



SØVÆRN'S

Orientering



Nr. 3 · oktober 2002

Nyt fra Redaktøren

Nu er det atter DANEX-tid. Tid for Flådens mere og mere populære, altomfattende øvelse, hvortil efterhånden flere og flere udefra tilmelder sig. Man kunne også kalde den DANEX-OPEN, hvor man dog til forskel fra tennis kommer for at lære det den danske flåde er "verdensmester" i – kystfarvandsoperationer – og ikke for at banke os synder og sammen.

De senere år har man kunnet spore en stadigt stigende interesse hos de danske medier for denne nationale flådeøvelse, der tidligere var noget kedelig – en ren opvarmningsrunde efter den lange sommerferie, som regel med en stor del indskiftninger blandt personellet, hvorfor den første uge altid gik med at finde ud af hvad det egentlig var man skulle lave og hvad de andre kunne. At DANEX skulle være noget at skrive om i avisen eller sende i TV var der vist kun få der ønskede.

Helt modsat er det så i dag. Der sker så meget spændende både gennem udviklingen af nye taktiske aspekter og oplevelsesmæssigt for den enkelte ombord på alle niveauer, så der virkelig noget at invitere medierne til.

Vore egne "medier" har også gode dage. Her tænker jeg først og fremmest på Internettet, hvor Søværnets Operative Kommando efterhånden har udviklet en god måde at præsentere begivenhederne på. Det er udviklet efter princippet lidt men godt nyt hver gang. Dette års DANEX har haft en hjemmeside oppe en måned før den egentlige øvelsesstart. På den side har man kunnet følge med i den fiktive politiske udvikling der så førte til de begivenheder øvelsen taktisk bygger på. Denne grundige information kan give inspiration til alle de i søværnet som ikke direkte kan være med i DANEX, men det kan også være med til at give mere baggrund til pressen, som dermed kan gøre mere ud af hjemmearbejdet inden de kommer med ud på havet. Nøjagtigt som det ville være i en skarp situation, hvor pressen er helt med i forreste linie hvad politisk udvikling anbelanger.

Selvom dette blad først udkommer efter øvelsen vil alle siderne være tilgængelige – og spækket med billeder og video på Internettet, så lad mig endnu engang opfordre vore læsere til at supplere deres læsning af Søværnsorientering med besøg på <http://sok.dk/danex/02>.



Sven Voxtorp
Redaktør

Indholdsfortegnelse

Søværnets Taktiske Stabs deltagelse i øvelse BALTOPS 2002	3
Chefskifte i Søværnets Operative Kommando 30. juli 2002	7
Bog anmeldelse: Krudt og Kugler i den Kongelige Marine	11
THETIS togt fra Danmark via Færøerne og Grønland til New York	12
Ny taktisk handlebane på Artillerikursus Sjællands Odde	15
MOBA's Årlige Terrænkursus 18.-19. juni 2002	16
Fokus på "syge" materielsystemer	17
Søværnets Flyvetjenestes 25 års jubilæum	18
Havet – det er det blå derude!	20
Flagskifte på Hans Ø	22
Marinehjemmeværn i 50 år	25
Apostelens Tommelfinger	27
Dansk Sejlunion Junior DM i Kølbåd Ynglinge	35
Chefen for Søværnets Materielkommandos tale ved afslutning af VUT I/L	36
Selskabet Danske Tordenskiold-Venner	38

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: <leseks@sok.dk>

Distribution: Kontorfuldmægtig Brit Kristjansson.
Telefon: 89 43 30 99

Forsidebillede: New York skyline set fra Inspektions-
skibet THETIS. Foto: THETIS.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere det ind-
sendte materiale.

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

Tryk & layout: Kannike Graphic A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8.500 eksemplarer

SVNORT kan også ses på: www.sok.dk



Søværnets Taktiske Stabs deltagelse i øvelse BALTOPS 2002



Boarding af tysk Midland tender vha. dansk/russisk boardinghold. Dækket af russisk HELIX helikopter.

Dette års BALTOPS øvelse var den 30. i rækken af det, der oprindeligt var kendt som US BALTOPS. Der er sket meget i de år øvelsen har eksisteret. Fra at være opstået i Den Kolde Krig for at vise amerikansk – og NATO – tilstedeværelse i Østersøen overfor det daværende Sovjetunionen og Warszawa-pagten, samler øvelsen nu landene rundt Østersøen i Partnerskab for Fredsamarbejde (Partnership for Peace, Pfp). Eller rettere sagt, "In the spirit of Pfp", idet øvelsen fortsat er en amerikansk sponsoreret og ledet øvelse.

Fire operative stabe

I BALTOPS 2002, som foregik fra 7. til 20. juni, deltog skibe og fly fra 11 forskellige nationer. I alt 40 overfladeenheder, 4 undervandsbåde, 14 landbaserede fly og 14 forskellige helikoptere var tilmeldt. Derudover deltog følgende stabe: Commander, Cruiser Destroyer Group Eight (CCDG8) –

den amerikanske stab, der i lighed med sidste år var øvelsesleder for BALTOPS, den baltiske mine stab – COMBALTRON, en svensk søgående stab – 36th FPB Squadron og endelig Commander Danish Task Group (COM DATG) – Søværnets Taktiske Stab i daglig tale – under ledelse af flotilleadmiral Palle Cortes.

DATG med 4 overfladeenheder, en undervandsbåd og en helikopter

Grundlovsdag, 5. juni 2002 drog HVIDBJØRNEN, med DATG staben og en LYNX helikopter ombord, NIELS JUEL, GRIBBEN og HAVKATTEN på havet for at formeres i DATG. Dagen før var undervandsbåden KRONBORG, der også indgik i DATG, afgået mod Gdynia i Polen, hvor de deltagende enheder skulle mødes for gennemførelse af den indledende havnefase. DATG deltog således i dette års BALTOPS med i alt fire overfladeenheder, en undervandsbåd og en helikopter. Derudover blev søværnets Mobile Logistiske Base (MLOG) forskudt til Karlskrona for at kunne levere teknisk og forsyningsmæssig assistance til både dan-

ske og udenlandske enheder.

Nu skulle måneders planlægning stå sin prøve. En planlægning, som søværnet ved Søværnets Taktiske Stab havde været meget kraftigt involveret i gennem hele forløbet, idet en dansk repræsentant for første gang var leder af et af planlægningsssyndikaterne, det arbejdstunge overfladesyndikat, hvor serial programmet blandt andet laves.

Lige tid til at se fodbold – Danmark-Senegal

Efter formeringen forlagde DATG mod Gdynia, hvorfra BALTOPS 2002 udgik. Undervejs øvede enhederne sig i Pfp procedurerne, så vi var rustede til de kommende uger. Når danske enheder øver i NATO regi anvender vi jo vores normale NATO procedurer, men det er ikke altid disse stemmer helt overens med de procedurer, der er frigivet til Pfp landene, hvorfor det er ganske vigtigt at være helt ajour med Pfp procedurerne, da disse anvendes og kendes særdeles godt af de deltagende Pfp lande. Heldigvis blev der også lige tid til at se fodboldkampen Danmark-Senegal – det var jo VM tider! Efter en lidt barsk tur



Set fra venstre: US Rear Admiral Kevin J. Cosgriff, CCDG8, KK Peter Stehr, Chef HVIDBJØRNEN, flotilleadmiral Palle Cortes, Chef STS, OK Torben Mikkelsen, Fg. STCH STS

over Østersøen med en kuling ind for, ankom DATG planmæssigt til Gdynia fredag 7. juni.

På grund af den geografiske placering tæt på øvelsesområderne, og fordi havnen har stor kapacitet, er det ved at blive fast tradition, at den polske havneby Gdynia lægger kaj til alle BALTOPS enhederne før den egentlige øvelse. Hovedbegivenheden for dette 4-dages havnebesøg er selvfølgelig Pre-Sail Conference (PSC) – et større møde for alle skibschefer og deres nærmeste medarbejdere før øvelsen på havet. Foruden dette møde er der derudover en lang række møder i de forskellige Task Units – undergrupper af den egentlige Task Group (TG), hvori alle BALTOPS enhederne indgår. Denne Task Group skal ikke forveksles med Danish Task Group, da vi i denne sammenhæng var splittet op i forskellige Task Units (TU). Derudover er der en lang række sociale begivenheder, såsom sportskonkurrencer nationerne imellem, samt diverse receptioner. Således var COM DATG vært ved et "cocktail party" ombord på HVIDBJØRNEN. Alle disse forskellige veletablerede måder at møde de forskellige nationaliteter på er i særdeles god overensstemmelse med hele PfP tanken, og er i øvrigt på det professionelle niveau af afgøren-

de vigtighed for, at selve øvelsen til søs får et godt og sikkert forløb.

Første gang direkte med en russisk enhed

Tirsdag 11. juni startede øvelsen til søs, COM DATG ledede Task Unit 100.0.1, også kaldet SAG ALFA (Surface Action Group ALFA). SAG ALFA bestod af HVIDBJØRNEN, hvor DATG staben befandt sig, den russiske fregat NEUSTRASHIMY, den polske fregat GENERAL KAZIMIERZ PULASKI, en tidligere amerikansk OLIVER HAZARD PERRY-klasse samt

vores egen HAVKATTEN. Det var første gang, at DATG staben skulle arbejde direkte sammen med en russisk enhed, så det ventede vi os meget af. Det var også den polske fregats første deltagelse i en større øvelse.

NIELS JUEL indgik i SAG BRAVO under chefen for den britiske fregat CHATHAMs ledelse, GRIBBEN i SAG CHARLIE under den amerikanske TICONDEROGA krydser CAPE ST GEORGE, hvor CCDG8 med hans stab befandt sig. KRONBORG var sammen med de øvrige undervandsbåde underlagt CINCGERFLEET (Commander-in-Chief German Fleet). Her havde søværnets nye undervandsbåd sin første større øvelse efter en lang uddannelsesperiode. DATG var derfor opsplittet og funktionen for DATG staben var primært at bistå COM DATG i ledelsen af SAG ALFA, idet dog øvrige DATG enheders aktiviteter monitoreredes.

Orkesterlederen

COM DATGs funktion er en form for orkesterleder, en dirigent, som styrer det overordnede samspil mellem enhederne. Til at bistå COM DATG er der staben, med stabschefen i spidsen, derudover er der to sektioner, henholdsvis operationssektionen og logistiksektionen, der begge har en orlogskaptajn som sektionschef. Herudover består staben af et antal kaptajnløjtnanter og seniorsergenter, der hver især besidder ekspertise inden for de forskellige aspekter af maritim krigsførelse, hvilket kan være områ-



NEO, HVIDBJØRNENS LYNX er ved at lande mens den engelske støtter fra luften.

der såsom Anti-undervandskrigsførelse, Anti-overfladekrigsførelse, kommunikation m.m. Derudover er der tilknyttet en sekretær, der dog ikke sejler med. DATG staben består alt i alt af 10 personer.

I forbindelse med øvelse BALTOPS 2002 havde staben desuden en russisktalende sprogofficer tilknyttet. Dette viste sig at være særdeles nyttigt i relation til samarbejdet med den russiske fregat, idet mange forhold lettere kunne afklares på russisk frem for at tale engelsk. Det skal dog bemærkes, at den russiske fregat havde en del engelsktalende personel, og behovet for at overgå til russisk opstod normalt først når kommunikationen bevægede sig ud over standard-procedurene.

PfP øvelsessproget er jo engelsk, og procedurene er nedfældet i publikationerne i EXTAC 1000 serien. Disse procedurer er igennem de sidste ca. 10 år blevet udviklet og fremstår nu så anvendelige, at PfP enheder med ganske begrænset forberedelse er i stand til at samarbejde som en flådestyrke på et ret så avanceret niveau.

Mobile satellittelefoner – IRIDIUM

Første del af sø-fasen i BALTOPS 2002 gik fra tirsdag den 11. juni til søndag den 16. juni og bestod af serialiserede (enkeltvist planlagte) øvelser. Derefter overgik øvelsen til at være scenariostyret indtil torsdag 20. juni.

Den serialiserede fase bestod af et bredt spektrum af øvelser, såsom formationssejlad, søredning, boarding og skydning samt antiubådsøvelser, luftforsvarsøvelser, overfladekrigsøvelser og meget andet. I de sidst nævnte øvelsetyper var hovedformålet at lave billedopbygning og udveksle spor mellem enhederne. Det var ikke formålet at øve egentlige kamp-handlinger, idet dette ligger uden for præmisserne for PfP samarbejdet. Det meste kommunikation foregik på UHF og HF VOICE, men BALTOPS enhederne var også udstyret med et såkaldt PC-NET, så egentlige signaler på tryk også kunne udveksles med og mellem ikke-NATO enheder. Derudover var enkelte enheder, bl.a. de, hvor lederne af de forskellige SAG (Surface Action Groups) befandt sig,



Den polske fregat GENERAL KAZIMIERZ PULASKI og den russiske NEUSTRASHIMYY

udstyret med mobile satellittelefoner – de såkaldte IRIDIUM telefoner. Der er sket en stor udvikling på det tekniske område indenfor kommunikation. Den største hæmsko er dog sproget, men også her er der fremgang at spore.

Fiktivt spil med Middland, Bluland og Lubland

Scenariefasen byggede på et fiktivt spil, hvor det opdigtede land Middland, geografisk som Tyskland, var i konflikt med to ø-stater Bluland og Lubland, hhv. Bornholm og Gotland. I konsekvens af denne situation blev en international styrke bestående af enheder fra en lang række nationer oprettet på baggrund af en FN resolution for at hindre Middland styrker i at føre krigsmateriel til de to ø-stater, dvs. den internationale styrke skulle opretholde en embargo rundt om ø-staterne. Samtidig manglede Blue-land fødevarer og medicin, og de baltiske lande samlede en konvoj med dette, som den internationale koalition skulle eskortere. Det var således en øvelse i Peace Support Operations (PSO).

Til at øve dette blev BALTOPS enhederne fordelt på ny. For vores vedkommende blev SAG ALFA tilført den britiske fregat CHATHAM og vores egen KRONBORG. Den tidligere SAG BRAVO blev opløst og NIELS JUEL kom sammen med GRIBBEN ind under CAPE ST GEORGE.

Modparten til den internationale koalitionsstyrke, Opposing Forces (OPFOR), bestod af andre BALTOPS enheder, ledet af chefen for den amerikanske krydser ANZIO. OPFOR bestod foruden ANZIO af en række FPB'er (Fast Patrol Boat), en undervandsbåd, samt forskellige fly. Bornholms Marinedistrikt (BHM) leverede også faciliteter og støtte til OPFOR i form af billedopbygning og kommunikation, men desværre fik distriktet ikke helt den aktive rolle i øvelsen, som det ellers oprindeligt var tiltænkt.

Et dynamisk regelsæt – ROE'es

I scenariofasen byggede operationerne på ROE'es, Rules of Engagement, der er en række regler, som styrer det enkelte skibs aktiviteter, herunder graden af magt- og våbenanvendelse, således at den overordnede intention med operationen kan opnås uden at kompromittere de politiske ønsker og begrænsninger. Der er tale om et dynamisk regelsæt, som enhederne kan anmode om at få suppleret og evt. ændret via kommandovejen. Sådanne nedskrevne regler skal beskrives så entydigt, at styrkechefens intentioner med operationerne opnås, og i de tilfælde, hvor der kan opstå tvivl omkring fortolkningen af disse, er det op til styrkechefen i skriftlig form nøjagtigt at beskrive, hvorledes han fortolker den enkelte regel. Dette års øvelse var i øvrigt første gang,

Den russiske FREGAT NEUSTRASHIMYY ved passage af HVIDBJØRNEN



hvor dette spil omkring ROE'es blev introduceret i PfP BALTOPS sammenhæng, og det er opfattelsen, at introduktionen har været til stor gavn for alle deltagende enheder.

I dette års øvelse – sørøveri

Et andet interessant aspekt i dette års øvelse var sørøveri, et område som Søværnet kun i begrænset omfang er vant til at interessere sig for, men som er et alvorligt og stadigt stigende problem på verdensplan. Nye spørgsmål og diskussioner rejste sig i denne sammenhæng. Eksempelvis hvorledes et orlogsskib skal reagere, hvis en anden nations handelsskib bliver opbragt af pirater i internationalt farvand og der tages gidsler? En god øvelse, der tillige er særdeles relevant og som søværnets enheder kan forventes at skulle beskæftige sig langt mere med i fremtiden i takt med, at vores operationsmønster fokuserer mere og mere på internationale operationer under fremmede himmelstrøg.

En "MINI" Non-combat Evacuation Operation (NEO)

Som en forsmag på dette års nationale øvelse DANEX 02, blev der med kort varsel gennemført en "MINI" Non-combat Evacuation Operation

(NEO), hvor BHM lavede et godt oplæg. To officerer fra den internationale koalitionsstyrke skulle evakueres fra Bluland, da deres ophold i landet var truet af separatister. HVIDBJØRNENS og CHATHAMs LYNX helikoptere lavede en hurtig indflyvning, hvor HVIDBJØRNENS helikopter landede kortvarigt for at få de to officerer ombord, mens den engelske helikopter dækkede dem fra luften med maskinkanon i helikopteraffutage. En kort seance, som gav DATG staben værdifuld viden i den videre planlægning af DANEX 02. Tillige var det særdeles svært at få den danske helikopterbesætning ned på jorden igen, idet de under anflyvningen må have følt sig hensat sig til nogle af de scener, vi alle kende fra diverse krigsfilm, f.eks. Black Hawk Down, hvor horder af helikoptere anflyver en ikke sikret kyst for at gennemføre en eller anden operation.

Den 30. i rækken – uden tvivl den hidtil bedste

Torsdag den 20. juni om eftermiddagen blev den sejlede del af øvelse BALTOPS 2002 afsluttet. I den forbindelse afgik de fleste enheder fra DATG, da det kun var HVIDBJØRNEN, som fulgte med de øvrige

BALTOPS 2002 enheder til Kiel, hvor Post Exercise Discussion (PXD) – det vil sige tilbagemeldinger på øvelsen – skulle foregå. De øvrige danske flådefartøjer forlagde mod deres respektive flådehavne. DATG blev endeligt opløst den efterfølgende mandag, da COM DATG og stab blev ilandsat på FLS KOR efter nogle spændende uger til søs, hvor HVIDBJØRNEN igen viste sin kunnen som flagskib.

Der er sket meget i de forgangne år vedrørende BALTOPS, og den 30. i rækken var uden tvivl den hidtil bedste, i hvert tilfælde set med Søværnets Taktiske Stab øjne. STS var med hele vejen fra de første spæde skridt i planlægningen til øvelsen blev afsluttet. Øvelsen gav mange gode erfaringer, som kan bruges fremover. Til næste år påregnes det, at U.S. Navy stiller et AMPHIBIOUS SHIP, med henblik på at NEO og amfibieoperationer kommer til at spille en stor rolle. Vi fik en lille forsmag på NEO i år, lidt til DANEX 02, som forhåbentligt kan give os et stort løft indenfor sådanne operationstyper, så DATG, med alle dets enheder, kan fremstå overbevisende på alle niveauer igen i næste års BALTOPS (2003). STS

Chefskifte i Søværnets Operative Kommando 30. juli 2002

Forsvarschefens tale

Det er altid en særlig begivenhed, når der gennemføres et kommandoskifte ved en Operativ Kommando.

Og det er altid med en blandet følelse af vemod, forventning og glæde, som nu engang kendetegner disse lejligheder, hvor der både skal siges farvel til en afholdt og respekteret chef og kollega og samtidigt siges velkommen til en ny.

Men forventningen og glæden er ikke overraskende de to altoverskyggende følelser ved denne lejlighed, hvor jeg skal tage afsked med Søværnets Operative Kommandos chef, kontreadmiral Tim Sloth Jørgensen, og hvor jeg samtidigt kan præsentere og overgive kommandoen til Søværnets Operative Kommandos nye chef kontreadmiral Kurt Birger Jensen.

Jeg ved, at begge hver for sig ser frem til deres nye og meget spændende stillinger. Jeg ved også, at begge officerer er både kompetente og professionelle, så på trods af omskiftningen er dette stadig en glædens og forventningens dag, hvor fremtidens udfordringer og ansvar skal være i højsædet.

Kontreadmiral Jørgensen – du overtog kommandoen den 3. juli 2000 og har dermed haft 2 år i chefstolen.

Denne periode har været markant for søværnet på flere måder.

Søværnet har under din ledelse deltaget med en række enheder i det danske internationale engagement. Korvetternes NIELS JUEL og OLFERT FISCHER deltagelse i operation DIRECT ENDEAVOUR, Frømandskorpsets deltagelse i operationerne mod Al-Qaida og talebanerne i Afghanistan og senest undervandsbåden SÆLENS deltagelse i NATO operationerne i det østlige Middelhav er alle gode eksempler på dette – samtidig med løs-



Forsvarschefen taler

ning af såvel de hjemlige opgaver som dem i Nordatlanten.

Det danske internationale engagement har altid været kendetegnet ved en høj grad af professionalisme, og søværnets del af dette er ingen undtagelse.

Dette engagement, som vi alle kan være både stolte og tilfredse med, er også din fortjeneste.

Søværnet har, siden du overtog kommandoen, gennemgået en alvorlig ændring i både struktur og organisation. Søværnet har udfaset, henlagt og doneret en del skibsmateriel. Antallet af eskadrer er reduceret og eskadrerne er nu samlet i hhv. Frederikshavn og Korsør.

Samtidig med denne strukturændring er Søværnets Taktiske Stab blevet oprettet i Korsør, og der er taget beslutning om projektering af de Fleksible Støtteskibe. Dette understøtter evnen til at operere i internationale sammenhænge på en helt anden måde end tidligere, hvilket der også fortsat vil være behov for.

Jeg hører på vandrørene, at din stab er meget ked af at miste dig. Det kan jeg objektivt godt forstå, fordi du er en særdeles afholdt og respekteret chef med en bred faglig viden og god menneskelig forståelse.

Jeg ser dog personligt frem til et frugtbart og godt samarbejde med dig i din kommende funktion, når du tiltræder som Chef for Forsvarsstaben og viceadmiral i den sikre overbevisning, at du vil være med til at bringe Forsvaret sikkert fremad.

Kontreadmiral Jørgensen – du kan med tilfredshed stolthed se tilbage på din periode som chef for Søværnets Operative Kommando, og du kan med sindsro overlade stillingen til din efterfølger.

Det er en stor glæde at kunne sige dig tak for vel udført tjeneste og udtrykke min påskønnelse og dybtføjte anerkendelse af din indsats.

Kontreadmiral Kurt Birger Jensen – lad mig indlede med at ønske dig hjertelig tillykke med den forestående tjeneste som operativ kommandochef.

Den chefpost, du nu skal overtage, er både udfordrende og spændende. Der er mange opgaver forude, og du vil med din baggrund fra Søværnets Materielkommando være godt rustet til at løfte opgaverne.

Forsvaret er netop ved at gennemføre en af de største og mest gennemgribende omstruktureringer, rettet mod at styrke kerneproduktionen – at generere kampkraft både ude og hjemme.

Det er en opgave, der kræver sin mand, med du har bevist, at du er i besiddelse af de menneskelige og ledermæssige egenskaber, der vil udmønte sig til den effektive løsning af opgaven.

Jeg ønsker dig alt mulig held og lykke frem over i din nye tjeneste.

Kontreadmiral Tim Sloth Jørgensen, jeg beordrer dig til at skifte kommandotegn og herved overdrage kommandoen over Søværnets Operative Kommando til kontreadmiral Kurt Birger Jensen. ■

Kontreadmiral Tim Sloth Jørgensens tale

”Det er en mærkværdig fornemmelse at stå her i dag”. Således indledte jeg min tale, da jeg tiltrådte stillingen som chef for SOK for 2 år siden. Det forunderlige er, at det er lige så mærkværdigt at stå her i dag for at sige farvel, for jeg syntes jo lige at jeg er kommet, ja jeg føler det jo næsten som var det i går jeg overtog kommandoen over SOK og dermed den operative og personelmæssige side af søværnet.

Jeg har været utroligt glad for mit job her i Århus. Det er måske i virkeligheden det job jeg har været mest glad for i mine efterhånden mange år i søværnet, og derfor er det også meget svært at sige farvel i dag, både til job, hus, kolleger, samarbejdspartnere og by. Jeg prøver naturligvis samtidig at skue fremad til mit næste job, der udover en forfremmelse også vil bringe mange udfordringer, men her i dag er det mere det sørgmodige farvel, der præger billedet for mig.

Ved min tiltrædelsestale mandag den 3. juli 2000 talte jeg bl.a. om søværnets voksende rolle i det internationale miljø samt om, at søværnet nok materielmæssigt befandt sig i en bakkedal men med mange positive fremtidsudsigter. Hvis jeg skal prøve at give en status over søværnets tilstand i dag bliver det nok, at vi om muligt er endnu mere i forandringens tegn, at vi er endnu mere engagerede i forskellige områder end vi var for to år siden.

Siden 1990 har søværnet deltaget aktivt i de af Folketinget besluttede internationale missioner. Omfanget af disse udsendelser er steget støt og roligt over tid. Vi har i år senest haft en korvet i Middelhavet i næsten 4 måneder, vi har haft Frømandskorpset i Afghanistan i næsten et halvt år, og vi har netop nu en undervandsbåd, SÆLEN, i Middelhavet med forventet hjemkomst i januar næste år.

Denne stigende indsatsgrad viser, at de ydelser søværnet kan præstere er mere og mere eftertragtede og derfor mere og mere efterspurgt. Dette



Afgående chef for Søværnets Operative Kommando, Tim Sloth Jørgensen forlader hovedkvarteret. Kanonbatteriet afgiver ”Dansk Løsen”.

skyldes selvfølgelig mange faktorer, men ikke mindst at flådeenheder tilbyder fleksibilitet.

Vi kan med samme enhed løse opgaver rangerende fra cocktailparties i fremmed havn til støtte for diplomatiske forhandlinger, over krisehåndtering til egentlige krigslignende operationer.

Med de nye enheder, ikke mindst de fleksible støtteskibe, der nu er skrevet kontrakt om, vil søværnet få langt bedre muligheder for at deltage i denne type opgaver, og jeg tror derfor, ja jeg er sikker på, at også de kommende år vil se en stigning i de internationale opgaver, der pålægges søværnet. På den mere hjemlige front har vi helt naturligt set en udvikling i øvelsesaktiviteten, der afspejler de stigende krav til international indsats. Øvelserne er blevet mere målrettede, og de forskellige værn er blevet mere integrerede.

Denne udvikling får sit foreløbige klimaks i forbindelse med øvelse DAN-EX ved Bornholm her i september, hvor hæren og flyvevåbnet vil blive langt mere aktive i en søværnsøvelse end tidligere set. Jeg tror dog ikke at udviklingen ender her. Vi vil i årene fremover komme til at se langt flere af denne type øvelser i alle værnene, og formentligt udviklet langt mere.

Søværnet løser imidlertid også andre opgaver, og en af de opgaver der har kostet en del ressourcer de sidste to år er havmiljøopgaven. Forsvaret var retager i dag stort set hele dette område, og søværnet har langt hoved-

parten af opgavekomplekset. Det er en for samfundet vigtig opgave, og selv om opgaven på mange måder er besværlig for søværnet, er jeg sikker på, at det var en rigtig beslutning at integrere også denne opgave i søværnets samlede opgavekompleks.

Baggrunden for, at jeg er så sikker på dette er, at vi i Danmark, i modsætning til mange andre lande herunder vores nordiske naboer, har fået samlet en lang række af de maritime støtteopgaver i søværnet. Dette giver mulighed for en synergieffekt, der giver os en langt bedre eller mindst tilsvarende opgaveløsning for langt færre ressourcer.

Et eksempel på succesen var håndteringen af olieudslipskatastrofen fra Baltic Carrier sidste år. Det lykkedes ved denne ulykke at få opsamlet den største mængde olie endnu set i verdenshistorien, og det må da kaldes succes.

Når til disse opgaver lægges alle de øvrige opgaver søværnet løser til daglig, herunder to inspektionsskibe samt kuttere ved Grønland og Færøerne året rundt, overvågning af de syddanske farvande, isbrydning, hjælp til andre statslige myndigheder, minørtjeneste osv, osv, tegner der sig for mig et billede af et søværn midt i en voldsom udviklingsproces, hvor kravene og mulighederne er stærkt stigende, men hvor kravene til personalet er blevet for voldsomme flere steder, ikke mindst i de sejlenheder. Det bliver nok det vigtigste område at få styr på i de kommende år.

Kontreadmiral K.B. Jensens tale

Når jeg tænker tilbage på de forløbne to år er der mange glade minder der trænger sig på, ikke mindst set med historiske briller, og de briller er nemme at finde frem når man snakker søværnets historie. Vi fejrede sidste år SOK's 40-års jubilæum her i Århus, måske ikke en speciel lang periode, men dog lang nok til at stadfæste, at SOK ligger godt i Århus, og at vi er en vigtig del af byens image udadtil. SOK's pladsforhold er ved at være lidt trange, og derfor har vi udbygninger undervejs, der dog endnu mangler den nødvendige godkendelse fra byens myndigheder, men udbygninger som er helt afgørende for SOK's virke i Århus.

I 2001 fejrede vi også Søværnets Officersskoles 300-års jubilæum, verdens ældste søofficersskole, samt markerede 200-års dagen for slaget på Rheden med deltagelse af både engelske og norske enheder. Nu mangler vi blot at få fastslået flådens nøjagtige 500-års fødselsdag, men det er indenfor de nærmest kommende år, så det haster lidt.

Jeg føler derfor, at jeg overgiver et søværn med en lang og traditionsrig historie men midt i en positiv udvikling til min efterfølger, kontreadmiral Kurt Birger Jensen, et søværn der har en sund basis ikke mindst i form af det meget dedikerede personel.

Til slut vil jeg gerne sige de ansatte i SOK tak for et godt samarbejde, tak for en stor indsats til gavn for både søværnet og samfundet generelt. Jeg vil også gerne sige tak for samarbejdet til søværnets øvrige myndigheder, til de andre værn, herunder ikke mindst marinehjemmeværnet samt til alle øvrige samarbejdspartnere. Jeg kniber en lille tåre når jeg går herfra, men jeg er overbevist om, at min efterfølger vil tage over på strålende vis, og at I alle vil modtage ham som I modtog mig. Tak til jer alle, held og lykke i fremtiden. ■

Det er med en blanding af stolthed og ydmyghed jeg i dag står her som nyudnævnt chef for Søværnets Operative Kommando.

Stolthed over af Forsvarschefen at være betroet den meget ansvarsfulde post som chef for den af Søværnets to kommandomyndigheder, der har ansvaret for Flådens uddannelse, træning og operative indsats og dermed ansvaret for den egentlige løsning af de samlede opgaver for Søværnet og Flåden.

Denne stolthed knytter sig også til det at være chef for Flåden og dermed være med til at videreføre de stolte traditioner, der uløseligt knytter Flåden sammen med vort lands historie.

Flåden har altid haft en nøglerolle i vort lands historie, som et aktivt instrument for vort lands udenrigs- og sikkerhedspolitik. Gennem sit over 500 års lange liv har Flåden derfor jævnligt opereret langt fra hjemlandet for at varetage danske interesser og støtte handel, skibsfart og fiskeri. Tænk bare på kampen mod barbarer i Middelhavet i slutningen af 1700-tallet.

I tiden efter 2. verdenskrig har vi set, at Flåden og det øvrige forsvar har været prioriteret til indsættelse i et eksistensforsvar mod en meget konkret invasionstrussel som en konsekvens af Europas splittelse og den kolde krig. Vi og vores generation kan glæde os over at have fået mulighed for at opleve en udvikling mod et samlet og samarbejdende Europa og det faktum, at den kolde krig er kommet på museum, som vi kan konkret kan observere det i Orlogsmuseets udstilling – "Søværnet fra kold krig til ny verdensorden".

Afslutningen af den kolde krig har ændret formål og opgaver for vort forsvar, således at det nu er aktivt knyttet til at fremme en fredelig udvikling i verden. Som et aktivt redskab for dette formål så vi den historiske

deployering af korvetten OLFERT FISCHER til den Persiske Golf i 1990-1991, vi så korvetternes deltagelse i embargoen mod det tidligere Jugoslavien og MAKRELENS og LINDORMENS deltagelse i oprydningen efter luftkampagnen under Kosovo-krigen.

Og i øjeblikket ser vi Flåden anvendt i kampen mod terrorismen – dels gennem korvetterne NIELS JUEL og OLFERT FISCHERs deployeringer og Frømandskorpsets indsats gennem det seneste halve år og i talende stund gennem ubåden SÆLENS togt til Middelhavet.

Sammenfattende ser jeg derfor fremdeles Flådens fremtid som et aktivt redskab til varetage af danske interesser overalt hvor det måtte være påkrævet, og Flådens sammensætning må nødvendigvis reflektere dette.

Stoltheden knytter sig også til at være betroet en medarbejderstab, der gennem erfaring og viden besidder en kompetence, som er unik og som er en afgørende forudsætning for at Flåden kan løse pålagte opgaver. SOK har gennem årene undergået en række ændringer i form af udbygning, teknisk opdatering og organisatorisk ændring – men kerneproduktet – stabsarbejdet udspringer af den solide indsats som alle yder i den daglige tjeneste og som uanset grad og funktion er overordentlig vigtig for at helheden – SOK – kan fungere.

Endelig knytter stoltheden sig til at være foresat chef for det sejlene og flyvende søværn, skoler, marinedistrikter og landbaserede enheder mv.

Det er her produktionen finder sted og det er her den virksomhed, hvorom alt er centreret, foregår. Al vor virksomhed må nødvendigvis dreje sig om at skabe de bedst mulige betingelser for disse enheder som en forudsætning for, at Flåden er i stand til at løse sine opgaver.

Men samtidig nærer jeg også en ydmyghed over for det omfattende op-

gavekompleks, som er pålagt Søværnets Operative Kommando.

Det drejer sig først og fremmest om de velkendte myndighedsopgaver, der knytter sig til suverænitetshåndhævelse, farvandsovervågning, eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskeriinspektion ved Grønland og Færøerne, mineuskadeliggørelse samt assistance til Politi, Told & Skat og Farvandsvæsenet. Hertil kommer de opgaver, som er tilført gennem de senere år nemlig isbrydning og senest havmiljøopgaven. Alle opgaver er udprægede fredstidsopgaver, men det er alle vigtige samfundsopgaver, som skal løses og som i høj grad er dimensionerede for Flådens sammensætning. Men det drejer sig også om de opgaver, der knytter sig til at være i stand til, i samarbejde med allierede i NATO, at kunne deltage i konfliktforebyggelse, krisestyring samt forsvar af NATO's område. Flåden skal således være i stand til at bidrage til løsning af konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende opgaver.

Når man betragter dette omfattende opgavekompleks, forstår man, hvorfor det må aftvinge en vis form for ydmyghed. Men man forstår også behovet for den alsidige sammensætning, som hidtil har præget Flåden og som forhåbentlig også vil være gældende i fremtiden.

Men når jeg sammenholder opgavekomplekset med Flådens nuværende sammensætning, konstaterer jeg, at der er en ubalance, som udspringer af det forhold, at der sket en udfasning af en række af Søværnets kampafgørende enheder uden samtidig erstatning af tilsvarende nye enheder. Antallet af enheder til at løse det stadig større opgavekompleks er altså reduceret og det påvirker naturligvis SOK's mulighed for at løse opgaverne.

Jeg må således konstatere, at Søværnet i øjeblikket og i de kommende år

befinder sig i en overgangssituation, der er karakteriseret ved et mindstemål af sejlede enheder.

Når det er sagt ser jeg frem til gennemførelsen af det nybygningsprogram, der er indeholdt i Aftale om Forsvarets Ordning af 1999. Det drejer sig som bekendt om de to fleksible støtteskibe, standardfartøjer samt nye inspektionsskibe, så Søværnet får den nødvendige tilgang af nyt materiel, der sætter os i stand til bedre at varetage det skitserede opgavekompleks. Det er imidlertid af afgørende betydning, at disse materielinvesteringer videreføres i næste forlig med tilgang af patruljeskibe og nye ubåde. Kun dermed kan vi sikre den alsidige sammensætning af Flåden, som opgavekomplekset dikterer og som sætter os bedst mulig i stand til aktivt at bidrage til varetagelsen af danske interesser.

Den nuværende overgangssituation som beskrevet er netop udfordringen til mig som tiltrædende Chef for Søværnets Operative Kommando og til underlagte enheder i hele Søværnet. Det er op til os, inden for de afstukne rammer, bedst muligt at sætte Søværnet i stand til at løse sine mangeartede opgaver.

DET ER UDFORDRINGEN!

På denne baggrund vil jeg forsøge at formulere mine visioner for Søværnets Operative Kommandos virksomhed.

Jeg ser for mig 4 overordnede visioner for Søværnet:

For det første drejer det sig om at fastholde og udbygge professionalismen i alt hvad vi foretager os. Det skal ses i sammenhæng med Forsvarets ledelsesprincip nr. 1 – Forsvarets enheder skal kunne kæmpe!

For det andet drejer det sig om at fastholde og udbygge Flådens profil i samfundet gennem en professionel varetagelse af alle samfundsrelaterede funktioner.

For det tredje drejer det sig om fort-



Tiltrædende chef for Søværnets Operative Kommando, Kurt Birger Jensen taler

sat mulighed for at kunne rekruttere, uddanne og fastholde den nødvendige personelstyrke ved at fastholde Søværnet som en attraktiv arbejdsplads, der er med til at løse samfundsnyttige opgaver i ind- og udland, og hvor personellet får mulighed for at udnytte erhvervet viden og kompetence.

For det fjerde skal Søværnet fortsat udvikles i retning af bedre mulighed for indsættelse i overensstemmelse med Forsvarets Formål og Opgaver. Dette indebærer bl.a. forsat udvikling af Flåden til varetagelse af danske interesser, hvor dette måtte være påkrævet.

I tilknytning hertil ser jeg følgende vision for Søværnets Operative Kommandos stab:

SOK stab skal fortsat udvikles i retning af et moderne maritimt kompetencecenter, der bedst muligt er i stand til at løse pålagte opgaver og støtte underlagte enheder på bedst mulige måde.

Kun derved kan vi fastholde SOK stab som en moderne, effektiv og attraktiv arbejdsplads.

Indtil for tre timer siden var jeg chef for Søværnets Materielkommando – fra nu af er jeg chef for Søværnets Operative Kommando. Jeg nævner dette som en illustration af det meget nære samarbejde mellem de to kommandomyndigheder. Dette samarbejde skal fastholdes og udbygges til gavn for Søværnet og Forsvaret.

I denne sammenhæng skal fra mig personligt lyde en tak til kontreadmiral Tim Sloth Jørgensen for et fortrinligt samarbejde gennem de seneste 6 måneder samt mere generelt en stor tak for hans store personlige indsats som chef for SOK gennem de seneste to år. Samtidig skal lyde et held og lykke med den fremtidige tjeneste som chef for Forsvarsstaben.

Henvendt til Forsvarschefen, Chefen for Forsvarets Operative Styrker og kommandochefer fra Hæren og Flyvevåbnet vil jeg gerne udtrykke et tilsagn om at indgå i et positivt og konstruktivt samarbejde til gavn for Forsvaret som helhed. Jeg vil gerne i denne sammenhæng henlede opmærksomheden på, at Søværnet i form af de fleksible støtteskibe for første gang udformer et skib, der ikke bare tilgodeser Søværnets egne krav men også inddrager ønsker og behov fra de to øvrige værn.

Ligeledes ser jeg frem til erfaringer fra årets DANEX øvelse, som er et indledende forsøg på at samordne fællesværns øvelsesmål i én øvelse.

Med disse overordnede mål for Søværnets Operative Kommando virksomhed indbyder jeg til et konstruktivt samarbejde med medarbejderne i staben og med underlagte myndigheder.

På tilsvarende vis ser jeg frem til samarbejdet med værtsbyen Århus, med amtet og områdets øvrige offentlige og private virksomheder og andre organisationer – alle bidrager til at SOK føler sig vel hjemme i Århus.

Til sidst skal lyde et tilsagn fra min side til de ansatte i SOK om at være med til at sikre SOK som en god og attraktiv arbejdsplads, hvor effektivitet og kvalitet er i højsæde, men hvor der også tages skyldigt hensyn til den enkelte.

Til SOK underlagte myndigheder skal tilsvarende lyde et tilsagn om at støtte myndighederne bedst muligt og dermed sikre den bedst mulige opgavevaretagelse.

Jeg ser frem til at stifte nærmere bekendtskab med myndighedsområdet men i særlig grad ser jeg frem til at møde og arbejde sammen med Søværnets Operative Kommandos vigtigste ressource – nemlig medarbejderne. ■

BOG-anmeldelse

Krudt og Kugler i den Kongelige Marine

Grønlandshistorier samt andre episoder fra Søværnet i halvtredserne fortalt som erindringer af Mogens Hovmand, tidligere våbentekniker og oversergent i søværnet.

Det er ikke småting tidligere oversergent Mogens Hovmand nåede at opleve, da han trådte de gamle planker på nogle af de første danske flådeskibe efter Anden Verdenskrig. Vi får det hele at vide i et godt, ramsaltet – og realistisk søværnsdansk.

Selvom det nok hjælper lidt at have sejlet på de samme skibe, som Mogens Hovmand beretter om, er der ikke meget at misforstå hvad anbelanger de egentlige hændelser. Det der kan være lidt svært, er nok at forestille sig hvilken grad af originalitet man dengang kunne træffe hos officerer og befalingsmænd; for nu at udtrykke sig lidt diplomatisk.

En del af historierne foregår som annonceret på Grønland, dengang da tingene var knapt så regulerede som de er i dag – polardåb indbefattet. Det er stærk læsning og man glæder sig over den indbyggede og naturlige respekt for grønlænderne, forfatteren synes at have. Der udtrykkes således stor beundring for fangernes færdigheder og folkets gæstfrihed.

Der er allerede godt slag i den lille, letlæste bog på 157 sider – og den synes allerede at være blevet modtaget godt af publikum.

Så hvis man vil have et godt og muntert tidsbillede af søværnet i halvtredserne – uden alt for meget sminke – så er bogen her.

Sven Voxtorp, redaktør



THETIS togt fra Danmark via Færøerne og Grønland til New York

Det var en glædelig nyhed, da det blev officielt, at THETIS skulle deltage i den 15. Fleet Week 2002.

MacTaggart Scott –!

Inspektionsskibet THETIS afgik fra Flådestation Frederikshavn den 25. april 2002 og påbegyndte forlægning mod Færøerne. Det startede med at være dårligt vejr, men da vi ankom løjede vinden af og det holdt den resterende tid omkring de 18 øer.

På vejen havde vi testet vores variable dybdesonar (VDS), ligesom vejret havde testet hvem der havde tendenser til at blive havgal. Der blev sejlet meget fjordsejladt for at træne vagtcheferne. Skibet var lige kommet fra periodisk eftersyn (PE), og uden at gå i dybden med problemerne kan vi blot sige, at et ord som MacTaggart Scott (tunge blokke og wirer til at styre helikopteren på dækket i hårdt vejr, Red) har brændt sig ind på net-hinden.

Forlægning mod New York

Så blev det tid til at komme mod Grønland, nærmere betegnet Grønndal, hvor vi ankom den 12. maj. Vejret var med os, og vagtcheferne (især eleverne) blev habile til at bruge sekstanten til måling af solhøjder, som kunne omsættes til observerede pladser. Fra Kap Farvel til Grønndal blev der studeret iskort og foretaget isrecce med helikopteren. I dalen fik vi friske forsyninger og skabt lidt energi til den senere forlægning mod New York, som vi påbegyndte den 15. maj. Under forlægningen blev vagtcheferne briefet af hinanden to gange dagligt, for at være på forkant med navigations-, is-, og vejr-situationen. Vi havde relativ svag vind, mødte en del isbjerger og skosser og fik masser af tåge grundet "the cold wall" ud for New Foundland (der hvor den kolde Labrador- og varme Golfstrøm mødes). Det er en spe-

ciel oplevelse at møde is på breddegrader, der svarer til Madrid i Spanien.

Efter New Foundland klarede det op, og turen syd for Nova Scotia var rigtig flot. Vi fik set meget dyreliv, bl.a. hvaler, delfiner og hajer. Der var solbadning på helikopterdekke, og piloterne fik mange flyvetimer. Under forlægningen øvede besætningen opstilling af honnørkommando samt skansevagt. Den 22. maj kl. 0400 lokal tid sluttede vi os til en formation af 12 andre skibe parademæssigt på vej op ad Hudson River forbi Frihedsgudinden. Fort Hamilton besvarede vores 21-skuds salut for det amerikanske flag. THETIS ankom til vores kajplads på pier 86, lige midt på Manhattan, klokken 14.00 lokal tid.

Ikke overladt noget til tilfældighederne

På turen ind og under opholdet i New York, var sikkerheden enorm. Der var ingen tvivl om, at Fleet Week 2002 var et oplagt terrormål med WTC og USS

Cole tragedierne i baghovedet. Der fløj helikoptere rundt overalt og vi blev eskorteret tæt af både US Coast Guard og NYPD. Ved selve pieren var der udlagt flydespærringer og gummibåde med M-60 affutage sejlede rundt imellem skibene. For at komme til og fra området, hvor Fleet Week blev afholdt, skulle man igennem metaldektorer, som vi kender det fra lufthavne, så der var bestemt ikke overladt noget til tilfældighederne.

Om morgenen efter ankomst var der officiel velkomst i New York City Hall ved borgmester Michael R. Bloomberg. Herefter fulgte en spændende og hektisk uge med mange officielle arrangementer, samt arrangementer af mere afslappet karakter. Chef og NK deltog i flere receptioner, en gallamiddag samt Memorial Day på museumsskibet Intrepid. Besætningen blev involveret i såvel militære som civile sammenkomster, bl.a. blev der afholdt to store crew parties på Intrepid. Derudover blev der afholdt reception på THETIS' helodæk den 24.



Kalsø fjord (Færøerne) (alle fotos: THETIS)

maj. Der blev holdt åbent skib i fem dage og besøgstallet var 5933. Vi viste skibet frem og folk var ivrige efter at vide hvorfor og hvordan vi gjorde hos os. Det var en stor succes! En af de besøgene var HKH Kronprinsen, der sammen med sine kollegaer på STK II, var på studietur i USA. Han havde fødselsdag på besøgsdagen, så THETIS diskede selvfølgelig op med lagkage og kaffe i officersmessen.

Byen bød på utallige oplevelser og man kunne lige så godt acceptere fra starten, at man umuligt kunne nå det hele. Generelt var det sådan, at man blev mødt med en glæde og venlighed som sjældent oplevet før. Havde man uniform på, var stort set alle turistoplevelser gratis og ikke nok med det, men man blev også ført frem i diverse køer. At møde en helt tilfældig new yorker, der udtrykker sin dybfølte tak for at vi var der, gjorde stort indtryk! Af de mest besøgte steder skal nævnes Empire State Building, Times Square, Ground Zero, Central Park, Greenwich Village. Nogle tog til Queens, andre tog til Brooklyn. Samlet har der været danskere i hele NY området under Fleet Week.

Der var også konkurrencer og udfaldet var nok ikke hvad amerikanerne havde regnet med. Det canadiske skib vandt atletikkonkurrencen, mens vores dygtige kokke vandt kokkekonkurrencen. Forretten fik en første plads, mens appetizer og dessert fik andenpladser. Samlet vandt vores kokke, og her er den triumferende forret: lime marineret laks med ristede kina-rejer og krydderurtdressing. Det gav to pokaler, den ene mere prangende end den anden. Flot af vore kokke!

Der var på et tidligt tidspunkt taget kontakt til den danske sømandspræst i New York, Torben Poulsen, og det lykkedes at arrangere en velfærdstur med ham dagen inden vi skulle af sted. Det blev en dejlig dag med gåtur på strandpromenaden på Coney Island, sightseeing gennem Chinatown,



Frihedsgudinden på Liberty Island

Little Italy, det jødisk ortodokse kvarter, det polske kvarter, det russiske kvarter og sidst men ikke mindst Brooklyn. Sømandskirken var placeret i et flot område kaldet Brooklyn Heights og her sluttede vores tur med en grillaften "the american way". Der var alt hvad hjertet kunne begære og vi hyggede os sammen med præstens familie.

Den 28. maj oprandt dagen, hvor vi skulle til at stikke næserne hjemad. Godt trætte med en bunke pragtfulde

oplevelser i bagagen, afsejlede vi fra New York kl. 10.00, og derefter gik turen med lods nedad Hudson River. Vi havde fået lov til helikopterflyvning på vej ud af New York, hvilket Helikoptergruppeleder Henrik (JIR) Jensen har beskrevet nedenfor.

Efter at lodsens var blevet sat fra borde ved Ambrose L/H gik turen Vestover mod New Foundland og derefter Nordøst over mod Reykjavik i Island. Alt i alt har alle haft en fantastisk tur til New York, hvor man både har fået



Thetis ved kajen i Grønødal



Thetis ved pier 86 på Manhattan (taget fra museumshangarskibet USS Intrepid)

set de spektakulære turistmål, men også mødt den amerikanske kultur helt tæt på. Der er ingen tvivl om, at de stadig er hårdt ramt af ulykken den 11. september 2001, eller 911 som de kalder den, men de har også vist, at de har rejst sig igen ved bl.a. at gennemføre et arrangement som Fleet Week 2002, på trods af de mange terrortrusler de har haft det sidste års tid. Vi vil i hvert fald takke USA og New York for et suverænt arrangement vi alle sent vil glemme!

“Bound for the Lady – områdekendskab i New York”

Helikoptergruppen ville gerne udføre områdekendskab ved ankomst til New York, hvorfor THETIS havde anmodet om diplomatisk klarering til dette hos de amerikanske myndigheder. Denne klarering var der ingen problemer i at få, men THETIS skulle ankomme New York i formation med de øvrige skibe, samt ligge til kaj ved Intrepid Sea Air Museum, hvorfra man ikke ville have flyvning. Skulle der flyves i New York ville det betyde, at helikopteren under hele opholdet skulle ilandsættes, hvilket igen ville betyde, at denne ikke ville blive fremvist i forbindelse med åbent hus arrangementerne, alternativt måtte man vente med flyvning indtil afgang. Den sidste løsning blev valgt.

Umiddelbart efter THETIS afgang fra museumsområdet, lige ved siden

af Frihedsgudinden, tog LYNX S-175 af fra dækket. I New York-området er der lavet deciderede helikopterruter på grund af den store helikoptertrafik, og disse havde helikoptergruppen planlagt at følge. Det viste sig imidlertid, at de amerikanske myndigheder i området, ligesom besætningen havde oplevet i land, også på dette område var yderst venlige og imødekommende. Helikopteren fik lov til at flyve hvor som helst, bortset fra området over ”Ground Zero”, hvor World Trade Centret har ligget.

Turen startede med et par gange rundt om Frihedsgudinden ”The Lady”, som hun kaldes, i 500 fod. Derefter gik turen forbi Manhattan Skyline, over Governors Island, op gennem East River med Manhattan på den ene side og Brooklyn på den anden, gennem Central Park til Hudson River og George Washington Bridge. Herefter gik turen gennem Harlem River til Yankee Stadion, tilbage til Hudson River, hvor Intrepid Sea, Air museet og de øvrige skibe i Fleetweek 2002 fik en sidste farvel, forbi Greenwich Village, Empire State Building, Manhattan Downtown og ”Ground Zero”. Sluttelig blev der sagt farvel til ”The Lady” og så tilbage til THETIS. Alt i alt blev det til en times flyvning, som var fantastisk og som sent vil blive glemt. (JIR)

Vagthefeleverne LT. Niels Christian Larsen og LT. Tim Lillelund Nielsen

Artillerikursus Sjællands Odde introducerede i efteråret 2001 et nyt og udfordrende koncept for våben træning til søs. Det drejer sig om en taktisk handlebane eller i daglig tale **MULTEX (Multithreat Exercise incl. live firings).**

Et særdeles udfordrende taktisk scenarium

En MULTEX indeholder en række planlagte hændelser, som enheden skal håndtere (for eksempel forskellige trusler), et antal opankrede sømålskiver og en kreativ anvendelse af Artillerikursus’ dronesystem. Tilsammen skaber det et særdeles udfordrende taktisk scenarium for enheden, hvilket stiller store krav til hele besætningen. Enheden kender ikke på forhånd til det planlagte forløb, hvilket medvirker til at gøre handlebanen ganske realistisk.

Under en MULTEX foretager enheden en lang række kanonengagementer, håndvåbenskydninger samt simulerede missilangreb. Der kan endvidere indgå en minetrussel i handlebanen.

MULTEX gennemføres i et midlertidigt skydeområde i den vestlige del af Hesselø Bugt. I dette område kan sikkerheden ved skydning opfyldes i flere forskellige retninger, hvorved trusselsretningen ikke på forhånd er kendt af enheden.

Stor begejstring – engagerer hele skibets besætning

Udover de rent våbentaktiske opgaver kan der i handlebanen indgå havariøvelser, der passer ind i de hændelser, som enheden oplever (for eksempel havari efter et drone/missil angreb). Artillerikursus har i den forbindelse indledt et frugtbart samarbejde med Søværnets Teknikskoles

Ny taktisk handlebane på Artillerikursus Sjællands Odde

Havarikursus SHS, der velvilligt har stillet havarieksperthold til rådighed for enhederne.

En MULTEX kan gennemføres af enkeltenheder for eksempel i f.m. farvandsovervågning, ved øvelser eller inspektioner.

De sejlede enheder har modtaget handlebanen med stor begejstring. For første gang er våbentræning blevet integreret i enhedens øvelser på en måde, der engagerer hele skibets besætning. Tillige stilles der ved en

MULTEX store krav til skibsledelsen om kombination af færdigheder og korrekt prioritering.

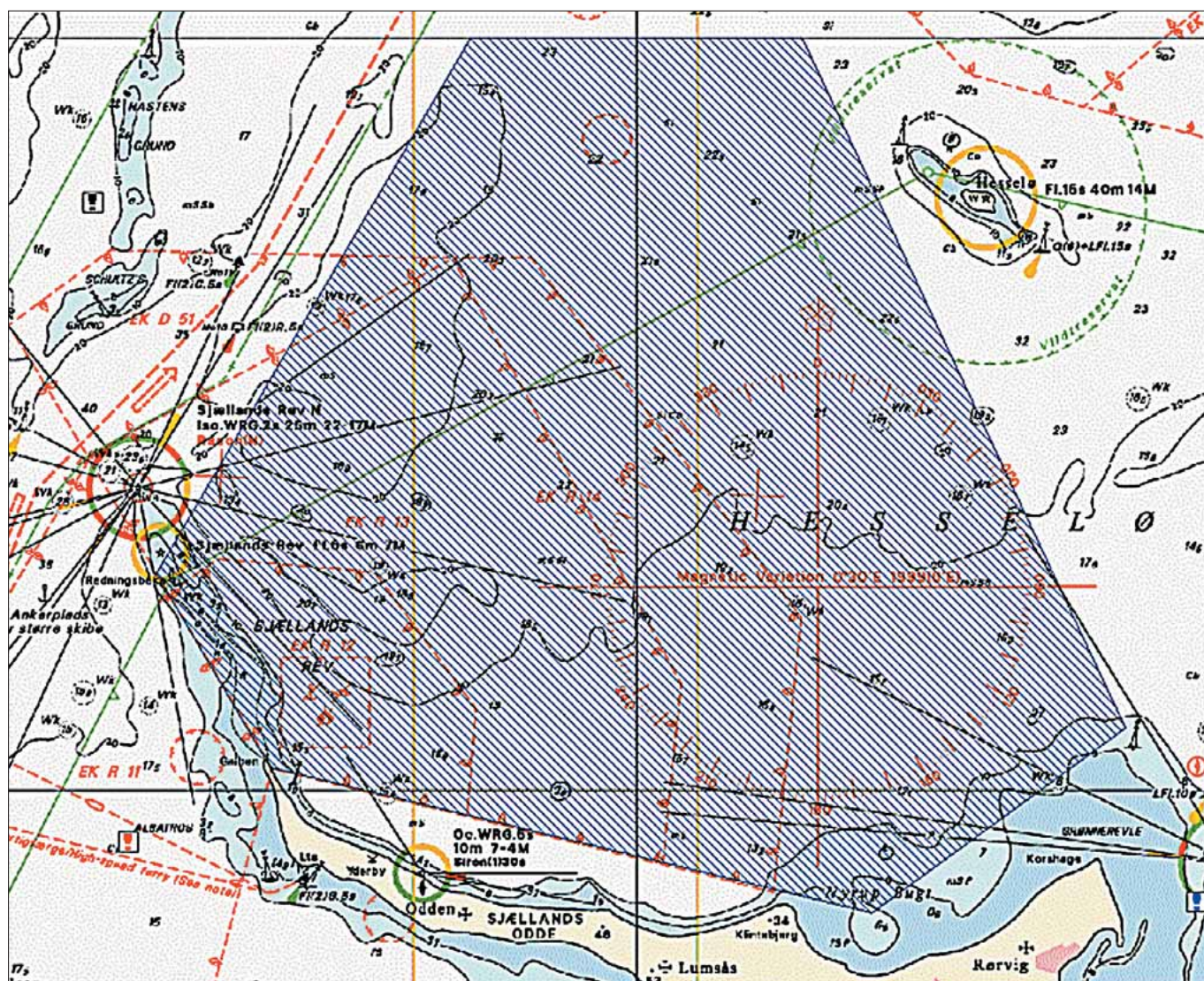
Udover danske enheder har såvel tyske som svenske missilbåde gennemført MULTEX i f.m. multinationale øvelser.

DANEXTAC 27 (MULTEX)

Konceptet er fremsendt til SOK, hvor det nu optræder som DANEXTAC 27 (MULTEX). Der sker en stadig udvikling af konceptet, og seneste skud på

stammen er anvendelse af Artillerikursus Sjællands Odde ildledning til at simulere missilradar ved at belyse og låse på enheden i f.m. droneangreb. Tillige arbejdes på mulighederne for at få kamera i dronerne, så flyvehøjden kan reduceres, at graduere handlebanen til forskellige sværhedsgrader og slutteligt evt. at opbygge en søgænde drone.

Orlogskaptajn Mads Michaelsen,
NKASO



Kort over den nye handlebane

MOBA's Årlige Terrænkursus 18.-19. juni 2002

Efter et begivenhedsrigt forår med megen øvelsesaktivitet, var det blevet tid for MOBA's besætning at drage til Vordingborg (Kuldsbjerg terrænområde) 18. juni 2002, for at gennemføre det årlige terrænkursus.

Ikke altid fast, banet vej

MOBA ligger meget vægt på denne årligt tilbagevendende seance, da den normale øvelsesaktivitet til tider stiller store krav til besætningens kørerfærdigheder. Det sker fordi MOBA ikke altid opererer, hvor der er fast, banet vej.

Desuden kan der under øvelser blive vendt op og ned på dag og nat. Derfor er det særdeles vigtigt, at det enkelte besætningsmedlem er fuldt fortroligt med egne kørerevner og køretøjets formåen – også i områder uden asfalt. Det er i høj grad sikkerheden, som er i fokus under kurset, da forkert handling af køretøjet i værste fald kan forårsage personel- og materielskade.

Kamp om, hvem der skulle ud og køre først

Under et sådant kursus bliver nye besætningsmedlemmer omskolet, medens rutinerede besætningsmedlemmer får genopfrisket færdighederne. De biler, som besætningen skulle ud og køre i var af så forskellige fabrika-

ter som: Scania, Magius, MAN, Mercedes 1313 og GD.

Efter ankomst til øvelsesterrænet var der briefing om, hvorledes kurset ville blive afholdt, og de nye medarbejdere på MOBA blev orienteret om alle sikkerhedsfaktorerne, før de fik lov til at køre ud. Herefter fik kursisterne i hold, teorien om de enkelte biler, hvorefter der straks var kamp om, hvem der skulle ud og køre først.

Alle startede forsigtigt i terrænet, som hovedsagelig bestod af hård, tør jord med enkelte store vandhuller.

I hver af bilerne var mindst 2 personer for gensidig assistance. Visse steder krævede det yderst gode kørerevner for at forcere specielle bakker og vandhuller. Kørerne fik langsomt opbygget en selvtillid til egne kørerevner, og opnåede samtidigt stort kendskab til bilernes muligheder og begrænsninger.

Dog blev selvtilliden et par enkelte gange for stor – og enkelte biler måtte derfor bjærges op af mudderhuller

af MOBA's bjærgningskøretøj. Chefens GD havde mange set frem til at få lov til at køre i. Det fik de og sjældent har en bil set så beskidt ud.

Fælles spisning i terrænet

Kørsel i terrænet sluttede kl. 1930, hvorefter der var fælles spisning i terrænet på årets hidtil varmeste dag.

Dagen efter havde et regnvejr om natten omdannet en del af terrænet til noget der måtte undgås af alt andet end bæltekøretøjer og helikoptere. MOBA har gode terrængående lastbiler, men ingen bæltekøretøjer.

Sidst på formiddagen førtes alle terrænkøretøjerne forbi den stedlige vaskoplads for "de-mudding". For meget mudder ville svine på de sydsjællandske landeveje og forøge risikoen for bremsesvigt for andre vejfarende ud over det acceptable.

Ved middagstid sluttede kurset, og MOBA drog hjem mod Flådestation Korsør til en velfortjent sommerferie – alle med store kørselserfaringer rigere på næsten alle søværnets terrængående køretøjer.

MOBA takker garagemesteren ved flådestationen og hans medarbejdere for et vel gennemført kursus.

MOBA



Hele holdet opstillet



Terraingående biler



Terraingående biler



Terraingående biler

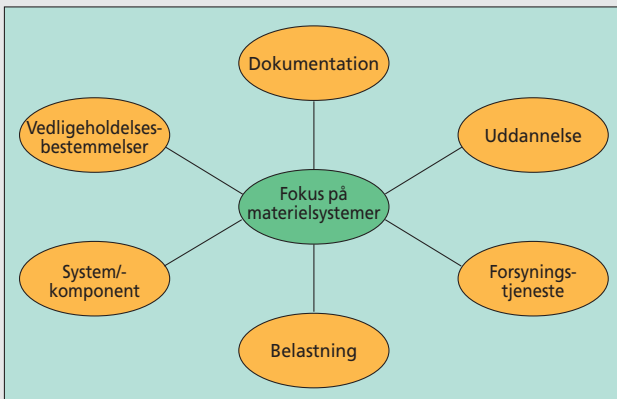
Fokus på "syge" materielsystemer

Hvor ofte har vi ikke været til søs og deltaget i øvelser eller operationer hvor materiellet af en eller anden årsag svigter, og der derved mistes vigtig øvelsestid og operativ formåen. Teknikeren kommer op til chefen og melder "radaren er nede igen". Der er samme årsag som sidst." Denne situation er ikke ukendt for hverken teknikere eller operative officerer ombord i de sejlene enheder.

Materielkommandoens kannibaliseringsoversigt

Ved Søværnets Materielkommandos Centralledelse kommer ovennævnte situation til udtryk i enhedernes "DANOPDEF-meldinger". Samtidig vil et "sygt" materielsystem ofte være ramt hårdt på reservedelspungen, så formentlig vil det ofte fremgå af materielkommandoens kannibaliseringsoversigt.

Ved at foretage analyser på data fra henholdsvis DANOPDEF-meldingerne og kannibaliseringsoversigterne har Søværnets Materielkommando konstateret, at visse materielsystemer er hyppigere ramt end andre. Dermed lægges store belastninger på flådestationernes ressourcer og samtidigt er det naturligvis til tider vanskeligt at opretholde det fastsatte beredskab. – Og hvad næsten værre er: Besætningernes tiltro til enhedernes formåen rystes – af gode grunde.



– undersøges koordineret, struktureret og indgående!

Søværnets Materielkommando Centralledelse iværksatte derfor medio 2001 udarbejdelse af et analyseværktøj.

Værktøjet skal sikre, at et materielsystem undersøges koordineret, struktureret og indgående inden en aktivitet iværksættes for udbedring af en eller flere fejl.

Værktøjet omfatter behandling en række af områder, som kan ses på fig. 1.

Eksempelvis kan et system være forkert installeret eller måske er forudsætningerne for, hvordan det er

installeret, ændrede resulterende i nye vedligeholdelsesbehov. En system kan også være slidt op eller monteret med "svage" komponenter – eller der er problemer omkring indkøb og levering af reservedele. Endelig kan det være, at det personel, som skal reparere eller betjene et ofte komplekst system, simpelt hen ikke er uddannet godt nok.

Det måles om "patienten" er i bedring

På baggrund af en fælles prioritering mellem Søværnets Operative Kommando, Søværnets Materielkommando og Eskadren udpeges nu et "sygt" materielsystem med Søværnets Materielkommando som koordinerende myndighed. Efter udpegningen iværksættes indsamling af data. Fejl identificeres og der udarbejdes en handleplan. Søværnets Materielkommando, DD2 følger processen tæt og der indsamles løbende de nødvendige oplysninger og data for at tilvejebringe det bedst mulige analysegrundlag. Efterfølgende monitoreres systemet og det måles om "patienten" er i bedring. Resultater og nye oplysninger kommunikerer til brugerne og alle informationer samles i et erfaringsarkiv, som gøres tilgængeligt for alle parter.

Som det kan ses af fig. rækker dele af analysen ud over Søværnets Materielkommando Centralledelses myndighedsområde, idet blandt andet uddannelse er en vigtig forudsætning for korrekt anvendelse, og dermed den optimale udnyttelse af et givet materielsystem. Centralledelsen vil søge at forankre anvendelsen af denne diagnoseproces i Søværnet ved anvendelse en projektorienteret arbejdsform, som kan målrettes mod løsning af sådanne problemer.

Yderst interessante observationer

Det første materielsystem, som underkastes en analyse er TRS 3D radaren i FLYVEFISKEN-klassen. Analyse af radaren blev iværksat primo 2002 og er kommet godt i gang, og der er iværksat aktiviteter inden for alle områder vist på fig. 1. Samtidigt er der startet en tilsvarende diagnoseproces op rettet mod inspektionsskibenes radarsystem AWS6. Der er allerede nu indsamlet et antal yderst interessante observationer. Disse skal nu omsættes i en rapport, hvorefter – for at blive i lægefagligt sprog – de nødvendige profylaktiske (forebyggende – Red.) tiltag kan iværksættes.

Søværnets Materielkommando forventer med dette nye initiativ – målrettet og sammen med brugerne – at kunne fokusere og koncentrere indsatsen mod de mest belastede materielsystemer til gavn og glæde for alle.

Målsætningen er, at "patienten" ikke blot skal symptombehandles, men helbredes en gang for alle, således at tilbagefald og anden svagelighed undgås. SMK

Søværnets Flyvetjene

Den 29. april 1977 – for 25 år siden – blev Søværnets Flyvetjeneste (SVF) oprettet som en niveau III myndighed under Søværnets Operative Kommando. I den anledning blev der afholdt en reception, i flyvetjenestens bygninger på Flyvestation Værløse 29. april 2002.

Under receptionen talte Chefen for Søværnets Operative Kommando, nuværende viceadmiral Tim Sloth Jørgensen, Chefen for Søværnets Flyvetjeneste, kommandørkaptajn K. Rasch. Larsen (RAS) samt Søværnets historiske konsulent, overarkivar H.C. Bjerg. Det fremgik af talerne blandt andet: HANS HEDTOFT-forliset januar 1959,



Chefen for Søværnets Operative Kommando, Tim Sloth Jørgensen og Søværnets historiske konsulent, H.C. Bjerg

satte skub i overvejelserne vedrørende etablering af en ordning, der mindede meget om den ordning, der var gældende for Søværnets Flyvevæsen i mellemkrigsårene, hvor der var placeret pontonfly på de danske inspektionsskibe ved Grønland og Færøerne.

Kombinationen af fly og skibe viste sig dengang at være perfekt, eftersom det afgørende udvidede inspek-



Chefen for SVF

tionsskibenes kapacitet og aktionsradius.

Helikopteren – en glemt konstruktion!

Muligheden bød sig med helikopteren – en glemt konstruktion, som verdenskrigen havde hentet frem, og som fik sit virkelige militære gennembrud i forbindelse med Koreakrigen.

I 1960 begyndte disse overvejelser i Søværnet, og i løbet af 1961 blev de første søofficerer uddannet i Pensacola i USA som helikopterpiloter. 1. februar 1962 – for 40 år siden – kunne den nyetablerede Søværnets Flyvetjeneste starte i Aalborg som en "Flight" under Flyvevåbnets Eskadrille 722.

En funktion var efter cirka 20 år blevet genoplivet i Søværnet – en funktion, der havde været indstillet siden Anden Verdenskrig kom til de Nordatlantiske områder.

Helikopterne, der anskaffedes, var den franske ALOUETTE, der viste sig som et velegnet instrument til løsning af de opgaver, som forestod. Den blev først udfaset 20 år efter, i 1982, og erstattet af de nuværende LYNX,

som har vist sig at kunne endnu mere end sin forgænger.

Vi har ikke gjort det alene

For 25 år siden blev Søværnets Flyvetjeneste oprettet, som en selvstændig niveau 3 myndighed under Søværnets Operative Kommando – selv om man fortsatte med teknisk at samarbejde med Flyvevåbnet. Chefen fra den gang – B.E. Carlsen (BEC) – var tilstede ved receptionen. Ligeledes var den første chef fra den gang hvor SVF blev oprettet under Flyvevåbnet i 1961 – S.A.K. Nielsen (SAK) – tilstede under receptionen.

Den nuværende chef sagde blandt andet: "Vi mener i Søværnets Flyvetjeneste at have opnået og udrettet utroligt meget i det danske forsvar i de forgangne år, men erkender samtidigt, at vi ikke har gjort det alene. Uden husly, teknisk assistance og udlån af nogle fantastisk dygtige flyteknikere, havde vi aldrig kunnet gennemføre det. Der skal derfor ved denne lejlighed lyde en stor tak til Flyvestation Værløse, Flyvemateriel Kommando og Hovedværkstedet Værløse for hjælpen og et godt samarbejde over årene.

Flyhistorisk Museum

I forbindelse med planlægningen af receptionen, kunne det ikke undgå



Lidt yngre besøgende

stes 25 års jubilæum



Ældre besøgende

Nedlægges i 2003 – opgaverne fortsat de samme

Det seneste forsvarsforlig har som bekendt medført, at Søværnets Flyvetjeneste nedlægges i 2003, og fortsætter under andre forhold i Karup. Opgaverne er dog fortsat de samme. Det bærende i ideen omkring Søværnets Flyvetjeneste har været den tætte kommando- og personelmæssige tilknytning til Søværnet. Det må dog være rimeligt at stille spørgsmålstegn ved om denne sammenhæng vil kunne opretholdes under de nye for-

at vi kom til at dykke ned i SVF historie. Jeg skal derfor rette en særlig tak til Flyhistorisk Museum i Helsingør dets ledelse, frivillige hjælpere og især Toni Mygdahl for et enestående samarbejde, hvilket blandt andet muliggjorde at det første fly i Søværnet – Glenten – kunne være tilstede i dag, side om side med det sidste nye skud på stammen – LYNX mk. 90B – oven i købet den første dansk byggede af typen. Ligeledes en tak til H.C. Bjerg for hans beretning om Søværnets flyvende historie”

Uddannede søfolk virker som helikopterpiloter

H.C. Bjerg berettede blandt andet: ”Som det fremgår af denne lille redagørelse, er der en række andre jubilæer, der kunne mindes i år; 90 års – for det første fly i søværnet – ”Glenten”, 40 års – for SVF oprettelse og ikke mindst 25 året for Søværnets Flyvetjenestes kommandomyndigheds betegnelse.

I de 40 år, som flyvetjenesten har været på vingerne, er der blevet uddannet søflyvere. Beslutningen i 1961 om at etablere en flyfunktion i en symbiotisk og tæt forbindelse med inspektionsskibene har til fulde vist sin rigtighed. Ligeså har beslutningen om, at det skulle være uddannede søfolk, der skulle virke som helikopterpiloter, vist sig at være.

Søflyvernes hverdag har været barsk,



Tamburkorpset muciserer

spændende, men også farefuld, og desværre har man ikke været forskånet for uheld. Mange dramatiske redningsaktioner er blevet gennemført, ingen nævnt ingen glemt, hvor søflyverne og helikopternes besætninger har befundet sig i livsfarlige situationer, men hvor det hele har kunnet lade sig gøre, fordi materiellet og personalet på de tilknyttede skibe fungerede optimalt.

Der er tale om en indsats gennem mange år, som desværre nok ikke er så kendt i den danske befolkning. En kendsgerning er det dog, at aktioner, udført af helikopter-besætninger, to gange har udløst den eftertragtede Tordenskioldspris, der kun i alt er uddelt fire gange.”

hold, men vi der er tilknyttet Søværnets Flyvetjeneste vil inderligt håbe det – for opgavernes skyld. De vil fortsat være der, og skal udføres optimalt.

Med disse ord vil vi takke for deltagelsen og interessen for Søværnets Flyvetjenestes 90 års, 40 års og 25 års jubilæum for marinevingerne, takke vores samarbejdspartnere for deres indsats og endeligt udtrykke håbet om, at Fortiden må vise sig fremtiden værdig

Søværnets Flyvetjeneste

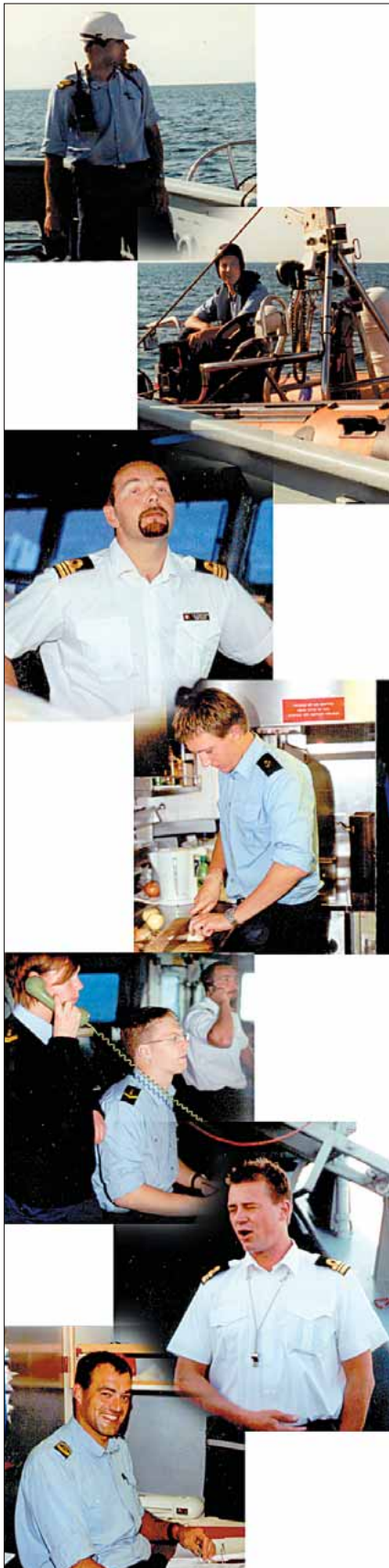


Foto: Henrik Wallstrøm

Af og til skal der være tid til at også personellet i Søværnets Operative Kommando med et velfærdsarrangement – kan komme ud at sejle for at opleve lidt af det staben er der for – skibene. Her er en munter beretning om en sejlads med missilfartøjet SKADEN, der fandt sted 5. august 2002 skrevet af oversergent Henrik Wallstrøm, Materiel- og Informatikafdelingen.

6000 hestekræfter på "cykelkæden"

Havet – det våde, blå derude øst for Århus – kan bruges til andet end at gå langs med. Det gik op for adskillige denne dejlige mandag formiddag. For – herligt solskin, perfekt temperatur og velsmurt skibsmaskineri dannede mandag d. 5. august rammen for et velfærdsarrangement for 16 personer fra forskellige afdelinger og sektioner fra Søværnets Operative Kommando ombord i missilfartøjet SKADEN. Medens kaffen blev indtaget i sergentmessens, viste oversergent Kresten Mousten hvordan redningsvesten skulle anlægges, hvis det utænkelige skulle ske – at fartøjet skulle forlades.

Efter veloverstået havnemanøvre samledes selskabet på agterdækket, hvor en særdeles veloplagt næstkommanderende – kaptajnlejtant Jesper Rasmussen – orienterede om dagens program, som bød på en del "action" for gæsterne. Samtidigt blev der med en dyb motorbrummen, koblet 6000 hestekræfter på "cykelkæden" og turbinen fik SKADEN til at skyde gennem vandet som et sultent, strømflinet rovdyr. Den accelererende vind og den bedre og bedre fart fik fornemmelsen af at være på en speedbåd, til at præsentere sig som kriller ned af rygøjlen på de fleste. Vi samledes omkring Sea Sparrow containerne, hvor små salt- og vandpartikler dansede lystigt om gæsternes ansig-

ter, da farten efterhånden nærmede sig 25 knob for fuld skrue ud i Århus Bugt.

"Så får den sgu' lige noget "øre" ", bemærkede en gæst og smilede anerkendende og imponeret mod hækbølgen, som lå højt som en stor ulden dyne lige bag flagspil agter.

Det nye Command-Control-Communication system (C3)

Så startede dagens rundvisninger rundt i fartøjet, mens værnepligtig kok Rune Pettersson gik i gang med løg til Beuf Stroganoff og oversergent Kresten Mousten – fartøjets dæks- og proviantregnskabsfører og banjermeister satte besætningen i gang med dagens arbejder.

Ude i forskibet fik gæsterne bl.a. lejlighed til at "stå på taget af en Folkevogn med 50 km/t" – dvs. en tur på fordækket med anlagt vest og sikkerhedsline medens SKADEN gjorde 25 knob. Få minutter senere var Mousten atter i aktion på agterdækket sammen med Næstkommanderende for at klargøre til gummibådssejlads for gæsterne. Imens var der tid til at få en snak med enkelte blandt personellet ombord.

Da jeg som overkonstabel engang under PETER TORDENSKIOLD's deployering i Adriaterhavet i 1993 og 1994 havde en funktion som "våben-tracker" i O-rummet, var det naturligt for mig lige at stikke hovedet i al teknikken og få nogle nye inputs. Der er meget, som har ændret sig siden da. C3 er blevet et overordnet styresystem for det meste af det operative "teknik". For de fleste ombord fremgik det blandt andet, at arbejdsglæden ved Command-Control-Communication system (C3) ikke altid er til at få øje på. Der er tilsyneladende funktionsproblemer et stykke hen ad vejen. Således arbejder visse vitale systemer for langsomt i situationer, hvor det er langt fra hensigtsmæssigt. Men der arbejdes intenst ombord for at få problemerne klaret i samarbejde med Søværnets Materielkommando.

det blå derude!

“Make my day!”

Efter gummibådssejladsen kom der endnu et spændende moment. Næstkommanderende demonstrerede Neuhausen Pistol M/49 og den nye Karabin M/96. Herefter var der mulighed for gæsterne for at afprøve håndvåbenenes skydeegenskaber under målskydning efter en udlagt dunk i vandet. Det gamle Clint Eastwood/Dirty Harry motto: "Hey punk (- dunk).make my day!" levede fuldt op til gæsternes skydefærdigheder. Selv for de uøvede skydegæster, var det at lave en "amerikansk afladning" mod målet en forholdsvis simpel ting at foretage med den nye karabin. Den nye karabin viste sig at være et rigtig godt "dame"-gevær. Alene betjeningen af den nye karabin sker uden fare for i ladebetjeningen/bevægelsen at få en blå, dunkende tommelfingernegl med et efterfølgende hyl af smerte (som ved det udfasede Garand-gevær). Samtidig også uden at skulle hive et tungtgående, slidt bundstykke tilbage med en kroget pegefinger/kanten af håndfladen for at foretage ladebevægelse (som ved det snart udfasede Gevær M/75). Så betjeningskonklusionen er kort og godt: Let at betjene, let i vægt og praktisk i størrelse. Sammenlignet med Gevær M/75 er Karabin M/96 som at stige ud af en hedengangen østtysk "Trabant" og sætte sig over i en "BMW-sportsvogn" rent funktionelt.

SKADEN anløb Århus lige efter kl. 12 og alle var enige om, at det havde været en rigtig god tur med mange gode eksempler på, hvordan man har det ude i de grå enheder på havet. Tak til besætningen på SKADEN for stor entusiasme og et vellykket arrangement. ■



Fotocollage: Red.

Flagskifte på Hans Ø

Af Kadet Nanna Flensborg, Søværnets Officersskole

Som kadet på Søværnets Officersskole skal man ovenpå to års hektisk skolegang og en veloverstået eksamen som skibsfører ud og have luft under vingerne og saltsprøjt i håret. Dette gøres ved at kadetterne kommer på et tremåneders togt, det såkaldte NAO-togt, der dels skal give os praktisk erfaring med forskellige skibstyper og opgaver, dels skal forberede kadetterne på det afsluttende togt, der fører til udnævnelsen til premierløjtnant. I løbet af de tre måneder er kadetterne tilkommanderet tre forskellige enheder, så man får et bredt kendskab til de forskellige eskadrer, deres enheder og opgaver.

Påmønstring på VÆDDEREN

Det var således to meget spændte kadetter, der sammen med vores to kolleger fra skolens tekniske linje stod på kajen i Grønnedal og så VÆDDEREN lægge til. Her skulle vi tilbringe det



Mindesten for grundlæggeren af Thule, Polarforskeren Knud Rasmussen. I baggrunden ses Dundasfjeldet.

meste af august måned, men med hvilke opgaver? Ville det blive fiskeriinspektion i Danmark Strædet, eller ville vi komme til at sejle på Grønlands Vestkyst?

VÆDDERENS opgaver

Da vi efterfølgende var til samtale med skibschefen, fandt vi ud af, at vi i den grad havde vundet i lotteriet. Ski-

bets opgave var først at sejle op til Carey Øerne, der ligger vest for Thule, hvor vi skulle ilandsætte en varde, flagstang og andre remedier, så inspektionskutteren TULUGAQ senere kunne udføre det egentlige flagskifte på Isbjørneø. Dernæst skulle vi efter anløb af Pituffik (Thule Air Base) forlægge yderligere nordover, og foretage flagskifte på Hans Ø, der ligger i Kennedy Kanal, og om muligt fortsætte længere nordover – til vi ikke kunne komme længere.

Forlægning nordover

Vi blev rigtig godt modtaget på VÆDDEREN, som kadet er man tilknyttet officersmessen, og det var dejligt at se et par kendte ansigter her, folk man havde kendt som lærere eller kadetter på Søværnets Officersskole.

Vi blev tilknyttet hver vores vagtchef, som vi går på siden af, og som skal fungere som vores tutor mens vi er ombord, dvs. varetage undervisningen i praktisk sejlads, der egentlig er en form for on-the-job-training. Kadetten går vagten, varetager navigation og sejladsplanlægning, og vagt-



Varden hoistes til Isbjørneø. Samme metode blev anvendt på Hans Ø.

chefen er så bagstopper og griber ind før eventuelle fejltagelser får materielle konsekvenser, ligesom der løbende bliver givet gode råd om dette og hint, lige fra ankringsmanøvre til brug af stabiliseringsfinner. De første par vagter var meget udramatiske, eftersom vi lå i forlægning, 800 sømil mere eller mindre ligeud efter næsen, med meget lidt trafik. Men det gav en fin mulighed for lige at finde sine ben igen.

Ankomst til Isbjørneø

Vi ankom til Carey Øerne d. 8. august, og øerne havde været synlige i horisonten lige siden tidlig morgen, så op ad formiddagen bredte der sig en spændt stemning ombord. Og først på eftermiddagen gik det løs. Gummibåden blev sat, og første bølge blev sejlet ind til Isbjørneø. De medbragte flagstang, cement, stålwire og de øvrige remedier der er nødvendige for at Dannebrog kan vaje også i disse vildsomme egne. Fra landingsstedet er der en klatretur på 400 m op til punktet, hvor flagstangen står, 169 meter over havet. Nogle steder skal man forcere næsten lodrette klippeflader, hvor der heldigvis er en venlig sjæl fra et tidligere år der har udspændt et knudetov. Problemet op-

står, når man ikke kun skal op, men også skal medbringe en flagstang på 8 meter. Løsningen blev at binde hver ende af flagstangen om skulderen på en mand, og så måtte de ellers holde samme tempo op. Heldigvis blev de tungeste ting, som cementen og den varde, der skulle opstilles, fløjet ind af skibets Lynx-helikopter.

Men op kom vi som sagt, og sikken en udsigt. Man kunne kigge ned på VÆDDEREN, der lå og så meget lille ud i den vældige grønlandske natur. Man fornemmer meget tydeligt, at menneskene kun er gæster heroppe. De egentlige beboere er dyrene, sæler, hvaler, isbjørne og fugle. Fugle i tusindtal, lomvier, tejster, gæs, alke. De var meget nysgerrige, og skulle alle sammen lige hen og tage os i øjesyn. Man bliver ret imponeret, når man sidder i en gummibåd med en fart på 25 knob, og bliver overhalet af en ganske ubesværet mallebuk.

Øerne er forbavsende frodige, når man tager deres meget nordlige position i betragtning. Meget mos og græs, og småbitte blomster. Og overalt en markant lugt af fisk, der fortalte, at frodigheden skyldtes de mange fugle, og især deres efterladenskaber. Selve flagskiftet skulle inspektionskutteren TULUGAQ som nævnt stå



Kort over Vest-Grønland.

for. VÆDDEREN var i den forbindelse egentligt kun transportør af de genstande, TULUGAQ ikke selv var i stand til at få bragt til Isbjørneø.

Besøg på Thule Air Base

VÆDDEREN ankom til Thule Air Base tidligt fredag den 9. august. Meget kan man sige om stedet, men det må være meget effektivt, for kønt eller hyggeligt er det ikke. Det skyldes til dels permafrosten, der gør det meget vanskeligt at grave noget ned i jorden, så alle rør og ledninger ligger over jorden. Permafrosten gør også, at alle bygninger skal isoleres fra undergrunden, enten ved at hæve dem over jorden, eller lede store rør til ventilation ned under bygningen, således at jorden ikke opvarmes og begynder at skride. De havde oplevet at enkelte af deres hangarer ikke længere kunne bruges, da gulvet ikke længere var plant.



Flaget er hejst på Hans Ø.



Plaketten der fortæller om VÆDDEREN besøg på Hans Ø. Skibschef KK P. E. Nielsen spejles i overfladen.

Det faktum at alle bygninger skal kunne holde til de ekstreme vejrforhold deroppe gør også, at selv beboelsesblokkene mangler "hjemlig charme", ligesom det nærmest totale fravær af planter på basen gør det til lidt af et månelandskab. Men vi blev meget godt modtaget af personalet, officersmessen var lørdag inviteret på middag i "Top of the World Club", mandsskabsklubben på basen. Der var i det hele taget rige muligheder for adspredelser på basen, tre spisesteder i varierende prisklasser, et stort motionscenter, internetcafé osv.

Der var også arrangeret busture rundt til de øvrige seværdigheder omkring basen, Dundasfjeldet og den gamle inuitboplads, der blev nedlagt, da basen blev etableret. Det var betryggende at se, at lige så snart man kom bare lidt væk fra basen, begyndte der at være mere liv, grønt rundt omkring og en enkelt snehare eller to. Søndag var enkelte medlemmer af officersmessen sågar oppe på Dundas og spille golf, det kostede en del bolde, men det lød til at have været sjovt.

Hans Ø

13. august nåede vi endelig op til Hans Ø, der ligger i Kennedy Kanal. Turen frem til Hans Ø var præget af meget skiftende stemninger, fra høj optimisme, når sejladsen i isen gik godt, til pessimisme, når isen gjorde, at vi ikke kom mere end fire sømil frem på en halv time. Hvis isen lukkede helt til, ville vi være nødt til at vende om, og det ville være så ærgerligt, når vi var

nået så langt. Men frem kom vi. Og her skulle vi selv stå for flagskiftet. Alt materiel skulle denne gang flyves ind til øen, da den eneste landingsplads for gummibåd var på øens nordlige ende, og flagstang og varde skulle placeres på øens sydøstlige hjørne, der også er det højeste punkt på øen. Det var derfor begrænset, hvor man-



Kort over det smalle farvand mellem Grønland og Canada. Hans Ø ligger i Kennedy Kanalen ca. midtvejs mellem de to lande.

ge fra besætningen, der ville få mulighed for at komme ind på øen, og bagefter kunne sige, at man havde stået på verdens top og nyde udsigten. Det blev derfor besluttet, at der var mulighed for tre velfærdsture, hver med fem personer, så der var i alt 15 pladser, der blev fordelt blandt besætningen ved lodtrækning. Der var mange, der fik tilbudt både to og tre vagter for deres plads.

Jeg kan ud fra personlig erfaring fortælle, at udsigten er mageløs. Men øen er meget øde i forhold til Isbjørneø, den er egentlig bare en kæmpe stor sten. Ingen planter, ingen dyr. Til gengæld var der masser af beviser på, at vi ikke var de eneste, der havde fået ideen om at komme så langt mod nord.

Der var to varde, og to flagstænger, en hvor flaget var fuldstændig forsvundet, og en hvor der var en ganske tynd strimmel flag tilbage helt inde ved flagstangen. Nede blandt stenene i varderne lå der masser af flasker, glas osv. med dokumenter, der oplyste om tidligere besøg på øen.

Først fløj man et "varde-team" ind på øen, bestående af fire personer, der straks gik i gang med at opsætte den nye flagstang og placere den medbragte varde. De to skilte fra den gamle flagstang der berettede om flagskiftet i 1988 ved inspektionsskutteren TULUGAQ, og flagskiftet i 1995 ved den danske forbindelsesofficer på Thule Air Base blev sat op på varden sammen med skiltet for VÆDDEREN flagskifte. Da varde-teamet således kunne melde alt klart, blev Chefen for VÆDDEREN fløjet ind til Hans Ø. Efter en kort motivering for vores tilstedeværelse på øen, beordrede Chefen flaget sat, så kl. 2210 (0310 dansk tid) vajede et splinternyt orlogsflag over Hans Ø, og markerede øens tilhørsforhold til Det danske Rige.

- Og længere nordpå...

Efter Hans Ø var issituationen så gunstig, at det blev besluttet at forsøge at trænge endnu længere op mod nord, og forsøge at slå rekorden som det inspektionsskib, der har været længst mod nord. Så vi pressede på, og kom således til Joe Ø 14. august, og fortsatte yderligere mod nord, og nåede således positionen 81° 31' 59 N - 063° 35' 00 W, den nordligste position noget dansk inspektionsskib i nyere tid har nået. Efterfølgende nåede helikopteren også over 82° N, og var nede på Hall Land og besøge polarforskeren Halls grav.

Man har ofte selv en fornemmelse af at være opdagelsesrejsende, når man færdes i Grønland, men aldrig mere end heroppe så langt mod nord. Og så er her fantastisk smukt, så vi vil meget gerne vende tilbage. ■

Marinehjemmeværn i 50 år

En bog anmeldelse af viceadmiral Knud E.J. Borck.

I 2002 har Danmark haft et Marinehjemmeværn i et halvt århundrede. Det runde jubilæum er blevet markeret med kongelig deltagelse og i øvrigt fejret, som det fortjener.

I anledning af fødselsdagen og med støtte fra flere fonde og legater har Marinehjemmeværnet ladet udgive en bog om sig selv med titlen "Marinehjemmeværnet 50 år 1952-2002", Både den begivenhed, den markerer, og bogen i sig selv er usædvanlig.

De læsere, der søger en systematisk, udtømmende og stramt struktureret gennemgang af Marinehjemmeværnets historie, dets folkelige og politiske rationale og dets organisatoriske, operative og økonomiske vilkår med tilhørende statistisk materiale vil formentligt næppe få deres lyst helt stillet ved læsning af denne bog. Det har helt klart ikke været bogens primære sigte, og for dem vil det måske hjælpe at læse den sammen med "Marinehjemmeværnet 1952-1992", der blev udgivet til fødselsdagen for 10 år siden.

Snarere er det derimod hensigten med "Marinehjemmeværnet 50 år" at give læserne en beretning om markante begivenheder og træk i udviklingen, der sammen med den mentale baggage, der udgør Marinehjemmeværnets tankegods, danner baggrund for dets første 50 år.

Efter forord af Forsvarsministeren, af Hjemmeværnsledelsen, af Chefen for Søværnets Operative Kommando, viceadmiral Tim Sloth Jørgensen og af Marinehjemmeværnsinspektøren er stoffet disponeret med bogens første fjerdedel forbeholdt konkrete tildragelser og tematiske beskrivelser af Marinehjemmeværnets forhold til



omverdenen og dets distriktsstruktur. Her findes også en oversigt over Marinehjemmeværnets forskellige fartøjstyper gennem tiderne. Bogens resterende og største del er helliget beskrivelser af Marinehjemmeværnets lokale enheders - Flotillernes - oprindelse, historie og nuværende situation. Med få undtagelser er de enkelte afsnits forfattere ikke navngivet.

I et halvt århundrede kan man komme vidt omkring. Det gør man også i "Marinehjemmeværnet 50 år". Tildragelser til søs beskrives ganske levende og inkluderer bl.a. "Slaget ved Gedser" i 1980 som, om end ubehageligt for de involverede, heldigvis alene

syntes at være en østtysk ministrygers chikane af MHV 94. Her fortæles også om undsætning af et nødstedt vikingskib i 1998 og om hjælp til to heste, der ufrivilligt var stukket til søs i 1977. Måske mindre opsigtsvækkende, men for Marinehjemmeværnets raison d'être ikke mindre vigtige, er beskrivelserne af relationerne til og samarbejdet med Søværnet, Marinehjemmeværnets uddannelser og dets plads i totalforsvars ramme. Selvom det medvirker til at understrege dansk forsvars naturlige plads i alliance ramme, virker det ejendommeligt, at man har valgt at bringe Marinehjemmeværnets operative rolle på engelsk i denne meget

danske bog om denne meget danske fødselar.

De mange beretninger om marinehjemmeværnsflotillernes oprindelse, omorganisering, smertelige nedlæggelse og i enkelte tilfælde glædelige genopstandelse er ganske ujævn læsning, utvivlsomt præget af mange forskellige forfattere med hver sin stil og med rod i hvert sit lokale samfund og miljø. Det kan måske siges at være en stilistisk ufuldkommenhed, men i denne sammenhæng synes den ikke at skade, for fremstillingen spejler netop Marinehjemmeværnet i dets sammensætning af mennesker fra alle hjørner af det danske samfund, med mange forskellige uddannelser og professioner og med mange forskellige opfattelser af dette og hint. På mindst et punkt falder opfattelserne imidlertid sammen. Det gælder en stærk vilje til ved personlig indsats at medvirke til bevarelse af og om fornødent i en maritim ramme at være med til at værne det land og de værdier, vi som danske betragter som vores. Det gjaldt de første gaster med rødder i dansk søfart i allieret krigstjeneste og i modstandsbevægelsen herhjemme. Af disse første pionerer er kun få tilbage. Men det gælder også dagens marinehjemmeværnsmand og -kvinde, der helt tydeligt har både modtaget og forstået overleveringen fra deres forgængere. Det skinner klart igennem de forskellige tekstbidrag og fremstår som Marinehjemmeværnets fornemste bannermærke.

Gennem læsning af de mange flotiller beretninger, der i sagens natur må rumme en del fælles træk og derfor også gentagelser, føres læseren ved hånden fra den meget spæde ide-mæssige begyndelse endnu før 2. verdenskrig, hvor der var tanker om at etablere et frivilligt motorbåds-korps, der kunne samarbejde med et efter tredivernes forsvarsordninger meget beskedent Søværn; herfra til forholdene efterkrigen præget af generel knaphed, hvor man måtte låne sig frem til fartøjsmateriel, hvor faciliteterne i land var få og ofte ringe, og hvor de blåfarvede uniformer, når de blev våde, smittede af på folkene og hvad de havde på inden under; man måtte tåle skepsis fra Søværnets offi-

cerer og "moderværnets" generelle uvished om, hvortil man overhovedet ville bruge Marinehjemmeværnet. Der var i udpræget grad brug for pionerånd og for den såkaldte AKA metode – alle kan alt – både for at holde Marinehjemmeværnet i funktion og beredskab her og nu og for at bringe det videre ind i fremtiden. Det er der også i dag. Men nu nyder man generel anerkendelse både inden for og uden for Søværnet.

Flotillernes beretninger strejfer også besætningernes med tiden stedse mere systematiske og bedre uddannelser sammen med de "syvmileskridt", der er taget med hensyn til skibsmateriel. Selvom man oprindeligt var utilbøjelig til at anerkende operative opgaver i land som relevante for Marinehjemmeværnet, er også denne bastion faldet, og til bevogtning og nærforsvar af enheder i Søværnet er nu udstykket flotillepersonel. Man læser om et kammeratskab og sammenhold, der spiller en vigtig rolle, men også om enkelte interne spændinger mellem markante og stærke personligheder. Spændingerne var ikke altid konstruktive og befordrede ikke altid enighed og samarbejde.

Også flotillernes beretninger omtaler særlige aktiviteter. Stærkt deriblandt står flere omtaler af togterne i 1995 og -97 til de baltiske lande. Besøgene gjorde øjensynligt et stærkt indtryk på mange deltagende marinehjemmeværnsfolk.

Adskillige steder nævnes Marinehjemmeværnet som barn af modstandsbevægelsen. Selvom personificeret kontakt dertil af naturlige årsager efter hånden må være ganske sparsom, er modstandsbevægelsens paternitet stadig nærværende. Anvendte skibsnavne i Marinehjemmeværnet – f. eks. HOLGER DANSKE, BOP A og HVIDSTEN –, kontakt til nulevende medlemmer af modstandsbevægelsen og deltagelse i vagten og nedlæggelse af kranse i Mindelunden juleaften er tilbagevendende påmindelser om den alvor, der ligger bag tjenesten i Marinehjemmeværnet.

Måske har man villet gemme det bedste til sidst, for bagest i bogen finder man en kort beretning om Foreningen Kvindelige Marinere, senere Kvinde-

ligt Marinekorps. Kronologisk mening giver placeringen imidlertid ikke, al den stund den nævnte forening har en lidt længere historie end Marinehjemmeværnet.

Det er ikke så tydeligt, til hvilken målgruppe "Marinehjemmeværnet 50 år" retter sig. For indforståede er den en utvivlsomt ganske let læst fremstilling, der vil vække mange associationer og minder. For udenforstående vil mange betegnelser såsom "sødivision", "våbendivision", "kommandodivision" plus masser af forkortelser nok udgøre vanskeligt navigabelt farvand. Selvom kvalificeret gætteeri utvivlsomt vil hjælpe på vej, havde en ordliste og "oversættelse" af de anvendte forkortelser været et stort plus. Bogens billedmateriale er af varierende, men gennemgående god fotografisk kvalitet med en ikke overraskende forkærlighed for motiver med Marinehjemmeværnets sejlede enheder. Kun få fejl er sluppet gennem en åbenbart prisværdig og grundig korrektur.

"Marinehjemmeværnet 50 år" er en nydelig beretning om en livskraftig fødselar med en god historie. Nedskrevede beretninger om Marinehjemmeværnets lokale enheder er utvivlsomt vigtige at fastholde, ikke alene på fødselsdagen, men også for eftertiden. Dertil medvirker denne bog. Den vil interessere mange i Marinehjemmeværnet, hvor den sikkert vil udløse genkendelsens glæde. Andre vil kunne læse den med udbytte som vidnesbyrd om en enestående organisation bemandet med velmotiverede og kompetente mennesker.

Fødselaren klarer pynten i fineste form med god tilslutning og godt og moderne materiel. Danskerne kan være taknemmelige for og stolte af, at der imellem os fremdeles er et stort antal medborgere, der af egen drift ofrer engagement, tid og umage på at medvirke konstruktivt til løsning af vigtige samfundsmæssige opgaver. Nu har vi også en bog om dem gennem 50 år.

Marinehjemmeværnet 50 år 1952-2002
Flere forfattere. Redaktion: Jacob Wisby og Helle Kolding 302 sider; illustrationeret. ISBN 87-89191-37-4
Forlaget Visby & Wilkens 2002

APOSTELENS TOMMELFINGER



Inspektionsskibet INGOLF på Grønland. (Foto: Henrik Elbro)

9. august 1971 – et eksempel på søværnets virke på Grønland af Kommandørkaptajn Karsten P. Hansen, noget forkortet af Red.

Selskabet Danske Tordenskiold Venner har siden oktober 1972 uddelt Tordenskioldprisen til søofficerer, der har vist sig værdig til at modtage denne pris, der bærer søheltenes navn. Tordenskioldprisen er gennem de sidste 29 år blevet uddelt ni gange, og det er tanken her at redegøre for den operative opgave, der blev stillet af Grønlands Kommando til chefen for inspektionsskibet INGOLF i august 1971, og som medførte tildelingen af den første Tordenskioldpris året efter.

“Most if not all of the Navy's work goes on unseen”

Nærværende redegørelse vedrørende en helikopteroperation ved lokaliteten Apostelens Tømmelfinger i

Grønland den 9. august 1971 er blevet til på initiativ af kaptajn i Flyvevåbnet G. G. Thalsø-Madsen, der gjorde tjeneste i Søværnets Flyvetjeneste fra 1970 til 1976 og som ligeledes gjorde tjeneste som 2. tekniker i helikoptergruppe INGOLF fra den 5. juli og til han afløstes den 7. september 1971. Kaptajnens synspunkt og motivation er, at Søværnets arbejde sjældent ses af offentligheden, som dermed ikke får kendskab til det betydelige arbejde, der ofte udføres ved løsningen af en række civile og militære opgaver – eller som Churchill udtrykte det på et ministermøde i 1942: “Most if not all of the Navy's work goes on unseen”. Kildemateriale til artiklen vedrørende de militære operationer har været sparsomt, idet signallogge, operationsdagbøger og militære rapporter til den her beskrevne operation ikke ses bevaret, ligesom flere af hovedaktørerne er afdøde, således chef og næstkommanderende på inspektionsskibet tillige med chefen for Grønlands Kommando, dennes afdelingschef for operationer m.fl. Det er imidlertid

lykkedes at anvende interaktive samtaler med flere af de endnu levende aktører, herunder de tre vagtchefer, helikoptergruppelederen, intendanten og lederen af radiostationen samt helikoptergruppens anden tekniker, ligesom der foreligger skriftlige erindringer fra skibets reservelæge. Fra forsvarrets arkiver har overarkivar H. C. Bjerg fremskaffet inspektionsskibets skibsjournal og arkivalier fra Ministeriet for Grønland. Politimesteren i Grønland har venligst meddelt aktindsigt til såvel politirapporter tillige med de i sagens anledning udvekslede telegrammer, ligesom forsvarsattachéen ved ambassaden i Paris har fremskaffet rapporter om Club Alpine Francais' ekspedition til Apostelens Tømmelfinger. Danmarks Meteorologiske Institut har rekonstrueret vejr-oplysninger for Sydgrønland for første halvdel af august 1971, og kaptajn G.G. Thalsø-Madsen har genfundet lysbilleder, optaget under operationen, som hermed er stillet til rådighed for at illustrere redegørelsen. Han har tillige virket som praktisk

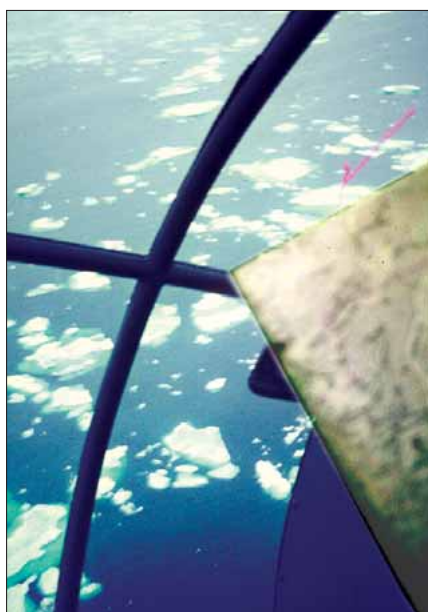
koordinator for projektet med at rekonstruere begivenhederne.

Inspektionsskibet INGOLF skulle forrette stations- og fiskeriinspektionstjeneste på Grønland i fire måneder og afgik 8 juni 1971 sammen med Kongeskibet DANNEBROG i Tronfølgerdeling 1/71 under kommando af kommandør A.O. Schulze i anledning af tronfølgerparrets rejse med kongeskibet til Færøerne.

Skibschefen

Chef for INGOLF var orlogskaptajn J.P. Bonde Petersen, som var en erfaren inspektionsskibschef og en fortrinlig pædagog på det praktiske område, idet hans tillid til og omsorg for sine folk i almindelighed og sine vagtchefer i særdeleshed var med til at udvikle disses viden og færdigheder hurtigt.

Fra 14. oktober 1970 til 23. maj 1980 havde han 9 chefsudkommandoer af i alt 33 måneders varighed skiftende med landtjeneste. Hertil kom i perioden yderligere tjeneste som kendtmand i kongeskibet under Hendes Majestæt Dronningens rejse til Grønland i 1975. Næstkommanderende i de sidste 3 måneder af togtet var orlogskaptajn Niels Holmelund, der blev tilkommanderet den 30. juni på Grønland. Holmelund var frømands-, kommunikations- og stabsuddannet, men havde ikke tidligere sejlet på



Isrecce ved Arsukfjorden den 25.-26. juni 1971 (Foto: Søværnets Flyvetjeneste)



Skibschefen, orlogskaptajn Bonde Petersen på Inspektionsskibet INGOLF, Grønland. (Foto: Gerner Thalsø-Madsen)

Grønland. Tredjekommanderende var premierløjtnant Henrik Elbro, der var søofficer fra klasse 1968, blev tilkommanderet 30. marts ved skibets ophold i Godthåb. Elbro var uddannet i antiubådskrigsførelse tillige med gennemgang af signalkursus og det forholdsvise nye navigations- og kampinformationskursus, og var således også uddannet som helikopterkontrolloffer.

De to øvrige taktiske søofficerer, var skibets signalofficer, premierløjtnant Palle Vagn Norit og premierløjtnant Knud Erik Madsen, der var artilleriofficerer. Begge var udnævnt i 1970 og efter afsluttet premierløjtnantskursus tilkommanderet INGOLF henholdsvis 3. marts i Grønnedal og 19. april i Sørvåg. De var således begge med til at sejle INGOLF til København via Færøerne, hvor der udførtes fiskeriinspektion fra 13. april til 10. maj. Herudover havde de kun den på grønlandstogtet oparbejdede vagtchefserfaring og farvandskendskab til de til tider vanskelige grønlandske farvande. Intendant og forsyningsofficer var premierløjtnant Søren Barth. Skibets læge var reservelæge Jesper Jespersen.

INGOLF'S helikopterbesætning

Herefter skal kort omtales bemandin-

gen af helikoptergruppe INGOLF. På dette tidspunkt, havde Søværnet anvendt Alouette-III helikopteren, som skibsbaseret helikopter, i cirka 8 år og med stedse stigende operationalitet. Mange forhold havde fundet deres afklaring, herunder at udstationeringsperioderne for helikopterpiloter – på grund af denne tjenestes særlige karakter – burde andrage ca. 6 ugers tilkommandering. Derfor blev INGOLF's helikoptergruppeleder premierløjtnant Willy Sørensen den 3. august, ved inspektionsskibets ophold ved Camp Lloyd i Søndre Strømfjord, afløst af kaptajnløjtnant Per Lorents Nielsen, premierløjtnant Karsten Palle Hansen. Seniorsergent II Niels-Erik Jakobsen afløste som flymaskinist, idet flyklar-melder (2. tekniker) forblev ombord. Helikoptergruppelederen, kaptajnløjtnant Per L. Nielsen var uddannet som skibsfører og havde gennemgået Søværnets Reserveofficersskole i 1965, senere signalofficersuddannet og havde tilendebragt den amerikanske flådes generelle marineflyveruddannelse i oktober 1968. Han havde efterfølgende fløjet Alouette-III i to år og ni måneder. Han havde fuld operativ status og havde på tidspunktet for ind-sættelsen i redningsaktionen ca. 1000 flyvetimer.

2. piloten, Premierløjtnant Karsten Palle Hansen (forf.) var søofficer fra

klasse 1967 og havde ligeledes modtaget sin uddannelse til marineflyver i den amerikanske flåde med afslutning i oktober 1970. Han havde netop erhvervet delvis operativ status på Alouette-III, efter ni måneders omskoling og operativ uddannelse, og manglede to togter, ét på Grønland og ét på Færøerne i at opnå fuld operativ status, d.v.s. helikoptergruppeleder. Han havde på dette tidspunkt 425 flyvetimer. Flymaskinisten, Seniorsergent N.E. Jakobsen havde gjort tjeneste i Eskadrille 722, Alouette flighten siden 1966. Han havde status som flymaskinist i august 1971 med 1131 flyvetimer.

2. teknikeren, Oversergent Gerner Gunner Thalsø-Madsen havde været i Flyvevåbnet i 7 år, udnævnt til sergent med speciale i helikoptere i august 1968, og havde status som flyklarmelder med 92 flyvetimer og var tillige helikoptergruppens fotograf.

Sejladsen mod Grønland

Inspektionsskibet eskorterede som tidligere nævnt kongeskibet, og nød godt af særdeles godt vejr, idet vinden efter Skagen var passeret endog drejede mod øst og således gav medvind. Fair Isle passeredes den 10. juni om aftenen og Thorshavn Red nåedes ét døgn senere, hvorpå der ankrede i Skålefjorden nordøst herfor. Efter et lørdagsophold på 18 timer udgik INGOLF af Trønfølgerdelingen, erstattet af HVIDBJØRNEN, og fortsatte mod Grønland i fremdeles godt vejr, idet man dog mødte et par døgnståge ved Kap Farvel, der passeredes den 15. juni. Tågen var medvirkende til – en passant – at gisset plads ved passage af Kap Farvel måtte flyttes 40 sømil mod vest.

Den næste måned, juli, var præget af et længerevarende besøg ombord på ikke mindre end 12 dage af Chefen for Grønlands Kommando, samt af yderligere tre prominente besøg.

Det første af disse, der påbegyndtes den 4. juli, var ankomsten af den daværende kronprinsesse og Prins Henrik, med det formål bl.a. at indvie Hans Egede kirken i det daværende Godthaab, på selve 250 års dagen for pastor Egedes ankomst til Godthåbsområdet.

Den 26. - 28. juli kom generalsekre-



Kortudsnit 1: INGOLF's rute til ekspeditionens lejr.

tæren for Europarådet med ledsagere på et længere besøg og to dage efter, at modtage endnu et prominent besøg ombord, nemlig Folketingets præsidium.

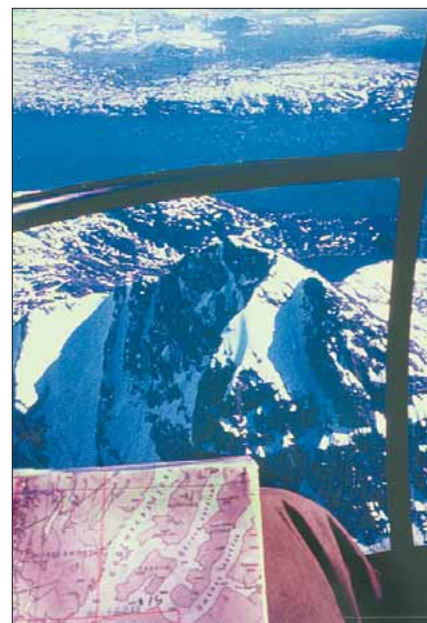
Den franske bjergbestigningsekspedition

I dagene før dette fandt sted, var Grønlands Kommando bekendt med, at en fransk bjergbestigningsekspedition på i alt seksten deltagere, fra Club Alpine Francais i Paris, var ankommet med fly til Narsarssuaq den 19. juli. Grønlands Kommando vidste imidlertid ikke, at franskmændenes planlægning af ekspeditionen i forhold til det tidligere meddelte, var blevet totalt ændret én måned før afgang, hvilket naturligvis medførte at planlægningen havde været meget kortvarig. Den 16. juli havde klubben opfyldt alle krav, som et længerevarende tovtækkeri i de højere diplomatiske luftlag havde udmøntet sig i – det sidste var fremsendelsen af forsikringspolice til ministeriet. Det meddeltes også til ministeriet, at ekspeditionen ville ankomme til Narsarssuaq lufthavn den 22. juli.

Franskmændene skriver selv herom i et fagblad, et halvt år senere, at de valgte en region i det sydligste Grønland, der var dårligt kendt, men lovent for deres alpine planer.

En gigantisk klippemæssig barriere

Operationsplanen gik ud på at oprette to baser ved brug af helikoptertransport. Den første på et isdækket plateau mellem fjordene Lindenow og Tasermiut (pos: 6025" N – 4420"W) og den anden ved foden af fjeldet Apostelens Tømmelfinger ved den nordlige bred af Lindenowfjorden (pos: 6035" N 4355" W). "Der danner en gigantisk klippemæssig barriere til den tilgrænsende indlandsis", som det udtryktes i bjergbestigningsrapporten. Operationsplanen anførte videre, at



Bunden af Kangikitsok Fjorden. (Foto: Gerner Thalsø-Madsen)

nogle dages transport efterfølgende ville sikre oplagringen af al udrustningen ved Lindenowsfjorden, og at man efter udforskning af regionen omkring Apostelens Tommelfinger, skulle returnere til den første base med det formål at operere omkring denne. Denne plan var mere besværlig og langsommere at udføre end beregnet, og opholdet på indlandsisen i 900 meters højde blev af franskmændene beskrevet som: "Denne første kontakt med realiteternes grønlandsis er brutal: Regn, sne og voldsomme vinde varer hele natten".

Det lykkes dog ekspeditionen at få oprettet de to planlagte baser og derpå at fordele i alt to tons udrustning og deltagerne hertil. Den 27. juli var man endeligt forsamlet på lejren ved Lindenowsfjorden, der lå ideelt placeret i en hesteskoformet dal omgivet af 1900 meter høje tinder. Den egentlige alpine kampagne kunne finde sted.

Ekspeditionen påbegyndte derpå ture i fjeldene fra lejren ved Apostelens Tommelfinger, idet man var inddelt i tre grupper. Alt forløb i henhold til planerne indtil den 2. august kl. 0800 om morgenen, da man var halvvejs igennem opholdsperioden, hvor et – efter omstændighederne – meget alvorligt uheld skete. Da ekspeditionen ikke havde medbragt mellembølge (HF) radioudrustning, var dette ukendt for alle andre end bjergbestigningsekspeditionen selv.

Politianmeldelsen

Til overbetjent Kaj Hansen, der var stationsleder på den lille politistation i Nanortalik, blev der den 7. august kl. 0930 ringet op fra udstedet Tasiussag i Tasermiutfjorden af en fransk statsborger. Telefonsamtalen gav anledning til, at overbetjenten skrev følgende i politirapporten på stationen.: "Fransk statsborger (Navnet udvisket), du Club Alpine Francais, der ifølge politimesteren er på ekspedition i Tasermiutfjorden, henvendte sig i dag kl. 0930 telefonisk til politistationen og meddelte, at han sammen med to andre af ekspeditionens medlemmer befandt sig i Tasiussag, hvortil de var gået fra ekspeditionens lejrplads i Lindenowsfjorden. Han anmeldte herefter, at en af ekspeditionens medlemmer var kommet til skade og hav-

de pådraget sig et åbent benbrud ved knæet, hvorfor man ønskede øjeblikkelig helikopterhjælp. Anmelderen forklarede nærmere, at tilskadekomne for fire dage siden kom til skade. Da man ikke havde nogen radio, gik anmelderen med to andre til Tasiussag, hvortil de lige er ankommet. Anmelderen oplyste, at det er meget koldt i deres lejr i Lindenowsfjorden, hvorfor hurtig hjælp til den tilskadekomne er ønskelig.

Han opgav lejrens position til Lindenowsfjorden ved Apostelens Tommelfinger, hvilket ifølge kort 2100 skulle være omkring positionen 60 35' (N) - 43 55' (W). Anmelderen blev anmodet om at blive i Tasiussag og afvente nærmere besked herfra."

De nærmere omstændigheder omkring uheldet var følgende: Idet en af grupperne havde nået toppen af Apostelens Tommelfinger faldt en af deltagerne Jacques Alary, 26 år, på grund af en defekt øsken ca. to meter ned, hvorved han pådrog sig åbent benbrud ved knæet. De tre øvrige i gruppen afgav kortbølge (VHF)-radiomeddelelse herom til hovedlejren, og begyndte derpå en overordentlig vanskelig nedstigning med patienten. Efter 100 meters nedfiring måtte der stoppes, fordi den tilskadekomne, havde mistet for meget blod. Ekspeditionens leder, Maurice Barrard, besluttede at forblive hos patienten, medens de to øvrige blev sendt efter hjælp.

Ekspeditionen søger at redde sig selv

Fra basislejren afsendtes et hjælpehold på tre mand, heri også ekspeditionens læge op mod den tilskadekomne medbringende bl.a. medicin og for, om muligt, at fortsætte nedstigningen.

Denne undsætningsekspedition nåede på førstedagen kun til foden af Apostelens Tommelfinger og dagen efter fortsattes opstigningen i regn og sne, der undertiden gav vanskelige passager med islag. Det dårlige vejr skyldtes et frontsystem der passerede området den 2. og 3. august fra vest mod øst, hvilket forsinkede opstigningen således, at der først opnåedes kontakt med den tilskadekomne den 4. august. Et efterfølgen-

de støttehold, der også var på vej op, blev udsat for et styrt, hvor en af deltagerne brækkede en tommelfinger og fik en skulder trukket af led. Herefter var dette hold helt optaget af alene at redde den nye tilskadekomne ned til basislejren igen.

Dagen efter at nedstigningen med Jacques Alary omsider var kommet i gang, opstod – fortæller franskmændene – et meget voldsomt uvejr. Mere præcist var vejret nu frisk vind til stiv kuling fra nordnordøst med diset og regnfuldt vejr, der tvang redningsfolkene til at ligge vejrfast i yderligere et døgn, således at man først omkring den 6. august nåede ned til en højslette, der skønnedes egnet som helikopterlandingsplads. Det blev ligeledes hurtigt besluttet, at sende yderligere tre mand af sted for at rekvirere en helikopter, og denne gruppe forsynede sig med en oppustelig kano fra hovedlejren. Derpå roede de langs bredden af Lindenowsfjorden mod vestnordvest indtil bunden af fjorden, hvor de antageligt har taget den vestlige fjordarm indtil dennes bund. Derpå gik undsætningsgruppen over det 1800 m høje og isdækkede pas mellem Lindenowsfjorden og Tasermiutfjorden. På grund af samme hårde vejr, som ovenfor er beskrevet, måtte også de ligge vejrfast i ét døgn. Ankommet til denne sidste fjord var der stadig 24 sømil (44,5 km) i fugleflugtslinie til det nærmeste udsted, men gruppen sparede vel en å to dages klatren derved, at det overordentligt heldigt lykkedes at kontakte en fiskekutter, der sejlede de tre bjergbestigere resten af vejen til den nærmeste telefon i Tasiussag.

Første flyvning

Efter anmodning fra politimesteren i Godthåb forsøgte Grønlandsfly med helikopter fra Julianehåb evakuering af den tilskadekomne. Flyvningen var en omvej for rutehelikopteren på i alt 120 sømil og medførte flyvning i relativ stor højde, skønnet omkring 7-8000 fod, ind over et par af den grønlandske indlandsis sydligste bræer. Vinden var på grund af lavtrykkspasagen steget til kuling eller storm fra nordnordøst, hvilket medførte betydelig turbulens i den 1-1,5 sømil brede fjord og landingspladsen blev bedømt

som både for ustabil og for skrånende for passagerversionen Sikorsky S-61.

Situationsbedømmelse på Grønlands Kommando

På Grønlands Kommando pågik samtidigt hermed operative overvejelser om, hvorledes kommandoen med sine ressourcer kunne løse opgaven i Lindenowsfjorden. Kommandoen havde allerede beordret INGOLF til at ilandsætte Folketingets Præsidium under Karl Skyttes ledelse, idet præsidiets i øvrigt tidligere på dagen og til deres udtalte glæde, havde været vidne til en patienttransport lige efter bogen. Helikoptergruppelederen og 2. teknikeren havde mellem kl. 1328 og kl. 1603 hentet en forbrændt lille pige på udstedet Kapasalit i Godthåbsfjordkomplekset og fløjet patienten til behandling på Dronning Ingrid's hospital i Godthåb. Grønlands Kommando sendte den 7. august kl.

1632 (lokal tid) følgende signal til INGOLF, politimesteren i Godthåb og politiassistenten i Nanortalik:

“D.d. modtaget meddelelse fra politiet om at et medlem af Club Alpine Francais med åbent benbrud befinder sig på pos. 6035'N – 4355'W ved Apostelens Tommelfinger. Ulykken skete for fire dage siden, para 2. Glair S-61 har været på positionen men pick up umulig for et fly at denne størrelse idet tilskadekomne befinder sig i 3600 fts. højde i en hesteskoformet slugt omgivet af høje fjelde. para 3. INGOLF alouette anmodes derfor om at forlægge sydover asap (Så hurtigt som muligt, forf.) for evakuering. Para 4. bekræft. Glk p 071932 z.”

“Vi slipper ikke helikopteren løs uden sin platform”

På inspektionsskibet drøftede man kort situationen. Der var især umiddelbar enighed om, at man ikke kun-

ne forestille sig at sende den forholdsvis korttrækkende helikopter af sted alene. Skibschefen udtrykte det på denne måde: “Vi slipper ikke helikopteren løs, han skal have sin platform med”. Ideen var at spare sejladsen syd om Kap Farvel ved at afflyve skibets helikopter fra en vestvendt fjord, og derpå overflyve isdækket langt mod syd, således at hoppet tværs over Grønland blev forholdsvis beskeden. Denne plan pegede på fjordene omkring Nanortalik.

Omkring aftenskafning den 7. august var INGOLF knapt 500 sømil fra et afflyvningspunkt midt i Prins Christiansfjordkomplekset, hvortil skulle lægges omtrent 40 sømils helikopterflyvning til ekspeditionens lejr. (Se kortudsnit nr. 1)

Anden flyvning

Den 8. august om aftenen sejlede man ind i det sammenhængende fjordkompleks mellem Frederiksdal og Prins Christians Sund, med en efter forholdene høj fart.

Det drejede sig nu om at sende skibets helikopter, M-388, af sted ved første lys så tæt ved uheldsstedet, som overhovedet muligt. Ved midnat natten mellem den 8. og 9. august gik INGOLF nord i gennem Torssukatakfjorden og videre forbi Ilua. (Se kortudsnit nr. 2).

Tidligt om morgenen kl. 0325 drejedes mod nord i Kangikitsok-fjorden. Når man betragter søkortet over området, kan man se, at denne fjord ikke er opmålt. Der er dog midtfarvands en lodskudslinie, medens den nordøst-orienterede nabofjord Nup Kangerdlua, der lå nærmere uheldsstedet, er fuldstændig upmålt.

Det var den helt manglende søopmåling af Nup Kangerdlua, der blev afgørende, og denne fjord blev derfor fravalgt. Helikopteren var blevet gjort flyveklar og besætningen udvalgt. Denne bestod på første flyvning af helikoptergruppelederen, 2. teknikeren og skibets reservelæge. Der dannedes i den tidlige morgen sporadisk et lavt stratuslag i fjorden, der havde base i 300 fod og toppe i ca. 1500 fod, men ved afflyvningen kl. 0414 var fly-

◀ PEL og læge får udpeget ulykkesstedet. (Foto: Gerner Thalsø-Madsen)



veforholdene gode og det var helt vindstille.

Tredje flyvning

Efter afflyvning i munden af Kangikitsok fjorden accelereredes M-388 til almindelig marchhastighed 90 knob. Der var spredte tågebanker, solen var netop stået op og fartøjschefen navigerede i et søkort. I bunden af fjorden, der nåedes efter 6-7 minutters flyvning, var der helt skyfrit, således at M-388 uden vanskeligheder kunne stige parallelt med dalsænkningen, der afløste fjorden. Dennes bund var senere dækket af en gletscher og efter en stigning til Alouettens top-højde (5600 fod med pontoner) drejedes mod nordnordvest. Efter ca. et kvarters flyvning på denne kurs nåedes den smalle Lindenowsfjord, hvor bjergbestignernes basislejr forholdsvis nemt kunne lokaliseres, i øvrigt som angivet på et plateau omgivet af hesteskoformede bjerge. Der landedes i nærheden af lejren, der så helt øde ud, idet alle i den tidlige morgen, indtil landingen, lå i dyb søvn i telte. Fartøjschefen opnåede her efterhånden oplysninger om, at man fremdeles var i færd med, at bjærge den tilskadekomne ned fra Apostelens Tommelfinger, og det besluttedes at forsøge at flyve op til evakueringsholdet, og retningen dertil blev udpeget for fartøjschefen. Der startedes atter og M-388 fløj op ad fjeldet og lokaliserede bjærgningsfolkene og den tilskadekomne, der blev trukket på en "Pulk" på vej ned langs en isbræ, som hældede 10-15 grader. Helikopteren landede så tæt på redningsholdet som muligt. Først landede helikopteren på et underlag af is, men skred baglæns, hvorefter fartøjschefen satte besætningen af, og hindrede helikopteren fra at skride baglæns ned af bræen, ved at holde rotorerne kørende og støtte med let stigning på hovedrotoren indtil reservelægen og 2. teknikerer havde understøttet den agterste del af begge pontoner med sne og is. Selv herefter bedømte fartøjschefen havaririsikoen til at være så betydelig, at han valgte at blive siddende i førersædet med rotorerne kørende med fulde omdrejninger.

Imidlertid var det nu ikke den samme

flyverute, der blev anvendt på tilbageflyvningen, idet Kangikitsok fjorden nu viste sig at være lukket af et 100 procents lagdelt skylag, hvorfor fartøjschefen gik ned i bunden af en nabofjord, der inderst inde endnu ikke var fuldt dækket af stratusskyer. Denne fjord var Nup Kangerdlua, hvor fartøjschefen samtidigt hæftede sig ved, at der var et spor af moræneaflejringer på bræen, der forløb parallelt med dalsiderne.

M-388 landede på INGOLF kl. 0630, efter en samlet flyvetid på 1:10 og den tilskadekomne kom under foreløbig behandling på skibets hospital. Helikopteren fik et eftersyn og blev tanket. For at øge løfteevnen blev en del af helikopterens såkaldte skibsudstyr udtaget, herunder HF-SSB sende/modtageren.

Imidlertid havde INGOLF endnu ikke opfyldt anmodningen om supplerende proviant, og der forelå fra den 8. august signal fra Grønlands Kommando herom, evt. at forsyne ekspeditionen ved brug af "luftdrop".

Chefen for INGOLF besluttede sig for at forsyne ekspeditionen med proviant til ni mand i to dage og skibets intendant havde da også ladet klargøre et par kasser med god og kraftig proviant samt på helikoptergruppelederens foranledning også en halv kasse rødvin. Endvidere ombordtoges et antal, grå standardtæpper.

Fjerde flyvning

Missionens tredje flyvning og den fjerde i alt havde afflyvning kl. 0800 med begge piloter og 2. teknikerer som besætning. Anden piloten fløj hele denne flyvning, der indledningsvis udførtes i 100 til 200 fod under bunden af et nu solidt stratuslag mod østnordøst i Nup Kangerdlua fjorden. Ved bunden af fjorden nåedes gletscheren, uden at det forventede hul i skylaget inderst inde havde manifesteret sig; farten reduceredes til vel ca. 10 knob, og helikopteren bragtes til at følge gletscherens stigning ind i tågen, hvor sigtbarheden var meget ringe. 2. piloten bad derfor fartøjschefen om en kurs, og denne udpegede morænesporet, som han havde observeret under forrige returflyvning. Langsomt svævede helikopteren op ad og langs med morænesporet, idet

man undertiden måtte gøre en lille omvej uden om forhindringer. Efter vel 15 minutters ukonventionel skygennemgang kom luftfartøjet ud på toppen af skylaget i omkring 2000 fods højde og steg videre. Alouetten var imidlertid ikke godkendt til at foretage skygennemgang og denne flyvning kunne tolkes som et regelbrud. Den næste regeloverskridelse blev forårsaget af højderygens top-højde, der tvang Alouetten godt 1000 fod over den for pontonerne givne maksimalhøjde. Denne var 5600 fod og fastsat p.g.a. eksplosionsfare i pontonerne, der hidrørte fra det under stigning aftagende ydre tryk. Piloterne havde ikke tidligere overskredet denne begrænsning, hvilket medførte overvejelser i cockpittet om hvorvidt Alouette-helikopteren kunne lande på helt eller delvis flade pontoner. Vel over bjergryggen var landingen i lejren både en let og en glædelig begivenhed. Godset blev overleveret og især rødvinen virkede meget opmuntrende på franskmændene. Helikopteren ombordtog de to øvrige tilskadekomne og påbegyndte stigningen mod den samme højderyg, som vi netop havde overfløjet, idet det var håbet, at én af de tre fjordarme ville være skyfri i bunden. Det viste sig, at der nu var et solidt stratuslag i alle fjordene.

M-388 gik ind i skylaget igen atter følgende samme morænespor i Nup Kangerdlua-passet, som tidligere var blevet fulgt, men med 5 mand om bord, var helikopteren tung og tillige udsat for en faldende halevind af afkølet luft fra indlandsisen. Helikopterens rotorstigningsindikator, viste, at der anvendtes nærlig det tilladelige vridningsmoment; det var vægten og halevinden, der medførte dette. Helikopteren hovrede forsigtigt og langsomt igennem tågen og et nyt problem viste sig, idet der i gletscheren efterhånden dannedes større og større spalter, der af og til var så dybe, at den luftpudeeffekt en hovrende helikopter har, undertiden forsvandt. Dette bevirkede så igen, at helikopteren undertiden gav sig til at synke uanset der blev trukket op med maksimal rotorstigning. Vinden blev tillige kraftigere agtenfra efterhånden som helikopteren kom længere ned,



Tilskadekomne hjælpes ind i helikopteren
(Foto: Gerner Thalsø-Madsen)

hvad der fik helikopteren til at ryste, på den måde, som Alouetten gjorde, når dens vindbegrænsninger blev overskredet. Der har således undertiden været 18 knobs halevind eller derover, men til gengæld blev luftfartøjet 3,3 kg lettere pr. minut på grund af brændstofforbruget, hvilket efterhånden kompenserede noget herfor.

På et tidspunkt slog gletscherens overflade en pukkel opad, hvad der fik fartøjschefen til at overveje, om helikopteren muligvis havde drejet 180 grader, men man valgte at tro på kompasserne og fortsatte nedstigningen og kom efter ca. 15-20 minutter ud under skybasen i ca. 300 fod og kunne 10 minutter senere, kl. 0940, flyve ind til landing på INGOLF, der imidlertid havde flyttet sig til Ilua-fjorden. Denne del af missionen forbrugte en flyvetid på 1:15 min.

Om bord på inspektionsskibet havde man ikke kunnet opretholde sædvanlig radiokontakt på mellembølge (HF-SSB), og skibets navigationsofficer erindrer, at der i det ellers så summende skib overalt fornemmedes en dyb tavshed. I operationsrummet blev der intet sagt og alvoren rådede; skibschefen travede rundt om sin navigationsofficer, men da helikopteren meldte sig på UHF og anmodede om landingstilladelse var glæden betydelig i såvel operationsrummet som i hele skibet.

En af de reddede i anden flyvning havde tidligere været krigsflyver i fransk Indokina. Denne person udtrykte ef-

terfølgende sin betydelige anerkendelse af den ukonventionelle helikopterflyvning, han på nærmeste hold havde været vidne til.

Redningsoperationen var imidlertid endnu ikke slut, og INGOLF stod med højeste fart, 17,5-18,0 knob, mod vest og vestnordvest over Julianehåbsbugten mod Kap Thorvaldsen, der passeredes ved 20-tiden, for at kunne anløbe Grønnedal et par timer efter midnatstid mellem den 9. og 10. august, hvorefter de tre tilskadekomne kunne ilandsættes.

Det aftaltes her, at Grønlandsfly skulle tage sig af den videre patienttransport den 14. august.

Imidlertid afgik INGOLF atter fra Grønnedal samme dag om aftenen efter at have ligget på stationen i knapt 20 timer, medbringende den hårdst kvæstede, og stod atter med højeste fart mod Godthåb, uanset at skibet atter mødte tåge det meste af den 11. august og kunne på denne dag kl. 1255, da skibet under indsejling til Godthåbsfjorden kom ud af tågen, af flyve M-388 for sidste gang.

Femte flyvning

Med hospitalet i Godthåb som destination blev bjergbestiger Jacques Alary fløjet ind til Dronning Ingrid's hospital i Godthåb, og uanset at chefen for INGOLF ved enhver given lejlighed havde opereret med største hastighed, var der nu gået i alt ni døgn siden benbruddet opstod, hvorfor patienten var stærkt medtaget. Patienten forblev herefter i én måned på Dr. Ingrid's Hospital og blev herefter via Søndre Strømfjord overført til et hospital i Paris for endelig behandling. Han gennemgik i alt to operationer og var ét år om at komme sig.

Der blev fløjet 40 minutter under denne sidste transport, hvorefter den samlede flyvetid under hele missionen kom op på 3:45 minutter og hertil skal lægges Grønlandsflys ca. 1:30 minutter tillige med Inspektionsskibet INGOLF, der udsejlede 1001,6 sømil og var indsat på opgaven med 90 mands besætning i næsten 4 døgn.

Indvundne erfaringer

Redningsoperationen havde efterhånden givet nogle erfaringer på såvel det operative som på det tekniske

plan, ligesom politimesteren ved skrivelse af medio november måned samme år anførte de risici, som ekspeditioner kunne komme ud for i det udstrakte og meget sparsomt bebyggede land og henstillede, at der strammes op på danske myndigheders krav hertil, herunder også til kommunikationsudstyr. Grønlandsministeriet havde sideløbende hermed, i Grønlands Tekniske Organisation, fået udarbejdet nye krav til kommunikationsudstyr. Bestemmelserne forelå i november og benævntes: "Almindelige betingelser for (videnskabelige m.fl.) ekspeditioners brug af radio i Grønland." Disse ville herefter være at opfylde, såfremt man ønskede at opnå opholdstilladelse på Grønland. H, herunder var der især et krav om, at kommunikationsgrejet skulle omfatte HF-radioudstyr, og der tildeltes særlige frekvenser til ekspeditionsformål.

Afslutning

Redningsoperationen ved Apostelens Tommelfinger medførte en mindre notits i Søværnsorientering nr. 29/71, men sagen blev dog taget frem året efter, idet Chefen for Søværnet den 20. oktober 1972 til selskabet Danske Tordenskiold-Venner indstillede helikoptergruppelederen til tildeling af Tordenskioldprisen 1972 med følgende begrundelse:

"Kaptajnløjtnanten gennemførte 9. august 1971, som leder af helikoptergruppe INGOLF på fortrinlig måde 2 vanskelige og risikofyldte redningsaktioner, hvorved 3 tilskadekomne deltagere i en fransk bjergbestigningsekspedition blev undsat på fjeldet Apostelens Tommelfinger i Lindenu-fjorden i Sydgrønland og senere bragt ombord i inspektionsskibet INGOLF.

Kaptajnløjtnanten har ved planlægning og gennemførelse af redningsaktionen udvist initiativ, forudseenhed og beslutsomhed, der har haft afgørende betydning for aktionernes heldige gennemførelse under vanskelige landings- og vejforhold.

Det skal især bemærkes, at kaptajnløjtnanten har udvist sund dømmekraft og fremragende luftmandskab ved i meget ringe sigtbarhed at gennemtrænge skydækket langs med en gletscher på den sidste af de to ture".

Overrækkelse af prisen, der udførtes af viceadmiral S.S. Thostrup, fandt sted en uge senere i nærværelse af bl.a. pressen og medførte ekstraordinær god omtale af operationen på forsiden af Berlingske Tidendes søndagsudgave.

Kaptajnløjtnant P.L. Nielsen var tjenestegørende flyver ved Søværnets Flyvetjeneste fra 1968 til 1978. Han fløj mere end 60 redningsmissioner på Grønland og Færøerne og loggede ca. 3500 flyvetimer. Kaptajnløjtnant P.L. Nielsen pensioneredes i maj 2001 uden at have andre dekorationer end Holmens hæderstegn. Den kvæstede bjergbestiger Jacques Alary er nu 56 år og bosiddende i Paris; han er kommet sig fuldstændigt og har siden været på andre ekspeditioner bl.a. til Himalaya og kan i dag kun mærke lidt smerter i sit knæ under vejrskift. Skibets fortrinlige helikopter M-388 kan i dag beses på museet på Egeskov på Fyn.

Efterskrift af Hans Christian Bjerg Søværnets historiske konsulent

Søværnets hovedopgave og eksistensberettigelse er og har altid været suverænitetsbevarelse og forsvaret af de danske farvande. Gennem sin tilstedeværelse og kapacitet har flåden imidlertid tillige kunnet deltage i den almindelige farvandsovervågning og farvandspleje. Gennem suverænitetsbevarelse og fiskeriinspektion, der er blevet gennemført af flåden ved Grønland og Færøerne i de sidste 100 år, har denne tilstedeværelse fået en ganske særlig betydning for disse områder. I det såkaldte syddanske område kender mange Søværnet først og fremmest fra de redningsaktioner, som udføres i danske farvande koordineret af Søværnets Operative Kommando. Meget af selve indsatsen, der i denne forbindelse ydes, er imidlertid mindre kendt i den almindelige befolkning.

Søværnets meget alsidige indsats i Grønland og ved Færøerne er dog nok endnu mindre kendt i offentligheden, med en deraf manglende forståelse hos mange myndigheder. Et eksempel på dette er således den revisi-

onsrapport, der blev udarbejdet for nogle år siden vedrørende fiskeriinspektionen og flådens tilstedeværelse i de nordatlantiske farvande. I denne rapport stillede man spørgsmålstegn ved de store omkostninger, der var knyttet til de relativt få opbringelser af ulovligt fiskende fartøjer, der finder sted. Sådanne konklusioner viser et forbløffende ukendskab til det samlede flådekoncept i Nordatlanten og dets store betydning.

For det første er de relativt få opbringelser netop udtryk for fiskeriinspektionens effektivitet og permanente tilstedeværelse. For det andet kan man undre sig over, at den store indsats, der udøves af fiskeriinspektionsskibene udover suverænitetsbevarelse og fiskeriinspektionen ikke i en rapport af den nævnte karakter er bragt ind i sammenhængen med de mangeartede opgaver, som disse skibe løbende løser.

Et meget typisk eksempel på de ofte farefyldte rednings- og hjælpeaktioner, der udføres af Søværnets inspektionsskibe, er således den her beskrevne operation, som udførtes af en skibsbaseret helikopter den 9. august 1971. En operation, der blev gjort mulig af den særlige koncept inspektionsskib/helikopter, som Søværnet har perfektioneret i Nordatlanten. En koncept, der kun fungerer, når skib, helikopter og personel er fuldt integreret under en veltrimmet operativ og materiel ramme.

Allerede i mellemkrigsårene i det forrige århundrede baserede søfly på Søværnets inspektionsskibe ved Grønland, og gav dermed tilstedeværelsen en ny dimension og en øget aktions-



Efter redningsmissionen. Fra venstre: Helikoptergruppeleder, Flymaskinist og 2. pilot (Foto: Gerner Thalsø-Madsen)

radius. Anden verdenskrig standsede denne udvikling, dels på grund af krigen, dels på grund af flyenes kraftige udvikling.

Det blev først muligt at videreføre dette koncept, efter at helikopteren blev udviklet i løbet af 1950'erne. Fra begyndelsen af 1960 medførte ønsket om at kunne udnytte skib/fly-konceptet i Grønland etableringen i 1962 af Søværnets Flyvetjeneste med helikoptere af den franske ALOUETTE-type. Først under organisatorisk ramme af Eskadrille 722, siden 1977 som en egentlig søværnsmyndighed under Søværnets operative kommando. Fra 1963 blev der således medgivet inspektionsskibene helikoptere. Inspirationen til at tage dette fly/skibkoncept op igen kom fra forliset af HANS HEDTOFT i 1959, der fik myndighedernes øjne op for at overvåg-



Tilskadekomnes ankomst til Inspektionsskibets INGOLF's helikopterdek. Næstkommanderende ses i forgrunden. (Foto: Gerner Thalsø-Madsen)

ningen omkring Grønland krævede særlige foranstaltninger.

Betydningen af denne nye mulighed viste sig meget hurtigt, ligesom det også viste sig, at helikopteren på grund af sine særlige flyveegenskaber havde endnu større anvendelsesmuligheder end søflyet havde haft i 1930'erne.

Den operation, som i den ovenstående artikel er blevet beskrevet, giver et ganske godt indblik i Søværnets dagligdag ved Grønland og Færøerne. Den er tillige anskuelsesundervisning i de øgede anvendelsesmuligheder, som netop er omtalt med hensyn til helikopteren. Af hensyn til Søværnets historie er det godt, at denne operation er blevet beskrevet og fastholdt. Den bør finde vej til kredse også uden Søværnets egne rækker. Den er et vindue til mange af "store" opgaver, der i det daglige udføres i "det små". Under operationen den 9. august 1971 blev der udført et professionelt arbejde under stor personlig risiko med materiel, der blev presset til grænseværdier.

Tilblivelsen af redegørelsen for operationen ved Apostelens Tommelfinger er interessant. Den er blevet til på initiativ af nogle af aktørerne i en kombination af nysgerrighed – hvad skete der egentlig den gang – og forundring over at operationer, som den omhandlede, ikke bruges til at sælge Søværnet og dets virke noget mere, samt at aktørerne ikke af myndighederne ikke fik større anerkendelse, end tilfældet var. Forfatteren og teamet bag ham har fundet en del skriftligt kildemateriale, men dette har i høj grad kunnet suppleres gennem interviews og samtaler med de endnu levende, der på en eller anden måde, eller på forskellige niveauer, var involveret i operationen. Efter 30 år er det imponerende, at det er lykket at skaffe så meget og så præcis erindringsmateriale til veje.

For en marinehistoriker giver den her publicerede redegørelse stof til eftertanke. Formentlig burde Søværnet både af hensyn til sin historie og til sine image-bestræbelser være hurtigere til at samle interviewmateriale og større sammenhængende rapportmateriale, når bemærkelsesværdigt udførte operationer indrapporteres. ■

Dansk Sejlunion Junior DM i Kølbåd Ynglinge

Et knaldgodt stævne – en fed oplevelse – det bedste JDM nogensinde, var blot et par af de kommentarer de unge juniorsejlere kom med ved banketten, som markerede afslutningen på årets juniordanmarksmesterskab i sejlsport, som Søværnets Sejlsportsudvalg (SSU) med orlogskaptajn J.P. Ditmar Andersen fra Søværnets Materielkommando i spidsen, havde arrangeret for Dansk Sejlunion på Arresø.



Mærkerunding i let vind.



View fra en sejlads i let vind.

Chefen for



Den obligatoriske vandgang efter sejladserne.

Stævnet blev afholdt på Søværnets Grundskole i Auderød (SGS). Det viste sig hurtigt, at dette var et ideelt sted for afvikling af sejladserne. Med mulighed for indkvartering og forplejning kun 600 m fra havnen er skolen det perfekte sted for et stævne af denne art. Specielt aktivitetsarrangementet "Soldat for en dag" var en stor succes, og mange af deltagerne fik flyttet grænser efter kommandocrawl over myggebefængte sumpe og redningsøvelser i en røgfylt svømmehal til lyden af maskingeværild.

Alle ni planlagte sejladser blev gennemført, og sejlerne fik tydeligt vejrets foranderlighed på Arresø at mærke. Fra næsten vindstille til frisk til hård vind på blot 3 dage var en udfordring for alle. Vinderne var dog suveræne. Både de nye juniordanmarks-mestre fra Hellerup og sølvvinderne fra Kongelig Dansk Yachtklub fastholdt deres førerposition på trods af enkelte diskvalifikationer.

Det var første gang SSU og SGS af-

holdt et sejlsportsstævne for civile sejlere. For ikke at virke for afskrækkende valgte arrangørerne at optræde i civil. Først til sidst fik deltagerne at vide, at det var kommandørkaptajner, oberstløjtnanter, orlogskaptajner, kaptajnløjtnanter, senior- og oversergenter, samt et par værnepligtige og en tidligere chef for Marinestation København, der havde styret kapsejladserne, grillt deres bøffer og givet dem en kanonoplevelse.

Arrangementet kom på plads efter en henvendelse fra Dansk Yngling Klub (DYK), som søgte en arrangør for årets mesterskab. SSU og SGS tog tråden op, idet et Junior DM kunne fungere som perfekte reklame for søværnet. I et samarbejde med Forsvarets Værnepligt og Rekruttering blev grundlaget for stævnet skabt, ligeledes skal der gives en stor tak til stævnets sponsorer Saab Tech Danmark, Vi unge, Tuborg, CocaCola, samt de tjenestesteder, der har stillet personel til rådighed som officials. Uden denne hjælp ville det ikke have været muligt at gennemføre et sådant arrangement. Tilbagemeldingerne fra stævnet viser, at der i løbet af de næste år med stor sandsynlighed vil være en del flere medarbejdere i søværnet, der brænder for sejlsport.

Søværnets
Sejlsportsudvalg

Årets vinder af
DS JDM 2002



Tak til Søværnets Officersskole for invitationen til at deltage i markeringen af afslutningen af en vigtig videreuddannelse og muligheden for at tale til et hold nye kaptajnløjtnanter i Søværnet.

Først og fremmest skal til holdet lyde et stort tillykke med afslutningen af eksamen og de gode resultater, I har opnået. Men også et stort tillykke med udnævnelsen til kaptajnløjtnant, som jo er det synlige bevis på, at I har fuldført den videregående uddannelse med tilfredsstillende resultat. Jeg tror vi alle her i disse fodbold – VM tider forstår, hvad der ligger i en god præstation, og jeg kan derfor udtrykke det ganske kort: I har ydet en god præstation, og det er derfor vi er samlet her i dag.

Både i og uden for forsvaret tales der meget om kompetenceudvikling. Det er som om, at dette begreb har fået stigende betydning i takt med, at det går op for samfundet, at personalet er vores vigtigste ressource og i takt med, at det undertiden er vanskeligere at rekruttere personel. I Søværnets Materielkommando, hvor jeg kommer fra, har vi netop haft nedsat et underudvalg i vores samarbejdsorganisation, der har fremsat forslag til retningslinier for kompetenceudvikling inden for SMK myndighedsområde. Det har vi gjort ud fra en erkendelse af, at vi, for at møde de arbejdsudfordringer vi står overfor, er nødt til at tænke i udvikling af kompetencen hos **alle** vore medarbejdere.

Hvorfor nævner jeg dette i dag? Det gør jeg fordi den uddannelse I just har afsluttet er et meget væsentlig led i jeres kompetenceudvikling i Søværnet. Her er bare tale om en formaliseret udvikling af kompetence, der giver jer adgang til at besætte mere krævende stillinger i Forsvaret i den formaliserede struktur, som vores system er bygget op på. I er på vej til at besætte chefstillinger og ledende stillinger i Søværnet, og den netop gennemførte uddannelse har forhåbentlig givet jer

Søværnets Materielkommandos tale ved afslutning af VUT I/L

den fornødne kompetence til at varetage disse stillinger. En af de ting I vil opdage, er at personellet vil se på jer som eksempler og betragte jeres roller og virkemåder som vejledende. Med andre ord: "I er blevet de gamle".

Den uddannelse, I netop har gennemført, har været udfordrende men har samtidig givet jer en chance. Den har været udfordrende ved at stille jer opgaver som krævede indsigt, fordybelse og energi, og jeg er sikker på at jeres familier og pårørende har oplevet disse udfordringer, som at I har måttet yde en ekstraordinær indsats og dermed også tage tid fra familien i mange tilfælde. Men det er kun gennem udfordringer, at vi mennesker udvikler os, og jeg håber I i forløbet har gjort den samme erfaring.

Men uddannelsen har også været en chance. I har for en tid kunnet lægge jeres normale tjenstlige forpligtelser bag jer og hellige jer den videreuddannelse, der netop er afsluttet. Jeg håber og tror, at I har grebet denne chance og anvendt den fornuftigt til at fordybe jer i interessante emner og dermed også udnyttet muligheden for et pusterum til at reflektere over væsentlige emner af betydning for jeres fremtidige virke som ledere i Søværnet. Jeg har erfaret, at I har grebet denne chance og udnyttet den bl. a. gennem jeres studietur til Bruxelles i statskundskab og gennem sprogstudieture til Berlin og Paris. I har på denne måde udnyttet chancen for at udvide jeres horisont og sætte jeres fremtidige tjeneste i Forsvaret i et lidt bredere perspektiv.

Uddannelsen har også givet jer chancen for at udvikle sammenhold og korpsånd. Denne chance har I også grebet ved at vide at lægge individualismen lidt til side og demonstrere et godt sammenhold og god vilje til at hjælpe og assistere hinanden. Dette har ikke mindst været tilfældet i forbindelse med jeres afsluttende ledelsesseminar i Karrebæksminde. Dette

har bl. a. betydet, at holdet har været homogent, hvilket har været en forudsætning for, at holdet som helhed har fået maksimalt udbytte af uddannelsen. Netop samarbejdsevner er en meget vigtig egenskab, som I, i jeres fremtidige virke i Søværnet, vil få meget god brug for.

I har i uddannelsesforløbet også haft mulighed for arbejde sammen med kolleger fra Hæren og Flyvevåbnet gennem det såkaldte værnssælles modul i operationer. Det gav mulighed for at orientere hinanden gensidigt om værnene samt diskutere løsningsmuligheder i et fiktivt scenarium. Også denne udfordring og chance tog holdet op på en meget positiv måde, og jeg vil gerne understrege, at jeg anser det som overordentlig vigtigt, at værnene samarbejder på forskellige niveauer. Dette vil præge jeres kommende tjeneste efter VUT I og i særdeleshed efter VUT II. Men jeg vil gerne illustrere det ved fremhæve, at en del af jer utvivlsomt vil komme til at gøre tjeneste i de to nye fleksible støtteskibe, som er under projektering i samarbejde mellem SMK og Odense Stålskibsværft. Her er der for første gang tale om et skibsprojekt, hvor ikke alene Søværnets krav og behov er dimensionerende, men hvor også ønsker og behov fra Hæren og Flyvevåbnet indgår i projektgrundlaget. Dette sker gennem etablerede referencegrupper med deltagelse af de andre to værn.

Jeg vil gerne afslutningsvist opfordre jer til at udnytte den viden og de værktøjer, den netop afsluttede uddannelse har givet jer. Jeg er vel klar over, at "det hurtigt kan blive dagligdag igen" men det er mit håb, at det er en dagligdag, der for jer personligt har et lidt anderledes og afklaret indhold og som for Søværnet betyder, at vi har fået et nyt hold dygtige kaptajn-løjtnanter til at bestride de stillinger, som er ryggraden i vores Søværn, nemlig de centrale operative og tekniske stillinger, der får Søværnet til at fun-



Kontreadmiral K. B. Jensen

gere som et godt værn. Det skal være mine forventninger til jer i jeres kommende tjeneste, og jeg nærer stor tillid til, at I vil kunne leve op til disse forventninger. Vi glæder os til at modtage jer i jeres nye stillinger – I er en eftertragtet vare – I er savnede.

Til sidst vil jeg endnu engang ønske jer tillykke med uddannelsen og den nye grad og ønske jer og jeres familier en fortsat god dag.

God vind fremover i Søværnet – og husk på, at I er model for mange og ved jeres prioritering af opgaverne skal I fokusere på det, der giver resultater. Kontreadmiral K.B. Jensen

Selskabet Danske Tordenskiold-Venner

fik ny ledelse, og fejrede på sin generalforsamling 30-året for Tordenskiold-prisens første overrækkelse for en heltmodig helikopterredning i tåge.

Ny formand for DANSKE TORDENSKIOLD-VENNER

På generalforsamlingen 26. marts 2002 i Norges Hus indledte den fungerende formand generalforsamlingen med en mindstund for den tidligere formand, kontreadmiral Paul Bjørn Sørensen, der gik bort fredag 9. november 2001, 58 år gammel. Poul Bjørn Sørensen eller "Joe", som han blev kaldt i søværnet, blev formand for selskabet på sidste års generalforsamling på Holmen 20. marts 2001.

Som ny formand blev næstformanden orlogskaptajn Harald R. Joensen valgt. Orlogskaptajnen er næstkommanderende på Kongeskibet DANNEBROG.

Som ny næstformand blev valgt orlogskaptajn Per Lorents Nielsen. Nyvalgt til bestyrelsen blev også Seniorsergent Søren Konradsen, landssekretær i Danmarks Marineforening. Vi byder jer begge hjertelig velkommen.

Fuldmægtig Kurt Flatau udtrådte af bestyrelsen efter mange års flot og værdifuld indsats.

Foredrag om helikopterredningen

"28. oktober 1972 – for snart 30 år siden – var kaptajnløjtnant Per Lorents Nielsen, med flyvernavnet PEL, den første der modtog direktør E. Friisagers nystiftede Tordenskioldpris. Prisen blev tildelt for redningen af tre meget uheldige franske bjergbestigere på Grønland. 2. piloten Karsten Palle Hansen, flyveteknikeren Gerner Thalsø-Madsen og DOC Jesper Jespersen, var også med på Apostelens Tømmelfinger,



et bjerg ved Lindenau-fjorden. Grønlandsfly havde prøvet at hjælpe, men den ene af franskmændene lå med sit åbne benbrud i bunden af en slugt så snæver, at den store S-61 helikopter måtte opgive. Franskmændene havde da været uden mad og drikke i fem døgn". (Læs mere om denne enestående redningsoperation i omstående artikel)

Med denne introduktion gav formanden ordet til den nyvalgte næstformand PEL og hans team. En række gode lysbilleder, optaget under selve redningsaktionen, samt de enkelte besætningsmedlemmers egne beretninger på skift, gjorde foredraget særdeles levende, spændende og informativt. I en forsideartikel i Berlingske Tidende brugte kollegerne ord som: "Ret ukonventionelt og brandgodt fundet på". Viceadmiral S. Thostrup: "En heltedåd, der krævede både mod og teknisk dygtighed". Og fra en af de reddede: "Målløs beundring for manøvreringen". Det meget spændende foredrag afsluttede den ordinære generalforsamling og modtog stor applaus.

Under det efterfølgende traktement udbragte formanden Harald R. Joensen indledningsvis Dronningens og Prinsens skål, og fik i anledning af sit valg overrakt den store norske Tordenskioldseksperit Kommandør Olav Bergersens tobinds værk "Vi-

ceadmiral TORDENSKIOLD". Gaven var fra Selskabets æresmedlem fru I. Friisager.

Historien om Danske Tordenskiold-Venners stiftelse

Fru I. Friisager beretter: "Kommandør Bergersen var draget i felten for at få Tordenskiolds sarkofag flyttet "hjem" til Norge, og i aviserne foregik der en heftig debat om sagen. For at forhindre dette inviterede vi Bergersen til Tordenskiolds fødselsdag 28. oktober 1965 i Holmens Kirke. Indtil da var den Norske Ambassadør den eneste, der nedlagde en mindekrans på dagen. Men det lykkedes for min mand at få overtalt Søværnet til også at mindes Tordenskiold med en krans. Derefter drog vi til Nyholms hovedvagt "Under Kronen" på Holmen, og til lyden af Søværnets Tamburkorps og champagneproppersnes knalden blev Selskabet DANSKE TORDENSKIOLD-VENNER stiftet.

Overordentligt medlem overrumplet

Bergersen blev samtidig udnævnt til "Overordentligt Medlem", og blev så overrumplet og rørt at han straks erklærede, at nu skulle vi holde fred, og at Tordenskiold skulle forblive i Holmens Kirke. Spontant signerede han et eksemplar af sit bogværk, og overrakte det til dir. E. Friisager til minde om æresmedlemskabet og stiftelsesdagen" og det er dette værk den nyvalgt formand modtog som gave.

Hvis du vil være medlem så henvend dig til Danske Tordenskiold-Venner, c/o Fritzsche, Kompagnistræde 12 st., 1208 København K. E-mail: dt-v@get2net.dk eller se på www.danske-tordenskiold-venner.dk

"Hva' dølen nøler I efter?"
Chris Dam



Prinsetur med redningsbåden på Rømø. Foto: Jørgen Kølbe

- 
- In Space 
 - In the Air 
 - On the Ground 
 - At Sea 
 - Under Water 

Entrepreneurs in technology