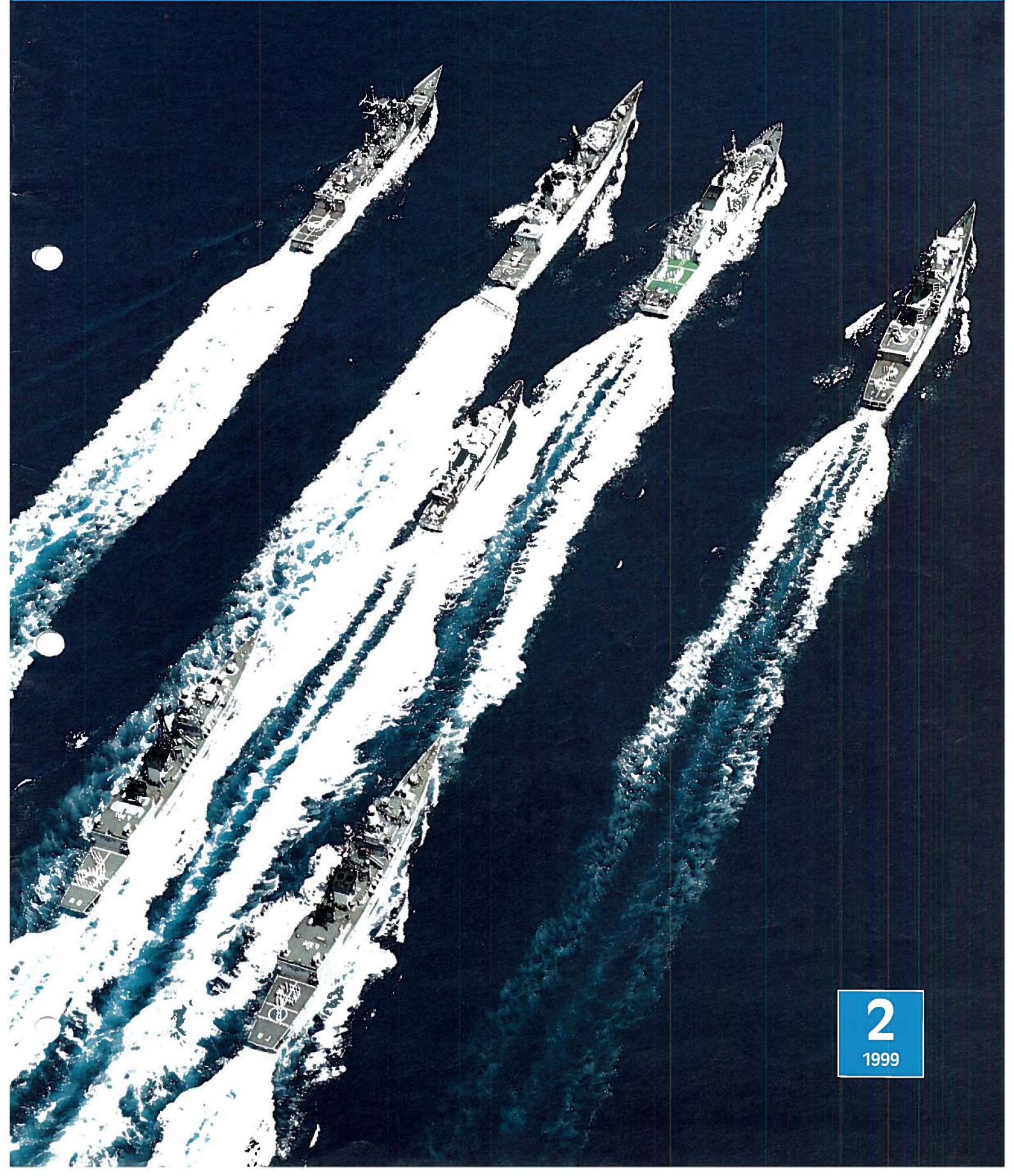




# SØVÆRN

ORIENTERING

S



2  
1999

## Nyt fra redaktøren

De nu heldigt afsluttede forsvarsforligshandlinger har tilsyneladende lagt en alvorlig dæmper på skrivelysten hos dette blads potentielle forfattere derude i de marinegrå enheder, om hvem det hele drejer sig. Det kan man godt forstå. Men nu tegner fremtiden sig ganske lys for søværnets personel – selv om man nok ind i mellem skal have hjælp fra »lysførstærkerudstyret«.

Flere artikler er derfor denne gang udvalgt med henblik på fremme af vor opfattelse af de gode og muntre sider af tilværelsen i Flådens skibe – før og nu. Livets kvalitet der for mange varer hele livet.

Det nye forlig, som i forhold til regeringens udspil – omtalt i sidste nummer af bladet – forsyner os med næsten alle de værktøjer, der skal til for at kunne udføre det stadigt stigende arbejde ude på havet. Det giver også stof til alle de visioner, der ligger til grund for tilværelsen i søværnet – hvad vi vil med vores liv og karrierer. Nu mangler forsvaret som arbejdsgiver blot at justere løn og arbejdsforhold på en så overbevisende måde, at alle, der allerede er her, vil blive her. Og at kommende årgange – hvor små de end måtte være – vil vælge det grå skorstenmærke i tilstrækkeligt antal.

Det er ikke nok med moderne og hensigtsmæssige skibe, der skal også veluddannede og måske i stigende grad velmotiverede folk til, hvis søværnet skal løfte de opgaver, fremtiden synes at bringe – langt fra hjemmet. Fra »vor egen verden« er der også godt nyt. Pressetjenesten i søværnet har taget et spring fremad, så den nu personelmæssigt og organisatorisk er ved at komme på højde med de øvrige værn. Der er oprettet et team af trænede presseofficerer, foreløbigt udpeget blandt interessererede officerer og stampersonel af Reserven. Under øvelse BALTOPS 99 vil en del af disse være indkommanderet til tjeneste i de to pressecentre, der er oprettet som platforme for øvelsens landbaserede presseofficerer, der denne gang tæller 5 amerikanere, 3 svenskere og en enkelt dansker. Den sidste er i al beskedenhed redaktøren, som fungerer som projektleder m.v. Udover denne kraftige forøgelse af vor evne til at udføre og deltage i større pressebegivenheder og drift af pressecentre – både i multiværns- som internationalt regi. Uddannelsen foregår indtil videre som on-the-job-training i Søværnets operative Kommando og i Rønne, hvor hovedpressecentret er oprettet i perioden 3 – 19 juni i den gamle administrationsbygning i Bornholms Lufthavn.

Man kan se hvordan på Internet adressen <http://pfp.pic.internet.dk>, der for fjerde år i træk vil indeholde nyheder, der ikke står tilbage for noget andet på www's »state-of-the-art« bølge. Prøv at kigge med!

Sven Voxtorp  
Redaktør



## Indholdsfortegnelse

PRESSE-MEDDELElse om »Det nye forsvarsforlig« .....	3
Rorrulledæmpning til FLYVEFISKEN-kl. ....	4
BALTRON/DANISH SWEEPEX 99 .....	6
KONGEN FREDERIK IX (1899-1972) .....	8
Hvordan det er at sejle .....	9
Kransenedlægning på Kong Frederik den IX's grav ved Roskilde Domkirke .....	11
Søværnet kan tjene lidt på en charter til Færøerne ..	12
Søværnets fire nye super-fleksible kuttere .....	13
Minelæggeren LINDORMEN .....	13
Flådens Friske Fyre – en film .....	14
Gudstjeneste på Dohrn Banke .....	16
Søværnets Teknikskole udnævner .....	17
Sprængningen i Kalø Vig 1969 .....	18
Mil liv som MTB Bisse .....	23
Seminar for Stampersonel af Reserven .....	26
Grønnedal kalder .....	27
Velkommen til kastelskoncert .....	28
Henvendelse .....	28
Storværk om det ældste danske artilleri .....	29
Søværnets Uniformsudvalg & Søværnets operative Kommando .....	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 Atlanterhavsflåde 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](http://www.sok.dk)

# PRESSE-MEDDELSE

## – om »DET NY FORSVARFORLIG«

**Chefen for Søværnets operative Kommando,  
kontreadmiral K.H. Winther,  
udtaler om forsvarsforliget for 2000-2004 følgende:**

Med den politiske aftale om forsvaret for årene 2000-2004 er der nu fastlagt de nødvendige overordnede rammer for forsvarets og dermed for søværnets udvikling både i de nærmeste fem år, som forliget dækker, og for søværnet med væsentlig betydning for udviklingen på længere sigt. Jeg noterer med tilfredshed, at hovedlinjerne af det udviklingsperspektiv for søværnet, der var indeholdt i forsvarskommissionens beretning, nu er genetableret som den politisk ønskede udvikling.

Med fastholdelse af et effektivt ubådsvåben og med beslutning om bygning af to store fleksible enheder samt i fortsættelse deraf projektering af et patruljeskib, alle efter det efterprøvede og effektive flex-princip, er der lagt grund for en styrkeudvikling, der svarer til de nye opgaver. Forligets tekst, hvorefter vægten i dansk forsvar forskydes fra mobilisering til krisestyring og vægt på reaktionsstyrker, hvor kapaciteten til internationale operationer skal styrkes, og hvor materielinvesteringerne øges, og større mobilitet prioriteres, følges hermed meget klart op i de konkrete planer og i ressourcetildelingen til søværnet. Politikerne har givet grundlaget. Det fastlægger de overordnede linjer. Disse skal nu omsættes til detaljerede planer for både udvikling, omstilling og afvikling af strukturen, herunder udfasning af 13-15 ældre skibe og nedlæggelse af Sundets Marinedistrikts hovedkvarter og Stevnfortet. Der er videre lagt op til overvejelser om søværnets fremtidige eskadrestruktur og skibenes fordeling på flådestationerne i Frederikshavn og Korsør. Søværnets Flyvetjeneste skal underlægges Flyvetaktisk Kommando og flytte til Flyvestation Karup.

Endeligt skal der findes en række reduktioner og rationaliseringer i stabe og skoler. Samlet skal der i de nærmeste måneder udarbejdes planer for alt dette, og først når disse er klar – forventeligt i september/oktober/i år – vil det være muligt at give hvert enkelt tjenestested og enhed og alt personel i søværnet fuldstændig klarhed over, hvorledes udviklingen vil berøre netop dem i de kommende år.

Forsvaret – og herunder søværnet – er imidlertid bragt et væsentligt skridt videre med det nu indgåede forlig, og der er givet os tid til en rimelig planlægning, inden det skal omsættes til konkret udvikling fra den 1 januar 2000.

# Rorrulledæmpning til FLYVEFISKEN-kl.

Efter fire års udviklingsarbejde har Skibsteknisk Afdeling ved Søværnets Materielkommando i samarbejde med Søværnets Tekniskole nu afsluttet en vigtig etape i udviklingen af et system til rorrulledæmpning til FLYVEFISKEN-klassen.

Effektiv dæmpning af patruljefartøjers rulning ved brug af ror, også kaldet rorrulledæmpning, har flere oplagte fordele. Et vigtigt formål er at skabe en bedre platform for skibets våbensystemer. Men også besætningspræstationsevne forbedres som et resultat af reducerede rullebevægelser.

I konventionelle rulledæmpningssystemer indgår aktive finner og tank-systemer. Med disse systemer kan man generelt opnå en god dæmpning, men der er også ulemper. Finner er ikke effektive ved lav fart og forøger skibets modstand i vandet. Desuden er finnerne udsatte for beskadigelse, hvis ikke de trækkes ind. Passiv rulledæmpning ved hjælp af tanke findes i dag på FLYVEFISKEN-klassen, men de virker kun ved lav fart. Desuden har tanksystemer den ulempe, at de optager megen plads og formindsker den statiske stabilitet. Disse ulemper kan undgås ved at anvende rulledæmpningssystemer, som anvender de eksisterende ror. En ombygning af skibet kan derfor spares. Rorrulledæmpningssystemet integreres i det eksisterende programmell i maskinkontrolanlægget og er derfor både nemt og billigt at sætte i drift, når det først er færdigudviklet.

Princippet i rorrulledæmpningens virkemåde kan kort skitseres. Maskinkontrolanlægget beregner på baggrund af rullevinkel og rullehas-

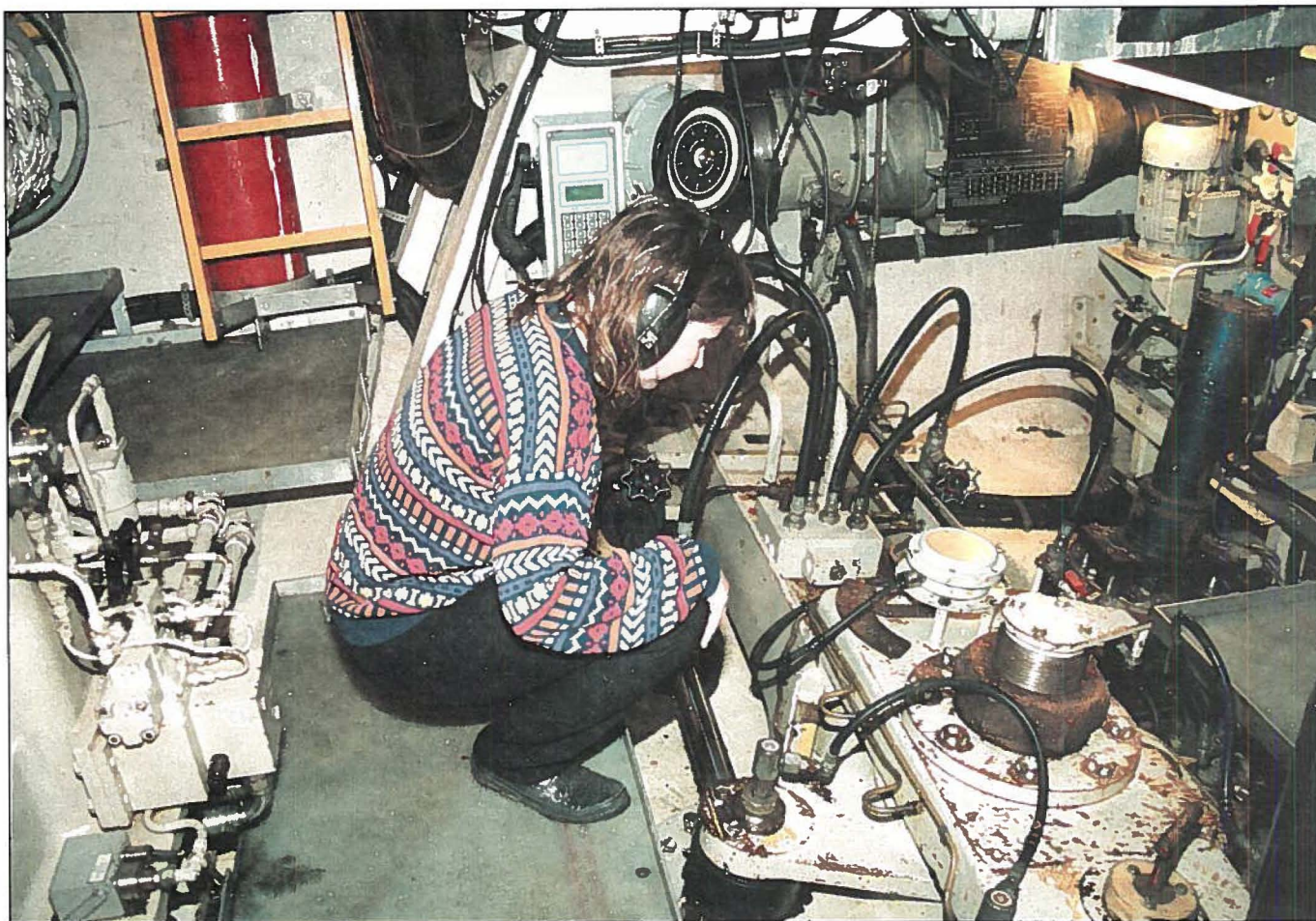


Dataopsamling under søprøve

tighed en rorkommando, der udlæses til de skråtstillede sideror. Propellerstrålens refleksion ved rorudslaget genererer et rullemoment, som virker modsat den igangværende rulning. Herved rettes skibet op. Skibets manøvreedygtighed bevares også ved hurtigere kursændringer, idet udkobling af rorrulledæmpningssystemet automatisk sker ved brug af for eksempel rorknappen. Rulledæmpningssystemets effektivitet varierer afhængigt af forskellige fysiske forhold. Generelt kan siges, at dæmpningen forøges med skibets fart, men formindskes med bølgehøjden. Endnu en faktor af betydning for den opnåelige dæmpning er begrænsning på den hastighed, hvormed rorene kan bevæges. Generelt vil muligheden for effektiv dæmpning forøges med rorvinkelhastigheden.

Containerudrustning og lastekondition har også indvirkning på rulledæmpningen. Containersammensæt-

ningen varierer efter skibets rolle, f.eks. overvågningsrolle, minelægningsrolle eller MCM-rolle. Den store variation af containermoduler i de fire containerpositioner bevirker, at rorrulledæmpningsregulatoren skal kunne virke over et stort område af mulige deplacementer og forskellige tyngdepunkter. De deraf følgende mulige variationer i skibets dynamiske opførsel har været en særlig udfordring under udviklingen af rorrulledæmpningssystemet. Den første tidlige prototype af systemet på patruljefartøjet FLYVEFISKEN viste en tilfredsstillende dæmpning på mellem 50 og 70 procent, men ændringer i rorlængde og slingrekøl i klassens 2. serie af skibe gav en kraftigere dynamisk kobling mellem rulle- og drejebbevægelser. Særlige hensyn skulle derfor tages for at undgå gensidige utilsigtede påvirkninger mellem autopilot og rulledæmpning. En løsning, hvor operatøren indlæser containerrolle via trykknapper



Aflæsning af rorvinkel ved rorkalibrering

blev afprøvet, men viste sig ikke at være tilstrækkelig på grund af den store variation i søspektre målt under søprøver. En anden løsning måtte findes.

Nu er skibets rulning bestemt af skibets egenfrekvens samt påvirkninger fra vind og sø. Ofte forefindes en dominerende rulleperiode med særligt højt effektindhold. Derfor blev løsningen, at operatøren ved hjælp af trykknappvalg indstiller rulle-dæmpningsregulatoren til den aktuelle rulleperiode i sø. Herved kan opnås en reduktion af rulningen på op til 70 procent. Tilpasning til de i praksis forekommende søspektre har dog budt på udfordringer, da effektindholdet ikke altid er centreret omkring en enkelt dominerende rulleperiode, men udmærket kan være fordelt over flere effekttoppe i spektret. Især de relativt flere flade søspektre uden dominerende effekttoppe er vanskelige at dæmpe.

Den store variation af skibets dyna-

miske egenskaber som følge af blandt andet containerkonfiguration er grunden til, at operatøren har mulighed for at angive dybgang og naturlig rulleperiode for skibet. Af hensyn til brugeren af systemet er inkluderet en række automatiske testsekvenser, som har til formål at lette betjeningen af systemet. En autotuningsalgoritme kan ud fra en automatisk initieret rorbevægelse på relativt fladt vand beregne skibets egenrulning, som derefter vil indgå i regulatorens parametersæt.

Operatøren har også mulighed for at igangsætte en automatisk testsekvens, der ved hjælp af en forprogrammeret sekvens af rorudslag med forskellige frekvenser aflæser skibets rulle-dæmpning ved de udvalgte frekvenser. Da testsekvenser omfatter rorbevægelser med og uden rorbidrag fra rulle-dæmpningsregulatoren, kan effektiviteten af ror-rulle-dæmpningssystemet beregnes. Når testsekvensen er afsluttet, frem-

vises efterfølgende på maskinkontrolanlægget et søjlediagram over rulle-dæmpningens effektivitet for forskellige bølgeperioder. På billedet sammenholdes den realiserede dæmpning over frekvensspektret med den teoretisk forudsigelige dæmpning for de givne frekvenser. Operatøren kan herved skaffe sig et overblik over, om rulle-dæmpningssystemet i den aktuelle containerrolle har en tilfredsstillende effektivitet.

Rorrulle-dæmpningssystemet viser gode resultater. Målet var at opnå en dæmpning på mindst 50 procent for den dominerende bølgeperiode. Dette er nu opnået, og det langvarige udviklingsarbejde på maskinkontrolsimulatoren på Søværnets Tekniskole har båret frugt. Det forbedrede rulle-dæmpningssystem er allerede implementeret på flere skibe af FLYVEFISKEN-klassen.

Helle Poulsen,  
Søværnets Materielkommando

# BALTRON/DANISH SWEEPEX 99

## Minelæggeren FYEN's deltagelse, 7.-12. maj

### 6. maj 1999 stævnedes minelæggeren FYEN ud fra Flådestation Frederikshavn og forlagde mod Sejerø Bugt for at deltage i øvelse BALTRON/DANISH SWEEPEX 99.

BALTRON (BALTic squadRON)/DANISH SWEEPEX 99, var en minerydningsøvelse med BALTRON (den stående baltiske minerydningsstyrke) og minelæggeren FYEN samt orlogskutteren DREJØ. Øvelsen var etableret på dansk initiativ og havde til formål at forbedre træningsstandarden for BALTRON.

BALTRON er etableret med NATOs stående minerydningsstyrke (STANAVFORCHAN) som forbillede. Styrken højeste kommando 28. august 1998 og er et led i Østsamarbejdsprogrammet.

De danske bidrag har bestået af blandt andet kommunikationsudstyr og etablering af styrkens kommunikationscenter ved hovedkvarteret i Tallinn samt rådgivning i forbindelse med organisationen og løsning af opgaver af operativ karakter.

#### En ganske frygtløs pilot

Udover FYEN's faste besætning, var der tilkommanderet 5 operative kadetter, som skulle tilbringe godt 4 uger ombord i forbindelse med deres vagtchef-togt.

På denne baggrund skulle der gøres plads i programmet til vagtchef- elevernes uddannelse. FYEN sejlede derfor ned igennem Hjelm Dyb, Lindholm Dyb for at gå syd om Samsø og atter en gang rundt Samsø.

Udover uddannelsen af kadetterne skulle den faste besætning også trænes. Skydeområdet EKR14 var derfor afmeldt til skydning fredag morgen.

Der blev både tid til chaff-afskydning

med begge chaff-launchere samt skydning mod slæbemål med kanoen. Senere på dagen ankom et sportsfly med en tilsyneladende ganske frygtløs pilot, som gav Stinger-skytterne mulighed for at indøve realistiske engagementer. Scenen syntes hensat til Anden Verdenskrig, idet man levende kunne forstille sig, hvordan det måtte have været ombord på De Allieredes krigsskibe, når de daværende tyske Messerschmidt kampfly angreb.

Efter endt øvelse forlagde FYEN mod området Sejerø Bugt således, at minelægningen kunne påbegyndes. Der skulle i alt »plantes« 9 øvelsesminer. For at varetage det uddannelsesmæssige ansvar benyttedes timerne efter minelægningen til bjergemærsmånøvrer og ankringsøvelser for de 5 kadetter. Endnu var ingen af BALTRON-enhederne ankommet og minelægningen forløb uden problemer.

#### SWEEPEX 99

Formålet med SWEEPEX 99 var at træne BALTRON-styrken i minerydning samt at indøve kommunikationsprocedurer.

Styrken under SWEEPEX 99 bestod af VIESTURS, et tidligere østtysk skib af Kondor-klassen, KOU – et tidligere finsk kystvagtsskib af SILMÆ-klassen samt OLEV – en tidligere vesttysk minestryger af FRAUENLOB-klassen.

Styrken ankom lørdag den 8 maj tidlig morgen og påbegyndte straks mineeftersøgningen med mekanisk grej. Chefen for FYEN havde rollen som »Exercise Commander«. Ombord på KOU befandt COM BALTRON (Chefen for BALTRON styrken) sig, sammen med en norsk og dansk forbindelsesofficer.

Under minerydningen var FYEN mineguard – et slags afviserfartøj for den civile skibsfart. Øvelsesminerne kan være til gene for fiskerne, hvis

de skulle få dem i nettet. Desuden kan civile skibe jo også udløse den pyroteknik, der simulerer en minedetonation. Hvis det sker, er minen ikke længere noget værd for øvelsesdeltagerne. Derfor befandt FYEN sig i området som vagtskib, men benyttede dog tiden til interne øvelser med både den faste besætning samt vagtchef-eleverne.

#### Dykker til at lokalisere det mistede grej

Lørdag klokken ca. 1100 meldte OLEV, at han havde mistet sit strygegrej og ville forsøge med dykker at lokalisere det. Imidlertid fik OLEV's gummibåd motorproblemer og kunne derfor ikke gøre arbejdet færdigt. Følgelig satte FYEN den store gummibåd i vandet, som sejlede til OLEV for at samle det dykkerhold op, som skulle gøre eftersøgningen færdig. Imidlertid løb FYEN's gummibåd også ind i problemer, idet OLEV beordrede gummibåden over på dennes bagbord side for overførsel af dykkerholdet. Da OLEV i dette øjeblik lå med bagbord side mod søen måtte gummibåden, for ikke at tørne mod skibssiden, slå hårdt bak med det resultat, at skruesplitten røg – og den ene motor derfor satte ud. Gummibådsføreren valgte dog at fortsætte arbejdet på en motor og vendte senere tilbage til FYEN uden større problemer.

#### Hyggelig atmosfære med sømandshistorier.

Lørdag aften bød også på »velfærdsbingo« og hygge i messerne ombord på FYEN og da solen var gået ned ankrede FYEN sammen med BALTRON-enhederne i området.

I sin egenskab af øvelsesleder inviterede Chefen for FYEN COMBALTRON, skibscheferne samt de to forbindelsesofficerer til en lille aftenskammen og rundvisning ombord på FYEN. En aften, som efter



af besætningen så en opvisning i sand luftakrobatik.

Ved frokosttid var det tid til at afløse DREJØ som mineguard. En enkelt mine var kommet til overfladen, så nu var der kun 8 tilbage. FYEN fik besøg af VIESTURS, der gik på siden. At tænke sig – et skib, der i fortiden blev fotograferet og holdt øje med som potentiel trussel, nu lå på siden af et dansk orlogsskib i fredeligt samarbejde!

Tirsdag ved middagstid forlod BALTRON området efter at have takket pænt for samarbejdet. FYEN ønskede dem en god tur hjemover og gik så i gang med indbjærgningen af minerne. Desværre forværredes vejret så meget, at kun en enkelt mine blev bjærget, før FYEN måtte stoppe.

Onsdag blev en travl dag. Selvom vejret ikke var blevet meget bedre, lykkedes det dog at bjærge minerne på nær to. Den ene kunne bjærgeudstyret ikke få fat i, mens den anden stadig var viklet ind i OLEV's strygegrej, som det ikke var lykkedes at bjærge. Det blev derfor nødvendigt at overlade disse miner til SVÆRD-FISKEN, som i skrivende stund skulle til at gå i gang med opgaven.

FYEN forlagde efter en hård tårn mod Frederikshavn, for at hvile ud inden næste uges sejlads.

FYEN

sigende forløb i en hyggelig atmosfære med udveksling af erfaringer og sømandshistorier.

Søndag morgen klokken 0600 lettede FYEN anker og sejlede op langs med minelinien for at sikre sig, at der ikke var udløst floats i løbet af nattetimerne. Dette viste sig ikke at være tilfældet. DREJØ skulle overtage hvervet som mineguard efter FYEN og ankom ved middagstid, hvorefter FYEN iværksatte en slæbeøvelse med DREJØ, som forberedelse til Chefen for Søværnets operative Kommando – inspektionen senere på måneden.

BALTRON-styrken havde endnu ikke fundet nogle miner og fortsatte øvelsen, medens FYEN senere på dagen begav sig vestover mod Lillebælt for at træne vagtchef-eleverne og senere afhente personel i Middelfart.

#### **Sand opvisning i luftakrobatik**

Mandag morgen blev der igen brug for ørepropperne på FYEN. Der blev øvet standsningsskydning med kanonen. Senere blev FYEN endnu en gang udsat for angreb af »den røde baron«, og de værnepligtige Stinger-skytter fik værdifuld træning. Resten



# KONGEN FREDERIK IX (1899-1972)

Ud over Christian IV har Danmark kun haft en »søkonge«, dvs. en konge, der interesserede sig for Flåden og holdt af at bevæge sig til søs.

Oldenborgerne var ikke særligt interesserede, og af Glücksborgerne har det foreløbigt kun været Frederik IX, der var sømilitært orienteret, selvom det skal siges, at Christian X også holdt af søen og i øvrigt var en dygtig og habil sejlsportsmand.

Det fortælles, at prinserne Frederik og Knud allerede som store drenge blev iklædt matrostøj og indgik i kongeskibets besætning, hvor de blev sat til alt forefaldende arbejde på (næsten) lige fod med gasterne. Deres fader Christian X bestemte, at de skulle have en sø-officersuddannelse, hvad der som anført var temmelig usædvanlig inden for kongefamilien.

Det siges også, at Frederik i starten havde sine betænkeligheder ved denne uddannelse, men føjede faderen.

Med søofficersuddannelsen kom kronprins Frederik imidlertid ind på den rette hylde. Han gennemgik en regulær officersuddannelse som kadet og blev premierløjtnant i 1922. Han tjenstgjorde derefter dels ved torpedobåde dels om bord på kystforsvarsskibet PEDER SKRAM.

I 1923 var han om bord på orlogsskibet NIELS IUDEL på prøvetogt blandt andet til Bergen. 1923-24 gennemgik kronprinsen en vide-reuddannelse som søofficer. Efter adskillige udkommandoer til søs blev han kaptajnløjtnant i 1929.

Det var som sådan, at han i 1930 som en af de tre raske prinser om bord på M/S FIONIA foretog en rejse til Siam, Kina og Japan. 1931-



Modtagelseskomiteen var ikke stor, da kongen i går eftermiddag kom til Århus. Havnekaptajn K. Morbech (til venstre) og stabschef, kommandør O. J. Odder tog imod »Dannebrog«, og i det gode vejr – med et par tusinde mennesker på kajen – fik majestæten sig en hyggelig sludder med de to mænd.

34 havde kronprinsen adskillige udkommandoer på torpedobåde og inspektionsskibe. Han blev orlogskaptajn 1935 og var frem til 1937 til rådighed for Søværnskommandoen.

1937 blev kronprinsen kommandørkaptajn og 1939 kommandør. Han blev mere og mere involveret i det almindelige regentarbejde dels på grund af Kong Christian X tiltagende svaghed dels på grund af den tyske besættelse. Det var derfor vanskeligt at finde tid for kronprinsen til at påtage sig arbejde inden for Søværnet.

Da kronprins Frederik efterfulgte sin fader den 20. april 1947 som konge, blev han samtidig admiral. Frederik IX var meget glad for sølivet, og han ville under andre omstændigheder være blevet en

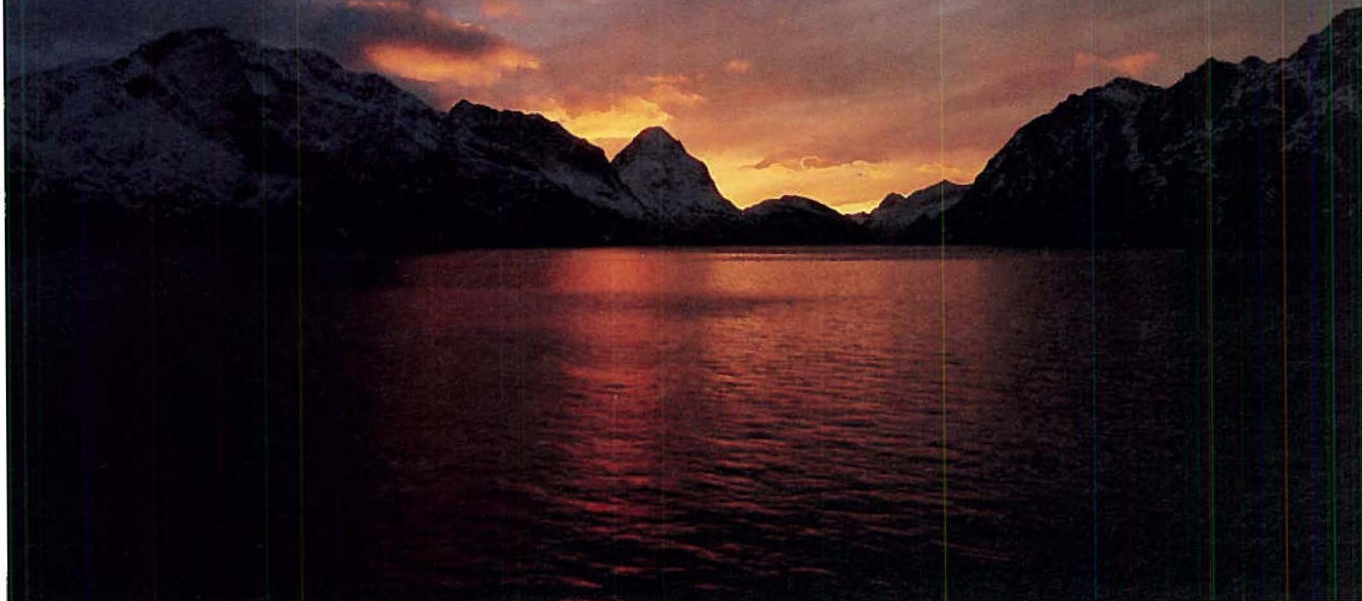
glimrende søofficer. Han havde på mange måder sømandens djærvhed over sig. Kongen havde mange venner inden for søværnet; venskaber han holdt vedlige. Den foretrukne uniform var utvivlsomt søofficersuniformen, senere admiralsuniformen.

Kongen var en god repræsentant for Danmark som søfartsnation og for søværnet som sådan.

Hans Chr. Bjerg  
Søværnets historiske konsulent



# Hvordan det er at sejle



**En beretning fra en der har oplevet inspektionsskibsej-lads på en ny måde uden forpligtelser og vanetænkning. Vi har godt af engang imellem at høre, hvordan vi egentlig går og har det i søværnets skibe.**

Ja så er jeg hjemme igen, – glad og styrket af havluft og gode oplevelser. Jeg har sejlet lidt over en måned omkring Færøerne, og er stadig ikke mæt! Det er livet for mig! Jeg mærker, hvordan rytmen, både havets og skibets, passer mig så jeg blomstrer og trives, – jeg finder min egen rytme i en overskuelig og alligevel meget intens og mættet verden.

Mærkeligt at finde ud af det på så tilfældig en måde.... – Opdage, at der er et sted, hvor jeg for en tid kan passe ind på mine egne præmisser, fungere og skabe min egen plads uden at løbe ind i de sædvanlige, ubærlige nederlag ved ikke at kunne magte opgaven fysisk, som når jeg ellers

har arbejdet. Her skal jeg hverken lave mad, købe ind eller gøre rent, jeg kan hvile mig, når jeg har brug for det, og ellers »lege med de store drenge« i det omfang jeg har krudt og lyst.

Kombinationen af, både at have et sted, der er helt mit eget territorium (mit lukaf), og af altid at have adgang til selskab og gode samtaler, skaber en helt unik situation, som jeg har opdaget bliver meget frugtbar for mig.

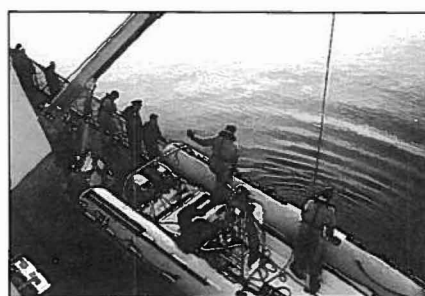
Følelsen, – at lægge sig træt i køjen, trække dyne og tæppe godt op omkring ørerne, lade skibets blide bevægelser løsne og lindre alle ømme steder på krop og sjæl, – lade tankerne drage på langfart, lukke øjnene og lade den indre film med dagens oplevelser tage over. Jeg drømmer helt vidunderlige drømme på sådan en nat.

De gode oplevelser er ikke bare eventyr og spænding, men også de dage, hvor intet sker, hvor alle går lidt i selvsving og nerverne hænger uden på tøjet. De dage, der slider på reserveverne og fordrer mobilisering

af sort humor og den yderste toleran- ce. For mig bliver det en mere hel og ægte oplevelse, også at få den side af sølivet med.

Denne gang er jeg jo ikke helt ny, og har derfor ikke skullet bruge tid og kræfter på bare at finde rundt på ski-





bet og undgå at gå ind i skabe og stores rum. Jeg har endnu en gang fået udvidet min bekendtskabskreds med ca. 60 mand m/k, og det tager selvfølgelig sin tid, før paraderne og den yderste fernis er blevet slidt af, og det rigtig begynder at rykke, men med en hel måned til rådighed, er der heller intet, der haster, og jeg kan bare være, – lade tingene ske i deres eget tempo, lade folk komme til mig, bare være åben. – Og de kommer, én efter en..... Nysgerrige, lidt forbeholdne, – så ivrige efter at fortælle, opmuntrede af min interesse og tid til at lytte. Særlige venskaber opstår stille og roligt, – nogen gange spundet af lange samtaler, andre gange, af fælles tavshed over et stykke arbejde vi sammen laver. Man gør sig fortjent til respekt her, den er ikke givet.

Det er utroligt fascinerende, sådan at få indblik i en helt fremmed verden, nå at være der så længe, at det også bliver min verden for en tid. Jeg har rykket ved fordomme og forestillinger jeg har haft om forsvaret og livet til søs. Det er dejligt at opleve, sådan at få et meget mere nuanceret billede af tingene, men det komplicerer også min skriveproces. Det er så dejlig nemt, bare at være ny og begejstret, bare opleve og beskrive en helt ny og massivt anderledes verden. I det øjeblik jeg begynder at opfatte nuancerne, – rigtig at forstå sproget og fatte hvad der bliver snakket om, så ryger enkelheden fløjten, det bliver pludse-

lig meget svært at holde sig til en enkel, positivt beskrivende stil, – i hvert fald, hvis jeg også skal være helt ærlig. Men hvordan kan man vide det på forhånd? Jo, hvis jeg havde tænkt lidt længere, kunne jeg jo ha' sagt mig selv, at det ville gå sådan. Men nogen gange er jeg bare nød til at opdage tingene i praksis, for at se lyset.

Nu har jeg så igen skrabet bunker af billeder og tekst sammen, sidder og prøver at få hoved og hale på det hele. Jeg har fremkaldt alle mine film, og der er noget på alle strimlerne, denne gang er det meste i farver. Jeg søger stadig et sted at kopiere, men det løser sig vel hen af vejen.

Hvor er det egentlig jeg vil hen? – og hvordan kommer jeg så det? Det er vist lidt typisk for mig, sådan at kaste mig ud i et projekt, uden helt at have defineret grænserne på forhånd. Nu sidder jeg så i saksen, projektet med min bog om søværnet i Nordatlanten kører, og jeg må bare hænge på. – Behøver jeg at sige, at jeg elsker hvert minut?

Der sker noget med mig i hele denne proces, en masse ting begynder at give mening, som før har hængt og flagret lidt løst og umotiveret i mit liv, jeg mærker trådene samles, og det er en god, sund og stærk følelse.

Måske ikke snævert relateret til selve det at skrive om søværnet, men mere produkt af hele processen omkring. At rejse, sejle, opleve og LEVE så intenst, tænder en gnist i mig, som

kaster lys langt ind i dunkle kroge. Det her giver mig for alvor kampånden og livslysten tilbage.

Jeg VIL LEVE, – jeg LEVER !!!

Der er basis for en hel del selvansøgelse i mødet med mennesker på denne måde og på disse præmisser. Der er sgu ingen steder at løbe hen, hvis lugten i bageriet ikke lige passer. Konflikter og spændinger skal bare klares lige på stedet, hvis ikke alting skal gå op i hat og briller. Det er spændende, både at være vidne til, og en del af.

Færøerne som sådan er der ikke så meget at fortælle om, bortset fra, at det hurtigt er overset. Der er vildt og





ensomt og vejret er råt og uforudsigeligt. Mange færinger er meget fjendtligt stemt over for danskere, hvilket er en utrolig underlig og til tider ubehagelig oplevelse. Jeg begynder at forstå, hvorfor det ikke er i særlig høj kurs, i søværns regi, at sejle togter på Færøerne, noget jeg ellers har været ret uforstående overfor. Men jeg har set det hele, både fra havet og fra luften, landet på alle øer, også de mest afsides, med helikopteren, – og der er smukt.

Det er et sted man kunne overveje at tilbringe en sommer i ophøjet ensomhed og fordybelse. Skibet bliver centrum og »hjem« i denne periode, – dobbelt fascinerende og trygt, fordi vi hele tiden er på vej, hele tiden er et nyt sted og alligevel er »hjemme«. En lille overskuelig, flytbar verden, hvor jeg for en tid er nærværende og tilstede i nuet, og samtidig er på så tilpas afstand af mit hjemlige kaos, at jeg kan se på det med nye øjne og en vis portion fändenivoldsk humor. – De får mig ikke, de offentlige banditter, jeg skal vise dem noget andet! Nu er jeg så »rigtigt hjemme« igen, og alligevel går der nok en tid, før jeg rigtigt har fået sjælen med hjem fra det store vilde hav. Lige nu er både strøm og vind gunstige....

Susanne

## Kransenedlægning på Kong Frederik den IX's grav ved Roskilde Domkirke



Den 11. marts 1999 var en smuk forårsdag – måske årets første. Datoen var også 100-års-dagen for Kong Frederik den IX's fødsel.

Datoen blev markeret ved flere officielle og uofficielle højtideligheder rundt om i landet. En af disse var en kransenedlægning på kongens grav ved Roskilde Domkirke arrangeret af Sø-Lieutenantselskabet og Søofficers-Foreningen ved kirkeværgen hr. Keld Winkelmanns mellemkomst. Kransenedlægningen blev forestået af de to foreningers formænd, repræsentanter for bestyrelserne og fire orlogsgaster, velvilligt stillet til rådighed af korvetten Olfert Fischer.

Kransenedlægningen blev indledt af formanden for Søofficers-Foreningen, der holdt en kort tale, hvor han sagde:

»Vi er samlet her i dag i anledning af 100-års-dagen for Sømandskongen Frederik den IX's fødsel. Kongen er forskånet for at opleve den delvise nedlæggelse af flåden, som den siddende regering lægger op til. Ikke siden englænderne i 1807 røvede vor flåde, har det set så sort ud. Det er trist, at manglen på ydre fjender formår vore egne beslutningstagere til at gøre arbejdet. Det er som om, man har glemt, at næst efter Gud den Almægtiges forsyn hviler Danmarks selvstændighed, fremgang og velfærd på Flåden.

Kong Frederik den IX var søofficer og livslangt menigt medlem – for Kongen var også en ydmyg person – af vore to foreninger. Vi vil i ærbødig erindring og til minde om Kong Frederik den IX nedlægge to krans.

Herefter blev de to krans nedlagt under udfoldelse af det behørigt ceremoniel.

Sø-Lieutenantselskabet  
og Søofficers-Foreningen

### Hjertelig tak

til alle for venlig deltagelse og opmærksomhed,  
og for de mange smukke blomster ved min elskede mands,

**ME BA Willy Andersen**

**MAS HLM**

bisættelse d. 17 maj 1999

Venlig hilsen  
Jonna og familien

# Søværnet kan tjene lidt på en charter til Færøerne

**Inspektionsskibet »BESKYTTEREN« under forhandling. Denne artikel er gengivet fra Bladet »Søfart« – med det formål at illustrere i hvor høj grad det samlede erhvervsliv blev berørt af regeringens udspil efter Forsvarskommissionsrapporten som oplæg til de forsvarsforligsforhandlinger, som nu har ført til et forlig, hvis indhold er kommenteret andetsteds her i bladet.**

Inspektionsskibet BESKYTTEREN, som nu ligger oplagt i Frederikshavn og står foran udfasning, får måske et uventet come-back i farvandet omkring Færøerne. Søværnet forhandler nemlig med færingerne omkring en charteraftale for det aldrende inspektionsskib, som i givet fald skal fungere som vagt- og redningsskib, indtil en nybygning til Færøerne er klar.

Ifølge den konstituerede direktør for Vagt- og Bjærgningstjenesten på Færøerne, Elmer Højgaard, vil der, hvis aftalen falder på plads, blive tale om en bare-boat charter med en færøsk besætning på 18 mand. BESKYTTEREN har siden nytår ligget ved Flådestation Frederikshavn i oplæg og med udsigt til, at skibet udfases i tråd med det nye forsvarsudspil fra regeringen.

Skal skibet til Færøerne, vil det ifølge Elmar Højgaard tage mellem 6 og 8 uger at gøre skibet klar, idet en del af det militære udstyr om bord skal afmonteres.

BESKYTTEREN er bygget på Aalborg Værft i 1976 og har siden da været beskæftiget i Nordatlanten ved Færøerne og Grønland, dog afbrudt af en større ombygning i 1985-86. I militær udgave har skibet haft en besætning på 59 mand.

## Nyt Skib

Det nye vagt- og redningsskib til Færøerne, som har været sendt i udbud til 20 værfter over hele verden, vil tidligst kunne leveres i september næste år, og til en væsentlig højere

pris end de 63 mio., som Landsstyret har afsat på budgettet.

Billigste bud på bygning af det 63 meter lange skib er kommet fra et kinesisk værft, som kan levere skibet for 72 mio. kroner. Dyrest er et norsk værft med 116 mio., mens Torshavnar Skipasmidja bød ind med 99,5 mio. på den oprindelige specifikation, en pris som er blevet til 110 mio. efter forhandlinger og forskellige ekstraarbejder.

Det norske værft Myklebust nævnes som favorit til at få ordren på det nye skib med en pris på oprindeligt 88 mio. som nu er blevet til 96 mio. kroner, og med hurtigste levering: september næste år. Før det kommer så vidt, skal Lagtinget dog først bevilge de ekstra 33 mio. kroner, som er nødvendige. Samtidig skal Lagtinget også tage stilling til ansøgningen om penge til at chartre BESKYTTEREN. Elmar Højgaard forventer, at politikerne vil tage en beslutning om bevillingerne i løbet af en måneds tid.

På Færøerne har planerne om at bygge et nyt vagt- og bjærgningsskib i øvrigt skabt en del debat. Mange sagkyndige mener, at skibet er for stort og for overdådigt udstyret til den tiltænkte opgave. En mindre nybygning og en renovering af det eksisterende vagtskib TJALDRID vil være en bedre løsning, lyder vurderingen mange steder i det maritime erhverv på Færøerne.

## Søværnet slankes

Debatten på Færøerne er dog for innet at regne imod den strøm af prote-



ster, som regeringens forsvarsudspil har udløst herhjemme. Udspillet lægger op til en samlet besparelse på 3,7 mia. kroner over de næste fire år og et farvel til 4.000 jobs i de tre værn. For Søværnet alene betyder besparelserne, at krigsstyrken reduceres fra 8.400 til 7.300 mand. På materiel siden får BESKYTTEREN følgeskab ud i mørket af 10 missil-torpedo-både af WILLEMOES-klassen, to minelæggere af FALSTER-klassen, samt to af i alt fem ubåde. Derudover er det planen, at Sundets Marinedistrikt nedlægges sammen med Stevnfortet. Endelig skal Grønlands Kommando til Nuuk og igennem en generel slankekur.

Den foreslåede slankekur i Søværnet vil få afsmittende virkning på de danske reparationsværfter, ikke mindst Aarhus Flydedok A/S, som siden 1992 har stået for vedligeholdelsen af de danske ubåde på en 10-års kontrakt med Søværnet. Værftet har til formålet investeret i alt 25 mio. kr. bl.a. i en ekstra hal, ligesom to af søværnets flydedokke har fast station ved værftet.

# Søværnets fire nye super-fleksible kuttere

**Danyard-Aalborg har netop afsluttet endnu en leverance til Søværnet, som har overtaget fire skibe bygget af glasfiber. Dermed runder Danyard-Aalborg sammen med Søværnet det skarpe hjørne med 25 glasfiber-enheder leveret siden 1987, da FLYVEFISKEN som det allerførste blev afleveret.**

Den aktuelle levering gælder MSF-enhederne fra no. 1 til no. 4, som nu er overtaget af Søværnet og under våbenudrustning ved Flådestation Frederikshavn. Skibene er de nye særdeles fleksible enheder, der kan bruges som selvstændige skibe eller som minerydningsenheder, der fjernstyres fra StandardFlex-skibene.

## Fleksible

MSF forkortelsen står for Mindre Standard Fartøjer og de skal »samsejle« med MRD-enhederne. MRD står for Mine Rydnings Drone. De nye kan også bruges som minerydnings-skibe, der fjernstyres (ubemandet) fra StandardFlex-enhederne. Ideen med de nye skibe er at udnytte de skibe, som i fredstid ligger stille i venten på en krigssituation. Det er tilfældet med MRD-enhederne, som ikke kan

bruges til andre formål i fredstid. MSF-enheder kan udnyttes langt mere fleksibelt. Enhederne er større og de har fået aptering og kan derfor sejle »hjemmefra« på selvstændige opgaver. Skibene kan også udstyres til forskellige opgaver fra farvandsovervågning til miljø-opgaver og minerydning, som den mest komplicerede opgave. Alt sker med udrustning i en container, der placeres på agterdækket. Containeren/ne har samme modul som de, der benyttes på StandardFlex-enheder.

## Fire skibe

Ordren på de fire skibe, som nu er afleveret, kom i hus i april 1997 efter sejlads med en prototype. Danyard-Aalborg og Søværnet byggede simpelthen en prototype, som blev prøvet med forskellige typer fremdrivning og med forskelligt

udstyr om bord. Erfaringerne fra disse sejlads er nu sendt til søs i de fire MSF-enheder.

De måler 26,5 m.o.a., og har et displacement på 125 tons. De er bygget i glasfiber-sandwich (glasfiber på hver side af et kernemateriale). Maskinanlægget er to Scania-enheder af typen DSI 1474, der udvikler 360 kW. De to maskiner driver én Schottel PumpJet, en waterjet, der kan dreje 360° rundt.

Der er aptering til otte personer i MSF-enhederne. De fire enheder er Danyards nybygninger nr. 279, 280, 281 og 282.

## Erstatning

De nye skibe skal indgå i et all-round beredskab, og det er tanken, at de på længere sigt skal erstatte de såkaldte Y-kuttere. Kutterne, der alle har ø-navne, står i dag for en stor del af farvandsovervågningen, og de kan ikke bruges til ret mange andre opgaver. Videre er kutterne ved at have 30 år på kølen med BARSØ som første enhed, der blev leveret fra Svendborg Skibsværft i maj 1969. 1969-serien på seks enheder, blev suppleret med tre enheder i 1973.

Citeret fra Bladet »Søfart«

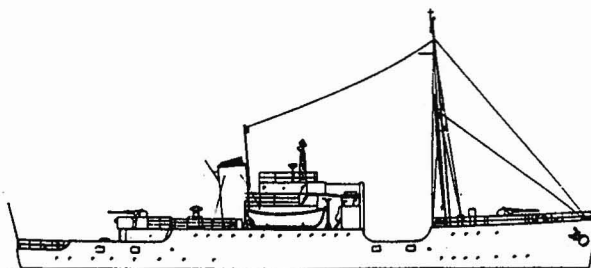
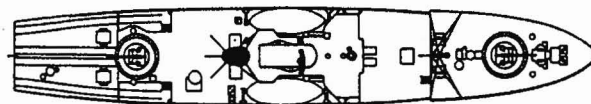
## Minelæggeren LINDORMEN

Jeg søger kontakt med besætningen fra togtet 1959/60. Det var et godt og minderigt togt, som det er værd at mødes om igen!

Det drejer sig derfor om alle i besætningen – både officerer, befalingsmænd og den øvrige besætning af værnepligtige og frivillige. I januar 1999 var det 40 år siden, at den værnepligtige besætning blev indkaldt, så det kunne være sjovt, at vi alle kunne mødes igen, – høj som lav – alle der var med på togtet 1959/60.

Jeg venter på mange svar. Venlig hilsen

**Ib Gylling Møller, TPKP 434809,  
Brobjerg Parkvej 1, 8250 Egå, tlf.: 86 22 97 05**



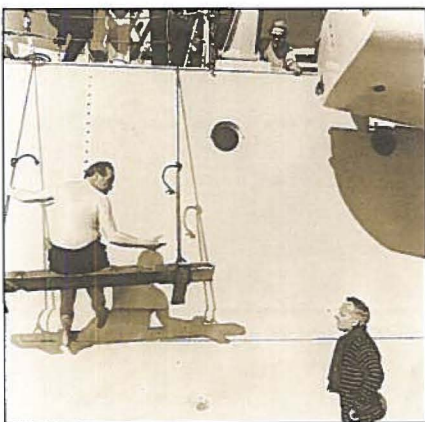
# Flådens Friske Fyre – en film

**Dirch Passer synger fra styrehuset og besætningen, Ove Sprogø og Poul Hagen, spiller banjo på fordækket af den navnkundige fiskekutter »Hanne II« på vej til hjemhavnen i Hundested. De tre glade gutter aner endnu ikke det skrækelige der venter dem :- indkaldelse til marinen. De må forlade alt hvad de har gang i og ofre alt på forsvaret af nationen. Alle gode kræfter hjælper og det truende kaos vendes til en velordnet fremtid for alle involverede parter. Det viste sig at man i Marinen havde hjertet på rette sted – og i bund og grund var til for at hjælpe samfundet – også de civile sider af det. (Det er vi stadig!)**

Sådan omtrent kan man omtale den efter seertallene mest populære militære komedie fra 60'erne, Flådens Friske Fyre, som er oversat til de to hovedsprog og sendt ikke mindre end 5 gange i danske fjernsynskanaler i de senere år.

## Solkongen og Dirch

Filmen er produceret af Henrik Sandberg, direktør for Merry Film A/S i kompagniskab med Dirch Passer. Den er dirigeret af Finn Henriksen, klippet af May Soya og drejebogen er, som ved de fleste af de andre såkaldte soldater-kammerater-film, skrevet af Carl Ottesen eller Lillebror, som han hed blandt venner. Fotografen var et kapitel for sig selv.



Henrik Sandberg, producer og Finn Henriksen, instruktør diskuterer vandgang

Han hed N:N: og var Carl Dreyers foretrukne fotograf i de sene år. Hvis man kigger godt efter i filmen, der stadig kan lejes og købes i videoudgaven, så er der hele vejen igennem skabt gode billeder af den hverdag, vi andre gik rundt og fandt lidt kedelig og almindelig. En sand kunstner fornægter sig ikke – der er billeder at hente i selv de mest banale omgivelser.

Det var naturligvis ikke kun fotografen, der var førsteklases, men som et meget til sig sugende medlem af produktionsteamet, kunne jeg ikke lade være med at beundre den professionalisme, der kendetegnede næsten alle involverede. Arbejdsmetoderne og specielt omgangstonen var naturligvis helt anderledes end den, vi var vant til på korvetterne – jeg mener den lodrette kommunikation – den vandrette var nok bedre i filmselskabet, hvor man ikke havde en dårlig medarbejder mere end fem minutter for meget.

## Fiktion – krigen om sjælene

I skrivende stund raser mediekrigen om verdensopinionen under NATOs afstraffelse af Milosovics til fordel for de næsten udrensede etniske albanere i Kosovo. Alle sejl er sat til og Danmark er faktisk i krig i kraft af den Nordatlantiske Traktat, vi har undertegnet i 1949. I CNN kører in-

formationsstrømmen i stigende tempo – og alle både tilhængere og modstandere kan øse deraf. Det er den moderne form for dokumentarisk fiktion – en slags kunst, vesten har udviklet som svar på og afbalancering af den knusende og allestedsnærværende misinformation og psykologiske krigsførelse, det daværende Sovjetunionen konstant havde kørende mod de vestlig demokratiers befolkninger. Alle de nyttige idioter, der i vesten troede på den sovjetiske propagandamaskines budskaber, var enten utroligt naive eller også ufatteligt kyniske – men det er en anden historie.

Vi skal bare huske, at filmen, der her er emnet, blev produceret i den tid, der kulminerede i 68-oprøret, hvor de meget unge og meget nyttige idioter var lige ved at vælte den del af verden, der producerede madvarer og penge til sikring af den andel del af verdens overlevelse. Man så jo hvordan det gik – og går.

## Ansvar for filmens ideologiske indhold

Derfor var det ikke helt let for mig, der efter 3½ måneds kursus i USA, som Korvetten TRITONs yngste officer at overtage ansvaret for drejebogens tilretning til sømandssprog



Dirch og Ove udfører vandgang – temp. 11 grader C



Kendt banjermester og skydelærer

og senere, som Søværnskommandosens repræsentant på optagestedet, også ansvaret for filmens ideologiske indhold, som man udtrykte det overfor mig, inden optagelserne startede ombord.

### **Aldid solskin til de lyse scener**

Filmselskabet havde lejet hele Lynæs Kro og en fiskekutter til daglig transport til TRITON, der havde sit faste ankerhul lige syd for Lynæs Sand om natterne. Som forbindelsesofficer med videre var det min opgave at sejle med ind om aftenen for planlægning af næste dag. Til at begynde med var der en ret spændt tone på de lidt lavere niveauer. Henrik Sandberg eller »Solkongen« som de kaldte ham, fordi han altid fik solskin til sine lyse scener, havde qua alle sine foregående »soldater-kammerater-produktioner« naturligvis ikke noget imod militære personer. Heller ikke de folkekære skuespillere, men stræberne på vej op troede vel, at man kunne score points ved at nedgøre disse skrækkelige og krigsliderlige personer i uniform.

Så den største prøve var den første gang, der skulle være optagelse ombord med replikker. Jeg havde selvfølgelig forberedt mig lige så grundigt som skuespillerne og kunne den del af drejebogen udenad. Men hvad skete. Alle nærmest skreg af grin over de tre helt nye forslag, Dirch kom med til, hvad han skulle sige i den scene.

Da alle havde grinet af og Finn Henriksen afsøgt »miljøet« for eventuelle supplerende forslag og sammenholdt det hele med drejebogens ved-

tagne almindeligheder, kiggede alle med forskelligt motiveret forventning på den unge søløjtnant, der havde lidt travlt oppe i hovedet. Skulle jeg på stedet foretage en vurdering af det eventuelle »ideologiske indhold« til gavn eller skade for Flåden, rekrutteringen og regeringens anelse – eller skulle jeg lægge vægt på, at filmen skulle være morsom uden tanke for fortænkt ideologisk påvirkning af en eller anden art?



Kendt folk i radiatorummet

### **7 km. råfilm blev til 2,8 i biografen**

Jeg valgte »klappofonen«. Det vil sige de replikker, der vakte mest jubel. Det fik alle til at ånde lettet op – og samarbejdet (for-) blev inspirerende og særdeles målrettet hele filmen igennem. Senere lærte jeg gennem en uges medvirken ved klipningen på Risby Studierne, at filmens eventuelle ideologiske drejning laves på klippebordet, hvor instruktøren og klippedamen (m/k) kan få næsten hvad som helst ud af råmateriale. Vi »skød« godt 7 km film, og den færdige biografudgave var på 2800 meter. Jeg havde ikke haft en ærlig chance for at påvirke eller rettere at forhindre nogen i at skævvride det færdige resultat, hvis det var det, de havde villet.

Dengang som nu er der kun en måde at være med til at »styre« tingene, sammen med pressen i en retning – så ikke klare fejl kommer til at påvirke den offentlige mening i en forkert retning til skade for alle parter. Også mediet tager nemlig skade i en sådan situation.



Dirch dirigerer danseundervisningen på fordækket

Det er helt naturligt for os, som har prøvet det i mange år, at oprette et tillidsforhold til producenten/instruktøren/journalisten. – Alt andet end sandheden, fra begge sider, bringer mere skade end gavn – i længden.

Den storpolitiske situation har stor indflydelse på det, vi beskæftiger os med i den – store eller lille – del af fritiden, der anvendes til ikke-planlagt indtagelse af tilfældige nyheder og afstressende morskab. Det er faktisk efter min mening her en stor del af den offentlige mening skabes. Det drejer sig nemlig om den (politisk) hellige del af meningsdannelsen, der hvor vanetænkningen ikke er fremherskende – det mest interessante for de fleste politikere – der reagerer på det, de tror deres potentielle vælgere forstår og derfor måske stemmer anderledes næste gang..

Mon ikke vi skulle se at få produceret nogle tidsaktuelle film, der viser hvor meget, der trods de radikales korstog mod forsvaret, er brug for dette forsvar – ikke mindst der, hvor det dagligt gør ondt – på havet.

Sven Voxtorp  
(Tidligere med-instruktør)

# Gudstjeneste på Dohrn Banke



**På Dohrn Banke i Danmarkstrædet blev der søndag den 7. marts 1999 – i et for årstiden og området godt vejr – afholdt gudstjeneste ombord på inspektionskibet VÆDDEREN.**

Gudstjenesten blev forrettet af orlogspræst Laurids Korsgaard fra Frederikshavn, som indledte sin prædiken således:

»Der er to ting, der kan fylde os med både ordløs lykke og bundløs angst. Det er mødet med naturen og mødet med vort medmenneske. Netop i mødet med naturen og med vort medmenneske møder vi vort livs virkelighed. Den virkelighed, vi har så svært ved at bevare kontakten med, fordi der ligesom er kommet membraner mellem den og os, computermembraner, mediemembraner, de høflige omgangstones membraner,

ligegyldighedsmembraner. Alt det, der nok gør livet lettere, men også skaber afstand mellem os og virkeligheden, gør, at det er svært for os at leve det virkelige liv.

Sådan er det også her ombord. Et stærkt skibsskrog isolerer os fra havet, isen og kulden. Og vi omgås hinanden høfligt og korrekt, så vi kan holde hinanden ud. Gudskelov for det.

Alligevel er vi tættere på virkeligheden her, end vi vel oftest ellers er. Det afsløres f.eks. af den omhu, vi lægger for dagen, når det gælder sikkerhedsrutiner her ombord. Tænk på, hvor stor en del af jeres arbejde, der i virkeligheden drejer sig om at sikre jeres eget og hinandens liv. For vi ved jo godt, hvor alene vi er heroppe, hvor store kræfter vi er oppe imod. Når vi står ved rælingen og falder i staver over mægtige Atlanterhavsdønninger, ser på isen og tænker på, hvor kort tid vi ville kunne klare os derude sammen med sæler-

ne, så ved vi godt, hvor små og afmægtige vi er, hvor lidt vi egentlig kan.

Det sætter store tanker i gang. Tanker om, hvor små vi er i den verden, der er uendelig meget større end os. Tanker, som kun kan munde ud i tavshed. For hvem af os magter at tale om skønheden, voldsomheden og truslerne, vi ser for os. Men det, vi ikke magter at sætte ord på, arbejder vi så ihærdigt med, når vi som små mennesker f.eks. indøver sikkerhedsrutiner i respekt for de naturkræfter, der er uendelig meget større end os selv. Jo naturen møder vi heroppe. Den maser sig på med mægtige kræfter.

Og vort medmenneske møder vi her ombord – tæt på. Vi har hinandens liv i vore hænder. Sløser vi med en opgave, kan det få fatale følger for os alle. Vi må kunne stole på hinanden, til tider i de mindste og afgørende detaljer. Vi lever tæt sammen og skal kunne holde hinanden ud. En enkelt forkert bemærkning kan spolere dagen for en anden. En enkelt oplagt og venlig bemærkning kan redde samme dag. Vi har både hinandens liv og gode humør i vore hænder. Også vort medmenneske maser sig på med mægtige kræfter.

Sådan er vi omgivet af både livets magt og dødens magt.....«

Gudstjenesten foregik i cafeteriaet med deltagelse af størstedelen af den vagtfrie besætning, som efter 2 salmer, trosbekendelse, prædiken, fadervor samt velsignelse og sluttelig chefens »Gud bevare Dronningen« kunne høre skibsklokken kime søndagens ceremoniel for afsluttet.

Den resterende del af søndagen kunne så gå med bl.a. at spekulere på orlogspræstens ord!.... Og tiden frem mod togtets afslutning 5. maj 1999.

VÆDDEREN



# Søværnets Teknikskole udnævner

.....  
Den 16. februar 1999 udnævntes 10 sergenter af maskinlinien til løjtnanter af maskinlinien af reserven.



De 10 udnævnte officerer sammen med Chef for Søværnets Teknikskole, Chef for Maskinteknisk Kursus, Faggrubeleder Maskin

Udnævnelsen fandt sted ved en højtidelig lejlighed ved Søværnets Teknikskole. Her har nemlig de 10 vakse og velkvalificerede elever, som vi ser på det udmærkede foto på denne side, gennemgået uddannelsen til reserveofficer. Denne afsluttedes efter gennemgang af Teknisk Reserveofficers Kursus (TKM 41), der i løbet af kun 6 uger har bibragt eleverne den viden og de færdigheder og ikke mindst holdninger, der kvalificerer dem til at udøve generelle ledelsesfunktioner som maskinvagthavende i Flådens skibe.

Til stede ved udnævnelseshøjtideligheden var et stort antal pårørende, hvoriblandt man så en

pensioneret maskinofficer. En repræsentant for Reserveofficersforeningen i Danmark havde også overværet den smukke ceremoni, som han bidrog væsentlig til ved at overrække en erindringsgave til den af eleverne, der havde gjort sig mest fortjent til hæder for at have udvist godt kammeratskab under uddannelsen til reserveofficer. Det var løjtnant af reserven Nicolaj Andersen, der nød denne ære i form af et armbåndsur som påskønnelse.

Efter udnævnelsen har de 10 officerer tiltrådt tjeneste ved 1., 2., 3., 4. og 5. Eskadre.

Søværnets Teknikskole

# Sprængningen

**Denne artikel er skrevet af forhenværende minedykker Bruno Müller, Flådestation Frederikshavn. Den har været bragt i medlemsbladet for Dansk historisk Dykkerselskab. Den bringes her i noget forkortet udgave med forfatterens tilladelse. Sprængstoffet er der endnu!**

Umiddelbart efter krigen dumpede de Allierede store mængder tysk ammunition i danske farvande. Et af disse dumpningsområder viste sig senere uheldigt valgt, og var årsagen til nok den største undervandsentreprenøropgave i Danmark. En opgave, der skulle vise sig at blive langvarig og også dramatisk. Bruno Müller deltog i kontrolarbejdet og beretter her om en hændelse, som fandt sted den 5. juni 1969, hvor det nær var gået helt galt. Artiklen er skrevet på opfordring, kun støttet af egen hukommelse og diverse avisartikler. Der ligger ikke rapporter eller andre tilsvarende dokumenter til grund for beretningen.

Efter tyskernes besættelse af Danmark gik det meget stærkt med at nedskyde, destruere og ødelægge alt, hvad der var af tyske efterladenskaber. De Allierede og Den danske Stat udlagde bl.a. områder i danske farvande, hvor man sænkede ammunition af forskellig slags, lige fra småammunition til granater og flybomber. Nogle steder blev der dumpet

granater og flybomber med forskellige giftgasser.

Da de adskillige tusind tons ammunition var blevet sænket i de forskellige dumpningsområder, bekymrede man sig ikke længere om disse enorme mængder sprængstoffer, der lå sikkert og godt uden at genere os mennesker og vores miljø.

Der skulle ikke gå mere end knap

tyve år, før de problemer man skaffede sig af med, kom tilbage. Det skete i dumpningsområdet i Kalø Vig nord for Århus, populært kaldet Koral Dyb, hvor man havde sænket store mængder især flybomber og anden ammunition.

Da Studstrupværket var projekteret og byggeriet påbegyndt, skulle man finde ud af, hvordan man kunne få sejlet brændsel, især kul, til værket

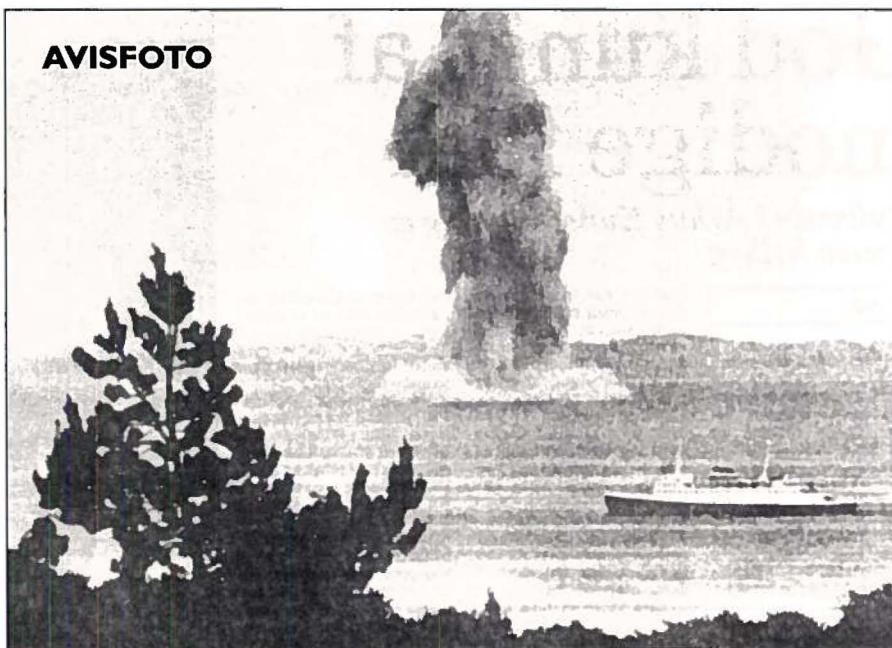
; vid-  
dum-  
n på-  
se, at  
uft, at  
gsar-  
er, in-  
e de  
t jeg

husker var der kun én, der skulle betale – det var Midtkraft.

Omkring 1965 blev de første undersøgelser med minedykkere fra Søværnet foretaget. En af minedykkerne var Ejvind Hansen fra Frederikshavn, der nu er pensioneret og bor i Sæby. Efter forundersøgelsen var man klar til det egentlige oprydningsarbejde, som skulle udføres af et tysk bjærgningsfirma med tre skibe og en del dykkere.

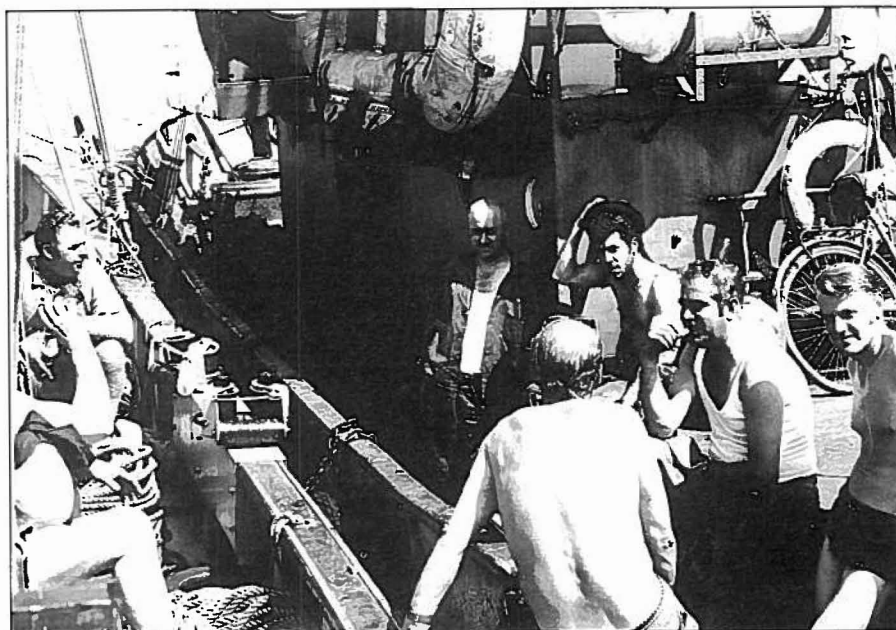
Der blev dykket med hjelmdykkere. Bjærgningsfirmaet havde en ret stor pram til at lægge de optagne bomber og anden ammunition i. Søværnets kontrolhold opererede fra orlogskutteren Y 359 – en trækutter fra Flådestation Frederikshavn, med skipper Arne Porsmose, maskinmand Palle og fire værnepligtige. Minørholdet var kaptajnløjtnant Rene Holst Nielsen, (fyrværkeren) og tre minedykkere, O.P. Hansen, Whalsten og jeg selv. Som det fremgår af holdets sammensætning, var der ingen lineholder med. Dengang foregik næsten al dykning solo, da der ellers ikke var den fornødne dykkertid til, at vi kunne få en effektiv arbejdsdag.

Vores grej bestod af Dräger 3x7 ltr. Flasksæt, også kaldt »havelågen«,



Århus-bugten 5. juni 1969. Dumpet ammunition fra anden verdenskrig springer i luften og ryster huse i flere kilometers omkreds. En vandsøjle på 250 meter af slam og mudder rejser sig fra Koral-dybet og sætter en flodbølge i gang. DSB-færgeren befinder sig på nogenlunde betryggende afstand fem-seks sømil fra eksplotionen. (Foto: Jørgen Holm)

# i Kalø Vig 1969



Y359 og den tyske Z på siden for at drøfte dagens arbejde. Den tyske sprængstofmeister Heinz i undertrøjen

»radiatoren«, »stakittet« o.s.v. Foruden det havde vi vores umagnetiske 2x10 ltr. Minedykker-flaskesæt U.S. DIVERS AQUA LUNG, som var endnu tungere end »havelågen«. Vores luftkompressor var en BAUER med en totakts ILO motor. Om sommeren gik den ret tit i stå, når det var varmt, – men så var vi fri for at høre på den uhyrlige larm, der gjorde al tale på dækket besværlig.

For at få en sikker sejlroute op til Studstrupværket, skulle der også være en sikkerhedszone i begge sider af ruten, – som jeg mener var 120 meter. Jeg kan ikke huske, hvor lang ruten var, men den var adskillige sømil. I starten var det nemt at finde bomberne, som lå koncentreret i bunker, da de var blevet dumpet fra en pram med en bund der blev åbnet, således at det hele faldt ret præcist på bunden. Ruten var på kortet inddelt i felter på omkring 150x150 meter – der var mange felter. Det var et stort arbejde, og mange gange tvivlede vi på, at det kunne fuldføres indenfor en tilfredsstillende tid, som med et forsigtigt gæt nok var omkring 10 år!

Efterhånden som vi sammen med tyskerne fik det meste af de store koncentrationer væk, begyndte den egentlige finkæmning af bunden med snurretov. Omkring hvert felt skulle der udlægges snurretov – fra hvert af felternes side skulle der hives hjem på spillet, hvilket tog meget lang tid, da der uafbrudt var hold. Dykkerne måtte arbejde med at få holdet »frit« og derefter stige op og hente afmærkningsgrej, hvis det var en bombe. Når tyskerne havde fjernet bomberne, som vi havde afmærket, skulle hele processen i feltet gentages. Sådan kunne det blive ved i lang tid med bare et eneste felt, indtil feltet kunne erklæres »renset«.

Bjærgningsselskabet, der havde starten på opgaven, blev på grund af uenighed med Midtkraft udskiftet med et andet tysk selskab. Jeg mener, at de blev fyret. Efter ca. fire års arbejde har regningen nok været så stor, at man fra Midtkraft spurgte, om bomberne nu var så farlige. Der var ingen tvivl om, at man gerne så arbejdet nærme sig en afslutning, selvom man havde fået lov til at sejle med større skibe op igennem ruten,

da en del af ammunitionen var fjernet.

Man ville fra Midtkrafts side gerne se effekten af bombernes sprængningskraft. Det blev derfor aftalt, at vi skulle udtage nogle af de fundne bomber, som skulle filmes, når vi sprængte dem ved Vulf's Flak, som ligger ca. 8-9 sømil syd for Kalø Vig. Operationen skulle finde sted den 5. juni 1969 om morgenen. Vi sejlede fra Århus havn sammen med tyskerne, som vi havde gjort så mange gange tidligere. Der var lidt utilfredshed hos minedykkerne over, at vi skulle arbejde en grundlovsdag, da vi kunne have udført sprængningerne en anden dag.

Arbejdet bestod i, at tyskerne tog bomberne op ved bøjefmærkningerne, og vi fik dem om bord på kutteren. Derefter sejlede vi til Vulf's Flak, og fik dem på plads til sprængning. Jeg mener, at vi sejlede 2-3 ture, hvor vi under turen gjorde klar med ladningerne og var klar til at dykke, så snart vi var fremme. Vi arbejdede på ca. 8 meter vand, og der var havblik. Medens jeg sad og ventede på ladningen, som jeg skulle ned med, mærkede jeg og de andre et hårdt »ryk« i båden. Der var ikke noget at se, som kunne være årsag til »rykket« – ikke før vi kiggede op mod Kalø Vig – hvor det var som om hele havet havde rejst sig. Vi var klar over, at der var sket en meget stor sprængning.

Tyskerne lå i området med dykkere, hvor sprængningen var sket. Det varede ikke længe, før der var kontakt til dem. De oplyste, at der ikke var nogen i vandet, da sprængningen skete, men at de havde fået et »smæld«. Samtidig blev Søværnets operative Kommando orienteret. Det er for omfattende her at fortælle om al den tumult, der blev resten af dagen.

Til aften havde man et nogenlunde overblik over det skete – der var ingen kommet til skade – og der blev

gjort klar til at finde ud af årsagen. Man ville næste morgen starte en undersøgelse med minedykkerne i området, hvor eksplosionen var sket. Denne morgen havde orlogskaptajn Ulf Henriksen («Jern-Henrik»), chef for Minesektionen på Holmen og vores daglige minørleder, kaptajnløjtnant Bent Andersen, sammen påbegyndt en undersøgelse af det skete. Medens undersøgelsen foregik, skete der noget, som udsatte os alle for en langt større fare end den første eksplosion.

De første tal på mængden af bomber og lignende, der var droppet i Kalø Vig, var 40.000 tons. Det tal har jeg senere hørt ændret til 25.000, 20.000 og 17.000 tons. Men fakta er, at inden sprængningen i 1969 havde vi optaget 9.000 ammunitionsgenstande og 2.000 tons bomber, hvilket havde taget ca. 4 år!

Fredag morgen den 6. juni 1969 gjorde vi klar som sædvanlig, men der var en underlig stemning mellem os dykkere. Vi havde hele aftenen og den halve nat diskuteret den enorme vandsøjle, der var 250 meter høj.

Der var sket en lignende stor eksplosion i 1946, og årsagen til denne var aldrig blevet fundet!

Vi var klar over, at vi havde været utrolig heldige ved, at der ikke var nogen af os i vandet det sted, hvor vi havde dykket i flere år. Den, som var mest heldig, var den tyske dykker. Han var kommet op på dækket 10 minutter før eksplosionen. Det blev senere beregnet, at hvis vi havde været i vandet inden for en kilometer, var vi døde af trykbølgen, og inden for 2-3 kilometer var vi slået bevidstløse, hvilket var det samme, da vi højst sandsynligt ville drukne i bevidstløs tilstand.

Da vi ankom til feltet, hvor eksplosionen havde fundet sted, fik vi feltet markeret med strømbøjer og fik en sidste briefing om, hvordan vil ville udføre dykningerne.

Ved første dykning så vi en masse bomber, der var som sandblæst. Nogle af bomberne var revnet. På havbunden lå der en masse bombestykker og ledninger, og andet, jeg ikke vidste hvad var. Over det hele lå der tonsvis af døde torsk, som sø-



Den pram der benyttedes til de bjærgede bomber sank og den nye i billedet rev sig løs af ankrene i dårligt vejr og drev på land

stjernerne og krabberne var godt i gang med.

De store kampesten var flækkede og spredt ud imellem ammunitionen og bomberne, som var mere eller mindre smadrede. Det havde været en enorm sprængning.

Vi fandt ret hurtigt det krater, hvor eksplosionen var sket og begyndte på næste dykning at måle det op. Det var 4 meter dybt, 25 meter bredt og 60 meter langt! Kraterets form gav en formodning om, at det som var eksploderet, havde ligget i en lige linie på havbunden. Vi fandt ikke noget særligt i krateret, og gik i gang med systematisk at samle ammunition- og bombedele op omkring krateret. Delene blev halet op ombord og skyllet af for at blive undersøgt. Til fyraften havde vi gennemført 1/3 af det afmærkede område.

Der blev arbejdet om aftenen i Århus havn med at undersøge de forskellige dele, som var bjerget. Ud fra kraterets aflange form var det ret sandsynligt, at der var sket en kædereaktion. Med baggrund i kraterets størrelse blev det anslået, at der var detoneret 15-20 tons. Men det var kun et gæt, da man ikke var sikker på, hvad der var detoneret. Man havde dog en formodning om, at det var sket i nærheden af de såkaldte elefantminer. Disse var enormt store og havde en

meget kraftig sprængladning. Vi vidste, at der var sænket 14 af disse miner. Flere af de bjærgede ting tydede på, at det kunne være disse miner, som var eksploderet.

Søndag formiddag kl. 1130 var vi færdige med dykning i feltet og havde fået noget mere op til undersøgelse. Krogen blev hevet op med det samme, og vi sejlede mod Århus. Humøret var nu ved at være på toppen. Bent skipper og Jern Henrik kom ud på dækket og takkede for godt arbejde – selvfølgelig over en »pils«. Samtidig så vi, at tyskerne ikke var lettet endnu, de skulle have en dykning mere. Det blev aftalt, at vi skulle have en pils med dem om aftenen.

Da vi manglede vel 500 meter til havneindsejlingen, blev vi kaldt af Søværnets operative Kommando, der bad os om at vende om til feltet. Da var klokken 1215! – der var sket endnu en sprængning. Ankommet til feltet gik vi på siden af tyskerne, hvor der var en meget trykket stemning. Den tyske dykker, der endnu havde dragten på, sad og græd. Han havde dårligt nok fået hjelmen af efter den sidste dykning, da der skete en eksplosion meget tæt på hvor de lå, og hvor han lige havde dykket.

De to skippere snakkede med Søværnets operative Kommando, og vi blev i området et stykke tid og sejle-

de rundt og undersøgte, om der var noget unormalt at rapportere. Det var der ikke, og vi fik lov at gå i havn. Vi fattede ikke, at vi havde været så heldige en gang til, og da jeg var dykkerleder, snakkede jeg med vore dykkere og meddelte skipper Bent, at vi ville have pause med dykningerne, og det skulle stå enhver frit for at fortsætte med at dykke i Kalø Vig. Der var dog ingen, der meldte fra, og det blev aftalt, at der ikke blev dykket de næste 4 døgn. Denne aftale havde bl.a. sin baggrund i, at de tyske brandrør havde en udløbsperiode på 72 timer, og det var nøjagtigt den tid på nær en halv time, der var gået mellem første og anden sprængning.

Det mest sandsynlige er, at den første sprængning havde igangsat et eller flere urværker. Jeg er overbevist om, at urværkerne har været i gang i den omtalte 72 timers periode, og medens vi har dykket i feltet.

Da vi gik over på tyskernes skib for at snakke med dem, var flere af dem ved at pakke deres grej for at rejse hjem med det samme. Dem, som blev tilbage, tog vi en ordentlig tur i byen med, hvor vi fik snakket godt ud om det skete.

Vi kom i gang igen med det daglige arbejde med at oprense sejlrueten, og sprængningerne kom mere på afstand.

Der blev gjort en del for at få en hurtigere afslutning af opryddingsarbejdet, vi fik f.eks. hjælp af Frømandskorpset, der kom med »ALHOLM«. Vi havde et godt samarbejde med Frømandskorpset.

Man forsøgte sig også med ministrygeren GULDBORGSUND, som udførte »mine-hunting«. MSA 4 kom med en Side-Scan sonar. Vi forsøgte også med Förster sonden, der er en minesøger, som kan bruges langs bunden. Der gik meget tid med afprøvninger, som viste sig mest at være tidsspilde.

Tyskernes desarmering foregik på en helt uansvarlig måde. Man kan kalde det »med hammer og mejsel«. Vi havde besluttet, at vi ikke ville gå på siden, medens de udtog brandrør. Man skal tænke på, at i brandrørlommerne var der Pikrin-syre, som fandtes i næsten alle tyske bomber, navnlig dem, som var fremstillet i den sidste del af krigen. Syren er et berygtet sprængstof, der er temperatur- og stødfølsomt. Syren kan danne salte, når den er i forbindelse med

metaller, hvorved bomberne pludselig kan eksplodere. Man havde også formodninger om, at netop denne Pikrin-syre kunne have været årsag til den store eksplosion.

Vi fik efterhånden bjerget mange bomber i en god rytme, og tyskerne afskibede mange af dem til tysk farvand, hvor man brugte dem til bl.a. vragsprængning – især ved Helgoland. Jeg mener, at der omkring 1970-71 allerede var afskibet omkring 6.000 tons. Det har nok været en fin forretning!

Der var efterhånden kommet en god rotation mellem minedykkerne. Både ældre og nyere dykkere fik en god erfaring med oprensingsarbejdet, som nu havde stået på i ca. 6 år. Arbejdet omfattede den egentlige oprensning, hvor der stadig var meget, der skulle fjernes, og derefter en meget nøjagtig efterkontrol af sejlrueten og sikkerhedszonen på begge sider.

Ligesom hos os havde tyskerne også en del udskiftning af besætning og dykkere. En af de nye tyske dykkere hed Dieter og stammede fra Duisburg. Han var uddannet i »Bundesmarinen«, på skolen i Eckernförde, som minedykker og kampsvømmer. Efter tiden i marinen blev han erhvervsdykker og arbejdede i forskellige firmaer. Han var ansat ved det første tyske firma, der arbejdede med oprensningen i Kalø Vig, men kom ufrivilligt til at stå uden arbejde, da Midtkraft opsagde kontrakten med rederen, Hermann og Harry Heinrichsen fra Flensborg. Efter at have været arbejdsløs i en periode fik han arbejde hos firmaet Wulff, der nu havde fået overdraget arbejdet med oprensningen.

Jeg kendte kun Dieter lidt fra hans første tid i Kalø Vig, men erindrede ham som en god og effektiv dykker, der kunne få noget fra hånden. Dieter og jeg udviklede et godt venskab i både arbejdstiden og i fritiden. Vi talte meget om dykning og udvekslede erfaringer fra marinen. Sproget var ikke nogen hindring, da vi efterhånden talte hinandens sprog ret godt. Jeg fortalte Dieter om sprængningen i Kalø Vig, og at det var uforståeligt, hvordan det kunne ske. Vi brugte en del tid på at diskutere års-



Den tyske dykker Herman på en af de første dykninger fra skibet HUMOR af Flensborg

gen, da han havde et godt kendskab til tyske bomber og brandrør fra sin tid som minedykker. Når vi talte om sprængningen, undrede det mig en smule, at han ret hurtigt forsøgte at »dreje« samtalen over på noget andet. Først senere fandt jeg ud af årsagen hertil, – en årsag som var chokerende for mine kolleger og mig selv. En morgen hvor vi var ved at gøre klar til at sejle til feltet fra Århus havn, blev jeg kaldt ind til skipper Bent, hvor også den tyske sprængstofmester Heinz var tilstede. Jeg fik at vide, at Dieter ikke kom, da han var anholdt af politiet i Århus og fængslet aftenen i forvejen. Han havde meldt sig til politiet, og fortalt at han havde medvirket til at forårsage sprængningen i Kalø Vig den 5. juni 1969. Det, jeg hørte, kunne jeg ikke fatte. Det var mig uforståeligt, hvordan han kunne medvirke til en handling, der kunne have ekspederet os alle ud af denne tilværelse.

Uden at nogen ombord hos os eller hos tyskerne vidste det, fik jeg arrangeret et besøg hos Dieter i arresten. Han var meget nedbrudt og havde en skyldfølelse, der gjorde, at han havde svært ved at tale om det, der var sket. Dieter gav efter nogen beroligelse følgende, overraskende forklaring:

Dieter havde ret mange penge til gode i det forrige firma ved Brødrene. Heinrichsen. Hvis han ville have dem var betingelsen at medvirke i en hævnakt overfor Midtkraft, der jo havde fyret firmaet.

Han blev instrueret om, at han og nogle andre skulle køre over grænsen til Danmark om natten. Ved Åkrogen nord for Århus ville en mindre båd samle dem op fra stranden. Ude på feltet i Kalø Vig skulle Dieter så dykke ned til en af elefantminerne og placere en ladning med urværk. De kunne så nå langt væk før detonationen, som man var klar over ville blive en meget kraftig sprængning

og regnede ikke med, at det nogensinde ville blive opklaret. Det skulle ligne sprængningen sidst i fyrrerne, som formodentlig var en selvdetonation. Den nye sprængning skulle gøre oprensningen endnu mere politisk, således at det blev endnu sværere for Midtkraft at få de fornødne tilladelser til, at større skibe kunne besjle ruten og dermed påføre Midtkraft endnu større omkostninger med oprensningen.

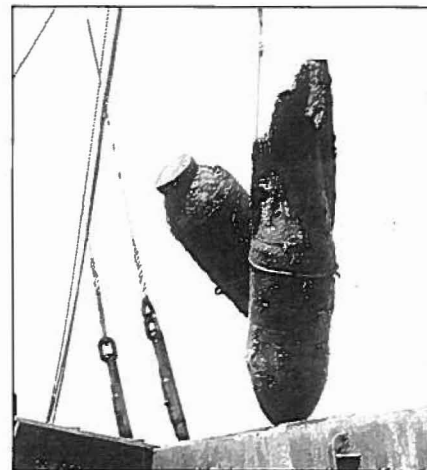
Dieter ville ikke være med til at lægge ladningen på en elefantmine med risiko for os minedykkere, og foreslog, at ladningen blev placeret på en af de små bomber, hvor der var mindre risiko for at starte en kædereaktion, og for at nogen kom til skade. Dieter fik at vide, at danskerne ikke ville være på havet en grundlovsdag, og hvis han ikke gjorde, som han fik besked på, ville han ikke få sit tilgodehavende.

De sejlede så ud ved sekstiden om morgenen den 5. juni 1969 fra Åkrogen. Urværket blev stillet til at aktivere ladningen ca. seks timer senere – altså ved middagstid.

Senere, da Dieter erfarede, hvilken risiko han havde udsat os for, fik han samvittighedskvaler og turde ikke betro sig til nogen.

Samtidig blev han truet af brødrene, og til sidst kunne han ikke bære på det mere, fordi han også færdedes mellem os til daglig. I Århus kontaktede han en sagfører og i tillid til dennes tavshedspligt fortalte han, hvad der var sket. Hvis der skulle hænde ham noget, skulle sagføreren vide den rette sammenhæng. Sagføreren overtalte imidlertid Dieter til at melde sig til politiet, hvor han fortalte alt, hvad han vidste.

Hvorvidt Dieters beretning er sand, eller der står andre bag, eller motivet er et andet, ved jeg ikke. Det eneste, der er nogenlunde sikkert er, at Dieter anbragte ladningen som antændte elefantminerne.



Til tider gik det stærkt for dykkeren med at sætte fast til optagning. Her to 250 kg flybomber på vej til prammen

I den periode Dieter var fængslet, foretog politiet mange undersøgelser. En af dem omfattede teknikken i sprængladningen med urværket – det kunne lade sig gøre, som Dieter havde forklaret.

Efter et stykke tid blev Dieter løsladt, indtil sagen kunne komme for Retten, mod at han afleverede sit pas og søfartsbog. En uge efter ringede han til mig på dykkerskibet. Han følte sig ikke tryk og var på vej ud af landet. Han spurgte, om vi kunne mødes, inden han tog af sted, hvilket jeg ikke mente var en god idé. Et års tid senere kontaktede han mig. Jeg fandt ud af, hvilket land han var i, og at han var i gang som dykker igen. Jeg kontaktede ham ikke igen og har aldrig hørt fra ham siden.

Bruno Müller

# Mil liv som MTB Bisse

Her er dele af en længere beretning om livet i motor-torpedobådene – skrevet med humor og saltsprøjt. Selv om der ikke står noget, der kan mistænkes for at være nostalgisk – kan det godt være, at en og anden af læserne vil få en følelse, der ligger inden for samme kategori!

Det hele startede en dag i 1953. Jeg kommer glad og ædru hjem fra arbejdet, hvor min far siger »Nu kalder Fædrelandet, der er kommet brev, du skal på session«. »Øv, kan vi ikke sende lillesøster Jane, for jeg skal i Prater i aften«. Men ak, det var mig, de var ude efter.

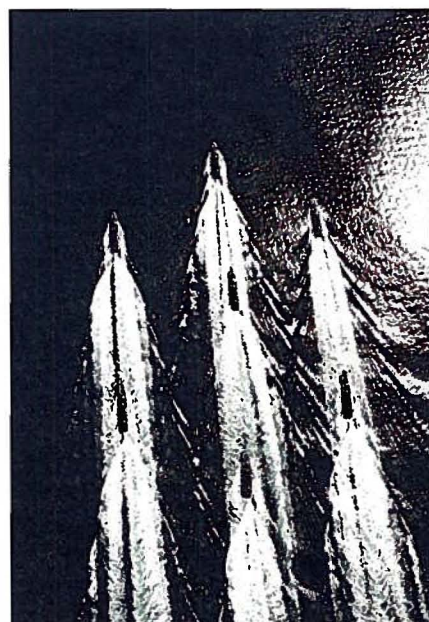
Så oprandt dagen. Jeg skulle møde på sessionskontoret i Nyrupsgade. Jeg kom standsmæssigt på min nye NSU motorcykel, som jeg havde købt et halvt år, før jeg blev 18 år og kunne få det eftertragtede kort. Jeg mener, det var kl. 1000 formiddag. Se, nu havde jeg sat mig for, at jeg ville til Marinen, om så den skulle køre på nødløgne.

Jeg kom først ind i et venteværelse. Der sad nogle andre blege, forskræmte store knægte. Så blev døren åbnet, og en dame af ubestemmelig alder råbte mit navn op. Så skulle jeg først vejes, have målt højden og set på øjenfarven – og så undersøges for, om jeg havde brok – alt imens jeg stod nøgen med pendulet hængende nedad. Nå, hun sagde, jeg var normal, men jeg fik aldrig papir på det. Så blev jeg ført ind i et stort rum, hvor der sad 8 militærklædte personer. På gulvet lå der et håndklæde, som jeg skulle stille mig på med front mod dem. Havde jeg vidst det, havde jeg nok vasket fødderne hjemmefra. Så kom det »navn, alder,



Nyere »motortorpedobåde«

bopæl, sogn, profession« osv. »Flemming Barsdorf, Berndorf som mellemnavn«. Hvertil de sagde, at det var da et sjældent fornemt navn, så jeg kørte den op og sagde »Så kan de herrer godt flette et 'von' ind mellem«. De sagde »Godt« – og det står i mine soldaterpapirer altså:



**Flemming Berndorf von Barsdorf**  
**Vester Fælledvej 67, København.**  
**Født (fødslen rimelig normal)**  
**den 22/2-1935**  
**i Kapernaums Sogn.**

Da de var færdige med mig, kørte jeg hjem og glemte alt om den dag. Jeg var på det tidspunkt i lære som finmekaniker, så selve indkaldelsen blev udskudt, til jeg var udlært. Men jeg glemte at fortælle – nu kommer det med nødløgnene: Se, de 8 »stenstøtter«, der sad der med ordeer og simili og det hele, de spurgte hvilken våbenart, jeg ville ind til, og det kom prompte »Søværnet« Hvorfor? Ja, hele familien har sejlet, om så det var min tipoldemor, var hun i ledtog med både Tordenskiold og Niels Juhl, og på det tidspunkt havde jeg en 24 fods bundgarnsjolle – og sideløbende noget om vand, min far kunne blive søsyg bare af det vand, han vaskede sig i. Hvor meget de troede på mig, ved jeg ikke – for øvrigt har vi aldrig haft en sømand i familien. Men de sagde blot »De hører fra os«. Da jeg gik ud ad døren, og hjertet var

faldet til ro, hørte jeg lige, de sagde »Næste!«.

Jeg kom hjem, og den ene dag efter den anden gik, og jeg glemte alt om session og fædreland. Men så pludselig en råkold og blæsende dag i marts 1956 lå der et nyt brev fra Konge, Fædreland, Søværn osv. Det var til lille mig. Nu var jeg blevet udlært og tjente rimelig godt, og så dette brev. Jeg flædede det op med bange anelser, men ak, der stod at jeg var blevet indkaldt til den 11/4-1956 til Søværnet. Hurra, de havde slugt mine nødløgne, så fra nu af begyndte drømmen om uniform med admiralsdistinktioner og egeløv i kasketten. Så brast drømmen, jeg skulle starte som mælkekugle.

### Motortorpedobådene

Som sagt 8/9 1956 afgang Kongsøre-Holmen. Der stod så en modtagelseskomité med vinkler, snore, kasketter og ellers en samling stenansigter, men nu var vi jo oldbasser af guds nåde, de goters vender osv., så det prellede af på os. Vi skulle have stået i retstilling, men vi lignede nok en flok svajende siv – det var ud for motortorpedobåds-basen. Så blev vi hver enkelt af os 10 udkommanderet til de forskellige motortorpedobåde. Carl kom på P 502, MAKRELLEN Kurt på P 500, FLYVEFISKEN og jeg selv på P 568 VIBEN – de andre husker jeg ikke nu, men det er trods alt små 40 år siden. Men VIBEN var på togt med andre motortorpedobåde et sted på havet. VIBEN skulle først anløbe Holmen om 4-5 dage, så jeg skulle tage min køjesæk og gå ned ved »Elefanten«. Der lå den gamle skruefregat FYEN, der fik jeg tildelt en hængekøje med påbud om selv at gøre rent og surre køjen, det var ikke et hotel, og så kunne jeg for så vidt æde på HJÆLPEREN eller selve kasernen. De 5 dage lavede jeg ikke noget, gik bare og spillede playboy. Nå, men jeg gik hele Holmen igennem, bygninger, skure, skibene – alt så jeg, og fri hver dag kl. 1600, og der havde jeg også min sidste NSU, så jeg var hjemme hver aften. Mange af de gamle motortorpedobådsfolk sagde, – Du er heldig, VIBEN har den bedste og ærligste besætning. Efter 5 dage kom så Motortorpedo-

bådseskadren og passerede Kronløbet, og jeg drøned ned og sad på en af de kanoner, der skyder solen ned. Da jeg så den stå ind for 9 knob, sidde det i alle nervespidser og måske et par ekstra.

Nu må jeg hellere fortælle, hvad en motortorpedobåd er. Man kan sige et chancevåben. Se, nogle husker en vis herre, nu død og begravet og ellers ikke værd at samle på, østrigeren Adolf Hitler med r som i røvhul. Han opfandt 2 udmærkede ting, det var motorvejene og motortorpedobådene – først Autobahn Hamburg-Bremen. Motortorpedobådene lod han bygge vistnok i 1933 på et værft i Travemünde og på Lürtens værft i Vegasach 5 km nord for Bremen. De blev bygget i stort antal, nogle opererede i Østersøen, andre i Nordsøen, Skagerrak, Kattegat, Middelhavet og Engelske Kanal. Han havde ladet sprænge baser ind i klipperne ligesom huler langs Hollands og Frankrigs kyster. Den engelske flåde skulle jo sænkes eller jages ad helvede til – altså »Bang« ned i dybet, men heldigvis var englænderne vågne og lå ikke på den lade side, men desværre – under en krig er der altid en vis spildprocent.

Nå, men tilbage til nogle tekniske data: En motortorpedobåd er 35 meter lang, 5 meter bred, stikker 1,80 m., man sagde altid, at når bare duggen var faldet på græsset, var der vand nok. Udstyret med 2 faste torpedorør parallelt med skibet, 2 torpedorør udenfor på slisker, en 20 mm kanon på bakken og agter en 40 mm vistnok Bofors, værdi 1 million – helt ude i stævnen et lokum, der klemte om hofterne, kun beregnet til officerer – vi andre »kugler« skulle stå på fenderlisten og holde fast med en hånd på en stålwire, 2 muligheder: enten det eller skide i bukserne. Så lå radiatorum til bagbord, chefkahyt til styrbord, så maskinmesters køje, op ad en lejder som kom plotterum, hvor skibet navigeredes fra. Så 4 trin op på kommandobroen, under den havde vi styrehus med 3 maskintelegrafer og et stort ror med udveksling. Så ca. midtskibs maskincassingerne og agter mandskabslukaf med kabys. Her sov vi 20 mand i køjer, og her kunne godt komme til at lugte



som i en ajlebeholder. Kabysen var på størrelse med et klædeskab. Så havde vi af motorer 3 stk. Mercedes diesel, 2 foran og 1 agter. Det var styrbord Sara og bagbord Betty og agter Musse på hver 20 cylindre, i alt 60 cylindre. De gamle både var på 7000 hk, de 6 nye på 9500 hk med Super Charge. Motorerne var bygget til luftskibene Hindenburg, Graf, Zeppelin osv. Vi havde på maskintelegrafan småt, langsom,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{3}{4}$  og fuld fart + man kunne sætte 2 gange forcering på og bryde plomberne. De hurtigste kunne gå ca. 53 knob. Jeg har været med til at sejle København-Århus på 1  $\frac{3}{4}$  time, København-Rønne på 1  $\frac{1}{4}$  time og København-Helsingør på 20 minutter.

Ude på Holmen havde vi et kedeligt tilfælde, en kammerat, vistnok ved FLYVEFISKEN, kom hjem fra en soldetur, og da han gik ud af motortorpedobådsbroen, trådte han ved siden af og røg i vandet. Der blev slået alarm, nogle sprang ud, men først da frømandene kom til, fandt de ham. Han var røget ned i mudderet og kilet sig fast under en stolpe – frygteligt! En anden episode: Der forsvandt fra HJÆLPEREN (Strygejerret) 10 kg kød. Ingen ville indrømme, så al landlov blev inddraget, og vi var alle til auditørundersøgelse. Jeg mener, det blev til, at vedkommende meldte sig selv.

I Gilleleje på Strandvejen havde admiral Quistgård sommerhus. Sjovt at



se forskellen, når han gik i bermuda-shorts, stikkelsbærben, høj ranglet æg, og så se ham i uniform med ege-løv i kasketten og hvide handsker. Også en fin fyr Ove Sømand fra Ejby, han kom senere til Holbæk kaserne (efterløn 1994, festlig og sjov).

Normalt skal Flådens skibe afmagnetiseres. Det foregår ved Trekronerfortet, men det er kun dem af jern. Vores var af træ. Fartprøve foregik oppe på milen mellem Hven og svenskerkysten. Der har jeg været med oppe 2 gange. Jeg kan huske, når maskintelegrafens stod på småt 9 knob, og langsom var 18 knob. Engang på vej ned igennem Øresund gav det et voldsomt stød i båden. Vi stoppede og opdagede, at vi havde klippet et marsvin midt over med skruerne. Dem var der 3 af. Marsvin er Danmarks eneste hval og bliver højst 2 meter lang. Vi holdt ofte skydeøvelse med torpedoerne i farvandet nord for Fyn, og tit gik vi over og lå for svaj i Sandbjerg Vig ved Juelsminde.

Nu lidt historie om torpedoskydning. Foruden at være fast rorgænger ud og ind af havn + almindelig rortørn var min hovedopgave torpedoerne, klargøring + udskydningsrør og så ellers gøre honnør for kongeskibet DANNEBROG, men det var kun, når Amalie-boerne var ombord. Vi var også på flådebesøg i Polen, Øst-tyskland (DDR), Sverige, Norge, Vest-tyskland, Holland og England.

Jeg må lige fortælle, at de 3 striber i kraven på uniformen står for Slaget på Reden, Køge Bugt og Trafalger, og ikke, som nogen tror, slaget i Istedgade, Halmtorvet og Jomfruburet. Vi havde første og anden Eskadre,

så de både, jeg sejlede med, hørte dels til 1. og 2. Når vi skulle ud, fik vi aldrig at vide hvorhen, kun om det var 1 dag, 1 uge eller mere (militære hemmeligheder).

På post til at gå af i havn, det vil sige, klar ved ror, telegraf, fortøjninger, varme motorerne op, alle havde en post. Så blev gøsen strøget, og så lød det »Musse, småt frem« og vi forlod motortorpedobroerne, gled forbi mastekranen og så det gedemarked eller ståhej, hvis Frederik den IX. var ombord på DANNEBROG. Så honnør, han gjorde også honnør mod os og misundte os det friske liv. Nå, videre ud, forbi B&W (brok og virvar), ud forbi Trekroner Kronløbet, så fik den, Sara, Betty og Musse, alle langsom og så videre 1/2 kraft, 3/4 fuld, 2 gange fuld osv., roret midtskibs + udveksling på ror, så var vi spændt på, om det gik op igennem sundet eller sydpå mod Østersøen.

(Her er skåret lidt i beretningen – et brev er modtaget -. Red.)

Jeg sprang i luften af glæde. Dengang havde Anny et værelse i Hvidovre. Pludselig hørte jeg ikke fra hende i lang tid. Jeg vidste, at hun kunne besvime og alt, hvad der følger med graviditet. Jeg gik ned til chefen om spurgte om orlov i 2 dage grundet det her. Det fik jeg mod at stille med en lægeattest på, hvordan det var fat. Ydermere sagde han, at JAGTFALKEN skulle på øvelse og måske til Holmen, den kunne sejle mig hjem. Vi rundede Kronborg med fuld fart og 20 minutter efter lå vi ved motortorpedobådsbroen. Jeg op på NSU og så til Hvidovre. Alt var i orden – fik skaffet en lægeattest, og så blaffede jeg tilbage til Århus. I juni

1959 sendte Anny et brev »vær hjemme den 4/7-59, vi skal giftes!« hun havde ordnet det hele – Hvidovre Rådhus, invitationer, lokale, mad og alt. Jeg skulle bare stille den dag med rene negle og vand i håret. Chefen læste brevet. Jeg fik fri med løn og 14 dages bryllupsrejse, som gik til Lolland og Bornholm på motorcykel og lillebror ikke i sidevogn men inde i Anny. Skønt! Vi kom meget omkring, og hvor kunne jeg opføre mig ordentligt.

På det tidspunkt arbejdede Anny på Carlsberg, så en lørdag, vi lå i Rønne Havn, jeg havde weekend, sad på torvet alene, så fik jeg øje på SAS' kontor. Jeg gik derover og spurgte, hvad en billet til Kastrup kostede. Hun spurgte »Du er værnepligtig eller frivillig?« Jeg bildte hende ind, at jeg var værnepligtig, når det var gule vinkler. Så sagde hun »Flyve til Kastrup og søndag aften sejle til Rønne retur 25 kr.« Jeg har billetten endnu, så jeg tog numsen på SAS. 45 minutter efter stod jeg der, da Anny blev lukket ud fra Carlsberg.

Mange gange gjorde jeg tjeneste på HJÆLPEREN, og en aften på nat-skydninger stod jeg oppe på udkigggen for som observatør at se, om torpedoerne gik sin bane og ramte mål, stod også til rors, men den var gyrostyret – det var bare et lille dumt intetsigende håndtag. Min mor drømte om at se mig fortsætte og blive admiral eller tæt på, men fordi vi ventede os, skrev jeg ikke en ny kontrakt, og den 2/12 1959 fik vi så en søn – den dag jeg faktisk blev hjemsendt, men jeg spurgte, om jeg måtte forlænge den en halv måned til ca. 17/12, så havde vi også til en barnevogn og julemiddag. Det blev tilstået, og så den 17/12 1959 slut med søværn, kammerater, motortorpedobåde osv.

En ny epoke begyndte med barne-skrål og hjemme hver aften. Dejligt! Med skaden var ikke så stor for søværn, for de havde vistnok officerer og admiraler nok. Et halvt år efter kom et brev, at i tilfælde af krig skulle jeg møde i Køge Bugt? Hvor i Køge Bugt skulle jeg stå i søstøvler, derude eller hvad »Gung Ho«.

Flemming Berndorf  
von Barsdorf



# Seminar for Stampersonel af Reserven

## ved Marinehjemmeværnsskolen i Slipshavn

I weekenden 7.–9. maj 1999 blev der afholdt Seminar for Stampersonel af Reserven på Marinestation Slipshavn ved Nyborg. 28 deltog.

Seminaret startede fredag den 7. maj kl. 1800 med ankomst og indkvartering, hvorefter deltagerne mødtes i filmsalen til velkomst af formanden, oversergent af reserven S. Adolphsen. Efter endt velkomst blev ordet overdraget til seniorsergent Sejer Pedersen, (Sejer) af mange kendt som banjermester på DANNEBROG igennem adskillige år.

### Pigerne i Nyborg har brune øjne

Sejer fortalte Slipshavns historie – og hvem er vel klar over, at Slipshavn har maritime rødder 400 år tilbage i tiden, blandt andet som udskibningshavn for Spanske lejetropper og deres heste. Vedholdende rygter vil vide, at det er derfor pigerne i Nyborg har brune øjne – uden dog at kunne gennemskue hestenes andel deri. Sejer gennemgik også marinehjemmeværnets struktur og opgaver. Foredraget sluttede med en

rundvisning på marinehjemmeværnets nyeste fartøjstype – MHV. 805. En aften med mange gode informationer, der spændte forventningerne til resten af seminaret højt.

Lørdag mødtes deltagerne igen i filmsalen, hvor oversergent af reserven L. Lang fortalte om foreningens aktiviteter og de mange muligheder, der er for at deltage i diverse arrangementer over hele landet, heriblandt felt-sport, skydning, orienteringsløb og idrætsmærke-prøver.

### Invasjonen af Kuwait

Derefter overtog orlogspræst H. Nielsen med foredrag om OLFERT FISCHERS deltagelse i blokaden mod Irak efter invasionen af Kuwait i 1990.

Efter frokost var der linet op til Freds- og konfliktspil, styret af major O.S. Nielsen fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste. Det var særdeles interessant at opleve, hvordan



folk gennem spillet ændrede holdning og adfærd. Men som i den virkelige verden er der ingen facitliste til løsning af de komplicerede problemer. Og hvem ved, hvem der er vinder og taber. Der var noget at tænke over – og alle deltagere var enige om, at dette var et godt indslag.

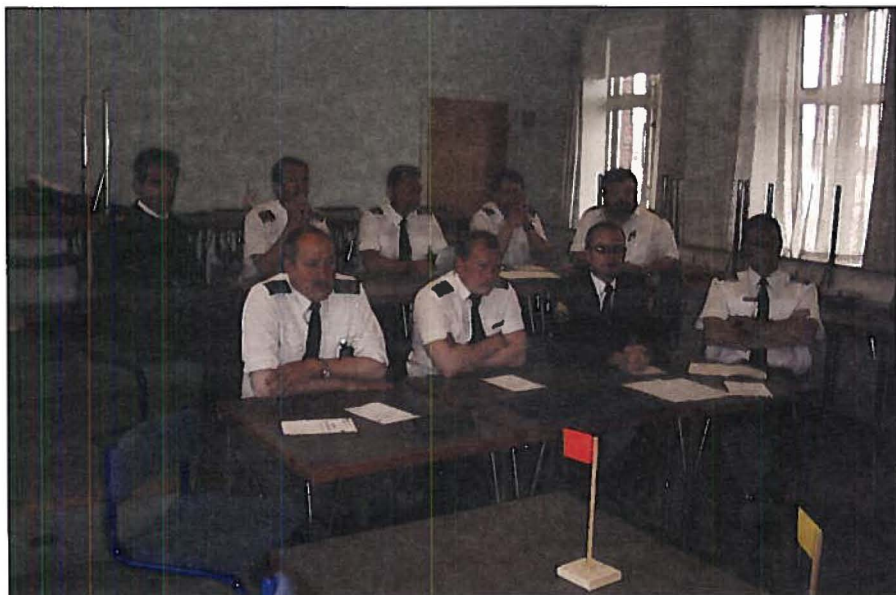
Kl. 1800 var der arrangeret fælles spisning. Herunder fik seniorsergent H. Frederiksen overrakt et våbenskjold fra foreningen for den store indsats han havde ydet – og stadig yder for foreningen.

### – det blev mest til ros

Søndag mødtes deltagerne igen til foredrag i filmsalen. Denne gang om raketkastere, som er det sidste nye inden for artilleriet i Hæren. Det blev holdt af seniorsergent E.B. Frederiksen fra Nørre Jydske Artilleriregiment, som gjorde sit til, at dette også blev et interessant indslag i seminaret.

Efter en kort pause blev ordet givet frit til ros og ris – det blev mest til ros. Man håber derfor, at der kan samles endnu flere deltagere til næste års seminar. Der blev dog ikke aftalt noget endeligt om sted og dato, men mon ikke det bliver i maj. Så Kl. 1200 blev der sagt farvel og på gensyn. Mange lovede at møde op i år 2000, hvor det så end bliver.

Seniorsergent P.K. Nielsen  
Mobiliseringsselementet, Søværnets  
operative Kommando



# Grønnedal kalder

**I august 2001 er det 50 år siden, at Danmark overtog Naval Operating Base Greenland fra amerikanerne og på stedet oprettede Marinestation Grønnedal. Grønlands Kommando har siden da haft fast tilholdssted på stedet i Arsukfjorden, og adskillige tusinde fra søværnet har gjort tjeneste i Grønnedal i den forløbne tid.**

I anledning af 50-års jubilæet skal der skrives en jubilæumsbog om Grønnedal og Grønlands Kommando med faktuelle oplysninger krydret med masser af gode historier og rigt illustreret. Hertil har forfatteren af den kommende bog behov for assistance fra en del af de mange, som i tidens løb har gjort tjeneste i Grønnedal. Så har du haft nogle spændende,

interessante eller morsomme oplevelser i Grønnedal, er du meget velkommen til at bidrage til jubilæumsbogen med beretninger.

Der er naturligvis grænser for, hvor omfangsrig en jubilæumsbog kan ende med at blive, så for at begrænse indslagernes længde ønskes en beretning at fylde max. tre sider A-4 skrevet på PC eller skrivemaskine. En beretning kan i princippet handle om hvad som helst, men den bør have bred interesse for læserne. Nedenfor er anført eksempler på emner, men mange andre emner er naturligvis også velkomne:

- Ændringer og udbygning i stationens eller kommandoens struktur.
- Beretninger fra tiden med Catalina-beflyvning.
- Beretninger om beflyvning af Grøndlandsfly.
- Oplevelser vedrørende anløb af skibe af enhver art.
- Beretninger om kraftige sydoster og laviner, storsis og isfjelde.

- Eftersøgninger i fjordområdet til lands og til søs.
- Pengeindsamlinger i Grønnedal til velgørende formål.
- Oplevelser med faunaen i området, f.eks. med isbjørne og moskusokser.

Bogen skal naturligvis også illustreres med gode billeder af rimelig teknisk kvalitet. For at begrænse fremsendelserne ønskes max. 10 fotos pr indsender. Der er behov for både farvebilleder og sort-hvide billeder (papir) samt dias. Skriv venligst en kort forklarende tekst til hvert billede samt navn.

Forslag til beretninger og fotos bedes fremsendt til:

Kaptajnløjtnant Per Herholdt Jensen  
Suensonsgade 17  
1322 København K

Eventuel telefonisk henvendelse kan ske til tjenestestedet, Forsvarskommandoens Presse- og Informationssektion, tlf. 45 67 30 35.



# Velkommen til kastelskoncert

Kastelskoncerterne er primært en række militære koncerter, som afholdes på Kirkepladsen i den gamle Fæstning, Kastelet.

Kastelskoncerterne gennemføres i 1999 på syttende år i moderne tid, og der medvirker en række danske og udenlandske musikkorps. Også i år indgår i koncertprogrammet Store Tappenstreg. Kastelets Kirkeplads og Prinsessens Bastion har langt tilbage i tiden dannet rammen om militære koncerter. Fra foråret 1866 at regne spillede Regimentsmusikken her hver søndag eftermiddag, og disse koncerter virkede i mange år som et stort trækplaster på såvel ældre som yngre københavnere. I fint vejr var Fæstningen fyldt med søndagsklædte og glade mennesker, der familievis promenerede i hovedgaden og på de to gader langs Kirkepladsens langsider, mens de nød de inciterende marcher og smægtende valsemelodier. I 1850'erne spillede kastelskon-



certerne i Prinsessens Bastion – en gang også betegnet Flagbastionen, da Fæstningens dannebrogflag vajede her fra en meget høj flagstang.

Søndagsmusikken i Kastelet fortsatte lang ind i vort århundrede. I begyndelsen af trediverne overtog det frivillige Kongens Livjæger Korps's musikkorps koncertopgaven, indtil dette og øvrige frivillige korps blev nedlagt ved lov i 1937.

Herefter ophørte fæstningens gode musikalske traditioner, indtil Kommandantskabet i Kastelet i 1983 fandt tiden inde til igen at kombinere Kastelets fæstnings- og kulturhistoriske miljø med den

kulturarv, som militærmusikken udgør.

Den nu 335 år gamle Fæstnings Kirkeplads – en af Hovedstadens smukkeste barokpladser – omgivet af de karakteristiske røde stokke og magasiner og af den gule Kommandantgård og Kastelskirke – danner en herlig ramme om god, militær musikudøvelse.

Dette er Kastelskoncerternes store stampublikum bekendt med, og det påskønnes også af mange andre af Hovedstadens borgere og af den store mængde af turister, som lægger turen over Kastelets broer, ind bag de indbydende, grønne volde.

Kommandanten

## Henvendelse

Undertegnede retter hermed henvendelse på følgende baggrund:

I årene 1962 til 67 forrettede jeg tjeneste som artilleritekniker dels ved fiskeriinspektionen på Færøerne, dels på de dengang nye minelæggere af FALSTER-klassen.

Da jeg forlod søværnet, blev jeg de næste 9 år engageret i et amerikansk multinationalt selskab, hvor jeg havde god brug for de elektromekaniske teorier, der var indlært på Artilleriskolen og Margretheholm. Siden blev det job inden for jernbanen, hvor jeg bl.a. kom til at undervise i styringsteknik og dieselmotorerne i lokomotiverne. (Delvis identisk med hjælpemaskineriet i mange af søværnets skibe). Som 50-årig trak jeg mig tilbage fra statens tjeneste for at tiltræde en stilling som hushovmester

på et lollandsk slot, Krenkerup. Her fungerer jeg som ansvarlig for lys, vand, varme og indvendig vedligeholdelse af slotets sale og inventar.

Jeg har vedligeholdt min interesse for søværnet og ofte aflagt besøg på enhederne og dermed fået kendskab til nye skibstyper, når disse er tilgået.

Grundet min forsvarsvenlige indstilling, har det glædet mig meget, at min datter efter togt minelæggere, som jeg selv var med til at implementere. Hun har nu også sluttet sin tjeneste med et togt til Færøerne ombord på BESKYTTEREN. (Efter mit skøn et imponerende skib). Min datters job var at servicere LYNX-en med reservedele og brændstof, så hun deltog af og til i flyvninger efter diverse grej. Med sin maskinuddannelse er hun nu tiltrådt Flyvestation Skrydstrup, og forretter tjeneste som flytekniker på F-16.

Dermed når vi så årsagen til min henvendelse: Jeg har mistet min kilde til fortsat at være orienteret om søværnet.

Da jeg aldrig forsømmer at udtale mig

om min forsvarsvenlige indstilling, og gerne drager debatten om et effektivt nationalt forsvar ind i samtaleemnerne omkring værdier i vores samfund, så vil det være dejligt, om jeg kunne genetablere kontakten til søværnet ved igen at modtage publikationer som f.eks. Søværnsorientering og andre tilgængelige tidsskrifter. Årsberetning for søværnet af Chefen for Søværnets operative Kommando eller andet oplysende, lavt klassificeret.

Med de p.t. politiske strømninger føler jeg, at det er af betydning for forsvaret, at befolkningen giver udtryk for støtte til dem, der bærer ansvar for, at opgaverne kan løses forsvarligt om det skulle blive nødvendigt at leve op til formålet såvel i fredstid som alvorligere stunder, hvor det kunne vise sig at være for sent at nå de ønskelige mål.

I håbet om et fagligt forsvarligt forsvarsforlig sender jeg de bedste ønsker om en god kurs fremover

Poul Møller

# Storværk om det ældste danske artilleri

»Dansk artilleri indtil 1600« af Michael H. Mortensen

For første gang kommer nu et omfattende værk om det tidligste danske artilleri. Bogen omhandler artilleriets introduktion og udvikling i Danmark frem til 1600. Forfatteren er middelalderarkæolog og historiker og har de seneste 10 år beskæftiget sig indgående med middelalderens artilleri og krigsførelse. Dette arbejde har både resulteret i en doktorafhandling i 1996 og nu i bogen om Dansk »artilleri indtil 1600«.

Lige siden sin fremkomst i Europa i begyndelsen af 1300-tallet har kanonen indtaget en fremtrædende plads i krigsførelsen. Anvendelsen af kanoner ved belejringer, på skibe og i andre sammenhænge skabte en helt ny måde at føre krig på, og ved middelalderens slutning rådede de fleste europæiske stater over et effektivt artilleri.

Ikke desto mindre har artilleriets udvikling i Danmark hidtil været dårligt kendt. Denne bog fortæller historien om kanonens ældste tid i Danmark, lige fra den første omtale af krudt i 1372 og frem til 1600, hvor artilleriet for længst havde etableret sig som en vigtig våbenart.

Bogen redegør udførligt for artilleriets rolle i Danmark fra 1400-tallets begyndelse og frem til starten af Christian 4.s regeringstid. Med udgangspunkt i kanonen selv beskriver bogen, hvordan kanoner anskaffedes og fremstilledes samt den industri, der knyttede sig til opretholdelse af et artilleri. Endvidere beskrives artilleriets organisation, dets personel og administration. Endelig redegøres der for materiellets brug til lands og til søs samt for anvendelsen af artilleri i de mange krige, Danmark udkæmpede i perioden.

Bogen bygger på omfattende studier af bevarede kanoner, skriftlige kilder samt billedmateriale, hvoraf meget ikke tidligere har været vist på tryk.

Bogen henvender sig ikke kun til fagfolk, men til alle med bred inte-

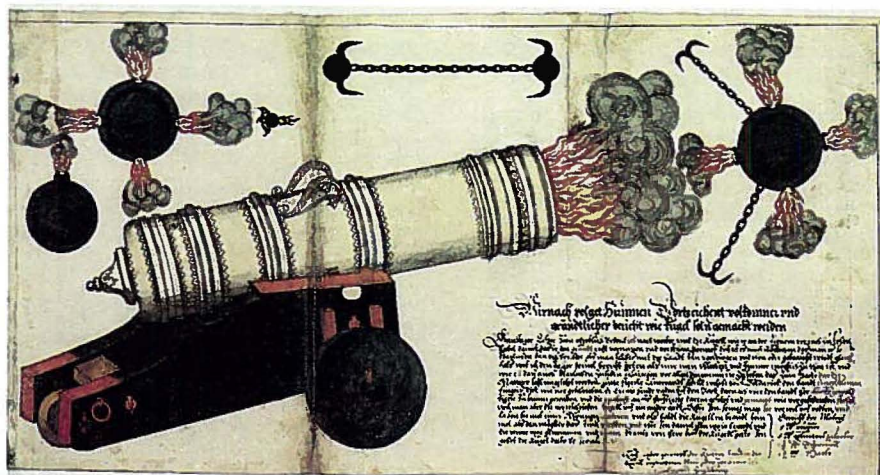
resse for Danmarks historie i middelalderen og renæssancen. Bogens centrale emne, kanonen, er ikke blot anskuet ud fra en genstandsorienteret synsvinkel, men den er tillige sat ind i en større kulturhistorisk sammenhæng.

Bogen indeholder udover fyldige billedtekster også en praktisk ordforklaring til artilleriets materiel og begreber samt et omfattende emneregister, der gør den til en praktisk opslagsbog om det tidligste artilleris historie.

Format: 18 x 25 cm,  
541 sider med 116 illustrationer (heraf mange helsides) samt kort.  
Oplag: 1.000 eksemplarer.  
ISBN: 87-89022-38-6 Pris: 398 kr.

Bogen kan købes ved henvendelse til Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 København K, telefon 33 15 82 33 selvalg 231 eller 33 11 60 37. Telefax 33 93 71 52 eller e-mail: [thm@thm.dk](mailto:thm@thm.dk). Yderligere oplysning findes på [www.thm.dk](http://www.thm.dk)

Henvendelse om bogen kan også rettes til den lokale boghandel.



# Søværnets Uniformsudvalg & Søværnets operative Kommando

## Søværnets Uniformsudvalg

**Forsvarschefen har pålagt  
Chefen for Søværnets operative  
Kommando ansvaret  
for søværnets traditionspleje  
og uniformsbestemmelser. Til støtte  
for Chefen for Søværnets operative  
Kommando oprettes Søværnets  
Uniformsudvalg.**

Dette er indledningen til Søværnets operative Kommandos Bestemmelse 628-3, der har til formål at fastlægge retningslinier og kommissorium for Søværnets Uniformsudvalg. Søværnets Taktik- og Våbeninspektør er formand for Søværnets Uniformsudvalg, der derudover har følgende medlemmer:

- en repræsentant for Søværnets operative Kommando,
- repræsentanter fra personelorganisationerne,
- en repræsentant for Søværnets Teknikinspektør samt
- adjutanten for chefen for Søværnets operative Kommando.

Herudover deltager en repræsentant fra Søværnets Materielkommando og fra Hjemmeværnskommandoen som observatører.

Søværnets Uniformsudvalg har til opgave at ajourføre og videreudvikle søværnets uniformsbestemmelser på grundlag af de af Forsvarskommandoen udgivne bestemmelser og de af chefen for Søværnets operative Kommando afstukne retningslinier samt, overfor chefen for Søværnets operative Kommando, at fremsætte forslag til anskaffelser, udfasninger, krav til – eller modifikationer af – uniformer og uniformsgenstande.

Søværnets Uniformsudvalg mødes hvert kvartal. Denne artikel giver eksempler på de områder, udvalget har behandlet gennem de seneste år:

### En lettere sweater

Fra søværnets store skare af militære kontorfolk har i mange år været et ønske om et lettere alternativ til den kraftige »wooly-pulli«. Dels er den meget varm at bære på kontorer med stuetemperatur, og dels gør den tætte halsudskæring det uhensigtsmæssigt at bære slips. Enten forsvinder slipseknuden ned under trøjekanten, så slipset kun ses som en yderligere udbuling omkring mave-regionens øvre del. Og trækker man op i slipset, vil knuden nærmest *ligge* vandret ovenpå trøjekanten, hvor den trykker på adamsæblet.

Efter tilbundsående undersøgelser anbefalede Søværnets Uniformsudvalg en lettere model, hvorefter Søværnets operative Kommando anmodede Søværnets Materielkommando om at indkøbe »Let Sweater model / 97«, der herefter indførtes i uniformsbestemmelserne. Den har nu i et par år kunnet anskaffes ved beklædningsudsalgene – for egen regning, da sweateren er en valgfri beklædningsgenstand.

Den lette sweater, der har V-udskæring, skal bæres med slips til påklædning 3B, Jakkeuniform, daglig, eller som del af påklædning 7, Sweateruniform. I begge tilfælde må den kun bæres indenfor et militært etablissement og under transport i motorkøretøjer.

### Baret til kampuniformen

Efter anbefaling fra Søværnets Uniformsudvalg har Søværnets operative Kommando besluttet, at hovedbeklædning til kampuniform M/84, »den spættede«, for alt personel er mørkeblå baret med mærke: Søværnets anker på oval rød fløjlsplude kantet med dobbelt række sølvkantiller.

Søværnets militærpoliti vil dog fortsat benytte den røde baret med eget mærke.

### Udenlandske elever i søværnet

Siden 1996 er et skiftende antal elever fra Estland, Letland og Litauen hvert år mødt ved Søværnets Grundskole for at påbegynde officersgrunduddannelsen. De udenlandske elever, der forudgående har modtaget intensiv danskundervisning på Hærens Specialskole, følger de danske elever gennem hele uddannelsen fra første møde i Auderød frem til udnævnelsesdagen på Søværnets Officersskole.

Af praktiske årsager bæres i dagligdagen dansk uniform. Søværnets operative Kommando har besluttet, at udenlandske elever på længerevarende uddannelser i Danmark i danske uniformer bærer eget lands flag på begge ærmer.

### Søuniform

Hvis man en dag i fremmed havn ligger ved siden af en WILLEMOES-klasse, hvor den ganske torpedobådsbesætning er iklædt svenske uniformer, eller en FLEX med franske eller engelske eller tyske uniformer, skal man ikke umiddelbart slå alarm.

Søværnets Materielkommando og Søværnets operative Kommando har nemlig iværksat indkøb af udenlandske uniformssystemer, der i den kommende tid skal afprøves i visse af søværnets enheder, med henblik på at indhente brugererfaringer før der eventuelt anskaffes et søuniformssystem til søværnet, der kan leve op til de krav, der efter flere års undersøgelser og analyser er blevet stillet til et nyt uniformssystem.

Det endelige mål er, at primært søværnets sejlene personel på alle niveauer iklædes et fleksibelt og optimalt funktionsdueligt uniformssystem, der så vidt muligt tilgodeser



Heraldisk godkendt flyveremblem original størrelse inkl. bagplade



Nuværende godkendt emblem original størrelse inkl. bagplade



alle krav til moderne beklædning – fra yderst til inderst, samtidig med at det skal være brandhæmmende, vand- og smudsafvisende, med god pasform og samtidig give plads for god bevægelighed, med lommer de rigtige steder, med de bedste lukninger og syninger, til alle vejrlig, og af et udseende, vi kan være stolte af. Det endelige system forventes indført i år 2002.

### Observatør-emblem

Taktiske observatører ved Søværnets Flyvetjeneste har ønsket deres observatør-emblem ændret. Emblemet, observatørerne bærer i dag, er lig pilotemblemet, blot med en anden grundfarve. Og da eksempelvis engelske taktiske observatører har deres helt eget mærke, har Søværnets Uniformsudvalg i samråd med Søværnets Heraldiske arbejdsgruppe anbefalet Chefen for Søværnets operative Kommando at lade et nyt emblem til taktiske observatører indføre. Emblemet er guldtræk på sort baggrund og symboliserer en høg i hover umiddelbart før angreb – i midten er Søværnets mærke.

Chefen for Søværnets operative Kommando har godkendt layoutet og Søværnets Materielkommando er

anmodet om at lade prototype af mærket producere. Herefter skal Chefen for Søværnets operative Kommando godkende det endelige mærke, hvorefter det kan produceres og sættes til salg.

### Uniformskvalitet

Det er konstateret, at kvaliteten af søværnets uniformer på nogle områder lader en del tilbage at ønske. Dels opleves mange forskellige farvenuancer og stofkvaliteter i uniformer, der burde være ens. Dels udleveres/sælges uniformsgenstande, der ikke lever op til uniformsbestemmelserne.

Søværnets Materielkommando har iværksat undersøgelser for området og fastlægger på baggrund heraf specifikationer for alle uniformsgenstande. Projektet er af enorme dimensioner, eksempelvis vil specifikationer for en uniformsjakke fylde omkring 25 sider.

Disse uniformsspecifikationer skal danne grundlag for fabrikation af prototyper og for Materielkommandos og laboratoriets kontrol af samme. Specifikationerne vil ligeledes blive fulgt, når uniformsdepoter/beklædningsudsalg skal gennemføre kontrol af modtagne beklædningsgenstande.

I den sidste ende er det imidlertid brugeren – sømanden – kunden, der skal foretage den endelige kontrol. Det er modtageren, der med uniformsjakken på sin krop, skal godkende det udleverede. På samme vis, som man selv godkender det tøj, man køber privat.

Chefen for Søværnets Materielkommando har gennem Søværnets Uniformsudvalg opfordret til, at netop brugeren forholder sig kritisk til ud-

leverede produkter. – Lever de op til bestemmelserne og til søværnets tradition i øvrigt? Eller er det for ringe kvalitet, for dårligt snit, forkert farve? I Uniformsbestemmelser for søværnet er i kapitel 3 og 7 beskrevet dels distinktioner og særlig afmærkning, dels kortfattede beskrivelser af de enkelte uniformsgenstande.

Af forhold, der af og til ikke lever op til bestemmelserne kan eksempelvis nævnes:

- Knapper, der sidder så løst at ankeret kigger nedad eller ligefrem sidder på hovedet,
- ærmedistinktioner for officerer, der langt fra overholder bestemmelsen om 5 millimeters mellemrum;
- jakkeærmer, der er lagt skævt og forskelligt op eller ned;
- forskelle i stofkvaliteter og farvenuancer mellem bukser og jakke, så de ikke passer sammen;
- kasketmærker i forskellige størrelser og farver;
- kapper i meget forskellige farvenuancer og længder;
- tjenestefrakker, der ikke er kropsformede, men hænger som villatelte, og
- hvide veste til messeuniform med kun 3 knaphuller, hvor der skal være 4.

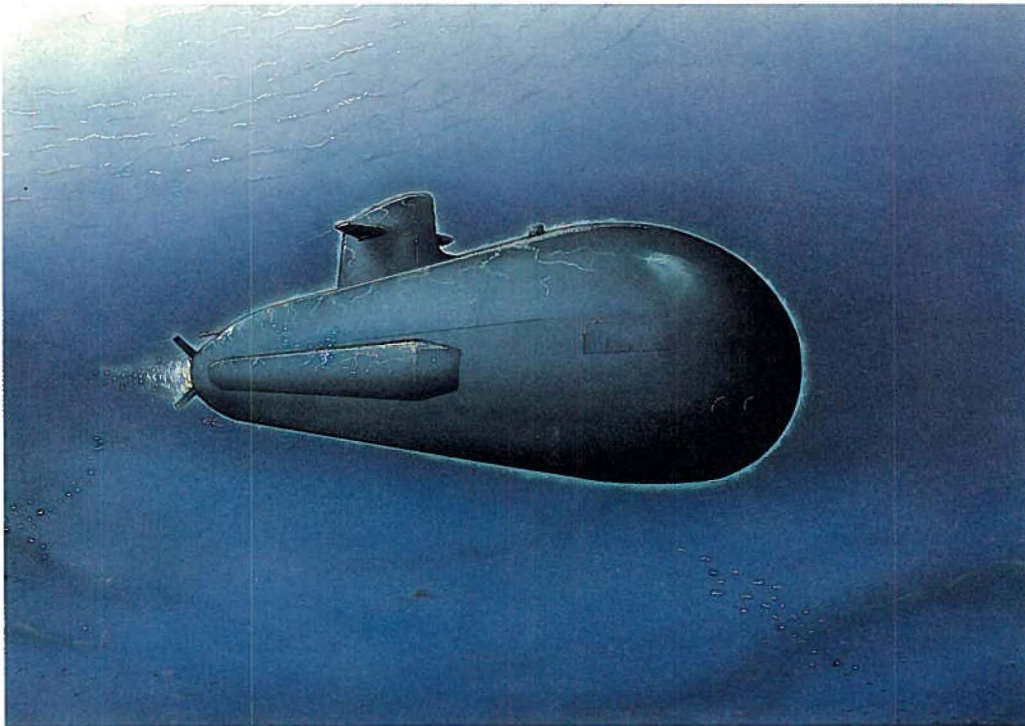
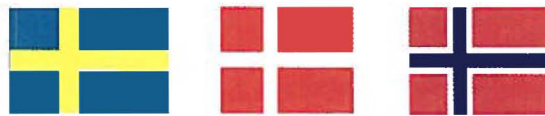
Det er modtageren – brugeren – kunden, der her er i sin gode ret og har pligt til at sige: »Den vil jeg ikke modtage«.

For i sidste instans er det brugerens – sømandens – kundens – vores allesammens opgave og ansvar at tilsikre, at vore uniformer vitterlig er **uniforme** – og dertil også klædelige.

Adjudanten for Chefen for Søværnets operative Kommando  
Thomas Grønlund

# 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](mailto:information@kockum.se) [www.kockums.se](http://www.kockums.se)

**DANYARD AALBORG**



**KONGSBERG**  
DEFENCE SYSTEMS