsejlingen affyres farvelhilsen med salutkanon – et brag af en afslutning for tiden på Grønland. Det runger stadig i ørene.

Prins Christianssund så flot som ingensinde

Forlægningen mod Reykjavik går gennem Prins Christianssund i et forsøg på at undgå dårligt vejr sydover – samt for den smukke turs skyld. For en stor del af besætningen er det første gang gennem Prins



Det hæderkronede inspektionsskib sejler fra lyset mod mørket

fra vej ind i ARSUK-jorden

Christianssund – en oplevelse de sent vil glemme. Men alt får en ende, og på denne tur er alle oplevelser jo »for sidste gang«. Således også Reykjavik! Her afholdes reception for alle de personer, som gennem årene har haft særlig tilknytning til dette særlige skib, som BESKYTTEREN jo er – og til søværnet.

Overførsel af eskadrechefen må opgives

Herefter sejler skibet nord om Island mod Færøerne, for at udføre samvirkeøvelser med Hvidbjørnen, som skal til Grønland. Øvelsen – samt overførsel af eskadrechefen, må opgives på grund af dårligt vejr – eftervirkninger fra orkanen Mitch, som hærgede Mellemamerika nogen tid forinden. Denne vejrmæssige omvæltning viser sig at være forvarsel på, hvorledes vejret vil udarte sig for togtet på Færøerne.

De første par dage på Færøerne går med orientering hos Færøernes Kommando, fjordsejlad og havneophold. Derefter kommer skibet ind i en næsten fast rutine med fiskeriinspektion, patrulje og helikopterflyvning. Det dårlige vejr vanskeliggør dog kontrolbesøgene ombord i fiskeskibene for fiskeriofficererne. De perioder hvor det er helt umuligt, går tiden med fjordkendskab, praktikanter ombord. I en uge er der en ornito-

log og bord, der skal undersøge antallet af forskellige arter af fugle, som kan observeres til søs i denne ikke særligt gæstfrie del af Nordatlanten.

Ugerne begynder så småt at ligne hinanden, og nedtælling til hjemturen begynder.

BESKYTTEREN's FOND af 1929

Under forrige ophold i Thorshavn, var 20 børn fra Thorshavn børnehjem på besøg ombord til rundvisning samt teboller og kakao. Den gamle BESKYTTEREN stiftede i 1929 BESKYTTEREN's FOND, som har til formål, at købe julegaver til børnene på børnehjemmet i Thorshavn. Om bord i BESKYTTEREN står en gammel granat, der er lavet om til sparebøsse. Alle interesserede kan donere et beløb til julegaver til børnene på børnehjemmet. Med denne BESKYTTEREN's udfasning tages patronen fra borde, men fonden består stadig, og vil følge fiskerikassen på Færøerne.

De inspektionsskibe, der befinder sig på Færøerne ved juletid, kan dermed varetage det motto, som BESKYTTEREN blev tildelt under kommandohejsning i 1976:

»SUBVENIAMUS ET PROTEGAMUS« – Lad os hjælpe og beskytte!

Søndag den 13. december sættes kursen atter mod Frederikshavn, og allerede onsdag morgen begynder en hektisk afrigningsperiode.

Beordret henlagt på flådestationen

Dette er BESKYTTEREN's foreløbigt sidste ankomst fra togt i Nordatlanten i søværnets tjeneste, idet skibet er beordret henlagt på flådestationen i Frederikshavn fra 1. januar 1999 klar til senere udfasning. Dette gør den sidste ankomst vemodig, men også til noget særligt!

Vemodigheden er stor af flere årsager: Dels er afsked med nogen eller noget man holder af vemodig, og dels er der endnu så meget liv og potentiale i skibet. Man kan slet ikke tro, at det er klar til ophuggernes skrigende vinkelslibere og flammende skærebændere. – Jo, det er lidt vemodigt denne morgen i december.

BESKYTTEREN med færøsk flag?

Der er dog en lille mulighed for, at skibet kan komme til søs igen – ganske vist i en anden rolle, men absolut i vante omgivelser. Næmlig som færøsk inspektionsskib i Vagt- og Bygningstjenesten (VBL). Skibet er blevet undersøgt omhyggeligt, og fortsatte inspektioner følger, med henblik på muligheden for at »klasse« skibet efter civile regler. Herefter kan BESKYTTEREN tænkes lejet ud til VBL i en kortere periode, medens et nyt inspektionsskib til Færøerne bygges. Projektet er spændende, og måske meget realistisk.

Det kan ikke helt udelukkes, at BESKYTTEREN til foråret sejler med færøsk flag og ditto besætning – til løsning af nye opgaver og eventyr omkring de smaragdgrønne øer i det azurblå, nordatlantiske hav.

Så med den omtalte vemod i mente, er der et lille lys, der brænder for den aldrende dame. Det lille lys vil besætningen gerne videresende som en jule- og nytårshilsen til alle i søværnet – og til alle BESKYTTEREN's mange venner herhjemme, såvel som i Nordatlanten.

BESKYTTEREN



ACTION '99

Totalforsvarsudstillingen »ACTION '99« – der finder sted i Messecenter Herning i dagene fra den 13.–16. maj 1999 – der fyldt med udfordringer, konkurrencer, shows, »prøv selv aktiviteter« og et stort spændende opvisningsprogram.

Udfordringerne er blandt andet røgdykkerbane, strålerørsbane, feltbane, at være brandmand eller soldat i 20 minutter, minesøgning, patruljebane, dykning, cyklistprøve og alcotest. Mød også politiets, Beredskabs-Forbundets, hjemmeværnets og forsvarets musik og tamburkorps.

Alle fire dage er der opvisninger – redningsaktioner, motorcykleopvisning, faldskærmsspring, rapelling fra 21 meters højde, heste- og hundeopvisning – både narko-, rednings- og sprængstofhunde, flyvning med helikopter, F-16 jager, T-17 »Baby Blue« fly og Hercules transport fly.

Udstillingsdelen fører dig rundt i hele totalforsvaret fra hjemmeværnets mange grene, over redningsberedskabets brand og ka-

tastrofetjeneste, politiets færdsels-, ordens- og kriminalafdelinger til det Civile beredskab og forsvarets tre værn nemlig hæren, søværnet og flyvevåbnet. Også Falck og Tele Danmark deltagere med deres beredskabsafdelinger.

Fælles sætter totalforsvaret fokus på de internationale opgaver i Polen, Bosnien og Nordatlanten. Desuden etableres et fælles situationsrum med dugfrise meldinger om »her og nu« aktiviteter til lands, vands, og i luften – en kort briefing hver anden time.

Alle uddannelser inden for totalforsvaret vil blive præsenteret, så »ACTION'99« kan også bruges til uddannelses- og jobsøgning.

Allerede nu kan der søges på udstillingens egen hjemmeside:

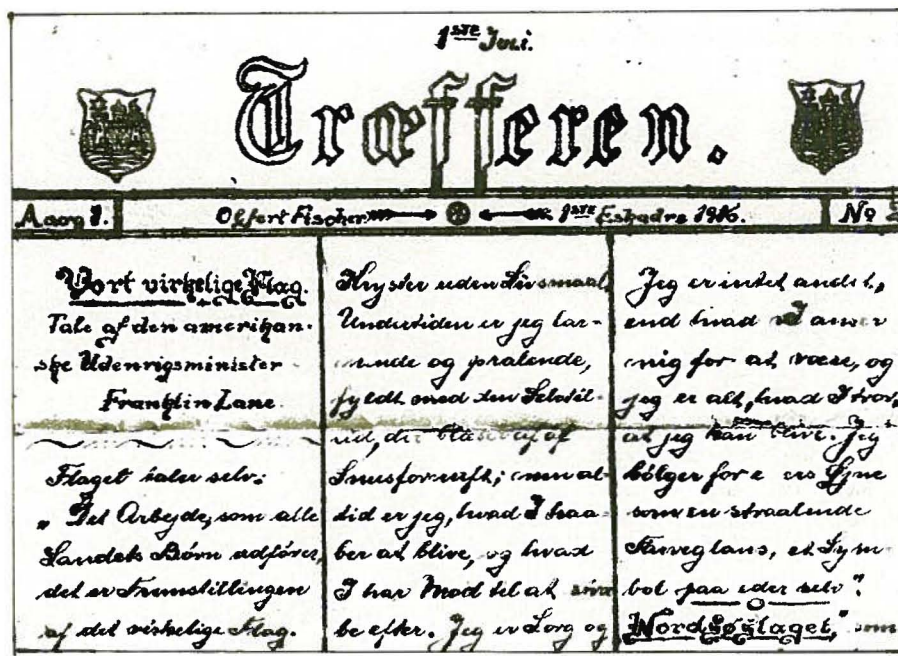
<http://www.action99.dk>. Der er også udkommet et særligt 10 kroners telekort om udstillingen, der handles på beredskabscentrenes og kasernernes cafeteriaer. Den 9. maj 1999 vil Jyllands-Posten bringe et 12 siders indstik om »ACTION '99«. Og der kan rekvireres plakater om udstillingen hos Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste allerede nu.

»ACTION '99« er et besøg værd – for hele familien!

Kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER'S

Skibsavis – om tiden under I. verdenskrig

Med assistance fra Den Maritime Frimærkeklub er nogle eksemplarer af en skibsavis, der blev udgivet ombord på kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER, kommet for dagens lys. Det er de første fem numre, udgivet i 1916. Marinens Bibliotek har ikke tidligere set disse aviser, men nævner som et kuriosum, at ombord på korvetten OLFERT FISCHER blev der under FN-aktionen i Den Persiske Golf også udgivet en skibsavis.



»Træfferen« blev udgivet af en redaktion bestående af seks besætningsmedlemmer, og alle ombord havde mulighed for at komme med bidrag til avisen. Den håndskrevne avis blev mangfoldiggjort ved hjælp af en spritduplikator på papir i folioformat. Det første nummer af »Træfferen« blev udgivet den 23. juni 1916. Hvorfor avisen først blev til på dette tidspunkt, kan man kun gisne om. Det må dog formodes, at selvom Danmark holdt sig neutral under 1. Verdenskrig, har personellet forsøgt at holde sig orienteret om krigens udvikling. Netop den 31. maj 1916 blev Verdenskrigens største søslag, »Slaget ved Jylland«, udkæmpet tæt ved Danmark.

Det fremgår også af skibsavisen, at en Hr. Kaptain Ewald havde lovet redaktionen at skrive om Verdenskrigen til søs. Disse artikler, der af redaktionen var ventet med spænding, begyndte først i det tredje nummer med en detaljeret beretning om »Slaget ved Horns Rev«.

I det fjerde nummer starter endvidere en beretning om den britiske feltmarskal H. H. Kitchener (Lord Kitchener).

Ellers må man sige, at avisernes indhold spænder vidt, – lige fra det højtidelige med blandt andet flagets betydning til munter omtale af personel ombord samt annoncer og vittigheder.

I første nummer ses redaktionens spalte:

Til vore Læsere:

Det er med Spænding og Forventning, vi hermed udgiver første nummer Nr. af »Træfferen«, thi det hele er fuldstændig afhængig af Publikums velvillige Modtagelse. For det første maa hver købe et Eksemplar, for at vi kan faa dækket de ikke ringe Driftsomkostninger, og det er desuden Meningen, at Bladet skulde være en Erindring om Tjenestetiden, saa at vi senere kan have fornøjelse af at læse det. For det andet maa hver, der kan støtte os ved at indsende Bidrag, Ideer, Spørgsmaal og Tegninger, som alt sammen vil blive modtaget med Glæde, og saa haaber vi da, at bladet stedse skal blive interessant... – Og idet Redaktionen paa Grund af Øjeblikkets Alvor trykkede hinanden i hænderne, skildtes den med de bekendte ord: »Er gaaet!«

Red.

Fra første nummer citeres endvidere:

Bekendtgørelser.

Gratis adgang for Militær: Tivoli, Zoologisk Have samt Smedelinien og Kastelsvolden. Endvidere gør vi vore ærede Læsere opmærksomme på, at Abonnenter af dette blad erholder et billede gratis ved at lade sig fotografere hos Marinefotografen Rønnow (Se Annoncen).

Fra nummer 2 citeres følgende:

Vort virkelige Flag

Tale af den amerikanske Udenrigsminister Franklin Lane.

Flaget taler selv:

»Det Arbejde, som alle Landets Børn udfører, det er Fremstillingen af det virkelige Flag. – Jeg er kun dets Skygge. Jeg er, hvad I gør mig til, intet mere. Jeg er Eders Tro på jer selv eders drøm, hvad Nationen kan blive til. Jeg fører et skiftende Liv af Luner og Lidenskaber; ofte fornemmes Musklerne saa trætte, og somme Tider gaar Hjertet næsten i Staa.

Af og til er jeg stærk i min Stolthed, naar Mænd udfører et ærligt Arbejde og fører Sporets Skinner sammen omhyggeligt og nøjagtigt. Undertiden hænger jeg sløvt ned, og føler

mig som en Kryster uden Livsmaal. Undertiden er jeg larmende og pralende, fyldt med den Selvtillid, der blæser ud af Snusfornuft; men altid er jeg, hvad I haaber at blive, og hvad I har Mod til at stræbe efter. Jeg er Sorg og Frygt, Strid og Forventning og det forædlende Haab. Jeg er den skrøbeligste Mands lille-bitte Dagsværk, og jeg er den dristiges største Drøm. Jeg er Forfatningen og Domstolene. Lovene og Lovgiverne, Hæren og Slagskibene, Gadefejerne og Køkkenpigerne, Advokaten og Skrивeren.

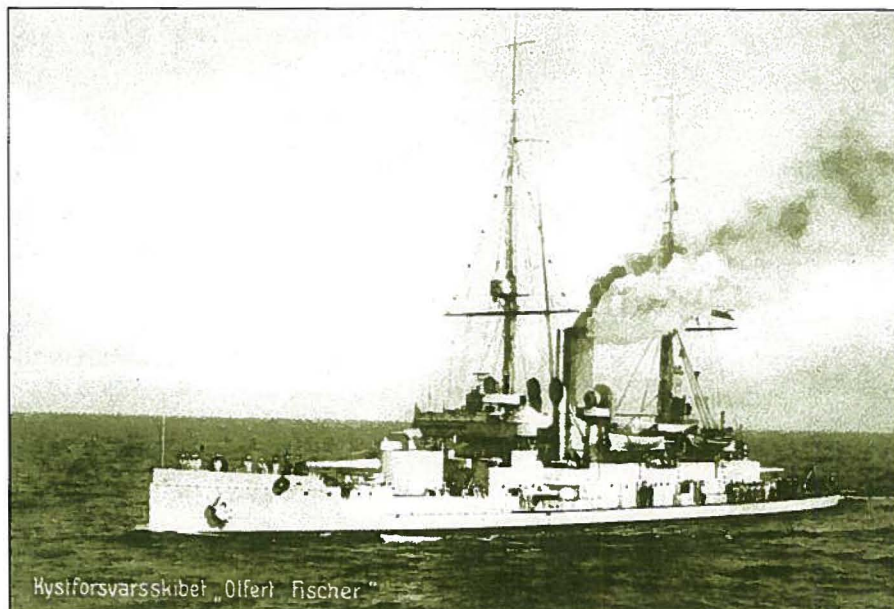
Jeg er Gaarsdagens Kamp og Morgendagens Fejlgreb. Jeg er den Idé, der holder fast som en Klo, og jeg er Beslutningens velovervejede Formaal.

Jeg er intet andet, end hvad I anser mig for at være, og jeg er alt, hvad I tror, at jeg kan blive. Jeg bølger for eders Øjne som en straalende Farveglans, et Symbol paa eder selv.«

Fra nummer 2 citeres:

Matroskraven

Kun de færreste aner vist, hvorfra den blaa Krave med de tre hvide Striber og det sorte Slips, som bruges i den danske Marine, stammer: Kraven, som oprindelig kun var blaa, blev anlagt i den engelske Marine for et Par Aarhundreder siden for at skærme den egentlige uniform for Fedtet fra den Haar-pisk, som man den Gang gik med. De tre Striber blev senere anlagt og skulde betegne tre af Nelsons store Sejre, og ved Nelsons Død blev det endelig paabudt Marinen at bære et sort Slips som tegn paa dens Sorg. Dette blev



Kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER (Postkort 1918)

saa bibeholdt som et led i Uniformen, og saaledes blev den Matroskrave til, som nu ogsaa bruges i den danske og flere andre Landes Mariner.

Fra nummer 1 citeres følgende:

En oplevelse:

At man ikke skal skue Hunden paa Haarene, derom vidner følgende lille sandfærdige Historie fra »Olfert Fischer«: »25« havde meget travlt en Dag, han skulde i Land fra Orlogsværftet og hilste derfor ikke paa en Underofficer, som han mødte. Denne spurgte ham, om han ikke kendte en Underofficer?

»Jo, sagde vor Ven, men hvad skulde han hedde?«

»Det var ikke det, jeg mente«, lød Svaret. »Har De ikke lært at hilse?« Det havde han da, og efter at have faaet en advarsel, fik han Lov til at gaa sin Vej.

Nu traf det hverken værre eller bedre, end at »25« Dagen efter traf den selvsamme Underofficer og selvfølgelig glemte han atter at hilse, hvorfor han ogsaa blev standset med Spørgsmaalet: »Har De endnu ikke lært at hilse?«

»25« betænkte sig lidt paa, hvordan han skulde klare den, men saa kom det nok saa lunt:

»Næ, jeg troede vi var Uvenner!«

Spulekasse

For Folk der skal permitteres anbefales min velassorterede Forretning

med brugte Hatte, med eller uden svederemme. Sivsko haves paa Lager. Billet mrk.: »Høj Hat-Laksko«
»-Du, jeg mødte en nydelig Dame paa Strøget. Først tiltalte hun mig, fordi hun ikke tiltalte mig, men saa snart hun tiltalte mig, tiltalte hun mig ikke!«

Venligt indsendt af Poul Larsen,
Den Maritime Frimærkeklub



Nomadernes orienteringskørsel

I dagene den 9.-12. juni 1998 har Den Mobile Base (MOBA) og Den Mobile Logistik Enhed (MLOG) afholdt den årlige konkurrence i orienteringskørsel, MOBEX, med 24 Scania lastvogne, som kørte rundt på de sjællandske veje, store som små.

Vi bringer artiklen med nogen forsinkelse på grund af tekniske vanskeligheder.

Formålet med MOBEX er, at træne personalet til, under alle forhold og med alle former for vejledning, at kunne overholde en i forvejen angivet rute eller tidsfrist.

Konkurrencen er en orienterings- og pålidelighedskonkurrence, hvor deltagerne og deres køretøjer opfylder bestemmelserne i de gældende trafiklove, og hvor de konkurrerende skal passere bestemte steder til bestemte tider eller køre visse delstrækninger med en given gennemsnitshastighed – uden at konkurrencestrækningen er kendt fra starten.

Konkurrencen bliver normalt afholdt som et dagløb på max. 150 km. og en hastighed på ca. 30 km/t. Herefter 2 natløb på max. 120 km. og en hastighed på ca. 30 km/t.

Der er tre vigtige hovedelementer i en konkurrence i orienteringskørsel nemlig:

- Man skal køre den rigtige vej.
- Man må ikke på noget tidspunkt, være for tidligt ved noget punkt.
- Man skal komme i mål rettidigt.

Deltagerne bliver ved lodtrækning, delt op i hold med 2 mand på hver vogn, en kører og en kortlæser, som kører sammen under hele konkurrencen.

Konkurrencen bliver afgjort ved strafpoint og vinderne er det hold med færrest strafpoints. For at bibeholde konkurrence-

Præmie og vinderlisten for 1998 ser ud som følger:

Vandrepokalen er skænket af Scania Danmark.

- Vundet af marinespecialist J. Plander MOBA og marinespecialist L.T. Nielsen MLOG.

Førstepræmien skænket af TERMA Elektronik A/S.

- Vundet af marinespecialist J. Plander MOBA og marinespecialist L.T. Nielsen MLOG.

Andenpræmien skænket af Søværnets Konstabelforening.

- Vundet af marineoverkonstabel T. Vestergaard MLOG og premierløjtnant D. Jespersen MOBA.

Tredjopræmien skænket af Søværnets Konstabelforening.

- Vundet af marinespecialist I. Vang MLOG og premierløjtnant S. Balslev MOBA.

Etapevinder præmien for dagløb skænket af TERMA Elektronik A/S.

- Vundet af marineoverkonstabel T. Vestergaard MLOG og premierløjtnant D. Jespersen MOBA.

Etapevinder præmien for 1. natløb skænket af TERMA Elektronik A/S.

- Vundet af marinespecialist J. Plander MOBA og marinespecialist L.T. Nielsen MLOG.

Etapevinder præmien for 2. natløb skænket af TERMA Elektronik A/S.

- Vundet af marinespecialist J. Plander MOBA og marinespecialist L.T. Nielsen MLOG.

Fighterpokalen skænket af Celsius Tech AB.

- Vundet af marinespecialist K. Reifenstein MLOG og oversergent A. Kramer MLOG.



Planlægning i vognborgen

elementet, er der præmier, som er skænket af forskellige firmaer og foreninger.

Fighterpokalen, der uddeltes for første gang i år. Den gives til det hold, der uanset hvor sort det end har set ud, har fightet sig gennem løbene uden at give op – hele konkurrencen igennem.

Præmierne blev overrakt ved en middag den sidste aften, hvor de trætte, men alligevel glade, løbsdeltagere endnu engang benyttede lejligheden til højlydt at drøfte deres oplevelser under den krævende kørsel.

Igen gav færdsel med så mange ens lastbiler midt om natten anledning til forundring hos civilbefolkningen. Et af holdene blev under afvikling af andet natløb kontaktet af en beboer, som spurgte, om man søgte efter noget specielt, siden den samme lastbil ustandselig kørte forbi hans hus på en ellers total øde vej midt om natten. Beboeren blev beroliget, da han hørte, at det drejede sig om afvikling af orienteringsløb.

MOBALOG



Formålet med heraldiske våbenskjolde:

»At tildele tjenestestedet et samlingsmærke og derved skabe eller underbygge en samhørighed mellem Flådens historie og nutid, dels anspore til indsats i fremtiden.

Foruden at tjene dette egentlige formål, kan våbenskjoldene i miniatureudgave anvendes til gaveformål og dermed udbrede kendskabet til og interessen for søværnet.«

Et våbenskjold bliver til

»I guld en rød sinister skråbjælke med en mod dekster forskudt sinister sølvstreng hvorpå er lagt et blåt skjoldhoved med to svømmende svaner.«

»De skråtstillede bjælker er det internationalt anerkendte symbol på skibets civile opgaver – at værne om havet og om de, der farer derpå. De svømmende svaner er symbol på renheden.«

Således lyder blasonering og motivering – en særlig heraldisk sproglig beskrivelse – for det våbenskjold, Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe (SHAG) netop har bestemt til miljøskibet GUNNAR SEIDENFADEN. Når nu skjoldet er rentegnet, og blasonering og motivering endeligt bestemt, sender Søværnets operative Kommando hele sagen til Forsvarskommandoen. Herfra ekspederes sagen videre til Rigsarkivet, hvor Statens Heraldiske Konsulent, hvor arkivar N. G. Bartholdy godkender produktet. Efter en sådan godkendelse sender Forsvarskommandoen forslaget til Forsvarsministeriet, der igen sender sagen til Jagtkaptajnen, som sidste led i denne lidt lange proces forelægger Jagtkaptajnen tegningen for Hendes Majestæt Dronningen for opnåelse af kongelig approbation. Efter approbering skal skjoldet så sættes i produktion ved Søværnets Materielkommando's foranstaltning.

Skjoldet til GUNNAR SEIDENFADEN har været under udarbejdelse siden september 1996 og forventes approberet af Hendes Majestæt Dronningen i foråret 1999. Herefter skal blandt andet gavevåbenskjold produceres så betids, at skibets chef kan udveksle våbenskjold med Vordingborgs borgmester. Byen har meget venligt tilkendegivet at ville adoptere det kendte miljøskib ved et større arrangement i Vordingborg 8. maj i år.

Bestemmelsen

En bestemmelse udgivet af Søværnets operative Kommando (BST 336-1(C) af 1997) beskriver formålet med heraldiske våbenskjolde – som anført i indledningen:

»At tildele tjenestestedet et samlingsmærke og derved skabe eller underbygge en samhørighed mellem Flådens historie og nutid, dels anspore til indsats i fremtiden.

Foruden at tjene dette egentlige formål, kan våbenskjoldene i miniatureudgave anvendes til gaveformål og dermed udbrede kendskabet til og interessen for søværnet.«

En farveplanche med korrekte heraldiske farveeksempler er i produktion, og når den foreligger, udsendes den som tillæg til Søværnets operative Kommando bestemmelsen. Herefter vil ansvar for korrekt farvevalg ved reproduktion af gavevåbenskjolde med rette hvile ved den enkelte iværksætter.

Arbejdsgruppen

Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe udgøres af fire personer:

- Jagtkaptajnen, der er formand,
- Søværnets historiske Konsulent H. C. Bjerg,
- ingeniør H.H. Madsen, SMK, samt
- adjudanten ved Chefen for Søværnets operative Kommando, der er sekretær.

Gruppen mødes jævnligt hvert kvartal – i sommerhalvåret ombord i DANNEBROG, om vinteren i Det gule Palæ.

Arbejdet har i 1998 resulteret i:

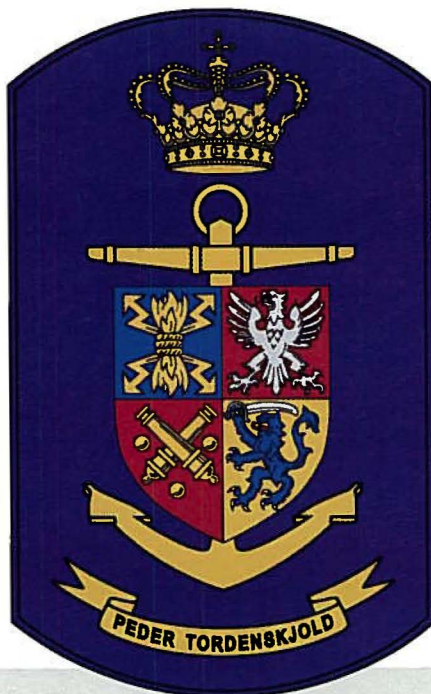
- produktion og udlevering af våbenskjolde til Søværnets Teknikskole og
- til Søværnets Taktik- og Våbenskole,
- iværksat produktion af skjolde til VTS Storebælt og
- til SIRIUS,
- rentegning og formulering af skjolde til miljøskibene, samt
- beslutning om endelig udformning af isbrydernes våbenskjolde.

Siden 1955 har omtrent 140 våbenskjolde passeret gennem arbejdsgruppens hænder.

Arbejdsgruppen beskæftiger sig imidlertid ikke kun med at udforme nye våbenskjolde – eksempelvis har gruppen, gennem Søværnets operative Kommando, gjort indsigelse overfor DSB, der ved en misforståelse har benyttet minelæggeren SJÆLLAND

Foto øverst: Teknikskolens våbenskjold og stedet, hvor det ses til daglig på HOLMEN

Arbejdsgruppe anno 1998



og kabelminelæggeren LINDORMEN's våbenskjolde som dekoration på to togsæt opkaldt »FIONA« og »SELANDIA«.

Retningslinier

De heraldiske retningslinier for Flådens våbenskjolde er enkle:

Motivet skal have relation til enhedens navn og eventuelt særlige opgaver. Skibsnavnerelation findes eksempelvis i LOSSEN's og i HVIDBJØRNEN's våben, opgaver illustreres til eksempel i 4. Eskadres Tordenskiolds lynild/ tordenkile og i de nye miljøskibes våben, de svømmende svaner.

Bærer skibet en persons navn, søges eventuelle familievåben eller personlige skjold illustreret – RODSTEEN og NIELS JUEL er gode eksempler herpå.

Skjoldet skal være enkelt og klart – som FRØMANDSKORPSET's lodret placerede frømandskniv, eller MOBA's enkle symbolblanding.

Farvevalg indskrænkes til fire muligheder: rød, blå, grøn, sort. Farverne beskrives efter RAL-skalaen som: Signalarød (RAL 3001), himmelblå (RAL 5015) smaragdgrøn (RAL 6001) og dybsort (RAL 9005). Da to farver aldrig må støde op til hinanden, anvendes metallerne guld og sølv som adskillelse og ekstra farvemulighed.

Baggrundsplader er enten røde (purpur RAL 3004) eller blå (safirblå RAL 5003).

Heraldik i søværnet

Daværende adjutant ved chefen for søværnet, daværende kaptajnøjntant Henrik Muusfeldt udarbejdede i 1981 værket »Heraldik i søværnet« (Udgivet som IFS PUB 202-501, revideret i -85) der på glimrende vis dels fortæller historien bag heraldikken, dels beskriver de indtil 1984 producerede våbenskjolde til Flådens skibe og øvrige institutioner i søværnet. Søværnets historiske Konsulent,

Hans Christian Bjerg, har et nyt heraldisk værk på bedding. I fast bind og med alle søværnets og marinehjemmeværnets våbenskjolde i gengivet i de korrekte farver, med historie og heraldiske forklaringer. Der vil også findes en nyttig oversigt over søværnets skibes adoptionsbyer.

Nye våbenskjolde

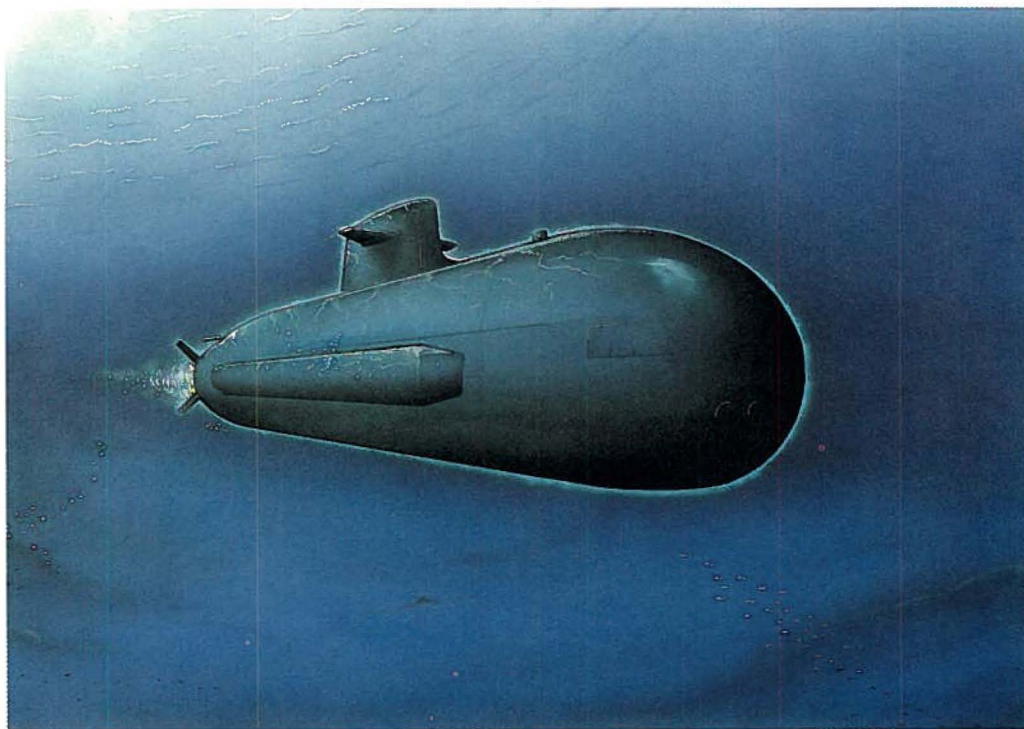
Når våbenskjolde til isbrydere og miljøskibe i løbet af 1999 bliver færdige, og farveplanchen til Søværnets operative Kommando bestemmelsen trykt, har Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe ingen umiddelbare opgaver i sigte.

Og dog – langt ude i horisonten anes nye store enheder og ændrede strukturer for Flåden og dermed nye store og spændende opgaver for søværnets nok ældste arbejdsgruppe.

Adjutanten ved Chefen
for Søværnets
operative Kommando.

Ubådsprojekt Viking

Nordisk forsvarsmaterielsamarbejde



- Slagkraftig
- Lydløs
- Uafhængig af lufttilførsel
- Dansk medproduktion
- Teknologitilførsel
- Langsigtet industrisamarbejde

Celsius

KOCKUMS NAVAL SYSTEMS

Kockums AB
SE-205 55 Malmö Sweden
Phone: +46 40 34 80 00 Fax: +46 40 97 32 81
e-mail: information@kockum.se www.kockums.se

DANYARD AALBORG



KONGSBERG
DEFENCE SYSTEMS