



# SØVAERN'S

*Orientering*



**Nr. 1 · marts 2000**

## Nyt fra redaktøren

Et nyt årtusinde - et nyt blad - ny miljøgodkendelse. Sådan er man jo forventet, her ved foden af det nye, uendeligt høje bjerg, det tredje årtusinde udgør.

Nu skal det med bladet dog tages med et gran salt - det er kun forsiden, der er ændret væsentligt. Tekstudvalget er dog også lidt anderledes, her i de første blade. Vi har forsøgt at give en status for hele søværnet i lyset af det nye forsvarsforligs implementering. Chefen for Søværnets operative Kommando slår tonen an i sine betragtninger ved indgangen til 2000 - og niveau III cheferne giver deres bud på den forudseelige fremtid.

Med hensyn til miljøet har vi efterkommet det generelle krav om at svanemærke forsvarets udgivelser.

Der har ikke været plads til alle artikler i serien om enhedernes status og fremtid. Færøernes og Grønlands kommandoer omtales i første omgang gennem de sejladmæssige betingelser dér under artiklen om 1. Eskadre. Fra Søværnets Materielkommando foreligger en meget oplysende og fra mange efterspurgt artikel om de kommende nybygninger til Flåden.

Det er jo almindelig samtale alle vegne i søværnet, at denne gang skurrer bunden særligt hårdt mod spanterne i skroget. Tilfredsheden med jobbet har muligvis nået lavpunktet.

Rent materielt ser det kvalitativt særdeles godt ud. Kvantitativt kan man dog komme i den umulige situation, man altid frygter, når det er virkeligheden, der banker på - "at man kun kan være et sted ad gangen på samme tid!"

Den sidste sætning synes at være let klemt og måske glemt visse steder. Alle husker den fremtrædende politiker, der ville halvere antallet af flyvevåbnets fly ved at lade indkøbe multirullefly - indtil en hærgeneral fortalte ham, at mindst de to af rollerne skulle udføres samtidigt. Antallet og omfanget af opgaver til søværnet er voksende og kræver tilstedeværelse i et endnu større område!

En af de store udfordringer i dette det første årti af det nye årtusinde bliver dog fastholdelse af kvalificeret personel gennem en ordentlig og menneskelig behandling - i hverdagen, som under og efter de skarpe prøver oversøiske operationer allerede har givet på "krigstiden år 200X", som den desværre findes spotvis selv på Europakortet - nu som i fremtiden.



Sven Voxtorp  
Redaktør

## Indholdsfortegnelse

Ved indgangen til år 2000 .....	3
Det nye fleksible støtte- og patruljeskibsprogram .....	5
Dannebrogs sommertogt 1999 .....	8
Flådestation Korsør .....	10
Søværnets KI-mærkeprøve og Søværnets EW-konkurrence 1999 .....	13
Bornholms marinedistrikt .....	14
Division 21 - Korvetterne .....	16
1. Eskadre .....	20
Tilfredshedsniveau blandt yngre officerer i søværnet .....	22
4. Eskadre .....	24
Overrækkelse af NATO medalje til deltagere i operation "ALLIED HARVEST" .....	27
En ny uddannelse med fremtid i .....	28

## SØVÆRNSORIENTERING

Udgiver: Søværnets operative Kommando  
Adresse: Søværnets operative Kommando  
Att. SVN ORT  
Postboks 483  
8100 Århus C

Redaktion:  
Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:  
Orlogskaptajn Alex Jensen  
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@solk.dk>

Kontaktmand for Søværnets Materielkommandos område: Kommandørkaptajn E. Månsson.

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

Distribution:  
Afdelingsleder fg. I Jensen

Telefon: 89 43 30 99 (omstilling) 98 43 30 17 (direkte)

Forsidebillede: Deltagende skibe i COOPERATIVE JAGUAR 98 forlader Århus havn i røg og damp.

Foto: S. Voxtorp

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere det indsendte materiale.

Indholdet i bladet kan frit citeres med angivelse af kilde. Billedemateriale dog kun efter aftale med red.

Tryk & layout: Kannike Tryk A/S, Århus  
ISSN 0907-5038, oplag: 8.500 eksemplarer  
SVNORT kan også ses på: [www.sok.dk](http://www.sok.dk)



# Ved indgangen til år 2000

## Ved nytårsparolen i Søværnets operative Kommando den 3. januar 2000 udtalte Chefen for Søværnets operative Kommando blandt andet:

1999 blev vanskeligere end forudset for et år siden ved årets start. Det var klart, at der for tiden efter udløbet af forsvarsforliget for årene 1995-99 var betydelig usikkerhed, og at der ville være det, indtil der på et eller andet tidspunkt i løbet af året blev indgået et nyt forlig. Til gengæld var der en opfattelse af, at rammerne for selve året 1999s aktiviteter og vilkår var ret faste, og at det derfor ville være muligt at fastholde den generelt positive udvikling fra 1998 uden at tabe kontinuiteten og med overordnet balance imellem mål og midler.

Når jeg skal vurdere resultatet af søværnets indsats i 1999, finder jeg også, at vi nåede meget langt i retning af at løse alle pålagte opgaver og i fastholdelse af et fortsat udviklingsarbejde. Og at dette blev nået trods gradvist væsentligt reducerede handlemuligheder. Der blev gennemført en god indsats i den maritime patruljetjeneste hjemme og i Nordatlanten og i reaktionsstyrkeberedskabet inklusive en kvalificeret deltagelse i NATOs stående flådestyrker STANAVFORLANT og MCMFORNORTH og en tilsvarende professionel deltagelse i årets største maritime NATO øvelse, øvelse NORTHERN LIGHT i september måned. De pålagte miljø- og isopgaver er varetaget som de skulle. Endeligt har vi gennemført den grundlæggende uddannelsesvirksomhed, der er en forudsætning for alt det andet, på et nogenlunde tilfredsstillende



CH SOK

de niveau – men under stedse vanskeligere vilkår.

Når vilkårene blev vanskeligere var årsagen, at der allerede fra indgåelse af forsvarsforliget for perioden 2000-2004 den 25 MAJ 1999 blev iværksat en restriktiv ansættelsespolitik, hvilket har gjort det umuligt at afhjælpe de allerede eksisterende personelmangler og at kompensere fuldt ud

for den almindelige afgang fra tjenesten. Det har især i skibene ført til en stigning i antallet af ubesatte bemandingsposter – og i en sådan grad, at det gør det nødvendigt i dette år – år 2000 – at omfordele personalet i totalt set færre – men mere komplette – besætninger.

Derudover blev de økonomiske rammer igen i 1999 – som i 1998 – midt på året beskåret med det resultat, at aktiviteten i årets sidste kvartal har måttet reduceres til langt under det planlagte og nødvendige for opretholdelse af den målsatte træningsstandard. Det giver anledning til særlig opmærksomhed omkring opretholdelse af et professionelt niveau – herunder de sikkerhedsmæssige forhold – under udførelsen af opgaverne til søs. Det er ikke nok blot at kunne bringe skibet fra et sted til et andet – der skal kunne løses operative opgaver såvel militære som civilt betonede undervejs – det er derfor vi har orlogsskibe, og det er derfor, der er grænser for, hvor store mangler der kan være i en besætning, og hvor lavt træningsniveauet må blive, hvis de pålagte operative opgaver skal kunne løses på en tilfredsstillende og



I personel og Uddannelsesafdelingen i SOK - mødes enderne.

Foto: S. Voxtorp



Korvetten NIELS JUEL klar til at tage CH SOK ombord før deltagelse i SNFL 1999.

Foto: S. Voxtorp

sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Jeg vil her udtrykke min anerkendelse af den store og gode indsats, der i dette er ydet af eskadrechefer, skibschefer og besætninger for at opretholde den operative aktivitet så langt som ressourcerne overhovedet gjorde det muligt. Og i den forbindelse må jeg også notere, at dette blev loyalt udført, samtidig med at der med tilsyneladende total vilkårlighed fra centralt hold blev indført en ændret beskatning af ydelserne for det sejlende personel med meget betydelig indtægtsnedgang for den enkelte til følge. Denne sag er nu ved at finde sin rette løsning, men det var udygtigt, at den overhovedet opstod. Det kunne alle have undværet. Forsvarsforliget fra den 25 MAJ 1999 for den femårige periode 2000-2004 fastlagde de overordnede udviklinger og et antal mere detaljerede forhold. Men det overgav også ganske meget til nærmere vurderinger og overvejelser. Mest væsentligt udestår fortsat en afklaring af søværnets fremtidige eskadrestruktur og skibenes basering, og det er mit håb, at dette vil finde sin konstruktive og fremadrettede løsning inden for de nærmeste måneder, således at personallet kan få overblik over de fremtidige vilkår og muligheder. Forliget er nu ved at blive gennemført – for

søværnet har det allerede haft den betydning, at der per 1 januar 2000 er strøget kommando for sidste gang i minelæggerne FALSTER og SJÆLLAND og at 8 torpedomissilbåde af de 10 enheder af WILLEMOES-klas-sen er udgået af operativ tjeneste også fra 1 januar. Inspektionsskibet BESKYTTERENS videre anvendelse er fortsat uafklaret, men skibet er udgået som operativ enhed. Udviklingen af marinedistriktsstrukturen herunder nedlukning af hovedkvarteret for Sundets Marinedistrikt og af Stevnsfortet og overførsel af opgaver til Kattegats Marinedistrikt og Bornholms Marinedistrikt fortsættes planmæssigt. Forligets positive elementer – for søværnet i form af tilgang af nye skibe – følger som bekendt først senere med tilgang af de to fleksible støtteskibe om henholdsvis 5 år og 6 år og af et antal mindre standardfartøjer samt nye inspektionsfartøjer til Nordatlanten sidst i forligsperioden.

I de første år – og især i år 2000 og næste år, 2001 – vil vi skulle gennemføre virksomheden under særdeles vanskelige ressourcemæssige betingelser – det gælder såvel antallet af personel som de generelle driftsmidler. Der er ikke balance mellem mål og midler – og det er for så vidt en planlagt del af forliget med

det formål at frigøre investeringsmidler. Det vil derfor være nødvendigt i en konstant prioritering at nå så langt indenfor de enkelte pålagte aktiviteter og ansvarsområder, som midlerne gør det muligt. Eller sagt med andre ord – der vil være opgaver – også højt prioriterede – som det ikke vil være muligt at løse fuldt ud. Kun ved en sådan styring af ressourcer i forhold til opgaver vil det kunne lade sig gøre at sikre den enkelte en rimelig balance mellem tjenesteliv og frihed og privatliv, således at søværnet fortsat kan være en attraktiv arbejdsplads.

Dermed kan der også skabes mulighed for at udnytte de positive udviklingsmuligheder, og at fastholde en kontinuitet – ikke i strukturens udvikling – den vil forløbe ujævnt – men ved personallets fortsatte engagement i både gamle og nye opgaver. Jeg har tillid til, at søværnets personel er indstillet på at tage de nye udfordringer op, og at vi sammen under de givne vilkår vil levere en kvalificeret, professionel og helhjertet indsats fra søværnets side også i år 2000.”

Chefen for Søværnets operative Kommando, kontreadmiral Kristen Winther

# Det nye fleksible støtte- og patruljeskibsprogram

**Historien om de nye skibe, der anskaffes til den danske Flåde inden for de næste 10 år, er næsten også historien om STANDARDFLEX-konceptet. Dette koncept er ved at omskabe næsten alle Flådens overfladeskibe fra at udgøre en større samling af forskellige specialiserede fartøjer til en samling af færre, men mere fleksible enheder. Enheder der kan påtage sig en lang række forskellige opgaver og roller. De næste skibe, der er under anskaffelse, er de fleksible støtteskibe og patruljeskibene. Disse skibe vil blive til under STANDARDFLEX-konceptet for dermed at kunne spille sammen med resten af Flåden nu og i fremtiden.**

## **STANDARDFLEX-koncept**

Det hele startede først i firserne, da 22 forældede enheder, der næsten udgjorde en tredjedel af Flådens antal skibe, skulle erstattes. Det var ikke muligt at få en erstatning én for én finansieret - for slet ikke at tale om politisk. Problemet løstes ved at man blev inspireret af det faktum, at tre skibsklasser jo var tildelt fire roller, som ikke skulle udfyldes på samme tid. Det var derfor nærliggende at

skabe en multirulle enhed, som kunne løse alle opgaverne.

De tre skibsklasser, der skulle erstattes, var 8 gamle amerikansk byggede minestrygere fra Anden Verdenskrig - oprindeligt af BLUE BIRD-klassen, men i den danske flåde omdøbt til SUND-klassen. Dertil kom 6 motortorpedobåde af SØLØVEN-klassen og 8 bevogtningsfartøjer af DAPHNE-klassen.

STANDARDFLEX-konceptet har to grundlæggende forskellige dele. Den ene består af den faste part der udgøres af skroget, fremdrivningen og kommando- og kontrolsystemet, medens den anden udgøres af våbensystemer og andet udstyr installeret i containere.

## **FLYVEFISKEN-klassen**

De 22 forældede enheder genopstod således i form af 14 STANDARDFLEX 300 enheder af FLYVEFISKEN-klassen. Den første blev operativ i 1987 og den sidste i 1996. FLYVEFISKEN-klassens displacement er 300 tons uden udstyr og ca. 500 tons med udstyr, afhængig af hvilken sammensætning af containere, der er valgt. Skroget er fremstillet af glasforstærket plastik (GRP), der har vist sig at være et effektivt skibsbygningsmateriale i den forstand, at det har en lav RCS, det er ikke magnetisk, det vejer kun lidt og har en ringe vedligeholdelses omkostning. Skrog vedligeholdelsen er ligefrem blevet reduceret med 75% i forhold til konventionelle stålskrog af samme størrelse.

STANDARDFLEX-containeren er fremstillet af rustfrit stål i dimensionerne 3 m lange, 3,5 meter brede og 2,5 høje. Tom vejer containeren for den ældste types vedkommende 5 tons og 3,5 tons for den nyeste. Der findes to typer containere - en med åbne sider kun for Oto Melare 76 mm kanonen og en lukket med vandtætte døre og lemme til alt øvrigt ma-

teriel. De containeriserede våben- og sensorsystemer er placeret på toppen med alt maskineri og elektronik installeret nede i resten af containeren. Fra et af de to interface paneler på containerens sider er der forbindelse til skibets C3 system. Containerne udskiftes ved at løsne boltene i dæksflangen og fjerne kablerne til interface panelet, der giver strøm, kommunikation, ventilation, vand og datatransmission (databus). Med en kran og en erfaren besætning tager det kun ca. en halv time at udskifte for eksempel en kanoncontainer og en anden halv time at udføre den elektriske justering via databussen, så den nye kanon er operationsklar inden for en time.

Alle STANDARDFLEX-containerne - undtagen kanoncontaineren er vandtætte og udgør, når de er boltet på plads, en forstærkende del af skroget. Der findes en lang række forskellige containere og endnu flere er i ordre for til sidst at nå op på mere end 100 til næste år. De containeriserede våben er:

- Oto Melare 76 mm kanonen
- Raytheon Evolved Sea Sparrow anti luft missil i en dobbelt seks rørs lodret affyringsrampe og
- Harpoon Block II sømålsmissil i en dobbelt kvadrat affyrings rampe.

De andre våben til klassen, torpedoer, miner, dybd bomber og "softkill-systemer" er ikke i containere men boltes på dækket. Andre systemer, der er containeriserede, er den variable dybdesonar. (VDS), minestrygningsgrejet, kraner, udstyr til civile opgaver som hydrografiske og oceanografiske og miljømåleudstyr. Udover dette arbejder materielkommandoen på en elektronisk efterrettingscontainer. Hvis en eller flere af de fire containerpositioner ikke er udfyldt, findes særligt fremstillede lugedæksler til forsegling af åbningerne.

FLYVEFISKEN-klassens fleksible

platform kan på nuværende tidspunkt klare otte forskellige roller og flere kan udvikles. De fem traditionelle roller er militære og består af:

- Overvågning,
- Minelægning,
- Minejagt,
- Søkrig (søsmål og luftsmål),
- Antiubådskrig.

De civile roller er:

- Miljøbeskyttelse,
- Oceanografisk forskning og
- Hydrografiske målinger.

### **Inspektionsskibsfornyelse**

I begyndelsen af 1980-erne udgik fire fiskeriinspektionsskibe af HVID-BJØRNEN-klassen og blev erstattet af THETIS-klassen. Disse skibe er bygget af stål, men forberedt til STANDARDFLEX-konceptet med det samme C3 system og tre containerbrønde. Den normale udrustning er en kanon på fordækket og to kranmoduler på hver side af helikopterhangaren. Et af skibene, THETIS, bruges også som videnskabelig platform og er derfor udstyret med en oceanografisk container.

I midten af 1990-erne startede en gennemgribende fornyelse af korvetterne af NIELS JUEL-klassen, som blandt meget andet også omfattede udskiftning af C3-systemet til det der også bruges i STANDARD-FLEX. Den drejelige affyringsrampe for SEA SPARROW på agterdækket erstattes af to brønde til lodrette affyringsramper.

### **Fleksible støtte- og patruljeskibe**

I dag står Flåden foran et nyt stort erstatningsbyggeri. Inden for de næste ti-år er det planlagt, at 10 motormissilbåde af WILLEMoes-klassen, 4 minelæggere af FALSTER-klassen og de 3 korvetter skal erstattes af 4-6 større fartøjer.

Grunden til anskaffelse af større skibe skal søges i den ændrede politiske situation efter Sovjetunionens og Warszawa Pagtens fald og opløsning. Denne forandring i sikkerhedspolitikens betingelser lægger større vægt på længere udholdenhed og nye maritime og civile roller i Flådens skibe.

De nye skibe er planlagt som to ud-

gaver af den samme type. Begge versioner skal have størrelse, sødygtighed, udholdenhed og fart, så de kan operere i en længere periode i et givet område, hvor der skal løses opgaver af både national og international karakter. Den planlagte tid i hvilken skibene kan være til søs væk fra hjemmebase uden forsyninger er 28 dage, med operationer af op til 6 måneders varighed ved mulighed for at modtage forsyninger, alt med en rækkevidde på 9.000 sømil ved en fart på 15 knob. Særlig vægt vil der blive der lagt på ringe radar-, infrarøde-, akustiske- og magnetiske signaturer såvel som en maksimal udnyttelse af fælles anvendelige dele i design og produktion.

Det forudses, at de sensorer der skal installeres vil omfatte 3D volumen søgeradar, multifunktions ildledelsesradar for antiluftmissilerne (VLS ESSM) og kanonen. LPI navigationsradar, ESM og E/O-systemer. På undervandsfronten bliver det sandsynligvis en towed array sonar eller en VDS, der sammen med en skrog- eller stævnmonteret sonar skal udgøre udstyret.

Hvad angår våbensystemerne, vil disse primært blive baserede på allerede eksisterende systemer - en middel kaliber generelt anvendelig kanon, Harpoon Block II sømålsmissiler og den samme udgave af Sea Sparrow missilet som omtalt under beskrivelsen af korvetternes og STANFLEX luftforsvars missiler. Antiubådstorpedoer og et torpedoafledningssystem. CIWS eller et VSRAD system, "decoys" og ESM forventes også anskaffet.

De fleksible støtteskibe vil have et velafvejet kamppotentiale til selvforsvar, der kan bruges under udførelse af sømilitær indgriben i konflikt områder og flådeblokader. Yderligere vil et større multi anvendeligt område under dæk sætte skibet i stand til at blive brugt som:

- Kommandoskib med kapacitet til at en stab sammensat af alle værn på op til 70 personer eller en CTG-stab på 24 kan udføre sine funktioner.
- Minelægger.
- Hospitalsskib med en kapacitet på behandling af 50 patienter per dag,

gennemføre 10 operationer - med sengepladser til 40 patienter. Konceptet bygger på at behandle og stabilisere de sårede og derefter at bringe dem så hurtigt som muligt til et hospital uden for selve kampzonen. Det planlagte hospitalsudstyr vil blive anbragt i 25 standard (ISO) containere.

- Forsyningsskib til for eksempel støtte af nationale eller multinationale styrker eller operationer også omfattende NATO stående minekrigs reaktionsstyrker.
- Transportfartøj med kapacitet til at løfte en hærstyrke af kompagnistørrelse med ca. 45 køretøjer.
- Andre roller som deltagelse i evakueringer, nødhjælp, træningsskib, miljøforureningsbekæmpelse, videnskabelige undersøgelser er også planlagt.

Seks til otte, måske flere, STANDARDFLEX containerpositioner forudses og skibene kan bære helikoptere på op til 10 tons eller et mik af mindre helikoptere og ubemandede overvågningsfly.

Farten forventes at blive på 23 knob. Den normale grundbesætning vil bestå af 100 mand m/k plus helikopterbesætningen.

### **Kamppotentialet i patruljeskibene**

Kamppotentialet i patruljeskibene skulle omfatte alle former for moderne søkrig. De vil have samme antal containerpladser og de samme helikopterfaciliteter og så videre. Dog vil området under dæk være mere begrænset i størrelse. Både gennemsnitsfart og maksimal fart vil være højere end for det fleksible støtteskibs vedkommende, hvilket vil sikre evnen til at arbejde sammen med andre skibe under deltagelse i NATO reaktionsstyrker og andre multinationale styrker.

De første design-udkast er en videreudvikling af THETIS-klassens design. Det fleksible støtteskib vil have en længde på ca. 130 meter; medens patruljeskibet kun vil være ca. 105 meter. CODAD fremdrivning planlægges med 2 dieselmotorer til støtteskibet og fire til patruljeskibet. Diesel er for nærværende det fore-



FLYVEFISKEN-klassen vakte international sensation. Her ses den på vej opad Themsen til udstilling i 1995.

Foto: NATO

trukne af to forskellige grunde. Den ene er omkostningerne og den andet hensynet til den ringe infrarøde profil, der ville være højere med gasturbiner.

#### **Assistance af relevante agenturer, firmaer og potentielle leverandører**

Projektet er naturligvis endnu i sin vorden. Design studier er blevet indledt af materielkommandoen (SMK) med assistance af relevante agenturer, firmaer og potentielle leverandører - med henblik på studiet af projektets grad af gennemførlighed og udarbejdelsen af de rigtige krav og specifikationer. Senest er supplerende studier ved to udvalgte, større design-kontorer i Europa modtaget og bliver nu studeret ved Søværnets Materielkommando. Det næste stadium i programmet vil bestå i udvælgelse af et design-kontor og et klassifikationsselskab, før man sætter udviklingen af den grundlæggende konstruktion i gang og definerer af de militære grundkrav.

På grund af de begrænsede midler

bliver byggeprogrammet et eksempel på et "design to cost" projekt. Derfor - for at undgå at konstruktionen bliver for dyr - har materielkommandoen til hensigt at involvere de danske skibsværfter på et meget tidligt tidspunkt. Yderligere vil det at tegne to versioner af et skib med den samme skrogform og byggelementer (samme bov, beboelse og så videre) betyde, at man kan forvente at fastholde konstruktions- og byggeudgifter inden for det lagte budget. De to versioner forventes kun at afvige fra hinanden i henseende til længde, antal hovedmaskiner og størrelsen af det fleksibelt anvendelige rum under dæk.

#### **Andre fleksible projekter**

Det er også planerne, at det nye mindre STANDARDFLEX fartøj skal bygges i to versioner. Mk I med en STANDARDFLEX-containerposition og Mk II med to positioner. Disse fartøjer vil indgå i Flådens tal fra år 2003 og erstatte en lang række dedikerede skibs- og fartøjstyper. Fartøjerne vil udføre følgende roller:

- Farvandsovervågning,
- Mindre kampopgaver,
- MCM droner,
- MCM fartøjer,
- Træningsfartøjer,
- Torpedoindbjergningsfartøjer,
- Slæbefartøjer,
- Opmålingsfartøjer,
- Dykkerfartøjer.

#### **Almindeligt arbejdsfartøj**

Et andet program omfatter erstatning af 3 grønlandskuttere af AGDLEK-klassen og et ældre fiskeriinspektionsskib, BESKYTTEREN.

Den nye klasse af inspektionsfartøjer vil få tre til fem STANDARDFLEX-containerpositioner og et deplacement på ca. 800 tons og helikopterlandingsplatform.

Flådens overfladeskibe vil i løbet af de næste ti år blive omdannet til en flåde af næsten udelukkende STANDARDFLEX enheder, der alle, størrelsen tiltrods, har samme C3 systemer og kan udnytte en lang og varieret serie af standard våben- og sensorsystemer.

SMK

# DANNEBROGs sommertogt 1999

**Er der et skib i verden, man aldrig bliver træt af at læse om, se og tænke på, er det det danske kongeskib DANNEBROG - Flådens måske smukkeste skib i det forgangne årtusinde**

## **Velfærdstjenesten slog til dagen før**

Kommandoen blev hejst ombord i Kongeskibet tirsdag den 27. april efter afsluttet tilrigning og forskole i land på Flådestation Frederikshavn. Men allerede dagen før - mandag eftermiddag - slog velfærdstjenesten til. Igen i år var det, stærkt tilskyndet af direktør Mogens Hoven fra Sæby Værft, med et besøg for hele besætningen på Bangsbo Museum, der som bekendt er indrettet på Bangsbo Hovedgård. Selve gården stammer helt tilbage fra 1300-tallet. Her færedes i slutningen af 18-hundredetallet den litterære Bangsbo-kreds med bl.a. Herman Bang og Gustav Wied. Dagen sluttede med en underholdende aften for besætningen på Frederikshavn Rådhus, hvor Borgmesteren var vært.

Forskole til søs blev herefter indledt, og 29. april fortøjede vi for første gang i bøje 1 i Københavns Havn for at holde St. Bededagsferie. Det passede fint ind i øvelsesprogrammet, at det var HKH Prinsesse Benediktes fødselsdag, så vi øvede flag over topene og illuminerede for første gang om aftenen. Det er jo også et vigtigt led i forskolen.

Nordisk Generals- og Admiralstræf blev afviklet ombord mandag 3. maj. Flere tidligere forsvarschefer var med. Samme dag afholdtes forsyningsinspektion ombord, og alt gik meget godt.

## **Havariuddannelse på Hvims**

Torsdag 6. maj - stadig under forskole til søs - anløb skibet Flådestation Frederikshavn for at besætningen kunne gennemføre havariuddannelse på Hvims. Førstehjælp til sårede og bekæmpelse af skader på materiel og skib blev øvet, herunder lækstopning, brandbekæmpelse, røgdykning og sanitetstjeneste. Forskole til søs blev afsluttet med bl.a. anløb af den smukke by Svendborg lørdag 8. maj og den idylliske Ø Christiansø i Østersøen mandag 10. maj.

Kongeskibet anløb Marinestation Holmen tirsdag 11. maj for at ombordtage "hofgrej" og klargøre til H.M. Dronning Margrethe og HKH Prins Henriks ombordstigning. Ind imellem holdt vi Kristi Himmelfartsdagsferie.

## **Den officielle ombordstigning**

18. maj kl. 1200 fandt den officielle ombordstigning sted under salutering fra batteriet SIXTUS på Holmen og salut fra Kronborg Slot kl. 14.30, da DANNEBROG under kongeflag passerede Helsingør på få hundrede meters afstand.

Vi fortsatte nord om Sjælland for at være i den rigtige position til næste dag, onsdag 19. maj, hvor Danmarkstogtet indledtes med officielt besøg i Skælskør og på Musholm Bugt Feriecenter. Kongeskibet ankrede ud for Kobæk strand og holdt om aftenen reception ombord for små 100 gæster fra det officielle Skælskør. Gæsterne blev transporteret ud og hjem igen i skibets to chalupper, hvilket forløb vældig elegant, selvom der skulle mange ture til.

Torsdag 20. maj fortsatte Regentparret med officielt besøg i Hundested. Også det idylliske Kikhavn blev besøgt. Kongens Artilleriregiment saluterede på Skansen, og Hundested kom på landkortet for en stund. Søværnets Tamburkorps spillede.

Knud Rasmussens Museum blev besøgt. I Hundested ligger jo Knud Rasmussens hus, hvor han elskede at bo, når han var i Danmark. Han oprettede i 1909 missionsstation i Thule og i 1910 en butik kaldet Kap York på Stationen Thule, som blev bestyret af Peter Freuchen.

Tilbage til 1999 og Hundested. Der blev vandret til Spodsbjerg Fyr, hvorfra man kørte i hestetrukne køretøjer til Kikhavn, eskorteret af seks ryttere fra den lokale rideklub. Prinsen nedlagde en krans ved mindesmuren for omkomne fiskere og søfolk ved Lynæs kirke. Reception blev afholdt ombord, og ved afgang var der fakkeltog fra havnen til Skansen. Mens Kongeskibet passerede Skansen affyredes 27 luftbomber i et mægtigt festfyrværkeri. Det virkede for byen, som et tiltrængt besøg oven på færgeforlis og økonomisk nedtur. Det var i øvrigt første gang Regentparret var på officielt besøg i Hundested.

Efter pinse forlagdes til Rønne. Om bord var Prinsen, som deltog i de velarrangerede jagter, der blev gennemført i Almindingen og Rø plantager 26. og 27. maj. Besætningen så Bornholm på bustur til Gudhjem.

## **Lykkelige omstændigheder vakte opmærksomhed**

Prinsen holdt 11. juni sin fødselsdag ombord. Hen under midnat afgik vi til Stubbekøbing, hvor Regentparret aflagde officielt besøg lørdag 12. juni. HKH Prinsesse Alexandra's lykkelige omstændigheder vakte nu særlig opmærksomhed i land.

Lørdag aften forlagdes mod Hjelm, som de kongelige besøgte søndag 13. juni. Herefter stod vi nord på mod Limfjorden og passerede Hals sidst på eftermiddagen og Ålborg to timer senere. Hen under aften var vi ved Løgstør grunde, og mandag den 14. juni besøgte Regentparret Nykøbing Mors i anledning af byens 700-års



købstadsjubilæum. Besætningen blev inviteret til en hyggelig sammenkomst i Marineforeningen. Efter receptionen ankrede i Hvalpsund.

### Hærens Operative Kommando og Hedeselskabet på programmet

Tirsdag 15. juni besøgte Dronningen og Prinsen Hærens Operative Kommando i Karup. Senere besøgte Majestæten Det Danske Hedeselskab i Viborg, hvor en statue af Enrico M. Dalgas afsløredes. Prinsen besøgte Fiskerimuseet i Esbjerg. Regentpar-

ret returnerede senere på aftenen til jagthyttten i Trend. Løgstør blev anløbet torsdag 17. juni – for en kort bemærkning – for at ombordtage Regentparret.

Skt. Hansaftens dag modtog Majestæten nyudnævnte officerer fra søværnet i audiens ombord i DANNEBROG.

### Det imponerende Marinemuseum på Karljohansvern

Fredag den 25. juni ankom vi til Horten, hvor Prinsen deltog i Gold Cup dragesejlsads.

Majestæten ankom senere. I Horten besøgte besætningen bl.a. det imponerende marinemuseum på Karljohansvern, stiftet af den danske kommandørkaptajn C.F. Klinck i 1853. På bustur i Vestfold var vi inde i Edvard Munchs hus, som nu er museum. Her står alt, som det så ud ved forrige århundredeskifte. Her fik den berømte maler sin inspiration.

Fredag 2. juli ankom Regentparret ombord i Kongeskibet officielt til Århus, og residensen blev forlagt til Marselisborg Slot.

6. juli deltog Dronningen og Prinsen



Regentparret med Dannebrog's besætning 1999.

*More 609 st*

Foto: Kgl. Hoffotograf Klaus Møller

i markeringen af 150 års dagen for sejren ved Fredericia under 1. Slesvigske krig. Her skal vi huske, at Flåden gjorde en stor indsats med transport af hæren til Fredericia. Under forlægning retur til Århus dagen efter uden kongelige ombord blev skibet inspiceret af Teknikinspektøren. Resultatet af havariuddannelsen ombord på Hvims blev inspiceret. Det gik meget godt.

### **Prins Joachim og Prinsesse Alexandra værter ombord**

DANNEBROG var værtsskib for Prinsens franske familie i forbindelse med bryllup i Horsens i dagene fredag 9. – mandag 12. juli. Prins Joachim og Prinsesse Alexandra var værter ombord. Søndag 11. juli var DANNEBROG på aftensejlad i Århus bugt med brudeparret og over 100 gæster. Der blev talt fransk ombord den aften.

Så blev kongens kvarter sendt hjem på 16 dages ferie i den resterende del af juli. Sidst på måneden rejste Regentparret fra Marselisborg til Cha-

teau Caix i Frankrig. Vi forlagde til København den 29. Juli, og dronningens kvarter blev sendt på ligeledes 16 dages ferie fra København.

I august deltog vi med Kronprins Frederik ombord i Cutty Sark Tall Ships Race stævne i Ålborg. Lørdag den 21. august ledte DANNEBROG Parade og Sails under afskeds-sejladsen fra Ålborg til Hals.

### **Flag over toppene for den nye prins**

Efter et par dag i København sejlede vi til Århus igen, hvor Majestæten åbnede festugen fredag 27. august. Dagen efter forlod Dronningen os i København kl. 1130 og kl. 12 højeste vi flagene over toppene for den lille nye prins fra Schackenborg.

Så blev det hurtigt igen september, hvor Dronningen var på privat besøg i Nyborg 4. september. Herefter igen til Århus 9. September, hvor besøget gjaldt Moesgaard Museer samt universitetet. 11. september ankredes på Rungsted red, hvor Majestæten forlod os i chalup. Prinsen kom om-

bord i forbindelse med dragesejladsen Prince Henrik Silver-Trophy 1999.

Natten mellem lørdag og søndag 11. – 12. september fortøjede vi så i bøje 1 for sidste gang i år.

Den traditionelle Havnefrokost blev afholdt tirsdag 14. september efter fotografering af årets DANNEBROG-billede. Regentparret gik officielt fra borde kl. 1500 under salut fra SIXTUS med efterfølgende "strygemiddag" på Fredensborg Slot. Fodboldkamp mod hoffet blev gennemført torsdag 16. september. Vi tabte, men det vigtigste var, at vi var med! Mandag 20. september afleverede vi hofgrej og chalupper på Holmen og sejlede om eftermiddagen til Frederikshavn for afrigning.

Tirsdag den 21. september ankom vi til flådestationen - hjemsendelsesfest blev holdt mandag 4. oktober, og vi strøg kommandoen onsdag den 6. oktober kl. 0900. Den værnepligtige besætning hjemsendtes samme dag.

(DANNEBROG)

## Flådestation Korsør

**I indeværende år kan byen Korsør fejre sit 575. år som købstad. Men byens historie kan føres endnu længere tilbage. Korsør geografiske placering, som en korsvej mellem øst og vest i Danmark og på en måde som forbindelse mellem Østersøen og Nordøen har til alle tider betydet at området har været i brændpunktet både som forsyningsled og forsvarslinie.**

**Borgruinerne ved Trelleborg, Taarnborg og Korsør søbatteri vidner alle om dette.**

### **Lidt historie**

Da Hitlers Tyskland besatte Danmark den 9. april 1940 blev der da også sat tropper i land i Korsør for at sikre forbindelsen mellem Sjælland og

Fyen såvel som sikringen af den vigtige forsyningsfunktion af egne flådeenheder i Storebælt.

Efter Anden Verdenskrig etablerede søværnet Marinedistrikt Vestsjæl-

land, der dog senere fik navnet Storebælt's Marinedistrikt - i nogle træbarakker, der havde været brugt af tyskerne på Sylowsvej i Korsør. Marinedistriktet havde til opgave at udføre overvågning og kontrol med sejladsen, samt at overtage ansvaret for de militære installationer, der var efterladt i den vestlige del af Sjælland. Den meget grundige minestrykning i Bæltet involverede også marinedistriktet en del.

### **Behov for nye flådestationer**

I årene efter krigen fandt søværnet det mere og mere nødvendigt at få etableret flådestationer i både Frederikshavn og Korsør for at sprede de steder, der kunne danne base for Flåden. Det spillede naturligvis også



Det er STANFLEX erne der præger billedet.

Foto: SMK fotogruppe

ind, at koncentrationen af folk på den gamle flådestation på Holmen var blevet for stor til at være effektiv. Fra politisk hold ønskede man også at få flyttet militære installationer væk fra de større byer.

Disse ønsker om udflytning tog især fart efter tilslutningen til NATO i 1949. Efter forhandlinger med de lokale myndigheder blev en skitseplan fremlagt til godkendelse. Bygningen af de to flådestationer blev indeholdt i NATO infrastruktur program og NATO finansierede med 50% af udgifterne bygningen af de to nye havne med moler, tekniske installationer, værksteder og depoter. De andre 50% kom fra nationale midler.

### Etablering af Flådestation Korsør

Byggeriet tog sin begyndelse i 1954, hvor havnen med de nuværende moler blev bygget. I 1957 startede man bygningen af værksteder og depoter. Senere fulgte de teknisk installationer og selve administrationsbygningen.

Den 2. maj 1960 blev flådestationen operativ, men det varede yderligere tre år før alle arbejder var tilendebragt.

### Flådestationen i dag

Aktiviteten på flådestationen er gået væsentligt i vejret som følge af den politiske beslutning om at indskrænke Flådestation Københavns status

til marinestation og at flytte, de tilbageværende dele af flåden der ud til de to flådestationer i Frederikshavn og Korsør i løbet af 1992 og 93. Antallet af medarbejdere steg i takt med udflytningen. I dag er der således 1400 medarbejdere på den moderne arbejdsplads, som Flådestation Korsør har udviklet sig til - inkluderet de 700, der gør tjeneste på de ca. 45 skibe hjemmehørende i Korsør.

### Opgaver

Flådestation Korsør er en myndighed under Søværnets Materielkommando. Flådestationen yder logistisk støtte til den danske Flåde og andre myndigheder under forsvaret såvel som til allierede skibe og enheder.

Den forsyningsmæssige støtte, der omfatter udrustning, vedligeholdelse og reparation af krigsskibe baseret i Korsør, udøves normalt inden for flådestationens forsyningsområde, som omfatter Sjælland, Fyn og Bornholm, samt de tiliggende farvande. Støtten til de danske enheder, der er engageret i internationale operationer, kommer også fra Korsør. Flådestation Korsør udfører støtten i fredstid i kriser og i krig.

### Flådestationens forskellige aktiviteter omfatter kort fortalt:

- Base for nationale- og NATO sejlene enheder.

- Forsynings-, reparations- og vedligeholdelsescenter for samme enheder.
- Mobiliserings- og udrustningsbase for Flådens skibe, der her omfatter:
  - Korvetter (2. Eskadre).
  - Flådetankere (4. Eskadre).
  - STANDARDFLEX enheder (2. og 3. Eskadre).
  - Motormissilbåde (4. Eskadre).
  - Bevogtningskuttere (2. Eskadre).
  - Miljøfartøjer (3. Eskadre).

### Flådestationens anlæg og faciliteter

Flådestation Korsør omfatter følgende geografiske områder og militære installationer, som tilsammen udgør det nødvendige for løsningen af de tildelte opgaver:

- Selve flådestationen. Den består af flådehavnen med tilhørende pier og moler. Til denne hører også adskillige støttefaciliteter, som havnesjak, administrationskontorer, værksteder, cafeteria og sygeafdeling.
- Forsyningsdepot Noret ligger ind mod Korsør Nor og indeholder forsyningsafdelingens lagerfunktion, forsvarets publikationsdepot, søværnets motorkøretøjsadministration, motorværksted og bilværksted. Yderligere er flådestationens flydedok placeret der.
- Boeslunde Materieldepot er et ubemandet depot placeret ved den

lille landsby Boeslunde lidt syd for Korsør. Det består af en række bygninger, hvoraf nogle er opvarmede og andre ikke. Det er beregnet som oplagsplads for forskellige af flådestationens afdelinger.

- Oliedepot Korsør forsyner skibene på flådestationen med brændstof via en pipeline.
- Hoveddepot Kongsøre har som hovedopgave at vedligeholde, opmagasinere og forsyne Flåden med torpedoer og dertil relevant grej.
- Som man kan læse andetsteds i bladet er Kongsøre også hjemsted for frømandskorpsets operative hjembase og træningscenter.
- Minedepot Bøstrup har som hovedopgave at vedligeholde, opmagasinere og forsyne Flådens minelæggende enheder med miner og dertil hørende grej. Et underdepot i Egø indeholder flådestationens ammunitionsmagasiner og ammunitionsværksteder sammen med et missil-oplagrings depot.

### Organisation i hovedtræk

#### Stationsafdelingen

Stationsafdelingen varetager under fredsforhold og under forhøjet beredskab og krig en række militære og civile opgaver, der alle har til formål at sikre Flådestationens mulighed for at yde den logistiske støtte til Flådens skibe og allierede enheder. Stationsafdelingens sektioner udfører således de hermed forbundne militære og civile opgaver, der bl. a. omfatter:

- Operativ planlægning og det operative virke, herunder kommunikationstjeneste.
- Vagt- og sikkerhedstjeneste, herunder militærpolititjeneste.
- Sikring af anløb og besejling af havneområderne, herunder havne- og specialfartøjtjeneste.
- Etablissementsforvaltning, herunder bygningsvedligeholdelse, rengøring og arealpleje.
- Drift og vedligeholdelse af tekniske anlæg, herunder energiforsyning og miljøledelse.
- Søværnets Motorkøretøjsforvaltning samt transportstøtte.

- Uddannelse af personel med henblik på bevogtning og nærforsvar af Flådestationen, Forsyningsdepot Noret, Hoveddepoterne og Korsør civilhavn.
- Infirmeritjeneste, herunder drift af læge- og tandlægeklinikker.
- Etablissements-, drifts- og transportstøtte til VTS Storebælt.

Stationsafdelingen forestår samvirket med Militærregion Fem (V) som Pladskommandant Korsør. Endvidere planlægger og forestår Stationsafdelingen allierede flådebesøg inden for flådestationens forsyningsområde, undtaget København og Bornholm.

Stationsafdelingen er ansvarlig for samarbejdet med lokale myndigheder og udadrettet kontaktevirkomhed minus pressetjeneste, der beror direkte under chefen. Stationsafdelingens personel omfatter 45 civile og 163 militære medarbejdere samt et antal lejlighedsvis indkaldt rådgivningspersonel.

### Forsyningsafdelingen

Forsyningsafdelingen udfører de nødvendige og komplicerede processer der skal til for at forsyne skibene og værkstederne med alt indenfor kategorierne skibs-, maskin-, våben- og elektroniksystemer og reservedele hertil, forbrugsgods, ammunition og missiler, olieprodukter, uniformer og beklædning samt bøger, reglementer og publikationer. Der lagerføres hertil over 100.000 lagernumre og publikationer.

Afdelingen har en særlig sektion, som hos lokale leverandører indkøber en lang række almindelige handelsvarer, medicinalvarer, reservedele og materialer til skibe og værksteder. Afdelingen har et uniformsudsalg i Korsør og København samt varetager Søværnets centrale trykkerivirkomhed og kurércentral. Alle depoter undtagen drivmiddeldepotet hører under forsyningsafdelingen.

Forsyningsafdelingens personel omfatter 5 militære og 101 civile medarbejdere samt et skiftende antal elever og personer i jobtræning og lignende.

### Administrationsafdelingen

Administrationsafdelingen er ansvarlig for flådestationens økonomi, personel, cafeteria og informatik. Afdelingen forvalter den samlede økonomi inden for ansvarsområdet, og disponerer sammen med de andre afdelinger over ca. 200 mio. Kr. Der til kommer en samlet personelstyrke på 720 personer fordelt på militære med 275 og 445 civile. Omsætningen i cafeteriet er Kr. 3 mio. årligt. Flådestationen har et netværk opkoblet til hele forsvaret. Der er 225 PC arbejdspladser, der alle benytter Windows NT og Exchange. I administrationsafdelingen er ansat 30 fordelt på 26 civile, og 4 militære.

### Teknisk Afdeling

Teknisk Afdelings hovedopgave er at yde assistance bl.a. i form af reparation, vedligeholdelse, eftersyn og modifikation af samtlige installationer, der er tilknyttet de sejlene enheder og søværnets landinstitutioner.

Installationerne omfatter alt fra det traditionelle, beskidte skibsværftsarbejde til højt udviklede våben- og elektroniksystemer inklusive de meget moderne computere, der indgår heri.

Teknisk Afdeling yder også støtte til forskellige eksterne institutioner, som Vessel Traffic Service på Storebælt. Efter nøje fastlagte regler kan også civile firmaer trække på ekspertisen.

Medarbejderne har normalt deres daglige virke på værkstederne inden for flådestationens eget område, men der er også meget arbejde på søværnets enheder, der kan befinde sig overalt fra Grønland i nord til Middelhavet i syd, fra de baltiske lande i øst til USA i vest. Teknisk Afdeling er bemanded med ca. 40 militære og 280 civile medarbejdere samt et varierende antal lærlinge - alle organiseret i sektioner

RED./FLS KOR

# Søværnets KI-mærkeprøve og Søværnets EW-konkurrence 1999

I perioden 2. til 4. november 1999 afholdt Søværnets Taktik- og Våbenskole, Kampinformationskursus (AIS) Søværnets Kampinformations (KI) -mærkeprøve og Søværnets Elektronisk Krigsførelses (EW) -konkurrence ved Flådestation Korsør og Flådestation Frederikshavn.



Vinderen af EW-konkurrencen 1999, Marineoverkonstabel KI Allan Overgaard, flankeret af KD Freddy von Essen Müller og Chief Ingeniør Nick Flowers.

Foto: Søværnet

## Det tredje højeste antal

Til KI-mærkeprøven, der i 1999 blev afholdt for 11. gang, var tilmeldt 18 deltagere på Flådestation Frederikshavn og 34 på Flådestation Korsør.

Det er det tredje højeste antal deltagere nogensinde, kun overgået af 62 i 1993 og 64 i 1994. 32 af de i alt 59 tilmeldte deltog for første gang, hvilket formentlig er årsagen til, at procenten for rigtige besvarelser gik ned fra 58% i 1998 til 49%. En sammenligning med prøver fra før 1998 er ikke relevant, da prøven fra og med 1998 blev ændret til at være individuel (enheds-/uddannelsesrelateret) mod tidligere, hvor den var ens for alle. Ved årets KI-mærkeprøve blev der for første gang ikke uddelt mærker, da ingen deltagere klarede minimumskravene. De tre bedste placerede deltagere modtog dog præmier som følger:

- Marinekonstabel KI Dennis Andersen fra korvetten PETER TORDENSKIOLD med 73,6% fik et gavekort på 500 kr.
- Marineoverkonstabel KI Rasmus Bukhave fra minelæggeren FYEN med 73,5% fik et gavekort på 300 kr.
- Marineoverkonstabel KI Jesper Lanther fra patruljefartøjet VIBEN med 72,3% fik et gavekort på 200 kr.

## EW-konkurrencen

Årets EW-konkurrence var den niende i rækken. Deltagerne testes generelt i radar og EW-viden, i radarparametre og platformkundskab. Der deltog i alt 10, som var tilmeldt fra 2. og 4. Eskadre, hvilket svarer til gennemsnittet af deltagere målt over alle årene. Konkurrencen er bygget sådan op, at der ved besvarelsen af tre forskellige dele maksimalt kan opnås

400 point. Gennemsnittet frem til 1998 lå på lige over 50% rigtige besvarelser for de, der har vundet konkurrencerne. Årets resultat ligger derfor noget over gennemsnittet, som det fremgår af de tre bedste placeringer:

- Marineoverkonstabel KI Allan Overgaard fra motormissilfartøjet RODSTEEN med 297,5 point fik et gavekort på 500 kr.
- Marineoverkonstabel KI Henrik L. Christiansen fra korvetten NIELS JUEL med 250 point fik et gavekort på 300 kr.
- Marineoverkonstabel KI Jesper Lanther fra patruljefartøjet VIBEN med 237 point fik et gavekort på 200 kr.

Præmierne for både KI-mærkeprøven og EW-konkurrencen blev uddelt af Søværnets Taktik- og Våbeninspektør, kommandør F. von Essen-Müller. Desuden uddelte Chief Engineer Nick Flowers fra firmaet Racal Defence Industries EW-vandrepokalen samt bogga-ver fra firmaet.

TVS



KI-mærkeprøvens deltagere sveder i FLS KOR Cafeteria.

Foto: Søværnet

# Bornholms Marinedistrikt

**Bornholms Marine-distrikt blev oprettet den 20. juni 1945 i den periode, hvor øen Bornholm var besat af sovjetiske styrker. Den besættelse, der varede fra den tyske overgivelse til 10. april 1946, da Sovjetunionen var overbevist om "at Danmark selv var i stand til at administrere eget område".**

## Historie

Distriktet bestod i de dage af en lille kommandopost med et par officerer og en lille styrke af værnepligtige. Hovedopgaven var at overvåge sovjetiske og senere Warszawa Pagt aktiviteter til søs. I denne forbindelse lykkedes det for hovedkvarteret med underlagte fartøjer at indsamle informationer, der senere viste sig meget nyttige og af stor interesse for det danske forsvar - og vore allierede i NATO.

En betydningsfuld hændelse fra den tid er også de sovjetiske dumpninger af kemiske våben stammende fra II verdenskrig. Det drejer sig om ca. 30.000 tons brandbomber og krigsgas kastet i vandet omkring en position ca. 15 sømil øst for Christiansø. Dette har medført, at der måtte oprettes en stående minerydningstjeneste til disposition for distriktet. Der er stadig løbende brug for at assistere de mange fiskefartøjer, der af og til får farlige genstande i nettene ved fiskeri omkring Bornholm.

## Opgaver

Bornholms helt specielle geografiske placering i "Den Baltiske Region"

har gjort Bornholms Marinedistrikt til Danmarks østligste landbaserede "udkig", som under den Kolde Krig var særdeles velplaceret med øjne og ører inden for i "Jerntæppehavet". Geografien er naturligvis uforandret, men trods de politiske forandringer har distriktet gennem sin placering stadig stor betydning for nationens forsvar. De operative opgaver, der i tidens løb er givet til Bornholms Marinedistrikt, er stadig gældende og kan opsummeres som beskrevet i det følgende.

## De militære opgaver

Først og fremmest gælder det for Bornholms Marinedistrikt om via radar og skibs- og flypatruljer at danne og vedligeholde et komplet billede af det, der foregår til søs i sit ansvarsområde. Dernæst at hævde suveræniteten døgnet rundt efter anvisninger fra Søværnets operative Kommando.

Når aktuelt, da at forsyne egne og allierede styrker i Østersøen med oplysninger til brug for deres situationsofbygning. I krise og krig at overgive målidifikation samt, skulle det blive nødvendigt, at udlægge søminer. Endelig skal Bornholms Marinedistrikt være klar til at deltage i den maritime kontrol af skibsfarten og fiskeriet, dersom disse organisationer sættes i kraft.

## Opgaverne for den civile del af samfundet

- Assistance til politiet og Toldvæsenet i den hensigt at opdage og forhindre smugling af for eksempel mennesker, narkotika og varer med særligt store skatte- og afgiftspålæg.
- Deltage i søredning som et Maritime Rescue Subcenter, dirigeret af det danske maritime søredningsscenter ved Søværnets operative Kommando.
- Som omtalt yde assistance til fiske-

og andre fartøjer, der har fået kemisk ammunition og andre farlige genstande ombord. Ligeledes skal der døgnet rundt, året rundt være folk klar til at rydde farlige genstande på strandene ved den Bornholmske øgruppe.

- Sidst og ikke mindst skal distriktet deltage i olieforureningsbekæmpelse.

## Projekt Bornholm

Østersøen med den intense skibsfart og mange havne udgør en region, hvor grænseoverskridende kriminalitet er en velkendt risiko. Med det formål at imødegå og opdage sådanne ulovlige aktiviteter blev der 1. april 1995 formet en organisation under navnet "Projekt Bornholm". Det har til huse på politistationen i Rønne, Bornholms hovedby, hvor bemanningen udgøres af folk fra politiet, Told og Skat og Bornholms Marinedistrikt.

Samboet sætter teamet i stand til på en koordineret måde at udnytte de veludbyggede kommunikationsformer, der er etableret mellem nationale og internationale myndigheder gennem hele Baltikum. Projektet er en visionær og anderledes måde at sætte teamet istand til at indsamle, evaluere, kombinere og videregive informationer om organiserede, internationale forbrydelser - til rette vedkommende med den kortest mulige forsinkelse.

Projektet har, sin relativt unge alder til trods, i praksis oplevet en del succes. Hertil kommer den præventive effekt, der næppe kan måles og vejes.

## Fremtiden

Selvom det sikkerhedsmæssige billede har skiftet på dramatisk vis særligt i den Baltiske Region i løbet af de sidste ti år er distriktets opgaver næsten uforandrede og kan udledes af den ovenanførte liste. Førsteprio-

riteten er stadig at overvåge området og løbende at sende et veldefineret billede af situationen til Søværnets operative Kommando - med alle de mål, der bevæger sig på havet i østersøområdet identificeret.

Den for tiden pågående lukning af Sundets Marinedistrikt betyder at dets ansvarsområde fordeles til de to tiloversblevne distrikter. Bornholms Marinedistrikt har på denne måde fået sit område udvidet betydeligt, men takket være den næsten samtidige introduktion af den nye udgave af Flådens kommando og kontrolsystem (RDN CCIS) forøges distrikthovedkvarterets evne i henseende til monitorering og følging af sømål. Systemet får da også udskiftet al hardware og software gennem en dansk udviklet opdatering.

Bornholms Marinedistrikts placering er ideel, når det gælder om at agere som Søværnets operative Kommandos ambassadør i Østersøområdet. Det har betydet, at enhver lejlighed til at øve sig sammen med de tidligere modstandere er blevet udnyttet med et godt udbytte, som forventes at vokse i fremtiden. Siden

1996 har øvelser med landene omkring Østersøen nået et yderst professionelt niveau, som er kommet alle parter til gode. Specielt bør det nævnes, at de øvelser distriktet selv har stået for, også har været nyttelige.

### Søredningsoperationer i fælles farvande

Øvelserne har givet de deltagende landes søværn og kystvagsorganisationer en ganske udmærket mulighed for at samarbejde og udvikle deres indbyrdes relationer. Det giver også lejlighed til at opnå en bedre fornemmelse for, hvad de andre kan rent teknisk, operationelt og kommunikationsmæssigt, hvilket er af stor betydning, når der for eksempel skal gennemføres søredningsoperationer i fælles farvande.

Polen - tidligere medlem af Warszawa Pakten - er nu fuldt medlem af NATO. I april 1999 besøgte Chefen for den Polske Flåde sammen med chefen for den danske Bornholms Marinedistrikt. Ved denne lejlighed blev admiralerne enige om, at et tættere samarbejde med hensyn til

overvågning af havområderne ville være ønskeligt. Derfor er det blevet pålagt Den 8. Polske Kystforsvarsflotte og Bornholms Marinedistrikt at gennemføre dette projekt. De første kontakter og gensidige besøg fandt sted i slutningen af året - og et projekt med mange udfordringer er vel undervejs.

### Afslutning

Forandringerne i den sikkerhedsmæssige situation i Østersøområdet har ikke medført væsentlige ændringer ved Bornholms Marinedistrikts overordnede opgaver. Imidlertid er prioriteringen skiftet fra at lægge vægt på en konfliktberedt hverdag til en, hvor samarbejdet står på dagsordenen. Ikke desto mindre er overvågningsfunktionen stadig den vigtigste, og det vil den forblive i den overskuelige fremtid. Med de eksisterende, effektive sensorer, et forbedret kommando- og kontrolsystem og en målrettet og professionel besætning vil distriktet nu og i fremtiden være klar til at opfylde de krav, der bliver stillet.

BHM



Aftenstemning i Rønne havn med en STANFLEX 300 (GLENTEN i BALTOPS 99).

Foto: Jørgen Kølle.

## En kampberedt flåde- enhed designet til kyst- nære operationer

### Korvetterne af NIELS JUEL-klassen

Bestående af de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen udgør 21. Division for 2. Eskadre en betragtelig kampkraft, der er istand til at gennemføre vedvarende operationer i et fjendtligt, kystnært farvand.

Under den Kolde Krig koncentrerede de fleste vestlige flåder deres anstrengelser om at kunne imødegå angreb i Atlanterhavet på overfladen og under vandet. I den periode blev den danske flåde af farvandsgeografien tvunget til at bruge kræfterne på at udvikle evnen til at kæmpe i kystnære farvande. Ja, ligefrem specialisere sig inden for dette vanskelige felt, så man kunne være med til "at holde proppen på plads" i Østersøens udmunding. Den kystnære udfordring nødvendiggjorde brugen af relativt små skibe med stor slagkraft. På grund af det meget korte varsel et eventuelt angreb ville have, var det også nødvendigt at have sin egen indbyggede kommandoevne med sig til enhver tid.

### Kystnære operationer

NIELS JUEL-klassen, der var designet til at kunne klare alle de udfordringer kystnære operationer på den tid kunne stille, blev operativ i den sidste del af 1970-erne og lidt ind i næste årti. Skibene har et deplacement på 1450 tons, en længde på 84 meter og er 10,3 meter brede. De stikker 4,7 meter. Fremdrivningen leveres af en MTU diesel eller en General Electric LM 2500 gasturbine, der henholdsvis giver farterne 18 og 30 knob - alt efter ønske om krydsfart eller "kampfart".

Besætningerne består af 93 M/K, hvoraf 15 er officerer og 10 befa-

lingsmænd. Resten er en blanding af værnepligtige og konstabler. Besætningen kan forøges med forskellige specialister, hvis situationen kræver det. Opdelt i to vagtskift kan besætningen klare vedvarende operationer i et fjendtligt område i længere tid.

Skibene er armerede med en "multi-purpose" 76 mm kanon (OTO MELARE), containeriserede sømålsmissiler (HARPOON), lodret affyrede antiluftmissiler (SEA SPARROW) og (STINGER), to 20 mm kanoner og UK MK 12 (anti-ubåds) dydbomber. Som forsvar mod missilangreb råder korvetterne også over SEA GNAT chaff- og "decoy"-system.

### Modernisering og genudrustning

Begyndende i 1995 og afsluttende i år har de tre korvetter været igennem en omfattende "mid-life" modernisering. Arbejdet har været koncentreret om følgende områder:

- Modernisering af maskinens styresystemer.
- Etablering af et nyt klima- og kølesystem.
- Nyt hjælpemaskineri.
- Udskiftning af spildevandssystemet til et der lever op til miljøkravene.
- Installation af et nyt tidssvarende kommando- og kontrolsystem, hvortil hører en ny 3D overvågningsradar.





# Korvetterne

## Erfaringer fra DESERT SHIELD/ DESERT STORM

Moderniseringen bygger på erfaringer primært indhøstet under OL-FERT FISCHERs deltagelse i operation DESERT SHIELD/DESERT STORM, hvor især afkøling og klima-kontrol var de store udfordringer. Moderniseringen af maskinkontrolsystemet har lettet opgaverne i forbindelse med overvågning af de interne systemer, og derved gjort det muligt at skære ned på bemandingen i maskinrummene. De nye hjælpemaskinerier har gjort skibenes egen strømforsyning mere stabil og mindre sårbar. Spildevandsanlægget er nu så miljørigtigt, at skibene kan klare kravene til "GREEN SHIP"-betegnelsen.

## Chefen har hånd på affyringskontrollerne

Frå en ren operativ synsvinkel er den mest interessante del af moderniseringen det nye kommando- og kontrolsystem. Indretningen af det ombyggede operationsrum har stadig en hovedvægt på klassens oprindelige evne til at kæmpe i og styre en kystnær krigsituation, hvor der er meget ringe tid til at bekæmpe opkommende angreb. Her skal kommunikationen mellem billedopbygning, kommando-team og våbenindsats være særlig effektiv og uden nogen forsinkende led. Det vagthavende kommando-team, der består af chefen eller næstkommanderende assisteret af to operationsvåbenofficerer, der tager sig af henholdsvis billedopbygningen og våbenindsatsen, sidder alle på den samme række med hver sit konsol og kan derfor øjeblikkeligt reagere på enhver ændring i situationen - og specielt opkommende trusler. Chefen eller hans fravar næstkommanderende er meget tæt ved at have hånd på affyringskontrollerne til de forskellige våbensystemer. Der ved sikres det at ingen affyring sker før der ligger helt klare kriterier for at alle regler, ord-



Flagparade i STANAVFORLANT.

Foto: NATO

rer og "Rules of Engagement" er overholdt. Udover dette er det i NATO meget anvendte amerikanske LINK 11 nu integreret i det nye C3 system i korvetterne - på linje med det danske link system. Dette gør det muligt at udveksle linkdata med andre NATO-enheder uden at ofre de særligt udviklede muligheder inden for antiubådskrig og overfladekamp, som det danske link system giver.

## - fået to standard containerpositioner

En ny 3D overvågningsradar er installeret i skibene. Ikke blot er billedkvaliteten blevet bedre, men der er tilføjet automatisk detektion og følging af mål, hvilket i høj grad vil lette opbygningen af luftbilledet. Dertil kommer mulighed for at benytte HFP mode 4, der vil gøre skibene bedre til at deltage i internationale operationer. Som en del af moderniseringen har skibene også fået to standard containerpositioner til installation af to lodrette affyringsramper til SEA SPARROW missiler. Ind-

førelse af container positioner ombord i NIELS JUEL-klassen af samme standard som de, der er indbygget i STANFLEX-enhederne giver mange interessante muligheder for videreudvikling.

Specielt til brug ved søredningsoperationer, men også med fordel anvendt i en lang række andre sammenhænge i mørke, er skibene udstyret med FLIR. Det står for Forward Looking InfraRed og betyder, at man gennem mørke og til en vis grad også regnskytning og tåge kan skelne forskelle i temperatur på større afstande end almindeligt lys.

Med moderniseringen følger også et helt nyt softwarebaseret kommunikations setup, som både kan klare voice eller link på såvel UHF som HF sammen med signal administration og gyltning på forskellige broadcast stationer. Det nye system indebærer, at enhver kommunikationsboks i skibet kan få adgang til enhver funktions- allokerede kommunikationsformer - gennem indtastning af den personlige kode. Chefen kan således vælge at kommunikere skibet internt

og eksternt fra brovingen ved at taste sin kode ind der.

### **MODUS OPERANDI - nu og i fremtiden**

Ud af de tre korvetter er to fuldt bemandede og operative, medens den tredje undergår de tilbagevendende vedligeholdelsesprogrammer - kun bemanded med sin nøglebesætning. Den ene af de to operative indgår i NATO umiddelbare reaktionsstyrke (IFR) og den anden i den hurtige (RRF). IFR korvetten indgår normalt i STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC i fire måneder hvert år, men deltagelse i STANDING NAVAL FORCE MEDITERRANEAN er også forekommet.

Normalt har de to operative korvetter ca. 120 dage på søen hvert år, så de kan opretholde det operative be-



Replenishment at Sea i høj sø stiller store krav til besætningens sømandsskab.

Foto: NATO



Stemningsbillede under RAS.

tvunget af farvandsgeografien, men også af den rolletildeling NATO planlagte maritime forsvar af Nordsøen og Østersøens vestlige del tilsagde.

De fleste andre NATO-landes flåder opererede mest på det dybe hav og frygtede mest af alt "indenskærs" operationer. Derfor har vi meget at tilbyde i form af erfaringer til brug i nuværende og fremtidige kystnære operationer - "Littoral Warfare".

### **Den indledte den nye æra i dansk forsvarspolitik**

I denne forbindelse var det derfor

redskab. I national sammenhæng kan korvetterne operere som "et par særdeles slagkraftige tvillinger" eller som dele af en blandet Task Group bestående af andre enheder fra 2. Eskadre (ASW STANDFLEX), 3. Eskadre (minelæggere og MCM STANDARDFLEX) og/eller enheder fra 4. Eskadre (ASUW STANDARDFLEX). Undervandsbåde fra 5. Eskadre kan også tænkes at indgå i en sådan opgavebestemt organisation. Til dækning af alle disse muligheder eksisterer et samlet og fleksibelt ordrekompleks.

Som nævnt i indledningen har den danske flåde koncentreret sig om forsvar af kystnære områder - både



NIELS JUEL ved indsejlingen til Kielerkanalen.

Foto: NATO

naturligt, at det var en af 21. Divisions korvetter, der indledte den nye æra i dansk forsvarspolitik, da OL-FERT FISCHER efter Folketingets beslutning 1. oktober 1990 blev sendt til Golfen til støtte for de Allierede i flådeblokaden og krigen mod Iraks diktator Saddam Hussein.

I takt med det forandrede internationale sikkerhedsbillede har 21. Division koncentreret bestræbelserne på at udvikle en øget evne til at deltage i bekæmpelse af overflademål i kystnære omgivelser og intervention fra søsiden (Maritime Interdiction Operations (MIO)). Her gælder det først og fremmest om at etablere et opklaret billede af situationen og tage sig af de mindre komplicerede trusler efter de gældende ordrer og Rules of Engagement. De fleste moderne våbensystemer og ildledelsesradarer kan fatte mål på stor afstand. I dagens krisetilstande kan det dog ikke udelukkes, at kamphandlinger vil kunne foregå på klods hold - noget de fleste moderne våbensystemer ikke er designet til. Det kræver i høj grad, at det førørtalte billede af overfladesituationen til stadighed er gennemidentificeret, så man kan nå at engagere fjendtlige enheder, så snart de viser angrebshensigt.

### Frømandskorpset i korvetterne

Som en følge af denne udvikling har 21. division genindført træningen af kanonbesætningerne, så de kan affyre kanonen manuelt og ramme mål

helt tæt på skibet. Yderligere er der til konceptet føjet brug af skibenes hurtige gummibåde af RHIB typen (RIGID HULL INFLATABLE BOAT) udrustet med STINGER-missiler. Når bådføreren også er udstyret med natsynkikkert indgår RHIB som en ganske potent del af kontrollen med overfladebilledet.

Ved MIO indgår specialister fra Søværnets Frømandskorps i korvetternes boardingteam (læs om dette i SVNORT 4/99) - og det er nu muligt at foretage inspektioner af selv fjendtligt indstillede handelsskibe.

Et andet område har også behov for yderligere udvikling. Det er hvordan man skal udføre støtte til landoperationer ind over kysten. Denne udvikling er indledt i søværnet gennem anskaffelse af et nyt ildledelsesanlæg til HARPOON-missilsystemet og en opgradering af missilerne, så de

nu kan anvendes mod mål inde i land med direkte støtte til hærens behov. Især når det drejer sig om støtte til lette hærstyrker med opgaver i forbindelse med fredsskabende operationer, vil dette være et stort skridt fremad for den samlede sikkerhed under sådanne komplicerede og farlige operationer, hvor en stor del af succesen bygger på tillid til de fredsbevarende styrkers formåen - skønt let bevæbnede og ikke provokerende inden for modstanderens synsvidde.

I en af de to nyinstallerede standardcontainere kan også installeres en indhentnings- og lytteudstyrs pakke til brug for passiv indsamling af oplysninger i en krisesituation, hvor bevarelse af stabiliteten i høj grad afhænger af kendskab til modpartens igangværende aktiviteter.



— "med gummibåd"



NIELS JUEL set fra luften.

### Afsluttende bemærkninger

Gennem opdateringen og moderniseringen af NIELS JUEL-klassen har Flåden med heldig hånd forbedret kapaciteten i skibsklassen, der engang var designet til de kystnære operationer på en sådan måde, at de nu besidder slagkraft og andre egenskaber, der gør dem adskillige meget større krigsskibe i Alliancens flåder overlegne. 21. Division er overtydet om, at de tre korvetter, trods deres relative ringe størrelse, vil bære Flådens stolte traditioner langt ind i det nye millennium, hvor de til sin tid vil blive afløst af patruljeskibe med større udholdenhed og sødygtighed!

21. Division

# 1. Eskadre



VÆDDEREN i magsvej, Grønland i horisonten.

Foto: A. Fiedler

**I mere end 400 år har Flåden besejlet Nordatlanten og sørget for, at dansk lov og orden blev respekteret; først i hele området og senere kun i økozonen rundt om Færøerne og Grønland.**

## De ydre rammer

Udnyttelsen af områdernes naturlige ressourcer er meget intens. Fiskeriet har specielt udviklet sig. Området præges af de mange storme, høje bølger, isforekomster, frostgrader tåge, tykning og snefald. Skibsfarten og fiskeriet fortsætter dog døgnet rundt uanset vejret - året rundt. I luft rummet over Nordatlanten er et tæt spundet net af flyruter mellem Eu-

ropa og Nordamerika. Samlet stiller disse forhold konstante krav til opretholdelsen af den danske maritime patruljetjeneste i færøske og grønlandske farvande. Der skal blandt andet udføres søredningstjeneste, overvågning og suverænitetsbevarelse. Flåden udfører denne tjeneste med inspektionsskibe og inspektionsskuttere fra 1. Eskadre, der også omfatter isbrydere til assistance for skibsfarten i hjemlige farvande under isvintre.



VÆDDEREN på en af de mange inspektioner af fiskefartøjer (ANJO MARU).

Foto: VÆDDEREN

## Eskadren

1. Eskadre hører under Søværnets operative Kommando. Dens stab består af 10 personer, der trækker på de 20 personer den fælles eskadredirektion for de tre eskadrer på Flådestation Frederikshavn råder over. Her er inspektionsskibe, inspektionsskuttere og isbrydere baseret. Staben ledes af en kommandør og omfatter såvel operationelt og teknisk personel som forsynings eksperter og administrativt personale. Staben sørger for økonomi, bemanning, træning og vedligeholdelse samt anvendelse i praksis. Staben sørger ligeledes for enhedernes deltagelse i operationer i forbindelse med årsprogrammet og for civilprægede opgavers løsning, både i dan-

ske og nordatlantiske farvande, samt for den tekniske udvikling af skibene. Besætningernes operationelle beredskab og skibenes materielle tilstand kontrolleres gennem regelmæssige og uvarslede inspektioner. Under kriser og i krigstilstand udvides stabens arbejdsområde til også at omfatte bemanning og træning af civile skibe, som indforskives til krigstjeneste.

### Skibene

Eskadrens fire store inspektionsskibe THETIS, TRITON, VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN såvel som de tre inspektionsskuttere AGDLEK, AGPA og TULUGAQ er bygget med særlig vægt lagt på deres evne til at klare de sejladsmæssige udfordringer, der optræder i Nordatlanten i færøske og grønlandske farvande.

De fire isbrydere ELBJØRN, DANBJØRN, ISBJØRN og THORBJØRN er bygget som isbrydere til danske farvande. Skibene er opdelt i divisioner med hver sin divisionschef, som tages blandt de tre eller fire skibschefen. Han er så ansvarlig for at koordinere tjenesten ombord såvel som for udformning af koordinerede forslag til den operative og materielle anvendelse og udvikling i divisionen.

- Division 11: THETIS, TRITON, VÆDDEREN, HVIDBJØRNEN.

- Division 15: ELBJØRN, DANBJØRN, ISBJØRN, THORBJØRN.



THETIS  
våbenskjold.



Lynx 5181 i flyvende symbiose med et inspektionsskib.

Foto: Helogruppen.

- Division 19: AGDLEK, AGPA, TULUGAQ.

De mange artikler, der har været bragt i dette blad om inspektionsskibe og skuttere sandsynliggør, at de fleste detaljer om skibene er kendt. Det er dog aktuelt lige nu at omtale det særlige ved bemanningen af isbryderne, hvor den faste besætning det meste af året alene er beskæftiget med vedligeholdelse af skibene. Først når en sæson nærmer sig klarlægges til isbrydning. Hvis en isvinter konstateres at være i anmarch suppleres bemanningen næsten helt op med udpeget personel fra Flådens andre eskadrer, divisioner og enheder.

### Inspektionstjenestens udførelse

Det færøske havområde dækker ca. 85.000 kvadratsmil. Vejret er ofte

stormfuldt med kraftig søgang og nedsat sigtbarhed. Til at udføre opgaverne har Færøernes Kommando normalt tildelt et inspektionsskib og jævnligt et fiskeriinspektionsfly fra flyvevåbnet til at passe overvågning og suverænitetsbevogtning.

Det grønlandske havområde - det der kan patruljeres - er 135.000 kvadratsmil stort. Det opdeles i et vestligt område på 75.000 kvadratsmil og et østligt på 60.000. I de grønlandske farvande hersker der om vinteren stor risiko for kraftige storme og overisning. Om sommeren er der ofte meget tåget. I store områder ved kysterne findes isflager af arktisk is af mange meters tykkelse afvekslende med bæltter, hvor isen pakkes sammen til adskillige meters højde. Grønlands Kommando tildeles et inspektionsskib om sommeren suppleret med et til om vinteren. Disse suppleres med de tre grønlandskuttere.

### Afsluttende bemærkning

Det seneste forsvarsforligs implementering har medført beskæringer i dette mønster, som allerede er nedskåret til minimum, når overvågningen og hævdelser af dansk suverænitets skal være acceptabel for det internationale samfund, som specielt i de følsomme arktiske farvande forventer en stor grad af sikkerhed.

1.ESK

# Tilfredshedsniveau blandt

**Søværnets operative Kommando udsendte i marts 1999 et spørgeskema til alle yngre officerer, der forvaltes her. Hensigten med udsendelsen af spørgeskemaet var at opnå en forøget og målrettet dialog med officererne vedrørende de personaleadministrative forhold, bl.a. med udgangspunkt i de holdninger og synspunkter, der har været fremme i de senere års debat på tjenestestederne og i Søe Lieutenants-Selskabet.**

Personelforvaltningen ønskede at få afklaret, hvordan de faktiske arbejdsvilkår opfattes i relation til den måde personellet fordeles på. Samtidigt ønskede man at få anskueliggjort, hvilke forventninger og betingelser den enkelte stiller for at opnå den grad af tilfredshed og engagement, som gør at vedkommende vil fortsætte i søværnet. Undersøgelsen påtog sig derfor at afklare fire overordnede forhold:

- Klarlæggelse af det faktiske tilfredshedsniveau.
- Prioritering af en række jobfaktorer, der er afgørende for tilfredsheden.
- Klarlæggelse af afgangstilbøjeligheden.
- Definerings af de forhold, der kan "tvinge" yngre officerer til at forlade søværnet.

Det skal nævnes at undersøgelsen blev foretaget inden de aktuelt verserende sager vedrørende beskatning

af tjenesterejser og merudgiftsgodtgørelse tog deres begyndelse. 62 % af de yngre officerer valgte at deltage i undersøgelsen, selvom den blev gennemført på anonym basis. Det synes at være et ret lavt niveau for deltagelse, set i forhold til den aktualitet emnet har for den enkelte medarbejder.

## Tilfredshedsniveau

Med det formål at belyse det faktiske tilfredshedsniveau stilledes 15 spørgsmål i relation til personelforvaltningsmæssige forhold indenfor uddannelse, tjeneste, karriere og personlig udvikling. Besvarelserne viste ingen markant tilfredshed; ej eller nogen markant utilfredshed. Det målte tilfredshedsniveau kan derfor generelt beskrives som neutralt. De enkelte spørgsmåls betydning regnes imidlertid for meget stor i forhold til deres udsagn om opnåelse af tilfredshed i jobbet. Det betyder, at den måde personelforvaltningen fordele jobbene på, opfattes som en vigtig vilkårsskabende faktor.

Derfor har et relativt lavt tilfredshedsniveau, selv inden for begrænsede områder, en afgørende og forringende indvirkning på motivationen, engagementet og loyaliteten hos de adspurgte, yngre officerer. Kommandoen udleder heraf, at dele af forvaltningen i dag ikke er optimal for den endelige opgaveløsning, og derfor heller ikke i overensstemmelse med målsætningen i Forsvarets Personelpolitik (FKO PAV).

Det personelforvaltningsmæssige perspektiv er således fortsat et område, der kræver øget opmærksomhed. Søværnet opfatter allerede i dag personellet som den vigtigste ressource, men skal i fremtiden i højere grad bringe den enkelte og dennes individuelle betingelser i fokus, når der forvaltes. Der skal specielt lægges større vægt på den enkeltes ønsker, både ved at lytte til dem og gennem en ledelsesmæssig fokusering, at sørge for den bedst mulige personlige udvikling. Til fremme af

det sidste er FORPUBS p.t. under revision. Som en helt naturlig ting skal der fortsat lægges så stor vægt på planfastholdelse, som det er muligt.

## Forhold af betydning for tilfredshed:

- Koordinering af arbejde og privatliv, geografisk placering og fastholdelse og aflønning
- i nævnte rækkefølge.

I de supplerende bemærkninger på de modtagne besvarelser retter officererne specielt en meget kraftig kritik mod lønforholdene. Kritikken er her dels rettet mod lønindplaceringen; men dog i særdeleshed mod "de lave ydelser", der optjenes ved sejlene tjeneste og vagttjeneste.

Den relativt høje prioritering af lønforholdene i relation til graden af tilfredshed, skyldes formentlig, at officererne føler sig underbetalt på dette område - man føler sig ligefrem truet. En sådan følelse er med sikkerhed ikke blevet forbedret under indtryk af de aktuelle skattesager - selv om der nu synes at være en tilfredsstillende løsning på problemet undervejs - i form af relevante ændringer af loven.

De tre nævnte faktorer er derfor alle meget vigtige, når det bestemmes hvilken indsats, der skal gennemføres på de enkelte områder under bestræbelserne på at højne tilfredsheden.

## Afgangstilbøjelighed

I løbet af de sidste 10 år er tilbøjeligheden til at ville forlade søværnet i utide steget markant. Ca. 1/3 af alle de yngre officerer anser det ifølge undersøgelsen for meget sandsynligt, at de vil forlade søværnet indenfor de næste fem år. Tendensen er stigende i takt med levealderen. Det er et skred i forhold til tidligere, hvor tendensen var omvendt. Yderligere fremgår det, at kun ca. 1/4 af de yngre officerer ikke overvejer at forlade søværnet i det hele taget.

Den således konstaterede grad af af-

# Yngre officerer i søværnet

gangstiltøjelighed hænger naturligt sammen med det beskrevne tilfredshedsniveau. Der er dog også andre forhold, der spiller ind fra det omgivende samfund. De konjunkturmæssige tendenser som for eksempel arbejdsløsheden har været faldende i løbet af de senere år. De nye generationer af officerer er sandsynligvis også langt mere omstillingsberedte end tidligere generationer, og ser det ikke som noget svært valg at skifte retning i livet.

Uanset årsagssammenhængene er det nødvendigt, at søværnet i de kommende år ruster sig til den skærpede kamp om den vigtige personaleressource. Der vil være behov for at skabe arbejdsvilkår, der både anses for attraktive af de nuværende yngre og af de kommende generationer af officerer, således at både fastholdelse og fortsat rekruttering kan sikres.

## Forhold, der kan medføre afgang

De tre vigtigste forhold, der i dag kan få officerer til at føle sig tvunget til at forlade søværnet, er:

- aflønning,
- geografisk fastholdelse og
- forholdene for det sejlene personel (læs: søtillæg, sødage, merudgiftsgodtgørelse (MUG) med mere.

På denne baggrund er det rimeligt at antage, at den største forhindring imod øget tilfredshed er de aflønningsmæssige forhold, herunder specielt ydelserne for sejlene tjeneste.

Traditionelt regnes lønnen ikke blandt de forhold, der skaber tilfredshed. Lønnen er jo en modydelse for den ydelse medarbejderen allerede giver til arbejdsgiveren. Når der opfattes en balance mellem ydelse og modydelse, vil man traditionelt sige, at der kan opnås et niveau af "ikke-tilfredshed". Den tidligere beskrivelse af et opfattet trusselsbillede omkring aflønningen er i tråd med denne antagelse. Det vil så-

ledes være svært at opnå resultater på de tilfredshedsskabende områder, så længe at de vedligeholdene forhold ikke er accepteret.

Alt i alt viste undersøgelsen et tilfredshedsniveau, der skønt fravær af de store udsving, hverken er acceptabelt for den enkelte officer eller for søværnet. Tilfredshedsniveauet viste sig som et resultat af de personaleadministrative forhold. Disse bør justeres, så de appellerer til de nuværende og de kommende generationer af officerer. Det viste sig også at det konstaterede tilfredshedsniveau er et udtryk for, at officererne ikke accepterer de nuværende lønninger og ydelser. Såfremt den deraf følgende afgangstiltøjelighed faktisk udmøntes, vil det kunne medføre en større mangel på officerer i fremtiden.

## Positive forhold

Undersøgelse har også vist forhold, der er værd at fokusere på, fordi de af den ene eller anden årsag påvirker udviklingen i en positiv retning. Det kan således konstateres at den forøgede indsats på personelområdet i henseende til højere grad af geografisk fastholdelse er lykkedes i langt højere grad end tidligere. Resultaterne af denne praksis kan spores direkte i undersøgelsen, idet tilfredsheden på dette område er relativt høj.

Beordringsformen 2-4 års tjeneste anvendes ligeledes meget forsigtigt. Tjenesteplaner kommunikerer nu i langt større omfang ud til personellet, og der lægges meget vægt på personlig kommunikation og planfastholdelse.

Videreuddannelse Trin I (VUT I) er for nyligt blevet forbedret væsentligt, samtidig med at bl.a. den taktiske divisionsofficers uddannelse for de operative officerer er blevet adskilt fra videreuddannelsen, så den i dag kan gennemføres inden VUT I med det antal moduler, der er nødvendigt for tjenesten.

De lokale myndigheders anstrengelser, gennem de senere år, for at optimere personaleadministrationen giver også et positivt tilfredshedsudsving med hensyn til tjenesteplanlægning og lydhørhed overfor personellet's ønsker.

Det kan ligeledes spores en positiv reaktion på en forbedret førstegangsudstikning af kadetter.

Disse gennemførte tiltag anser Søværnets operative Kommando alle for at være med til at skabe bedre vilkår i tjenesten. Undersøgelsen viser da også, at en aktiv indsats for at bedre arbejdsvilkårene over en periode bliver direkte målbare på tilfredsheden. Undersøgelsen i sig selv skal ses som et af flere tiltag for at bringe officerernes arbejdsvilkår frem til behandling. I forlængelse af undersøgelsen og for at åbne for yderligere dialog, er der i 1999 indledt en rundtur til myndighederne. Herved er der skabt forøget mulighed for personelsamtaler med Søværnets operative Kommando udstikkere.

Med udgangspunkt i denne undersøgelse vil Søværnets operative Kommando i de kommende år arbejde på at øge den generelle tilfredshed med personaleadministrationen. Der vil derfor specielt blive fokuseret på de forhold fra undersøgelsen, der giver anledning til lavest tilfredshed og samtidig har stor betydning for den enkelte. Kommandoen vil samtidig med en frekvens på 2 år gennemføre tilfredshedsundersøgelser som en af grundpillerne i en målbar og kvalitativ administration af personellet.

Undersøgelsen har i sig selv givet langt mere stof til eftertanke, end man kan beskrive i en generel artikel som denne. De mere specielle forhold, der er trukket frem i de enkelte besvarelser, er naturligvis ikke glemt, men under stadig bearbejdelse.

premierløjtnant V.S. Holsting  
Søværnets operative Kommando  
Personelsektionen,  
Officersselementet

## 4. Eskadre



RODSTEN i Århus havn 1999.

Foto: S. Voxtorp.

**Den 19. august 1879 ankom den første torpedobåd til Holmen fra Thornycroft Shipyard i England - med flere i ordre til den danske flåde. Danmark var blandt de første nationer, der indrullerede sådanne enheder i sin Flåde. Indtil begyndelsen af dette år har disse små, hurtige og kraftigt armerede enheder været ryggraden i det søværts forsvar af "vores ende af Østersøen - The Baltic Approaches". Motortorpedobådene - MTB'erne, som de små hurtige både har været kaldt det meste af tiden, har således været operative i 121 år.**

### Eskadrens våbenskjold

I mange år var motortorpedobådseskadren de små hurtige enheders organisatoriske hjemsted. Men i 1992, da alle eskadrer fik numre i stedet for navne på grundlag af skibstyper, blev motortorpedobådene, deres hjælpefartøjer og basesystem på hjul til 4. Eskadre.

Eskadrens våbenskjold er dog uændret siden 1978 og består af to dele. Den øverste del med løven er fælles



4. Eskadres våbenskjold

for alle eskadrer. Den nederste del torden og lynild stammer fra admiral Tordenskiold eget adelsvåben. Det symboliserer overraskelsesmomentet - en vigtig indbygget del af alle MTB-operationer.

### Enhederne

Siden sidst i 1970-erne har eskadrens grundstamme været 10 enheder af WILLEMOES-klassen. Denne klasse er bygget specielt til Østersøen og havde afgørende indflydelse på magtbalancen til søs her, da den blev operativ - udrustet med HARPOON sømålsmissilerne. WILLEMOES-klassen er karakteriseret ved en usædvanlig stor våbenudrustning, høj fart (ca. 40 knob), lille displacement og en relativ lille besætning. Af de sidste to grunde er klassens udholdenhed også begrænset. Som modvægt herimod har WILLEMOES-klassen da også støtte af den Mobile Base, som grundlæggende består af en kommandofunktion etableret i containere på hjul med mulighed for at have tre fjernbetjente radarer kørende. Hertil kommer ev-



nen til at forsyne og dirigere helikoptere. Den Mobile Base og dens mange muligheder kan være en værdifuld deltager i operationer, idet den kan forsyne kampenhederne til havs eller i skjulte ventepositioner med både overfladebillede og måludpegning. Al dataudveksling sker via det dansk udviklede Link-system, der er standard udstyr i både skibe, base og helikoptere. Kommunikationsudstyret i Den Mobile Base er ganske omfattende, som kan virke som både netstation, "relay"-station og "gateway"-enhed.

### Sømålsmissilbatterier

I forbindelse med den Mobile Base kan etableres et eller to mobile sømålsmissilbatterier udrustet med HARPOON missiler - begge naturligvis med "fjernbetjening", da disse batterier også har det danske data-link-system til overførsel af måldata og affyringstidspunkter. Den udgave af HARPOON-missilet, der befinder sig på disse batterier, kan benytte en affyringsprofil, der bringer dem højt over land i den første del af flyvningen til målet. Batterierne kan derfor anbringes ganske langt inde i landet. Både den Mobile Base og sømålsbatterierne kan etableres og gøres ope-

native i felten på meget kort tid med det formål ofte at skifte position. Eskadren har også to små tankfartøjer af FAXE-klassen til sin rådighed. De kan etablere "kystforsyningspunkter" til ankers eller i en eller anden havn. Enhederne kan derfra holdes forsynede uden indskrænkning i deres operative formåen. FAXE-klassen er bygget i 1945 i USA, men fungerer upåklageligt endnu.

### MLOG

Som støtte for skibene er Den Mobile Logistik Enhed også en del af eskadren. Den går under navnet MLOG og består af en lang række forskellige værkstedsfaciliteter i containere på trucks og kan etablere en fremskudt forsyningsenhed til direkte støtte for de igangværende operationer. Fra sin standplads kan MLOG yde støtte i området gennem udsendelse af det relevante vedligeholdelsesteam.

### FLYVEFISKEN-klassen

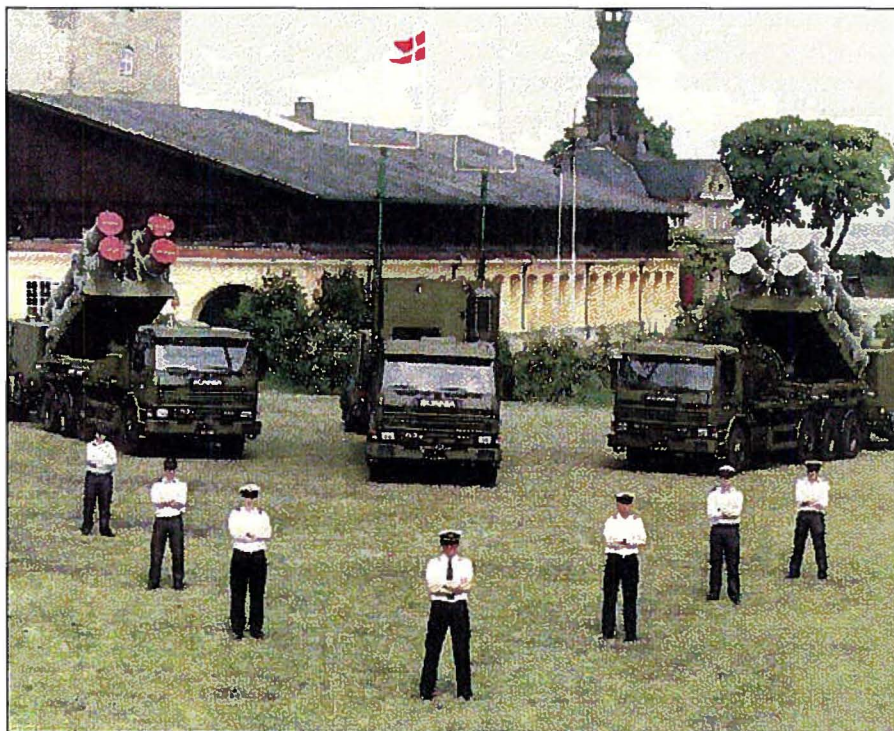
I 1997 blev fire enheder af FLYVEFISKEN-klassen overført til 4. Eskadre i overfladekamp-rolle. FLYVEFISKEN-klassen er en del af STANFLEX-konceptet, der bygger på et fælles skrog, der med udskiftning af



SEA SPARROW affyring fra RAVNEN.

Foto: SVN

forskellige moduler i fire containerpositioner, fleksibelt kan ændre skibets udrustning - og rolle. Der er forskellige systemer i hvert sit modul at vælge imellem: kanon, HARPOON-missiler, SEA SPARROW-missiler, kran og gummibåd og andre - alt efter hvilken rolle skibet er tiltænkt. I august 1998 affyrede den første af klassen i overfladekamp-rolle et SEA SPARROW-missil fra den lodrette affyringsrampe og i februar 1999 blev et "blast test vehicle" for HARPOON-missilet affyret fra SKADEN, som tilhører FLYVEFISKEN-klassen. 1. oktober kunne derfor den første af klassen erklæres for fuldt operativ i denne den mest krævende af STANFLEX-rollerne. Med introduktionen af FLYVEFISKEN-klassen i overfladekamp-rolle er der lagt væsentligt til i udholdenhed. Og en helt ny dimension er føjet til eskadren, nemlig et effektivt luftforsvar gennem udrustning med den tredimensionale antifly radar og de lodret affyrede SEA SPARROW-missiler. Herved er eskadrens evne til at deltage i internationale operationer forøget ganske afgørende. Selvom den nye skibsklasse er en del større end WILLEMOES-klassen, betragtes den dog som en MTB.



Sømålsbatteri.

Foto: SVN



WILLEMOES-klasse for høj fart i Store Bælt.

### Fremtiden

I indeværende år er både WILLEMOES-klassen og FAXE-klassen ved at blive taget ud af tjeneste som en følge af det seneste forsvarsforligs besparelser. Den sidste af enhederne stryger kommandoen ved årets udgang. Dette betyder slutningen på en æra på - som nævnt i indledningen - godt 120 år, hvor deciderede MTB udgjorde en fast del af Flåden. Men FLYVEFISKEN-klassen vil overtage de operative opgaver og bevare den særlige MTB-ånd i dette nye millennium.

MLOG, den mobile forsynings- og vedligeholdelsesbase, der oprindeligt kun ydede støtte til 4. Eskadre, er gradvist blevet hele Flådens forsyningsenhed under øvelser og udførelsen af normale fredstidsopgaver. Denne tendens er videreudviklet til også at gælde støtte til danske enheder, der tager del i internationale øvelser eller operationer. Således var MLOG med som forsynings enhed

med base i Brest under øvelse NORTHERN LIGHT 1999. Et team var udsendt til Italien for at støtte minerydningsfartøjet MAKRELEN under hendes deltagelse i den "skarpe" NATO minerydningsoperation ALLIED HARVEST i tilknytning til krigen i Kosovo og Adriaterhavet. På grund-

lag af erfaringerne ved disse internationale engagementer er hele koncepten ved MLOG opsættet ved at blive revurderet. Resultatet vil helt sikkert indebære forøgede muligheder for at støtte Flådens operationer også internationalt.

### Afsluttende bemærkninger

Skønt antallet af enheder i eskadren vil blive reduceret, giver kapaciteten hos de tiloversblevne fartøjer grund til optimisme. Det internationale engagement på flådesiden øges, og nationen har i al almindelighed allokeret flere og flere ressourcer til løsning internationale opgaver. 4. Eskadre vil med sine yderst effektive, alsidige og slagkraftige enheder være klar til at tage alle udfordringer op i denne fremtid.

4.ESK



MLOG i halv skjul.

Foto: SVN

# Overrækkelse af NATO medaljen til deltagere i Operation "ALLIED HARVEST"



En del af medaljemodtagerne modtages og rundvises i SOK O-rum - efter medaljeoverrækkelsen 21. februar 2000.



Et af "medalje-holdene" får en briefing om SOK kommunikationsbunker.  
Fotos: S. Voxtorp

## Chefen for Søværnets operative Kommando, hjemme:

"NATO's generalsekretær, Lord Robertson, har godkendt, at NATO medaljen skal kunne tildeles deltagere i operationerne i og omkring Kosovo som en anerkendelse af den indsats, som hver enkelt ved sit bidrag har givet til denne fælles allierede operation.

For at kunne modtage medaljen er det den generelle regel, at hver enkelt skal have forrettet mindst 30 dages tjeneste i det angivne operationsområde - det være sig på land, i luften eller til søs - idet de 30 dage så kan være såvel i en samlet periode eller være summen af flere indsatsperioder.

For flybesætninger og personel i stabs- og støttefunktioner, der udføres geografisk uden for området, gælder nogle andre regler for den tidsmæssige kvalificering.

Operation ALLIED HARVEST var i det store billede en mindre del af de samlede operationer omkring Kosovo. Men det var ikke desto mindre en vigtig operation, der tjente to hver for sig væsentlige formål.

Det første formål var det direkte - ved en ammunitionsrydningsindsats at begrænse krigens direkte og indirekte - og både kortsigtede og langsigtede - skadevirkninger på fiskeri og søfart i Adriaterhavet.

Det andet formål var det mere indirekte - nemlig at bidrage til alliancens politiske sammenhold under krisen forløb - idet en manglende allieret oprydning i



"Kosovo-medaljen" lander ofte blandt "frænder".

dumping områderne ville være et alvorligt indenrigspolitisk problem i Italien. Det blev nu afværget - og det var vigtigt - ikke mindst, når man husker på, at netop Italien både i denne op-

eration og de øvrige operationer i relation til sikkerheden i Balkanområdet har været det land, der mere end noget andet land, har lagt land - havne og flybaser - til rådighed for de øvrige nationers indsats.

Søværnets bidrag til operationen var så derudover en stor succes, som jo især er set af omverdenen både i de involverede politiske og militære kredse og i offentligheden i kraft af MAKRELEN's statistik for afsøgte arealer og for identificeret og bortsprængt ammunition.

Det kan vi være tilfredse med - både for så vidt angår personellets kunnen og indsats som for et minerydningssystem med et meget stort - og stadigt udvidet - potentiel.

Som professionelle militære ved vi imidlertid også, at en succesrig operation ikke alene bæres af de "spidse ender" - deres indsats skal styres af og støttes af kommando- og støttefunktioner - og også der har vi ydet et godt bidrag ved LINDORMEN som kommandoskib for NATO's stående minerydningsstyrke Mine Counter Measures Force North (MCMFORNORTH) og også ved dansk deltagelse i selve styrkestaben.

Som chef for Søværnets operative Kommando har jeg endnu en gang kunnet notere, at søværnets bidrag til en international operation har været til nytte - og at vores indsats og effektivitet er blevet værdsat af vore allierede såvel fra de kommanderende som fra de direkte partnere i styrken.

Det kommer ikke af sig selv. Det kommer af menneskers indsats - i operationen og alt det, der skal til for at skabe forudsætningerne for den operative evne.

Det er en glæde i dag ved overrækkelse af NATO medaljen at kunne videregive dette synlige bevis på anerkendelse af en god indsats. Og jeg vil også selv benytte lejligheden til at sige jer alle sammen tak for hver jeres bidrag til en vellykket og nyttig maritim operation."

Helt ny er uddannelsen ikke, for den starter som sædvanligt med en uges "rystesammen" kursus. Vores var henlagt til Telegrafkasernen i Fredericia, for Lynæs er solgt, og Gurrehus er på vej til at blive det. Men selv under disse ret håbløse betingelser lykkedes det Forsvarets Center for Lederskab's engagerede og kompetente instruktører at gennemføre et godt kursus.

Selv de ydre rammer forbedrede de, og i denne uge havde vi adgang til en tjenestetелефon i tilknytning til vore grupperum. Kurset var, som alle Forsvarets Center for Lederskab kurser, en anderledes måde at lære på og udfaldet fra Fredericia bliver nok aldrig det samme igen, men rollespillet var godt og frisk luft er altid godt. Heldigvis råder Telegrafkasernen over en model af voldanlægget, så opgaven var skåret noget til både i omfang og tid. Vi mødte her kolleger fra de andre værn og snakken gik. Ja, der findes kortere VUTII uddannelser, men det er altid udbytterigt at møde bevægelsesøkonomer fra Hæren og en hel masse flyvere - men inge der selv kunne flyve. Fritid er der ikke meget af på dette internat kursus, men for en del af "søpølserne" blev den brugt på Trelleås, hvor formen blev pudset af med henblik på den forestående stopprøve "løbetesten". Umiddelbart inden "FCL 32" var der en skriftlig HF prøve i dansk for de personer, der ikke havde mulighed for at få meritoverført en sådan eksamen. Der var imidlertid lidt problemer med at få svar på den aflygte test, og enkelte havde opfattelsen af, at en tilsvarende test i mundtlig engelsk skulle afholdes, hvilket viste sig ikke at være tilfæl-

det. Adgangskravet til VUT II/ML er som minimum at være på HF niveau i skriftlig dansk.

Efter kun en uges rekreation mødte 16 håbefulde elever (14 oversergenter og 2 seniorsergenter) d. 1 marts 1999 på Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole (Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole). Stemningen var lidt trykket, og det skyldes ikke kun den sne, som stadig lå over de bløde Nordjyske bakker, men primært at ingen, inklusive Skolen, vidste hvad de næste 15 uger ville bringe. Der blev lagt hårdt ud med FUT test. Efter andet forsøg blev vore anstrengelser endeligt godkendt.

Ambitionsniveauet var lagt meget højt. Fra dag et stod det klart for os elever, at "den kære mor" ikke var med os. Undervisningen foregik på en sådan måde, at man skulle holde ørerne stive fra første minut og det sværeste var at holde dem stive gennem hele undervisningsdagen. De, der havde tænkt på at aflægge en "hygge visit" til kollegaer i Frederikshavnområdet - nu hvor man alligevel var her, blev hurtigt klogere. I de første par uger havde man problemer nok med bare at huske, hvad ens sidemand hed. Der var ganske enkelt ikke tid til at tænke andre tanker end de, der skulle tænkes i forbindelse med undervisningen og ikke mindst lektielæsningen.

Lektielæsningen er et kapitel for sig selv. Efter en koncentreret undervisningsdag fra kl. 0800 til kl. 1600, til lod nogle sig den frihed at løbe en lille tur, efterfulgt af et dejligt bad og så lige en hurtig gang aftensmulje. Hvad man fik betød mindre, blot det

kunne holde ens hoved og krop funktionsduelig, og at det var hurtigt at få ned (koldskål, med kammerjunker blev af mange betragtet som en "hofret").

Klokken var nu ved at nærme sig 1700 og så var det tid til at kaste sig over bøgerne igen, og inden man fik set sig så meget omkring, var klokken blevet noget over midnat. Hvis man skulle have en chance for at holde sig vågen og koncentreret til næste morgens undervisning var det på tide at finde sin køje. Aldrig har en seng været så god som de 15 uger på Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Som dagene og ugerne gik, viste der sig ingen tegn på, at det pres vi var underlagt ville fortage sig, hvilket medførte en begyndende frustration og spændt stemning i klassen. Vi havde endnu ikke lært hinandens navne helt at kende - der havde ganske enkelt ikke været tid til det, men jeg syntes at min siddekammerat, Bent hed han vist, var en ganske flink fyr fra "6. Eskadre".

Et par af eleverne kendte hinanden inden, og de var hurtige til at ned sætte et "fest-udvalg" - det var topmålet af optimisme. Dette udvalg lagde "hårdt" ud med en fælles middag et par uger henne i forløbet, den blev overstået på 1½ time. Effektivt og hurtigt - ca. den halve tid af en eksamen i virksomhedsorganisation - og så gik det ellers i småløb tilbage til vore små celler, vi skulle jo nødt og gå glip af lektierne til næste dag.

Klassen begyndte nu at finde "sammen" - vi kunne blive enige om, at det måske ikke var de ideelle forhold, vi blev undervist under, og at vi skulle

# med fremtid i

gøre skolens ledelse opmærksom på, at det nok kunne gøres bedre. Efter flere råb og endelig med støtte fra Chefen for Personel- og Uddannelsesafdelingen i Søværnets operative Kommando, nedsatte Chefen for Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole et VUT II udvalg. Udvalget fungerede frit, uformelt og opnåede en del mindre resultater, blandt andet at skaffe PC'ere til slutkontrollerne - og dem er der mange af. Men udvalget magtede selvfølgelig ikke at færdiggøre en revision af planlægningen og tilrettelæggelsen af uddannelsen. Udvalget kunne naturligvis heller ikke tilføre de manglende eller svigtende ressourcer fra Søværnets operative Kommando, Forsvarets Center for Lederskab, Eskadrene eller de andre værn. Chefens dilemma var kort beskrevet manglende sammenhæng mellem de stillede krav og den afsatte tid. Dette kunne udvalget selvfølgelig ikke løse. Heraf følger to muligheder; at reducere på indlæringsdybden og dække pensum eller at reducere på pensum og bevare indlæringsdybden - et valg mellem pest og kolera.

Tilrettelæggelse af fagene virksomhedsorganisation og statskundskab var meget afhængig af den til rådighed værende tid for de eksterne lærere, der underviste i disse fag. Fagene gennemførtes med et relativt lavt antal timer til rådighed i forhold til pensumets størrelse. Fagene gennemførtes sideløbende med de militære fag. Enkelte elever havde mulighed for at meritoverføre merkonomfaget virksomhedsorganisation fra en tidligere uddannelse. Der var stor tilfredshed med de fag, der

krævede eksterne civile undervisere (virksomhedsorganisation, statskundskab og krigens folkeret).

Planlægningen og tilrettelæggelsen af de militære fag voldte en del vanskeligheder, idet den eksterne assistance som Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole havde rekvireret, til tider blev forhindret i at deltage, og manglen på alternative undervisere gjorde ikke opgaven lettere. Som følge af de fremlæggelser der kom, blev eksterne undervisere inddraget med meget kort varsel, og fordybelsen i de enkelte fag blev en individuel opgave for eleverne. Indholdet af fagplanerne for de enkelte fagområder viste sig at være gode, og med få justeringer af timetal og med ekstern assistance fra forsvarrets specialister, er der et stort potentiale i den nye VUT II/ML.

Hele et halvt år efter afslutningen af VUT II/ML er der kommet nogen flere seniorsergenter i gruppen der mødte foråret i Bangsbo bøgeskov, hvilken oplevelse at få lov at færdes i så smukke omgivelser. En arbejder stadig nu som selvstuderende på hovedopgaven og blev ikke færdig i samme årtusind. Tre er der fortsat ikke stillinger til på det rette niveau, så de venter stadig med længe og læser avisernes annoncetillæg med interesse. De fleste er stort set vendt tilbage til deres gamle stillinger og fortsætter arbejdet med ny viden og højere kompetence.

Der er lige gennemført HF enkeltfagsprøve i dansk og et nyt hold er på beddingen. Må det gamle VUT II hold have lov at ønske alt mulig held og lykke.

Uddannelsen består af følgende fagområder:

Fagområde operationer, der indeholder forsvarrets overordnede opgaver og planlægning (60 timer), krigsteori herunder søkrigs historie (40 timer) og krigens folkeret (30 timer).

Fagområde stabsstudie, der er en hovedopgave.

Fagområde ledelse og stabstjeneste der indeholder (Forsvarets Center for Lederskab 32) (35 timer), virksomhedsorganisation (50 timer), der er et civilt kompetencegivende merkonomfag, ressourcestyring i forsvarret (70 timer), forebyggelse af stresspåvirkninger (15 timer), projektor-organisation og ledelse (20 timer), stabstjeneste (80 timer) og statskundskab (60 timer).

Fagområde fysiske udholdenhed og træning (30 timer) og miljøpolitik (10 timer).

Der gennemføres slutkontrol i samtlige fag i de enkelte fagområder. Hovedopgaven "stabsstudie" kontrolleres ved et forsvar af opgaven. De enkelte fag er vægter i slutkontrollerne, således at gennemsnittet for det enkelte fagområde skal gennemføres med en minimumskarakter på 6, efter 13-skalaen. Hovedopgaven "stabsstudien" skal bestås med minimumskarakteren 6, efter 13-skalaen.

VUT II/ML - SRS 005a

# Søværnets Flyvetjeneste ved et skillepunkt

**Det nye årtusinde vil se store forandringer ved Søværnets Flyvetjeneste, som internationalt har navnet the Royal Danish Naval Air Squadron (RDNAS). En af disse forandringer berører selve luftfartøjet, en anden kommandoforholdet og endelig er strukturen under ændring.**

## Tilbageblik

Det nuværende Søværnets Flyvetjeneste blev dannet i 1962, da den første af 8 Alouette III helikoptere blev leveret som arbejdsredskab for en "Naval Flight" i flyvevåbnets redningseskadrille 722. Alouettens primære opgave var fra et inspektionsskib at deltage i overvågningen af de færøske og grønlandske farvande. I 1977 blev Naval Flight adskilt fra Eskadrille 722 og oprettedes som en selvstændig, operativ enhed under Chefen for Søværnets operative Kommando. Mellem 1980 og 81 anskaffedes 8 Westland Lynx Mk. 80 til afløsning for de aldersplagede Alouetter, og i 1987 og 88 endnu to Lynx Mk. 90 til erstatning for to, der var gået tabt i ulykker i 1985 og 87.

## I dag

Søværnets Flyvetjenestes hovedopgave er, som det har været siden oprettelsen, at deployere et luftfartøj som en del af inspektionsskibenes udstyr, når de er på togt. En sådan deployering varer normalt 2 til 3 måneder. Selve besætningerne i helikopter-teamet bliver dog udskiftet hver fjerde uge. I denne rolle udfører helikopteren en mængde forskellige opgaver lige fra farvandsovervåg-

ning og søredningsoperationer til fiskeriinspektion og transportassistance til afsides liggende småsamfund i de ofte særdeles vanskelige vejrforhold, der findes i det Nordatlantiske område og på Færøerne og i Grønland.

Som et minimum er der deployeret to helikoptere hele året igennem. En helikopterdeling ombord i et inspektionsskib består af en helikopterpilot med særlig uddannelse til maritim flyvning og to flyvemekanikere. Foruden at vedligeholde flyet deltager mekanikerne som en del af flyets besætning. Den ene er uddannet til at kunne assistere piloten med navigeringen fra det venstre sæde, Left Seat Crew Member (LSCM). Den anden fungerer som hejseoperatør og han koordinerer alle aktiviteter i kabinen. Når flyet er ude på en søredningsmission, vil der foruden de tre nævnte besætningsmedlemmer være en dykker eller en læge fra moderskibet ombord. Helikopteroperationer fra skibet udføres af skibets besætning koordineret med flymekanikerne.

## Taktisk rolle

I 1985 blev det besluttet, at Lynx helikopterne udover deres primære rolle på inspektionsskibene også skulle kunne fungere som måludpegningsfly for HARPOON missilerne ud over radarhorisonten på hvilken platform de end måtte være bragt i en krigssituation. Derfor blev alle de otte helikoptere udstyret med et taktisk datasystem der er baseret på den engelske flådes Central Tactical System produceret af Racal-fabrikken og brugt i deres udgave af Lynx HMA Mk 8. Systemet bruges primært til hjælp for besætningen når billedet af overfladesituationen skal analyseres og de forskellige spor skal følges. Til overførsel af informationerne er der også installeret et Danish Data Link. Ud over dette er

alle de danske Lynx forberedt for ESM systemet Kestrel - også fremstillet af Racal. I alt 5 systemer blev anskaffet. Selve ESM udstyret i skibene er af typen MERMAID - et avanceret, yderst følsomt apparat der dækker elektroniske udsendelser i C-J båndene - fra samme producent og via linket kan alle elektromagnetiske informationer udnyttes uden forsinkelse i taktisk øjemed. Sensorpakken blev forbedret i 1990-erne gen-



Lynx på agterdækket af TRITON på vej gennem grønlandsk is 1998. Foto: SVF

nem anskaffelse af et antal amerikanske SAFIRE (AN/AAQ-22) infrarøde sensorer af typen FLIR (Forward Looking InfraRed) produceret af firmaet FSI. Med denne kraftige forøgelse af besætningens deltagelse i billedopbygningen er flymekanikeren i det venstre sæde erstattet med en særligt uddannet observatør og søofficer.

Søværnets Flyvetjeneste deltager nu regelmæssigt i de nationale og NA-

TO øvelser, i hvilke helikopterne udfører følgende opgaver:

- Overflade surveillance.
- Visuel identifikation.
- Måludpegning - "Over The Horizon".
- Taktisk ledelse af angrebsfly.
- "Damage Assessment".
- Specielle operationer - indsættelse af specialstyrker.

I den taktiske rolle udgår operationerne enten fra inspektionsskibe af THETIS-klassen eller fra en frem-skudt operativ base som Søværnets Flyvetjeneste har en række standard-containere til. De er udstyret med de nødvendige beboelses-, briefings- og vedligeholdelsesfaciliteter. Derudover har helikopterne ofte brugt fregatter fra andre NATO-lande som udgangspunkt. Det gælder for eksempel de hollandske fregatter af KORTENAER- og KAREL DOORMANN-klasserne.

### Træning

Før man kan optages til pilotuddannelsen til Søværnets Flyvetjeneste må man være kvalificeret navigatør enten uddannet i søværnet eller handelsflåden. Hvis man bliver udvalgt, kommer man på Flyvevåbnets Flyveskole og lærer at flyve på SAAB T-17 flyet, der er standard i Danmark. Grundkurset tager 6-7 måneder og aspiranten vil da have opnået 75 flyvetimer.

Den videregående flyveuddannelse sker på den amerikanske flådes træningsbase i Pensacola i Florida. Her deltager danskerne i et 14 måneders kursus, hvor de får 110 timer på et T-34C Turbo Mentor fly og derefter andre 110 timer på TH-57A/C Sea Ranger.

Omskoling til Lynx helikopteren foregår hjemme i Søværnets Flyvetjeneste og det varer yderligere 2 år, før den nye pilot kan erklæres fuldt kampklar. I den sidste del af uddannelsen vil eleverne deltage i simulatortræning sammen med piloter fra Holland, Tyskland, Norge og Danmark. Den fælles udnyttede simulator befinder sig på Marinens Flyvestation De Kooy i Holland. Under-vandsfrigørelse, vinter- og arktisk



Lynx S 249 m. FLIR "på græs" 1998.

Foto: SVF

overlevelsestræning for besætningsmedlemmer foregår i Tyskland, Norge og på Thule Air Base i Grønland. En leder af helikopter-teamet ombord i et inspektionsskib skal minimum have 750 flyvetimer i bogen.

### Fremtiden - levetidsforlængelses program

Lynx helikopteren er konstrueret til en forudset levetid på 7000 timer i luften. I den sidste del af halvfemserne nåede et antal af de danske Lynx 6000 flyvetimer og med et årligt "forbrug" af 300 til 350 timer vil disse helikopteres levetid hurtigt nås. Derfor blev der i 1997 indgået en kontrakt med den engelske fabrik "Westland Helicopters" på £20 millioner engelske pund med henblik på en opgradering af 8 helikoptere til Super Lynx standard. Programmet dækker fornyelse af selve strukturen i flyet. Heri monteres så de eksisterende motorer, flyvekontrol elementer, hydrauliske systemer, flyveinstrumenter og elektriske systemer. Modernisering af hovedrotorbladene, haleratoren samt installation af et helt nyt internt brændstofs system vil komplettere forvandlingen til Super Lynx, der herefter vil gå under betegnelsen Lynx Mk 90B. Startvægten vil gå i vejret med ikke mindre

end 450 kilo og udholdenheden med 45 minutter.

Efter modifikationen vil helikopteren kunne fortsætte i tjeneste 15-20 år mere. Den første (skrognummer S-191) blev afleveret til Westland i september 1999 efter at have fløjet 6665 timer. Det er planen at alle otte helikoptere, inkluderet den, der blev alvorligt beskadiget i 1997, skal være opgraderet ved udgangen af 2003.

### Det nyeste forsvarsforlig

Som en del af aftalerne mellem Folketingets partier og Regeringen om forsvarrets struktur indtil 2004, er det bestemt af Søværnets Flyvetjeneste vil ophøre at eksistere som en selvstændig enhed i søværnet. Søværnets Flyvetjeneste vil overgå til flyvevåbnet som Eskadrille 728 og komme under operativ kommando af Flyvertaktisk Kommando. Eskadrillen vil så flytte base fra Værløse til Karup. Disse forandringer ventes at blive ført ud i livet i midten af 2003.

Til trods for disse voldsomme forandringer vil den danske Lynx helikopter dog stadig have tjenesten ombord i inspektionsskibene som hovedopgave, og den vil også indgå som flådehelikopter ombord i de nye fleksible støtteskibe, der skal bygges til søværnet i den kommende tid.

SVF

## Vi har modtaget...

I forbindelse med det seneste forsvarsforlig har Forsvarschefen bestemt, at torpedomissilbådene af WILLEMOES-klassen skal udfases hurtigst muligt. Det vil derfor ske i løbet af år 2000, hvor sidste enhed RODSTEEN udgår den 1. oktober.

Jeg sejlede selv NORBY til Frederikshavn for afrigning den 3. december 1999, og jeg kan meddele, at alt fungerede om bord. På den sidste tur præsterede turbinerne 40 knob - og det var med vemod, at jeg for sidste gang beordrede "Stoppe turbiner".

I skrivende stund er de første både allerede udbudt til ophugning, og der er kun 2 operative WILLEMOES-enheder tilbage i verden. I den forbindelse har jeg besluttet at skrive beretningen om disse fine orlogsfartøjer, deres besætninger og de mange hændelser, der knytter sig til mere end 25 års trofast tjeneste i Flåden. Det er således min hensigt i løbet af efteråret at udgive en bog om "Søheltenes skibe", og jeg beder her om bidrag fra læserne i form af billeder, historier eller anekdoter. Billeder m.v. vil blive returneret efter brug. Alt har interesse og bedes sendt til mig på følgende adresse:

**Kommandør N. Borck**  
**Chef for 4. Eskadre**  
**Flådestation Korsør**  
**4220 Korsør**  
**E-mail: [stab@4eskadre.svn.dk](mailto:stab@4eskadre.svn.dk)**  
**Fax.: 58 30 85 75**

