



SØVÆRN'S

Orientering



Nr. 4 · december 2002

Nyt fra Redaktøren

Det meste af det arbejde Flåden udfører, ses ikke af befolkningen – Winston Churchill citat omskrevet til søværnsbrug. Indtil for få år siden troede mange, at gamle Sir Winston egentlig mente at sådan skulle det være. Det modsatte var og er tilfældet, for i et demokratisk samfund skal der – på grundlag af så grundig oplysning, som mulig – kunne være diskussion om hvorledes skatteborgernes penge bruges – også om alt, hvad journalister kan finde af store og små ting. Det er vigtigt hele tiden at være fremme i folkets bevidsthed – og dermed de folkevalgte politikeres. Alle ved, at statens budget hele tiden må gennemgås for alt hvad, der kan spares på, inden for næste finanslovs horisont. Peges der på noget, som ikke savnes af et flertal, så ryger det for det meste.


Denne indledende betragtning kan bruges under den til enhver tid siddende regering. Specielt har det været tydeligt efter den kolde krigs ophør. Alle gode kræfter har da også kæmpet for at sikre en passende lang, konstant budget- og planlægningsperiode. Uden en sådan spildes alt for meget i den proces det er at opretholde et effektivt forsvar, som kan leve op til intentionerne i de mere og mere ambitiøse forsvarslove.

Enhver borger i dette land kan jo selv forvise sig om, at det påhviler forsvaret at kunne deltage i internationale operationer til bevarelsen af verdensfreden uden at der skabes tvivl om Danmarks evner og seriøsitet. Samtidigt skal alle de pålagte hjemlige opgaver klares forsvarligt – både overfor eget personel og offentlighedens berettigede forventninger. Begge dele har gennem den globale krig mod terror fået en ny og meget alvorlig dimension. Især for Søværnets vedkommende er opgaverne vokset i omfang og intensitet.

Her tænker jeg specielt på de opgaver, der på den ene side oprinder af nye former for søkrigsførelse og tværværns samarbejde. Dette kræver store og komplekse, internationale øvelser, som vi beskriver lidt af her i dette nummer.

På den anden side er der de civilt prægede opgaver, hvor f.eks. det at løfte ansvaret for havmiljøet i Kongerigets havområder er meget ressourcekrævende og af stor og berettiget interesse for offentligheden. Det praktiske olienære beredskab skal hele tiden holdes på mærkerne – helt ned til Spanien. Til hjælp bruges det supermoderne overvågningssystem Søværnet nu tager i brug. Dette kører som det hidtidige på det meget høje beredskab, der skal til for at redde nødstedte og opdage miljøsyndere, før det er for sent.

I dette blad kan man læse lidt om det store arbejde, der er i gang med udviklingen af overvågningssystemer i de kommende skibe. I næste blad vil vi beskrive farvandsovervågningens igangværende opdatering.



Sven Voxtorp
Redaktør

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| DANEX 2002 | 3 |
| Chefen for Søværnets Materielkommandos tiltrædelsestale 30. juli 2002 | 6 |
| 2010-ernes største udfordring | 7 |
| Med VÆDDEREN på Toppen | 10 |
| En anderledes dag på søen | 14 |
| Uddannelse på håndskydevåben i Søværnet | 15 |
| Kommissionen til Undersøgelse af Færdselssikkerhedsmæssige forhold | 16 |
| Søværnets Materielkommando assisterer Hjemmeværnskommandoen | 18 |
| Provsten | 20 |
| Endnu en af flådens mærkedage | 22 |
| THETIS på besøg i Newcastle | 23 |
| THETIS til EU-topmøde i Ilulissat | 26 |
| Nyt fra Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe | 28 |
| Juni togt til Grønland skaber udbredt midnatssol | 30 |
| SAREX 2002 – Kadetter på vagtchefelevtogt | 33 |
| Stjerner og vandbærere på Teknikskolen | 35 |
| Slaget ved ”Lyngør”, Norge 7. juli 1812 | 36 |
| 100 året for indførelsen af trådløs telegrafi i søværnet | 38 |
| NATO's ny styrkestruktur | 39 |

SØVÆRNSORIENTERING

Udgiver: Søværnets Operative Kommando

Adresse: Søværnets Operative Kommando
Att. SVN ORT
Postboks 483 · 8100 Århus C

Redaktion:

Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Orlogskaptajn Alex Jensen
Søværnets Operative Kommando

Redaktør: Sven Voxtorp,

Telefon: 89 43 30 99 (omstilling). Mobil: 23 71 35 72
Telefax: 89 43 31 41, E-mail: <lese@sovok.dk>

Distribution: Kontorfuldmægtig Brit Kristjansson.

Telefon: 89 43 30 99

Forsidebillede: Demo under øvelse DANEX 02:

En ”Navy Lynx” helikopter viser sine evner foran to korvetter og et inspektionsskib – og Rønnes borgere.
Foto: Henrik Moos, Pic Danex 02.

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere det indsendte materiale.

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

Tryk & layout: Kannike Graphic A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8.500 eksemplarer

SVNORT kan også ses på: www.sok.dk



DANEX 2002



EAGLE fra 3. GHR eskorterer de evakuerede personer.

gennemtænkte og detaljerede øvelsesforberedelser var katalysator for et særdeles udfordrende spil, hvor operationen til søs og på land blev udsat for mange forskellige, realistiske begivenheder og trusler.

Skibene stillede mandskab, gummi-både, forplejning, førstehjælpsudstyr og andet udstyr, såsom tæpper og værktøj. Militærpolitiet deltog sammen med skibspersonellet i modtagelse, registrering, evt. sygebehandling og videretransport af personer til evakuering. Beredskabsstyrelsen stillede bl.a. telte til rådighed for den etablerede lejr.

Fakta om øvelsen:

(Ilandtaget mad og drikke)

- 450 sandwiches
- 160 liter ferskvand
- 40 liter varm suppe

Forskellige urostiftere og demonstranter på spil

Beskyttelsen af operationen i land stod Garderhusarregimentet for. Og det var der i høj grad brug for, da operationen løbende blev forsøgt hindret og angrebet af de elementer, der under øvelsen agerede ikke-regulære styrker – de såkaldte Swedlandske Tigre. Endvidere blev de deltagende skibe, der lå ud for kysten, udsat for

Øvelse DANEX 2002 udmærkede sig ved at være nok den største og mest ambitiøse DANEX, der nogensinde er blevet gennemført. Både med hensyn til antallet og mangfoldigheden af deltagere, men også med hensyn til de aktiviteter, der indgik i øvelsen. DANEX 2002 var også nyskabende, fordi det var den første danske øvelse med et betragteligt værnssfælles – eller "joint" – element.

militærpoliti. Endelig deltog et større antal civile figuranter (187).

Fakta om øvelsen:

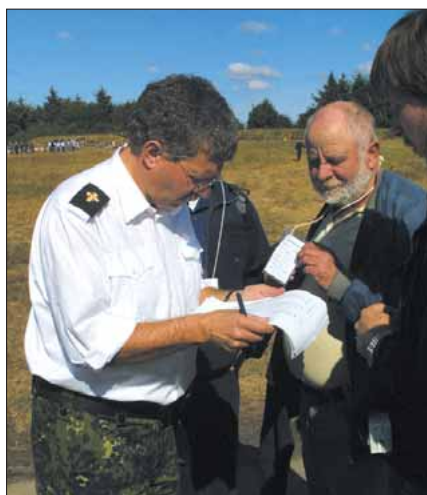
| | |
|-----------------------|-----|
| (Deltagende personel) | |
| Besætningsmedlemmer | 86 |
| MP detachement | 20 |
| Gardehusarregimentet | 60 |
| I alt | 166 |

Evakueringsøvelsen blev gennemført på Raghammer Odde på Bornholm, og Bornholms Marinedistrikts vel-

I øvelsen deltog et stort antal forskellige skibe fra Danmark og Tyskland og Norge. Derudover deltog fly fra Danmark, Tyskland, Frankrig og USA. Men det var der ikke noget nyskabende i. Det nye bestod i, at der blev gennemført en evakueringsøvelse – Nonkombattant Evacuation Operation (NEO) – med deltagelse af enheder fra Garderhusarregimentet, Beredskabsstyrelsen og fra Hjemmeværnet. Derudover deltog 11 skibe fra Danmark, Tyskland og Norge, samt et detachement fra Søværnets



Evakuering af såret med den tyske helikopter. Alle fotos: STS



Orlogsprovssten i gang med den grundige registrering.

provokationer og angreb med små, hurtige fartøjer. Der var tale om en såkaldt asymmetrisk trussel, hvor man ikke bliver angrebet af regulære militære styrker, men af mindre grupper og fartøjer – både i terrorlignende angreb af små, hurtige fartøjer og ved mortarangreb. Endvidere var der i land og til søs forskellige urostiftere og demonstranter på spil og andre ikke-voldelige begivenheder. Endelig forsøgte regulære styrker til søs at genere operationen ved blandt andet at afholde skydeøvelser tæt på det område, hvor deltagende skibe var opankret. Alt i alt var spillet konstrueret således, at øvelsesdeltagerne konstant blev sat på prøve af udefra kommende forhold under gennemførelsen af selve evakueringen.

Alvorligt tilskadekomne direkte med helikopter til skibene

Omkring 140 af de civile figuranter blev evakueret, og 15 af dem blev behandlet for simulerede (og godt sminkede) skader. Det skal her tilføjes, at der var kapacitet til at evakuere ca. 800 personer inden for tidsrammen i en virkelig situation.

Et typisk forløb for en evakuering af en person foregik således: Den pågældende ankom først til et modtagepunkt, hvorfra personen blev transporteret til et opsamlingssted i lejren, så videre til registrering og endeligt til et venteområde, hvor der blev uddelt mad og drikke. Der var i lejren også etableret et infirmeri til lettere syge og sårede. De alvorligt tilskade-



Sikring af lejren



NEO hovedkvarteret



Etablering af NEO området iværksat



Personel fra 3. GHR klar til indsættelse fra HVIDBJØRNEN

komne blev fløjet direkte med helikopter ud til et af skibene, hvoraf flere havde avancerede hospitalsfaciliteter. Når det var tid, blev den evakuerede transporteret til havneområdet, hvor gummibåde lå klar til den endelige transport ud til et af de ventende skibe. Mange figuranter blev dog fløjet ud til skibene med helikoptere i det omfang disse ikke var engagerede transport af syge og sårede.

Søværnet førte an i en "Combined, joint" operation

Den overordnede ledelse havde Chefen for Søværnets Taktiske Stab om-

bord på flagskibet HVIDBJØRNEN, og i land blev operationen ledet i et til lejligheden oprettet hovedkvarter. Det var selvsagt en udfordring for Søværnets Taktiske Stab at planlægge og gennemføre operationen, da det var første gang, der er blevet afholdt en NEO-øvelse af denne art i Danmark. Nye begreber og procedurer måtte introduceres og opfindes til lejligheden. Der var tale om en banebrydende begivenhed, hvor Søværnet førte an i øvelse med enheder fra flere forskellige nationer, værn og myndigheder – en såkaldt "Combined joint" operation.



NEO området set fra luften (Navy Lynx)



Fornemt besøg i NEO området

NEO skal ses som et eksempel på en operationstype eller opgave, som i stigende grad bliver en sandsynlig opgave for militære styrker og dermed også for det danske forsvar. Søværnet har nu taget hul på forberedelserne til at løse sådanne opgaver og med introduktionen af de Fleksible Støtteskibe vil Søværnet yderligere udvikle evnen til at gennemføre operationer til støtte for civile – fra humanitær bistand og nødhjælp til NEO. Denne type af operationer vil naturligt skulle gennemføres i samarbejde med enheder fra andre værn og myndigheder – i et internationalt regi.

Mange gode og nyttige erfaringer blev opnået under øvelsen – naturligvis inden for evakueringsdisciplinen (NEO) generelt og samarbejdet med andre værn og myndigheder – men også i henseende til imødegåelse og bekæmpelse af terroristprægede trusler.

Søværnets Taktiske Stab vil på denne baggrund fortsætte introduktionen af sådanne typer operationer og derigennem placere Søværnet helt i front i udviklingen af værnssfælles operationer på dette felt.

Søværnets Taktiske Stab



Chefen for Søværnets Materielkommandos tiltrædelsestale 30. juli 2002

.....

”Samtidigt med at SOK og FST fik nye chefer, fik SMK naturligvis også. For KA Niels Mejdal var det et ganske usædvanligt kommandoskifte, idet han blev chef for den samme kommando for tredje gang. På denne måde – ved at veksle fra at være chef for FKO Materielstab, der dirigerer de tre værnsmaterielkommandoer – kan han sikre den højeste grad af koordinering af Søværnets materieludvikling, som er i en meget vigtig fase.”

Admiralen sagde:

Kære kollegaer, kære venner!

Foran jer står en glad og stolt chef. Glad, fordi jeg i dag vender tilbage til de kollegaer og det tjenestested, som jeg holder så meget af, og hvor jeg gjort tjeneste i over 13 år.

Stolt, fordi Forsvarschefen har vist mig den tillid at lade mig vende tilbage som kommandochef og Chef for Søværnets Materielkommando.

For 6 måneder siden sagde jeg farvel for anden gang som chef for Søværnets Materielkommando. Den 1. februar lovede jeg, at der nu var bragt orden på chefsposten i Søværnets Materielkommando. I dag gentager jeg dette om end under lidt ændrede forudsætninger og gældende frem til udgangen af næste år,

hvor jeg hjemsendes og pensioneres.

Disse knap 1½ år vil jeg bruge til at forberede søværnet og specielt Søværnets Materielkommando bedst mulig på næste forsvarsaftale – for perioden efter 2004. De 2 fleksible støtteskibe er på plads, omend der stadig optimeres inden for de snævre tekniske og ikke mindst økonomiske rammer. Interessen og begejstringen – også uden for søværnets egen kreds – er betydelig og i stadig stigen. Søværnets Materielkommando har igen udtænkt og skabt en koncept og projekt, der er enestående og som vækker international opmærksomhed. Men disse to skibe kan ikke stå alene. I næste periode skal der anskaffes 4 nye ubåde og mindst 2 patruljeskibe.

Argumentation, teknisk forberedelse, salgsarbejde og markedsføring for ubåde og patruljeskibe kommer til at præge en betydelig del af de næste knap 2 år. Står søværnet sammen, vil det lykkes. Men vi må huske på, at forsvaret skal have både ubåde og patruljeskibe, fordi de komplementerer hinanden og de 2 støtteskibe i de internationale operationer, som vel også vil være et centralt punkt i perioden efter 2004. Ved bestandig at effektivisere arbejds gange og beslutningsprocesser kan vi forberede vores egen organisation på næste forsvarsaftale. Delegering og decentralisering samt mål- og rammestyling skal i mit myndighedsområde være andet end blot floskler! Vi skal vide at tilpasse os DeMap under optimal udnyttelse af DeMars. Det betyder efter min opfattelse, at beslutninger skal træffes decentralt og på lavest mulige niveau, med mindre vi med DeMars kan løse opgaven mere effektivt fra centralt hold.

De tre materielkommandoer skal fortsat bestå som uafhængige myndigheder, men vi skal gøre alt for at

undgå unødige overlap, omkostningskrævende bureaukrati og opslidende magtkampe. For mig er organisationens størrelse ikke et udtryk for effektivitet – nok nærmest det modsatte!

Det lyder så enkelt – og vi har vel alle hørt det før – men kunne vi lære at gøre »de rigtige ting rigtigt – og første gang«, så ville den sparsomme arbejdstid ikke være flaskehalsen i opgaveløsningen, ej heller ville merarbejde være så belastende for den enkelte eller de pårørende og Søværnets Materielkommando ville fremstå som forsvarets mønstervirk-somhed. Indtil da må vi bestræbe os på at blive bedre til at udvælge – eller prioritere – de rigtige opgaver og bestræbe os på at løse dem smartest fra begyndelsen. Ingen enkelt person kan klare dette alene – ej heller Chefen for Søværnets Materielkommando. Der er brug for nye ideer og gode forslag fra alle. Derfor står min dør altid åben for enhver i Søværnets Materielkommando og såmænd også uden for – på samme måde som jeg forventer, at jeres døre står åben for mig.

Denne tiltrædelsestale slutter derfor heller ikke her. Den skal fortsætte og udvikles i vores daglige samtaler og drøftelser. Alle i Søværnets Materielkommando kan – og skal – bidrage til, at vi i fællesskab når alle de mål, som vi – eller andre – har sat for Søværnets Materielkommando. Men bevar hele tiden i bagehovedet, at det alt overvejende mål i de næste par år er at skabe en bred accept af den fremtidens flåde, som vi alle ønsker os så varmt, og som skal blive en væsentlig del af næste forsvarsaftale.

Til slut tak for de gode ønsker og varme hilsner, jeg har modtaget i forbindelse med min tilbagevenden – og så er det på med arbejdstøjet, så snart receptionen er slut.

Kontreadmiral Niels Mejdal

2010-ernes største udfordring

Fra røde og blå blyanter til fuldt integreret IT-univers – Søværnets nye rolle som omdrejningspunkt for indsats af alle fire værn i samme operation.

Støtteskibsprojektet sætter gang i de nye tendenser i samarbejdet mellem Søværnet og civile firmaer. Deres udsendte (RED) har talt med lederen af projektet, kommandørkaptajn Per Bigum Christensen i Søværnets Materielkommando.

Der er nye toner i klaveret, som nok kommer til at spille bedre i fremtiden til gavn for de fleste ude i skibene. Her er et indtryk fra samtalen, der også berørte Terma A/S, der er ét af de civile danske firmaer, som støtteskibsprojektet har et tæt samarbejde med.

FLYVEFISKEN-klassen – knapt 20 år

Projektet vedrørende bygning og udrustning af nye støtteskibe til Flåden repræsenterer en stor udfordring på næsten alle tænkelige felter indenfor skibsbygning, systemudvikling, systemintegration og systemanskaffelse. Mange, der har været tæt på tidligere skibsbygningsprocesser i Søværnets nyere historie, vil nok spørge sig selv, om vi nu har lært noget af disse processer.

Der har været nogle fejltagelser, store og små, som dog i de fleste tilfælde har kunnet afhjælpes og endda skabt forbedringer. Den materielansvarlige del af kongerigets søværn har til enhver »tidsalder« – lige fra vikingetiden – bibragt Flåden velegnede og konkurrencedygtige skibe – efter kortere og navnlig længere udviklingsforløb. Udviklingen af FLYVEFISKEN-klassen, der startede for knapt 20 år siden, nærmer sig således nu sin afslutning og perfektion. Ingen af de nuværende officerer og ingeniører beskæftiget med de nye projekters udvikling har undgået at være involveret i FLYVEFISKEN-processen på

en eller anden måde – og det har de alle lært af. Når man specielt tænker på udviklingen indenfor kommando-, kontrol- og sensorsystemer, kan man også medtage en lang række af de folk, der i Firmaet Terma A/S er beskæftiget i afdelingerne med udvikling af de nye systemer.

Banebrydende nye handlingsmønstre

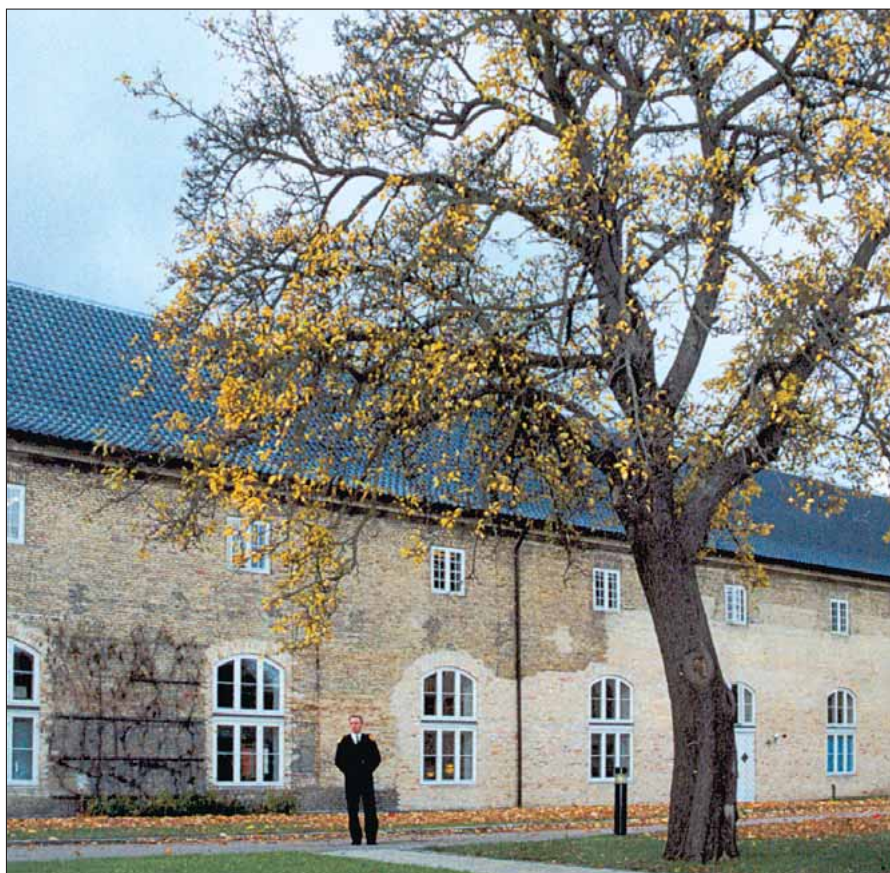
Projektlederen for Støtteskibsprojektet har ladet sig interviewe til Søværnsorientering. De nedenfor anførte betragtninger stammer fra dette interview, der fandt sted i projektledelsens nyindrettede lokaler i Kuglegården Vest – Søværnets Materielkommando, Holmen.

Alle overordnede principper for udformning af støtteskibene er naturligvis i overensstemmelse med de principper for sådant – fastlagt på højeste niveau i Forsvaret. Om disse kan læ-



Projektlederen KK Per Bigum Christensen ved skrivebordet i Søværnets Materielkommandos nyrestaurerede bygninger på Holmen

ses på Internettet, hvor de generelle direktiver og strategier er gengivet således også fra Forsvarsministeriet er gengivet på projektets hjemmeside under Søværnets Materielkommandos.



Søværnets Materielkommandos nyrestaurerede bygning på Holmen. Projektlederen i forgrunden

Om det nu lige er ordlyden herfra, der har inspireret til de temmelig banebrydende nye handlingsmønstre, skal jeg ikke kunne sige. Under alle omstændigheder synes forbindelsen til toppen og de aktive mønstre i harmoni med de politiske udviklingstendenser.

»Udnyttelse af kendt teknologi og eksisterende design«

Et af de helt logiske skift ligger inden for feltet »udnyttelse af kendt teknologi og eksisterende design«. Dette er jo ikke noget nyt princip inden for skibsbygningskunstens lange historie, hvor de kloge i skibskonstruktørernes kredse altid har udnyttet erfaringer fra andre. Både som væsentlig sikkerhed mod fiasko og måske også et middel til at undgå umulige krav fra monarker og regeringer. Når det sidste ikke lykkes kan det gå så galt som det gik med det svenske lineskib, WASA, der kæntrede på sin første sejl-tur, som resultat af et umuligt krav om en ekstra række kanoner – uden tilsvarende øget dybgang og størrelse. De mere nutidige eksempler overlader jeg til læserens egen fantasi.

Udmøntet i det pågående arbejde betyder det, at man sammenligner det skitserede skib med allerede eksisterende skibe med nogenlunde samme størrelse, sødygtighedskrav og samling af evner til at løse den vifte af opgaver, disse skibe skal være i besiddelse af. Der er allerede foretaget flere sammenligninger i udlandet og mange gode vink til det endelige design er indvundet. Derved undgår man både en længere og meget indviklet udviklings- og projekteringsproces, og man reducerer projektrisici betragteligt. Man undgår også det altid spøgende behov for at bygge en decideret prototype. Med et så stort skibsprojekt og en så lille serie ville dette i øvrigt være aldeles utopisk at vove sig ud i.

Det mest ømme punkt – integration af systemerne

Et andet relateret aspekt er graden af udvikling af de enkelte systemer. Noget, der også har hjemsøgt tidligere skibsserier til Flåden. For visse endda i så udpræget grad at ingen af seri-

ens skibe nogensinde opnåede fuldt operativitet i forhold til de oprindelige militære krav. Det er nødvendigt på den ene side at stille krav, der sikrer at det færdige skib kan hamle op med udviklingen repræsenteret i sine operative omgivelser, når det sejler ud som deltager i fremtidige øvelser og operationer. På den anden side er det afgørende, at de nødvendige udviklinger er indenfor mulighedernes grænse – både teknisk og økonomisk. Erfaringerne viser, at ingeniører og teknisk forskningspersonel er mere til udviklingsprocesser end deres samtidige officerskolleger, der modsat har tendens til at ville lægge æggene i afprøvede kurve – der, hvor man har størst mulig sikkerhed for funktion og driftsstabilitet, når situationen på kamppladsen er afgørende alvorlig.

Når man taler om forskellige systemer, kan man ikke undgå også at røre ved det mest ømme punkt ved enhver integration af sådanne. Kan for eksempel radarens signaler tydes af resten af anlægget, der indsamler og fordeler de elektroniske oplysninger. Det har hidtil været sådan, at Søværnets Materielkommando selv oplyste om hvilke krav, der stilledes til samspil med nye apparater, der skulle tilsluttes kommando- og kontrol systemet. Det ansvar overlades nu til den civile kontraktør – i dette tilfælde Terma.

Opstilling af krav til nyanskaffelser

Indtil nu har det været god latin at opregne alle krav til det ønskede, nye skib eller materiel meget præcist og helt ned til mindste detalje. Konsekvensen heraf var, at materielkommandoen sammen med dele af den operative del af Søværnet (eskadrer og skoler) skulle opbygge en ekspertise, der var i stand til at vurdere både, hvad der er ønskeligt operativt og hvad der er muligt teknisk – begge dele fokuseret på situationer adskillige år ude i fremtiden. Jo større systemerne er og jo flere enheder og komponenter, der skal styres, jo alvorligere bliver usikkerhederne.

I det danske søværn har vi dog haft en heldig hånd med udvikling af de helt store systemer med RDN CCIS (-i begyndelsen; FOD CCIS = Flag Of-



Fortrøstningsfuld projektleder –
KK Per Bigum

ficer Denmark Command, Control and Information System) som et lysende eksempel. I modsætning til mange andre mariner udviklede vi et logisk sæt krav, baseret på erfaringer fra blandt andet Royal Navy og lod en meget lille nærmest autonom (selvbestemmende) gruppe følge udviklingen af systemet på nærmeste hold i det franske firma, der leverede systemet til tiden og til prisen. (Vist nok en pæn verdensrekord inden for det felt!) RDN CCIS er nu opdateret gennem et af Søværnets egne projekter ved hjælp fra et lille firma med top tunede programmører og systemudviklere med erfaring fra orlogstjeneste. Systemet indvies i sin helt nye version i december 2002. Men derom i næste nummer.

I de nye kontrakter indgår generelle militære krav blødere formuleret end tidligere med de operative funktionskrav som det styrende. De specifikke krav udvikles hos firmaet, dog således sikret, at man ikke får noget nyt, der leverer dårligere præstationer end det vi kender i dag.

De udviklinger (»builds«) det civile firma kommer op med, testes af en brugergruppe, som er sammensat fra command-team og O-rumsbesætning fra forskellige operative enheder og fra skoler. Visse dele heraf foregår på udviklingsanlæggene hos firmaet. Terma har således et komplet sæt – lige fra et Harpoon-modul til de nyeste radarer – af samspillende elementer i det nye skibsbaserede kommando-

og kontrolsystem. Her foregår afprø-
ningerne sammen med de teknikere
og ingeniører, der er beskæftiget
med udviklingen inden for alle tænke-
lige aspekter.

Søværnets Materiel- kommandos målsætninger

Projektlederen lægger stor vægt på
at kommandoens målsætninger også
følges i de nye projekter. Alle i Flåden
har jo oplevet, hvordan materielle fejl kan
ødelægge måneders øvelsesforbere-
delse og forårsage oceaner af spildtid
og kedsomhed for besætningen, når
skibet ikke kunne deltage i øvelser.
Særligt frustrerende er det, når de
mere skarpe opgaver, som søredning
eller internationale operationer, må
opgives på grund af materielsvigt og
venten på reparation eller fornyelse.
Kort fortalt er målsætningen da også
karakteriseret ved tre ord: Konsolide-
ring, effektiv drift og kortere fejlperi-
oder. Et meget vigtigt aspekt herved
er at lære af de tekniske fejl, der jo op-
står selv i de bedste enheder. Er der
erfaringer der kan rette tekniske de-
taljer eller skal uddannelsen være bed-
re og på hvilket niveau.

Terma er systemansvarlig

Erfaringsmæssigt har søværnet næ-
sten altid haltet bagud, når det dreje-
de sig om at anskaffe uddannelses-
materiel til både den taktiske, den
operative og den tekniske uddannel-
se på helt nyt materiel. Under materiel
regnes også dokumentation og læ-
rebøger. I fremtiden vil man sørge for

at disse aspekter er dækket tilfreds-
stillende kontraktmæssigt. Så er det
op til skolerne at sende instruktører
så betids på de bestilte fabrikskurser
og anden relevant uddannelse, at bru-
gerkurser kan oprettes og gennemfø-
res – før systemerne skal i drift ude i
enhederne.

Disse – lidt ideelle – krav, skal supplere
med en større vægt på færdiggø-
relse og konsolidering af de leverede
systemer for hvilke det givne firma nu
for fremtiden har systemansvar. Det
betyder i praksis, at opdateringer fo-
reslået af brugere – for eksempel ude
i skibene – medfører test og eventuel
godkendelse og opdateringer hver
tredje måned. I dag kan der gå år
imellem sådanne opdateringer til stor
skade for de enkelte operatørers ini-
tiativlyst.

Her er konfigurationsstyring nøgle-
ordet, men med moderne og ganske
enkle og prisbillige kommunikations-
tiltag skulle det kunne gøres på en så-
dan måde at både operative skibe og
enheder – såvelsom skoler – skulle
kunne holdes ajour.

Fra Terma (Thomas Blom, Terma Tå-
strup) supplerer man med følgende
omtale af, hvordan man samarbejder
om ansvaret:

Samarbejdet med Søværnets Materiel-
kommando og resten af Søværnet
har ændret karakter fra hvad det var i
1985. Før stilledes meget færdige krav,
og der var en ligeledes hård opdeling
af ansvar. Når kontrakten var skrevet
gik leverandøren hjem, kunden kom

til et par statusmøder og kunne derefter
modtage et system.

Verden er blevet væsentlig mere kom-
pliceret siden, men også bedre. I dag
er leverandør / kunde forholdet for
os blevet et partnerskab hvor vi (Ter-
ma) har et teknisk ansvar for, at det
totale system fungerer og Søværnets
Materielkommando har ansvaret for,
at det militært kan udføre det, som
Søværnets Operative Kommando skal
bruge. Hvilket i bund og grund er lo-
gisk, vi skal ikke vælge hvilken kan-
on, der skal på, men sikre at den tek-
nisk vil komme til at fungere i syste-
met med den ønskede »performance«.
Vores ansvar er at sensorer, våben og
C4I-systemer kan forstå hinanden, at
data kommer frem i rette tid og kvali-
tet, at systemet er stabilt osv.

Tilsvarende har Søværnets Materiel-
kommando et ansvar for at våben- og
sensorperformance er afstemt og kan
møde de militære krav, der stilles til
skibet. For yderligere at komplicere
verden er det sådan at jo længere væk
vi kommer fra C3/C4I systemet, jo me-
re ansvar har den enkelte under-sy-
stem-leverandør – for eksempel, at
kanonen har den givne rækkevidde
og præcision.

Så vores samarbejde er i bund og
grund et partnerskab om at levere et
C4I system, der lever op til og formod-
entlig overstiger søværnets krav.

Terma A/S syn på udvikling og spe-
cielt de udfordringer den hurtige tek-
nologiske udvikling giver kommer
udførligt beskrevet i næste nummer
af bladet. (Red.) ■

BOG-ANMELDELSE

En seniorsergent i Hæren behøver ikke at være så ke-
delig at det gør noget. Under alle omstændigheder
har en af slagsen, Bo R. Klinge begået en bog, der
genfortæller en lang række anekdoter og pudsige, fatale
og pinlige facts om livet i »cirkus mili«. Det er ikke for sarte ører
eller øjne – for bogen er nærmest genialt illustreret af en oversergent,

J.D. Pedersen – begge forsynet med en skarp og levende form for humørgenken-
delse og evne til videregivelse som nok skal kunne vække kluklatteren hos alle,
der har haft bare lidt berøring med de væbnede styrker. God under juletræet,
tror jeg.

Bogen hedder: MANDEN ER GAL – LAD HAM ENDELIG BLIVE I HÆREN. Den
udkom 25 oktober 2002 på Haase & Søns Forlag as, Løvstræde 8, 2. tv
1152 København K, Telefon 33144175 og E-mail: haase@haase.dk.

Bogen koster – 272 sider – indbundet; 199 kroner.

Medens vi er ved det sjove til julelæsningen, så forsømte vi at opgive telefonnummeret til vor
egen tidligere oversergent og våbentekniker Mogens Hovmand, der fik sin samling af morsomme erin-
dringer fra sin tid i søværnet og anden tjeneste på Grønland anmeldt i forrige nummer. Den hed: »Krudt
og Kugler i den kongelige Marine«. Bogen kan bestilles endnu, direkte hos forfatteren på tlf. 46786488.



Med VÆDDEREN på Toppen

Hvert efterår sender Søværnets Officersskole de kadetter, der netop har bestået den civile del af officersuddannelsen som maskinmestre og skibsførere ud på Søværnets sejlene enheder, for at de her kan omsætte teori til praksis. For de operative kadetter (skibsførerne) varer denne del af uddannelsen til søs 3 måneder og betegnes NAO-togtet. Oftest gennemfører den enkelte kadet sit NAO-togt på flere forskellige operative skibe. Det giver ham m/k indblik i tjenesten på så mange enheder som muligt, før han m/k i slutningen af officersuddannelsen skal vælge i hvilken eskadre, han m/k ønsker at gøre fast tjeneste som nyudnævnt premierløjtnant.

Som led i dette års NAO-togt var undertegnede kadetter så heldige at være på mønstret inspektionsskibet VÆDDEREN på en temmelig usædvanlig patrulje langs den grønlandske østkyst i perioden 9.-22. september 2002.



VÆDDEREN og THETIS i formationssejlad i Faxaflói ud for Reykjavik, hvor begge skibe i dagene forinden havde ligget for forsyninger og rekreation.

Forventningerne stiger

Vi landede i Keflavik lufthavn i Island lørdag den 7. september om eftermiddagen, og havde ikke andre forventninger til den forestående patrulje end den gængse forestilling hjemmefra om inspektionsskibenes togter på Grønland – fiskeriinspektion i Danmarksstrædet. Vi fornemmede dog hurtigt, at dette ikke ville blive et helt almindeligt togt, da vi talte med skibets afgående helikopterbesætning i ankomsthallen i Keflavik. "I skal langt nordpå", "bare det var os", var nogle af ordene. En lovende begyndelse.

Tre hovedopgaver

Vel kommet ombord og installeret erfarede vi, at det togt, vi skulle deltage i, havde tre hovedformål, der alle adskilte sig markant fra fiskeriinspektionstjenesten.

- VÆDDEREN skulle yde støtte til slædepatruljen SIRIUS. Denne opgave indebar udlægning af forsyninger i slædepatruljens depoter, og selvom udlægningen primært skulle foregå ved hjælp af helikopter, ville der alligevel være en del indenskers, spændende sejlad i Nordøstgrønland.
- VÆDDEREN skulle fungere som forsøgsplatform for to biologer fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) under en større undersø-

gelse, som man håber kan bidrage til bedre forudsigelser af det kommende klima. I den forbindelse er farvandet omkring SIRIUS' hovedkvarter Daneborg interessant, idet man her kan foretage gode målinger til de videre beregninger.

- VÆDDEREN skulle forsøge at trænge så langt nordpå, som isforholdene gjorde det muligt, som et led i den danske suverænitethåndhævelse langs Grønlands østkyst.

Der var altså lagt op til et rigtig spændende togt.

Da vi først skulle afgå om mandagen, havde vi nu et par dage til at lære skibet bedre at kende samt besøge et par islandske seværdigheder såsom de varme kilder i Den Blå Lagune og "NEX'en" – det afgiftsfrie indkøbscenter i den del af Keflavik, der er amerikansk militærbase. Reykjaviks natlige kulturliv blev også studeret.

Tænker på Titanic

Vi afgik fra Reykjavik den 9. september om aftenen og satte kursen mod Scoresbysund. Vort beskedne bidrag til samlingen af historier om amerikansk sømandskab opstod under havnemanøvren, hvor vi på broen havde besøg af to amerikanske flådeofficerer. US Navy har en anden måde at sejle deres skibe på end vi. Det har gennem tiden givet anledning til en

del morsomme historier i messer og klubber rundt omkring i Søværnet. Begge officerer var synligt imponerede over skibets manøvrevedne og den ubesværede afvikling af havnemanøvren. ("What, no tugs!?"). Og da de senere fik fortalt, at brovagten på disse skibe under normale forhold bestrides af blot tre mand, kunne de dårligt tro deres egne ører. De amerikanske traditioner for sømandskab er



Isbjørnefamilie i Davy Sund

i sandhed forskellige fra de danske. Forlægningen fra Reykjavik til Scoresbysund forløb roligt. Danmarksstrædet viste sig fra sin bedste side, og det skulle senere vise sig at være symptomatisk, idet vi på stort set hele togtet havde magsvejr. Den første is dukkede op 10. september om formiddagen 150 sømil syd for Scoresbysund, som små fjelde i drift sydover. Mødet med den første store is er en særlig oplevelse for en ung navigatør (ligesom det må være det for de fleste andre). Man kommer uvilkaarligt til at tænke på Titanic, den aktuelle vandtemperatur samt de historier »gamle Albrechtsen« fortalte i oceanografitimerne inde på officerssskolen – og så drejer man skibet yderligere 2-3 grader væk fra kolossen.

Gæstebog for skibe

Det er dog ikke isfjeldene, der udgør den største fare for skibsfarten i de arktiske områder, men derimod mindre skosser af især sortis (is, klart som glas og hårdt som sten, der dannes i gletscherne under et voldsomt højt tryk). Sortisen har en høj massefylde og ligger derfor så lavt i vandet, at radaren ikke kan slå på den, og samtidig gør isens gennemsigtighed det svært for udkiggen at se den.

Vi lå i området omkring Scoresbysund en dags tid, idet helikopteren havde en opgave på flyvepladsen ved Constable Pynt. Her så vi et gammelt russisk forskningsskib, der nu foretager krydstøgtsejladser i de arktiske egne med rige vesteuropæiske turister ombord. Det er en sjov tanke, at folk betaler i titusindvis af kroner for oplevelser, som er dagligdag for skibsbesætningerne i 1. Eskadre – vestkysten in mente.

Fra Scoresbysund gik ruten videre nordover langs kysten, gennem Davy Sund og Kong Oscar fjord til Ella Ø. På nordsiden af øen, i Solitærbugten, ligger en nedlagt forskningsstation, som i dag fungerer som »sommerhus« for Sirius. Interesserede besætningsmedlemmer blev med gummibåd sat i land et par timer. Lige øst for bygningerne står en lille klippevæg, der fungerer som en slags gæstebog for skibe, der har lagt til i Solitærbugten, og fremtidige besøgende skal ikke være i tvivl om, at VÆDDEREN-A var her

den 12. september 2002 – det står, blandt andre skibsnavne, med fede typer på klippen.

Ud for Daneborg – det tunge skyts i brug

Sejladsen i det forholdsvis snævre farvand i bunden af fjordene var en ubeskrivelig oplevelse.

Vi sejlede ud gennem Kejser Franz Joseph Fjord og fulgte kysten nordover til Daneborg, hvor vi gik til ankers for, hvad vi håbede ville blive et par dage. Under hele togtet benyttede de to biologer fra Danmarks Miljøundersøgelser enhver lejlighed til at tage prøver af vand og bestanddele i havbunden, når skibet lå stoppet eller for anker.

Ud for Daneborg blev så det tunge skyts taget i brug. Med en af VÆDDERENS kraner blev en såkaldt »sedimentfælde« sat på 70 m vand. Det er en stålramme med måleudstyr, holdt oppe af flydere og forankret til bunden med en 300 kg tung betonklods. Her skal den det næste års tid opsamle bundfald i vandet, inden den bliver bjærget igen.

Det var fra Daneborg, at skibets helikopter for alvor skulle vise sit værd i forbindelse med forsyningstransporter til SIRIUS' fjerntliggende depoter. Den havde imidlertid ikke været længe i luften, før piloten i hast måtte

vende tilbage til skibet – den ene forrude var under flyvningen pludselig begyndt at revne. Vinduesglas til »de blå fugle« er én af de få ting, inspektionsskibe ikke har med i lasten, når de er på togt, og helikopteren var derfor »grounded« indtil videre. En ny forrude blev sat i hasteordre hjemmefra, men episoden betød alligevel, at vi nu var presset tidsmæssigt. Hvis vi blev ved Daneborg for at vente på leveringen, risikerede vi, at det smukke vejr slog om og vanskeliggjorde den videre sejlads nordpå (måske helt umuliggjorde en ny rekord). Det blev derfor besluttet, at VÆDDEREN skulle lette anker samme dag og selv forestå nogle af de opgaver, der oprindeligt var tiltænkt helikopteren.

Seks mand bygger ny hytte af den gamle

Den 13. september om aftenen satte vi igen kursen nordpå. Fra Daneborg havde vi medtaget forsyninger til depotet Aalborghus samt fire SIRIUS »fupper«, der sammen med to besætningsmedlemmer fra VÆDDEREN skulle sættes i land ved depotet Mønstedhus. Herfra var der meldinger om, at depotet var faretruende nær nedstyrtning som følge af kysterosion, og det lille »redningshold« skulle derfor forsøge at flytte det længere ind på land.



Hytte sælges – unik beliggenhed – et fund for gør-det-selv-manden. Resterne af Mønstedhus

Tidligt næste morgen ved ankomsten til Mønstedhus stod det imidlertid klart, at det ville blive endog meget svært at flytte depotet nogen steder hen. Udstyret med personlig udrustning og ekstra grej fra skibets værktøjsbeholdning blev de seks landsat for at påbegynde bygningen af en ny hytte af resterne fra den gamle.

Efter endt gerning ved Aalborghus

VÆDDEREN fortsatte mod depot-hytten Aalborghus for at lægge forsyninger og foretage mindre reparationer. Aalborghus ligger i bunden af A. Stelling Sund, et smalt farvand, der aldrig tidligere er besejlet af inspektionsskibene. Ved indsejlingen til sundet fik vi endnu en prøve på de udfordringer, der findes i forbindelse med sejlads nordpå – de ufuldstændige farvandsopmålinger. På en position i søkortet, hvor vanddybden er angivet som værende 62 m, målte vi 15 m under kølen – en tankevækkende oplevelse.

Vil man have noget gjort ordentligt, må man gøre det selv, siger de kloge, så på resten af togtet var O-rums-gasterne (KI-) beskæftiget med at føre lodskudsløg. En gang hvert kvarter blev tid, lodskud og position noteret. Loggen kan forhåbentlig hjælpe kartograferne i deres arbejde med at kortlægge vanddybderne i farvandet

omkring Nordøstgrønland.

Efter endt gerning ved Aalborghus satte VÆDDEREN igen kursen nordover. Det blev besluttet at gøre rekordforsøget, medens vejret endnu var gunstigt. Vi sejlede op igennem Dove Bugt, forbi vejrstationen Danmarkshavn og holdt herfra en nordøstlig kurs for at komme klar af isen, der på denne tid af året breder sig ud fra fjordene i det nordligste Grønland.

Om eftermiddagen den 15. september sejlede vi stik nord og holdt denne kurs for så vidt den tiltagende koncentration af drivis og isbælter nær storisen tillod det. Denne del af sejladsen var fantastisk spændende. Det er som at sejle i en labyrint, hvor man manøvrerer ud og ind mellem skoser og isflager.

Sidst på aftenen var isen blevet så tæt og tiden så fremskreden, at vi var nødt til at vende om med kursen sat mod Danmarkshavn. På dette tidspunkt havde vi nået 81° 02' 3" N. Den gamle rekord på østkysten var 79° 29' N sat af THETIS i '91.

Ny rekord!

Ingen af Søværnets skibe har været længere nordpå ved Grønlands østkyst. Isen lukkede gradvist mere til, hvilket gjorde sejladsen sydover mere vanskelig (spændende) end den nordgående. Nordøst for Île de Fran-

ce var iskoncentrationen dog efterhånden aftaget så meget, at sejladsen igen kunne foretages normalt i henhold til planlægningen. Vi ankrede op ud for Danmarkshavn den 17. september om morgenen, og der blev arrangeret ture ind til vejrstation, hvorfra man opsender vejrbaloner for observationer til brug for bl.a. Danmarks Meteorologiske Institut.

Før kursen om eftermiddagen igen blev sat sydover, tog vi en afstikker mod vest til Hvalrosodde. De flade strande her er efter sigende hjemsted for en større flok hvalrosser. På grund af tidspres kom vi dog ikke nærmere end et par sømil til stranden, og der herskede ombord udpræget uenighed om, hvorvidt de sortbrune klumper, der kunne skimtes i strandkanten, virkelig var eksemplarer af de store sældyr eller blot klippestykker. En enkelt mente desuden at have set en moskusokse i højdedraget bag stranden.

Mønstedhus til Mønstedskur

Fuld kraft mod Daneborg. Undervejs var der opsamling af reparationsholdet ved Mønstedhus. Gennem en mandfolkeindsats havde holdet på de fire dage formået at bygge en ny hytte, der kan give læ for slædepatruljerne i de kolde østgrønlandske vintermåneder. Imponerende. På grund af hyttens forholdsvis beskedne størrelse mente nogle dog, at stedet rettelig fremover bør hedde Mønstedskur.

Om morgenen den 18. september ankrede VÆDDEREN igen op ud for Daneborg. De næste par dage var mandskab fra skibet beskæftiget med at assistere SIRIUS i forbindelse med bl.a. reparation af radioudstyr og forskellige smedearbejder. En ny forruddet til helikopteren var blevet fløjet op til Daneborg i løbet af de dage, vi var afsted. Ruden blev bragt ud til skibet og isat kort efter opankringen, og det var herefter igen muligt at yde luftstøtte til SIRIUS. Den næste dag fløj helikopteren i pendulfart mellem Daneborg og depoterne langs kysten. I forbindelse med denne opankring blev der arrangeret rundvisning for besætningen på Daneborg. En meget spændende oplevelse vi gerne vil sige SIRIUS tak for endnu en gang.

| | | |
|-----------------------|---------------------|------------------------|
| Datum 001 USS 1984 | Log 1 4786.5m | Log 2 4786.5m |
| LAT | 81° 02.295 | N |
| LON | 11° 17.293 | W |
| Fart 4.9kn | Kurs 272° | Kompas *° |
| Status GPS A | UTC tid 21:44:41 | UTC dato 15-09-2002 |

Ny rekord i Søværnet

Hele besætningen i zoologisk have

Om aftenen den 19. september lettede vi atter anker og satte kursen "hjem" mod Reykjavik. Undervejs var der lige en enkelt afstikker ind i Davy Sund, hvor helikopteren skulle hente noget grej i Mestersvig, og der var nu kun ét hængeparti tilbage – bjørnen. Chefen havde forud for togtet næsten sværget på, at vi ikke ville kunne undgå at se isbjørne, når vi kom ind i de østgrønlandske fjorde. Han havde imidlertid gjort regning uden vært, idet vi ikke så skyggen af bjørn (eller ret meget andet liv for den sags skyld), og det havde været drøftet, om det ville blive nødvendigt at invitere hele besætningen i zoologisk have, når vi kom tilbage til Danmark.

Al den snak forstummede dog den 20. om eftermiddagen i udmundingen af Davy Sund, da der blev prajet "Isbjørn til bagbord!". En bjærgningsrulle ville ikke have fået folk hurtigere på dæk. Hvad vi så, var ikke bare én, men hele tre isbjørne – en isbjørnemor svømmende med sine to unger mere end 7 sømil fra nærmeste land. Hermed var »det sidste mål« for togtet nået.

Resten af sejladsen mod Reykjavik var ren forlægning præget af de rutiner, der er forud for et besætningsskift, idet VÆDDEREN-B skulle overtage skibet efter ankomsten til Reykjavik. Kadetterne vil sluttelig gerne benytte lejligheden til at takke hele VÆDDEREN-A besætningen for et godt togt og ønsker alle god vind fremover.

KT Martin Stenvang
og KT Thomas Lauridsen

BOG-ANMELDELSE

ELITEN

Sjak Svendstorp har begået en ny bog om specialstyrker. Nogle husker måske bogen om Frømandskorpset belyst gennem en lang række anekdoter krydret med facts om uddannelsens grundelementer. Den solgte godt er indtil videre kommet i to oplag.

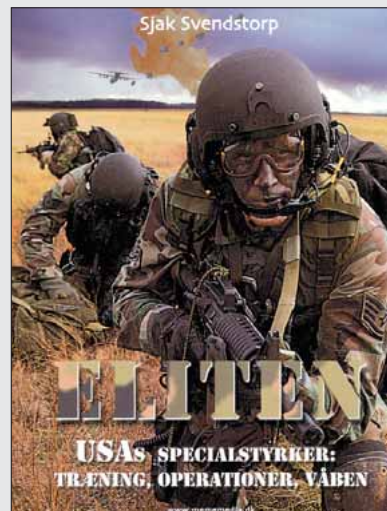
Nu har han kastet sig over de amerikanske specialkorps og kort beskrevet de fire mest avancerede i bogen; »Eliten« med undertitlen; »USA's specialstyrker: træning, operation, våben«. Den er på 127 siden og beskriver de 5 mere eller mindre kendte specialkorps. Det er

- NAVY SEALS,
- ARMY RANGERS,
- ARMY SPECIAL FORCES,
- AIR FORCE SPECIAL OPERATIONS og
- US MARINE CORPS FORCE RECONNAISSANCE

I det danske forsvar har vi noget der ligner Navy Seals i Frømandskorpset, Rangers i Jægerkorpset. De øvrige specialstyrkers særlige opgaver inden for rekognoscering suppleres lidt af Hjemmeværnets specialenheder. Hvad ARMY SPECIAL FORCES eller De Grønne Baretters specialenheder kan, indenfor hvervning af fremmede folk til kamp mod fælles fjende, finder vi ikke nogen dansk pendant til.

Bogen gennemgår ad tre forskellige stier korpserne et efter et. De tre stier er nok valgt for ikke at ligne en lærebog i emnerne eller et katalog, som en bog fra »Janes«.

Først er der billederne. De er gode og forbavsende autentiske uden dog at være makabre eller afslørende. Der er billeder



af de forskellige vigtige våbentyper, radioer og andet vitalt grej. Så bogen kan bruges som billedbog.

Hvis man også vil læse, men ikke for meget, er der en stor samling udmærkede og så vidt jeg kan bedømme præcise billedtekster, som kompletterer den første sti til forståelse af emnet.

Den anden er baseret på lidt avanceret læsning. Det er en aktuel begivenhed beskrevet i relation til hver af de fem korps. Begivenheder, som vi har fået beskrevet i løse bidder gennem verdenspressen. Her er de beskrevet spændende og virkelighedsnært af en veltrænet forfatter, som ved, hvordan læseren skal holdes fast i sædet. Som en slags rød tråd er bogen forsynet med en meget positiv redegørelse for korpsernes generelle og specifikke evner, deres udtagelses- og uddannelsesprocedurer og anvendelsesområder, så vidt som disse kan beskrives uklassificeret.

Det er en god bog at læse, hvis man vil forstå, hvad der tales om, når indsatsen mod for eksempel Al Qai'da i Afghanistan bringes på banen.

Red.

En anderledes dag på søen

I det moderne samfund er teambuilding blevet et hurraord og teambuilding benyttes i udstrakt grad til at sammentømre mennesker, der via samarbejde, skal opnå et mål.

Store personeludskiftninger

På NIELS JUEL har man et fælles mål, der kun kan opnås gennem et yderst tæt og indviklet samarbejde mellem skibets fem divisioner og ikke mindst mellem de enkelte personer. På NIELS JUEL har der hen over sommeren været store personeludskiftninger, hvor over 50% af besætningen er nyligt på mønstret.

Som tidligere nævnt når NIELS JUEL sine mål gennem samarbejde. Dette samarbejde var grundet de store udskiftninger i besætningen samt ferie ikke optimalt. Efter fire ugers intensiv øvelse med PLAYEX, SQUADEX og DANEX var vi dog rigtig godt på vej, stemningen i skibet var stærkt for opadgående sammen med evnen til at kæmpe.

For at styrke denne opadgående tendens blev det besluttet at der skulle

afsættes en dag til teambuilding. Målet var at opnå større samhørighed i skibet gennem samarbejde på tværs af divisionerne.

Efter en hektisk øvelse/opvisning onsdag d. 25/09 (SIKU) lod NIELS JUEL ankeret falde i Kerteminde bugt tidligt torsdag morgen. Dagen startede med en havariøvelse på 2 timer, hvor en brand gjorde det af med skibets C3 system og ventilationsanlæg.

Efter havariøvelsen var det tid til marine-syv-kamp. Skibets besætning blev mønstret på agterdækket hvor de blev delt op i otte hold af seks personer, herefter fulgte en briefing om dagens begivenheder.

For en stund at "gå i barndommen"

De forskellige divisioner havde forinden lagt hovederne i blød og fundet frem til syv forskellige sømandskabsrelaterede discipliner som besætningen skulle prøve kræfter med. Der var seks indledende opgaver som var, bårtransport, skydning med M96 C-8, gummibåds padling, kranmanøvrering, røgdykker bane og brandslukning. Det var seks krævende og sjove opgaver der fordrede, at holdene be-

varede overblikket, arbejdede sammen og kæmpede hårdt. Holdene var ivrige og nød åbenlyst denne anderledes dag, hvor deltagerne ung som gammel, menig eller befalingsmand for en stund kunne "gå i barndommen". Efter afslutningen af de seks discipliner var det tid til en velfortjent frokost, snakken gik og disciplinerne samt holdenes placering blev diskuteret intenst. Der var udarbejdet et pointsystem der gjorde det muligt at give de seks discipliner et islat af kappestrid. Pointsystemet var ydermere til for at udvælge tre hold der gik videre til den syvende og sidste dyst i dagens marine syv kamp. Holdenes placering blev offentliggjort efter sammentælling af point og de tre førende hold indfandt sig på broen.

Teambuilding er kommet for at blive

Det var tid til at lette anker. Den sidste disciplin var en traditionel vagtchef opgave! Bjærgemærs øvelse hvor holdene skulle udpege en vagtchef en rorgænger en udkig og en maskinmand. Holdene fik en kort orientering om hvorledes skib og bjærgemærs påvirkes af vind (afdrift). De tre hold var yderst engagerede og gik til opgaven med den fornødne dristighed. De bjærgede på kort tid og var til et BZ, en succes oplevelse rigere.

Efter endt marinesyvkamp vendte NIELS JUEL stævnen mod Korsør. Dagens dyster levede op til skibslødsens forventninger om en anderledes, sjov og spændende dag hvor der blev knyttet bånd på tværs af divisionerne. Da disciplinerne blev blæst til start var alle parader nede og besætningen fik talt og arbejdet på kryds af faggrænser og daglige kommandoveje.

Det er svært at måle udbyttet af en sådan dag, men den generelle opfattelse var positiv og det kan ikke udelukkes, at teambuilding er kommet for at blive. ■



Uddannelse på håndskydevåben i Søværnet

Ny publikation, SOKPUB 170-501

Søværnets Taktik- og Våbeninspektør har autoriseret en ny publikation om uddannelse på håndskydevåben i søværnet.

Publikationen, der støtter sig til Hærens røde håndvåbenreglementer, afløser den gamle CHS PUB 170-501, der omhandlede såvel håndvåbenuddannelsen som uddannelse i bevogtning og nærforsvar.

Udover selve uddannelsesbestemmelsen og den generelle uddannelsesbeskrivelse indeholder publikationen beskrivelser af uddannelsen på Søværnets standard håndvåben.

Modul uddannelse

Uddannelse på håndvåben er delt i fire moduler, der her kort beskrives:

- Modul A, Den indledende uddannelse – stiller krav om, at skytten skal bestå kontrolskydning 5 med det formål at kunne tiltræde vagt med skarp ammunition i sit våben.
- Modul B, Den afsluttende uddannelse – skal bringe skytten til hurtigt og sikkert at kunne gennemføre skydninger i dagslys og mørke. Modul B kan afsluttes med skyttemærkeskydning.
- Modul C, Den videregående uddannelse – gennemføres i forbindelse med særlige uddannelser, hvor udvidet kendskab til det enkelte våbens anvendelse er påkrævet for at kunne udfylde en særlig funktion, eksempelvis bevogtnings- og militærpolititjeneste eller som medlem af et bordinghold.
- Modul D, Den vedligeholdende uddannelse – gennemføres for at vedligeholde skyttens evne til betjening og i muligt omfang udvikle denne. Den vedligeholdende uddannelse gennemføres årligt i overensstemmelse med tjenestestedets beredskabsplaner og behov og såfremt den pågældendes funktion kræver det.



På skydebanen



Ny våben M-K

Den gennemføres endvidere ved mønstre og forud for personers udsendelse i forbindelse med løsningen af internationale opgaver.

Personel, der i tjenesten bærer våben, skal gennemføre den vedligeholdende uddannelse på relevant våben, årligt, efter de for den enkeltes funktion særlige bestemmelser.

Principper for uddannelsen

Uddannelsen på håndskydevåben i Søværnet er tilrettelagt ud fra følgende principper:

- Alt personel uddannes på karabin, modul A og B.
- Modul A og B bør gennemføres som et sammenhængende forløb.
- Modul A og B skal være gennemført forud for skyttemærkeskydning.
- Øvrige moduler er funktionsbestemte.

I uddannelsen skal gennemføres det for det enkelte modul beskrevne antal kontrolskydninger, medens forudgående instruktionskydninger bestemmes af den enkelte uddannelsesleder. For at udøve funktionen som skydelærer, skydeleder og banekommandør, skal pågældende være befalingsmand og uddannet i funktionen. Yderligere skal han/hun have gennemført modul B for det pågældende våben. Standpladskommandører skal have gennemført modul B for det pågældende våben.

Publikationen er i kraft

Søværnets publikationsforvaltning har i september 2002 udsendt publikationen som værende i kraft til eskadrer, skoler, skydepladser og relevante myndigheder i de øvrige værn.

Søværnets nye håndvåben

Den efterhånden veltjente karabin M/75 er under udskiftning i Søværnets enheder. Søværnets nye standardhåndvåben er 5,56 mm karabin M/96. Det er en særlig version af hærens gevær M/95; udstyret med teleskopkolbe for at tilgodese behovet for et kort våben ved anvendelsen ombord i skibene.

Søværnets Taktik- og Våbeninspektør har også autoriseret SOKBST 180-567, »Omskoling til karabin 5,56 mm M/96«. Bestemmelsen, der udsendes i foråret 2002, beskriver dels omskolingsuddannelsen til det nye våben, dels indeholder den et illustreret eksercèreglement for karabinen.

TVS

Kommissionen til Undersøgelse af Færdselssikkerhedsmæssige forhold

Chefen for Hærens Operative Kommando har nedsat en Kommission til Undersøgelse af Færdselssikkerhedsmæssige Forhold. Kommissionen vil i daglig tale blive benævnt KUFF. Men hvad skal KUFF undersøge? Og er det noget som vedkommer mig som fører af et militært køretøj?

Ny kommission

Formålet med Kommissionen til Undersøgelse af Færdselssikkerhedsmæssige Forhold, herefter benævnt KUFF, er at sikre at færdselssikkerheden i de tre værn til stadighed tilgodeses. Det overordnede mål er – selvfølgelig – at nedbringe antallet af færdselssuheld i Forsvaret. KUFF har ikke som formål at placere ansvar eller skyld hos den enkelte kører eller enkeltpersoner eller myndigheder.

Hvad skal KUFF så lave?

Det er planen, at KUFF skal afholde møder på skift ved de motorforvaltende myndigheder, dvs. ved regimenter, flådestationer og flyvestationer. På de ordinære møder skal kommissionen bl.a. undersøge årsagssammenhænge i indtrufne færdselshændelser (nær-ved-uheld og færdselssuheld), kontrollere og vejlede de enkelte myndigheder for at se om de gældende færdselssikkerhedsmæssige bestemmelser efterleves, herunder at vejlede myndigheden vedr. lokal køreuddannelse (omskoling mv.), samt at kontrollere og vejlede myndigheden vedr. samarbejdet med Militær Bilinspektør (MBI).

Det lyder indviklet! Det er det ikke, det er bare svært! Meget forenklet kan det udtrykkes således: KUFF skal støtte og hjælpe de motorforvaltende myndigheder, således at de under anvendelse af de sparsomme ressour-

cer, der er til rådighed i hverdagen, kan opnå en færdselssikkerhedsmæssig gevinst, dvs. færre færdselssuheld. Den færdselssikkerhedsmæssige gevinst kan kapitaliseres til færre omkostninger og dermed besparelser på budgettet.

Her er et eksempel:

Vidste du, at omkring 50% af alle de færdselssuheld, der indtræffer i Forsvaret er ene-uheld?

Hvad er det, der er karakteristisk ved ene-uheld?

Ved et ene-uheld er der ingen modpart. Det er ene og alene føreren af køretøjet, der har begået en fejl, som desværre medfører, at der sker et færdselssuheld: Der er ikke nogen at skyde skylden på! Årsagen til den slags uheld er som oftest, at køreren ikke havde den fornødne kørefærdighed, samt at der blev kørt for stærkt efter forholdene.

- Det er køreren skyld! Er det den fulde sandhed? Nej, det vil være

for nemt. Det kunne jo være, at der var andre forhold, som var medvirkende til at det gik galt:

- Blev han overasket af en blændende sol eller pludselige ændringer i vejret?
- Er det pågældende køretøj hensigtsmæssigt indrettet?
- Var køretøjet dårligt belæsset?
- Eller er vejen det pågældende sted farlig. Hvis ja: Var der ved skiltning advaret mod dette?

Selv om hastigheden til enhver tid skal være afpasset efter forholdene, så kan uheld indtræffe. Måske var køreren ikke dygtig nok til at vurdere forholdene, dvs. " aflæse " vejforløb og trafik, eller han havde for lidt føling med køretøjet. Der er tilsyneladende tale om manglende erfaring og færdigheder. Er det fordi, at myndighederne m.fl. er for overfladiske eller for hurtige med sine omskolinger? Eller er der en myndighed, dvs. regiment, flådestation eller flyvestation,



Dette illustrerer et desværre ikke usædvanligt ene-uheld. Køreren blev overasket af et vejsving og så gik det galt: Den militære lastbil fik et hjul ud i rabatten, køreren forsøgte at styre kontra og... – billedet taler for sig selv

som mangler veluddannede og kvalificerede instruktører?

Det er alt sammen ting som KUFF vil analysere med henblik på at finde en årsagssammenhæng i indtrufne færdselsuheld.

Forsvaret registrerer alle færdselsuheld

I Forsvaret er vi i den "heldige" situation, at vi registrerer alle færdselsuheld, uanset om der er sket personskade, eller der "kun" har været tale om en mindre påkørsel. Men alle færdselsuheld er principielt lige interessante. Et lille uheld, kan meget nemt udvikle sig til et stort uheld. Det er kun brøkdele af sekunder, der afgør om uheldet bliver stort eller måske helt undgået.

I det civile samfund registreres kun de færdselsuheld, hvor der har været personskade og hvor Politiet i forbindelse med tilkald af ambulance (112) har været tilkaldt. Politiet indberetter til Danmarks Statistik, der bearbejder det statistiske materiale og efterfølgende udgiver en statistik over indtrufne færdselsuheld for det pågældende år. Statistikken er god til at give overblik, men ikke særlig god til at afsløre evt. årsagssammenhænge.

Forsvarets færdselsuheldsstatistik får de fleste oplysninger fra den uheldsrapport, som føreren skal udfylde i forbindelse med et færdselsuheld. Uheldsrapporten er desværre ikke – i sin nuværende form – detaljeret nok, hvis der efterfølgende skal foretages egentlige årsagsanalyser. Måske skal der udarbejdes en ny – elektronisk – udgave af uheldsrapporten? Det kunne også blive en opgave for KUFF. Der er nok at tage fat på!

Hvem sidder i KUFF'en?

Chefen for Hærens Operative Kommando, der af Forsvarschefen er pålagt ansvaret for færdselssikkerhedsvirkningen i hele Forsvaret, har udpeget oberst Fini L. Jensen som formand for KUFF. Til daglig er obersten chef for Driftsafdelingen ved HOK, der som sagsområder bl.a. har færdselssikkerhed, køreskolevirkningen og bilsynstjenesten.

De øvrige medlemmer af KUFF kommer fra alle tre værn: De tre operative kommandoer har hver én repræsentant, lige som Hærens Kampskole, Hærens Logistiskole og Hærens Materielkommando tilsvarende hver især har én repræsentant. På den måde skulle de fleste af de myndigheder

m.fl., der har færdselssikkerhed tæt inde på livet, være repræsenteret. For fuldstændighedens skyld skal det tilføjes, at sekretæren i Forsvarets Færdselskommission også er medlem af KUFF, samt at HOK har udpeget en sekretær for kommissionen.

I søværnet samarbejder SOK og SMK så meget om køretøjer og færdselssikkerhed, at SOK har udpeget en sagsbehandler ved SMK, OK J.S. Hansen, som SOK repræsentant

Vedkommer det mig?

Både ja og nej: Det er måske dit færdselsuheld, som KUFF gør til genstand for en nærmere analyse. Men resultatet af analysen vil – hvis der behov herfor – kun blive offentliggjort i en anonymiseret form. Man vil altså ikke kunne identificere dig, som den der har været involveret i et bestemt færdselsuheld. Dit uheld vil måske kun komme til at optræde som et af mange uheld i en statistik, der viser årsagerne til at uheld indtræffer.

Til slut skal erindres om, det overordnede mål er at nedbringe antallet af færdselsuheld i Forsvaret og frem for alt at undgå vi kommer til skade ude i trafikken. ■

Den maritime del af Tjenestestedskorpset giver Søværnet en hjælpende hånd



Nogle af vores mange specialer er:

NCAGS

Naval Co-operation and Guidance for shipping. Plotning af skibe på computer.

ABC

Beregning af nedfald ved angreb med masseødelæggelsesvåben.

1. hjælp

Hjælp til og transport af sårede.

Stabhjælperfunktioner

Forplejning
Presse- og Informationstjeneste
og meget mere...



Hvis du vil give en hånd med, findes vi her:

Tjenestestedskompagni 23
Søværnets Operative Kommando
LT Susanna Graabæk
89433026 ibm@tjkm23.dk
www.tjkm23.dk

Tjenestestedskompagni 51
Flådestation Korsør
SG Niels Viggo Jensen
58308290 viggo@tjkm51.dk
www.tjkm51.dk

Tjenestestedskompagni 11
Flådestation Frederikshavn
KL Lis Kærgaard
98424542
lis.k@post.cybercity.dk

Tjenestestedskompagni HLM
Marinestation Holmen
KL Hanne Tullberg
44984709
hannetullberg@hotmail.com

Søværnets Materielkommando assisterer Hjemmeværnskommandoen

Søværnets Materielkommando deler ud af sin viden om projektering og kontrahering af orlogsfartøjer. Den viden som Søværnets Materielkommando har inden for området – og som oftest anvendes til gavn for søværnet – deler vi gerne med andre. Vidensdeling kalder vi det helt formelt.

I dette tilfælde blev det til gavn for Marinehjemmeværnet (Marinehjemmeværnet).

Fredag den 28. juni 2002 indgik Søværnets Materielkommando kontrakt med Søby Motorfabrik og Skibsværft om bygning af 6 nye fartøjer til Marinehjemmeværnet. Underskrivelsen blev

behørigt overvåget af Chefen for Hjemmeværnet, generalmajor Ulf Scheibye og Marinehjemmeværnsinspektør, kommandør Henrik Kudsk. Begge var glade og tilfredse over, at samarbejdet mellem Hjemmeværnskommandoen og Søværnets Materielkommando nu manifesterer sig i en konkret ordre på de nye fartøjer.

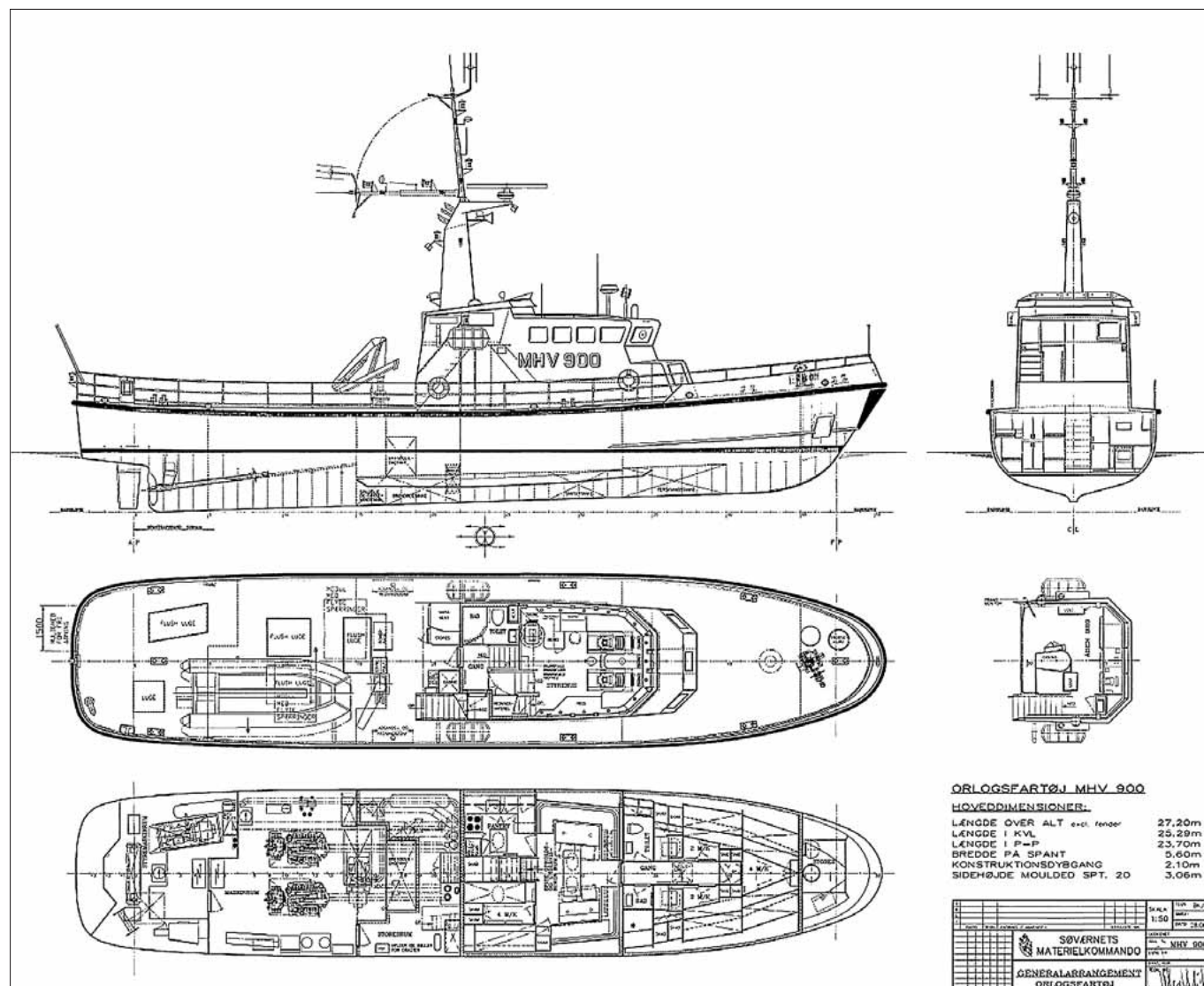
Glad var også Direktøren for Søby Motorfabrik og Skibsværft, Peter Møller, der med ordren sikrede lokalsamfundet et stabilt beskæftigelsesgrundlag for de næste fire år.

De nye fartøjer kommer til at hedde

MHV 900 klassen og er en videreudvikling af 3 serier af MHV 800 klassen på i alt 18 fartøjer bygget i perioden 1992 til 2001. Det sidste af de seks fartøjer forventes leveret i 2007 og når dette sker, vil det definitivt være slut med marinehjemmeværnsfartøjer i træ. Til den tid vil Marinehjemmeværnet bestå af 32 fartøjer (6 MHV 90 (bygget 1973-1975), 18 MHV 800 og 6 MHV 900).

Vigtigt for Marinehjemmeværnet er, at fartøjerne er en manifestation af ambitioner om at deltage aktivt i den

MHV 900 i stregtegning (SMK)



operative opgaveløsning i danske farvande. Marinehjemmeværnet har i mange år assisteret Søværnet i eftersøgning og redning; men de nye skibe er bygget til at opgaverne kan udføres. Et væsentligt større agterdæk giver mulighed for at kunne ombordtage og håndtere grej som for eksempel kystflydespærringer. Dermed kan Marinehjemmeværnet indgå aktivt i havmiljøberedskabet.

En forlænget MHV 800

I praksis er MHV 900 en MHV 800 forlænget med 3,5 meter. Forlængelsen og en generel opdatering har medført adskillige ændringer:

- Nye hovedmotorer af typen Scania DI 16 V8 Marinemotor (2 stk.)
- 1 stk. ekstra hjælpemotor (til i alt 2).
- Ændring af fartøjets linier agter.
- Ændring af styrehus.
- Ny hydraulisk dækskran med elektrisk fjernbetjening.
- Ventilationssystem med A/C.
- Night vision udstyr.
- Ekstra baderum.
- Ny type gummibåd med pultstyring og indbygget brændstoftank.
- Forøget ferskvands tankkapacitet.
- Forøget sort- og gråtvands tankkapacitet.
- Ekstra støjdæmpning.

Der er ligeledes lagt stor vægt på ny indretning af fartøjets styrehus. Fartøjerne vil blive udrustet med elektronisk søkort – Electronic Chart, Display and Information Systems – af samme type som er indkøbt til Søværnets mindre enheder. Alle instrumenter til brug for navigation vil blive præsenteret på fladskærme, hvilket også er tilfældet for diverse maskininstrumenter.

Fartøjerne får derefter følgende hoveddimensioner:

- Længde overalt: 27,20 m
- Bredde på spant: 5,60 m
- Dybgang: 2,10 m
- Fart: 13 knob

Fartøjerne benævnes fremover orlogsfartøjer. Den endelige stationering af de 6 nye enheder af 900 klassen vil ske efter aftale mellem Hjemmeværnskommandoen og Søværnets Operative Kommando. SMK

BOG-ANMELDELSE

Klar ved Flag og Gøs

En bog om dagligdagen i Søværnet.

Den 1. december udkommer en bog om den humoristiske side af søværnets dagligdag. Bogen hedder 'Klar ved Flag og Gøs'. Den rummer to hovedafsnit. Dels et genoptryk af afdøde Kontre-admiral Frits Hammer Kjølens bog 'Orlogsliv- og Lune' fra 1960, der forlængst er udsolgt, dels en nyskrevet bog med titlen 'Klar ved Flag og Gøs'.

Den gamle del rummer en lang række muntre anekdoter fra søværnet helt tilbage til sejskibstiden, morsomt fortalt af admiralen og mesterligt illustreret af tegneren Bo Bojesen.

Den nye del omfatter mest moderne tid, og den indeholder ikke udelukkende muntre anekdoter, men også andre episoder, f.eks. fra den kolde krig. Denne del er fortrinsvis illustreret med fotos. Initiativtager til udgivelsen og forfatter til den nye del af bogen er Kommandørkaptajn Steen Splittorff Ovesen, der for tiden arbejder i NATOs hovedkvarter i Bruxelles.

Hensigten med bogen er at bevare "folkeminderne" fra en stor og meget gammel arbejdsplads – formentlig Danmarks ældste. Et forventet overskud ved udgivelsen af bogen vil gå til beboerne i stiftelsen 'Bombebøssen' på Christianshavn. Bombebøssen er en stiftelse for gamle søfolk, oprettet i 1819 for midler indsamlet i en til sparebøsse omdannet bombe!

Steen Splittorff Ovesen nærer et håb om, at bogen vil inspirere andre til fortsat nedskrivning af de morsomme og andre små episoder, som hverdagen i dette Danmarks ældste rederi byder på.

Bogen omfatter ca. 200 sider og den udgives af Forlaget Arkona, Sommervej 9, 8210 Århus V.

Bogladeprisen er kr. 198,00.

Kommandørkaptajn S. Ovesen
Av. Emile Vandervelde 27,
1200 Woluwe

St. Lambert, Belgien

Tlf. 00 32 2 771 0858,

e-mail: ovesen@tiscalinet.be



Provsten

Efter næsten et år i stolen har søværnets nye kirkelige overhoved, Holmens Provst Ejgil Bank Olesen fået alle aspekterne i sit nye job sat på plads og skabt en ny profil efter sin store forgænger, provst Harms. Søværnsorientering har interviewet ham i sit nye domicil i Havnegade.

Frygt og bæven i »fåreflokken«?

Han ligner nu ikke en provst – i hvert tilfælde ikke en af de gamle støvede, som vækker skræk og rædsel hos alle præster og mere end frygt og bæven i »fåreflokken«. Tværtom. Han udstråler en positiv og imødekomende, aktiv vilje til at komme dig til hjælp i alle dit livs åndelige situationer – uanset hvem du nu er og af hvilken religion dine tvivl oprinder. Dette første indtryk skulle egentlig så være nok til at kunne erstatte et helt langt interview – ja læs det lige igen! – Men så let går det ikke i dette tilfælde. Så her er noget mere til at underbygge dette mit indtryk.

Den anden Golfkrig

Ejgil stammer fra Vestjylland og har studeret teologi og religionshistorie på Københavns Universitet. I sommeren 1985 blev han konstitueret sognepræst i Solrød, men allerede 1. september samme år blev han indstillet af Holmens sogns menighedsråd til embedet som sogne- og orlogspræst ved Holmens kirke. Indtil udnævnelsen som Holmens provst og orlogsprovst har han varetaget denne forpligtelse også den særlige forpligtelse at skulle betjene søværnets personel. Søværnets Grundskole og Søværnets Officersskole har været faste tjenestesteder.

Han har sejlet med de fleste af søværnets skibstyper. Specielt betød det meget at sejle med til Golfen, da korvetten OLFERT FISCHER deltog i den navnkundige flådeblokade rettet mod

Irak i forbindelse med den anden Golfkrig med operation Ørkenstorm. Senere har han sejlet med andre korvetter under deres udstationering til forskellige dele af Middelhavet i forbindelse med FN og NATO operationer i og omkring det tidligere Jugoslavien.

Sammen med disse erfaringer, hvor besætningerne på en anden måde end hvad den hjemlige hverdag kan byde, bliver mindet om den mulige og pludselige død døgnet rundt, har han sejlet med inspektionsskibe i Nordatlanten. Her er der også farer af ultimativ art, men de stammer fra naturen og dens sommetider voldsomme og pludselige rasen. Det påvirker også menneskene, der oplever det – men meget mere forskelligt. Nogle inspireres og vokser som mennesker og andre keder sig bare.

Hans menighed er spredt ud over hele verden

Holmens provst har en ganske unik position i forhold til alle andre provster i Den Danske Folkekirke. Hans menighed er spredt ud over hele verden, både fordi søværnet efterhånden har taget sit århundrede gamle sejladsmønster op igen og besøger og gør tjeneste i alle de farvande på de syv verdenshave, hvor Kongeriget i verdenssamfundets navn har interesser. Men det er ikke det eneste der gør ham nærmest global i sit ansvarsområde. Han er også provst for den danske sømandskirke, der som bekendt har velbesøgte kirker og menigheder i en lang række internationale havnebyer.

Organisatorisk fungerer Ejgil Bank Olesen en del af Københavns biskops tilsyn både i forhold til søværnets præsteopgave og sømandskirkens. Det er vigtigt at bemærke, at han ikke er underlagt den militære rækkefølge, som hans kolleger i andre flåder er det. Provsten beretter med megen lune om hvorledes fremmede flådes gejstlige »admiralsdestinktionerede« personer med undren observerer danske orlogspræsters enkle kors på ærmet.



Provst Ejgil Bank Olesen fotograferet i sit nye domicil på Havnegade. Familiens yndlingsbillede i baggrunden.

Foto: Sven Voxtorp

Er det en kirketjener eller er det virkelig the Navy Chaplain himself?

Præst for hver enkelt af besætningens medlemmer

Orlogspræsten er ikke ombord som officer, der kan tænkes at dirigere rundt med besætningen i påkommende tilfælde. Han er en rådgiver for chefen på det kirkelige/åndelige område og præst for hver enkelt af besætningens medlemmer, såvel som personer der kommer udefra og på en eller anden måde trænger til et trøstens ord eller mere kontant kirkelig handling.

For provsten er det ikke noget problem at sætte sig ind i sine præsters tilværelse og tjenestebetingelser ombord i Hendes Majestæts skibe, eftersom han som anført ovenfor har sejlet med de fleste.

Velfærdsofficersjobbet – mere opmærksomhed!?

Selv om vi ofte priser forholdene ombord for de menige og specielt for de værnepligtige, som jo i dag kun findes i meget begrænset antal i nogle få udvalgte skibstyper, sker det, at nogle finder tilværelsen for kedelig, for ens-

formig og måske endda uden formål. Er der øvelser nok, er der information nok, er der beskæftigelsesmuligheder nok ved siden af de krav, tjenesten stiller i det daglige. Til alle disse spørgsmål har provsten positive svar. Samtidigt gør han dog opmærksom på at det jo ikke er præsten ombord der er velfærdsofficer eller banjermester eller skiftesergent. Velfærdsofficersjobbet er måske værd at give mere opmærksomhed ude i skibene. Oftest er det officersmessens yngste og mindst erfarne medlem der får dette ben kastet hen i sit hjørne – og derfor er det kun sjældent forbundet med den prestige det fortjener i forhold til sin betydning for besætningens grad af tilfredshed. Det kunne man tænke lidt mere over i skibsledelsen rundt omkring.

At det ikke står så galt til som civile mennesker somme tider påstår ved provsten fra sin egen søn, der er værnepligtig på »langfart«. Sønnen stortrives ombord i sit skib og finder sejlad og togt meget spændende.

Vide mere om de andres religion

Tendenserne i samfundet går tilsyneladende i mod større opmærksomhed mod religion og åndelig aktivitet. For unge menneskers vedkommende stiger interessen for at vide mere om de andres religion, såvel som for at deltage i kirkelige aktiviteter selv –

Indremission får flere unge medlemmer og så videre. Ifølge provsten har dette haft to forskellige konsekvenser om end af to forskellige årsagsammenhænge. Korvetten OLFERT FISCHERS udsendelse til Golfen i 1990 startede nok et ønske hos skibsledelsen om at besætningen skulle vide så meget om de fremherskende religioner i de fjerne operationsområder, som muligt. Det har altid været god latin at kende de andres måde at tænke på – deres religion og deres etiske og politiske tankesæt. Det er jo ikke alle lande, der har en tredeling af magten og kirken holdt udenfor som en selvstændig søjle!

Den anden virkning af den stigende interesse er, at søværnets skibe og søværnets præster har oplevet en støt stigende gudstjenestedeltagelse de sidste 10-15 år. Det er simpelthen blevet noget næsten alle deltager i – i modsætning til tidligere. Måske er en af årsagerne hertil – og det kan Folkekirken som helhed måske lære noget af (Red. egne betragtninger!) – at tilrettelæggelsen af gudstjenesten som sådan (liturgien) er meget fri henset til de vekslende forhold, der bydes på de forskellige skibe.

Den store interesse kan indikere, at man også kvalitativt ønsker at gå mere i dybden og måske udvide gudstjenesten med altergang. Provsten har dette under overvejelse. Altergang findes praktiseret i andre flåder, for eksempel i den amerikanske.

DANEX-weekenden med march gennem byen

Ved Søværnets årlige store øvelse DANEX 02 var provsten med. DANEX fandt, som beskrevet her i bladet, sted i perioden 7. til 21. september med hovedvægten lagt på aktiviteterne på og omkring Bornholm. Det gav også anledning til afholdelse af den traditionelle DANEX-gudstjeneste i Rønne kirke. Traditionen byder, at alle vagtfri på de tilstedeværende skibe DANEX-weekenden deltager i en march gennem byen til den lokale »domkirke« og overværer gudstjenesten, der denne gang også omfattede en indsættelse af en ny orlogspræst. Dem er der ikke for mange af, og det er svært at skaffe det nødvendige antal – måske mest på grund af de helt util-

strækkelige ansættelsesforhold, som efter redaktørens mening klart burde forbedres – for eksempel op til et niveau, der kunne svare til hvad der gælder for læger til orlogs.

Det andet der skete, med deltagelse af Holmens provst og en orlogspræst, var den store og i NATO-sammenhæng første – større evakuering af civile fra et fjendtligt område i et land



Provsten i aktion under Evakueringsøvelsen på Raghammer Odde. Foto: Henrik Moos

med store sikkerhedspolitiske problemer. Til lejligheden spillede Bornholm et sådant område. Præsterne hjalp til i modtagelsen af de flygtende og sårede. Hvordan dette forløb og hensigtsmæssigheden af at anvende gejstligt personel netop på den måde, er endnu ikke færdiganalyseret.

Verdenssamfundets forpligtelser

Fremtiden vil byde på store udfordringer for søværnets personel – også for vore præster. De nye store skibe, der er under udvikling skal kunne operere ude omkring, tæt ved nogle af verdens mest aktuelle brændpunkter. Det vil ske under løsningen af opgaver i forbindelsen med nationens deltagelse i verdenssamfundets forpligtelser til at bevare eller skabe fred. Vi har mødt en provst i Holmens Kirke, der er klar med en plan til at møde disse udfordringer – til Herrens velbehag og menighedernes mulige frelse. Sven Voxtorp, Red.



Ordination ved DANEX 02 gudstjenesten i Rønne Kirke Foto: Henrik Moos

Endnu en af Flådens mærkedage



En mærkedag vi ikke glemmer lige med det samme

Dem er der jo mange af og en del festligholdes med kranse, nedlæggelser, taler og vajende faner. Den jeg her vil berette om er nu ikke en af disse, og skal vel heller ikke være det.

Fredag den 13. september 2002 var der trommet sammen til markering af en, for en gruppe af mennesker, særdeles minderig hændelse i søværnet.

50-året for oprettelsen af teleteknikertjenestegrenen

Ved et flot initiativ fra en lille gruppe var det lykkedes at samle 22 gamle gutter, der alle var startet inden for de første 5 år af tjenestegrenens eksistens. Blandt disse var den første, der blev udnævnt til teknikermath. En anden var den sidste, endnu tjenestegørende, som startede sin karriere med en sådan udnævnelse. Sammenkomsten, foregik i "Savtakbygningen" på Nyholm som i dag huser Søværnets Teknikskole. Alle ankom ved 9-tiden og blev bænket ved et dejligt morgenbord. Arrangørerne havde været så hensynsfulde at fremstille navneskilte til alle, så man undgik

for mange af de pinlige – "Dav med dig; hvem f..... er det nu du er". Skiltene kom dog kun i få tilfælde i brug.

Chefen for skolen bød gruppen velkommen og roste initiativet og ønskede alle en god dag med mange gode "kan du huske". OK Tommy Hansen gennemgik kort den udvikling der var sket siden korpsets spæde start og frem til i dag, hvor sikkert kun få af de tilstedeværende ville kunne finde anvendelse for de i sin tid indlærte færdigheder. Tjenestegrenen, som vi kendte den, eksisterer simpelthen ikke i dag.

Mastekranen og PEDER SKRAM

Hele gruppen blev fotograferet og derefter gennet op i en bus til rundtur på "Holmen", altså den del, der ikke længere administreres af Søværnet. Vi fik udpeget mange af de aktiviteter, der nu udfolder sig i nogle af de gammelkendte bygninger. Turen afrundedes med en tur ad Refshalevej, hvorfra vi kunne se den imponerende restaurering og genbrug af de gamle kanonbåds-skure.

Alt i alt en spændende tur. Men mon ikke alle følte et lille stik i

hertet af og til, når man hen ad vejen kom i tanke om gamle dages aktiviteter de forskellige steder. Busturen sluttede ved mastekranen og PEDER SKRAM. Her var der også mulighed for et besøg i det lille museum, der er indrettet i kasernens nordvestfløj (meldecentralen).

Tilbage på Teknikskolen, hvor der var arrangeret en dejlig frokost med det hele. Så der kom gang i snakken. Det viste sig at de gode, gamle historier absolut ikke var blevet ringere efter at have været gemt i 50 år.

Til langt ud på aftenen

Ved 16-tiden måtte vi, af militære grunde, forlade området. Men en større gruppe af deltagerne fandt frem til en lille hyggelig husbåd til kajs lige overfor Højbanen, hvor fadøllet var koldt og godt, så det festlige samvær kunne fortsætte til langt ud på aftenen.

På vegne af deltagerne vil jeg gerne takke arrangementskomiteen for såvel initiativ som gennemførelse. Jeg er sikker på vi alle vil tænke tilbage på denne dag med stor glæde.

Teknikermath 313, Juli 1953
Torben Kofod

THETIS på besøg i Newcastle

Forsvarets opgaver omfatter sikringen af danske interesser i Nordatlanten herunder overvågningen af havområderne ved Grønland og Færøerne. Den maritim del af indsatsen har siden 1587 været udført af Flåden – nu med et inspektionsskib på patrulje ved Færøerne og et inspektionsskib og mindst to inspektionsskuttere på patrulje ved Grønland. Skibene udfører overvågning og myndighedsudøvelse i områder under dansk jurisdiktion samt naturligvis eftersøgnings- og redningstjeneste samt miljøovervågning med mere.

Høj sø til evig plage

Inspektionsskibet THETIS er på en sådan patrulje fra 21. juli til 13. december i år, hvilket – specielt når vinteren nærmer sig – til tider kan været en ret barsk oplevelse, da lavtrykkspassagerne bliver hyppige forårsagende storm og høj sø til evig plage for besætningen.

Forventninger var derfor store, da der indløb en invitation til THETIS fra Den Danske Kirke i Newcastle upon Tyne, om at repræsentere Søværnet i forbindelse med indvielsen af et nyt »Mindevindue« over mindesmærket til ære for de danske søfolk, som omkom under 2. Verdenskrig.

Sejlede i Storbritanniens tjeneste

Historien bag mindesmærket er den, at da Danmark blev besat den 9. april 1940, blev flere tusinde danske søfolk afskåret fra at vende tilbage til hjemlandet. Alle danske skibe i engelske havne og farvande kom øjeblikkelig under britisk beskyttelse og sejlede derefter i engelsk tjeneste – med deres danske mandskab. Først under allieret flag, men senere sejlede man også under dansk flag.

Alle danske skibe ude på verdenshavene fik ordre på ikke at sejle tilbage til Danmark, men til England. Derved ydede søfolkene den største indsats, som danske udenfor Danmark i det hele taget var i stand til at præstere under krigen.

Den danske handelsflåde fik hjemsted i Newcastle upon Tyne. Man oprettede "the Danish Pool" i "St. Nicholas Buildings" lige over for domkirken. Hertil blev sømændene sendt, når de ankom til England, og herfra blev de igen sendt ud til søs. Af de i alt cirka 4000 danske søfolk, som sejlede ud fra Newcastle upon Tyne under krigen, gav 1406 deres liv for Danmark.

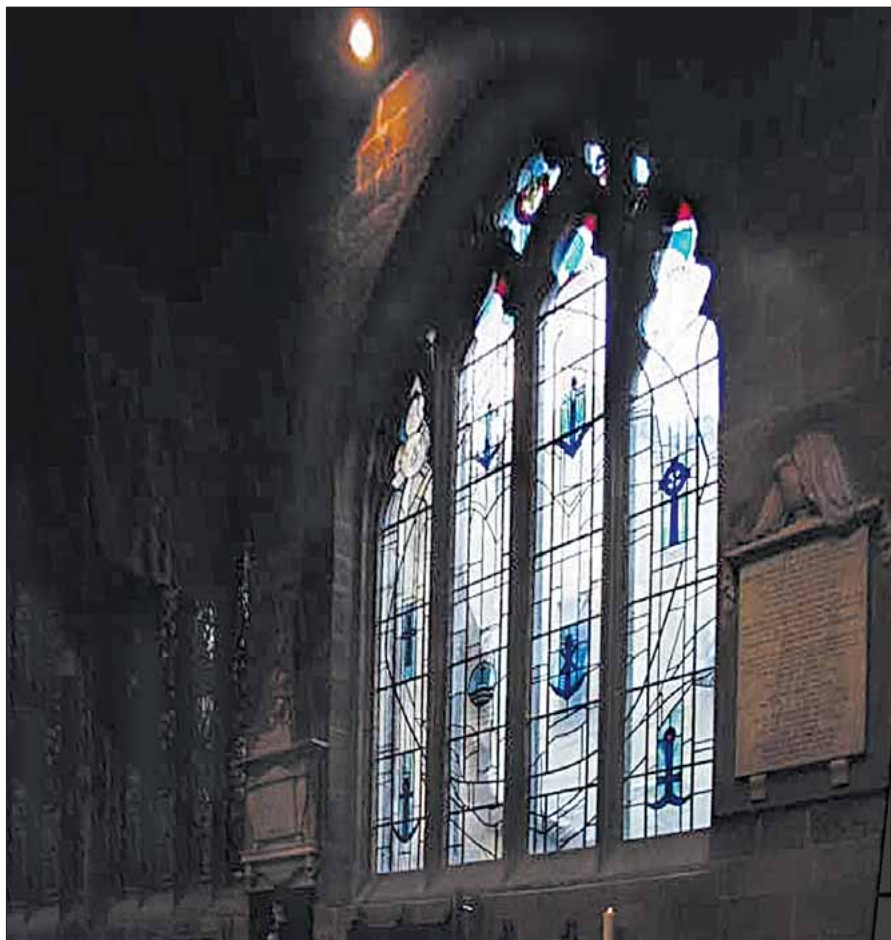
Hver dag bliver der vendt et blad i mindebogen

Efter krigen indviende man en ny sømandskirke i Newcastle upon Tyne og samtidig med indvielsen af denne,

den 30. april 1949, indviendes en mindevæg og en mindebog indeholdende navnene på alle danske søfolk i alfabetisk orden, som satte livet til i krigsårene 1939 - 1945 startende med en 16 år gammel dæksdreng. Hver dag bliver der vendt et blad i mindebogen.

Efterhånden som handelsskibene, som følge af øget mekanisering og automatisering, fik mindre tid i havn, blev det vanskeligt at opretholde sømandskirken i Newcastle upon Tyne og i 1969 lukkede den.

Mindevæggen blev skænket til Frihedsmuseet i Danmark. Den er nu opsat i den tidligere koncentrationslejr i Frøslev, der tilhører Frihedsmuseet. Mindebogen blev opsat på en mindre væg i sømandskirken i London, tillige med en prosatekst. Sømandskirken i London led imidlertid i 1980 samme skæbne som kirken i



Mindevinduet med tavlerne anbragt på hver side

Newcastle upon Tyne og blev nedlagt.

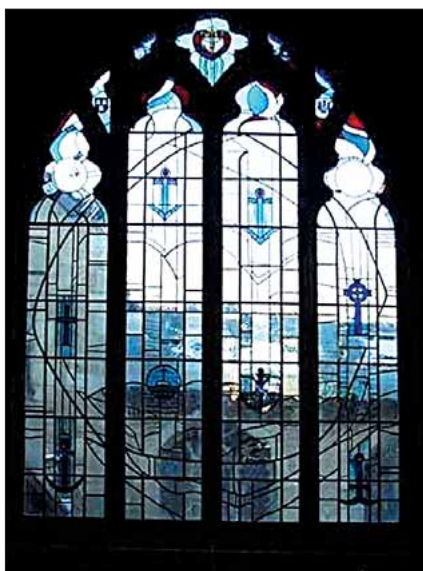
Grøn Westmorland skifer – de danske øer

Den danske menighed i Newcastle upon Tyne følte, at deres by var det naturlige, blivende sted for mindebogen. Da menigheden ikke havde egen kirke, trådte de i forbindelse med bystyret og domkirken i Newcastle upon Tyne, hvor der udvistes stor forståelse og venlighed. Efter to års arbejde kunne man den 13. maj 1982 afsløre et nyt mindesmærke i St. Nicholas Kathedralen, hvor mindebogen også blev placeret permanent.

Mindesmærket, der er tegnet af katedralens arkitekt Ronald G. Sims, er fremstillet i grøn Westmorland skifer og repræsenterer de danske øer. Lysestagerne er lavet i rustfri stål. Danmarks Rederiforening har betalt for mindesmærket, hvis design er fantastisk og fængslende. Over Mindesmærket og mindebogen hænger i øvrigt det originale danske flag, der vajede uden for the Danish Pool i St. Nicholas Buildings under krigen.

Efter en mindre ombygning og nyindretning af kirkerummet ved mindesmærket for et par år siden blev der mulighed for at etablere et såkaldt »Mindevindue« over mindesmærket, hvilket – med velvillig støtte fra A. P. Møller og hustru Chastine McKinney Møllers Fond til Almene Formål – nu er blevet konstrueret og opsat på initiativ af Den Danske Kirke i Newcastle upon Tyne.

»Mindevinduet« er designet af Mike Davis, og inspirationen stammer fra et design udarbejdet til domkirken i Århus af Hendes Majestæt Dronning Margrethe II indeholdende billederne på tro (anker), håb (kors) og kærlighed (hjerter). Til minde om byerne



Mindevinduet lyser godt op

hvorfra de fleste danske søfolk stammede, indeholder vinduet også byvåbenene fra henholdsvis Marstal, Århus, København og Newcastle upon Tyne, og endelig er der to »kroner« i klart dansk glas, som er specielt fremstillet af Charlie Meaker.

Et brud i den himmelske forbindelse?

Det nye flotte »Mindevindue« i St. Nicholas Cathedral skulle indvies den 26. oktober, og ved denne lejlighed skulle THETIS repræsentere Søværnet.

Vel klar til at deltage i dette højtidelige arrangement forlod THETIS færøsk område onsdag den 23. oktober og efter halvandet døgn forlægning tog vi fredag eftermiddag lods ombord og påbegyndte den 8 sømil lange indsejling ad the Tyne mod Newcastle.

Det blev en anderledes og lidt omstændelig havnemanøvre med to slæbebåde, der måtte vende skibet et godt stykke før Newcastle, så vi sakkede den sidste halvanden sømil ind mod vores tildelte kajplads. Rorgængerer mente i øvrigt, at vagtcheferne godt kunne lære lidt om henvendelsesformer af vores lettere gråsprængte, nydelige engelske lods' meget formfuldendte »Starboard, to 150, sir.«

Under de sidste forberedelser til den parademæssige ankomst viste vejret sig fra sin absolut værste side med blæst, tåge og regn. Men netop som THETIS nærmede sig indsejlingen til

River Tyne, skete miraklet og solen brød pludselig frem. Orlogspræsten, som ellers havde måttet høre meget for sin svigtende kontakt til de højere magter, hvervede med et slag nye disciple ombord. Om det så var et brud i den himmelske forbindelse eller answeret må placeres andre steder, så gik det hverken værre eller bedre, end at himlens sluser igen åbnede sig over THETIS i præcis de 10 minutter, der var manøvrerulle og hele besætningen var på dæk i flotte nyrensedede paradeuniformer.



Æresvagten

Om orlogspræsten ville forklare gårsdagens skybrud?

Næste formiddag, da uniformerne var blevet tørre, drog hele den vagtfrie del af besætningen afsted til fest- og mindegudstjeneste i St. Nicholas Cathedral i Newcastle upon Tyne.

THETIS stillede med æresvagt udenfor kirken og med fanebærere til processionen. Udover besætningen fra THETIS deltog mange af de gamle krigssejlere og deres pårørende, samt den danske ambassadør Tom Risdahl Jensen, forsvarsattachéen, direktør Ove Hornby med frue fra A.P. Møller, pastor Lone Crone Nielsen fra London m.fl. i gudstjenesten, der blev afviklet efter anglikansk skik, men med indslag på dansk. Således læste eskadrens orlogspræst Eigil Andreasen fra Mattæus-evangeliet afsnittet om Jesus, som lærer sine disciple at tro på, at Guds magt altid vil at redde dem, idet han først får stormen til at lægge sig og derefter går på vandet. Blandt THETIS besætning var der en del gisninger om, hvorvidt dagens tekst havde været valgt lang tid i for-



Mindepladerne

vejen eller om orlogspræsten forsøgte at forklare gårsdagens skybrud over THETIS.

Ægte danske frikadeller

Gudstjenesten sluttede med at æresvagten fra THETIS tog opstilling ved mindesmærket over de danske søfolk. Den engelske provst lyste herefter velsignelsen over det nye »Mindevindue«, der med billederne på tro, håb og kærlighed og med byvåbnene fra henholdsvis Marstal, Århus, København og Newcastle skal minde eftertiden om de danske krigssejlere og deres tilhørsforhold til både England og Danmark. »Last Post« og Reveille blev blæst af en trompeter. Biskoppen afsluttede efter kransenedlæggelsen hele ceremonien med nok en velsignelse. Efter gudstjenesten var der – som ved alle gode sømandsgudstjenester – en reception i de tilstødende lokaler. Her fik såvel gamle som unge krigssejlere lejlighed til at mødes over ægte danske frikadeller og kranssekage.

Ildsjælen i Den Danske Kirke i Newcastle

Lørdag aften var der officiel middag for krigssejlerne og deres pårørende, medlemmer af det dansk-engelske samfund i Newcastle og en lille snes besætningsmedlemmer fra THETIS i et bygningskompleks benævnt »Centre for Life«. I det store, flotte og meget højloftede festlokale, blev besætningen delt ud til hver sit 8-mands bord. Det vakte nok i begyndelsen lidt bekymring for, hvordan aftenen skulle gribes an. Efter adskillige taler med tilhørende skåler og en lykønskning fra ambassadøren til ildsjælen i Den Danske Kirke i Newcastle, Inger Batchelor – som om eftermiddagen havde fået ridderkorset af dannebrogordenen – viste krigssejlerne os dog, at ægte sømandssind og dertil hørende evne til at feste ikke svækkes, selvom man for længst har passeret de firs. Næste aften fortsatte festlighederne, idet THETIS var vært ved en reception for krigssejlerne og deres pårørende. Kabysen havde igen tryllet – frika-

dellerne var om muligt endnu bedre end dagen før – og forreste fortøjningsdæk var pyntet med en udsmykning, der til hver en tid vil få Magasins juleudsmykning til at blegne i sammenligning. Og sidst men ikke mindst, kæmpede teknisk division ombord en brav kamp for at holde vandet ude af ledningerne til illuminationen og stjæle nye lyspærer fra alle ubevogtede lukafer i skibet. Receptionen afsluttedes kl. 22.00, hvor gæsterne blev samlet på helikopterdækket, og der blev blæst tapto af en hornblæser fra Tamburkorpset samt efterfølgende tændt illumination over skibet.

Om mandagen så man domkirkens ansatte ombord, men ellers var der weekend-rutine for besætningen og herunder mulighed for at udforske Newcastle og omegn. En råkold og grå tirsdag morgen forlod THETIS stille og roligt Newcastle upon Tyne sammen med tidevandet, klar til atter at genoptage patruljen i Nordatlanten indtil ved juletid. SG Anne T. Kenworthy, THETIS

BOG-ANMELDELSE



Jyllandsslaget

Jyllandsslaget set fra bunden. Ude på vestkysten går der mange dykkerhistorier om de enorme jernskibsvrag, der af og til findes af dykkere og navnlig af fiskere – indtegnet i hemmelige, personlige kort over farlige hold under fiskeriet. Nu er der kommet en bog, hvor vi alle kan læse om de vigtigste af disse meget store og ofte velbevarede vrag – nemlig vrage fra Første Verdenskrigs største søslag – slaget om Nordsøen, hvor så mange tyskere og englændere mistede livet i store og tragiske forlis. Hele slaget og oplægget til det er behandlet af en næsten uvildig fransk dykker, som har været nede i alle de kendte vrag og et par af de ukendte. Hans navn bringer tanken hen på en af Europas absolut dygtigste, om end noget forhadte statsmænd. Hans navn er nemlig Thomas de Richelieu.

Thomas er en af de franske dykkere, der som Jacques Cousteau bevæger sig ude på den yderste grænse for det menneskeligt mulige. Han kan fortælle om det, så andre mennesker kan få del i de spændende resultater marinearkæologien og historien har opnået ved moderne metoder. Læs selv hvordan. Hvordan dykkerne arbejder kan ses på Thomas de Richelieus dykkerfirmas hjemmeside på adressen: www.nolimitsdiving.dk

Bogen kan købes hos Aschehoug Dansk Forlag, Postboks 2179, 1017 København K, tlf.: 33305522 eller på www.aschehoug.dk Den er på 199 sider og koster 249 kroner indbundet.

THETIS til EU-topmøde i Ilulissat



THETIS ved kaj

Det var med stor begejstring at THETIS-A besætning så frem til en tur til Grønland efter at have tilbragt den første måned af sommertogtet på de 18 grønne øer i Nordatlanten kaldet Færøerne.

Bilfærge for en stund

19. august 2002 afgik THETIS fra Thorshavn med kursen sat mod Ilulissat/Jakobshavn via Prins Christians Sund med indlagte "pitstops" undervejs. I det prinselige sund blev der formentlig skrevet historie, da vi "helt tilfældigt", medens helikopteren lavede fotografering fra luften passerede VÆDDEREN, som var på vej til Reykjavik for at deltage i NATO-øvelsen KEFTACEX.

Pitstoppene skyldtes det forestående EU-topmøde, hvor sikkerheden skulle være i top, så vi fik opgaven som bilfærge for en stund. Vi skulle nemlig afhente to politibiler undervejs i henholdsvis Nuuk/Godthåb og Aasiaat/Egedesminde.

I Nuuk var der otte timers spadseretilladelse, så besætningen fik god mulighed for at se sig omkring i Grønlands hovedstad. I Aasiaat var der ligeledes spadseretilladelse. Det skal her nævnes, at vores oprindelige kajplads var optaget, så vi blev henvist at forføje med en 25 meter lang kaj – en

lidt "tricky" manøvre for et skib på 112 meter. Kastelinerne måtte ind med gummibåden, da afstanden til land var for stor. Alt forløb dog fint og efter en kort overnatning ved togkets korteste kaj gik turen mod Ilulissat.

"The Arctic Window"

Formålet med THETIS deltagelse i topmødet var dels at fungere som hotelskib for de delegerede og dels at vise det danske flag i forbindelse med det danske formandskab.

Temaet for EU-topmødet var "The Arctic Window", der fokuserede på forholdene i de arktiske egne i verden. Ud over EU-landene Sverige og Finland omfatter det også Grønland, USA med Alaska, Canada, Rusland, Island, Færøerne, Norge, og Island.

Blandt emnerne var blandt andet forurening med tungmetaller, pesticider og andet – af stor betydning for jagt og fiskeri. Også problematikken omkring den globale opvarmning, der har endnu større betydning for de arktiske livsbetingelser, var til diskussion.

Af officielle velfærdsarrangementer under mødet kan nævnes en sejltur med kystskibet Saqqit Ittuk og poli-



THETIS og lillesøster, TULUGAQ

tikutterne Sisak I – IV til Isfjorden syd for Ilulissat, der har en af de mest isproducerende bræer i verden.

Afslutningsvis var der gallamiddag for deltagerne på hotel Arctic, hvor skibsledelsen også deltog. Her blev der serveret mange lokale specialiteter og landsstyreformanden Jonathan Motzfeldt underholdt med sang og musik.



Isbadning



Politikuttere

mest populære udflugtsmål var selvsagt Isfjorden – også en fantastisk oplevelse set fra landsiden. Inden afgang var der enkelte »selvpinende elementer« i besætningen, der stiftede bekendtskab med vinterbadningens glæder for første gang. Det var efter sigende meget koldt (+2 grader Celsius).

Efter et veloverstået ophold gik turen sydover mod Aasiaat og Nuuk, hvor vi satte politibilene af igen. Dernæst til Grønnedal, hvor der blev losset ammunition til inspektionskutterne og afhentning af personel til Narsarssu-

aq, hvor de senere blev afleveret – og endelig til Reykjavik, hvor der blev afholdt polardåb af 35 kagler.

I Reykjavik lå vi sammen med VÆDDEREN. Det blev aftalt, at vi skulle afgå samtidigt for at øve formationssejlads, der afsluttedes med, at VÆDDEREN drejede nordpå mod Grønland og vi drejede sydpå mod Færøerne.

Alt i alt havde vi et dejligt pusterum fra et Færø-togt, hvor turen til Ilulissat var højdepunktet med mange nye oplevelser og erfaringer.

PL N.C. Larsen (KIO THETIS-A)

THETIS grønlandske adoptionsby er Ilulissat

Torsdag eftermiddag kom et par af foredragsholderne fra mødet ned på THETIS for at informere om emnerne under mødet – blandt andet en meget spændende gennemgang af problematikken med den globale opvarmning. Om aftenen var det så THETIS tur til at invitere til cocktailparty for byens spidser, hvilket forløb i en hyggelig og uformel atmosfære. Det skal her nævnes, at THETISs grønlandske adoptionsby netop er Ilulissat. På grund af skibets fortid som seismisk forskningsskib har det dog kun to gange tidligere haft mulighed for at besøge byen.

Enkelte »selvpinende elementer«

Ud over de officielle arrangementer var besætningen ude og opleve den storslåede natur på egen hånd. Det



Politibil løftes



2. Eskadre



Undervandsbåden KRONBORG

Søværnsorientering nr. 1/1999 bragte en artikel hvor arbejdet i Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe (SHAG) blev gennemgået. Artiklen redegjorde detaljeret for grundreglerne i forbindelse med udarbejdelse af heraldiske våbenskjolde. Artiklen, der ligeledes omtalte de sidst approberede og tildelte skjolde sluttede med, at der ikke i den nærmeste fremtid var nye skjolde på bedding.

Samtlige hjemmевærnsflotiller

Siden artiklens tilblivelse har den heraldiske arbejdsgruppe imidlertid udarbejdet våbenskjolde for 10 hjemmевærnsflotiller, heriblandt 7 Bevognings- og Nærforsvarsflotiller (BON), som er nyoprettede. Det er en følge af det sidst indgåede forsvarsforlig, der jo blandt andet bestemte, at flådestationerne skulle ophøre med at uddanne værnepligtige til BON-tjeneste.

Denne lidt særlige tjeneste overgik til Marinehjemmевærnet og samtlige hjemmевærnsflotillers våbenskjolde er herefter klar til kongelig approbering.

Søværnet – fire nye våbenskjolde

For søværnet har SHAG udarbejdet fire nye våbenskjolde, der alle er kongeligt approberede og tildelt de pågældende tjenestesteder.

2. ESKADRE

Efter sammenlægning af 2. og 4. Eskadre blev der til den nye 2. Eskadre udformet et skjold, som indeholder elementer fra de to eskadrens hidtidige skjolde.

Blasonering:

I blå felt to krydslagte gulddlyn, hvorpå er lagt en forfra set svømmende svane med guldkrone om halsen og løftede vinger. I guldskjoldhoved strøet med røde søblade en heraldisk søløve med rød tunge, guldkronet og guldbevæbnet.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

Motivering:

2. Eskadre er en sammenlægning af den tidligere Fregateskadre, der havde svanen som våben hentydende til den poetiske betegnelse for orlogsskibene "Havets stolte svaner", og Torpedobådseskadren, der havde de krydslagte lynild som våben stammende fra 1. felt i Torden-skiolds adelsvåben.

Skjoldet er kongeligt approberet af Hendes Majestæt Dronningen den 14. juli 2001.

5. Eskadre UNDERVANDSBÅDEN KRONBORG

Blasonering:

I rødt felt en springende delfin i guld.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

Motivering:

I lighed med udenlandsk tradition er Delfinen valgt som symbol på ubådsvåbenet.

Skjoldet er ens for samtlige undervandsbåde, dog med forskellige tinkturer.

Skjoldet er kongeligt approberet af

aldiske Arbejdsgruppe



Færøernes Kommando

Hans Majestæt Kong Frederik IX den 30. september 1959.

FÆRØERNES KOMMANDO

Efter sammenlægning af Færøernes Kommando (FRK) og Eskadrille 605 under Flyvevåbenets Kontrol- og Varslingsgruppe blev der til den nye kommando udarbejdet et skjold, som indeholder elementer fra de to tidligere selvstændige tjenestesteders våbenskjolde.

Blasonering:

I blå felt tværdelt af en sølvbjælke med tre jævnsides stillede kanonkugler i rødt, hvorover en flyvende sølv flagermus, nedenunder en sølv vædder.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

Motivering:

Færøernes Kommando er en sammenlægning af søværnsmyndigheden Færøernes Kommando og Eskadrille 605 under Flyvevåbenets Kontrol- og Varslingsgruppe.

Vædderen, der er Færøernes våben og som indgik i begge myndigheders våben, var Søværnets våben sammen med



Søværnets Taktiske Stab

feltet med de tre kanonkugler, som symboliserer det danske løsen på tre kanonskud.

Flagermusen indgik i Eskadrille 605's våben, og er valgt som symbol på den virksomhed Kontrol- og Varslingsgruppen udfører, og hvis teknik er beslægtet med den, hvormed flagermusen orienterer sig.

Skjoldet er kongeligt approberet af Hendes Majestæt Dronningen den 26. maj 2002.

SØVÆRNETS TAKTISKE STAB

Blasonering:

I blå felt to sølv bølger, hvorover et sølv kors på et rundt rødt skjold med sølv kant lagt på to korslagte sølv vikingesværd.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

Motivering:

Den blå farve og bølgerne i sølv henviser til at Søværnets Taktiske Stab er en søværnsmyndighed. Vikingskjoldet og vikingesværdene, som er nordiske symboler, henviser til, at staben med sine skibe kan udføre såvel fredsbevarende

opgaver (skjoldet), som fredsskabende opgaver (sværdene).

Skjoldet er kongeligt approberet af Hendes Majestæt Dronningen den 19. juni 2002.

Denne artikel vil ikke ende med udtalelse om, at der ikke er noget nyt i den nærmeste fremtid, idet arbejdsgruppen har mange spændende projekter på bedding. Så snart navnene på de kommende Fleksible Støtteskibe og Inspektionsfartøjer bliver frigivet, vil Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe iværksætte udarbejdelse af forslag til disse enheders våbenskjolde, sideløbende med udarbejdelse af skjolde til ældre enheder, som endnu ikke har fået eget våbenskjold.

Som det fremgår af den tidligere omtalte artikel kan dette være en yderst langsommelig proces, men også en meget spændende opgave.

Søværnets
Heraldiske Arbejdsgruppe

Juni togt til Grønland skaber udbredt midnatssol

Af PL Michael G Landmark

Grundlovsdag var besætnings-skiftedag ombord i inspektionsskibet THETIS. Omskiftningen skulle oprindeligt have fundet sted i Narsarsuaq, men da storisen blokerede Julianehåbsbugten blev omskiftningen flyttet til Reykjavík. Det skulle ikke blive sidste gang storisen ændrede planerne for THETIS på dette togt.

4 uger til 4 opgaver

Togtet var ikke helt som andre togter i 1. Eskadre. I løbet af bare 4 uger skulle vi, i forbindelse med fiskeriinspektionstjeneste, sejle en Folketingsdelegation på 11 personer på orienteringsrejse mellem syv vestgrønlandske bygder, deltage i øvelse COOPERATIVE SAFEGUARD 02 ved Island og sejle



Havet omkring Heimaey er fyldt af spækhuggere.

skibet hjem til Flådestation Frederikshavn.

Efter nogle travle "work-up" dage i Reykjavík, satte THETIS 9. juni 2002 kursen mod Grønland. Fem dage senere ankom vi til Nuuk. Under sejladsen

udførte vi patruljetjeneste og fiskeri-kontrol. Det sidste med bording af et par trawlere. Natten inden ankomsten til Nuuk, patruljerede THETIS således i Godthåbsfjorden, som er utrolig smuk. "De mørke timer" er et frem-



VÆDDEREN til ankers uden for Vestmanna



Det Belgiske SAR køretøj som blev medsejlet

medord på disse breddegrader om sommeren, så de morgenfriske fik en flot solskinstur midt om natten.

I Nuuk fik besætningen lejlighed til at gå ture i fjeldet, men de fleste valgte nu at se nærmere på byens liv. Enhver, der har besøgt Grønland, ved at det grønlandske folk er meget imødekommende og venlige.

Ud på de sene timer kan deres følelser dog koge over, især hvis en dansk sømand danser lidt meget med en sød pige fra byen. Heldigvis er tandlægen i Nuuk fantastisk til at sætte løse tænder på plads!

Folketingsdelegationen, ledet af Pia Kjærsgaard

Lørdag eftermiddag ankom Folketingsdelegationen, ledet af Pia Kjærsgaard fra Dansk Folkeparti. Hele besætningen var linet op på helikopterdekken, og delegationen blev modtaget med faldrebshonnør. Kabyssen havde forberedt en spændende international ugemenu i anledning af det fine besøg. Sidst på aftenen lod vi trosserne gå og sejlede ad indenskærsruten sydover mod Paamiut/Frederikshåb. Det blev endnu en flot natsejlad på blankt vand, hvilket bestemt var medvirkende årsag til, at skibets DOC heller ikke denne nat fik lukket et øje – i sin

iver for at forevige hele rejsen på video.

Midt i en efterfest til gårsdagens konfirmation

Efter en indsejling til Paamiut/Frederikshåb lå THETIS langs kaj kl. 10. På vejen sejlede skibet igennem store flokke af pukkelhvaler til stor glæde for alle. Der var mange på kajen til at tage imod, for det er ikke hverdagskost at se store inspektionsskibe i Paamiut.

Delegationen blev modtaget af borgmesteren og kommunaldirektøren. Selv dette lille samfund er organiseret som en mellemstor dansk provinsby med teknisk forvaltning og det hele. Besætningen fik på skift spadseretilladelse og kunne således opleve byen og hilse på nogle af dens 1900 indbyggere. Jeg var selv med fire andre på en lille byvandring. Ved et hus i udkanten af byen sad en gruppe grønlandere i solen og spiste og drak. Da de så os, råbte de os an og bad os komme over.

Her blev vi budt på tørfisk, ”grønlandsk rabarber” (smager som nyslået græs) og øl. Det viste sig, at vi var havnet midt i en efterfest til gårsdagens konfirmation.

Sidst på eftermiddagen vendte Folke-

tingsdelegationen tilbage, og så var det var tid til afsked med Paamiut.

Næste morgen blev vores passagerer og en sygeplejerske, vi havde med fra Paamiut, sat i land i Arsuk med gummiåb. I Arsuk var der planlagt et kort besøg, blandt andet på alderdomshjemmet. Først på eftermiddagen anløb THETIS Grønnedal med Grønlands Kommando. Her lod det til at Folketingsdelegationen havde haft en meget udbytterig dag og en hyggelig reception om aftenen – at dømme efter humøret ved deres tilbagekomst. Lidt efter kl. 20 kunne THETIS, i flot solskin, sejle ud gennem den smukke Arsuk fjord.

I stedet for CNN – »Martha«

Nu skulle det vise sig, om vi kunne nå vores næste mål, Nanortalik, eller om storisen ville noget andet. Helikopteren blev sendt i forvejen for at isrekognoscere. Da helikopteren vendte tilbage stod det klart, at det ikke var muligt at nå frem til Nanortalik til næste formiddag. Det ville tage flere dage! Usædvanlig store iskoncentrationer havde skubbet sig sammen langs kysten, og planerne måtte ændres. Kursen blev lagt mod Qaqortoq / Juli-anehåb, en sejlad der kom til at tage 36 timer fra Grønnedal. Under isfri forhold tager turen ca. 8 timer.

Forsinkelsen betød, at besætningen fik mulighed for at komme lidt tættere på vores gæster. Ombord var Folketingsmedlemmerne fordelt i messer og cafeteria til måltiderne. Mange benyttede sig af lejligheden – under forsinkelsen – at diskutere generelle forhold i almindelighed og i forhold i forsvaret i særdeleshed med folketingsmedlemmerne. En MF'er fra Enhedslisten blev noget overrasket, da han tændte fjernsynet i Officersmessen. Til sin overraskelse kunne han ikke engang se CNN eller for den sags skyld – VM i fodbold. Han mente, at der burde blive bevilliget penge til sa-

tellit-tv ombord i skibene. Det kan være han blot serverede »valgflæsk i storisen«, men det blev en sand stemmesluger! I stedet for CNN, blev den klassiske "Martha" film fremvist.

Den 21. juni – Grønlands nationaldag

Tidligt om morgenen den 21. juni, Grønlands nationaldag, blev folketingsdelegationen igen ikklædt trawlerdragt og sat i land med gummibåd. Fra kajen i Qaqertoq/Julianehåb kunne de således opleve THETIS vække hele byen med salut klokken 0800. I byen var der arrangeret fodboldkamp så vi kunne spille mod de lokale »Old Boys«. I piskende regn og iskold vind på en særdeles ubarmhertig bane tabte drengene fra THETIS med 1 mål mod 3 til et velspillende hold. Vi bød på sodavand i halvlegen, og stemningen var god til trods for et par blødende knæ, som bårholdet med DOC i spidsen hurtigt fik behandlet.

Desværre tillod tiden ikke, at vi blev til dansemik i sportshallen om aftenen til trods for talrige opfordringer fra visse dele af lokalbefolkningen. THETIS havde nemlig til opgave at sætte Folketingsdelegationen af i Narsarsuaq samme aften.

Således afsluttedes en spændende uge langs Vestgrønlands kyst for THETIS.

28. juni klokken 0200 "udbrød" en vulkan på Heimaey – øvelse

Næste opgave for THETIS var at deltage i øvelse COOPERATIVE SAFEGUARD 02. Det var en samvirkeøvelse mellem NATO, inklusive Den islandske Kystvagt og et antal PfP-lande. Danmark stillede med THETIS og VÆDDEREN. Formålet med øvelsen var at træne styring, samarbejde og logistiske forhold under en naturkatastrofe.

Til dette formål havde man udvalgt Vestmanna øerne syd for Island. På selve Heimaey, som lokalbefolkningen kalder øen, der er på størrelse med Anholt, bor der ca. 4000 mennesker. Midt på øen er der to store vulkaner, hvoraf den ene sidst var i udbrud i 1973. Befolkningen nåede dengang at flygte ud til havs i deres fiskeskibe inden lavaen ødelagde deres huse og næsten spærrede indsejlingen til den

naturlige havn. Der gik næsten et år inden folk igen kunne flytte tilbage til øen. Selv i dag, 30 år efter, er der steder på vulkanen, der er så varme, at man ikke med de bare hænder kan holde lava stenene!

Udgangspunktet for øvelse COOPERATIVE SAFEGUARD 2002, var det samme som dengang i 1973.

Den 28. juni 2002 kl 02 "udbrød" der således endnu en vulkan på Heimaey. THETIS og VÆDDEREN fik til opgave at hente et antal internationale SARhold fra fastlandet og sejle dem til Heimaey. Der skulle de finde og redde indespærrede mennesker fra de sammenstyrtede huse i byen. Transportopgaven krævede hele besætningens deltagelse. Dæksbesætningen skulle sørge for opbevaring af SARudrustningen under transporten. Kabysen fik til opgave at servere mad for ekstra 55 mand. 28. juni klokken 0500 var der ombordtaget to SARhold fra henholdsvis Usbekistan og Belgien – og THETIS forlagde mod Heimaey.

Vestmanna på nærmeste hold

Fremme ved øerne, blev SARholdene sat i land på kysten med gummibåde. THETIS forlagde herefter tilbage mod Island for at hente yderligere 20 belgiere, der var strandet. På grund af dårlig sigt kunne de enorme amerikanske CH47 helikoptere, som deltog i øvelsen, ikke som planlagt flyve belgierne ud til øerne. I samarbejde med VÆDDERENS gummibåd blev dette sidste SARhold dog hurtigt sat i land, da THETIS få timer senere atter vendte tilbage til Heimaey. Endnu dårligere vejr var dog i vente, og vejrudsigten lovede op til 20 m/s. Det blev derfor besluttet at sende THETIS ind gennem den snævre passage til Heimaey, medens vejret endnu var godt. På den måde kunne skibet, såfremt den planlagte evakuering fra vulkanøen med helikopter ikke kunne gennemføres, sejle samtlige internationale SARhold tilbage til Island efter øvelsen.

Det opkomne blæsevejr gav besætningen på THETIS en oplagt mulighed for at opleve Vestmanna på nærmeste hold. Der blev givet spadseretilladelse ved ankomsten kl. 2130, og mange fik en spændende tur op til vulkanen. Midt inde i byen var et gammelt hus

blevet knust til fordel for øvelsen, og hele lokalbefolkningen var meget engageret i, hvad der foregik. I gennemsnit indgik der omkring 70 lokale figuranter i øvelsen 24 timer i døgnet med henblik på at træne SARholdene.

5 tons udstyr og et hjulkøretøj ombord

Næste morgen blæste der – som varslet – hård kuling fra øst. Helikopterne blev aflyst og THETIS gjorde sig nu klar til at transportere 146 personer fra Belgien, Estland, Litauen, Rumænien, Slovakiet, USA og Usbekistan tilbage til Island. Alle ombord ydede en ekstra indsats og kl. 1500 havde vi alle SARholdene og deres ca. 5 tons tunge udstyr, bl.a. et hjulkøretøj, ombord. Herefter satte THETIS kursen mod Helguvik på Island, der blev nået ca. 7 timer senere! Alle ombord i THETIS var glade for at have deltaget i denne helt anderledes øvelse, der for en gangs skyld ikke primært foregik i O-rummet, men som involverede hele besætningen i langt højere grad end de traditionelle NATO øvelser.

På vejen hjem var vi en tur forbi Torshavn på Færøerne, og 6200 sømil, 234 passagerer, 3 fiskerikontroller og 30 dage efter ankomsten til Reykjavik, var THETIS og hele besætningen tilbage på Flådestation Frederikshavn. Det havde været et kort togt, men vi havde oplevet mindst ligeså meget, som vi normalt gør på et langt togt til Nordatlanten. ■



Aftenstemning fra vulkanerne på Heimaey – ja, det er lupiner.

SAREX 2002 – Kadetter på vagtchefelevtogt

Før man kan gå, skal man kunne kravle. Sådan er det også med kadetter fra Søværnets Officersskole. Derfor bliver Officersskolens ældste kadetter hvert år lige inden den endelige udnævnelse til officer af linien sendt på togt for at høste de sidste erfaringer, inden den virkelige verden møder sig; at fungere som vagtchef i Flådens skibe.

Destination Bornholm

I forbindelse med netop dette vagtcheftogt, blev undertegnede kadetter tilkommanderet Patruljefartøjet LOMMEN, som var ved at klargøre til sejlad. LOMMENS destination var Bornholm, hvor der fra 22. til 26. april traditionen tro skulle afholdes en større søredningsøvelse (SAREX) med deltagere fra en række PfP-lande (Partnership for Peace).

SAREX 2002's formål var "At opretholde og udvikle uddannelsesniveaet i overensstemmelse med PfP og IMO (International Maritime Organisation) standarder". I øvelsen indgik en række discipliner, heriblandt samarbejde i en multinational Search and Rescue Operation, sømandskab, kommunikation inden for en multinational gruppe, formationssejlad og dykkerprocedurer. Som man kan se ud fra disciplinerne, var det en øvelse, som krævede deltagelse og engagement fra hele besætningen, og forventningerne var derfor høje.

"Østersø-cup" i fodbold

Da LOMMEN 19. april ankom til Rønne, var havnen allerede fyldt op med orlogsfartøjer fra Polen, Letland, Estland og Litauen. Desuden var Marinehjemmeværnet mødt talstærkt op med deres fartøjer. Weekenden kunne nu benyttes til klargøring og diverse sociale aktiviteter, inden den officielle del af øvelsen startede. Både lørdag

og søndag var der åbent skib, så civilbefolkningen kunne få et indblik i, hvad det var for nogle skibe, der fyldte havnen og hvorfor. Derudover var der arrangeret en "Østersø-cup" i fodbold, hvor alle de deltagende nationer dystede med den største iver. Desværre måtte »EM-heltene fra 1992« se sig slået af Estland, men alligevel blev det til en velfortjent sølvmedalje.

Real life – olieklumper og diverse affald

Mandag startede den officielle del af SAREX 2002 med en række planlægningsmøder, en dykkerøvelse og en blinkøvelse. Desværre måtte LOMMEN, der var på én times sejladsvarsel, melde sig ud af mandagens program, da der fra Bornholms Marinedistrikt (BHM) kom en melding om olieforurening ud for øens vestkyst. På trods af at dele af besætningen befandt sig spredt over Bornholm, var LOMMEN klar til afgang efter cirka en halv time. Ikke langt fra kysten var der ganske rigtigt et enormt område, hvor havoverfladen var dækket af et tyndt lag oliefilm og enkelte steder olieklumper og diverse affald. Formodentlig var der tale om et handelsskib, der havde lænset forurenede spildevand i løbet af natten. Da forureningen var selvopløsende (fordampende), og ikke mulig at bekæmpe, sejlede vi igen til Rønne efter at have opsamlet olieprøver og indsamlet bevismateriale til videre behandling. Tidligt tirsdag morgen tog vi dog ud og kontrollerede området igen for at sikre, at olien nu også forsvandt.

Lettiske officerer og parlamentsmedlemmer

På grund af en noget forsinket tilbagekomst tirsdag nåede besætningen ikke at deltage i den sømandskabskonkurrence, der var i gang mellem nationerne. Konkurrencen indeholdt discipliner i knob og stik, kastelinekast, brandslukning og splejsning. Æren stod på spil, og efter sigende

blev der virkelig gået til den, hvilket også kunne fornemmes på den samling af forbipasserende, der måtte stoppe op og beundre dette forunderlige skue. LOMMENS besætning nåede dog at deltage i det efterfølgende gummibådsrace, der efter de deltagende gasters udsagn blev tabt på grund af manglende træning dagen i forvejen. Det bør her nævnes til gasternes forsvar, at det ikke var LOMMENS egen gummibåd, de benyttede, og at deres smil absolut ikke var blevet mindre efter nederlaget. I mellemtiden var LOMMEN vært ved en frokost for en række højtstående lettiske officerer og parlamentsmedlemmer. Resten af tirsdagen i Rønne havn gik med "tørtræning" i formationssejlad og billedopbygning, og endelig et besøg ved Bornholms Marinedistrikt, hvis chef var Officer Conducting Exercise (OCE) for SAREX.

Besætningen var sprunget overbord

Den store prøve skulle nu stå. Onsdagens program foregik på søen med alle de deltagende enheder, som nu skulle øve formationssejlad og søredning. For en kadet var det nærmest en åbenbaring at se, at de ting, man har lært på skolebænken, rent faktisk virker og bliver udøvet i det virkelige liv. Formationssejladsen bød dog på et lidt morsomt, men også interessant problem. Det viste sig, at et af de deltagende skibe kun kunne sejle over 13 knob, hvilket var ca. 3 knob mere end visse andre enheders maksimale fart. Problemet blev dog løst, og øvelsen blev en succes.

Midt under formationssejladsen indløb øvelsesmeddelelsen om et forulykket skib, hvor besætningen allerede var sprunget overbord. Øvelsen tog nu form af en egentlig SAR-operation, og alle skibe forlagde med bedste fart mod ulykkesstedet. Et af de baltiske skibe fik opgaven som On Scene Commander (OSC), og skulle nu i samarbejde med Bornholms Marinedistrikt

koordinere indsatsen. Hvert skib blev tildelt et søgeområde, hvori der skulle søges efter personer i vandet. "Personerne" var redningsveste sat fast til flydende sandsække, som tidligere på dagen var blevet spredt over området. Det gav et realistisk billede af, hvor svært det er at se personer i vandet og hvor meget nødstedte kan drive for vind og strøm. Disse erfaringer kunne fritidssejlere nok lære noget af, når redningsvestene skal indkøbes. Lykkeligvis blev alle bjærget og behandlet for kuldeskader og lignende på de forskellige skibe.

En hjemmевærnsmand fik sit livs oplevelse

Torsdag formiddag var der arrangeret en slæbeøvelse og en sømålskydning nordøst for Bornholm. Efter en række fuldræffere modtog LOMMEN igen en nødmelding, og dagens SAREX var i gang. Denne gang var der tale om et skib i brand, hvor der både var personer ombord og i vandet. Endnu engang blev der udpeget en On Scene Commander, der skulle uddelegere opgaverne. En del af skibene blev dirigeret mod havaristen for at søge efter personer i vandet. To andre fik opgaven med at assistere med brandslukning og evakuering. LOMMEN fik denne opgave sammen med det estiske skib KALEV. Gummibåden blev straks rigget til med brandsluknings- og førstehjælpsudstyr og herefter sendt mod hjemmевærns-skibet LUNA, som på fortrinlig vis gjorde det som havarist. Igen var LOMMENs besætning på mærkerne, og alle var dybt engageret. Ombord på LUNA blev gummibådsbesætningen mødt af kaos. Foruden brandslukning skulle der reddes sårede personer på dæk og om læ – og ingen vidste, om der var eksplosionsfare. Branden blev ved fælles hjælp slukket, og LOMMEN gik på siden for at bjærge sårede. En enkelt person var så medtaget, at han måtte evakueres

af en lettisk helikopter, der ligeledes deltog i øvelsen. Her fik en hjemmевærnsmand fik sit livs oplevelse – på godt og ondt.

Dermed var den praktiske del af øvelsen slut.

En meget positiv oplevelse

Der er ingen tvivl om, at besætningerne fik et stort udbytte ud af ugen. Både socialt og fagligt blev alle engageret, og der opstod ingen betydende sprogbarrierer. Set gennem en kadets øjne gav øvelsen dog et billede af, hvor omstændeligt det er, når flere nationer skal arbejde sammen – og tingene skal gå hurtigt. Samarbejdet med Marinehjemmевærnet var en meget positiv oplevelse. De frivillige officerer og gaster udmærkede sig med en høj grad af professionalisme og en fabelagtig entusiasme. Så alt i alt var SAREX 2002 en succes og en god oplevelse.

Signeret: Vagtchefeleverne
på LOMMEN,
J.P. Holst-Andersen,
Jens S. Sørensen

Søværnets Teknikskole, Teknisk Kursus, (TEK) var i starten af marts måned på seminar. Det foregik på hotel Nørrevang ved Marielyst på Falster og 49 medarbejdere deltog. Som følge af sammenlægningen af tre kurser, (Teknisk Maskinkursus, Elektronikursus og Fagkursus) til ét kursus, var formålet med seminaret at lave status på samarbejdet i det nye kursus, Teknisk Kursus.

Overvejelser før seminaret

I tiden op til seminaret var følgende spørgsmål noget vi skulle forholde os til:

- Har vi det "godt nok" i vores hverdag på Teknisk Kursus?
- Er der noget vi kan gøre bedre?
- Hvordan kan vi evt. skabe en bedre arbejdsdag?

Som receptionist og ved omstillingen tænkte jeg: "Det var en ordentlig mundfuld".

Samtidig tænkte jeg: "Hvad kan jeg bidrage med, jeg sidder jo i receptionen eller: "Kan jeg overhovedet bidrage til samarbejdet mellem de forskellige faggrupper?"

Med de tanker i hovedet og med en forventning om noget socialt samvær på kryds og tværs af daglige funktioner kørte vi afsted med ankomst ved middagstid. Efter indkvartering i rare omgivelser og frokost startede seminaret.

A-grupper og I-grupper

Som kursusledere deltog Michael Mogensen og Vilhelm Holstein fra Forsvarsakademiet, og under deres kyndige vejledning blev vi opdelt i 7 A-grupper, (arbejdsgrupper) som gik på tværs af alle faggrupper og funktioner, samt i 7 I-grupper (interessegrupper), som typisk bestod af de

Stjerner og vandbærere på Teknikskolen

kolleger man arbejder sammen med til daglig.

Efterfølgende blev hver A-gruppe bedt om at udarbejde en planche, indeholdende de forandringer man måtte ønske. Plancherne skulle senere "offentliggøres" i plenum.

Kan det virkelig passe?

Da vi gennemgik plancherne affødte ét af punkterne et spørgsmål fra mig – og svaret var: – "at jeg da måtte vide, at der er stjerner – og så er der vandbærerne". Stjernerne er underviserne, og så er der alle os andre, som skal være til rådighed, så stjernerne kan yde toppræstationer! Til det måtte jeg svare, at det er min klare opfattelse at der ikke er nogle medarbejdere der er vigtigere end andre – at vi alle er ligeværdige medarbejdere. Forundret tænkte jeg: "De mener det vist for alvor".

Den humoristiske sans fik dog overtaget og derfor blev "indslaget" med stjernerne og vandbærerne noget, som vi bagefter kunne grine af og drille hinanden med.

Så går vi til makronerne

Ud fra de producerede plancher blev det klart, at der var nogle problemer, som godt kunne trænge til at blive bearbejdet; og i alle A-grupper gik vi til "makronerne" med stor ildhu og entusiasme. Årsagerne til problemerne skulle findes.

Når man vendte tilbage til sin I-gruppe for at orientere om hvilke problemstillinger man arbejdede med i sin A-gruppe, fik man så input med tilbage. Jeg synes at vekselvirkningen mellem at arbejde i sin A-gruppe og indhente inspiration i sin I-gruppe virkede godt.

Der opstod mange pudsige situationer i min A-gruppe, og vi grinede meget. Det forhindrede os dog ikke i at identificere det vigtigste problem i arbejdsdagen – god og informativ kommunikation. I den proces

havde vi nogle gode, og ind i mellem heftige diskussioner om:

- Hvad kommunikation er?
- Hvad er god, og hvad er dårlig kommunikation?
- Hvem kommunikerer vi med i vores hverdag?
- Hvilke typer kommunikation fremmer samarbejdet?

Fra viden til respekt

Længe inden vi tog afsted, havde jeg en oplevelse som har sat mange tanker i gang hos mig lige siden. Forud for sammenlægningen og reorganiseringen i august 99 fik en arbejdsgruppe til opgave at klarlægge, hvordan skolen bedst muligt kunne anvende medarbejdernes viden på kryds og tværs af faggrænser.

Da jeg på et vist tidspunkt spurgte et af medlemmerne i denne arbejdsgruppe om arbejdets fremskridt, svarede han, at det gik meget dårligt og at gruppen ikke vidste hvorfor det var sådan.

Senere erfarede jeg, at der var opstået en god indbyrdes forståelse for hinandens arbejdsdag efter medlemmerne i gruppen havde sat sig rigtigt godt ind i hinandens arbejdsopgaver.

Min konklusion af den oplevelse følger her:

**Med viden og indsigt
kommer forståelse**

**Med forståelse
kommer tolerance**

**Med tolerance
kommer accept og respekt.**

Den konklusion blev for mig kodeord for det meste af det, der foregik på seminaret.

Og hvad kom der så ud af det?

Virkningerne af seminaret mærker jeg i min dagligdag i receptionen.

En skærpet opmærksomhed på den daglige omgangstone er ét af resultaterne, ligesom der er mange af medarbejderne, der på en godmodig måde laver »skæg« med begrebet »stjerner og vandbærere«. I mit stille sind er jeg stadig forundret over, hvor stor en opmærksomhed mit spørgsmål har skabt, vedrørende opfattelsen af ligeværdighed mellem medarbejdere på Teknisk Kursus. Alt i alt oplever jeg, at der udvises større forståelse for hinandens arbejdsområder.

Resultatet af seminaret blev 7 handleplaner til videre bearbejdelse efter tilbagekomsten til Teknisk Kursus. Nogle emner er mere relevante end andre, men alle har de det samme formål; at skabe en bedre arbejdsplads.

Det blive spændende at se om resultatet står mål med anstrengelserne! Jeg kan anbefale andre tjenestesteder at følge Teknisk Kursus' eksempel:

Ta' på seminar – hos os er det foreløbige resultat godt og positivt!

Med venlig hilsen
Lene Nielsen, Receptionist,
Søværnets Teknikskole

Slaget ved "Lyngør",

Undertegnede blev af Orlogsmuseet inviteret, som repræsentant for Holmens Roklub af 1994, fanebærer og kanonhåndlanger, til at deltage i mindehøjtidelighederne omkring 190 års dagen for slaget ved Lyngør i 1812.

Deltagelsen i mindehøjtidelighederne er en genvisit fra Nordmændenes besøg på Marinestation Holmen i anledning af slaget på Rheden den 2. april 1801, hvor Holmens Roklub af 1994, var repræsenteret som en del af robesætningen i kanonbåden.

8. juli 2002 drog Museumsinspektør Jacob Seerup, Orlogsmuseet, Per Bruhn, kanonkommandør, Kurt Holst, kanonér samt undertegnede med Oslo båden PEARL OF SCANDINAVIA. Vi ankom til Oslo kl. 0915 hvorfra vi havde en køretur sydover på ca. 215 km igennem et utroligt smukt landskab. Midt på eftermiddagen ankom vi til Risør, hvor nordmændene tog imod os og satte os ind i programmet for onsdag den 10. juli.

Onsdag blev vi hentet af hjemmevernet (i en meget hurtiggående gummibåd 22-28 knob) og sejlet til Lyngør, hvor kanonbåden "Øster Riisør" med robesætning ventede på os.

Vi blev så roet ud mellem skærene for at modtage "SK Boy Leslie", som havde alle højtidelighedens sponsorer om bord og derfor skulle have 3 salutskud fra forreste kanon – en falkonet – som løsen, og det var Kurts og min "ildprøve", hvor de 2 første skud gik planmæssigt, men det tredje kom lidt senere på grund af urent kanonløb, men jubelen blev ikke mindre af den grund.

Kl. 1200 skulle der skydes salut og omkring os (kanonbåden Øster Riisør III) lå "SS Sørlandet", "SK Boy Leslie" samt et batteri på Holmenbrygga ved den "Blå Lanterne".

Med en del forsinkelse blev salutten affyret og det var helt fantastisk, da vi affyrede vores agterkanon (22,5 pounds kaliber, kanonvægt 2,5 tons) fyldt med 500 gr. sortkrudt og 1 kg hvedemel, det var noget der gav et ordentligt smæld.

Efterfølgende skulle alle batterier afgive skydning på en gang, for at give en illusion om slaget mellem fregatten "Najaden" (dansk-norsk), lineskibene "Dictator" og "Calypso" (engelskmænd).

Historie:

Slaget mellem "Dictator" og "Najaden" fandt sted under Napoleonskrigene (1807-1812). Sommeren 1812 var "Dictator" på jagt efter den nybyggede "Najaden" som var det sidste store fartøj i den dansk-norske marine.

6. juli 1812 sejlede "Najaden" og tre

brigger til Lyngør for at undgå "Dictator" og dens følgeskib "Calypso". I Lyngør troede de, at de lå trygt og godt, fordi de mente, at engelskmændene ikke vovede at følge efter dem i det smalle og ukendte farvand, med så stort et skib som "Dictator", på grund af den ringe vanddybde.

Om aftenen ved 21-tiden kom "Dictator" alligevel sejlede ind gennem Store Svalsund i Lyngør. "Dictator" gik dog på grund, men lå med hele sin bredside rettet mod "Najaden".

På "Najaden" forsøgte man fortvivlet at få breidsiden rettet mod fjenden, men det mislykkedes. De tre danske brigger lå ufordelagtigt og bag "Najaden" og kunne derfor vanskeligt skyde mod englænderne på en effektiv måde.

Snart efter var en stor del af mandskabet på "Najaden" enten dræbt eller såret, skibet var sønderskudt, master og rær var gået gennem dækket og ned på kanondækket, der var brand overalt og skibet var i færd med at synke.

Kaptajnen så nu ingen anden udvej end at give ordre til mandskabet om, at prøve at redde sig i land. Selv havde han ingen planer om at overgive sig og han fik derfor samlet fem lokale kanonjoller fra Risør. Mellem klokken tre og fire åbnede han ild mod "Dictator" og "Calypso" som fortsat lå i Lyngør havn. Englænderne satte her efter i al hast sejl og flygtede i sydøstlig retning.

Fakta:

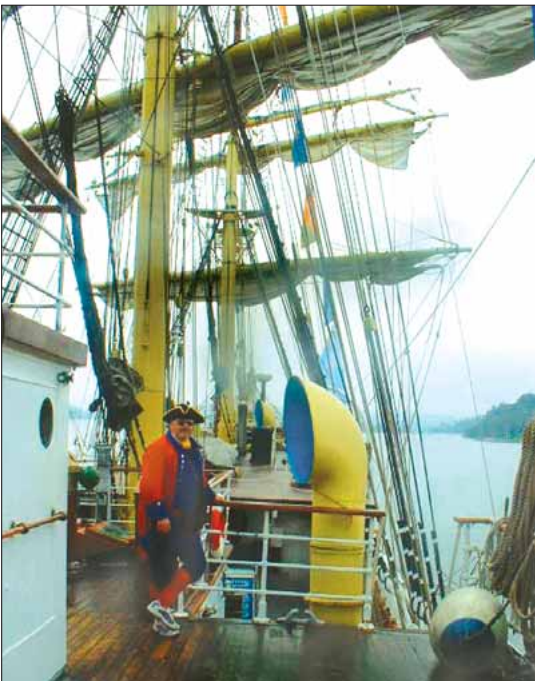
Salutafgivningen var en uovertruffen succes, og det var nemt at forestille sig, at det i 1812 kunne have lydt og set ud, som vi oplevede det.

Sent på eftermiddagen blev vi, i hjemmevernets gummibåd, sejlet til "SS Sørlandet", som er en 3-mastet fuldrigger lidt større end skoleskibene "Danmark" og "Georg Stage", men som i dag bruges til bl.a., at sejle turister rundt mellem de norske skær. På "SS Sørlandet" skulle vi være med som "tågeudlæggere" ved opførelsen af Richard Wagners opera "Den flyvende hollænder".



Museumsinspektør Jacob Seerup, Orlogsmuseet, Per Bruhn, kanonkommandør, Kurt Holst, kanonér samt undertegnede, Holmens Roklub v/ Finn Andersen

Norge 7. juli 1812



På »SS Sørlandet« skulle vi være med som »tågeudlæggere« ved opførelsen af Richard Wagners opera »Den flyvende hollænder«. På billedet ses en »pirat«

Historie:

I 1839 måtte Wagner forlade Riga på grund af økonomiske vanskeligheder. Sammen med sin hustru, skuespillerinden Minna tog han søvejen til Paris via London, med skonnerten "Thetis". Under en storm måtte "Thetis" søge nødhavn i Sandviken, Borøy nær Tvedestrand.

Under sit ophold på Borøy, fra 29. til 31. juli, lå der foruden "Thetis", to andre fartøjer, som havde søgt ly ved Borøy, nemlig en tysk kuf "Anna" og den norske brig "Anne Birgithe Marie".

Fra Wagners egne memoirer lyder det:

"Til slut, da vi sejlede ind af en af de lange gader af vand gennem en kæmpemæssig fjelddal – sådan fortøner en norsk fjord sig for mig – da lå vandet fuldstændig blankt og roligt omkring skibet.

Et usigeligt velvære kom over mig, da ekkoet fra de uhyre granitvægge, kastede mandskabets kraftige råb tilba-

ge, medens de lod ankeret falde og beslog sejlene. Den korte rytme i disse råb satte sig fast hos mig, trøstede mig vældigt ligesom et godt omen og havde i løbet af kort tid formet temaet for matrossangen i min "Flyvende hollænder".

Fakta:

Sent på eftermiddagen blev vi sejlet ud til "SS Sørlandet" hvorefter vi sejlede til Sandviken, hvor der skulle gøres klar til opførelsen af 1½ times uddrag af "Den flyvende hollænder". Det var en storslået oplevelse at sejle gennem den norske skærgård med så stort et skib som "SS Sørlandet". Kaptejnen inviterede os til middag i salonen og der fik vi for første gang rigtig mad og det var god mad og der var rigeligt.

"SS Sørlandet" og "SK Boy Leslie" blev lagt i en vinkel med agterenderne mod hinanden og tæt på klippeskråningen, hvor publikum skulle sidde. Der blev rigget lys og lyd til forestillingen. På dækket af "SK Boy Leslie" var anbragt et piano med pianist samt en herre med et valhorn og så var orkesteret klar.

Da klokken slog 2200 blev vi på "SS Sørlandet" udrustet med røgbomber, så vi kunne få det til at se ud som om, at "Den flyvende hollænder" kom ud



SS Sørlandet og Riisor

af tågen. Operaen foregik på begge skibe og den første halve time var perfekt, hvorefter "vor herre" åbnede for sluserne og regnen stod ned i tove. Dette var ret uheldigt, især for pianisten og blæseren så forestillingen blev stoppet og sangerne råbte ud til publikum, om de skulle fortsætte operaen.

Der var ingen tvivl hos publikum, selv om de var godt våde i rumpen, operaen skulle fortsætte så der blev hevet en presenning hen over pianist og blæser og i styrtregn blev "Den flyvende hollænder" gjort færdig.

Kl. 0015 havde hjemmeværnet, med deres gummibåd, sejlet sangere, musikere og andet godtfolk til land. Vi 4 fra København var efterhånden godt trætte og møre på grund af en lang og begivenhedsrig dag. Vi stod på dækket af "SS Sørlandet" og spekulerede på, hvordan vi mon kom tilbage til vores hytte. Det ordnede hjemmeværnet, vi kravlede ned i deres gummibåd, stadig styrtregn, og i den svarte nat gik vi med 22 knob i 3 kvarter, gennem den norske skærgård. Adrenalinet kom i gang, vi glemte alt om træthed og da vi kom til hytten vor serverede vi gammel dansk og øl for vores "redningsmænd".

Omkring kl. 0115 startede et tordenvejr (regnen var hørt op), som var så betagende at vi alle gik ud i natten for at oplevede dette kolossale festfyrværkeri, som varede en lille times tid, jo jo det blev en hyggelig nat.

Det blev morgen og der var langt til Oslo. Hen ad dagen blev vi køreklar, tog af sted, men Kurt havde noget familie ved Tvedestrand, som vi skulle besøge, der var bare det ved det, at han kunne ikke rigtig huske vejen, men det blev en meget smuk tur, nogle steder så vi op til 3 gange.

På Oslobåden takkede museumsinspektør Jacob for den gode indsats, ved at invitere til middag på a la carte restauranten, smukkere afslutning kunne vi ikke tænke os.

Holmens Roklub
V/ Finn Andersen

100-året for trådløs telegrafi

100-året for indførelsen af trådløs telegrafi i Søværnet

Onsdag den 7. august 2002 var 100 årsdagen for den første brugbare radiokommunikation mellem to danske skibe. Beretningen om indførelsen af radioanlæg i Søværnets skibe findes i den dagbog, underskibsminør L.E. Larsen førte, mens han deltog i arbejdet med radioanlæggene.

Gnistdæmpere i alkoholbade

I slutningen af 1899 begyndte forsøgene med trådløs telegrafering, og indledningsvis lavede man faste stationer. Næsten alt materiellet var håndlavet, dog fik man visse dele "ude i byen". Det drejede sig blandt andet om isolatorerne, som Københavns Sporveje kunne bidrage med. Afbrydere med kviksølv beholdere og gnistdæmpere i alkoholbade var eksempler på de bestanddele, som anlæggene bestod af.

Underskibsminør L.E. Larsen beskriver meget omhyggeligt forsøgene og disses fremskridt.

I foråret 1900 flyttede man det ene anlæg over på en pram og sejlede den ud i Øresund.

Samtidig med dette bestiltes nye afbrydertyper fra Siemens i Tyskland. Disse afbrydere var forskellige fra de selvfremstillede, og med disse i opstillingerne begyndte der at komme store fremskridt i forsøgene.

– en dekort på 50%

Med baggrund i forsøgene blev der indkøbt 2 radioanlæg fra Siemens.



HEIMDAL



HERLUF TROLLE

Disse anlæg havde en fast bølgelængde, ca. 250 m, og en sendestyrke på 1500 W. Anlæggene blev installeret i Herluf Trolle og Heimdal i juli 1902. Underskibsminør L.E. Larsen var med Herluf Trolle og gennemførte afstands- og antagelsesprøve den 27 JUL 1902. Prøven forløb ikke godt, og den garanterede afstand på 100 km blev ikke opnået, men på trods heraf, købte Søværnet alligevel radioanlæggene, ikke til fuld pris, men med en dekort på 50%.

Man mente godt, at man ved egen hjælp kunne få anlæggene til at fungere.

Efter tilpasninger og modifikationer sejlede skibene fra Holmen den 7. august for at gennemføre radioøvelser. Skibene lå i kølvandsorden og kunne kommunikere på en afstand af 900 fod. Pudsning af elektroder og indstilling af relæer og afbrydere bar frugt, og afstandene kunne øges.

Sejladserne varede frem til midten af september, og ved afslutningen kunne man få gode forbindelser på afstande over 60 km.

Efter denne vellykkede installation fik Søminekorpset for alvor taget hul på denne nye kommunikationsform.

Båd til transport af hærens artilleri og heste

Elektrisk belysning var ved at blive almindelig i København, og man kunne derfor overtage vagtskibet Sjø-

lands strømbåd. Det var en gammel transportbåd, som var ombygget med en dynamo, der kunne give en passende strøm.

Oprindeligt var båden indrettet til transport af hærens artilleri og heste ved en eventuel landgang.

Denne båd blev ombygget med en antenne, og et anlæg blev installeret. Herefter gik flere forsøg i gang og radioanlæg blev installeret i andre skibe.

Første kursus i telegrafi og radioanvendelse november 1903

Underskibsminør L.E. Larsen kom i vinteren 1902-1903 i lære på Vesterbros Telegrafstation, da han skulle undervise matrosunderofficerer i telegrafi. Undervisningen tog for alvor form i efteråret 1903, hvor man oprettede det første kursus i telegrafi og radioanvendelse den 2. november 1903. Resten er som de fleste ved, historie og nutid. Der er ikke meget tilbage fra de første år, men det kursus, der blev oprettet, blev det første kursus på Søværnets Radioskole (nu Signalkursus), der stadig er i fuld vigør og forsat har til huse i Gamle Østre Takkeladshus på Holmen – og hvor der stadig gennemføres uddannelse i telegrafi.

Søværnets Taktik- og Våbenskole,
Signalkursus.

NATOs ny styrkestruktur

Som følge af udviklingen i det sikkerhedspolitiske miljø vedtog NATO på Washington-topmødet i 1999 et nyt strategisk koncept, der bl.a. lægger større vægt på krigsstyringsopgaver. Samtidig lægger det op til, at styrkerne skal være fleksible og kunne håndtere såvel Artikel 5 (kollektivt forsvar) som ikke-Artikel 5 (krisestyring) opgaver. Dette medførte et behov for at revidere NATO's styrkestruktur.

Ny styrkestruktur fra 1. januar 2003

Nationerne i NATO har besluttet at ændre NATO's styrkestruktur med virkning fra 1. januar 2003. Det betyder, at betegnelser som "reaktionsstyrker" og "hovedforsvarsstyrker" fra den dag ikke længere eksisterer. I stedet handler det nu f.eks. om "Deployable Forces", "In-Place Forces" og "High Readiness Forces". Der findes endnu ikke tilsvarende danske betegnelser. Vi kender bedst den "gamle" styrkestruktur ved de velkendte termer som "reaktionsstyrker", "hovedforsvarsstyrker", "Immediate Reaction Forces", "Rapid Reaction Forces" m.fl. Denne opdeling af styrker er nu ændret fundamentalt, hvorfor alle disse betegnelser vil udgå helt fra 1. januar. Den nye styrkestruktur forklares bedst ud fra to parametre (se endvidere figureerne):

- Typer af styrker (og HQs)
- Beredskab for styrker (og HQs)



Helikopter med to rappellere



F-16 – bomber kastet

Evne til at skifte indsatsområde (deployeringsevne)

Den nye styrkestruktur deler styrkerne op i to typer, efter hvor deployerbare de skal være:

- **Deployable Forces (DF)**, der skal være fuldt deployerbare og til rådighed for Alliancen til løsning af det samlede spektrum af missioner, og
- **In-Place Forces (IPF)**, som derimod har begrænset deployeringsevne og hovedsageligt skal anvendes til kollektivt forsvar.

Beredskab for styrker

Både Deployable Forces og In-Place Forces inddeles beredskabsmæssigt i:

- **Graduated Readiness Forces (GRF)**, der som navnet siger, er styrker på varierende beredskab og
 - **Long Term Build-Up Forces (LTBF)**, der er tiltænkt "worst case"-scenariet ved en større Artikel 5-trussel mod Alliancen.
- GRF inddeles endvidere i:
- **High Readiness Forces (HRF)**, der er styrker på højt beredskab, og som kan bruges ved førstegangssindsats og
 - **Forces of Lower Readiness (FLR)**, der er styrker på et lavere beredskab, som udgør styrkebehovet for opretholdelse af længerevarende operationer gennem rotation.

Betydning for Danmark

Nationerne i NATO har besluttet, at der er et reduceret behov for at opretholde store ikke-deployerbare styrker designet til territorialforsvar og et øget behov for moderniserede, deployerbare styrker, der skal være klar til at

kunne løse det fulde spektrum af Alliancens missioner.

NATO har udelukkende bedt Danmark om at bidrage med Deployable Forces og kun inden for kategorierne HRF og FLR. Herudover vil der dog fortsat være behov for militære styrker til nationale opgaver og styrkeproduktion.

Omstillingen for alle NATO's nationer

Omstillingen til et forsvar med hovedvægten på deployerbare styrker er en stor udfordring for alle NATO's nationer, herunder også for Danmark. Indtil videre har Danmark valgt at bidrage med de styrker, der hidtil har været kategoriseret som reaktionsstyrker, da de umiddelbart kan leve op til kravene til deployerbare styrker.

Det analyseres samtidig, hvilke styrker Danmark herudover vil kunne bidrage med blandt de styrker, der hidtil har været kategoriseret som hovedforsvarsstyrker.

HEADQUARTERS MULTINATIONAL CORPS NORTHEAST (HQ MNC NE)

Der skal i styrkestrukturen blandt andet opstilles 8 korpshovedkvarterer – seks som HRF og to som FLR. Danmark bidrager herigennem yderligere til NATOs ny styrkestruktur via HQ MNC NE, der er et trilateralt samarbejde mellem Danmark, Tyskland og Polen. HQ MNC NE er tilmeldt som FLR HQ og det skal være fuldt operativt ultimo 2005.

Fleksible støtteskibe

Et godt eksempel på omstilling til et forsvar med øget deployeringsevne er udviklingen af de fleksible støtteskibe. Disse enheder opfylder i høj grad kravene til deployerbare enheder og retter sig dermed målrettet mod fremtidens opgaver og Alliancens behov.

FKO



SKWS

Naval Decoy Launching System

SKWS

- 6-and 12-tube Lightweight Launchers
- Low-Pressure Deck Mounts
- Effective 360° Horizontal Coverage
- Advanced Launch Algorithms
- Fully Automated Operation
- Full Combat System Integration
- Supports all 130 mm Decoys

Supported Decoys

- Seduction Chaff Decoys
- Distraction/Confusion Chaff Decoys
- Infrared Decoys
- Dual Mode Decoys
- Offboard Active Decoys
- Torpedo Decoys

TERMA^T
www.terma.com