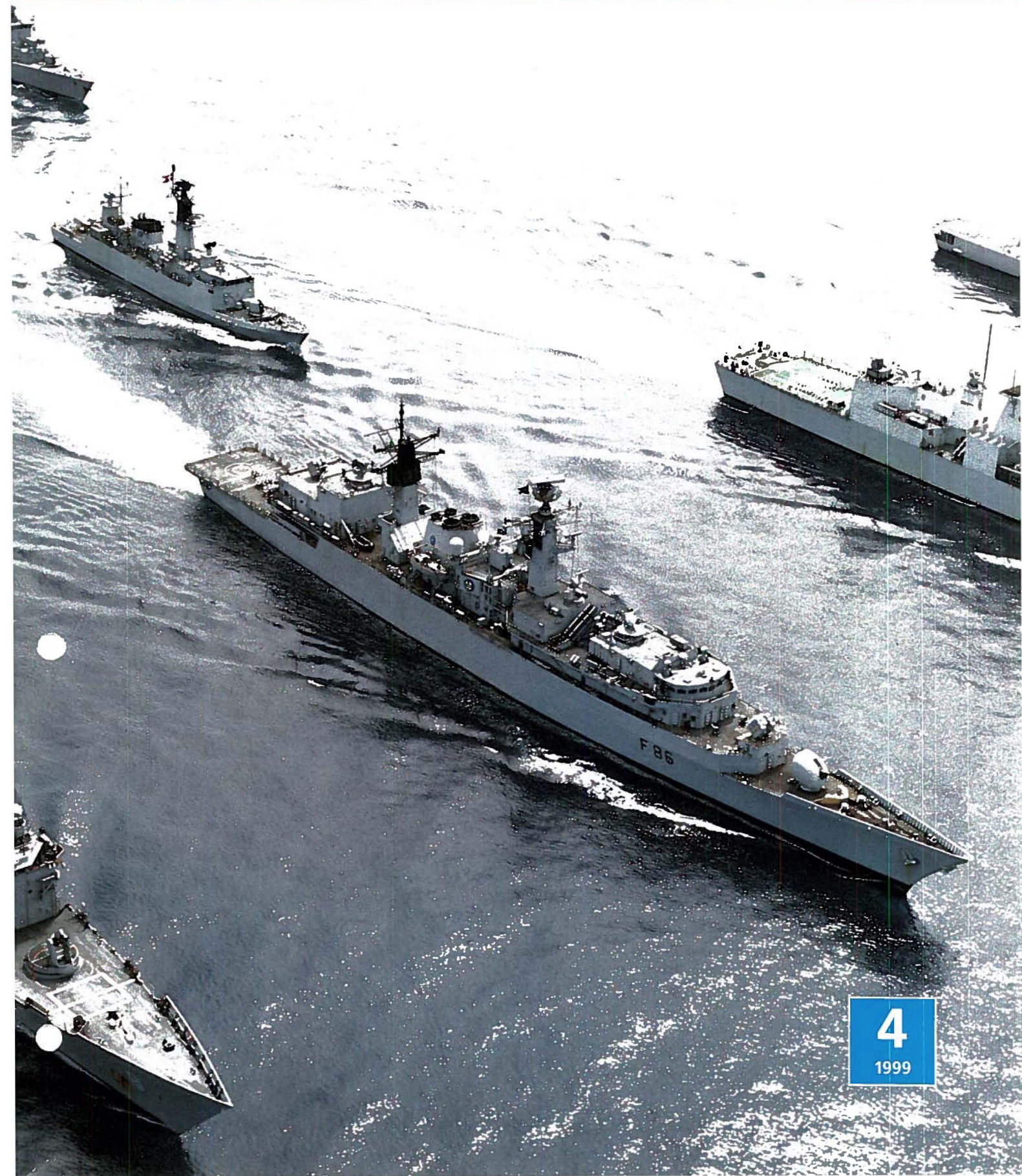




# SØVÆRN

S

ORIENTERING



4

1999



## Nyt fra redaktøren

Internettet er kommet for at blive. Der stadig nogle, der ikke har fået øje for de fantastiske muligheder i »den globale bevidsthed«. Alle »surfere« kan bekræfte, at der næsten ingen grænser er for, hvem man kan besøge og hvad man kan få at vide.

Efterhånden vil nettet blive brugt som et globalt bibliotek, der ikke blot har de dagsaktuelle aviser og alle bøgerne, men er altomfattende – levende og interaktivt. Om ikke så mange år vil vi opleve, at hele MEDIEVERDENEN integrerer sig i supernettet, hvor alt kan »tages ned fra hylderne« efter behov eller lyst.

I søværnet var vi tidligt med på »bølgen«. På SOS var de først tæt fulgt af FVR. I december 1995 havde man en smuk og informativ søværns hjemmeside. SOS fik hurtigt de øvrige skoler med på trenden, og sammen skabte de serveren svn.dk, der i dag huser stort set alle myndigheder fra søværnet.

I 1996 afholdtes en større øvelse, der var en kombination af en dansk hær- og flyøvelse BALTIC CIRCLE 96 i ånden fra PFP og en SACLANT NATO/PFP-øvelse CO-OPERATIVE VENTURE 96. I det komplicerede pressecenter, der var placeret på Antvorskov kaserne med undercentre i Gdynia, Ringsted, Karup, Frederikshavn og Oslo blev det første gang, at man præsenterede en øvelse på Internettet fra Danmark. Det tog tre dage at komme op, og i løbet af de næste par uger var en alsidig og veldisponeret hjemmeside kørende til fornøjelse for ca. 150.000 besøgende fra 23 lande. Det har med stigende succes været fulgt op hvert år. Der er vist ingen grund til at dvæle over hvad der satte Forsvarskommandoen i gang med seriøst at udstede retningslinier og policy for forsvarrets tilstedeværelse på Internettet.

Men tilbage til os selv. SOK har fået opdateret sin hjemmeside for snart to måneder siden, men oplever stadig at man da godt ved at vi har en, men det er længe siden vi har besøgt den. Siden er færdigudviklet og opdateres løbende. Foruden at præsentere SØVÆRSORIENTERING aktuelt og læservenligt, præsenteres søværnet set fra SOK på en måde – og i et sprog – som kan forstås af elever i femte klasse.

Ved udformningen er der taget meget hensyn til, at det her drejer sig om et offentligt dokument, som skal kunne forstås af så mange som muligt. SOK viser sig på for tiden på ca. 280 sider.

At vi har ramt det rigtige på Internettet, fremgik med al ønskelig tydelighed forleden på et kursus arrangeret af FKO for forsvarrets webmastere. Alle andre hjemmesider end lige netop sok.dk blev kritiseret af de to udefra kommende netkritikere!

Gå nu hen til computeren og tag en tur rundt i søværnet – som vi ser det – på [www.sok.dk](http://www.sok.dk).

Sven Voxtorp  
Redaktør



## Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| På jagt efter krigsminer .....                    | 3  |
| VÆDDEREN opringer fiskefartøj ved Færøerne .....  | 6  |
| En uge i en minelæggers liv .....                 | 8  |
| Ubåde i Danmark gennem 90 år .....                | 11 |
| Vagtskifte – fjernkending .....                   | 14 |
| Adoptionsbesøg i Nexø .....                       | 15 |
| Danske reserveofficerer sejrer i Fredericia ..... | 16 |
| Søværnets boardinguddannelse-MIO .....            | 20 |
| CUTTY SARK TALL SHIPS RACE .....                  | 22 |
| Farvel og tak til VTS-Drogden .....               | 24 |
| 50 års orlogsgast-jubilæum i Auderød .....        | 25 |
| Kadetter på TRITON .....                          | 26 |
| Verdensmesterskab i Auderød .....                 | 27 |
| Korvetten NIELS JUEL i Randers .....              | 28 |
| Tanker om fremtidens idræt i Søværnet .....       | 30 |

## SØVÆRSORIENTERING

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)  
Mobil 23 71 35 72  
Telefax: 89 43 31 41, E-mail: <lese@soc.dk>

Kontaktmand for Søværnets Materielkommandos  
område: Kommandørkaptajn E. Månsson.

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

Distribution:  
Afdelingsleder F. Thorsø Nielsen,

Telefon: 89 43 30 99 (omstilling) 89 43 30 17 (direkte)

Forsidebillede: Korvetten NIELS JUEL I STANAFOR-  
LANT 1996  
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.

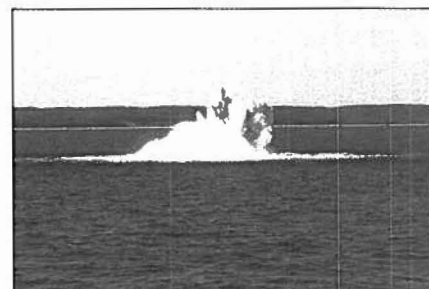
Tryk & Layout: Kannike Tryk A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8.500 eksemplarer

SVNORT 1999 kan også ses på: [www.sok.dk](http://www.sok.dk)

# På jagt efter krigsminer

**Minerydningsfartøjet LAXEN deltog i perioden 26. august til 9. september i den årligt tilbagevendende minerydningsoperation OPEN SPIRIT. Her følger en beretning fra en minestryger (MCM-enhed) der deltog i jagten på krigsminer. Dette års OPEN SPIRIT (99) afvikledes ud for Klaipeda, Litauen. Der var deltagelse fra Tyskland, Sverige og Danmark, hvor sidstnævnte forestod live minerydning samt de baltiske stater minestrygningseskadre BALTRON, der afviklede øvelsesdelen af OPEN SPIRIT 99. I alt deltog 12 minerydningsenheder.**



TP-17 DAMDIC blast

Efter en god lang sommerferie og en tiltrængt opkøring af besætning og minerydningssystemet under Den Danske Flådes årlige, generelle øvelse DANEX 99, var det tid for LAXEN at tage skeen i en anden hånd. Minerydningsdrone nr. 6 (MRD 6) forblev efter DANEX-weekenden i Gdynia i Polen, medens LAXEN forlagde til Marinestation Holmen for ombordtagning af forsyninger, skarpe mineuskadeliggørelsesladninger af den dansk udviklede type, DAMDIC, samt en specialist fra Minørtjenesten. Vel forberedt og klar til at rydde krigsminer forlagde LAXEN mod Litauen via Gdynia for at afhente og genforsyne MRD 6 til søs.

## Baggrunden

Langs kysterne af de baltiske stater Estland, Letland og Litauen findes talrige områder afmærket i søkortene med »Fiskeri forbudt – minefare«. Områderne er tidligere russiske og tyske minefelter fra 2. Verdenskrig. Områderne har også igennem mange år har været anvendt af Warszawa-pagten som skyde- og øvelsesområder.

I Partnerskab for Fred (PfP) regi har det siden 1997 været OPERATION OPEN SPIRIT fornemmeste mål, årligt at bidrage til rydning af miner, bomber og anden ammunition fra disse for kysttrafikken så vigtige havområder.

## – og ca. 720 minestrygningsforhindringer

Natten til 18. juni 1941 udlagde tyske minelæggere en minebarriere bestående af 200 forankrede EMC-miner (Einheits Mine Type C) og ca. 720 minestrygningsforhindringer (obstruktorer) ud for Klaipeda. Minefeltet, kendt som »Wartburg eins«, havde »dybdesetting« på minerne på mellem 3 og 10 meter. Formålet med feltet var at stoppe kyst trafik langs den baltiske randstat.

Efter krigens afslutning foretog Allierede minestrygere konventionel minestrygning af »Wartburg eins«. Her blev et ukendt antal strøgne miner og obstruktorer blot sænket til havets bund af riffelskud. Andre undgik strygegrejet og ligger nu 58 år senere korroderede og vandfyldte på havbunden. I 40 år anvendte Warszawa-pagten det minefarlige område »nr. 124« som skydeområde, hvorfor der under operationen også kunne forventes andre genstande end lige netop de gamle tyske miner.

## Operationen indledes

Efter nogle indledende briefinger og sammenkomster af mere social karakter forlod »Task Group 421.09« 30. august Klaipeda for at begynde den operative fase til søs. Minestrygerne, under ledelse af Commander BALTRON, forlagde til et øvelsesområde syd for Klaipeda. Task Unit

421.09.01, bestående af to svenske minejagtartøjer af STYRSÖ-klassen, to tyske minejagtartøjer af FRANKENTHAL-klassen samt LAXEN, startede med at søge nordvest for havnen og påbegyndte der live minerydning – indledningsvist indenfor litauisk territorialfarvand.

## Endelige afprøvninger af SUTEC

LAXEN med MRD 6 påbegyndte operationen i sit tildelte område med endelige afprøvninger af SUTEC undervandsdronens egenskaber i det relativt ferske havvand. På baggrund af undervandsdronens videooptagelser af havbundens beskaffenhed blev taktikken for anvendelse af minerydningssystemets hovedsensor SideScanSonaren (SSS) fastlagt – og snart var LAXEN »on task« for live krigsminerydning.

Efter at have foretaget sonaroptagelser af ¼ af det tildelte område udførte LAXEN – begunstiget af særdeles fint vejr – identifikation af et antal sonarkontakter, der skilte sig ud fra de øvrige ved i form, størrelse og rent sonar-ekko mæssigt at ligne en mine. Én kontakt lignede endda særdeles meget en torpedo.

Idet operationen afvikledes under det, der i minerydningssproget hedder MCM direktiv ALFA – hvilket betyder maksimal sikkerhed for minerydningsenhed og dets personel –



var LAXENs minerydningsdykkere ikke på tale i identifikationsøjemed. Dette personel og deres »overmand«, vores udlånte EOD-specialist fra Minørtjenesten, kom imidlertid på hårdt arbejde med at kigge i de kloge bøger, da der allerede samme aften åbenbarede sig en gammel russisk torpedo på SUTEC kameramonitoren. Torpedoens maskinsektion var delvis ødelagt, og den manglede propellerne. Næsen og størstedelen af kroppen var imidlertid intakte og da SUTEC blev manøvreret tættere på torpedoens forpart kom tændpistolen til syne. Tvivlen var borte. Dette var ikke en øvelsestorpedo, og SUTEC manøvreredes ind på torpedoen for at placere uskadeliggørelsesladningen, der indeholder 31 kg specialsprængstof.

### En sær stemning af spænding og uhygge –

I takt med udsendelse af sikkerhedsmedling om kontrolleret bortsprængning steg stemningen ombord. Med SUTEC vel på siden af moderfartøjet blev det sidste udkald foretaget, og DAMDIC tændmaskine – kendt som »blasteren« – blev tilsluttet. Gennem kablet til DAMDIC små 300 meter på vores bagbord side – på 36 meter vand – sendtes fyrimpulsen. Torpedoens hovedladning blev bortsprængt



LAXENs agterdæk

ved en sympatidetonation med DAMDIC. En sær stemning af spænding og uhygge sænkede sig over os. Bortscaffelsen af den før dødbringende torpedo manifesteredes gennem opstigningen af den karakteristiske gasbobbel, der efterfølger en momentant opstået trykbølge. Havoverfladen henlå bagefter sydende og helt blank, medens en mængde småfisk flød gispede omkring os.

### Den sidste EMC-mine var en særlig oplevelse

Den russiske torpedo efterfulgtes mindre end 3 timer senere af en EMC-mine, der enten helt har undgået de Allieredes minestrygningsgrej eller blot er sunket til bunden efter at være blevet udsat for riffelild. Minen var begroet, men ellers i god stand og indeholdt 250-300 kg sprængstof af typen HEXANIT. Den undergik samme skæbne som torpedoen.

Efterhånden som operationen skred frem fik den følgeskab af yderligere to EMC'ere, en Small Fish minestrygnings obstruktor, en magnetisk bundmine af russisk herkomst samt en flykastet, russisk bombe af ukendt type. I alt bortsprængte LAXEN således syv ammunitionsgenstande fordelt på miner, bomber og en torpedo.

Den sidste EMC-mine var en særlig oplevelse. Selv om netop denne mine ikke var fundet ved hjælp af MRD 6 med SSS, men af det tyske minejagt-fartøj FGS WEIDEN, var det en fornøjelse at bortsprænge den. Der var nemlig ikke kun tale om EMC-minen selv men tillige om to stk. tyske mineuskadeliggørelsesladninger, der uden held var forsøgt bragt til detonation.

Den tyske flåde har nemlig – i modsætning til den danske – valgt at udløse mineuskadeliggørelsesladninger med et akustisk signal. På grund af



FYEN

udtalt lagdeling i vandet – særligt 4-5 meter over havbunden – lykkedes det imidlertid ikke FGS WEIDEN at bringe nogle af sine uskadeliggørelsesladninger til detonation. De udsendte lydsignaler, der skal udløse detonationen bliver simpelthen så meget afbøjet af forskellene i lyd hastighed, at intet signal når frem til modtageren ved sprængladningen. Dermed var der rigtig serveret for LAXEN, der som en herlig afslutning på dette års OPEN SPIRIT i et hug bortsprængte omkring 720 kg ækvivalerede TNT.

### NOMBOs

Ud over miner, bomber og torpedoer fandt MRD 6 med sin sonar tillige en del andre objekter på havbunden. I stort tal viste der sig at være diverse reservedele til biler. Dæk, hjulkapsler, støddæmpere m.v. vidnede om den særlige aktivitet, der udøves af litauiske, udrangerede fiskeskibe, der anvendes til en mere givtig virksomhed end den oprindelige. Man transporterer gamle udrangerede AUDI, Mercedes og BMW personbiler fra Neustadt og Rostock til Baltikum. Hen ved 2/3 af en sådan last ender på de dårlige litauiske veje, medens den sidste tredjedel har leveret reservedelene. Det, der ikke anvendes til istandsættelse under selve overfarten, kastes ud over siden uden skelen til miljøet. Samtlige minejagt-fartøjer fandt således bilre-



servedele i deres områder og HSwMS SKAFTÖ toppede listen, da de identificerede en udrangeret og skrælet AUDI 80 liggende på taget på 31 m vand.

Samtlige objekter, der ikke relaterer sig til miner eller ammunition, men som i minerydnings sammenhæng ligner miner – de såkaldte Non-Mine-Minelike-Bottom-Objects (NOMBO) – vil blive indeholdt i Baltic Ordnance Pilot, der er en fortegnelse over netop sådanne objekter i Østersøen. De 5 OPEN SPIRIT 99 minejagtenheder indrapporterede i alt 86 NOMBOs. Særligt et objekt, der viste sig at være en 7 m lang lodstige af metal, så på LAXENs sonarbilleder præcis ud som en torpedo. Stor var skuffelsen derfor, da SUTEC med DAMDIC måtte returnere med uforrettet sag.



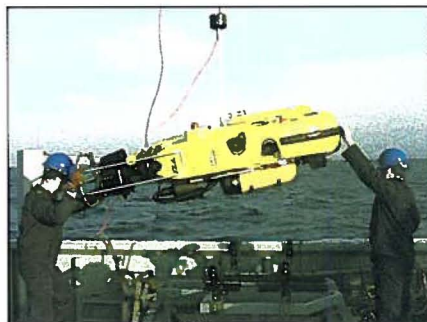
MRD 6 med SideScansonar

### – i alt 6000 kg TNT

Under OPERATION OPEN SPIRIT fandt minejagtfartøjerne i alt 74 stk. ammunition, herunder 69 minegenstande, der kunne relateres til det gamle tyske minefelt »Wartburg eins«. 47 af disse var rester af mineankre fra de forankrede miner. Af disse fandt LAXEN 11. Sammenlagt blev 22 miner og anden ammunition bortsprængt – i alt 6000 kg TNT.

### Ombord hos de andre

OPEN SPIRIT og cross-poll, der be-



SUTEC i kran

tyder udveksling af personel mellem enhederne, hører uundværligt sammen. Således fik dele af LAXENs personel mulighed for at stifte bekendtskab med det »operative« liv i andre mariner, ligesom mange besætningsmedlemmer fra de øvrige enheder viste stor interesse for STANDARD FLEX 300 Minerydningssystemet og livet ombord på LAXEN. De besætningsmedlemmer, der ikke tidligere havde fået lejlighed til at se hinanden an, benyttede meget passende operationens efterfølgende havnefase hertil. Under hyggelige og gemytlige former sagde besætningerne farvel til hinanden ombord – og i Klaipedas natteliv.

### – dækket det største område på den korteste tid

Den efterfølgende Post Exercise Discussion (PXD) afslørede, at LAXEN havde dækket det største område på den korteste tid – og selvom vi ikke havde fundet flest miner, havde LAXEN dog foretaget flest bortsprængninger. Vi blev nemlig ironisk nok



MRD 6 manøvrerer

overgået af FGS WEIDEN, hvis eget mislykkede forsøg på at bortsprænge ovenomtalt EMC-mine gav os lejlighed til at afslutte OPERATION OPEN SPIRIT 99 på en så spektakulær vis som tilfældet var.

Behøver man at tilføje, at Østersøen viste sig fra sin absolut bedste side medens LAXEN og MRD 6 forlagde vestover med ankomst til Flådestation Korsør 9. september med et tiltrængt gensyn med familierne – efter en måned til søs med operativ opkøring og live minerydning til glæde for os selv og vore venner i Litauen.

Minerydningsfartøjet

LAXEN.

(Alle fotos FTV)



# VÆDDEREN opbringer fiskefartøj ved Færøerne

**Inspektionsskibet VÆDDEREN opbringer det britiske fiskefartøj FH 628 ROSS ALCEDO for ulovligt fiskeri ved Outer Bailey Banke.**

## **ROSS ALCEDO af FALMOUTH**

Inspektionsskibet VÆDDEREN opbragte 24. august 1999 det britiske fiskefartøj FH 628 ROSS ALCEDO af FALMOUTH. Fiskefartøjet udførte fiskeri med liner (kroge) på færøsk fiskeriterritorium i farvandet vest for Outer Bailey Banke uden at være tildelt færøsk licens.

Outer Bailey Banke er beliggende i Nordatlanten ca. 185 sømil vest/sydvest for Færøerne.

## **Omstridt område mellem Storbritannien og Danmark**

Baggrunden er, at fiskeriterritoriet vest og sydvest for Outer Bailey Banke – tidligere var et omstridt område mellem Storbritannien og Danmark. En såkaldt »gråzone«, hvor der blev udført passiv overvågning, men ikke en egentlig aktiv myndighedsudøvelse i form af for eksempel kontrolbesøg.

Forholdet ændrede sig imidlertid, da Storbritannien med virkning fra 24. august 1997 ratificerede Havretskonventionen af 1982, hvilket blandt andet medførte en samtidig ændring af principperne for beregning af landets fiskerigrænser i Atlanten nordvest for de britiske øer.

I relation til grænsedragningen mellem Færøerne og Storbritannien betød det blandt andet, at området vest og sydvest for Outer Bailey Banke nu kunne gøres til ubestridt færøsk fiskeriterritorium. De britiske basislinier for 200 sømils fiskerizonen med reference til den nye havretskonvention kunne ikke som hidtil



Det britiske fiskefartøj ses her langs kaj i Torshavn under behørig overvågning af VÆDDEREN, imens den afsluttende efterforskning i sagen foretages af politimesterembedet i Torshavn (Foto udlånt af færøsk avis)

alene beregnes ud fra klippekåret Rockall.

Som opfølgning på den britiske ratificering af 1982-konventionen blev der, med henblik på at opnå en endelig fastlæggelse af fiskeriterritoriet, indledt forhandlinger på ministerielt niveau mellem repræsentanter for britiske, danske og færøske myndigheder.

Forhandlingerne resulterede på dansk side i en ændring af den hidtidige anordning af 1976 vedrørende fiskeriterritoriet. Ændringen, der blev underskrevet af Hendes Majestæt Dronningen 22. juli 1999, bevirkede at havområdet ved Færøerne – hvor der ubestridt kan udøves fiskeri og dansk maritim myndighedsudøvelse – blev forøget med ca. 1500 kvadratsømil, svarende til et område næsten så stort som hele det sydlige Kattegat.

Efter den ny anordning var blevet bekendtgjort i Lovtidende kunne en egentlig myndighedsudøvelse iværksættes i det »nye« område vest og sydvest for Outer Bailey Banke.

## **Umuligt at disponere forsvarets fiskeriinspektionsfly**

Det blev VÆDDERENs lod, som et af de første skibe, at »vise flaget« i det »nye« område. Skibet ankom til færøsk fiskeriterritorium 19. august 1999. Efter et forsyningsanløb i Sund og en kort ankomstbriefing ved Færøernes Kommando blev skibet indsat til at løse sine normale opgaver – såsom overvågning, patruljering og deltagelse i søredningsberedskabet. Da det i en længere periode ikke havde været muligt at disponere forsvarets fiskeriinspektionsfly til overvågning af fiskeriterritoriet, blev det i forbindelse med VÆDDERENs tilstedeværelse i området besluttet, at indsætte skibets helikopter NAVY 181 i overvågningen af fiskeriterritoriet blandt andet ved Outer Bailey Banke.

Under en sådan rutinemæssig overvågningsflyvning med helikopter om formiddagen 24. august 1999 blev fiskefartøjet ROSS ALCEDO identi-



ceret, medens det var beskæftiget med fiskeri med liner inden for færøsk fiskeriterritorium. Skibet havde ikke licens til at drive fiskeri på denne position, ca. 100 sømil vest for VÆDDERENs position.

Det måtte imidlertid opgives at sætte kontrolholdet ombord på ROSS ALCEDO fra helikopteren, dels på grund af vejrliget og dels på grund af det opstående ombord på fiskefartøjet. Helikopteren forblev dog ved ROSS ALCEDO og fotograferede skibet med henblik på dokumentation af det igangværende fiskeri.

ROSS ALCEDO blev beordret til at forblive i området sammen med helikopteren, medens VÆDDEREN forlagde med ca. 22 knob mod fiskeskibets position. Enroute blev der rutinemæssigt etableret »Inspektionsrulle med bevisberedskab« for yderligere at kunne dokumentere fiskeskibets ulovlige tilstedeværelse på fiskeriterritoriet. Rullen involverede primært skibets operationssektion og omfattede blandt andet positionsbestemmelse af fiskeskibet ved hjælp af pejling og afstand på radar, samtidigt med at positionen ved hjælp af GPS m.m. blev bestemt ombord på inspektionsskibet. Yderligere blev samtlige aktiviteter i forbindelse med positionsbestemmelsen fotodækket, ligesom kommunikation såvel eksternt som internt blev optaget på bånd. Formålet med rullen var at indsamle bevismateriale til brug ved en evt. senere retssag mod fiskeskibets fører.

### Fangst i urensset hel fisk – 17 tons haj

Samtidig med at VÆDDEREN fik radarkontakt med ROSS ALCEDO,

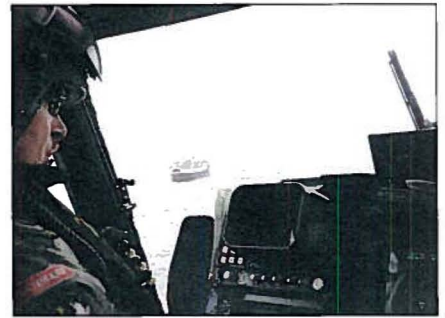


ROSS ALCEDO fanget med røde fingre (foto: VÆDDEREN)

landede helikopteren atter ombord dels på grund af brændstofmangel og dels for at sætte kontrolholdet af. Efter en hurtig gang skafning for det tilbagevendte kontrolhold blev der ombord på VÆDDEREN gjort klar til at overføre kontrolholdet til det britiske fiskefartøjet med gummi-båd. ROSS ALCEDO blev entret af kontrolholdet om eftermiddagen på positionen 60°32'9N-013°18'2W. Blandt andet ved hjælp af fiskeskibets GPS blev det kl. 1607 dokumenteret, at skibet befandt sig ca. 13 sømil inden for grænsen til færøsk fiskeriterritorium, hvilket føreren yderligere med underskrift bekræftede. Ved den efterfølgende inspektion af produktionsdækket blev der observeret frisk fangst under forarbejdning, hvilket sammenholdt med tidligere observationer fra helikopteren klart bekræftede, at der netop havde været foretaget linefiskeri i området. Den samlede fangst i urensset hel fisk udgjorde knap 17 tons haj, hvilket svarede ca. 25% af skibets kapacitet, når lasten var fyldt helt op.

Den videre inspektion ombord afslørede yderligere forhold i strid med bestemmelserne såsom:

- at fiskeskibet ikke indførte daglige positioner i en autoriseret fiskelogs subsidiært en skibsdagbog,
- at der ikke blev ført radiolog,
- at der ikke blev foretaget registrering af udsmidt fiskemasse samt
- at skibets lodslejder var i ringe stand.



Fiskefartøjet ROSS ALCEDO, der udfører tyvfiskeri på Færøsk fiskeri territorium, identificeres her af skibets helikopter NAVY 181 (foto: VÆDDEREN)

### – til Torshavn for videre retsforfølgelse

I konsekvens af kontrolbesøget samt øvrige observationer af fiskeskibet i løbet af dagen blev det efter samråd med Færøernes Kommando besluttet at anmode føreren af ROSS ALCEDO om at følge med til Torshavn for videre retsforfølgelse. Beslutningen blev meddelt føreren, hvorefter ROSS ALCEDO – med et entringshold ombord bestående af to befalingsmænd fra VÆDDEREN – begyndte forlægning mod Torshavn.

VÆDDEREN ankom til Thorshavn den følgende dags aften. ROSS ALCEDO blev overdraget til politiet for videre foranstaltning ved anklagemyndigheden.

Sagen blev endelig afgjort 27. august, hvor føreren af ROSS ALCEDO accepterede en udenretslig afgørelse i form af en bøde på 100.000 kr. samt konfiskation på 40.000 kr. Efter at have stillet behørig bankgaranti på 140.000 kr. kunne det britiske fiskefartøj herefter atter forlade færøsk fiskeriterritorium – nok en oplevelse rigere, men næppe glattere.

### Overvågning – skib som helikopter

Hændelsen viste, hvor vigtig dansk maritim tilstedeværelse i det nordatlantiske område fortsat er – også i periferien af fisketerritoriet. Herudover er hændelsen også et godt eksempel på, at det ved overvågning langt fra land er nødvendigt at kunne disponere over såvel skib som helikopter. ROSS ALCEDO var næppe blevet opbragt, hvis synergien mellem skib og en organisk helikopter ikke havde været til rådighed.

VÆDDEREN



# En uge i en minelæggers liv

Ovenstående hentyder til en hektisk uge ombord i minelæggeren FYEN i slutningen af maj. På trods af sin alder, på 37 år, formåede denne gamle dame stadig at holde ud, selv om ugen fra den 25. til 31. var fyldt til bristepunktet med aktiviteter.

## MCM FLOTILLE PASSEX 99

Vanen tro startede det hele med afgang fra Flådestation Frederikshavn tirsdag efter Pinsen. Forlægning sydover igennem ruterne for farvandsovervågning, således at FYEN var klar onsdag morgen klokken fem nord for Gilleleje til at deltage i den 21. Minestryger Flotille (MCM FLOTILLE PASSEX 99). I ånden af det gode naboskab med Sverige var denne øvelse blevet planlagt som en fælles øvelse, der skulle foregå i det sydlige Kattegat med deltagelse af den 21. MCM FLOTILLE fra Sverige og fra Danmark LAXEN med drone og FYEN.

For de, som ikke kender den svenske flådes MCM organisation, er her en delvis forklaring. Der er to flotiller henholdsvis placeret i Stockholm og Karlskrona. Det var Stockholm flotillen som deltog ved denne lejlighed. Flotillerne består hver af en del MCM-enheder samt et støttefartøj. I øvelsen deltog A261 UTÖ, som støttefartøj, M76 VEN og M74 KULLEN, begge af LANDSORT-klassen samt M13 SKAFTÖ og M11 STYRSÖ, begge af STYRSÖ-klassen.

## Supplyskib til off-shore

UTÖ skulle vise sig at være et noget særpræget skib, idet hun er indkøbt i Singapore, som supplyskib til off-shore boreplatforme. Der havde været en del problemer med at få skibet indrettet efter de ønsker, som den svenske flåde havde. Men i dag, ca. 10 år efter indkøbet, var man godt tilfreds der ombord. På trods af de omtalte indkøringsproblemer var det nu opfattelsen, at denne løsning havde været den billigste.

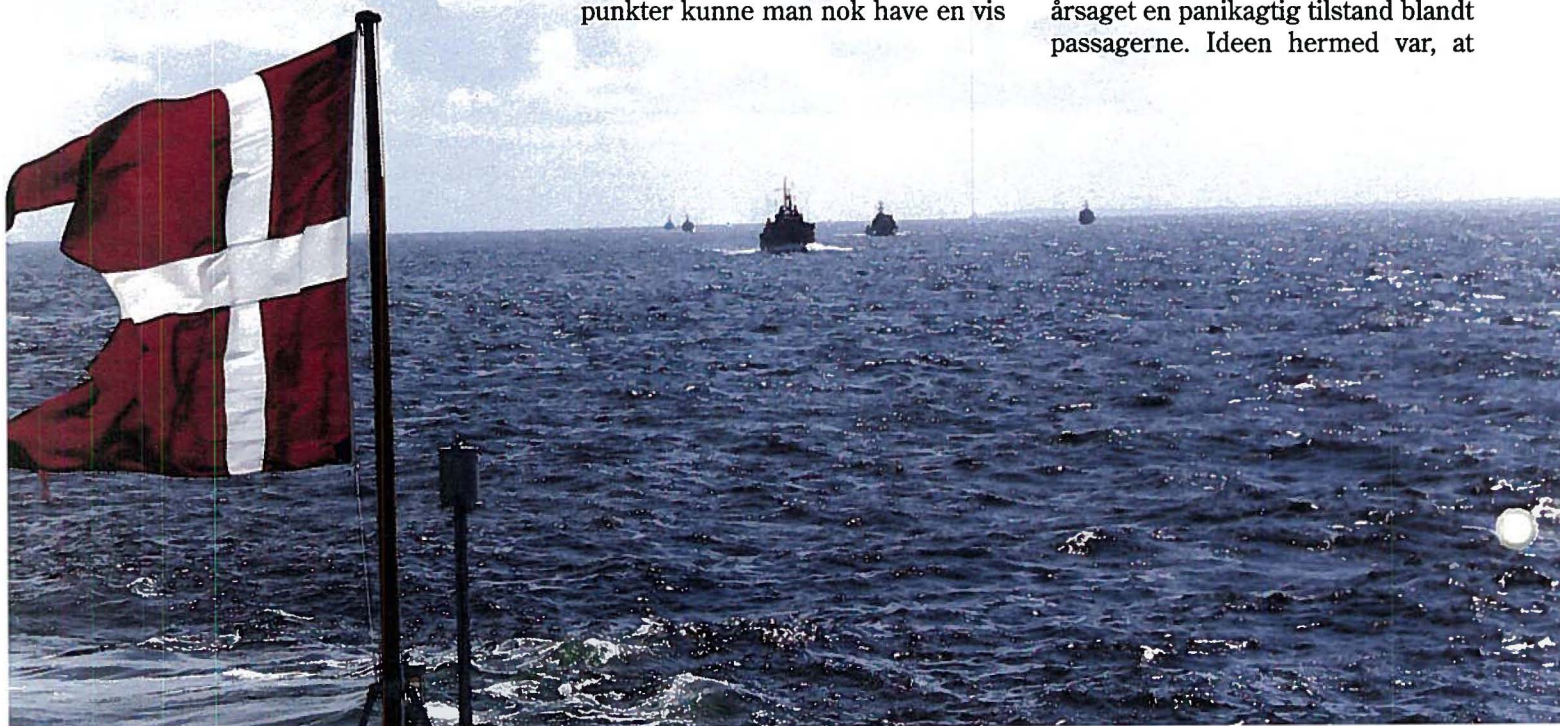
## En lettere desperat søgen i publikationerne

Formålet med øvelsen var at indøve fælles, såvel som individuel, MCM træning, samt taktisk kommunikation og formationssejlads. De to sidste punkter kunne man nok have en vis

skepsis overfor, når man ser på vore to landes baggrund. Men øvelsesoplægget havde fastlagt, at der skulle opereres i henhold til EXTAC 1000 serien, som var blevet fordelt på de deltagende enheder. I forbindelse med et udvekslingsbesøg ombord i UTÖ blev det dog klart, at dette, om end det var meget nyt for vores svenske kollegaer, de havde kun prøvet det én gang før, lykkedes tilfredsstillende. En til tider lettere desperat søgen i publikationerne blev i hvert fald ikke formidlet videre over radioen.

## FYEN – en nødstedt, brændende færge med farligt gods ombord.

Onsdag middag forlod FYEN øvelsen for at forlægge sydover i Sundet, og ankre op syd for Drogden. Her skulle den næste øvelse finde sted i løbet af aftenen. En Search and Rescue øvelse var blevet planlagt af Marinehjemmeflåtillen 367 fra Dragør. Her skulle FYEN agere en nødstedt brændende færge med farligt gods ombord. Oplægget var, at HIGHWAY II, som FYEN hurtigt var blevet omdøbt til, skulle udsende et nødsignal til Lyngby Radio, og melde om vores situation. Der var udbrudt brand ombord, der havde forårsaget en panikagtig tilstand blandt passagerne. Ideen hermed var, at





denne melding via Søværnets operative Kommando skulle tilgå Københavns Alarmcentral, der så igen skulle alarmere de respektive brandmyndigheder. I dette tilfælde Dragør brandvæsen samt København Lufthavns brandvæsen. Alle de fremmødte brandfolk skulle så transporteres ud til HIGHWAY II ved hjælp af et marinehjemmeværns-fartøj samt lufthavnens eget fartøj. Vel ombord skulle der så skabes et overblik af indsatslederen med hjælp fra en til lejligheden godt forvirret vagtchef-elev, som gjorde sit yderste for at forvrænge sit normalt forståelige engelsk.

### Den »største« redningsøvelse nogensinde

I dagspressen kunne man dagen efter læse om det, der her blev kaldt den største redningsøvelse i danske farvande nogensinde. Netop det, at der var så massiv pressedækning gjorde, at røgdykkerne til tider havde lidt svært ved at få baksed de op imod 15 figuranter ud af skibet. For os ombord var det i hvert fald nyt at se så mange fotografer, kamerafolk og journalister spæne rundt for at få de bedste billeder og historier – før deadline.

Branden blev slukket og de tilskadekomne evakueret; og alle fik en masse med hjem. Dette gjaldt både hvad angår den praktiske indsats ombord, såvelsom måden hvorpå den første nødmelding vandrede gennem de forskellige myndigheder. Øvelsesledelsen, der var blevet sejlet ud til HIGHWAY II inden øvelsen gik i gang, havde i hvert fald et fyldigt materiale med hjem, som kan danne grundlag for erfaringer, der vil vise sig at være brugbare i fremtiden.

### Aftenskaftning ved Langelinie

Efter vel overstået øvelse forlagde det skib, som nu igen kunne kalde sig FYEN, nordover mod det sydlige Kattegat for at mødes igen med de svenske enheder. Her var der i mellemtiden blevet lokaliseret en mine fra 2. Verdenskrig, som VEN detonerede torsdag formiddag efter en del ventetid. Hermed var denne øvelse slut, og efter debriefing ombord i FYEN, sejlede enhederne hver til sit.



Lufthavnens folk instrueres mens pressen lytter med



Røgdykkerne på vej ind på det »brændende« dæk

Svenskerne til weekend-ophold i København, medens FYEN fortsatte sydover til Møn og så tilbage til København. Det er jo udcheckningstid for vagtchefer. Her startede afmagnetisering i Lynetteløbet fredag formiddag. Aftenskaftning ved Langelinie og klokken 22 igen sydover til næste etape. Det var en eftersøgnings- og redningsøvelse for Sundets Marinedistrikt (SUM SAREX 1/99) i den sydlige del af Lillebælt – og vi skulle være fremme næste dag på en position nord for Als kl. 1730.

Næppe var vi kommet af sted, faktisk kun til syd for Drogden, før vi blev beordret på en »live SAR«. I Flinterenden var en færge, som sejler arbejdere over fra Sverige til Peberholm, gået på grund. Af miljømæssige årsager skulle FYEN ligge i venteposition nær havaristen, indtil METTE MILJØ kunne være fremme. Der blev regnet nøje på hvornår vi senest skulle afgå for at være fremme i Lillebælt til tiden, så klokken 0200 lørdag morgen fik den gamle dame lov til at give næsten alt hun havde i sig.





Indsatslederen og skibets egne røgdykkere



En af de »tilskadekommende« på vej ud

### Endnu en navnetransformation

Vel fremme i Lillebælt, startede vi på vores del af øvelsen. Der skulle på forskellige positioner i det sydlige Lillebælt udlægges to øvelsesredningsflåder, samt fire trækors – de sidste iført kedeldragt og redningsvest med lys. Ideen var så, at i alt seks marinehjemmeværns-kuttere, opdelt i to grupper, skulle finde de udlagte objekter. Under denne eftersøgning var det så hensigten at den SAR-undervisning der var givet tidligere på dagen i Fåborg, skulle benyttes. Der var her tale om beregning af søgebredde og dækningsfaktor. Forinden havde FYEN sidst på aftenen igen oplevet en navnemæssig

transformation, idet vi nu kunne kalde os »motorsejleren KIRSTEN«. Den gode KIRSTEN var alene sejlet ud i de farefulde farvande syd for Fyn og var bogstavelig talt faret vild. KIRSTEN skulle så have hjælp fra omkringliggende skibe, der skulle bruge deres radiopejler for i fællesskab at kunne lokalisere hende. Knapt var der gået 30 minutter, før MHV80 FÆNØ sejlede rundt om den opankrede KIRSTEN, som på grund af strømsvigt var helt mørklagt. Så var »KIRSTEN« ikke længere KIRSTEN – men FYEN – og vi kunne nu bare vente på at få vores udlagte grej bragt over. KIRSTEN kunne ånde lettet op!

### Minelægning søndag eftermiddag

Vel ovre KIRSTEN-rollen forlagde vi nordover tidligt søndag morgen for at påbegynde minelægning i farvandet syd for Sjællands Odde søndag eftermiddag. Med en god fornemmelse af at have udført en del mere end sædvanligt værdsat arbejde, blev der herefter forlagt nordover mod Frederikshavn gennem ruterne – vi var stadig på farvandsovervågning!

Hertil ankom FYEN mandag middag med udsigt til lang weekend før den næste tur der som tidligere beskrevet gik til Riga.

FYEN



Tilbagemelding ombord i FYEN



# Ubåde i Danmark gennem 90 år

Med venlig tilladelse fra forfatteren og redaktøren af det nordlige flådestationsblad »KRUDTTÅRNET« gengives her en artikel, der kort ridser ubådens historie, som en uundværlig og effektiv skibstype i Flåden gennem 90 år.



Tumleren

## 1909 – det nyeste søkrigsvåben

Den 5. oktober 1909 hejstes kommandoen på Danmarks første ubåd DYKKEREN. Den var blevet bygget i Italien og var ankommet til Holmen 13. september samme år. Efter afsluttede prøver var den blevet formelt modtaget af søværnet og indgik fra kommandohejsningen i Flådens tal. Dermed fik Danmark på lige fod med Sverige og Norge rådighed over det nyeste søkrigsvåben, torpedobåden, der kunne dykke og sejle under vandet.

Drømmen om at kunne sejle under vandet havde beskæftiget menneskeheden gennem flere århundreder, men det var først i slutningen af 1800-tallet, at denne drøm blev til virkelighed. På dette tidspunkt havde de teknologiske fremskridt medført, at det var muligt at få et sådant fartøj til at fungere. Gennem fremkomsten af de elektriske akkumulatorer havde man fået et passende maskineri til en ubåd, ligesom det rigtige våben til et sådant fartøj var blevet udviklet gennem torpedoen. Endelig fremkom det optiske periskop, der gav mulighed for at følge, hvad der skete på overfladen, selv om ubåden var neddykket.

## Ubåden – et defensivt våben

Frankrig var foregangsland for udviklingen af ubåde omkring 1900, efterfulgt af Storbritannien. I Tyskland var interessen moderat, og først i 1906 anskaffedes ubåde til den tyske flåde. Sverige havde allerede i 1904 fået en lille ubåd, men først i året

1909 kan man sige, at ubådsvåbnet for alvor blev introduceret i Norden. Både Danmark, Norge og Sverige fik i foråret og sommeren 1909 søsat ubåde i Italien. Den norske og svenske blev ganske vist søsat før DYKKEREN, men de indgik først i de respektive flåders tal november-december samme år.

Ubåden blev ved sin fremkomst betragtet som et defensivt våben. Således var DYKKERENS opgave i krig at deltage i Københavns forsvar mod søsiden. Den skulle placeres i en fremskudt position i forbindelse med søforterne.

Bådens deplacement var 105 t ud-dykket og 132 t neddykket.

## Danmark havde syv ubåde i 1914

Det blev hurtigt erkendt, at ubåden var et velegnet våben for danske farvande. I årene 1911-14 blev der yderligere anskaffet seks ubåde på 164/204 t, hvoraf HAVFRUEN fra 1912 var den første danskbyggede ubåd, bygget på Orlogsværftet. Danmark havde således syv ubåde ved 1. Verdenskrigs udbrud i 1914, en anseelig styrke, der var med til at sikre seriositeten i det danske neutralitetsforsvar. Dette blev yderligere understreget ved, at der i løbet af verdenskrigen yderligere kom en tilgang på seks ubåde.

Mellemskrigsårene blev derfor det danske ubådsvåbens glansperiode. Fem ubåde blev yderligere bygget 1918 – 25, og efter forsvarsordningen af 1937 blev fire af den lidt større såkaldte H-klasse med et deplacement på 320/402 t bygget.

## Ubådene var meget billige i drift

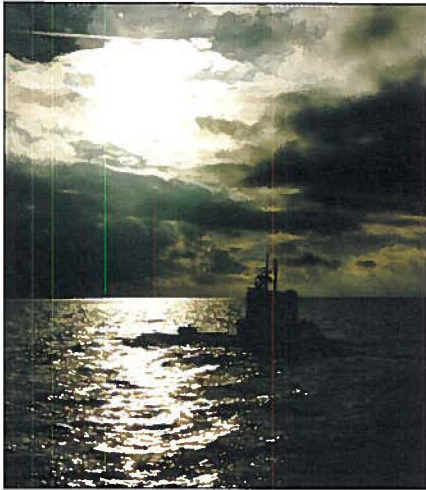
På trods af de store nedskæringer, der ramte flåden i 1922 og især 1932, blev antallet af ubåde ikke reduceret.

1. Verdenskrig havde vist, at ubåden ikke kun var et defensivt våben, men kunne anvendes særdeles offensivt. Englænderne havde lidt meget under den tyske anvendelse af ubåde i skibsfartskrigen, og de forsøgte at få afskaffet ubåden som søkrigsmiddel under de internationale afrustningskonferencer, der blev holdt i 1920'erne og 1930'erne. Når det betænkes, hvilket dødbringende våben, ubåden havde vist sig at være, er det ejendommeligt, at de danske politikere, der var mest ivrige efter at reducere Flåden og dennes antal af artilleriskibe og torpedobåde, ikke havde noget imod ubåde. Måske var det stadig den oprindelige forestilling om ubådens defensive opgaver, der spillede ind, muligvis var det fordi ubådene havde vist sig at være meget billige i drift.

## Udenlandske marinere interesserede

I mellemskrigsårene blev der i tide sørget for erstatningsbyggeri til det i forvejen udmærket ubådsmateriale. De små danske ubåde, der vel må karakteriseres som kystubåde, blev anset for at være meget vellykkede i forhold til de betingelser, de skulle virke under. Flere udenlandske marinere var derfor interesserede i nærmere at studere de danske ubåds-konstruktioner. Fra 1918 anskaffedes et moderskib, GRØNSUND, se-





NARHVALEN under gang

nere i 1927 afløst af HENRIK GERNER. Moderskibene gjorde ubådene uafhængige af basefaciliteter og gav dem en større operationsfrihed. De danske ubåde i mellemkrigsårene var forsynet med dansk producerede torpedoer med en diameter på 45 cm. Den internationale udvikling medførte allerede inden 2. Verdenskrig, at flere marinere gik over til større torpedoer, især med en diameter på 53,3 cm.

Øvelses- og udviklingsmæssigt lagde man sig op ad den britiske flåde, og flere danske søofficerer blev uddannet som ubådschefer i England.

### Flåden kom ikke i kamp

Den danske flåde kom ikke i kamp den 9. april 1940, men der er næppe tvivl om, at de små, velegnede danske kystubåde søkrigsmæssigt havde været et stærkt våben over for en indtrængende invasionsflåde. I 1941 måtte Flåden udlevere seks torpedoer til den tyske besættelsesmagt, og man frygtede derfor, at tyskerne også ville forlange udleveret ubådene.

Den 29. august 1943 lykkedes det på Holmen at få sænket samtlige ubåde i Flåden, således at ingen af disse faldt intakte i tyskerne hænder. Den æra, der var blevet indledt i den danske flåde i 1909, var dermed blevet brat afsluttet.

Især anvendelsen af 45 cm torpedoerne gjorde formentlig, at tyskerne ikke fandt på at reparere nogle af de danske ubåde. De lå stadig ødelagte,

da man igen overtog Holmen i maj 1945.

Et nyt ubådsvåben skulle bygges op. Enkelte danske søofficerer havde i allieret tjeneste under 2. Verdenskrig haft lejlighed til at stifte bekendtskab med ubåde. De hjembragte værdifulde erfaringer til det nye søværn, der skulle etableres. Ubåden havde i øvrigt atter vist sine offensive egenskaber i en søkrig mod England, der endnu engang havde store problemer med at holde ubådene stangen og sikre forsyningslinierne over havet.

### Problem selv at producere 45 cm torpedoer

Der var næppe nogen i Danmark, der i 1945 var i tvivl om, at ubåden atter skulle indgå i Flåden. Problemet var imidlertid, at det ikke længere lod sig gøre selv at producere 45 cm torpedoer. Man ville fremover være henvist til at benytte torpedoer på 53,3 cm. Dette kunne kun lade sig gøre ved at benytte ubåde, der var væsentligt større end dem, der hidtil var anvendt i den danske Flåde siden 1909. En konsekvens af dette var imidlertid, at ubådene ikke længere med fordel ville kunne operere i de danske stræder og indre farvande, idet disse større typer ville kræve en vanddybde på minimum 40 m for at kunne operere optimalt i neddykket tilstand.

I 1946 lejede den danske flåde tre britiske ubåde, SPRINGEREN, STØREN og SÆLEN, der havde et deplacement på 644/732 t og anvendte 53,3 cm torpedoer. De var således dobbelt så store som H-klassen, der var de største ubåde bygget i Danmark i mellemkrigsårene. Anvendelsen af ubådene blev derfor totalt ændret. De skulle nu udgøre et fremskudt anti-invasionsforsvar og placeres uden for stræderne, nemlig i Ska-

gerrak og Østersøen nærmere betegnet farvandet umiddelbart øst for Bornholm. Endvidere skulle ubådene udføre efterretningsmæssige opgaver især i Østersøen. Dette farvand viste sig ved sine forskellige lag af saltholdighed at være perfekt for ubåde at bevæge sig uopdaget i. Der findes ingen effektive midler ved hjælp af hvilke, ubåde kan detekteres i Østersøen – heller ikke i dag.

### Skulle man skabe en minikystubåd

I begyndelsen af 1950'erne planlagde man nye danskbyggede ubåde. Fagligt var der diskussion om, hvorvidt man skulle forsøge at skabe en slags minikystubåd, der atter gjorde det muligt med disse skibstyper at operere i de danske stræder, dvs. en ubåd på omkring 300 t, eller man skulle gå ud fra de britiske ubåde, der var lejede, og som var på ca. 600 t, og som kun kunne anvendes uden for de egentlige danske farvande.

Resultatet af overvejelserne blev en større dansk ubådstype på omkring 600 t med en længde på ca. 60 m og en armering på 8 stk. udskydningsrør til 53,3 cm torpedoer. I 1954-60 blev der bygget fire ubåde af denne type, den såkaldte DELFINEN-klasse. Disse erstattede de tre britiske ubåde, der blev leveret tilbage til England. Efter 1945 kom styrketallet for ubåde til at ligge på 4-6, dvs. noget lavere end det havde været før 1943.

I perioden 1964-74 havde ubådene atter et moderskib med det traditionsrige navn HENRIK GERNER. Der var tale om den tidligere bornholmsdamper HAMMERSHUS.

### Der måtte bygges yderligere to ubåde

I 1960'erne var ubåden i Danmark en fuldt accepteret skibstype, og forsvarsforliget i 1960 medførte lige-



frem, at der måtte bygges yderligere to ubåde, for at søværnet kunne leve op til de fastsatte styrkemål. I slutningen af 1960'erne byggedes to enheder af en mindre ubådstype, NARHVALEN og NORDKAPEREN, der indgik i Flådens tal 1970. De var på ca. 450 t og var bygget på Orlogsværftet med licens fra det tyske Kieler Howaldtwerke. Denne ubådstype viste sig at være velegnet til danske farvande. Størrelsen tillod ikke alene anvendelse i Skagerrak og Østersøen, men også til en vis grad i danske farvande.

I slutningen af 1960'erne begyndte der en faglig diskussion inden for søværnet, om hvorvidt man fremover fortsat skulle have ubåde. Udgangspunktet var, at man ikke længere havde råd til at have mange skibstyper i den danske Flåde, og det skønnes, at ubåden ville kunne undværes. Dette medførte en interesse for spørgsmålet blandt politikerne, og flere forlangte nu, at man stoppede med at anskaffe flere ubåde. Et væsentligt punkt i denne politiske interesse, var de voldsomme anskaffelsessummer for ubåde, der klart lå højere end andre skibstyper, der benyttedes i Danmark.

### Der blev købt 30-årige ubåde i Norge

Anskaffelsesprisen er høj for en ubåd, men til gengæld er driftsomkostningerne klart mindre end alle andre krigsskibstyper. Fra 1983-90 udfasedes DELFINEN-klassen, og med nød og næppe fik man politisk tilslutning til at der blev købt 30-årige ubåde i Norge, i stedet for at bygge dem selv. Der blev anskaffet tre af disse ubåde med de traditionsrige ubådsnavne TUMLEREN, SPRINGEREN og SÆLEN.

I opfølgningen af den beretning, der kom fra Forsvarskommissionen af



NARHVALEN i Frederikshavn (Alle fotos 5.ESK-digitalkamera)

1997, og i forbindelse med forhandlingerne om forsvarsforliget i 1999 har man atter oplevet en voldsom offentlig debat om ubådens fremtid i Danmark. Forliget indebærer, at tre af ubådene opretholdes, og to henlægges.

### Mest kampkraft for pengene

De danske diskussioner om betydningen af ubåde kendes stort set ikke tilsvarende i udlandet. Overalt anser man ubådsvåbnet for at være dét sømilitære våben, hvor man får mest kampkraft for pengene, og som er mest velegnet for små landes flåder. I 90 år har Danmark haft ubåde. Der

er ingen saglige argumenter imod, at den danske Flåde ikke fortsat skulle besidde dette slagkraftige og effektive våben.

Af Hans Christian Bjerg  
overarkivar, Søværnets historiske konsulent



# »Vagtskifte«

Med udgangen af juni måned fratrådte instruktør Walther Hagenau Poulsen, Søværnets Taktik- og Våbenskole til pensionering. Dermed afsluttedes et ganske enestående tjenesteforløb i søværnet. Det blev indledt i mineskibene i 1947.

## Instruktør i skibs- og flykending

På grund af sin store interesse for faget »fjernkending«, blev W.H. Poulsen i februar 1950 tilknyttet den daværende »Forsvarets Fjernkendingsskole« på Holmen som civilansat instruktør i skibs- og flykending. I de forløbne 49½ år har et utal af elever til udkigstjeneste i henholdsvis søværnets og marinehjemmeværnets skibe og fartøjer stiftet bekendtskab med W.H. Poulsen, der altid beredvilligt har øst af sin enorme faglige viden. En viden der ikke bare er perfekt, når det drejede sig om aktuelle skibe og flys seneste konfigurationer, men også har den historiske dimension med.

W.H. Poulsen medvirkede desuden, qua sin store viden om alt hvad der kan flyve, på markant vis til opbygningen af flykendingsundervisningen i Luftmeldekorpsen.

## Skibs- og flykendingspublikationer

I en lang årrække har W.H. Poulsen forestået udarbejdelsen og ajourføringen af de væsentligste skibs- og flykendingspublikationer og relateret faglitteratur, der anvendes i forsvaret i dag. En omfattende opgave, der er løst på forbilledlig vis – med stor nidkærlighed og præcision.



Instruktør W.H. Poulsen (th) fotograferet med chefen KK P.B. Rieper (SVN-foto)

W.H. Poulsen er en ildsjæl som få, hvilket vel bedst beskrives ved, at han altid var den første, der mødte om morgenen, og den sidste, der forlod skolen om eftermiddagen. Hvis man ikke viste at det var den sande professionalisme der har været den drivende kraft i hele tjenesteforløbet, kunne man såmænd godt få indtrykket af, at W.H. Poulsen betragtede hver arbejdsdag som en feriedag. – Men en ildsjæl er aldrig på ferie!

## »Flådens skibe og fartøjer, 1945-1995«

En lang række forfattere af såvel historiske som faglitterære bøger og publikationer har draget fordel af W.H. Poulsens uendelige viden. Gennem årene er også et utal af fotos indenfor specialet leveret fra skolen og gennem skolen organiseret af en Poulsen, der har kontakter til mange kilder. Blandt andet har det populære værk »Flådens skibe og fartøjer, 1945-1995« af Gunnar Olsen og Svenn Storgaard meget at takke for i hense-

ende til levering af de rigtige billeder – med den rigtige tekst.

Den brede vifte af kontaktpersoner både i og udenfor forsvaret som W.H. Poulsen således har opbygget og plejet – samt ikke mindst medarbejderne ved »Faggruppe Fjernkending« ved »Undervandsvåben-, Fjernkendings- og Signalkursus« vil derfor i mange år fremover drage nytte af W.H. Poulsens uvurderlige indsats gennem mere end en menneskealder.

## God tjeneste ved Søetaten

W.H. Poulsen er tildelt »Hæderstegnet for god tjeneste ved Søetaten«, »Hendes Majestæt Dronningens Fortjenstmedalje« og »Hjemmeværnets Fortjensttegn«. Det er oversergent af kampinformationslinien, Søren Konradsen der skal forsøge at fylde pladsen ud som instruktør.

Faggruppe Fjernkending ved Undervandsvåben-, Fjernkendings- og Signalkursus ved Søværnets Taktik- og Våbenskole«.



# Adoptionsbesøg i Nexø

## Et adoptionsbesøg man ikke glemmer

Tit er STANDARDFLEX skibene af FLYVEFISKEN-klassen på patrulje i de danske farvande. En af opgaverne er at klare »billedet« op for marinedistrikterne. Patruljefartøjet sejler tæt forbi de andre skibe i farvandet og noterer skibsnavn og hjemmehavn. Når det er sket, meldes observationen ind til marinedistriktet. Var det tilfældet at Flådens skibe havde skrevet deres hjemmehavn på hækken, ligesom civile skibe, ville man på P562, VIBEN have læst »NEXØ«. Det stolte skib har nemlig hjemmehavn i Nexø. Og det er grunden til, at VIBEN sejlede på adoptionsbesøg i Nexø fredag d. 11. til søndag d. 13. juni 1999.



Der er nok at se på.

NEXØ har siden 17. august 1996 været adoptionsby for Missilfartøjet VIBEN. I den forbindelse har VIBEN tre gange aflagt adoptionsbesøg i NEXØ. Besøget i år var altså den fjerde gang. Formålet med besøgene er at udbygge de i forvejen gode relationer til byen og dens borgere, samt at give alle med interesse et indblik i søværnets virke og kapacitet. Samtidig er det en kærkommen lejlighed for sømændene om bord for oplevelse af en anden by end Korsør, hvor skibet ligger i flådehavnen.

### Frit fald på 28 meter

Oplevelser blev det særligt gode i år. Blandt andet kan det fortælles, at der fredag aften var arrangeret spisning for vagtsfrit personel med Nexø kommunes borgmester, viceborgmestrene og kommunalbestyrelsen. Der blev afholdt løb i Paradisbakkerne, lørdag og søndag morgen – løbeturene var særdeles populære blandt besætningen på grund af den utroligt flotte natur og det stærkt kuperede terræn. Der var yderligere arrangeret rappelling med frit fald på ca. 28 m lørdag eftermiddag, men selv om nogen var af den mening af det var for højt, overvandt alle de deltagende dog deres tvivl og eventuelle højdeskræk og fik et sus, de sent vil glemme.

Samtidigt med rappelling, var ski-

bets vagthold travlt beskæftiget med at holde styr på de mange, der havde valgt at trodse sommervarmen og møde til åbent skib. Der blev ligeledes afholdt åbent skib om søndagen og her måtte den forgående dags naturentusiaster så fremvise skibet.

### Et chocktailparty

Lørdag aften var det så skibets tur til at være vært ved et »pindemad« selskab, eller som nogle lokale valgte at fortolke det: Et chocktailparty. Grunden til den lidt unormale måde at fortolke festen på, var at besætningen mødte frem i fuldstændig, parade-mæssig korrekt udhaling. Deres evne til at servicere gæsterne for stort set alle deres behov var uovertruffen. De civile gæster meddelte, at de ikke tidligere havde indtryk af, at søfolk var så gæstfrie. Hvor på be-



VIBEN ved kaj i NEKSØ (foto: RED.)

sætningen med slet skjult stolthed proklamerede, at det var sædvane, at søens folk behandler deres gæster ordentligt.

### Interesse for slig keramisk kunst

Til aftenens fest var der blandt de fremmødte også gæster fra glas- og keramikskolen i byen, og tro det eller ej men straks bredte der sig en interesse for slig kunst. Derfor blev der arrangeret et besøg på skolen søndag eftermiddag. Her lærte besætningen om den specielle puste-teknik, og nænsomme hånd, der skal til for at forme lerkunsten.

Derfor lyder der denne opfordring fra skribenten; får du muligheden for at prøve et adoptionsbesøg med et af søværnets skibe, så prøv det!

### Det er da at hygge

Er du sømand eller på anden måde af de rejsende godtfolks æt, så er Bornholm en ø værd at besøge. Bornholm byder på venlighed overalt og særligt er der et lille sted, hvor søfolk føler sig velkomne – stedet hedder Sørens værtshus. Der har man placeret en jolle i ophæng under spærene (man kan så gynges en tur samtidig med indtagelsen af en enkelt forfriskning).

Det er da at hygge!  
Missilfartøjet VIBEN



# Danske reserveofficerer

Søværnets forskellige reserveofficerer opleves som regel enkeltvis, når de gør tjeneste på de sejlene enheder som navigatører eller maskinofficerer, som forbindelsesofficerer, som tolke eller i en af deres mange andre roller. Men danske reserveofficerer kan også stå på egne ben som hold – så godt 26.-29. august 1999 – at man for første gang nogen sinde løb af med sejren ved de Nordiske Marinekonkurrencer i Fredericia.



PL-R Per Büchmann, Danmark 1, tager bestik af dagsejlads

## De perfekte rammer

Hvert andet år mødes reserveofficerer fra fire nordiske landes søværn til Nordiske Marinekonkurrencer. Der uddeles præmier i syv discipliner, og konkurrencens hovedelementer er:

- dagsejlads og natsejlads
- skydning med egen pistol
- ukendt gevær (M/75 i år).
- Sejladserne har indlagt forskellige sværhedsmomenter, der indgår som særlige discipliner.

Stævnet arrangeres på skift af Nor-

ge, Sverige, Finland og Danmark; Danmark har kun været med i denne sammenhæng siden 1987 og var derfor arrangør for blot anden gang. Reserveofficersforeningen, ROID, havde nedsat en arbejdsgruppe under ledelse af orlogskaptajn af reserven



Reserveofficerer fra fire nationer foran Landsoldaten i Fredericia



# rer sejrer i Fredericia

P.K. Korgaard. Arbejdsgruppen skulle på knapt to år skabe de perfekte rammer for stævnet, der blev placeret på Ryes Kaserne i Fredericia, hvor sejladserne så kunne foregå i Lillebælts udfordrende vande.

## Hvad går det ud på?

I de Nordiske Marinekonkurrencer gælder det om at være god til navigation, sejladsplanlægning, signalering, holdsamarbejde såvel som skydning. Hvert land stiller med to hold á fire mand, og disse otte hold gennemgår konkurrencens tre hovedfaser efter et skema bestemt ved lodtrækning. Der må ikke gå mere end et døgn fra første hold begynder til sidste hold

slutter, så programmet er ret stramt. Hvert land stiller desuden med et medlem til en jury, der behandler eventuelle klager, f.eks. hvis et hold mener at have været udsat for chikanen eller på anden måde at være blevet forstyrret.

Sejladserne fandt som nævnt sted på Lillebælt med fire af Marinehjemmeværnets kuttere af 800-klassen. Hvert hold fik udleveret et opgavesæt og søkort og fik så en time til forberedelser og sejladsplanlægning. Derefter blev de kørt til hjemmeværnskutteren og drog ud på Lillebælt med kutterens normale besætning som bagstopper og en dansk kontrolofficer til at tage tid og indsamle besvarelser. Kontrolofficeren udleverede også undervejs ekstra opgaver og kunne efter sejladsen aflevere et kontrolark til bedømmelse.

Lillebælts stærke strøm snød adskillige af holdene, så nogle af opgaverne blev mere komplicerede end forventet. Dagsejladserne havde udgangspunkt i Assens og foregik på en meget kompliceret bane, der var lagt omkring Bågø og Årø. Natsejladserne startede i Fredericia Gl. Havn, og banen gik derfra ned omkring Fænø. Opgaverne var en skønsmaske af sejlads på gammeldags maner helt uden radar og sejlads i snævert farvand udelukkende ved brug af radar. Der var sørget for diverse krydderier i form af bjærgemærsmånøvrer, brug af kasteline og signalering.

Skydningerne fandt naturligvis sted på Ryes Kasernes skydebane, hvor naturen havde gjort jorden godt våd. Under konkurrencen var vejret dog så flot, at nogle ligefrem beklagede sig over at få solen i øjnene. Geværbanen ligger da også sådan at man skyder lige mod morgensolen, men det var en for svær lampe at skulle slukke for, bedømte juryen.

Der skulle konkurreres på egen tjenstepistol og på ukendt gevær M/75.



Åbningstalen ved OK-R Ulrik Schmidt





## NMK99 kommer i gang

Torsdag morgen, 26. august 1999, fandt den officielle åbning sted foran Landsoldaten i Fredericia bymidte. Søværnets Tamburkorps kom marcherende gennem Prinsens Port og musicerede foran de fire nationers repræsentanter og flag. Efter flaghejsning og afspilning af de fire nationalmelodier, bød OK-R U. Schmidt velkommen til alle. Som punktum leveredes tre kanonskud fra Volden. Det flotte oprin blev højlydt værdsat af de Fredericia-borgere, både store og små, der havde fundet frem til arrangementet. Den danske sensommer bød også velkommen med lette byger afbrudt af svære byger. Det blev heldigvis den eneste regn, arrangementet blev udsat for.

## Konkurrencedøgnet

Fredag begyndte konkurrencerne med forberedelse for Hold 1 (Finland 1) klokken 0700 og sluttede med debriefing efter natsejlad for Hold 8 (Danmark 2) klokken 0530 lørdag morgen. Startrækkefølgen var blevet afgjort ved lodtrækning og kom til at spille en rolle, da netop første og sidste hold dominerede konkurrencen. Det var et langt døgn for deltagerne trods et program med god plads til måltiderne; men det var et endnu længere døgn for adskillige af arrangørerne. Allerede før aftensmaden fredag begyndte et billede af styrkeforholdene at tegne sig. Efter de to runder med skydning og dagsejlad lå et par hold tæt – meget tæt. En overgang blev der talt meget om en forskel på tusinddele strafpoint. Forskellen endte dog med at blive lidt større. Natsejladserne flyttede på nogle point, og gennem hele lørdagen føg protesterne omkring ørerne på arrangører og jurymedlemmer. Først midt på eftermiddagen, altså kun et par timer inden lørdagens præmieoverrækkelse og gallamiddagen, kunne resultatet offentliggøres (se tabel 1).



Danmark 1 i aktion foran statuen af Willemoes i Assens

## Resultaterne

For første gang nogensinde vandt et dansk hold, nemlig Danmark 2, der bestod af:

- KL-R Torben Frerks
- KL-R Knud Erik Møller
- KL-R Lars Worm
- PL-R Allan Nielsen

Blandt de øvrige glimrende danske resultater kan nævnes,

- at KL-R T. Frerks vandt pistol-skydningen,
- at Danmark 1 og Danmark 2 blev henholdsvis nr. 3 og 4 i den samlede skydning,
- at Danmark 2 og 1 blev henholdsvis 2 og 3 i dagsejladsen,
- at Danmark 2 vandt natsejladsen, og
- at Danmark vandt nationskonkurrencen.

Alt i alt gav NMK99 det bedste resultat nogensinde for de danske reserveofficerer.

## Punktum for Nordiske Marine Konkurrencer 99

Som optakt til lørdagens gallamiddag blev de syv præmier for individuelle og holdpræstationer overrakt af ingen ringere end Chefen for Forsvarskommandoens Materielstab, kontreadmiral P. B. Sørensen. De nypudsede præmier blev uddelt under bivåning af chefen for Telegrafregimentet, oberst S.E. Plum, chefen for Søværnets operative Kommandos personelsektion, kommandørkaptajn N. E. Sørensen, formanden for ROID, OLG-R Bent Christensen, og ROIDs forretningsfører, MJ-R P. Lynard; danskerne jublede, alle



Samlet vinder er Danmark 2: PL-R Allan Nielsen, KL-R Torben Frerks, KL-R Lars Worm og med pokalen KL-R Knud Erik Møller. Præmien overrækkes af KA P.B. Sørensen, assisteret af OK-R U. Schmidt



klappede – og der var erindringsmønter til alle deltagere. Gallamiddagen med æresgæster blev afholdt i officersmessen. Deltagere og delegationsledere leverede de traditionelle og utraditionelle taler med højere og højere humør. Søndag formiddag var det hele forbi. Med eller uden hovedpine tog deltagere, delegationsledere, jurymedlemmer og NMK-staben hjem.

Danmark skal arrangere NMK om kun otte år – og om kun to år mødes vi alle i Norge til NMK 2001 – så vi skal til at øve os og planlægge og aftale og... og....  
 Og det kan kun anbefales at være med.

#### Samlet stilling

| Nation  | Hold | Strafpoint |
|---------|------|------------|
| Danmark | 2    | 158,32     |
| Finland | 1    | 168,48     |
| Danmark | 1    | 200,60     |
| Norge   | 1    | 238,38     |
| Sverige | 2    | 294,40     |
| Norge   | 2    | 331,02     |
| Finland | 2    | 340,92     |
| Sverige | 1    | 392,03     |

TABEL 1

#### Nationskonkurrencen

| Nation  | I alt: Strafpoint |
|---------|-------------------|
| Danmark | 358,92            |
| Finland | 509,40            |
| Norge   | 269,40            |
| Sverige | 686,43            |

TABEL 2

#### Resultat af dagsejlads (plads 1-3)

| Nation  | Hold | Strafpoint |
|---------|------|------------|
| Finland | 1    | 9,72       |
| Danmark | 2    | 12,96      |
| Danmark | 1    | 38,89      |

TABEL 3

#### Resultat af natsejlads (plads 1-3)

| Nation  | Hold | Strafpoint |
|---------|------|------------|
| Danmark | 2    | 32,61      |
| Finland | 1    | 48,26      |
| Sverige | 1    | 55,44      |

TABEL 4



Salut fra Fredericia Vold

#### Bedste navigatoriske hold (plads 1-3)

| Nation  | Hold | Strafpoint |
|---------|------|------------|
| Danmark | 2    | 45,57      |
| Finland | 1    | 57,98      |
| Danmark | 1    | 100,85     |

TABEL 5

#### Resultat af individuel pistolskydning (plads 1-4)

| Navn            | Nation  | Point |
|-----------------|---------|-------|
| Torben Frerks   | Danmark | 251   |
| Patrik Granstam | Sverige | 248   |
| Åsmund Tveit    | Norge   | 243   |
| Henrik G. Moos  | Danmark | 233   |

TABEL 6

#### Resultat af individuel geværskydning (plads 1-4)

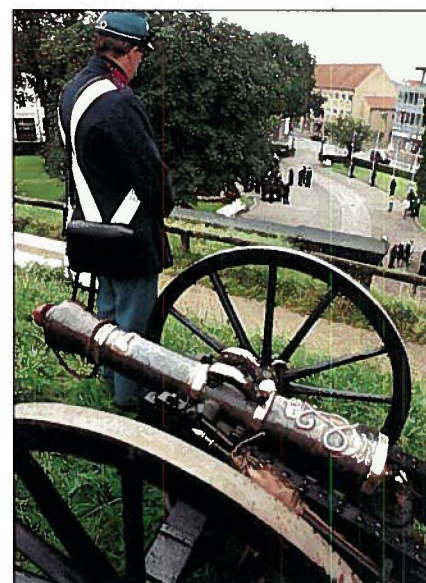
| Navn          | Nation  | Point |
|---------------|---------|-------|
| Bjørn Finstad | Norge   | 166   |
| Åsmund Tveit  | Norge   | 157   |
| Antti Jäntti  | Finland | 153   |
| Torben Frerks | Danmark | 153   |

TABEL 7

#### Holdresultat i skydning (plads 1-4)

| Hold | Nation  | Strafpoint |
|------|---------|------------|
| 1    | Norge   | 77,50      |
| 2    | Sverige | 85,25      |
| 1    | Danmark | 89,75      |
| 2    | Danmark | 102,75     |

TABEL 8



Samarbejde mellem Hær og Søværn ved åbningsceremonien

Tekst: PL-R E. Dupont  
 Fotos: PL-R H.G. Moos  
 Begge fra Søværnets operative  
 Kommandos Presseteam



# Søværnets boardinguddannelse til Maritime Interdiction Operations (MIO)



Skydeøvelse på agterdækket

Der er endnu engang en korvet i STANAVFORLANT, som kan indgå i Maritime Interdiction Operations (MIO). Det er derfor på sin plads at fortælle lidt om, hvorledes man i dag uddanner dem, der skal udføre »boarding« – en uundværlig kapacitet i udførelsen af for eksempel en effektiv blokade.

## VBSS (Visit, Board, Search, Seizure)

Under korvetten OLFERT FISCHERs deltagelse i de internationale operationer i den Persiske Golf uddrog man mange »lessons-learned«. En af dem var, at man i det danske søværn havde brug for et markant udvidet og noget mere komplekst »boarding koncept«. De relativt fredsommelige, omend til tider ganske barske fiskeriinspektionsboardinger i Nordatlanten, var ikke et koncept, der kunne overføres direkte til forholdene omkring MIO-boardinger. Korvetten måtte derfor se sig om efter noget bedre. Noget der fyldte godt i boardinglandskabet var U.S. LEDET (Law Enforcement Detachment Team) – en specialstyrke under U.S. Coast Guard. Et uddannelsessamarbejde blev etableret og korvetten blandt andet introduceret for begrebet VBSS (visit, board, search, seizure), der er de grundlæggende elementer i en MIO-boarding. Dette satte korvetten i stand til hurtigt at indgå i den internationale styrkes boardingoperationer.

## Diplomatisk snilde og behård autoritet

For at gøre brug af de af OLFERT FISCHER indhøstede erfaringer, besluttede Søværnets operative Kommando at etablere en arbejdsgruppe bestående af Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus (AIS), 2. Eskadre og Frømandskorpset (FKP). Opgaven lød i al sin enkelthed: »Etabler en samlet boardinguddannelse, der kan tilvejebringe »Boardingteams«, der kan indgå i blandt andet MIO. Disse »Boardingteams« skal på en gang udstråle diplomatisk snilde, ubetinget og behård autoritet samt en professionel håndtering af den egentlige visitation af forskelligartede handelsskibe og disses mangeartede skibs- og ladningspapirer.«

Resultatet blev en uddannelsesmæssig fire-trinsraket, bestående af:

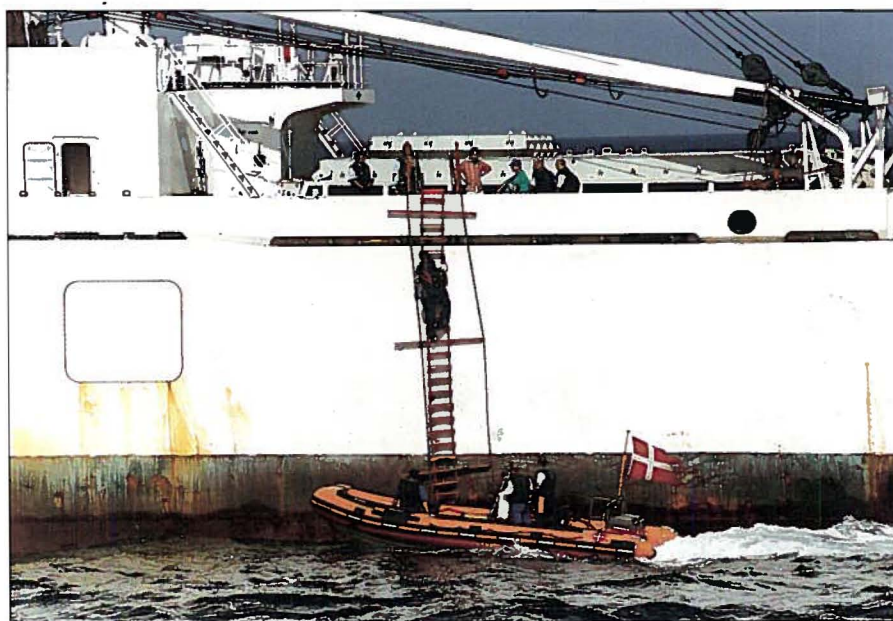
- Boardingofficerskursus (AIS120) af fem dages varighed. Kurset afholdes normalt i Århus, typisk for unge taktiske og tekniske premierløjtnanter fra 2. ESK korvetter og ved AIS foranstaltning. Umiddelbart herefter.

- Lokal rekruttering af egnet personel i korvetten, ved Boardingofficerens foranstaltning.
- Et Boardingholdskursus (FKP 3) af 14 dages varighed, afholdes i Korsør og omegn for hele teamet, ved FKP foranstaltning.
- Sidst, men absolut ikke mindst, den vedligeholdende færdighedstræning, dels under forlægning til operationsområdet og dels i hverdagen.

## Meget stor samarbejdsvilje fra blandt andet Århus Havnekontor

Boardingofficerskursus har til formål at give den unge officer de videnbaserede værktøjer, der sætter ham i stand til at kunne bevare overblikket, både omkring de ledelsesmæssige aspekter vedr. boardingteamets bevægelser i det fremmede handelsskib – og, ikke mindst, boardingofficerens egne opgaver i forbindelse med kontrol af det, man kan kalde en sand papirjungle af internationale skibspapirer.

Kurset holdes i og omkring Århus Havn, teoriundervisning og forelæs-



Entring



ninger på det lokale marinehjemmeværns kommandostation, underbringelse på Hotel Atlantic. Den travle trafikhavn danner en effektiv ramme for besøg på forskellige civile skibstyper på alle tider af døgnet. Kurset er blevet mødt med meget stor samarbejdsvilje fra blandt andet Århus Havnekontor samt fra redere, agenter og skibsmæglere for skibe, der anløber havnen samt disses kaptajner.

Kort fortalt indeholder Boardingofficerskurset følgende emner:

- Forberedelse og gennemførelse af boardingoperationer
- Våbenanvendelse (ROE)
- Erfaringer fra tidligere operationer

Disse tre emner doceres af en erfaren boardingofficer.

- Skibspapirer for handelsskibe samt handelsskibstypekendskab og eftersyn af last.

Doceres af civil navigationslærer og indøves i praksis på handelsskibe i havnen.

- Folke- og statsretslige grundlag for MIO

En militærjuridisk rådgiver forelæser over emnet.

- Orientering ved FE om internationale spændingsområder og implicerede parter.
- En medarbejder fra FE briefer og giver et bud på fremtidige scenarier i MIO sammenhæng.

Der er pr. dags dato afholdt fire AIS 120, Boardingofficerskursus med i alt 21 kursister.

### Lokal rekruttering af medlemmer

Erfaringerne viser at den lokale rekruttering af medlemmer til Boardingteamet ikke må undervurderes. Man har i vid udstrækning benyttet sig af frivillighedens princip, ligesom begrebet »headhunting« er blevet anvendt. Det er ikke altid en let opgave at sammenstykke et boardinghold, da folkene jo alle indgår i den egentlige skibsrutine i overensstemmelse med deres skibsnummer. Deres daglige skibsarbejde skal passes ved siden af de mange boardinger. I alt 11 mand (inkl. reserver) skal trækkes ud af korvetbesætningen. FKP leverer de sidste to mand. Helt konkret stilles



Der inspiceres

der krav om, at folkene skal kunne opfylde de fysiske krav der er opstillet i SOK-PUB som hedder 180-546. Det er logisk - når man i visse tilfælde skal kravle op ad en 30 m lodslejder af tvivlsom kvalitet med godt 25 kg våben og specialudstyr - i måske mere end 40 graders varme. Det er dog ligeså væsentligt, at personalet besidder de menneskelige kvaliteter, der kendetegner den professionelle boardingholddeltager, nemlig personlig autoritet, psykisk stabilitet og ikke mindst »fingerspitzgefühl«

Boardingholdskurset har til formål at give hele boardingteamet den viden, de færdigheder og holdninger, der kræves for at holdet, med boardingofficeren i spidsen, fremstår som en slagkraftig og sammentømret enhed, der kan udvise stor autoritet uden at være truende. Kurset afholdes normalt på Flådestation Korsør og omegn. Antvorskov Kasernes skydebaner anvendes blandt andet til at indøve de mange taktiske skydefærdigheder.

Kort fortalt indeholder Boardingholdskurset følgende emner:

- Organisation og procedure
- Skibskendskab
- Håndvåbenuddannelse (MP 5 og M/49)
- »Close Quarter Combat« (CQB)
- Fysisk Uddannelse og træning (FUT)
- Førstehjælp

På baggrund af indhøstede erfaringer har FKP givet input til SOK om

niveauopdeling af boarding således at procedurerne kan inddeles i tre kategorier:

- Niveau 1: Boardinger, hvor den boardede enhed samarbejder eller ikke modarbejder boardinggen.
- Niveau 2: Boardinger, hvor den boardede enhed samarbejder eller ikke modarbejder boardinggen og hvor risikoen for væbnet modstand ikke kan udelukkes, men vurderes lav.
- Niveau 3: Boardinger, der kan foregå skjult eller den boardede enhed ikke forventes at ville samarbejde (SVN+FKP) eller risikoen for væbnet modstand vurderes at være tilstede.

### NIELS JUEL's boardingteam i Adriaterhavet – styrkens bedste.

FKP 3 er afholdt i alt 6 gange med i alt 60 deltagere.

Under forlægningen til operationsområdet er der ikke tid til »tant og fjas« for boardingteamet. De mange avancerede færdigheder indlært på Boardingholdskurset, skal nu finpudses og vedligeholdes. Mange kreative handleskydebaner er set opført på korvetters agterdæk.

At de danske korvetter har taget opgaven alvorligt, blev for alvor bekræftet da Korvetten NIELS JUEL's boardingteam i Adriaterhavet i 1996 af COMSTANAVFORLANT blev valgt som styrkens bedste.

AIS / FKP (Fotos: OLFI)



# CUTTY SARK TALL SHIPS RACE 1999



Geor Stage set fra helikopterdekke (foto: Schnoor)

## Den 9. august stod VÆDDEREN ud fra Frederikshavn, efter endt værftsophold, for at påbegynde en måneds togt under Færøernes Kommando

Kursen blev sat mod Lerwick på Shetlands-øerne, hvor VÆDDEREN skulle støde til CUTTY SARK kapsejladsen 11. august. Opgaven til VÆDDEREN lød ganske enkelt: »Eskorter CUTTY SARK TALL SHIPS RACE 1999 fra Lerwick til Skagen«. Den samlede sejlads gik i år fra St. Malo i Frankrig, over Greenock i Skotland, via Shetlands-øerne til Ålborg, i alt ca. 1500 sømil (uden krydstillæg).

Det skal bemærkes i parentes, at hovedpræmien i Tall Ships race (»tro-

fæet») ikke gives til den overalt vindende båd, men til den båd, som under den samlede sejlads har gjort mest for internationalt samarbejde og forståelse. Blandt de mange deltagende skibe var fire danske: Fuldrigggerne DANMARK og GEORG STAGE, ketchen JENS KROGH af Ålborg, som bliver 100 år i år, samt skonnerten SAGITTA.

### – at være eskorteskib? Jo

Den 12. august, efter en god aften i Lerwick, hvor VÆDDERENs besætning havde lejlighed til at hilse på kollegaer og nyde de gamle træskibe i al deres pragt med flag over toppe og illumination, gik starten på et pragtfuldt syn at se de godt 50 gamle store og små sejlskibe med alle sejl sat gå over startlinien. Vejrudsigten lød imidlertid på svag til jævn vind

fra øst-sydøst, ikke den bedst tænkelige vind og retning, når man gerne vil østover mod Skagen for sejl.

Og hvad indebærer det så at være eskorteskib? Jo, udover at følge skibene over Nordsøen og Skagerrak, og i den forbindelse være parat til at yde assistance af enhver art, skulle VÆDDEREN være platform for »RACE CONTROL«. Denne bestod af Kaptajn Terry Hughes fra International Sail Training Association (ISTA), samt et antal fotografer og journalister fra forskellige dele af den danske presse.

Race Controllers funktion er primært:

- to gange i døgnet at indsamle alle deltagende skibes positioner først og fremmest ved hjælp af korthøjeradio (HF),
- transmittere positionerne til »løbsledelsen« i land,
- modtage den udregnede placering inden for de enkelte klasser, og
- videregive placeringen til alle skibene.

### – som en hyrdehund en flok får

Da en del af de mindste skibe ikke havde HF-radio, var der på forhånd udpeget et antal større skibe, som indsamler og videregiver nødvendige informationer ved hjælp af VHF-radio i deres lokale område.

Lidt naivt troede vi nok, at vi kunne lægge os bag feltet af sejlskibe og passe på dem – som en hyrdehund en flok får – men nej, ganske hurtigt skete der en opløsning af feltet. De mindre skibe valgte kurser nordøst over, medens de store sejlede syd over. I løbet af kort tid blev skibene i bogstaveligste forstand spredt for alle vinde. VÆDDERENs placering i feltet kom derfor til at afhænge i nogen grad af pressens ønsker. Men også, og i særdeleshed, af hensynet til, at alle deltagende skibe – også de mindre og knap så spektakulære –





Sandefjord får vand  
(foto: Schnoor)

følte, at eskorteskibet havde netop dem i tankerne.

At vi havde dem alle i tankerne vil den norske Colin Archer ketch SANDEFJORD og den danske ketch JENS KROGH formodentligt gerne skrive under på. I løbet af sejladsen blev VÆDDEREN anmodet om at yde assistance til JENS KROGH, som havde problemer med sin radar. Problemet blev hurtigt løst af inspektionsskibets teleregnskabsfører. Der blev da også lejlighed til at forsyne sejlskibet med lidt forsyninger.

### Beholdning af vand nul

Ikke mindst på grund af de ikke særlig gunstige vindforhold blev sejladsen over Nordsøen en langstrakt prøvelse. Vinde af varierende styrke – men aldrig fra den rigtige retning. Navnlig de mindre skibe som SANDEFJORD mærkede dette. Efter at have krydset i næsten fire dage var hovedparten ikke nået længere end til de norske olieletter. På det tidspunkt var SANDEFJORDS beholdning af vand nul. Man begyndte at tale om at afslutte kapsejladser før tid, da det ellers ikke ville være muligt for deltagerne at nå til Ålborg til tiden, hvilket under alle omstændig-

heder var en svær opgave for SANDEFJORD – hvad enten de gik for motor eller sejl. Den 16. august om morgenen, efter at racet var blæst af, udførte VÆDDEREN således »replenishment at sea (RAS)» med SANDEFJORD, hvor de i en haveslange fastgjort til en trosse fik fyldt deres vandtanke op, man kunne næsten fornemme humøret stige ombord på det tørlagte skib i takt med vandet i deres tanke. Herefter tog vi afsked med SANDEFJORD, men det blev dog ikke det sidste vi så til det norske sejlskib.

### Barkentinen POGORIA

Efter afslutningen af kapsejladser blev deltagerne sejl bjærget, motoren startet og kursen sat mod Skagen. VÆDDERENS opgave bestod nu fortrinsvis i at transportere Race Controller'en til Skagen, hvor han skulle ombord i Marinehjemmeværns-kutteren LYRA, der skulle være platform for Terry Hughes på den sidste del af etappen til Ålborg. Den 17. August om eftermiddagen blev Terry Hughes og nogle enkelte pressefolk overført til LYRA, og de øvrige pressefolk blev sejlet i land med gummibåd. VÆDDERENS del-

tagelse i CUTTY SARK TALL SHIPS RACE 1999 var hermed slut.

Forlægningen mod FRK område og VÆDDERENS vante arbejdsopgaver begyndte. Men allerede 18. august om morgenen lavede vi vores første afbræk, idet SANDEFJORD havde havari på en gearoliepumpe. Problemet med pumpen var en smal sag for VÆDDERENS teknikdivision, og glæden og humøret ombord i SANDEFJORD blev endnu engang bragt til tops. Herefter fortsatte VÆDDEREN vestover mod Færøerne, klar til nye opgaver og – oplevelser, mens SANDEFJORD fortsatte mod Ålborg – ca. et døgn forsinket.

For fuldstændighedens skyld skal det lige bemærkes, at det var det polske uddannelsesskib, barkentinen POGORIA, som vandt det eftertragtede trofæ efter demokratisk afstemning blandt alle deltagerne.

VÆDDEREN



# Farvel og tak fra VTS-Drogden

Som man blandt andet kunne læse i *Søværnsorientering* nr. 6. 1996, blev der i begyndelsen af 1996 oprettet en **Vessel Traffic Service (VTS) station beliggende på Dragør Fort. Servicestationen blev benævnt VTS-Drogden og den havde til opgave at assistere skibstrafikken gennem Drogden Rende. Allerede fra starten af planlægningen og indvielsen har udgangspunktet været, at stationen var af midlertidig karakter. VTS-Drogden lukkede derfor ved udgangen af juni i år samtidig med og som følge af afslutningen af det store og komplicerede tunnelbyggeri i Drogden Rende – et vigtigt led i etableringen af Øresundsforbindelsen.**

## Opstarten

I forbindelse med projekteringen af den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige, og herunder specielt tunnelforbindelsen mellem Kastrup og den kunstige ø Peberholm, besluttede Søfartsstyrelsen i august 1994, at der var behov for en VTS-station ved Drogden Rende. VTS-Drogden skulle virke til generel sikring af skibsfarten, miljøet samt af den virksomhed, der blev udøvet i forbindelse med byggeriet. Søfartsstyrelsen udpegede ved samme lejlighed Søværnets operative Kommando som VTS-myndighed. Bygherren, Øresundskonsortiet, og Søværnets operative Kommando indgik derfor ved udgangen af 1995 kontrakt om driften, der i korte træk betød, at søværnet skulle drive VTS-Drogden for Øresundskonsortiets regning.

## 12 civile navigatører

Til at drive stationen i det daglige, ansatte Søværnets operative Kommando 12 civile navigatører, 6 vagtholdsledere og 6 operatører samt undertegnede som chef. De 12 navigatører modtog forud for starten undervisning på Svendborg Navigations-skole og på Søværnets Våben og Taktikskoles Kampinformationskursus (AIS), der har hjemme på Flådestation Frederikshavn.

## Det tekniske udstyr sendt i EU-udbud

Den fysiske indretning på Dragør Fort krævede indledningsvis lån af en 20 fods container fra Sundets Marinestrik. Containeren blev tilpasset med blandt andet 3 (udsigts-) vinduer. I samarbejde med Søværnets Materielkommando og Forsvarets Bygningstjeneste blev den mere permanente fysiske indretning og det tekniske udstyr sendt i EU-udbud.

Vinder af den tekniske licitation var det tyske firma STNATLAS fra Bremen. ATLAS udstyret bestod af en X-band radar i dobbelt TX/RX, der via hovedcomputerens processor sender data til de PC baserede »radar-display«. Der var tilknyttet en VHF pejler til sættet – en pejler som både vi og mange andre i området havde stor glæde af. Indretningen af kontrolrummet eller »O-rummet« skete ud fra den tanke at en mand skulle kunne klare den daglige overvågning fra en og samme pult. Dog var der plads til to og til dels tre mand ved spidsbelastninger. Til VTS-funktionen var knyttet en meteorologistation, ligesom Farvandsvæsnets strømdata kunne aflæses på faciliteten.

Under indkøringen viste det sig, at der var en blind sektor nord ud i Høllænder Dybet. Der var bygget en fabrik ved tunnelområdet i Kastrop. Derfor måtte en ekstra radar place-

res på Nordre Røse Fyr suppleret med to TV-kameraer. Informationerne herfra blev sendt via link direkte til fortet.

Ikke mindst vigtigt fik VTS-stationen et VTS-afviserfartøj med politimyndighed på vagt i området.

## Driften

VTS-Drogden blev officielt indviet 2. september 1996 med deltagelse af blandt andre chefen for Søværnets operative Kommando og chefen for Søværnets Materielkommando. Tiden fra januar 1996 og frem til den officielle indvielse blev benyttet til at lære farvandsområdet og trafikmønstret at kende. Skibsfarten havde også, foråret igennem, mulighed for at vænne sig til eksistensen af den nye VTS-station.

På stationen skulle man tillige finde sin rette plads og funktion i Øresund. Det var vigtigt at lære, at stationens primære opgave var at fungere som rådgivende kontrol for skibsfarten. Det er jo stadig og altid skibschefen, der har det endelige ansvar for skibets navigation.

De tvivlsspørgsmål der opstod i starten blev hurtigt ryddet af vejen ved anvendelse af praktisk erfaring og et møde med lodserne hos Søfartsstyrelsen.

## Betjent flere end 135.000 skibe

VTS-Drogden har i perioden fra januar 1996 til juni 1999 betjent flere end 135.000 skibe, der har passeret Drogden Rende.

VTS-Drogden foretog i samme periode 143 indberetninger til Søfartsstyrelsen, primært for indtrængen i arbejdsområderne. Rapporterne fordelte sig med 52 i 1996, 47 i 1997, 25 i 1998 og 19 i 1999. Fra januar 1997 begyndte VTS-stationen tillige at registrere såkaldte »near miss« situationer – det vil sige situationer, hvor skibe blev korrigeret således, at et



uheld blev forhindret. I perioden mellem januar 1997 og juni 1999 blev der rapporteret godt 600 sådanne »near miss« situationer.

### Lukning og afvikling

Tunnelbyggeriet nærmede sig i efteråret 1998 sin afslutning. Det blev i den forbindelse i slutningen af december 1998 af Søfartsstyrelsen besluttet, at VTS-Drogden virke kunne ophøre med udgangen af juni 1999. Denne beslutning var en konsekvens af, at VTS-stationen oprindeligt var midlertidigt oprettet til at håndtere skibstrafikken i forbindelse med tunnelbyggeriet.

Ved afslutningen af dette byggeri var behovet for en VTS-station derfor ophevet. Der fandtes dog en opfattelse, blandt andet blandt VTS-Drogden medarbejdere, at der var et permanent behov for en VTS-station ved Drogden Rende. De byggede deres opfattelse på statistik, der gennem årene var indsamlet, og forsøgte – forgæves – at få beslutningen om lukning ændret.

30. juni 1999 afholdt VTS-Drogden en mindre afskedsreception og stationen lukkede 1. juli 1999 klokken 0200 lokaltid.

VTS-Drogden har gennem årene haft et glimrende samarbejde med mange forskellige institutioner og enkeltpersoner. Det tætteste samarbejde har naturligt nok været med Øresundskonsortiet og Søværnets operative Kommando. Øresundskonsortiet har perioden igennem haft en god personalepleje, og tildelte afslutningsvis medarbejderne en række kurser, der muliggjorde generhvervelse af sønæringsbeviset.

I skrivende stund, er den fysiske afvikling af VTS-Drogden i gang, og det forventes, at Dragør Fort i løbet af efteråret vil fremstå som det gjorde før VTS-stationens etablering.

Af OK Preben Arne Jacobsen



## 50-års orlogsgast-jubilæum i Auderødlejeren

24 trofaste tidligere orlogsgaster, math-elever fra juli 1949, mødtes på indkaldelsesdagen 15. juli i den gamle Arresødallejr for at festligholde 50-året for indkaldelsen til Søværnet.

### En fast kerne fra elevhold E-49

Dagen startede kl. 1200 på pladsen, hvor lejrens tidligere administrationsbygning lå, med madpakker fra Auderødlejrens cafeteria. Senere fortsatte jubilæet med indkvartering og derefter rundvisning på Søværnets Grundskole Auderød, – herunder travaljeroning på Arresø og sluttede med festmiddag i cafeteriaet og kaffe i officersmessen. En fast kerne fra elevhold E-49 på dengang ca. 155 elever har holdt sammen sporadisk gennem årene, startende med 25-års jubilæum på Hundested Kro, eneste gang med ægtefæller. 40-års jubilæum på Søværnets Konstabelskole Margretheholm, hvor man besluttede at mødes hvert efterår frem til 50-års jubilæet i 1999.

### Elevtræffet i år 2000 bliver afholdt i Korsør

I årene 1990-92 fandt det årlige møde sted på Forsvarets kursusinstitution Lynæs, i 1993 på Holmen, fra 1994 til 1997 på Søværnets Artilleriskole Sjællands Odde. Elevtræffet i år 2000 er aftalt afholdt i Korsør ved Flådestation og Marineforening her. Deltagerne, kommende fra Strandby til Løgumkloster, Århus til Korsør og København til Neksø er for to tredjedele vedkommende pensioneret fra Søværnet/Forsvaret som vagtmestre, mekanikere, kasernearbejdere, officerer eller civilelegrafister. Resten har forladt søværnet som mather, oversergenter eller fenrikker. Uundgåeligt er deltagerantallet blevet reduceret ved dødsfald i de seneste år.

For E-49: Ib O. Olesen/Lars E. Karlsen



# Kadetter på TRITON



**Indlæg til Søværnsorientering af 3 ombordværende kadetter, der påmønstrede 4. september 1999 i Angmagssalik.**

## Store forventninger

Som ny på Nordatlanten havde jeg store forventninger til alle de oplevelser der var i vente, da jeg påmønstrede inspektionsskibet TRITON 4. september i Angmagssalik på Grønlands østkyst. Først havde vi 14 gode dage i Danmarks Strædet og syd for Island med øvelser og fiskeriinspektioner, hvorefter vi kom til Færøerne den 17. De næste to uger var også præget af gode oplevelser. Her er et par af begivenhederne.

Under havneophold i Runavik var der pludselig midt på svarte natten uro på gangene. Jeg vågnede med bankende hjerte og i 10 søvndrukne sekunder var jeg sikker på at skulle i bådene. Jeg kom dog hurtigt i tanke om, at skibet jo var i havn – og at de i øvrigt kunne praje mig, hvis de ville noget. Så søvnen vandt igen.

## To døde på stedet

Under morgenskafningen hørte vi at uroen skyldtes en patientevakuering »helogruppen« med skibets doktor havde foretaget. Det drejede sig om 4 unge mennesker, der var kørt galt på vej hjem fra en 18-års fødselsdag. De to var døde på stedet, medens de to andre med deres nærmeste pårørende blev transporteret med TRITONs helikopter til Thorshavn Sygehus.

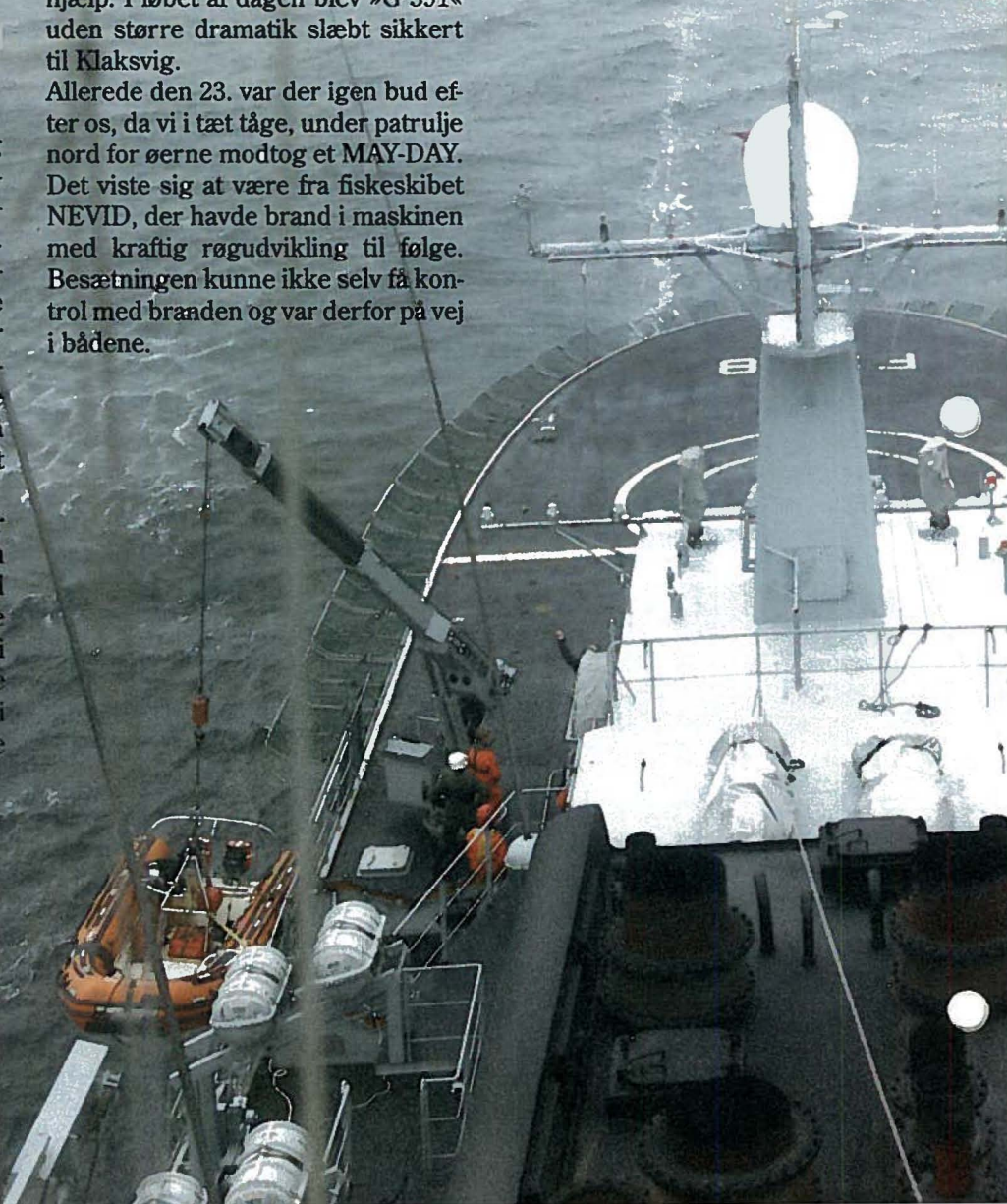
Efter Runavik var det igen tid til navigationsøvelser med os »nye«. På vej gennem Vestmanna Sund blev øvelsessejladsen dog lige pludselig til en »live« operation. En Færøsk fisker »KG 391« var sprunget læk nord for øerne og havde brug for assistance. TRITON steamede straks til undsætning og helikopteren blev sendt af sted med pumper og personel til akut hjælp. I løbet af dagen blev »G 391« uden større dramatik slæbt sikkert til Klaksvig.

Allerede den 23. var der igen bud efter os, da vi i tæt tåge, under patrulje nord for øerne modtog et MAY-DAY. Det viste sig at være fra fiskeskibet NEVID, der havde brand i maskinen med kraftig røgudvikling til følge. Besætningen kunne ikke selv få kontrol med branden og var derfor på vej i bådene.

## På post for havari i andet skib

Der prajedes straks overalt i skibet: »På post for havari i andet skib«. Vi havde kun en times sejlads til NEVID – og det var med slet skjult forventning hele besætningen ligefrem dirrede efter endelig at kunne vise de individuelle færdigheder ud i søredningens svære kunst.

I tæt tåge fandt vi 55 minutter senere NEVID på den forventede position. Dog kom vi ca. 5 minutter for sent til at vise vor kunnen. Det færøske redningsskib TJALDRID var lige ankommet og var nu i gang med at bjærge besætningen. Samtidigt var andre i gang med at slukke branden med egne vandkanoner. En brand, der endte med at blive så kraftig at skibet forliste lidt senere. – Det sank under det efterfølgende bjærgningsforsøg på vej til Thorshavn.





# Verdensmesterskab i Auderød

## – som to spøgelseskibe

Selv om TRITONs besætning altså ikke i den omgang fik vist sin ekspertise, var det spændende, at se TJALDRID og den brændende NEVID komme til syne ud af tågen. Der var under 80 m sigt. De sås så ved siden af TRITON som to spøgelseskibe. Under hele slukningen cirklede vi rundt om begge skibe, klar til at assistere på kort varsel. Det blev dog ikke aktuelt.

Nu er vi så tilbage i de daglige rutiner med patrulje, fiskeriovervågning, gode havneophold med masser af fælles FUT, og – ikke at forglemme – god mad fra kabyssen.

På vegne af KIO Eskild »Mærsk« Krab og kadetterne Peter Jensen og Liivo Laanetu

Kadet, PL. Kristian Ragus

**Søværnets Grundskole var i uge 35 vært for noget så usædvanligt som et verdensmesterskab.**

## Danmark blev anmodet

Det drejede sig om de militære verdensmesterskaber i sejlsport under Conseil International de Sport Militaire (CISM). Sejladserne fandt sted på Arresøen. Mesterskaberne skulle have været en del af Military World Games i Zagreb, men Zagreb var ikke i stand til at afholde mesterskaberne i sejlsport. Danmark blev så anmodet om at afholde denne vigtige del af verdensstævnet.

Her kommer Danmark ind i billedet – i første omgang personificeret ved orlogskaptajn P. Ditmar Andersen og mekaniker Egon Persson.

## Kronprins Frederik protektor

Sådanne stævner fungerer bedst når de er under beskyttelse af en højtstående person. I dette tilfælde indvilligede Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik i at være protektor. Kronprinsen kunne dog ikke være til stede under selve mesterskaberne.

## Hjælp og sponsorering

Det lykkedes for de to ivrigt og godt arbejdende arrangører at få skabt de nødvendige kontakter til en del sejlkubber; Sundby Sejlforening, Sejlklubben Lynten og Kastrup Sejlklub for lån af både. Og for yderligere at få økonomien til at hænge sammen var det nødvendigt med hjælp udefra – og følgende firmaer trådte til som sponsorer:

- Naval Team Danmark,
  - Printex Danmark,
  - Viking,
  - Uni-Safe,
  - Selectron,
  - Marine Service,
  - Musto og
  - Lokalbanken i Frederiksværk
- samt flere af søværnets personaleorganisationer, nemlig:  
HOD/CS/TME/OKS/



## Frederiksværks unikke kulturhus

I tæt samarbejde med Forsvarets Gymnastikskole og Søværnets Grundskole lykkedes det at stable det store arrangement på benene – og søndag den 29. august blev mesterskaberne officielt åbnet ved en smuk ceremoni ved Frederiksværks unikke kulturhus, »Gjethuset«.

Med Søværnets Tamburkorps i spidsen marcherede de 13 deltagende nationer med faner fra Rådhuset gennem byen til Gjethuset. Her talte Forsvarschefen og Frederiksværks viceborgmester samt CISM's officielle repræsentant oberst Bernard Hurst, der også er generalsekretær i CISM.

## Stor medfølelse med det tyrkiske folk

I sin tale henvendte Forsvarschefen sig direkte til den tyrkiske delegation og udtrykte sin store medfølelse med det tyrkiske folk med baggrund i jordskælvskatastrofen i deres hjemland. Senere gled CISM-flaget og Dannebrog til tops ledsaget af spil fra Tamburkorpsen, hvorefter Frederiksværk Kommune var vært ved en reception i Gjethuset.

Sejladserne forløb i et forrygende flot vejr med svag til frisk vind. Der var akkurat luft nok til, at alle 14 sejladser blev gennemført.



## HØNEN i aktion

Arresøens turbåd FREDERIKKE (tidligere den berømte og elskede færge fra Hønsbroen til Elefanten på Holmen; HØNEN) fungerede som presse og tilskuerbåd. Fartøjet var stillet til rådighed af turistbureauet i Frederiksværk.

Allerede fra starten markerede Rusland sig stærkt. Det var hurtigt klart, hvor førstepladsen ville ende. Russerne vandt da også suverænt og havde ikke behøvet at deltage den sidste dag. Det gjorde de naturligvis i god sportslig ånd.

### De øvrige placeringer var:

2. Hvide Rusland, 3. Finland, 4. Norge, 5. Sverige, 6. Belgien, 7. Canada, 8. Danmark, 9. Tyskland, 10. Holland, 11. Italien, 12. Polen, 13. Tyrkiet

Mesterskaberne afsluttedes med præmieoverrækkelse 2. september på Søværnets Grundskole.

Medaljer og præmier blev overrakt af kontreadmiral Niels Mejdal, CISM's officielle repræsentant oberst Bernard Hurst og direktør, kommandør Erik Rode. Samme aften samledes deltagerne til afslutningsbanket i skolens cafeteria.

### Danmark blev vist frem

Under stævnet blev der afholdt en VIP-tur sponsoreret af hovedsponsoren Naval Team Denmark. Turen startede på FLEX-enheden SVÆRDFISKEN med sejlads i magsvej fra Hundested til Helsingør. Ombord fik deltagerne en grundig rundvisning i skibet med efterfølgende frokost. Turen afsluttedes med et besøg på Kronborg Slot.

### Stor tilfredshed

Alt i alt må det konstateres, at arrangementet var vellykket. Talrige tilbagemeldinger fra de deltagende nationer udtrykker da også stor tilfredshed med opholdet i Danmark.

Hvis man vil vide mere om det prestigefyldte arrangement kan yderligere information og billedmateriale ses på Internet adressen

<http://www.svn.dk/cism>

Søværnets Grundskole

# Korvetten

## Igen har en NIELS JUEL gæstet sin noget indeklemte adoptionsby. Det skete i weekenden 7.-10. maj 1999.

### En oplevelse for livet

Efter et par dages interne øvelser, blandt andet forskellige afprøvninger af skibets nye udstyr, gik NIELS JUEL til ankers ud for Grenå tidlig fredag morgen. Her blev 32 elever og et antal pædagoger fra Oust Mølleskolen i Randers hentet af skibets gummibåd. Det blev starten på en oplevelse for livet for disse elever. Oust Mølle skolen tager sig af børn, der i en periode på mellem 1 og 3 år ikke passer ind i det almindelige skolesystem.

Da børnene var om bord lettedes med tilhørende turbinestart, hvilket gav endnu et ordentlig »kick« til de meget interesserede børn. Mens børnene blev vist rundt, sørgede resten af besætningen for at skibet blev gjort rent og klart til det forestående adoptionsbesøg.

I Randers fjord blev NIELS JUEL kaldt op af en redningshelikopter, der anmodede om at måtte flyve forbi – og da NIELS JUEL fortalte, at vi havde vores adoptionsklasse om bord – ja så lavede S61'eren »Show-off« til den helt store begejstring, idet dette show lige præcis faldt sammen med udbakningen af pølser og varm kakao på agterdækket.

### Selv de garvede søfolk -

Lodsen kom om bord og det var startskuddet til en 2½ timers forlægnings ind gennem Randers fjord. Denne sejlads blev af selv de garvede søfolk ombord betegnet som smuk. Solen skinnede fra en skyfri himmel og så videre – var absolut med til at give dette indtryk.

Med havneområdet i sigte blev der fra skibets side afgivet salut, og præcis kl. 1400 ankom NIELS JUEL til



Man kunne næppe se tallene for bare kølvand. (Foto: SVN)

Randers, hvor vi blev modtaget af repræsentanter fra kommunen, havnen, marineforeningen med flere. Kl. 1500 blev chefen og ca. ¼ af besætningen officielt modtaget af byen på rådhuset, hvor det var byens 1. viceborgmester, der stod for velkomsten. Efter udveksling af gaver og en forfriskning returneredes til skibet. Senere på eftermiddagen nedlagde chefen sammen med et par kransbærere en krans ved mindeankret for de faldne under Anden Verdenskrig. Marineforeningen nedlagde ligeledes en krans. Kl. 1900 var det tid til at tage imod de inviterede gæster fra byen, de store erhvervsvirksomheder og repræsentanter fra forskellige foreninger og klubber. Reception på agterdækket, hvor officererne, sergenterne og talsmændene for de menige også deltog. Da receptionen sluttede trak de tilbageværende gæster ind i skibet for en yderligere forfriskning.



# NIELS JUEL i Randers

## Stemmebåndene flittigt brugt

Resten af besætningen gjorde sig rundt omkring i skibet klar til den første aftens møde med den lokale befolkning. Havnen havde på forhånd anskaffet et antal fribilletter og adgangskort til nogle af byens bedre »værtshuse« og diskoteker. De blev flittigt brugt i løbet af weekenden.

Lørdag startede tidligt for officererne og sergenterne, idet der nemlig var inviteret til »morgensang« i messerne. De inviterede var Marineforeningen, Marinehjemmeværnet, Roklubben og Havnen. Med hjælp fra en enkelt læskedrik, blev stemmebåndene flittigt brugt.

I løbet af den forgangne uge var der blevet afholdt en afstemning blandt besætningen for at afgøre, hvem der det kommende år kan smykke sig med titlen som årets besætningsmedlem, og kl. 1000 lørdag formiddag blev der afholdt en parade på ag-

terdækket, hvor chefen præsenterede årets besætningsmedlem som klart var »Skylteren«. Han blev af skipperlauget i Randers overrakt en meget flot anerkendelse, efterfulgt af store klapsalver. Paraden blev overværet af gæsterne fra morgensangen og til stor interesse forbigående på kajen.

Efter paraden var det tid til sportslige aktiviteter, hvor fodbold mod Thor Bryggeriet, firkamp mod marinehjemmeværnet og travaljeroning mod Roklubben Thor stod på programmet. Og for at gøre en lang historie kort kan man fastslå, at NIELS JUEL har revanche til gode i alle tre discipliner næste gang, der er adoptionsbesøg. Samtidig med disse aktiviteter var der åbent skib, hvor lokalbefolkningen på trods af finregn både lørdag og søndag eftermiddag stod for et meget stort fremmøde for at bese den »nyrenoverede« korvet.

## Kvartet af mandlige sangere

Kl. 1800 var det tid til byens middag, hvor byens profiler og 12 af besætningen indtog en udsøgt middag på Restaurant Trondborg. Middagen blev krydret med sang fra en lokal kvartet af mandlige sangere. For den resterende del af den vagtsfrie del af besætningen var der ingen officielle forpligtigelser – det gav tid til indvielse af den nye mandskabsbar og fortsat udforskning af Randers' natteliv. De forbigående på kajen fik for anden aften i træk lejlighed til at nyde en virkelig professionel Tapto, leveret af en af Tambourkorpsets Trompeterer, der også sørgede en mere musikalsk reveille end vagtassistentens vanlige blæsen i bådsmandspiben.

Søndag stod den først på Beercall i Marineforeningen. Og så kl. 1400 var det tid til to af de mest populære arrangementer, nemlig virksomhedsbesøg på Thor Bryggeriet og gokart grandprix. Omkring kl. 1700 var deltagerne ved disse arrangementer tilbage på skibet og i den forbindelse kunne man nu godt mærke, at der var ved at være udsolgt med energi. Der var dog stadig små grupper der tog sig en sidste sightseeing i byen.

## Ditto i år 2000

Allerede kl. 0630 mandag morgen var det tid til udpurring og kl. 0800 blev der taget afsked med Randers igen med salut – efter et meget succesfuldt adoptionsbesøg. Godt 2 timer efter afgang sagde vi så også farvel og på gensyn til lodsens, hvorefter NIELS JUEL satte kursen mod Korsør og et par dage med almindelig tjeneste.

Det er med lutter gode oplevelser og minder, at NIELS-besætning ser tilbage på adoptionsbesøget 1999. Forventningens glæde er allerede ved at brede sig ved at se frem til ditto i år 2000.

NIELS JUEL



Korvetten NIELS JUEL's »afskedsdress«, da den forlod den stående NATO flåde – man har vel humor! (Foto: NATO 1996)



**Dette indlæg har vi modtaget i fortsættelse af et tidligere indlæg om idræt i søværnet. Idræt er en af de dele af vor tilværelse der bør debatteres løbende – i det mindste til alle gør det jævnlige.**

**Indlægget er noget forkortet og falder i fire afsnit:**

- 1: Behov kontra motivering.**
- 2: Idrætskrav i SVN.**
- 3: Konsekvens i kravene.**
- 4: Afslutning.**

## **Behov kontra motivering**

Nutidens teknologi har nedsat de fysiske krav til søværnets personel i almindelighed. Tidligere skulle ankeret trækkes op, storsejl sættes, der skulle entres fremmed skibe ved hjælp af tove, så der skulle klatres, og når sømanden så skulle slås, måtte sablen frem med hug til højre og venstre i forsøget på at overvinde den grumme fjende. I dag sidder så sømanden bag sin skærm, navigerer, skruer let på maskinen eller foretager diverse eftersyn, alt i alt en hverdag, som man kan komme igennem uden de store fysiske strabadser.

Nu er det jo engang således, at der skal være et behov, for at motivere os mennesker. Dette behov for at bruge vores krop så meget, at helbredet vedligeholdes ordentligt, er noget vi selv kan sætte os som mål – eller andre kan sætte det for os. Sætter andre behovet for os, forekommer det så ikke længere som vore egne behov. Derfor skal der være en god portion fornuft og absolut troværdighed i de krav, som vi sætter for andre.

## **Idrætskrav i SVN**

SOK PUB 180-546 («*idrætsmandens lovbog*»). I denne publikation, finder idrætsinstruktøren informationer omkring krav til fysisk uddannelse og træning (FUT) i søværnet. Det er dog min påstand, at publikationen i sin nuværende form, ikke er et helt troværdigt værktøj for idrætsbefalingsmanden, før den har fået en opdatering i overensstemmelse med nutidens behov. Hvorfor skal for eksempel officererne løbe længere end den menige. Der er ikke noget argument for det, da det er nøjagtig den samme krig for begge kategorier. Man kunne endda være fristet til at sige, at det jo nok var konstablen der skulle løbe noget hurtigere end officeren, når alt kommer til alt.

Der er også de alternative tests for personel over 40 år. Hvad er det for et signal at sende? Enten er du sømand eller købmand, som min gamle kompagniofficer sagde. Igen det er den samme krig vi skal udkæmpe, så skulle vi som minimum ikke kunne de samme ting rent fysisk?

Det er mig en gåde, at de værnepligtige skal have opstillet fysiske krav indenfor FUT. Der er ingen konsekvenser, hvis de ikke består disse. På den anden side belønner man heller ikke den værnepligtige, som knokler på, det bedste han har lært. Hvor er motivationen henne når et middelmådigt resultat også kan føre til den ønskede designering.

Med hensyn til marineeleverne skal der selvfølgelig være krav til dem, som skal honoreres. Hvis ikke må den pågældende i tidsbestemt specialtræning for senere at kunne honorere de primære krav eller fyres. Forsvarets trængte personelsituation bør ikke danne grundlag for

kredsløbssyge eller muskulært svækkede orlogsgaster!

Forsvarets Gymnastikskole har udarbejdet et ideoplæg til ændring af FUT-kravene (værnsfælles). De går i al enkelthed ud på, at alt stampersonel i forsvaret skal kunne løbe 3200 m på 16 min til de fylder 30 år. Derefter er der en tidsforlængelse efterhånden, som man bliver ældre. Man skal også kunne tage 25 mavebøjninger og 25 rygstrækker til man fylder 60 år.

Men igen, hvorfor skal sømænd, for så vidt løbe så langt? Ønsker man at måle en kredsløbsmæssig værdi, som ikke kan måles med 12 min. testen? Den eneste fordel 3200 m testen har frem, for 12 min. testen er, at den er lettere at afholde, end 12 min. testen, da man som instruktør, ikke behøver et »løbehjul«, dvs., har man en 400 m bane, skal soldaten, kun løbe 8 omgange. Det vigtigste er at de der skal prøves opfatter prøven som relevant. Næstvigtigst, at den er let at afholde i de enkelte skibe og institutioner på land. Men det er nok en opgave for en arbejdsgruppe, bestående af personel fra de forskellige eskadr, samt en idrætsinstruktør eller to, at finde det rette for søværnet. Det giver et meget større ansvar for os idrætsinstruktører, da kravene så kan blive mindre varierede. En konsekvens heraf kunne jo være, at idræt vil blive yderligere nedprioriteret, derfor må idræt i sin nye form, være mere kreativ og spændende. Vi må få flere til at indse, at man godt kan få nogle gode idrætsoplevelser, uden at tænke for meget på testen.

## **Konsekvens i kravene**

Mine erfaringer som idrætslærer i søværnet peger på problemerne ved den manglende konsekvens ved ikke



# Idræt kan udformes i Søværnet

at bestå de individuelle fysiske krav. En bedring kan dog spores i de senere år.

Men før vi opstiller de endelige krav bør man gennemtænke hvad vi vil med idrætten i det hele taget, hvad de forskellige prøver skal være der for og endelig følgerne af den manglende konsekvens, hvis den da fortsætter.

At have en god fysisk form, giver øget velvære, gladere, sundere personel og færre sygedage siger en idræts-sociologisk undersøgelse foretaget af Social- og Sundhedsministeriet i 1996. Dette argument holder endnu. Ja selv i private firmaer har man fundet ud af det, så flere har deres egen idrætsforening samt motionslokaler, hvor der er mulighed for kredsløbs-træning og muskeltræning. Hertil er ofte tilknyttet en eller flere instruktører, som forestår rygtræning – kostplanlægning m.v.

Idræt i søværnet skal som et minimum være en naturlig del af alle elevers hverdag. De fleste trænger til en positiv holdningsbearbejdning, da det kan konstateres, at Folkeskolen kun har præsteret 2x45 minutters idræt eller gymnastik om ugen – med svingende kvalitet for elever der nok hellere skulle have haft en time om dagen som gennemsnit.

Allerede når eleven møder på Grundskolen, vil det for mange være en belastningsstigning på mindst 33%. Det de nye elever bør opleve skal være af en sådan kvalitet, at de bliver motiveret holdningsmæssigt til at vedligeholde deres træning. Vi må jo nok se i øjnene at de der ikke dyrker regelmæssigt idræt, ikke vil kunne klare det nye løbe- muskelkrav. Det kan så igen give færre ansøgninger til de videregående uddannelser i søværnet.

Den idræt, der i dag udøves i søværnet er meget svingende. Der er ikke nogen kontinuitet i det på grund af sejlads osv. så man skal være mere end fanatisk for at vedligeholde sin fysiske form! Men der er dog håb om, at det må kunne lade sig gøre, at skabe en fælles holdning til mere fysisk aktivitet om bord på skibene.

Idrætsinstruktører må tænke kreativt og utraditionelt og klare træningen, for eksempel maritim 5 kamp selv om der ikke er nogen baner til rådighed.



Der er mange undersøgelser der viser at træningen går lettere med et stort element af leg – op til 90% af træningstid synes at være formålstjenligt – det kan da godt give en noget at tænke over.

Med hensyn til de ovenfor omtalte prøver eller på nudansk tests så ønsker vi at have en sikkerhed i, at de sømænd vi sender ud på operative opgaver, har en sådan fysisk standard, at de må forventes at kunne klare deres job. Det vil også bibringe folkene den fornødne selvtillid, så de både psykisk og fysisk er klar til opgaven. I dag findes allerede test for røgdykkere, som skal gennemgå en bane. Der findes test for det sejlede

personel, som viser at de er i stand til springe ud fra 3 meters højde og redde sig selv op i en redningsflåde.

Men det er min overbevisning, at man må kunne lave en sømands-relateret prøve, som personellet, ombord syntes kunne være sjov at deltage i.

Hvis der skal være nogen konsekvens i kravene, kan man ikke blive optaget på videregående kurser. Det er den eneste acceptable løsning. Slækker vi, én gang, vil det påvirke resten af systemet

## Afslutning

Det var mine tanker omkring idræt i søværnet. Jeg mener alle burde have en holdning til hvordan vi vedligeholder vores fornemmeste arbejdsredskab – kroppen – og dermed til en vis grad også sjælen. Det er mit håb, at flere og flere vil få et motto, som kunne lyde noget i retning af: »En dag uden træning er en dag uden mening«.

Laust Palle  
oversergent



## Kandidat til ÅRETS FOTO



Foto: MOKS-MP Morten Rugbjerg

»MOBA SKYPUMPE«