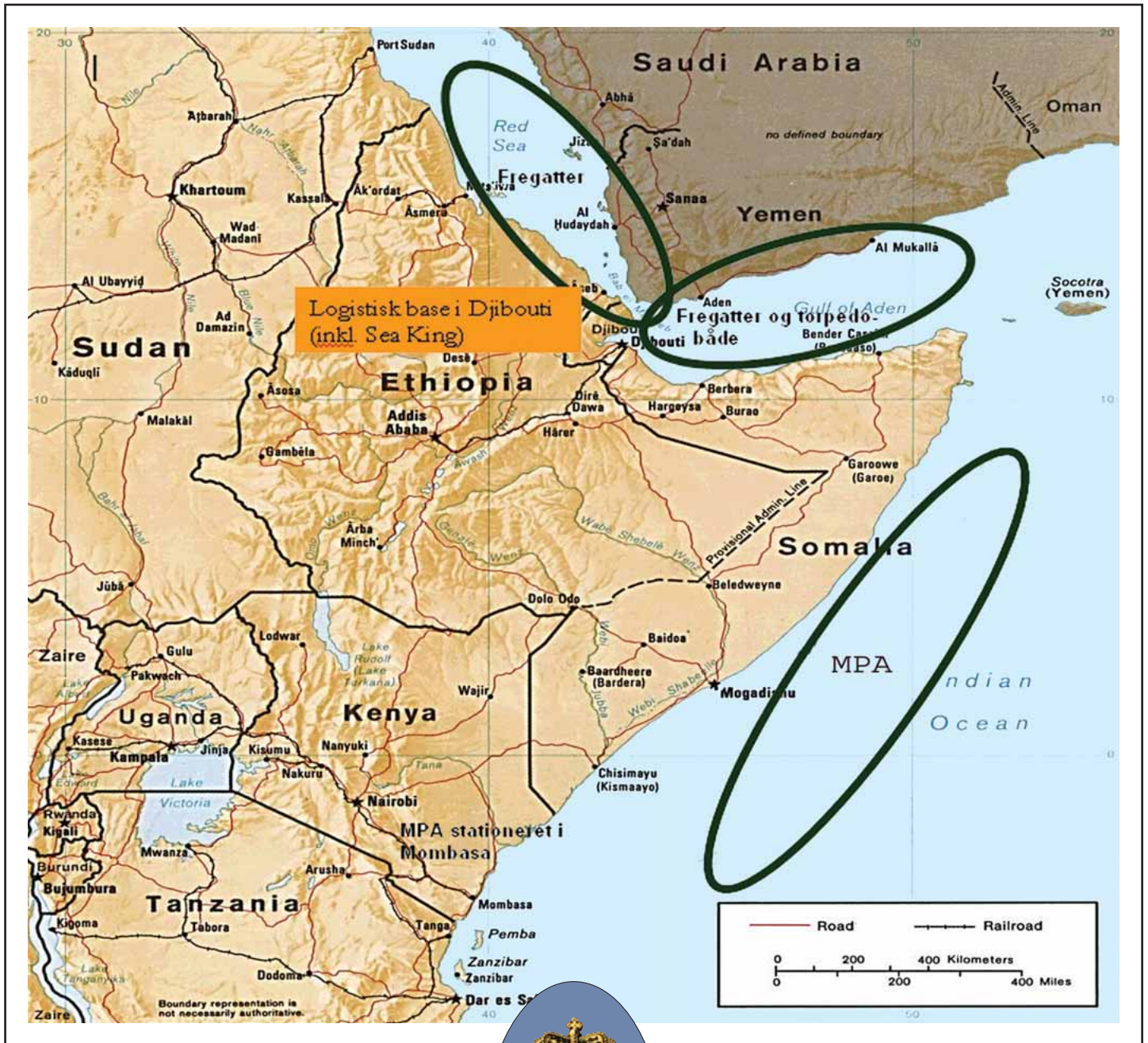




Søværns-orientering



Nyt fra Redaktøren

»We certainly live in interesting times« – som de gamle kinesere skal have sagt, når det hele var ved at ramle. Det »interessante« kommer væsentligst til os fra medierne. Man kan med megen ret hævde, at det er forbundet med direkte fare for moral, sjæl og tro på egen berettigelse. Især som militær person kan dette være tilfældet når man vil følge mediernes daglige rundtur i »den globale landsby«.

Det kræver under alle omstændigheder en kraftig filtrering og stadig motivanalyse, hvis man vil bevare overblikket. Nu troede vi lige at fornuften og enigheden havde bemægtiget sig verden i den fælles kamp mod den internationale terrorisme. Men Al Qaida er vist en hund i et mere kompliceret spil kegler end de selv har drømt om – og er måske derfor langt farligere end fornuftig situationsbedømmelse kan omfavne.

Det »globale« har svære tider, når tilsyneladende tilfældigheder fra den ene dag til den anden kan gøre venner til fjender og vice versa. Vi gør os mange anstrengelser for, at Danmark kan bidrage med det personel og materiel, som FN og NATO ønsker til indsættelse i de udpegede brandpunkter. Det sker for at opretholde fred og stabilitet – men kan man nu stole på, at vi arbejder i den rigtige retning med al den daglige forvirring medierne præsenterer os for. Er NATO og FN selv stabile og så videre. Er vore dyrt købte indsatser ligegyldige overfor dette uigennemskuelige spil?

Tvivlen bør ikke nage nogen. Den indsats vi og andre ligesindede demokratier yder til opretholdelse af respekten for menneskerettighederne, er den cement fremtidens elementer skal holdes sammen med. Ingen enøjede politiske systemer eller religioner kan få patent på at sikre så mange som muligt et menneskeværdigt liv på denne klode, der efterhånden er bundet sammen i vores fælles samvittighed – medierne.

Så ryst ej på hånden. Netop de små demokratiske lande bærer fremtiden i sig. Deres bidrag bliver der lagt forholdsvist meget mere mærke til, end deres befolkningstal hver for sig berettiger.

Vi skal derfor ikke tvivle på det søværnet og de øvrige værn har gang i, der ude langt fra de hjemlige kyster. Vi kan med dyb sindsro være stolte af indsatsen – og vi skal ikke gå stille med det – hverken herhjemme eller internationalt.



Sven Voxtorp
Redaktør

Indholdsfortegnelse

Chefen for Søværnets Operative Kommandos NYTÅRSTALE	3
Kampen mod terrorisme til søs – flådeoperationerne ved Afrikas Horn	5
På Hendes Majestæts New Zealandske Skib CANTERBURY	9
Søværnets nye Standardfartøjer MK I og MK II	13
Vellykket Søsportsstævne i Auderød	14
Om Irminger Havets og Irmingerstrømmens navn ...	17
Ditte finder miner på havbunden	18
FOTAB	20
Operation KRONBORG	24
Dronefører i div 33	27
Flådens Friske Flexer	29
Søværnets Kommunikationskonkurrence 2002	31

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@sov.dk>

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

Forsidebillede: Kort over Afrikas Horn – her har ubåden SÆLEN lige passeret. Se artikel om »Kampen mod terrorisme til søs« side 5.

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



Chefen for Søværnets Operative Kommandos NYTÅRSTALE

Det er nu cirka et halvt år siden, at jeg tiltrådte embedet som chef for Søværnets Operative Kommando. Ved min tiltrædelse formulerede jeg mine visioner for Søværnet.

Det drejer sig

- for det første om at fastholde og udbygge professionalismen i alt, hvad vi foretager os.
- For det andet om at fastholde og udbygge Søværnets profil i samfundet.
- For det tredje skal Søværnet være en attraktiv arbejdsplads, der er med til at løse samfundsnyttige opgaver i ind- og udland, og hvor personalet får mulighed for at udnytte erhvervet viden og kompetence.
- For det fjerde skal Søværnet fortsat udvikles i retning af bedre mulighed for indsættelse i overensstemmelse med Forsvarets formål og opgaver.

Disse visioner har været ledetråden for mit virke i dette halve år.

Markante historiske begivenheder

Også 2002 har for Søværnet været præget af markante historiske begivenheder.

Den 29. april var det 25 år siden Søværnets Flyvetjeneste blev oprettet. Ved deres indsats i såvel Nordatlanten som i nærområdet har Flyvetjenesten i dette kvarte århundrede opbygget en betydelig professionalisme. Og det er vel at mærke en professionalisme, der står respekt om både internt i forsvaret og i det danske samfund i almindelighed.

Den 15. maj havde Søværnets Tekniskskoles Havarikursus 50 års jubilæum. Skolen har siden oprettelsen været en meget aktuell del af Søværnets støttestruktur. Behovet for uddannelse i skolens kerneområder kommer med mellemrum til direkte udtryk. Dette er senest set i forbindelse med terrorangrebene den 11. september 2001 og den efterfølgende mulige anvendelse af Anthrax-sporer som terrorvåben.

SÆLEN til Middelhavet

Den 10. juni afgik undervandsbåden SÆLEN fra Flådestation Frederikshavn for at deltage i NATO stående flåder i Middelhavet. Deployeringen var et led i det danske bidrag til den internationale kamp mod terrorisme. Begivenheden var histo-



Chefen for Søværnets Operative Kommando taler. Foto: Adj. collage: Red.

risk, fordi det var første gang, at en dansk undervandsbåd skulle deltage i en international operation. Ved afgangen stod det klart, at deployeringen ville blive af længere varighed, om end Søværnet ikke på daværende tidspunkt var vidende om, at den ville blive så lang. Her ved årsskiftet er SÆLEN stadig indsat i Middelhavet, og det vil den være et stykke tid endnu.

Den 13. juli blev Marinehjemmeværnets 50 års jubilæum fejret. Når jeg nævner dette i denne sammenhæng skyldes det, at de to værnsvirksomheder er tæt forbundet. Marinehjemmeværnets opgaver afspejles af de opgaver, som Søværnet har. Vi er derfor afhængige af hinanden, og derfor var det en vigtig begivenhed.

Nye bugser- og stationsfartøjer

Den 11. november blev de to nye bugser- og stationsfartøjer navngivet ARVAK og ALSIN ved Flådestation Frederikshavn. Det var første gang, der var kommandohejsning på helt nye fartøjer til Søværnet siden 1996. Det markerede derfor indledningen på modtagelsen af de nye enheder, som Søværnet forventer at modtage de kommende år.

En markering af disse begivenheder er udadtil med til at fastholde og udbygge Søværnets profil i samfundet. Internt i Søværnet hører en markering af de historiske begivenheder med til vores tradition. Vi lever i en tid med store forandringer. Her er disse markeringer af stor betydning. De er netop det bindeled, som er med til at overvinde forandringerne og skabe sammenhæng i en hverdag med manglende kontinuitet.

ACTIVE ENDEAVOUR

Sidste år blev det fremhævet, at det fryg-

telige terrorangreb mod USA den 11. september 2001 havde præget forsvaret på mange måder. Det samme er tilfældet i 2002. Deltagelsen i kampen mod den internationale terrorisme har i høj grad præget Søværnet det forgangne år. Vi har deltaget i NATO stående styrker med NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og SÆLEN, som har været indsat i Middelhavet i OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR. Vi har ligeledes deltaget med Frømandskorpset i den amerikanske ledet koalition i Afghanistan benævnt OPERATION ENDURING FREEDOM.

Det er positivt, at alle de udsendte enheder har løst deres opgaver meget tilfredsstillende. Det er ligeledes positivt, at den hjemlige støttestruktur har ydet de udsendte enheder god støtte. Deltagelsen i operationerne har været med til at fastholde og udbygge Søværnets professionelle niveau, hvilket i høj grad gælder de udsendte enheder men indirekte også den resterende del af Søværnet.

Indførelsen af anræbsregimet

Søværnets myndighedsopgaver er også i 2002 afviklet rutinemæssigt. Et opgavekompleks som er ressourcekrævende, udfordrende og stadig tiltagende i omfang. Havmiljøopgaven er et godt eksempel herpå. Det er derfor positivt, at antallet af reelle olieobservationer er halveret, siden Forsvaret overtog opgaven i starten af år 2000. En væsentlig årsag hertil er ganske givet indførelsen af anræbsregimet, hvor alle skibe ved ankomst til dansk område bliver informeret om gældende regler. Det er ligeledes positivt, at denne danske ordning nu overvejes indført af alle østersølandene.

År 2002 har med det afviklede aktivitets-

program været et krævende år. På øvelsessiden er det min vurdering, at såvel det lagte øvelsesmønster som den tilhørende evaluering er i god gænge. Søværnets Taktiske Stab har siden etableringen været et vigtigt element i denne proces. Det er positivt, at øvelsen i ubådsbjærgning – SORBET ROYAL – vel gennemført bragte Danmark på verdenskortet i maj. Det er ligeledes positivt, at vi ved gennemførelse af øvelse DANEX i september tog de første vigtige skridt i retning af værnssfælles øvelser i Danmark, og det vel at mærke med Søværnet som drivkraft. Den humanitære evakueringsoperation ved Bornholm var en succes, hvilket i høj grad skyldes alle de medvirkendes helhjertede indsats, og her tænker jeg på såvel militære som civile.

GUNNAR SEIDENFADEN – oliefurenings- bekæmpelse ved Spanien

Aktivitetsprogrammet for år 2002 har naturligt også omfattet opgaver som søredning, farvandsovervågning og suverænitetsbevarelse i hjemlige farvande samt ved Grønland og Færøerne, rutinemæssig deltagelse i MCMFORNORTH samt senest GUNNAR SEIDENFADENs deltagelse i oliefureningsbekæmpelse ved Spanien. Jeg har valgt at nævne dette, fordi opgaverne er løst tilfredsstillende sideløbende med de internationale opgaver og det omfattende øvelsesprogram. Det kan vi i Søværnet godt være stolte af.

På trods af markante personelmangler –

Et intensivt aktivitetsprogram er ikke muligt at gennemføre uden personellens dedikerede indsats. Det er derfor positivt, at jeg med glæde kan konstatere, at alle i Søværnets har ydet en stor indsats i det forgangne år. Og dette på trods af markante personelmangler. Jeg vil gerne i denne forbindelse fremhæve, at Søværnets personelsituation er et emne, som ligger mig meget på sinde. Jeg har selv som eskadrechef erfaret konsekvenserne ved personelmangler. Søværnets Operative Kommando stab er derfor i gang med at se på det reelle personelbehov. Ligeledes er nødvendige tiltag for fastholdelse og rekruttering iværksat. Stabens arbejde er dog ikke nok. Rekruttering er i høj grad et anliggende for hele Søværnet. I bund og grund er det i virkeligheden et anliggende for hver enkelt medarbejder. Søværnet skal fortsat være en attraktiv arbejdsplads.

To fleksible støtteskibe i 2004

I år 2002 tog vi endnu et skridt mod den nødvendige udskiftning af Flådens materiel. Det er positivt, at de to fleksible støt-

teskibe bliver leveret fra Lindøværftet i 2004. Det er ligeledes positivt, at den samlede indstilling om 12 standardfartøjer er indgivet til Folketingets Finansudvalg. Det er derfor min vurdering, at det påkrævede supplement til overgangsflåden, eller måske rettere minimumsflåden, er på rette kurs.

Sammenlagt kan jeg for år 2002 konkludere, at Søværnet trods personelproblemer har fortsat den positive udvikling. Året har været præget af et højt aktivitetsprogram, hvor den professionelle kunnen er udbygget og det internationale engagement udvidet. Vi står derfor godt rustet til at starte det nye år.

Sammenhæng mellem mål og midler

Forsvarets økonomiske situation, som alle blev orienteret om midt i december, påvirker i høj grad mine forventninger til det nye år. Der er behov for, at der skabes sammenhæng mellem mål og midler ved udgangen af indeværende forligsperiode, og dermed balance i økonomien. Det er ikke positivt – men nødvendigt – at reducere den sejlede aktivitet samt gennemføre besparelser på en hel række områder i 2003 og 2004. Det drejer sig bl.a. om reduktioner i rejseaktiviteten, udbetaling af merarbejde, på vedligeholdelsesområdet og på mulighederne for ansættelse af personel. Det er dog positivt, at besparelserne ikke alene rammer de sejlede aktiviteter, men at smerten vil blive fordelt over en bred kam. I den forbindelse er der to ting, der ligger mig på sinde. Det ene er, at besparelserne ikke må berøre personelsikkerheden. Det andet er en anmodning til alt personel om stedse at udvise økonomisk påpasselighed.

År 2003 vil blive et lav-aktivitetsår. Det er dog væsentligt for mig at understrege, at dette er og bliver en gennemsnitsbetragtning. De højest prioriterede aktiviteter skal selvfølgelig gennemføres. Aktiviteterne for året omfatter bl.a. opstilling af kommandoskib for COMMCMFORNORTH (den kommanderende for NATOs nordlige minerydningsstyrke) og deltagelse i øvelse DANEX, herunder skibstræf i Århus. Det betyder, at de sejlede enheder får et aktivitetsniveau, som lige akkurat kan tilsikre, at det nødvendige professionelle stade kan opretholdes.

Vor vigtigste ressource – Søværnets personel

I lav-aktivitetsår er det vigtigt ikke at glemme at se fremad, også længere end til udgangen af indeværende forligsperiode. Disse betragtninger gælder især vor vigtigste ressource, nemlig Søværnets personel. Det er væsentligt, at vi i kan se positivt på fremtiden og dermed bevare den nødvendige motivation. Kun herved er det

muligt at løse de mangeartede opgaver med et tilfredsstillende resultat. For at fremtidssikre personelstrukturen har det derfor været nødvendigt at gennemføre uddannelse af et ekstra VUT I hold i 2003. Dette på trods af de nuværende personelmangler i enhederne.

NATO: Øget vægt på »deployable forces«

Det er som bekendt altid svært at spå om fremtiden. En ting er dog sikkert, forberedelserne til det kommende forsvarsforlig vil for alvor blive indledt i 2003. Der er heller ikke tvivl om, at resultaterne af NATO topmødet i Prag i november vil have en afgørende betydning i denne proces. De krav, der opstilles i NATOs nye styrkestruktur og den øgede vægt på »deployable forces«, der skal kunne anvendes globalt og til det fulde spektrum af Alliances missioner, giver et godt billede de krav, der stilles til Søværnets udvikling.

Det er min vurdering, at Søværnet vil være i stand til at leve op til disse nye krav. Jeg kan med tilfredshed konstatere, at der er god overensstemmelse mellem den udvikling, der er skitseret i de seneste forlig og de nye krav, vi bliver stillet over for. Årsagen skal findes i den nytænkning og fleksibilitet, som har været en iboende del af al materielplanlægning i Søværnet i mere end 15 år. Ja, faktisk lige siden fremsynte personer undfangede ideen omkring STANDARD FLEX princippet og tilhørende modularisering.

Nøgleordet i NATOs udvikling er evnen til at løse internationale opgaver. Der er derfor ingen tvivl om, at Søværnets bidrag til løsning af disse opgaver vil fortsætte og om muligt blive udvidet i 2003.

Vi i Søværnet må i udstrakt grad stå sammen

Samlet udtrykte jeg mine forventninger til det kommende år i december ved orienteringen om Forsvarets økonomiske situation. Jeg kan kun gentage, at det bliver et svært år for Søværnet. Udfordringerne bliver at opretholde det professionelle niveau, der tilsikrer løsningen af de pålagte internationale opgaver samt tillige bevare den gode kvalitet ved løsningen af vore hjemlige myndighedsopgaver. Det kræver også i år, at vi i Søværnet i udstrakt grad står sammen og i fællesskab arbejder positivt med at løfte opgaverne. Jeg har tillid til, at det vil lykkes, og at vi fortsat kan sikre en positive udvikling i Søværnet.

Med disse ord ønsker jeg alle medarbejderne i Søværnets Operative Kommando og det øvrige søværn et godt og lykkebringende år 2003. ■

Kampen mod terrorisme til søs – flådeoperationerne ved Afrikas Horn

Maritime bidrag i den internationale kamp mod terrorisme. Artikel af Kommandørkaptajn Frank Trojahn, der for tiden er stedfortrædende forsvarsattaché og marineattaché ved den Kongelige Danske Ambassade i Berlin

Overvågning, kontrol og patruljering i det østlige Middelhav

NATO's maritime bidrag i den internationale kamp mod terrorisme omfatter overvågnings-, kontrol- og patruljeopgaver i den østlige del af Middelhavet (Operation Active Endeavour). Opgaven, der løses på skift af NATO's stående flådestyrker, STANAVFORLANT og STANAVFORMED, har til formål at støtte Alliancens eller individuelle allieredes operationer i kampen mod terrorisme. Korvetten NIELS JUEL sejlede allerede 12. november 2001 til Middelhavet og indgik i STANAVFORLANT. Siden har korvetten OLFERT FISCHER og senest ubåden SÆLEN deltaget i operationen. Indsatsen har været omtalt i de danske medier samt været udførligt beskrevet i en række militære tidskrifter, herunder Søværnsorientering. I denne artikel fokuseres på en maritim operation i kampen mod terrorisme, der ikke har fået tilsvarende opmærksom-



Torpedomissilbåde o/b transportskibet.

hed: Flådeoperationerne ved Afrikas Horn. Hovedvægten lægges på det tyske bidrag og de tyske erfaringer fra perioden januar 2002 til januar 2003. Der er tale om et tilbageblik, hvorfor den aktuelle situation i forhold til Irak-krisen ikke behandles nærmere.

Planlægning

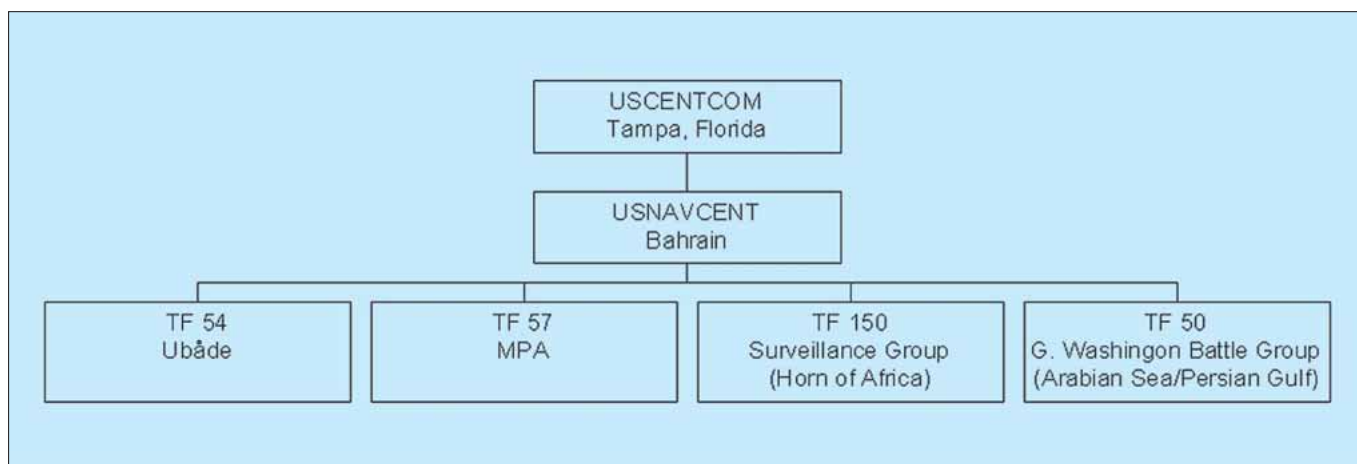
16. november 2001 besluttede den tyske Forbundsrad med stort flertal, at man fra

tysk side ville bidrage med op til 3.900 soldater i kampen mod terrorisme, heraf med maksimalt 1.800 mand fra den tyske marine. Den tyske flådeledelse fik til opgave at sammensætte et maritimt bidrag, som i et samarbejde med andre nationer ville kunne udføre overvågnings-, kontrol-, patrulje- og efterretningsindhentningsopgaver ved Afrikas Horn i den vestlige del af det Indiske Ocean, cirka 6.000 km fra Tyskland.



Den samlede styrke.

Fotos: Den tyske Flåde



Overordnet Task organisation

Den indledende planlægning af den tyske flådeindsats blev udført af Flottenkommando i Glücksburg i et tæt samarbejde med Zerstörerflotille i Wilhelmshaven, mens den nationale ledelse af operationen fra januar 2002 blev varetaget af den nye myndighed Einsatzführungskommando i Potsdam¹. Daværende chef for Zerstörerflotille, flotilleadmiral G. Hoch, blev udpeget som chef for det tyske kontingent, TG 500.01. Planlægningen forudså et tysk bidrag med fregatter, torpedobåde, en række støtteskibe, efterretningsindhentningsfartøj, maritime opklaringsfly (MPA = Ma-

ritime Patrol Aircraft) samt helikoptere. Herudover besluttede man at holde fem minerydningsfartøjer på 10 dages varsel i Tyskland med henblik på en eventuel indsættelse. MPA og helikoptere skulle operere ud fra henholdsvis Mombasa i Kenya og Djibouti. Sidstnævnte blev endvidere valgt som logistisk base for TG 500.01.

Forlægning af enhederne til operationsområdet

2. januar 2001 forlod fregatterne EMDEN og KÖLN (BREMEN-kl.), tenderne DONAU og MAIN (ELBE-kl.), tankeren SPESSARD (RHÖN-kl.) og støtteskibet FREIBURG (LÜNEBURG-kl.) Wilhelmshaven. Fregatten BAYERN (BRANDENBURG-kl.) stødte til flådestyrken i Middelhavet, og 2. februar kunne enhederne begynde opgaveløsningen i operationsområdet sammen med enheder fra USA, England, Frankrig og Spanien.

To Sea King helikoptere blev transporteret med fly til operationsområdet, mens fem torpedobåde (tre 143-kl. og to 143A-kl.) samt diverse større reservedele, udstyr med videre blev transporteret til regionen

på to chartrede specialskibe. Helikopterne og torpedobådene indgik i operationen fra henholdsvis 9. og 14. februar. De tre MPA forlagde til Mombasa 13. marts.

Logistik

Tenderen MAIN – til kaj i Djibouti – blev brugt som logistisk støttepunkt for de tyske enheder. Med udgangspunkt herfra fik den logistiske stab – ‘Marine Basis im Einsatzgebiet’ (MBE) – til opgave at varetage de tyske enheders logistiske behov, koordinere personeludskiftninger i styrken, opbygge infirmerifaciliteter samt et presse- og informationscentrum, forestå bevogtning med videre. MBE består af cirka 190 soldater, inkl. stab, tenderens besætning, bevogtningspersonel med flere. Ved hjælp af en ugentlig flyvning fra Tyskland med en Luftwaffe Airbus i »Cargo«-versionen gennemføres de nødvendige materielleveringer og personeludskiftninger, i gennemsnit cirka 15 tons fragt og 40 personer om ugen. Valget af en skibsbaseret logistisk base – og dermed muligheden for hurtigt at kunne forlade havnen – var blandt andet motiveret i terrorhand-

¹ Einsatzführungskommando er en værnssfælles kommando, der først og fremmest er ansvarlig for den nationale forberedelse, koordination og ledelse af udsendte tyske enheder. Kommandoen refererer i denne henseende direkte til den tyske forsvarschef. Ultimo januar 2003 er der udsendt cirka 8.500 tyske soldater til 10 forskellige missioner. Herudover har kommandoen blandt andet til opgave at forestå doktrinudvikling i tysk forsvar. Hovedkvarteret skal endvidere kunne fungere som hovedkvarter for EU-operationer.



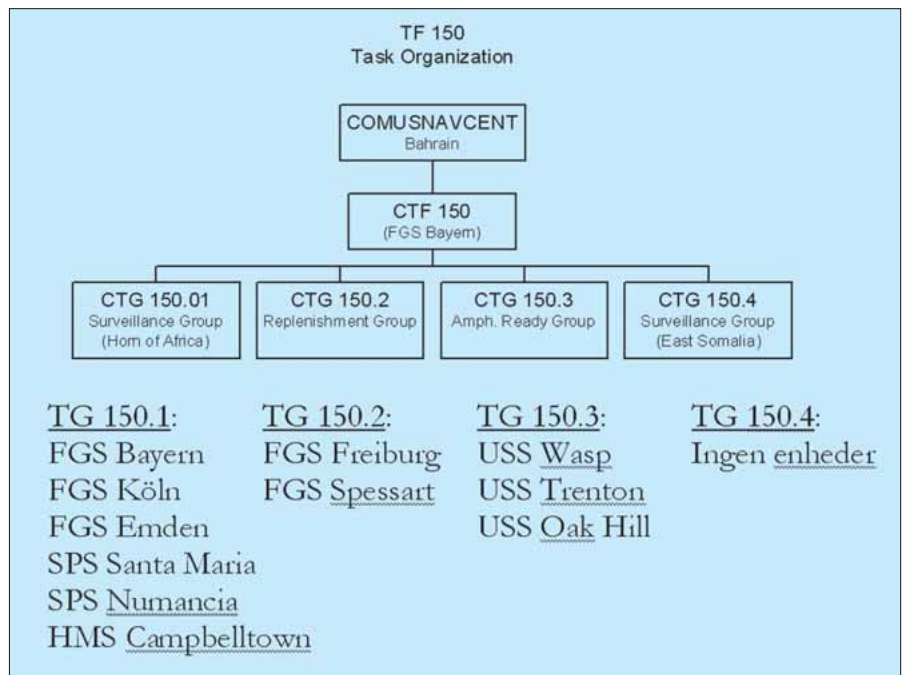
Djibouti

lingen mod USS COLE i Aden (Yemen) 12. oktober 2000.

Operative aspekter

Den samlede indsats i kampen mod terrorisme styres fra US Central Command i Tampa, mens de maritime operationer ledes af US Naval Forces Central Command i Bahrain (USNAVCENT). USNAVCENT har rådighed over fire Task Forces i den konkrete operation: TF 54 (ubåde), TF 57 (MPA), TF 150 (Surveillance Group ved Afrikas Horn) og TF 50 (George Washington Battle Group i det Arabiske Hav/Per-siske Golf). Den detaljerede Task Organisation af TF 150 medio 2002 fremgår af organisationsdiagrammerne. Den tyske styrkechef fungerede fra ankomsten i operationsområdet som CTG 150.1, og fra 5. maj til 30. oktober 2002 tillige som CTF 150.

Torpedobådene opererede primært i Babel-Mandeb, et cirka to sømil bredt stræde



Tf 150 – Task organisation



Ved kaj i Djibouti

i den sydlige del af det Røde Hav, hvor hovedparten af skibstrafikken mellem Europa og Asien løber. Torpedobådene løste såvel overvågnings- som eskorteopgaver. Eskorten af særligt vigtige enheder fra koalitionen – f.eks. militære søtransporter – blev udført en til to gange om ugen. Behovet for sidstnævnte blev understreget af angrebet på det franske tankskib »LIMBURG« i efteråret 2002.

Begrænsninger i anledning af vejrforholdene

Torpedobådene opererede i en fem dages cyklus:

- 24 timers havnevagt i Djibouti (udrykningsenhed),
- 48 timers indsættelse i det kystnære område,

- seks timers overlevering i Djibouti og
- 42 timer rekreation, nødvendige reparationer mv.

Under havneperioderne boede besætningerne på henholdsvis støtteskib (i vagtperioden) og hotel (i rekreationsperioden). I alt nåede bådene 14-17 indsatsperioder pr. enhed. Kun i ét tilfælde var bådene ikke i stand til at gennemføre en eskorteopgave på grund af vejrforholdene.

Fra tysk side vurderes det, at de fem torpedobåde »erstattede« en til to fregatter. De klimatiske forhold – lufttemperaturer op til 45 grader samt en luftfugtighed på op til 85% – var med en enkelt undtagelse ikke en begrænsning for de mindre enheder, om end der var tale om store belastninger for såvel besætninger som materiel. Undtagelsen bestod i, at efterretnings-

indhentningsskibet ALSTER ikke kunne operere i området og måtte returnere til Tyskland.

Kontakt med mere end 5.000 skibe

Hvor torpedobådene først og fremmest opererede i det kystnære område, har fregatterne til opgave at overvåge skibstrafikken i Gulf of Aden, mens MPA gennemfører overvågning ud for Somalia. Målsætningen er at etablere et normalbillede for skibstrafikken i operationsområdet og på baggrund heraf stille en database til rådighed for USNAVCENT. Indledningsvis havde USNAVCENT først og fremmest beordret passiv informationsindhentning. Fra medio april 2002 fik TF 150 ordre til at overgå til en mere aktiv indsats, herunder ved hjælp af anrøb af skibe og – ved begrundet mistanke – ved at gennemføre egentlige boardinger. Rules of Engagement (ROE) var ikke afstemt mellem de deltagende nationer. Fra tysk side gives udtryk for, at det i praksis hidtil ikke har været et problem, idet der overvejende er tale om sammenfaldende ROE's. Medio december 2002 havde TF 150 haft kontakt med mere end 5.000 skibe, gennemført otte boardinger samt et mindre antal »skygninger« af mistænkelige fartøjer. Hertil kommer deltagelse i eftersøgnings- og redningsaktioner, assistance til den civile skibsfart i form af lægehjælp, hjælp til flygtningeskibe samt assistance i forbindelse med hændelser, der falder ind under kategorien pirateri. Størst opmærksomhed i pressen vakte afsløringen primo december 2002 af et nordkoreansk fragtskib, der havde en last på 15 Scudmissiler beregnet til Yemen.

Udskiftning af fregatter og støtteskibe

De tyske torpedobåde samt et støtteskib indledte forlægningen til Tyskland den 16. maj med ankomst til Warnemünde 15. juni. Ultimo juni gennemførtes den første udskiftning af fregatter og støtteskibe. I efteråret blev endvidere helikopterelementet trukket hjem fra Djibouti. Helikopterne er nu ligesom MCM-enhederne på beredskab i Tyskland.

For nærværende er der udsendt to tyske fregatter, en tanker, et støtteskib samt tre MPA, i alt cirka 830 mand. Fra 31. januar 2003 indgår EUROMARFOR i TF 150, og den italienske styrkechef overtog som CTF 150. Fra 1. februar reduceredes den tyske tilstedeværelse med en fregat.

Foreløbige erfaringer

De væsentligste erfaringer fra tysk side efter cirka et års deltagelse i operationen er som følger:

- Anvendelsen af torpedobåde sammen med fregatter var en succes.
- Operationsområdets størrelse og opgavens karakter taget i betragtning er antallet af enheder – uanset størrelse – væsentlig for opgaveløsningen.
- Også MCM-enheder ville kunne deltage i operationen, for eksempel til omtalte eskorteopgaver. Tilstedeværelsen af torpedobåde gav styrkechefen større fleksibilitet i tildelingen af opgaver samt muliggjorde en aflastning af de større enheder.
- Anvendelsen af den nye nationale værnssælles ledelsesstruktur var ikke uden problemer, især i planlægningsfasen. Der er tale om den første flådeoperation, der ikke ledes fra flådehovedkvarteret i Glücksburg.
- Den rutinemæssige rapportering til såvel USNAVCENT og Einsatzführungskommando – sidstnævnte hovedsageligt af administrativ karakter – har især i forbindelse med varetagelse af CTF-funktionen ført til en uforholdsvis stor arbejdsbelastning for staben til søs.
- Nationale regler for »hvileperioder« og »hvilehavne« vanskeliggjorde en ligeleg arbejdsfordeling mellem enheder fra forskellige nationer.
- Udsendelsesperiode på seks måneder for de sejlene enheder samt tre måneder for fly- og helikopterbesætninger er den øvre grænse for personellet og bør ikke overskrides.
- Anvendelse af et støtteskib som udgangspunkt for den landbaserede logistik har vist sig at være en fleksibel og hensigtsmæssig løsning.
- Gode erfaringer med indsættelsen af det nye støtteskib BERLIN (»Einsatzgruppenversorger«) med hospitalsfaciliteter. Skibet gennemførte i løbet af fem

Sejlende »tørdok«



måneder i alt 200 RAS (Replenishment At Sea) og afleverede i alt cirka 35.000 m³ brændstof til 39 skibe fra ni forskellige nationer. I alt 600 patienter blev behandlet om bord.

- Værnepligtigt personel var som udgangspunkt ikke tilladt om bord på enheder, der var udpeget til at deltage i operationen. Problemet blev løst ved at interesserede værnepligtige fik mulighed for at tegne en midlertidig kontrakt.

Om tilstedeværelsen af flådestyrker i regionen har medført en reduktion i antallet af illegale våbentransporter er vanskeligt at bedømme. Det er imidlertid det tyske Forsvarsministeriums vurdering, at flådeindsatsen besværliggør eventuelle transporter, og at indsatsen i øvrigt virker stabilitetsfremmende i området. En positiv følgeeffekt er, at antallet af hændelser, der falder ind under kategorien pirateri, er gået væsentligt tilbage. På denne baggrund har den tyske Forbundsrigsdag den 15. november 2002 med stort flertal forlænget den tyske deltagelse i operation Enduring Freedom med yderligere et år til den 15. november 2003.

Afslutning

Den ovenfor beskrevne indsats har trukket store veksler på personellet og materiellet. Som en konsekvens heraf – og den anstrengte økonomiske situation i Bundeswehr – har den tyske flådeledelse besluttet i en periode at lade andre fartøjer end fregatter indgå i de to store stående flådestyrker, eksempelvis torpedobåde eller støtteskibe.

Også i dansk optik bør operationen og de foreløbige erfaringer give stof til eftertanke. En del af drøftelserne ved søværnets

chefmøde i november 2002 beskæftigede sig med »Littoral Warfare« samt fremtiden for SF-300, herunder (den manglende) mulighed for indsættelse af SF-300 i »Out of Area« operationer. De tyske erfaringer har vist, at det logistisk er muligt at udsende og understøtte mindre enheder langt fra de hjemlige farvande, og at disse har udgjort et væsentligt og positivt bidrag til den samlede operation ved Afrikas Horn. Der er stadig stor efterspørgsel efter mindre enheder samt ekspertise inden for området »Littoral Warfare«!

Om SF-300 er i stand til at kunne operere under tilsvarende forhold er først og fremmest en teknisk og logistisk udfordring. Ud fra operative betragtninger ville SF-300 – og ikke mindst søværnets ekspertise inden for »Littoral Warfare« – være et væsentligt bidrag i en tilsvarende operation. Om korvetternes – og på lidt længere sigt de fleksible støtteskibes egnethed – i det ovenfor beskrevne scenario hersker der ingen tvivl. Men også et inspektionsskib med helikopter ville kunne udgøre et synligt bidrag i en tilsvarende operation, hvor truslen er lav, og hvor aktiviteterne først og fremmest består af overvågnings-, kontrol- og patruljeopgaver. En eventuel udsendelse af et inspektionsskib i internationale operationer ville naturligvis kræve politisk accept – dels af den konkrete udsendelse, dels af en reduceret tilstedeværelse i Nordatlanten. Fordelene er relativt beskedne driftsudgifter, forholdsvis lille behov for logistisk støtte – især hvis man vil kunne indgå i et nærmere samarbejde med andre nationer, der ligeledes har udsendt enheder med Lynx-helikoptere – ligesom belastningen for det sejlene personel ville kunne fordeles ud over en større del af søværnet. ■

På Hendes Majestæts New Zealandske Skib CANTERBURY

Af premiereløjtnant Dennis Armand Vad

I anledning af min udnævnelse til premierløjtnant 26. juni 1999 havde jeg den glæde at modtage et rejselegat fra Krista og Viggo Petersens Fond. Beløbet skulle oprindeligt have været benyttet til en studierejse til den indiske flåde men grundet spændinger mellem Indien og Pakistan, samt Indiens atomare prøvesprængninger frarådede Udenrigsministeriet rejsen. Chefen for Søværnets Officersskole besluttede derfor at sende mig syd for Ækvator nemlig til den new zealandske flåde, der har base i byen Auckland – ikke nogen dårlig beslutning skulle det vise sig. Her er så beretningen om et lærerigt ophold om bord på HMNZS CANTERBURY.

En sælsom start

I forbindelse med planlægningen af rejsen, som jeg selv skulle forestå, besøgte jeg under en privat rejse til London, militærattaché, kommandørkaptajn Uffe H. Olsen på den danske ambassade, som har kontakten til den new zealandske flåde.

Inden mødet havde jeg et par timer, der skulle slås ihjel. Jeg besluttede at kigge lidt i butikker. Iført mit pæneste sæt tøj og med en rygsæk over skulderen osede jeg lidt i lingeriafdelingen i et kendt varehus for om muligt at finde en gave til kæresten, men faldt dog ikke for noget. Senere efter femten minutters gang i det indre London, stopper en aldrende herre mig og ytrer på det smukkeste engelsk: »Ex-cuse me, Sir; but there is something hanging on to Your bag!!« Forundret vender jeg mig om og ser til min skræk en bøjle hænge fast i min rygsæk. På bøjlen, oh, rædsel, hænger en rød stropløs, dobbelt D-skåls brystholder – med alarmer intakt!

På uforklarlig vis er det åbenbart lykket den dobbelte dels at hage sig fast til min rygsæk og dels at passere kontrollen uopdaget. Men at der skulle mere end 15 minutters slentren gennem gaderne inden



CH SOS tildeler PL Dennis Vad rejselegat

nogen gjorde mig opmærksom på miseren – ! Godt at jeg ikke troppede op hos militærattachéen med en dobbelt D-skål på nakken.

New Zealand

I starten af marts måned 2000 var det hele klart og jeg kunne sætte mig ind i flyveren mod New Zealand. Efter 28 timer kom jeg så til Auckland – City of Sails.

Den new zealandske flåde var orienteret om min ankomst og jeg blev kørt i tjenestebil til flådebasen Devenport, der ligger i de smukkeste omgivelser på en halv ø overfor Auckland. På vejen så jeg et af ma-

rinens mindre patruljefartøjer HMNZS KAHU, som fungerer som kadetskib. Jeg indlogerede mig »in the Wardroom« i en smuk historisk bygning med udsigt over hele flådebasen og Auckland. Jeg fik der at vide, at mit kommende skib, HMNZS CANTERBURY, endnu var på havet, så pludselig havde jeg en lille uge på egen hånd til sightseeing.

De næste dage gik med rundvisning på basen, besøg hos chefen for denne og skibsbesøg. Jeg blev således meget venligt budt velkommen i officersmessen på HMNZS TE KAHA, en ANZAC CLASS fregat (MIKO-class) bygget i Australien.

Som sportsdykker havde jeg et stort ønske om at få et par dyk i New Zealand. Det blev arrangeret af chefsergent Mardi i forbindelse med en udflugt til Leigh, hvorfra vi sejlede med båd ud i nærheden af nogle små øer 15 sømil fra kysten. Her ved Mokahino Islands ligger den herostratisk berømte »Rainbow Warrior« på 40 meters dybde. Det var en stor oplevelse at dykke på dette vrage, med dets ulykkelige skæbne i erindringen, om end vegetationen og det marine liv ikke var så spændende, som jeg havde forventet.

Samme aften var der fest hos en af officererne fra basen og som gæst fik jeg her lejlighed til at »studere« den new zealandske mentalitet og lære noget om deres baggrund, uddannelse og ikke mindst fortælle om det danske søværn, om Danmark og om de smukke danske piger som de havde hørt så meget om. Det blev sent,



Havnen i Auckland, New Zealand

men som de sagde: »Don't worry mate«, og det lod jeg så være med.

I Auckland havde man lige afsluttet finalen i America's Cup, så byen var et mekka for sejlere og jeg fik derfor lejlighed til at sejle med en fransk America's Cup træningsbåd, hvilket var en stor oplevelse. Derudover brugte jeg dagene til at besøge byens attraktioner, blandt andet marine museet, og »hang ud« med de andre officerer som skulle på mønstre HMNZS CANTERBURY.

Den new zealandske flåde

Fra den engelske kolonis tidlige dage har man erkendt vigtigheden af et sømilitært forsvar. Daværende Guvernør Hobson var grundlæggeren af en egentlig flåde, idet han i 1841 lod bygge en mindre marinestation i Devonport, hvor flåden har holdt til lige siden.

Det engelske imperiums Royal Navy (RN) sendte i begyndelsen flådefartøjer til New Zealand for at beskytte øerne, men det varede ikke længe inden man selv byggede egentlige flådefartøjer i form af en række kanonbåde til brug på floderne.

Med koloniens selvstændige udvikling var det i stigende grad nødvendigt ikke blot at beskytte havnene men også handelsruterne. Man købte sig til beskyttelse hos englænderne. Men fra 1913 kunne man ikke længere trække på RN og det blev besluttet at opbygge en selvstændig flådeorganisation – i starten for at bemane RN skibe med eget personel.

I 1914 købte man så HMS PHILOMEL som træningsskib for officerer og menige. Ved I Verdenskrigs udbrud udrustes skibet til krig med new zealandsk besætning og det deltog i flere kampanjer mod tyskerne i blandt andet Røde Havet, Middelhavet og den Arabiske Golf.

I 1918 indkøbte man yderligere et antal ministrygere. Tyske minelæggere havde mineret den new zealandske kyst.

I 1919 udførte Lord Jellicoe en undersøgelse af den new zealandske flåde. Rapporten anbefalede en yderligere opbygning af flåden. Resultater var projektering af tre krydsere og seks ubåde støttet af HMS PHILOMEL som depotskib. Denne undersøgelse dannede grundstenen i flådeudviklingen indtil 1950, skønt den aldrig blev ført ud i livet – den new zealandske flåde var stadig en division i Royal Navy i 1929, og den bestod af to krydsere samt to mindre enheder.

Da II Verdenskrig brød ud, så man også deltagelse af new zealandske enheder. En krydser, HMS ACHILLES deltog i slaget mod ADMIRAL GRAF SPEE i 1939. I Det Røde Hav sænkede HMS LEANDER en italiensk ubåd i 1941. Samme år bestemtes det ved kongelig resolution, at den new zealandske flåde måtte kalde sig Royal New Zealand Navy (RNZN).



HMNZS CANTERBURY – stolt gammel svane

New Zealand var også involveret i Stillehavskrigen på amerikansk side under operativ kontrol (OPCON) af United States Commander. RNZN deltog i flere kamphandlinger og led store tab. Hen i mod krigens slutning bestod RNZN af 10.000 mand og mere end 100 skibe. 1944 var også året, hvor de første kvinder meldte sig til tjeneste i RNZN. Mange af enhederne var nu udtjente – nye skibe anskaffedes og de gamle skrottedes.

I 1949 havde man så en flåde bestående af to krydsere, seks fregatter, to korvetter (træningsskibe) og ti mindre enheder. En væsentlig slankning.

RNZN deltog i Korea-krigen i 1950 med to fregatter, der ofte opererede tæt på den koreanske kyst involveret i Naval Fire Support til støtte for landenheder.

Fra 1953 gennemgik RNZN en gennemgribende modernisering. Man byggede nye ministrygere, et sø-opmålingsskib samt et støtteskib til brug ved Antarktis. New Zealands medlemskab af Commonwealth betød, at RNZN de næste mange år deltog i patruljeringen af Malaysia/Singapore og deltog i flere kampanjer op gennem 1960'erne. Også Vietnam krigen var man involveret i blandt andet med et »medical team«.

I 1965 besluttede den new zealandske regering, at flåden skulle omfatte en »Blue Water Operational Force« bestående af fire fregatter. Man indkøbte derfor nogle tidligere RN fregatter af LEANDER-klassen. Netop den sidste af disse gamle fregatter, HMNZS CANTERBURY, som man overtog i 1970, fik jeg lejlighed til at stifte et meget nært bekendtskab med.

I dag består den new zealandske flåde af to fregatter af ANZAC-klassen udviklet fra den tyske MIKO 200 klasse. Begge fregatter bærer Kaman Seasprite helikoptere. Skibene er armeret med 127 mm kanon, NATO SEASPARROW anti luft missiler, Mk 41 og Mk32 torpedoer samt PHALANX-kanonsystemet. Derudover har man den til stadighed operative fregat HMNZS CANTERBURY fra 1971, der er armeret med en dobbeltløbet 115 mm kanon, torpedoer og PHALANX. Topparten

er 30 knob drevet af to dampturbiner med tilsammen 30 000 Hk. Besætningen består af 240 officerer og menige.

Til støtte for fregatterne har man forsyningskibet ENDEAVOUR samt et tropetransportskib CHARLES UPHAM. Der til kommer tre søopmålingsskibe, et dykkerskib, to mindre patruljefartøjer samt et kadetskib.

Opholdet

Mandag den 13. marts på mønstrede jeg så HMNZS CANTERBURY (CY) under klargøring til en tougers øvelse – »Fleet Concentration Period« – udover CY og ENDEAVOUR også omfattende en række australske enheder.

Øvelsen var serialiseret med nogenlunde de samme elementer, som vi kender fra DANEX. Midtvejs skulle der være WUPE (work up progress evaluation) inden finalen, en antiubådsøvelse, (CASEX). CY var en del af Task Group 628.3 yderligere bestående af tre australske enheder BRISBANE, HOBART (HO) og DARWIN. Her deltog også en P3C Orion som kastede en simuleret undervandsbåd (EMATT). CY og HO bevægede sig mod DATUM og iværksatte »zig zag plan X«, forholdsregler mod torpedoangreb. Området var ind delt i sektorer, hvor man gennem søgte med egen sonar og dipping sonar fra Sea King helikoptere. En spændende øvelse at deltage i allerede den første dag.

Operationsrummet (Combat Information Center (CIC)) ligger midt i skibet og er bemanded med næstkommanderende, og operations- og våbenofficeren (Principale Warfare Officer (PWO)) samt en række gaster. Organisationen minder ganske om den vi kender herhjemme fra.

Derudover var der også en øvelsesskydning – GUNEX med en indkorpereret Surface Action Group (SAG), hvor HO og CY i formation skulle afgive en række skud og så mellem salverne manøvrere mod målet. Om natten forerede vi op til beskyttelse (i en Screen Kilo) af ENDEAVOUR. Vi forlagde som en styrke gennem en række givne positioner (waypoints), en forlægningsform kaldet »Night Steam In

Company« (NSIC). Ved solopgang var der luftforsvarsøvelse med angreb af A4K SKYHAWK fra flyvevåbnet.

Resten af dagen gik med forskellige serials og den efterfølgende nat gik igen med NSIC.

Mand Over Bord (MOB) øvelser er noget man træner meget, både for vagtchefernes skyld men i lige så høj grad for besætningen.

I New Zealand benytter man sjældent gummi båd i forbindelse med MOB men redningssvømmere som er specialuddannede. Da farvandet omkring New Zealand er »hajfarvand«, har man altid en gast klar med et gevær med gummi ammunition for at skræmme hajerne, hvis de kommer for tæt på. Under de fleste MOB øvelser svømmede hajer rundt omkring skibet. Jeg har sjældent set mager til frygtløshed! Flere gange måtte skytten skyde på hajerne, der da også lod sig skræmme. Da jeg spurgte næstkommanderende om det ikke var lidt farligt udtalte han tørt: »- No worries mate!«

Livet om bord adskilte sig ikke meget fra det vi kender herhjemme, bortset fra maden som var en noget blandet fornøjelse. Internt i skibet blev der afholdt diverse havariøvelser, mens det serialiserede program kørte.

Øvelsen sluttede en fredag efter 14 dage på havet. Det havde været spændende med mange nye maritime udtryk. Jeg deltog i brovakterne gjorde tjeneste i O-rummet og holdt foredrag om den danske flåde – og følte mig meget velkommen om bord. Vi ankom til Devenport om eftermiddagen og derefter til BBQ hos chefen. Her var der kød i rå mængder og ditto øl – effektiv debriefing.

Efter den mere formelle debriefing på øvelsen fik besætningen fri to dage, inden CY atter stod ud i Stillehavet til en forlægning

på to ugers varighed. Skibet skulle forsyne nogle besiddelser halvvejs mellem New Zealand og Fiji, nemlig ø-gruppen Kermadec Islands. En af øerne, Raouls Island er et veritabelt paradys. Et mageløst skue med forrevne klipper, hvide sandstrande og palmer fyldt med kokosnødder. Syv biologer boede på midten af øen – et år ad gangen. Øen havde været mål for for mange ekspeditioner og var meget medtaget i visse områder. Vi forsynede biologerne med brændstof, konserves og reservedele til traktoren. For mig var det en speciel oplevelse at blive fløjet i helikopter ud til øen og således være, så vidt vides, den første dansker, der satte sine fødder på denne ø. Jeg havde fabrikeret et Dannebrog som jeg plantede på Raoul Island's højeste punkt.

Efter denne opgave forlagde vi atter mod New Zealand, nærmere bestemt mod Na-

pier. På vejen fik jeg endnu en helikoptertur, hvor vi overfløj vulkanøen White Island. På øen lå engang en mineby, som blev jævnet med jorden under et vulkanudbrud. Vulkanen er stadig aktiv, og vi kunne kigge ned i vulkandybets røde lavahav og se ruinerne af den ødelagte by. Napier er en by for sig selv, idet den var offer for et jordskælv, som ødelagde hele byen. Jordskælvet fandt sted i 1930-erne netop som stilarten »Art Deco« var fremherskende i hele verden. Konsekvent genopbyggede man hele byen i denne stil. I dag valfarter man til byen for at studere denne særlige arkitektur.

Her lå vi inde hele weekenden og festede. Som det øldrikkende folk new zealænderne er, ville de gerne imponere mig med at de rent faktisk også producerer vin, så et par vingårde besøgte vi også under opholdet.



Messen – uformel opstilling.



Forfatteren i et tænksomt hjørne på broen.

Lørdag aften tog hele messen afsted for at spise i byen på en såkaldt BYO (Bring Your Own, det vil sige medbring egne drikkevarer). Hjemmefra havde jeg købt gaver til besætningen og jeg benyttede lejligheden til at holde en tale og takkede for et fantastisk ophold samt uddelte gaver til Chefen, bl.a. et våbenskjold fra I/K TULUGAQ hvor jeg på daværende tidspunkt var tjenestegørende som Næstkommanderende. Nu pryder våbenskjoldet officersgangen om bord på CY. En måned havde jeg tilbragt om bord og det havde været både lærerigt og spændende.

Forsvarspagten

New Zealand er ikke længere med i en egentlig forsvarspagt. Dette skyldes, at man indførte en non-nuclear-policy for år tilbage som medførte, at forsvarspagten med Australien og USA, den såkaldte ANZUS alliance, opløstes. Amerikanerne valgte at trække sig ud af alliancen og ef-



Forfatteren på en af de eksotiske øer i Stillehavet, som hører under New Zealand.

terlod det new zealandske forsvar i et tomrum. »Man fandt vist i forsvarskredse ud af, hvad USA i virkeligheden mente om New Zealands deltagelse«, udtalte næstkommanderen. Som en slags erstatning har man indenfor de sidste år set et væsentligt øvelsesmæssigt samarbejde med Australien, Malaysia og Singapore.

Generelle forskelligheder og problematikker

I RNZN har man en noget anderledes broorganisation end i danske enheder. Vagtchefen laver ikke meget kortarbejde ej heller radararbejde. Dette har han en assistent til, som sætter index'er ud, varsker VCH om han er i index, plotter og varsker CPA. Signalmæssigt har han en til at passe telefonen, en til at modtage blink/flag og en til at dekode. Taktisk spind er stadig meget benyttet til antikollision, intercept kurser og lignende.

Alle anduvninger er indskrevet i en speciel anduvningsbog med index'er, kurser, fareindex'er, generelle informationer om stedet, kommunikationsmuligheder og andre relevante oplysninger.

Alle Junior Officers får udleveret 2 lommebøger, en VO- og en VCH-bog. I disse lommebøger er beskrevet alle tænkelige situationer inden for de to ansvarsområder. Den pågældende skal så gennemføre hvert af disse punkter inden udcheckningen. Når den endelige udcheckning er overstået, afholdes der en ceremoni om bord. Som tegn på bestået VCH- togt udleveres et emblem, som indikerer at man kan gå vagt i flådens skibe. Dette emblem er meget eftertragtet og uddeles i øvrigt til alle, som udcheckes til skibstjeneste om bord på et skib, blot i et lidt anderledes design. Det være sig menige, sergenter og officerer, og jeg synes det var en god måde at gøre det at have sejlede tjeneste, til noget særligt.

Om bord i de new zealandske orlogsskibe har man også en del kvindeligt personel, hvilket har medført, at der på alle skibe findes en »anti harrasment officer« til at tage sig af eventuelle problemer under de lange forlægninger.

Værnepligten blev afskaffet i 1959 og man

har således udelukkende et professionelt forsvar.

Mange yngre officerer forlader i disse år flåden efter blot kort tids tjeneste, specielt yngre løjtnanter som skræmmes væk af ældre officerer, som beklager sig over de meget lange togter flådens engagement i regionen medfører – ofte af 6 måneders varighed.

Derudover er arbejdsbyrden, også i den new zealandske flåde, usædvanlig stor. Man har generelt et stort problem med at definere og fastholde en medarbejderpolitik i flåden. Kombineret med de samme problematikker som vi oplever i Danmark, små årgange osv. oplevede jeg en ret stor utilfredshed.

Idet New Zealand jo ikke er medlem af NATO, har man måttet »opfinde« en række nationale standarder. Men det viste sig, at man faktisk udelukkende benyttede sig af de samme NATO publikationer som herhjemme. På den front var der ingen problemer.

Det sømandskabsmæssige stade er højt. En ting undrede mig dog ved gummibådsoperationerne. Man manøvrerer ikke sit skib, så gummibåden kan sejle med søen tilbage.

Om bord havde vi en engelsk udvekslingsobservatør, Mike Sewed, som fortalte at de bedste LYNX-øvelser han havde deltaget i var de danske. Han nævnte også øvelse BOLD GAME flere gange og roste den danske flåde på flotteste vis. En herlig chap og lidt stolt følte man sig da som dansk officer efter så rosende ord.

Idræt er i højsædet i RNZN i en sådan grad, at man undres. Konstant dyrkedes der idræt om bord og alle deltog så vidt tjenesten tillod i de daglige øvelser bestående af aerobic, løb på dækket, en forhindringsbane på helodækket samt styrketræning. De fleste var i rigtig god form og det klædte faktisk uniformen. Jeg så ikke en eneste overvægtig under mit ophold hverken om bord eller i land. Godt gået...

Uniformsreglementet og hilsepligten holdes i hævd og det var en fryd at se topgelede uniformer overalt, og at se med hvilken stolthed uniformen blev båret.

De danske inspektionsskibe

Det skulle vise sig at man om bord havde et ret godt kendskab til den danske flåde, særligt de danske inspektionsskibe af THETIS klassen. New Zealand har, som Danmark, et meget stort operationsområde som strækker sig langt cirka 800 sømil nordpå og helt ned til Antarktis. I både flåden og regeringen var man i gang med at undersøge forskellige muligheder for indkøb af enheder, der ville kunne løfte en så bred opgave. De danske inspektionsskibe var kommet på tale og da jeg fra to togter med VÆDDEREN har et indgående kendskab til denne skibsklasse, blev jeg sat til at briefe om skibene. Jeg fik kontakt med Naval Team Danmark på E-mail og fortalt om den store interesse. Hvad der er kommet ud af det, har jeg desværre ikke kendskab til.

Tendenser i det new zealandske forsvar

New Zealand sætter måske en ny trend indenfor forsvaret i de kommende år idet der er planer om at nedlægge flyvevåbnet. Under mit ophold aflyste man ankomsten af 22 F-16 fly som man havde lejet af USA og man var parate til at skrotte 19 Skyhawks i løbet af året. Dette ville betyde at New Zealand ville være det eneste I-land foruden Irland uden et flyvevåben. Regeringen mente ikke der er nogen reel trussel mod landet grundet landets strategiske omstændigheder. Regeringens planer med at nedlægge flyvevåbnet var under hele mit ophold emne for store diskussioner blandt besætningen. En lobby havde i øvrigt nedlæggelse af flåden og oprettelse af en coastguard à la USA på programmet.

Hjemrejsen

Da jeg benyttede min opsparede frihed til at rejse til New Zealand havde jeg efter godt fem uger i New Zealand stadig tre uger tilbage. Det var ikke en smuttur jeg var på, så jeg havde planlagt at rejse 14 dage rundt i New Zealand og at tage 10 dage til Australien på en dykkertur til Great Barrier Reef. Det blev tre fantastiske uger og en god afslutning på et meget indholdsrigt, spændende og lærerigt ophold med RNZN. Jeg fik mange gode venner, adresser og fik frem for alt et indblik i en anden flådes operationer, historie og »peculiarities«.

Jeg vil derfor gerne takke Krista og Viggo Pedersens Fond mange gange for at have givet mig lejlighed til at tage på en sådan rejse. Selvom det er begrænset, hvad andre måske kan få ud af min beretning her, så mener jeg det er et uvurderlig gode, at så mange som muligt i vores lille flåde kan få lejlighed til at knytte bånd overalt i verden.

TDO, missilfartøjet SKADEN
DIVISION 24

Søværnets nye Standardfartøjer MK I og MK II

Søværnsorienterings læsere vil sikkert kunne huske, at søværnet i forligsperioden 2000-2004 skal indlede anskaffelsen af to nye serier af standardfartøjer. De nye fartøjer skal erstatte en række forskellige og efterhånden nedslidte arbejdsfartøjer. Disse aldrende og veltjente fartøjer, hvoraf de ældste har været i aktiv tjeneste i omkring 50 år, har løst og løser fortsat et bredt opgavespektrum. Det omfatter blandt andet søopmåling, torpedoindbjærgning, ammunitionsrydning, slæbning af mål, stations-tjeneste, overvågning og suverænitetshævdelse, eftersøgning og redningstjeneste samt transportopgaver.

Samtlige disse opgaver skal overtages af de 12 nye fartøjer, hvis silhuet om få år vil kunne skimtes i horisonten. De nye fartøjer vil tilgå søværnet i perioden 2005-2008, og i takt hermed udfases deres forgængere.

De to fartøjstyper får en række fællestræk.

- For det første vil de begge blive konstrueret under anvendelse af FLEX-konceptens containeriserings- og modulariseringsprincip.
- For det andet indrettes de med én containerposition.
- For det tredje vil der være et sammenfald af konstruktions- og designdetaljer for så vidt angår aptering og udrustning.
- For det fjerde vil søværnet i de kommende få måneder designe begge skibsklasser i samarbejde med et dansk designbureau og et dansk byggeværft.
- Endelig ser det i skrivende stund ser det ud til, at begge typer vil blive konstrueret i fiberarmeret plast.

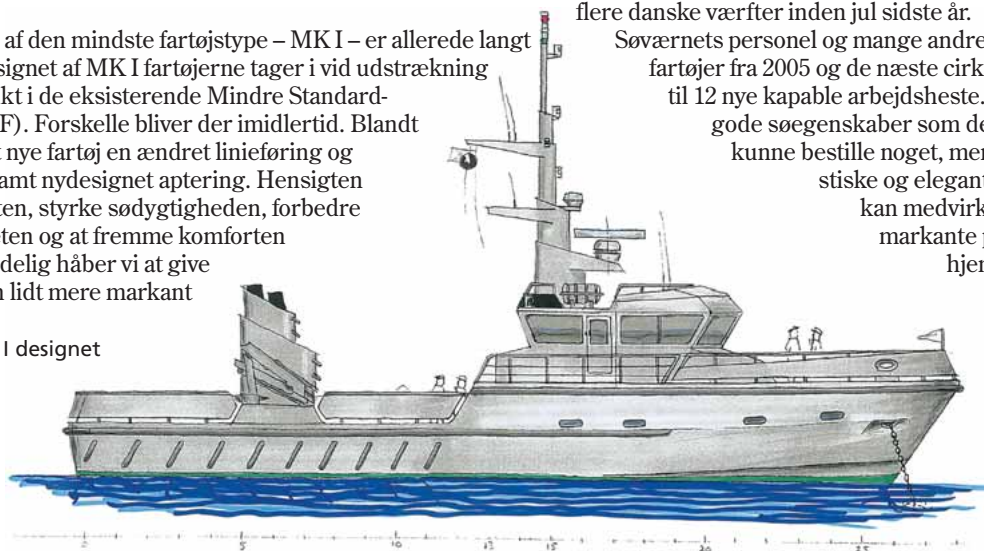
Siden den politiske beslutning om at erstatte de forældede fartøjer blev truffet, har søværnet foretaget en række studier og markedsundersøgelser. Først og fremmest for at finde frem til hvilke skibstyper og hvor mange enheder af hver type, der er behov for. Dernæst at undersøge om der på det europæiske marked allerede findes skibstyper, der umiddelbart kunne synes anvendelige.

Efter indstilling bevilgede Finansudvalget kort før jul et samlet beløb på 526 mio. kr. til bygning og udrustning af alle 12 fartøjer. Der er således i gennemsnit knap 44 mio. kr. til rådighed pr. fartøj, hvilket ikke er nogen herregård. Det bliver derfor nødvendigt at projekttere og anskaffe fartøjerne efter det efterhånden velkendte »design-to-cost«-princip. Det betyder på den ene side, at vi ikke får råd til at købe det skib vi elsker, men må lære at elske det skib, vi nu har penge til. Og på den måde tvinger den anstrengte projektøkonomi os til at tænke utraditionelt og kreativt for at få mest muligt ud af de begrænsede midler. Det er til gengæld også dér, udfordringen for Søværnet ligger.

MK I

Udviklingen af den mindste fartøjstype – MK I – er allerede langt fremme. Designet af MK I fartøjerne tager i vid udstrækning udgangspunkt i de eksisterende Mindre Standardfartøjer (MSF). Forskelle bliver der imidlertid. Blandt andet får det nye fartøj en ændret linieføring og skrogform samt nydesignet aptering. Hensigten er at øge farten, styrke sødygtigheden, forbedre kursstabiliteten og at fremme komforten om bord. Endelig håber vi at give fartøjerne en lidt mere markant

Skitse af MK I designet



profil, der på én og samme gang gerne skulle signalere robusthed, høj arbejdskapacitet og gerne også et strejf af elegance.

Linietegninger og tilhørende beregninger er på nuværende tidspunkt så fremskredne, at der tegner sig et fartøj på ca. 29 m i længden, knap 6½ m i bredden og et displacement på ca. 140 tons. Farten vil blive over 12 knob.

Fartøjerne vil kunne sejles af en besætning på tre mand, men vil blive indrettet med ni køjer for blandt andet at imødekomme de besætningskrav, som søopmålings- og uddannelsesopgaver stiller.

To af fartøjerne skal anvendes til søopmåling, to stilles til rådighed for Søværnets Officersskole og endelig baseres to enheder på flådestationerne i rollen som stationsfartøjer. Desuden skal fartøjerne udformes således, at de med mindre tilpasning af udrustningen også vil kunne supplere Søværnets minerydningsdroner.

MK II

For så vidt angår konstruktionen af MK II fartøjerne, der skal erstatte BARSØ-klassen, stiller sagen sig lidt mere kompliceret sammenlignet med MK I. Det skyldes, at disse lidt anderledes fartøjer både skal kunne rumme en container og samtidig skal have et større fartpotentiale. Derfor er det ikke muligt blot at tage afsæt i BARSØ-klassens kutterskrog og modificere det lidt hist og her efter samme princip som under tilblivelsen af MK I.

Som tidligere nævnt ovenfor var idéen med markedsundersøgelsen derfor at finde et såkaldt »proven design«. Altså et skibsdesign, der allerede havde vist sit værd og sin funktionsduelighed i andre landes mariner, toldvæsen eller søpoliti og som tillige i vid udstrækning imødekommer Søværnets forventninger, krav og økonomi.

Markedsundersøgelsen gennemførtes i løbet af andet halvår 2002 i Holland, Tyskland og Finland. Desværre lykkedes det ikke at finde et velegnet produkt til den rigtige pris, der umiddelbart var anvendeligt.

Til gengæld indbragte undersøgelsen megen inspiration og information til gavn for den igangværende designfase. Skibet ventes at få en længde på cirka 38 meter og et fartpotentiale på mindst 18 knob – med en besætningsstørrelse på ni mand – svarende til BARSØ-klassens.

Konstruktionsfasen for begge fartøjer er underkastet et vist tidspres. Der arbejdes derfor på højtryk for at få afsluttet basisdesign med tilhørende beregninger og modelforsøg samt efterfølgende specifikationer inden det tidlige efterår. Planen er at gå i udbud i efteråret og forhåbentlig at have indgået kontrakter med et eller flere danske værfter inden jul sidste år.

Søværnets personel og mange andre, der vil få gavn af de nye fartøjer fra 2005 og de næste cirka 25 år, vil kunne se frem til 12 nye kapable arbejdsheste. Arbejdsheste – der med gode søgenskaber som det væsentligste – både vil kunne bestille noget, men som også får karakteristiske og elegante linier, der forhåbentlig kan medvirke til at fastholde Flådens markante profil i først og fremmest hjemlige farvande og havne.

KK A. B. Jørgensen
Projektleder v. SMK

Vellykket Søsportsstævne i Auderød

Med deltagelse fra 11 nationer dannede Søværnets Grundskole rammen om et storstilet stævne ved afholdelse af »Udvidede Nordiske Mesterskab i Søsport (Marine 5 kamp og sejlads)« i perioden 15. til 20. juni 2002.

Effektiv planlægning

At afvikle et så omfattende og stort arrangement kræver effektiv planlægning og god organisation. Samtidigt er det vigtigt, at samarbejdet mellem de berørte parter fungerer optimalt. Det var betingelserne før, under og efter grundskolens rolle som arrangør og vært i den omtalte periode. Det er derfor med en ikke ringe tilfredsstillelse at kunne konstatere at opgaven blev løst, oven i købet med bravour. Fra alle 11 deltagerlande lød der rosende og anerkendende ord ved afslutningen på det flotte stævne.

Allerede 14. juni (fredag) ankom de første deltagere til Københavns Lufthavn. Det var det tyrkiske landshold. Grundskolen havde aftalt med Marinstation København, at de 14 deltagere fra Tyrkiet kunne overnatte der den første nat og så næste dag bringes til Auderød. Tyrkerne fik således en aften til at opleve hovedstaden på egen hånd. En løsning man efterfølgende var ganske godt tilfreds med.

Udover fra Tyrkiet var der deltagere fra USA, Canada, Holland, Belgien, Tyskland, Finland, Norge, Sverige, Polen og selvfølgelig Danmark.

Om lørdagen havde grundskolen sørget for at placere en fast mand i Københavns Lufthavn, som kunne hjælpe og vejlede, når de mange deltagere ankom til København på forskellige tidspunkter. Det blev en hektisk dag, dels med de mange transporter fra København til Auderød, dels med at få de mange, i alt cirka 240 deltagere indlogeret på grundskolen.

Ikke alle deltagerne kom med fly. Mange fra de nordiske lande havde valgt selv at køre og dukkede således op i løbet af lørdagen og enkelte om søndagen.

Åbningsceremonien med Søværnets Tamburkorps

Åbningsceremonien fandt sted om søndagen i et smukt solskinsvejr. Søværnets Tamburkorps spillede smukt og stemnings-



Tamburkorpsset musicerer

fuldt de enkelte landes nationalmelodier, når det pågældende lands flag blev hejst. Efter denne ceremoni blev den officielle åbningstale holdt af generalmajor Karsten Jakob Møller fra Forsvarsakademiet.

Herefter var der træning og det tog ikke de mange deltagere lang tid at klæde om fra paradetøj til træningstøj, for derefter at komme i gang med at inspicere, notere og tage de enkelte baner i brug. Især på denne front er det vigtigt med en grundig forberedelse – de sidste marginaler kan ligge gemt i et præcist kendskab til banernes udformning og vejrligets indflydelse i de næste dages konkurrencer.

Nødvendigt at låne fra civile sejlklubber

Ligesom femkæmperne på land havde nok at se til, havde sejlerne meget travlt med at komme ned på havnen, dels for at tilse bådene, men i lige så høj grad at gøre båden klar efter lodtrækningen. Skulle der så yderligere følge et nordisk mesterskab med var det bestemt ikke at foragte. Da Søværnet ikke råder over så mange både i yngling klassen, havde det været nødvendigt at låne og supplere blandt velvillige civile sejlklubber. Det betød naturligvis, at enkelte både måske var lidt bedre udhulet og klargjort end andre. Det kunne, skulle man tro, give en lille fordel til dem,



Sejlerne i deres fredelige – og travle – krog

som vandt i lodtrækningen, men godt sømandskab og ens egen formåen, er også en væsentlig faktor og betingelse for succes.

Umiddelbart efter lodtrækningen kunne klargøringen så for alvor begynde. Det gjaldt nu om at få trimmet båden inden starten til første sejlads – allerede næste dag (mandag) kl. 0900. For Marine 5 kæmperne var det knapt så slemt, de havde også mandagen til at træne i. Men alt i alt var søndagen en meget hektisk dag, med mange forskellige gøremål og endnu enkelte løse ender, som gerne skulle have fundet deres rette ejermand og bindes sammen, inden de mange konkurrencer og hårde strabadser tog deres begyndelse.

Et gear op

Mandag summede grundskolen så igen af aktiviteter. Ikke helt de samme som under uddannelse af de mange værnepligtige, som normalt færdes på grundskolen. Skolen havde for ganske nyligt sagt farvel og god vind til et nyt hold værnepligtige, men der var fortsat gang i mange andre af skolens talrige uddannelser, som så rigeligt holder hjulene i gang. Så nu måtte skydebanerne, cafeteriet, garagen, rengøringen, havnen, svømmehalen, etablisementet, infirmeriet og hele administrationen lige endnu et gear op, for stadigt at bibeholde den gule førertrøje.

At ryste sammen

Om aftenen var der arrangeret stort Grill Party på havnen for at ryste alle ledere, trænere, de aktive og alle de, som de næste par dage ville blive travlt optaget med at få hele dette store arrangement til at forløbe på bedste vis. Der var fra cafeteriets side pyntet op på lange borde, der var



Skydedamer – på den gode måde!

levende lys og musik. Det blev til et par hyggelige timer, hvor mange af deltagerne mindedes tidligere stævner og naturligvis glædede sig til igen at vise formen. Arrangørerne var igen utroligt heldige med vejret.

Alle var klar til tiden

Mandagen startede med samme eventyrligt flotte solskinsvejir, som havde præget søndagen. Konkurrencerne til søs tog deres begyndelse. Det var lykkedes for grundskolen at få alle på plads og være klar – det være sig tidtagere, officials og dommere alle var klar til tiden. Ude på Arresøen havde man allieret sig med det gode skib FREDERIKKE, der måske bedre huskes under sit gamle navn HØNEN,

som den hed indtil for få år siden, da den sejlede som personel-færgе mellem Toldboden og Elefanten på Holmen.

Fra FREDERIKKE kunne interesserede følge sejladserne ligesom dommerne, der på nærmeste hold kunne følge med. Derudover var skolens egne motorbåde og gummibåde naturligvis også på søen. Det blæste lige nøjagtig så meget, at sejladsen kunne komme godt i gang.

TV 3 banen

Om tirsdagen var der stadig de perfekte vindforhold for sejlerne. På land derimod, var der ikke en vind der rørte sig og her var det på den meget krævende hårde Marine 5 kampbane, at deltagerne skulle indlede konkurrencerne. Denne bane minder meget om den militære forhindringsbane man kunne opleve i TV 3, hvor kendte danske sportsfolk for nyligt udkæmpede svære slag.

Blandt sportsfolk nyder Marine 5 kampbanen den tvivlsomme ære, at være lidt hårdere og lidt mere krævende at gennemføre end den militære forhindringsbane.

Mange timers daglig træning nødvendig

Onsdag og torsdag fortsatte konkurrencerne i højeste gear med følgende discipliner:

- forhindringsbane i svømmebassin,
- amfibieløb,
- livredning samt sømandskab.

Netop den sidste disciplin nød stor bevågenhed fra de tilskuere, som havde tid til at følge de mange konkurrencer.

Må man fremhæve, at alle de omtalte discipliner er utroligt krævende og fordrer mange timers daglig træning af de enkel-



Bane med gummibådsfærgе

te udøvere, hvis de skal gøre sig forhåbninger om at være på konkurrencens meget høje niveau.

Mesterskabssejladserne på Arresø havde ikke alene klar himmel og solskin, men også perfekt vind til den anvendte bådtype. Det betød, at alle sejladserne kunne gennemføres indenfor den givne tid.

Vinder blev det finske hold, der løb med titlen og guldet.

Danmark opnåede en bronzemedalje. Som kompensation for ikke at vinde guldet vandt vi så til gengæld »Fair Play Pokalen« – og det er vel ikke så ringe at blive husket for!



Svømmehallen – en barsk bane at passere



Individuel vinder hyldes



Overmekaniker Egon Persson og oberstløjtnant F. Lodberg

Alle fotos: SGS

Guldmedalje og Nordisk Mesterskab til Anne Jacobsen

I Marine 5 kamp hos pigerne blev det til en guldmedalje og Nordisk Mesterskab til Anne Jacobsen, der ligeledes sammen med sin tvillingsøster Britt Jacobsen op-

nåede det flotte resultat at vinde sølvmedaljerne i holdkonkurrencen.

Hos de danske herrer opnåede Anders Kilen en individuel 6. plads, og det danske herrehold opnåede at sætte ikke mindre end 16 personlige rekorder. En ganske flot præstation i et mesterskab med så

mange aktive deltagere. Medajleoverrækkelserne fandt sted torsdag eftermiddag ved et flot arrangement i eksercerhallen. Det blev forestået af generalmajor Karsten Jakob Møller, mens Tamburkorpset spillede nationalmelodier og fanfarer for de vindende.

CISM Order of Merit til Egon Persson

»Festbanketten« om aftenen blev holdt i et flot pyntet cafeteria med spisning, hvor alle deltog. Der var taler og Tamburkorpset underholdt med musik og sang. Efter de sidste par dages meget intense og til tider meget hårde program, blev der nu løst en del op fra dagligdagens hårde træningsprogram, hvilket igen betød, at der var en rigtig god og munter stemning under spisningen.

Da forretten var blevet indtaget, bad Chefen for Forsvarsakademiets Center For Idræt oberstløjtnant F. Lodberg om ordet. Oberstløjtnanten havde qua sin stilling som Chief of Delegation fået indstillet overmekaniker Egon Persson fra Søværnets Teknikskole til at modtage CISM Order of Merit medaljen som blev indstiftet i 1982. I sin tale kom Lodberg blandt andet ind på, at Egon Persson, qua sit mangeårige virke i teknisk komite, sit altid smittende gode humør og sit utrættelige gå på mod, så absolut var en værdig modtager af den fine hæder. Under stående applaus fra hele salen, fik Persson overrakt den fornemme medalje.

Afrejse og ros

Fredagen blev så den store afrejse dag. Inden de mange gæster forlod grundskolen, modtog skolens chef kommandørkaptajn Bjørn L. Zittan ros fra alle sider og samtlige nationer. Alle gav samstemmende tilkendte, at dette års stævne, med det store opsæt, de fantastisk gode faciliteter, samt de naturskønne omgivelser, havde været en kæmpe succes. En succes som både grundskolen og hele Danmark kunne være stolte af.

Søværnets Grundskole
Niels Fenger Rasmussen
kaptajn løjtnant

Om Irminger Havets og Irmingerstrømmens navn

I danske og udenlandske søkort er havområdet øst og sydøst for Kap Farvel i Grønland anført som Irminger Havet. På oceanografiske kort kaldes den havstrøm, der som en arm fra Golfstrømmen drejer op langs med Islands vestkyst, for Irmingerstrømmen. Men hvem var denne Irminger, der har givet navn til disse?

Carl Ludvig Christian Irminger

Irminger, hvis fulde navn er Carl Ludvig Christian Irminger, blev født i Holsten i 1802, og han blev uddannet som søofficer ved Søkadetakademiet i København. Efter et par år i handelsflåden blev han chef for orlogsskonnerten VIGILANT, der udførte patruljetjeneste mod sørøvere i Vestindien. Irminger kom dér i kamp med den colombianske sørøverskonnert ADOLPHE, som han erobrede. Han var i 1847 chef for briggen ØRNEN, og han nedkæmpede her først et negeroprør mod Fortet Prindsenstein på Guineakysten og senere nedkæmpede han den negeropstand i Vestindien, hvor Generalguvernør Scholten erklærede alle negerlaverne for frie. Irminger tilbragte en meget stor del af sin tjenestetid ved sejlene tjeneste, og han endte som Kong

Frederik den VII's jagtkaptajn. Han blev pensioneret som kontreadmiral i 1872, men fik titel af viceadmiral i 1880. Han døde i 1888 og ligger begravet på Holmens Kirkegaard i København.

Optaget af naturvidenskabelige studier

Irminger var meget stærkt optaget af naturvidenskabelige studier, og han studerede især havets temperatur- og strømforhold. Ved hjælp af blandt andet skibsjournaler og observationer fra de danske orlogsskibe, der besejlede

direkte mod New Foundland fra Kap Farvel.

1853 – første gang

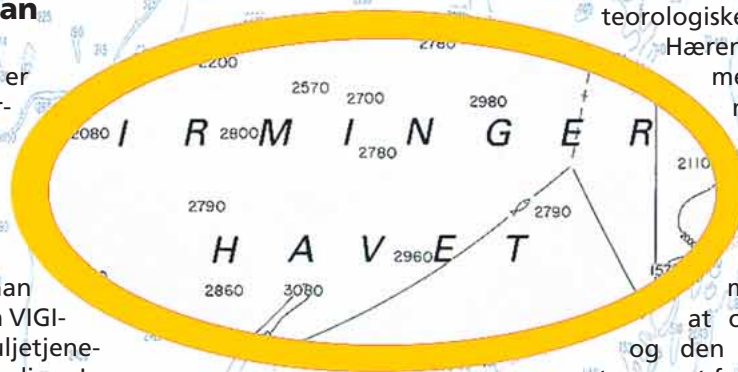
I en artikel i 1853 beskrives for første gang den varme havstrøm, der fra Golfstrømmen bøjes af mod nord, og som derefter løber langs med Islands vestkyst for længere mod nord at bøje mod vest over mod Grønlands østkyst, hvor den blandes op med den østgrønlandske havstrøm.

I 1878 benævner den første bestyrer (direktør) for Det Danske Meteorologiske Institut, kaptajn i Hæren Hoffmeyer, den varme havstrøm i Danmarksstrædet for Irmingerstrømmen, og The Royal Geographical Society i London besluttede i erkendelse af Irmingers store indsats at opkalde havområdet og den varme nordgående strøm vest for Island efter ham.

Velkendte navne for Nordatlantens søfarere

Irminger Basin, Irminger Sea, Irminger Havet, Irminger Current og Irmingerstrømmen er velkendte geografiske navne for Nordatlantens søfarere og alverdens oceanografer, og disse navne giver kredit til en dansk søofficer, der for mere end 150 år siden blev verdenskendt og gennem navnene uødelliggjort. Irminger er et af alle de mange geografiske stednavne, hvor der bag ved navnet gemmer sig et spændende liv og en markant personlighed. At denne hæder blev givet, mens Irminger var i live, gør den endnu større, og det vidner i sandhed om den dybe respekt og internationale anerkendelse, som søofficeren Irminger har haft i sin samtid.

Kommandør Axel Fiedler



Færøerne, Island og Grønland, opbyggede han et betydeligt datamateriale om strømforholdene ved Island og Grønland. Dette satte Irminger i stand til at komme med en korrekt beskrivelse af overfladestrømmene mellem Island og Grønland. Hans analyser og konklusioner blev udgivet i artikler i Søløjtnantsselskabets tidsskrift »Nyt Archiv for Søværnet«, nu »Tidsskrift for Søværnet«, i midten af 18-hundredetallet.

Hans første artikel i 1843 beskriver, hvorledes den kolde østgrønlandske strøm runder Kap Farvel og derefter løber op langs med Grønlands vestkyst, hvor den først langt mod nord drejer vespå mod Canada. Indtil da mente man, at denne havstrøm løb

Viceadmiral Irmingers familiegravsted på Holmens Kirkegård



Ditte finder miner på havbunden



Ditte ved konsol på broen i LAXEN. Foto: H.K.

Af Helle Kolding

Artikel om Ditte på LAXEN – 23-årig pige fra Ørbæk har valgt en usædvanlig karriere som marinespecialist i Søværnet

Ditte Hellegaard, 23 år og fra Ørbæk har travlt. Rundt om hende snurrer det af stemmer, der blander sig med fuelmotorenes taktfaste syngen og Kattegats stålgrå bølger, der slår mod stævnen. Det er en ganske almindelig hverdag til søs. Ditte er nemlig overkonstabel i Søværnet, i færd med at uddanne sig til marinespecialist og i øjeblikket tjenestegørende på minerydningsfartøjet LAXEN.

– Efter at have gået på handelsskolen i Svendborg følte jeg, at der skulle ske noget. Og så hørte jeg om Søværnet, da skolen havde en erhvervsdag og tænkte, at det måske var noget for mig, fortæller Ditte.

Det blev faktisk starten på det, der nu gerne skulle fortsætte som en karriere in-

denfor det mørkeblå værn, og Ditte begyndte som elev i 1999 på næsten samme betingelser som de værnepligtige, og alligevel ikke.

– Jeg havde mulighed for at tegne en kontrakt, så jeg i hvert fald er sikret arbejde indtil jeg fylder 35 år, og det er almindelige værnepligtige jo ikke, forklarer hun. Men ellers var det bare et stort spring ud i et erhverv, der traditionen tro er et udpræget mandejob med masser af mandehørm i messe og lukafer.

– Nu er vi i øjeblikket fire piger på LAXEN, men det er helt usædvanligt. Normalt er der kun to. Men jeg synes faktisk ikke, at det er så slemt med mandehørmene, man skal bare give igen af samme skuffe, siger Ditte.

Kæmper mod søsyge

Til den normale besætning på LAXEN hører 29 mænd og kvinder, og med så mange ombord kan der godt af og til blive lidt vel megen snak og larm. Men det har Ditte også en løsning på.

– Bliver det for meget, så har man sit eget lukaf. Når man går på køjen og trækker

forhænget for, ved de andre, man vil være i fred. Det kan være rart. Men ellers er det også godt med kolleger. De hjælper en, hvis man eksempelvis har lidt hjemme eller problemer med et eller andet. Så er der altid nogen til at støtte, forklarer hun. Søsyge er noget de fleste har prøvet eller truffet bekendtskab med på LAXEN. Ikke alle er lige søstærke, og Ditte har selv kæmpet bravt med søsyge. Det har i perioder været så slemt, at hun ligefrem frygtede, at det kunne ødelægge hendes fremtid på søen.

– Nu har jeg så prøvet akupunktur og det har hjulpet meget. Det lyder utroligt at nåle kan have den effekt, men det har virkelig givet mig optimismen tilbage, erkender hun. Søsygepiller og plaster mod søsyge er ellers standardpakker i skibets medicinskuffe, og det er ikke så få endda, der må lægge vejen forbi, når det begynder at gynge derude på bølgerne.

De små minerydningsfartøjer er hurtige med op til 30 knob, men til gengæld vugger de godt igennem dønningerne. Alt er da også klart til at blive enten bundet eller hægtet fast ombord, og selv kaffekopperne på Broen, står på skridsikre dækkeservietter.

Flexibelt fartøj

Bølgerne slår mod skroget med faste takter, der blander sig med dieselmotorens jævne brummen. Men man vænner sig hurtigt til denne gennemtrængende lyd og de vuggende bevægelser, og fra Broen kan man følge dagens eller nattens forløb med den forbigående maritime trafik og de sommetider fantastiske lysskift i horisonten, som når solen dukker op fra bølgerne og farver himlen orangerød mens vandets jerngrå flade bruser hele vejen rundt om en. Det virker evindeligt! Det er ikke noget »otte til fire-job« at sejle minerydder, og LAXEN tjener ikke kun som



Sprængning i morgen lys. Foto: 3. ESK

minefartøj, men også som farvandsovervåger, miljøskib og patruljefartøj alt efter behovet. Derfor kan vagterne også indimellem blive lange og svære at planlægge på forhånd.

– Derfor skal ens familie også være med på, at man er så meget væk. Det kan være svært sommetider at forene med en kæreste, indrømmer Ditte, der dog har fundet en løsning med sin. Til gengæld kan det også være svært at fordele de fridage, der også dukker op under vejs. – Ja, faktisk kan jeg godt blive lidt rastløs, hvis jeg har været hjemme for længe. Så vil jeg gerne ud igen, nikker hun. Og selvom der sommetider kan være lange perioder ude på søen, så bliver dog også tid til besøg i forskellige havne, og så skal der ske noget.

– Vi følges som regel altid mindst nogle stykker ad, og der er ingen tvivl om, at de enkelte skibes besætninger holder sammen, siger Ditte.

– Men vi lærer jo også hinanden at kende utrolig godt, når vi tilbringer så megen tid sammen på den begrænsede plads, indrømmer hun.

Fedt at sprænge

I øjeblikket har hun funktionen som KI-er på Broen, og det er et speciale indenfor kampinformation, hvor hun blandt andet sørger for at plotte alle skibene, der dukker frem på radarbilledet, og styre radiokontakten direkte til marinedistriktet.

Fritid synes næsten at være et fremmedord, og umiddelbart kan hun da heller ikke lige komme på nogen bestemte hobbies.

– Jeg har lige købt hus hjemme på Fyn, så der er noget at se til, og når jeg endelig er hjemme, vil jeg jo også gerne se min familie og venner. Men ellers kan jeg godt lide at løbetræne, og det gør jeg også, når vi ligger i havn, fortæller hun.

Hun bruger også en del tid på forskellige af søværnets brevkurser for at videreudanne sig, men om det skal udmønte sig en senere befalingsmandsuddannelse eller måske på officersskolen, har hun ikke rigtigt taget stilling til endnu. Foreløbig er hun ganske tilfreds med at være overkonstabel og sikret en funktion en årrække endnu, og så må tiden vise, hvad der ellers dukker op.

– Men det er dejligt at sejle MCM, understreger hun.

MCM er netop minerydningsfartøjer med de dertil hørende opgaver, såsom at finde



Opsbroen i arbejde. Foto: H.K.

og uskadelligøre nogle af de mange miner, der stadig findes både i danske og internationale farvande.

– Der ligger nok stadig et par tusinde miner i danske farvande, primært fra anden verdenskrig, indrømmer chefen på LAXEN, kaptajnøjntant Ove Mortensen.

Det hænder ikke sjældent, at de bliver opdaget af fiskere, eller hvis eksempelvis LAXEN er på tur rundt med sin sonar kørende.

– Når minen er observeret og kontrolleret, sender vi en sprængladning ned, så vi kan uskadeliggøre den. Det er jo ikke rart at have sådan nogle karle liggende på havbunden, for selv så mange år efter er de fuldt eksplosive, forklarer chefen videre.

Og når der gøres klar til en sprængning, er der altid en særlig stemning ombord. Alle øjne på broen, med eller uden kikker-

ter, følger nøje enten sonarens billeder fra havbunden eller dykkerne, der i gummibåden ude på bølgerne gør klar til sprængningen, og når råbet »der sprænges« gjalder ud i horisonten, er det som om alle, både skib og besætning, holder vejret i de sekunder før drønet borer gennem luften og vand, småsten og havplanter piskes op gennem luften og smælder tilbage i det frådende hav.

– Det er så fedt, når det lykkes så flot, kommer det ærligt fra Ditte.

Højttaleren summer gennem skibets mange dæk og der kaldes til skafning. Heller ikke til søs, kan der virkes uden mad og drikke.

– Og man spiser godt ombord. Lidt for godt måske, lyder det fra Ditte.

Derfor er det måske ikke så ringe endda at have løbetræning som hobby! ■



Tp17 damdic sprængning. Foto: 3. ESK

FOTAB

I den nordvestlige udkant af det danske kongerige – langt fra Aarhus – ligger et militært tjenestested, som normalt ikke omtales ret meget, skønt man nok hører meget om lokaliteten, hvor det er placeret.

Forbindelsesofficeren til Thule Air Base

Det drejer sig om Forbindelseselementet på Thule Air Base, også kaldet Grønlands Kommandos Forbindelsesofficer til Thule Air Base – FOTAB. Blandt Thule folket bruges nu mest den amerikanske forkortelse DLO, som står for Danish Liaison Officer.

Elementet er bemanded med en orlogskaptajn og to konstabler midlertidigt udnævnt til sergenter.

Det kan forekomme lidt sært at forbindelsesofficeren er orlogskaptajn, da der er tale om en flyvebase, men da posten skulle besættes var der i forvejen forbindelsesofficerer i både Narssarssuaq og Søndre Strømfjord, som begge var fra flyveåbnet. Overleveringen går på, at den daværende og legendariske chef for Grønlands Kommando, kontreadmiral Fritz Hammer

Kjølsen, ønskede en af sit eget værn som forbindelsesofficer på Thule. Lige siden har det så været Søværnet, som har bemanded posterne på Thule og i de første mange år, frem til midten af 1970-erne var der værnepligtige hjælpere, som var udnævnt til korporaler. Derefter blev bemanningen ændret til konstabler, fortrinsvis af specialet kommunikation (KU), der var udnævnt til midlertidige sergenter. Denne bemanning har fungeret på udmærket vis, og teamet har klaret de foreliggende opgaver til de flestes tilfredshed.

Rekorden har Thomsen

Den normale tjenesteturnus har været på cirka to år, hvilket er nok til at give en smule kontinuitet, men det har vist sig, at perioder op til fire år giver en bedre kontinuitet og dermed større mulighed for at håndhæve danske og grønlandske interesser over for amerikanerne.

Det kan nævnes, at den forbindelsesofficer, som har været længst i Thule, er nu pensioneret orlogskaptajn Erik I. Thomsen. Han var forbindelsesofficer fra 9. august 1985 til 26. juni 1996.

Til gengæld er den korteste periode nogen har beklædt stillingen helt nede på halvanden måned. Det var orlogskaptajn

S. A. Saugmann, som var her fra 27. august 1959 til 10. oktober 1959. Denne korte og midlertidige periode skyldtes, at sidende forbindelsesofficer orlogskaptajn K. A. Edvars blev dræbt ved et helikopterstyrt.

Internationalt samfund

Thule er i høj grad et internationalt samfund, selv om det naturligvis er amerikansk præget, idet man kan se mange amerikanske kanaler over det lokale TV-net. Derudover kan man også se KNR-TV, som viser de danske Tv-nyheder og mange andre danske udsendelser.

Basen er bemanded med cirka 120 militære, der består af amerikanere, danskere og canadere.

Den store radar hører under NORAD, som er et amerikansk/canadisk forsvars-samarbejde. Derudover er der cirka 80 civile amerikanske teknikere, som sikrer at de operative systemer virker. Den øvrige drift af basen varetages af et dansk/grønlandsk entreprenørfirma GREENLAND CONTRACTORS som ejes af Grønlands Hjemmestyre og M. T. Højgaard. Der er ansat cirka 400 danske og cirka 120 grønlandske medarbejdere. Det vil sige at der lige så mange grønlandske medarbejdere, som der er militære amerikanere. Ud af grøn-



Klar hejse – ved HQ 821st Air Base Group

lænderne er 20 lærlinge. Arbejdet og den effektive indlæring sikrer en høj gennemførelsesprocent og det bevirker igen, at der uddannes en lang række unge mennesker, som ikke blot fungerer godt i det grønlandske samfund. De har så yderligere den fordel at være klar til at virke i et internationalt miljø, idet de bliver oplært i at bruge engelsk i dagligdagen.

Skat til Grønlands Hjemmestyre

Alle de danske og grønlandske medarbejdere betaler skat til Grønlands Hjemmestyre, idet basen er beliggende uden for den kommunale inddeling. Herved sikres at ikke kun en enkelt kommune får glæde af pengene, men hele det grønlandske samfund. Der betales cirka 70 mio. kr. i personskatter om året. Desuden betaler entreprenøren skat, ligesom en del af overskuddet går til Grønland som medejer. Alt i alt er der tale om en pæn sum til den grønlandske landskasse.

Øverste danske embedsmand på Thule

Forbindelsesofficeren fungerer som medlem af chefen for basens stab og er samtidig øverste danske embedsmand på Thule. Han fungerer også som afløser for den danske politimand på basen, når denne er på rejse i distriktet. Dette bijob giver sjældent anledning til problemer, men kan en gang imellem resultere i et udkald om natten, hvis der er optræk til ballade mellem nogle af de civile ansatte på basen. Så bliver først de amerikanske Security Forces



Det grønlandske flag hejses ved Knud Rasmussens sten – og Thulefjeldet.

ces tilkaldt. Hvis disse så konstaterer at der er danskere eller grønlændere indblandet, bliver den til enhver tid fungerende, danske politimand tilkaldt. Normalt kan situationen klares med lidt diplomati, men hvis folk er for berusede til at kunne tales til ro, kan der blive tale om »afkøling« i en celle hos Security Forces, hvor man

sikrer sig, at den pågældende bliver behandlet efter danske normer.

Kontrollere indrejse af udefra kommende

Forbindelsesofficeren har en række opgaver, hvor en af de vigtige er at holde øjne og ører åbne og rapportere regel-



Alle fotos fra FOTAB



Festligt lag, multietnisk

mæssigt til Grønlands Kommando og derfra videre til Forsvarskommandoen, hvis der foregår noget af interesse for danske myndigheder. Det kræver deltagelse i megen mødevirksomhed. Det er derfor vigtigt at man taler og skriver et flydende (amerikansk) engelsk, så man – »inden spørgeperioden er ovre« – har uddraget essensen af hvad, der er gang i.

Det er også forbindelsesofficerens opgave at kontrollere indrejse af udefra kommende. Der kommer en del besøgende til basen – blandt andre danske og udenlandske videnskabsmænd. Thule området er et interessant sted i mange sammenhænge.

Thule Air Base eller Pituffik, som er områdets grønlandske stednavn, ligger som en enklave i Qaanaaq kommune, der er Grønlands nordligste kommune. Den har under 1000 indbyggere, idet basens personale ikke tæller med, da basen jo er uden for den kommunale inddeling. Qaanaaq kommune dækker et område større end Danmark

Intern trafik i Qaanaaq kommune foregår med en Bell 212 helikopter, som er stationeret på Thule, hvilket medfører en del transitpassagerer til Savissivik, som er en bygd i den nordlige ende af Melvillebugten i omtrent samme afstand (3 kvarters flyvning) fra Thule Air Base mod syd, som Qaanaaq ligger mod nord. Indtil 1. september 2001 var der ugentlig beflyvning med en BOEING 757 fra Air Greenland og passagerer til Qaanaaq området måtte i et vist omfang overnatte på basen, da helikopterens kapacitet kun var til 9 passagerer ad gangen.

I forbindelse med indvielsen af lufthavnen i Qaanaaq blev beflyvningsmønstreret,

så man nu med civil fly kun kan komme til Thule via Qaanaaq med DASH-7 fra Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) via Ilullissat (Jakobshavn), hvor man overnatter og så næste morgen flyver videre til Qaanaaq. Der skifter man over til Bell 212 helikopteren og flyver ind til Pituffik. Det er en bekostelig affære at flyve til Pituffik fra København, hvis man flyver via Qaanaaq, idet en enkeltbillet koster omkring kr. 13.000.

Lidt diplomatisk fornemmelse

Forbindelsesofficeren har, som en af sine opgaver, pligt til at opretholde et godt forhold til beboerne og de kommunale myndigheder i Qaanaaq kommune. Det kræver sommetider en del diplomatisk fornemmelse for, hvordan man optræder over for de transitpassagerer, som passerer basen og ikke har den helt store forståelse for optræden på militært område.

Om sommeren opholder en del sejlene fangere og deres familier sig på Dundas halvøen i nogle dage, medens de driver fangst i Wolstenholme fjorden. I det tidlige forår kommer de desuden med hundeslæde til Dundas, hvor et par af de tomme bygninger er indrettet som fangerhytter med køjepladser og varmeovne. En oprydningekampagne i efteråret 2000 supplerede udstyret med tørklosetter, og der er opstillet en renovationscontainer ved hytterne, som nu fremtræder pæne og ryddelige til glæde for alle.

»Armed Forces Day«

I forbindelse med det årlige arrangement »Armed Forces Day« er der i reglen lukket op for flere hytter til brug ved overnatning, idet arrangementet er meget populært – og det på trods af en tre dages rejse med hundeslæde fra de beboede steder i kommunen – op til 20 slæder.

Selve arrangementet er en festlig begivenhed med hundeslædeløb og Muckluk-hockey, tovtrækning, æggeløb og en række andre fornøjelser, som afvikles på isen



Dækket bord – madkulturer forener.



Party-party for alle (man lytter til det lokale rock-band)

i North Star Bay. Arrangementet planlægges i samarbejde med skoleinspektøren i Qaanaaq og foregår i reglen Påskelørdag. Børnene skulle nødig forsømme skolen i alt for mange dage for at deltage.

Præmien i hundeslædeløbet er en riffel til vinderen og en kikkert til no. 2 og 3, så der er stor interesse for at deltage. Til gengæld er der så lodtrækning på basen om at være passager på de deltagende slæder under løbet. Man skal være godt klædt på, for der kan sagtens være 20 graders frost eller koldere på dagen.

Dagen slutter med fælles spising for både basens personale og de udefra kommende fangerfamilier.

Daglig kommunikation med Station Nord

Forbindelsesofficeren er med ved modtagelse af højtstående amerikanske besøgende og er med til at informere dem under besøget på Thule. Han sørger endvidere for at tilrettelægge besøg for danske og grønlandske besøgende ministre og embedsmænd med flere.

En tilbagevendende begivenhed er besøg af Forsvarsakademiet, hvor de studerende på VUT-II får en orientering om de opgaver, der varetages af Thule Air Base.

Sammen med sine hjælpere sørger han for støtte til besøgende danske militære enheder, det være sig fly eller skibe. Skibene kommer regelmæssigt en gang om året, medens de fly der kommer fra flyvevåbnet udviser et mere uregelmæssigt mønster. Der er daglig kommunikation med folkene på Station Nord, og under ekspedition SIRIUS 2000 var der daglig kommunikation med deltagerne i ekspeditionen og videre ekspedition af de informationer, der skulle hjem til TV2.

»Operation Julemand«

Hvert år op mod jul gennemføres arrangementet »Operation Julemand«, som det har været siden 1959. Dette arrangement blev oprindelig etableret for at sørge for julegaver til børnene i Qaanaaq området. Det sker stadig, men der har gennem årene været et overskud ved arrangementet, som ud over køb af gaver er gået til velgørende formål i USA og i Danmark.

I 2001 besluttede styrekomiteen, at overskuddet skulle gå til et værested for børn i Qaanaaq. Et sådant er under opbygning. Det blev sat i gang, da Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik og medlemmerne af SIRIUS 2000 ekspeditionen konstaterede et behov herfor under deres ophold i Qaanaaq. Forbindelsesofficer kunne da overrække 11.000 dollars til Kronprinsen, der er protektor for RED BARNET – til brug for projektet.

Igen i år 2002 har styrekomiteen besluttet, at overskuddet skal gå til formål i Qaanaaq gennem RED BARNET.

Ingen classeskel i TEAM THULE

Der er ingen classeskel i Pituffik, idet der fra både amerikansk, dansk og grønlandsk side lægges stor vægt på, at vi fungerer som TEAM THULE. Der er da nogle ting, hvor ikke alle kan være med, blandt andet af pladmæssige årsager. Men når der er mulighed for det, er alle inviteret.

I juni hvert år fejres den grønlandske nationaldag med deltagelse af både grønlandere, danskere og amerikanere. På samme måde fejres 4. juli, som den amerikanske nationaldag og i september i år var alle inviteret med til GREENLAND CONTRACTORS 50 års jubilæum. 31. oktober var der besøg af et amerikansk show TOPS IN BLUE, hvor scenen var rigget til i en hangar, så alle kunne overvære showet. Det er en række dygtige og meget professionelle medlemmer af US Air Force, som turnerer verden rundt og optræder på amerikanske baser.

Derudover har der været besøg af en grønlandsk revy, hvilket var meget populært blandt de herboende grønlandere. Revyen var på grønlandsk, men en del af den mimiske optræden var så international, så både danske og amerikanske tilskuere også kunne have fornøjelse af forestillingen.

Der er generelt tale om, at man samarbejder på kryds og tværs – og også fester sammen uanset om man er amerikaner, dansker eller grønlander. Man respekteres for hvad man er og ikke hvilken nationalitet man har, men man skal gøre sig fortjent til respekten ved at passe godt på de opgaver, man nu en gang er sat til at varetage løsningen af. ■



Trommedanser

Operation KRONBORG

Sønderjyder I Hans Tyske Kejserslige Majestæts Yderst Hemmelige Tjeneste 1914-1918

af B.A. / PL
Peter M. A-V Tappe

Efter tabet af Sønderjylland i 1864 og indtil genforeningen af Nordslesvig og Danmark i 1920, måtte sønderjyderne »følge pligtens tunge bud«. Der skulle aftjenes tysk værnepligt, uanset om man var dansksindet eller ej. Dette forhold har på en vis måde været gældende for sydslesvigerne fra 1920 og frem til i dag. Bag ordene »pligtens tunge bud«, lå filosofien om at man som dansksindet burde gøre sin pligt overfor herbergsstaten, Det Tyske Rige, for at kunne gøre krav på kulturel og politisk udfoldelse – med ståsted i det danske. Kort sagt, »gør din pligt og kræve din ret«.

Derfor har dansksindede måttet kæmpe i tysk uniform i 1871, 1914 - 18, 1939 - 45. Første Verdenskrigs blodigste og mest langvarige kolonikampe blev ført i Tysk Østafrika, det nuværende Tanzania. Medens de fleste andre tyske kolonier forholdsvis hurtigt blev erobret, lykkedes det den tyske General Paul von Lettow-Vorbeck, Karen Blixens gode ven, at holde krigen gående lige til dagen efter Våbenstilstanden 11. november 1918.

I 1917 blev General Paul von Lettow-Vor-



GL Poul v. Lettow-Vorbeck

beck drevet ud af Tysk Østafrika. Han tog flugten ind i Portugisisk Østafrika (Mozambique), hvorfra han senere vendte tilbage til den tyske koloni og fortsatte ind i Nord Rhodesia (Zimbabwe). Her fik han

underretning om Våbenstilstanden i Abercorn, syd for Tanganjika Søen.

Han opnåede på trods af sit enestående dygtige forsvar ikke at redde kolonien, men det lykkedes ham i alle krigsårene at binde store britiske troppstyrker og tilføje dem store tab.

Iblandt de 3000 hvide soldater og befalingsmænd, som, støttet af tyske askarier (indfødte sorte tyske soldater), kæmpede i Tysk Østafrika, var der ikke mindre end hundrede sønderjyder – et forbløffende stort tal i forhold til den hjemlige landsdels størrelse. Dansk var under hele I Verdenskrig et ofte hørt sprog i de kæmpende tyske koloniafdelinger, og den østafrikanske krigsskueplads er sikkert den, hvor der har været flest dansktalende sønderjyder, i forhold til de kæmpende afdelingers størrelse.

Baggrunden for sønderjydernes tilstedeværelse der, skal søges i en yderst hemmelig hjælpeekspedition, som udgik fra Wilhelmshaven i 1915.

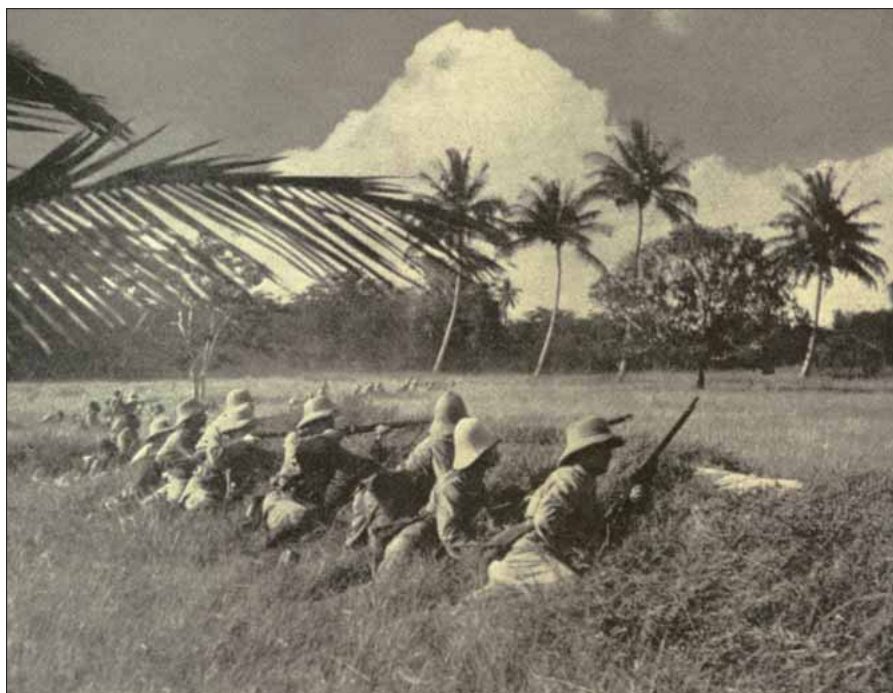
Historien, som skal beskrives her, er så vidt man kan konstatere ganske sandfærdig. Detaljerne er nedfældet af et øjenvidne, smed Nis Kock fra Sønderborg. Optegnelserne befinder sig nu på Landsarkivet i Aabenraa.

Da I Verdenskrig brød ud i august 1914, samlede man alt mobiliserbart personel på kasernerne i Det Tyske Kejserrige. Vor mand Nis Kock havde aftjent sin værnepligt ved Den Kejserslige Tyske Marine, og mødte på marinekasernen i Kiel. Krigens første måneder gik med eksercits, våbenlære, undervisning i sømandskab og genopfriskning af det man lærte i rekruttiden. Tonen på kasernen var særdeles kontant, man var vel soldat i Hans Kejserslige Majestæt Wilhelm II's fornemmeste og mest værdsatte værn. Som marinesoldat blev man trænet hårdt. Belønningen var, at man fik set verden. For eksempel var der mulighed for at se de fjerneste dele af det Tyske Kejserrige, kolonierne Tsing Tao (på kysten ved det Kinesiske Hav), Tysk Ny Guinea, Marshall Øerne, Bismarck Arkipelaget, Tysk Samoa (i Stillehavet), Tysk Østafrika, Tysk Sydvestafrika (Namibia), Togo og Kamerun.

Marinens blå uniform var adgangsgivende til de allerhøjeste kredse i samfundet;



Gouverneur v. Schnee og hustru på banegården i Moschi i Tysk Østafrika (Tanzania) 1914, der mobiliseres



Tysk askari feltkompagni i stilling ved Tanga, Tysk Østafrika 1914

»Er ist kein Mensch, er ist kein Tier, er ist Marineoffizier« – »Beim Leutnant zur See fängt der Mensch erst an« – er blot småprøver på mange talemåder fra denne tid.

En novemberdag i 1914 stod så Nis Kock til middagsappel på kasernepladsen i Kiel. En fremmed officer stod ved siden af vagthavende, som kommanderer: »De, som kan tale dansk, træd frem!« I alt trådte 5 mand frem fra geleddet. Den fremmede kejserlige tyske marineofficer henvendte sig derpå til disse mænd på dansk; De er udtaget til en særlig tjeneste og må holde dem rede til at rejse med kortest mulige varsel. De vil nu få anvist en særlig stue på kaserne, hvor de kan bo sammen.

I de følgende dage dukkede der flere dansktalende marinesoldater op på stue 88 på marinekasernen i Kiel. Sproget på stue 88 var dansk, og matroserne kaldte sig spøgefuldt Sprogforeningen af 88. Tiden fra november til januar blev tilbragt med rengøring og kortspil. Befalingsmændene behandlede matroserne på stue 88, som personel der havde krav på særlige vilkår.

I begyndelsen af februar sendtes de dansktalende marinere til Wilhelmshafen. Man indkvarterede matroserne på værftsdivisionens kaserne, hvor der i forvejen var indkvarteret sønderjyske marinere. I de følgende dage stødte endnu flere til og nogle dage senere fulgtes hele flokken til et hotel i byen hvor de igen mødte den mystiske tyske officer som talte dansk. Han præsenterede sig som Oberleutnant Christiansen fra øen Föhr (på dansk Før) i Vadehavet. Han meddelte at man skulle bruge personel til en yderst hemmelig mission,

som ville vare 6 måneder, eller som han udtrykte det »til krigen er forbi«. Han forklarede så mændene, at de nu udgjorde besætningen på en handelsdamper, hvor han var kaptajn, og at samme damper lå nede på værftet. De blev straks beordret om bord.

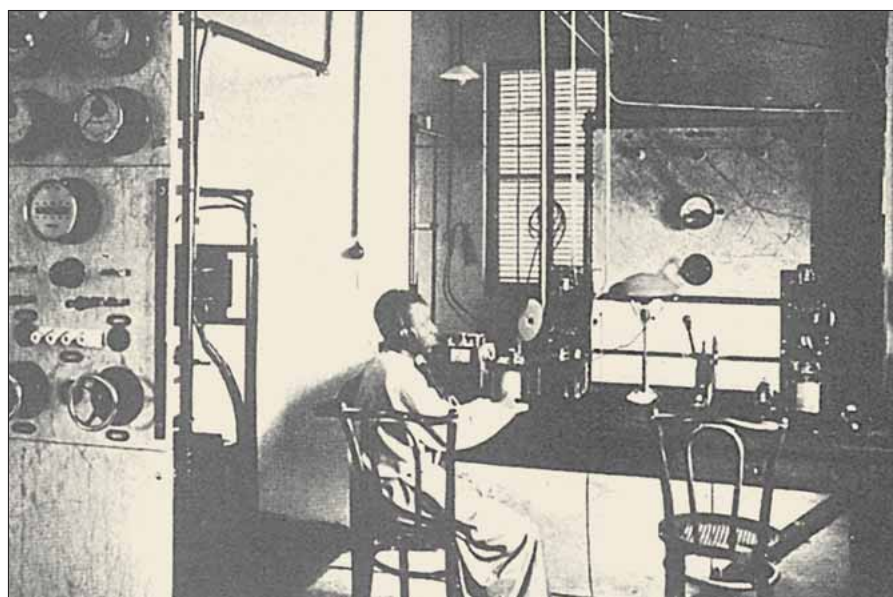
Skibet på værftet hed oprindeligt S/S RUBENS og var britisk. Det var blevet opbragt af den Kejserlige Marine. Skibet var rigget til som »SP A« (Sperrbrecher A = Blokadebryder A). En stor mængde håndværkere var ved at afslutte ombygningen af kommandobroen. En stor last brædder var surret fast på dækket og den 17. februar var skibet klar til at sejle.

Ud på eftermiddagen den 18. februar, mørket var ved at sænke sig, ankom kaptajnen sammen med havnekaptajnen, som var ansvarlig for minespærringerne ud for havnen. Havnekaptajnen ville selv føre skibet sikkert forbi minespærringerne og ud i Nordsøen. Da skibet ved midnatstid var lodset sikkert gennem minespærringerne, sejlede havnekaptajnen tilbage Wilhelmshafen i en motorbåd medbringende mandskabets marineuniformer, der var blevet udskiftet med civilt tøj.

Det første Nis Kock og hans kammerater bemærkede, da de stak hænderne i lommerne på deres nye civile tøj, var en dansk søfartsbog. Søfartsbøgerne var forsynet med alle officielle påtegninger. En anden ting de bemærkede, var at de blev ledsaget af en ubåd, U 6. På højde med øerne Sild og Rømø beordrede kaptajnen dele af overbygningen fjernet og smidt på fyrpladsen.

Ved daggry opdagede besætningen at skibet nu førte navnet KRONBORG, og at Dannebrog var sat på flagspillet. Det vakte også nogen undren, at de officielle portrætter af Kong Christian X og Dronning Alexandrine nu hang i messen. U 6 eskorterede ikke længere skibet. Hvad besætningen ikke vidste var, at det fartøj de befandt sig på, RUBENS, havde et søsterskib, KRONBORG, som søsterskibet hed, sejlede for et dansk rederi og lå i dok i København på dette tidspunkt. Man skulle forklædt som søsteren gennembryde den britiske blokade, og søge ud i det åbne Atlanterhav.

I løbet af de næste to døgn skulle besætningen opdage flere hemmeligheder. En skjult trappe bag et panel i messen førte ned under kullasten. Her var der indrettet en radiostation. Skibet var lastet med artilleri.



Datidigt telegrafkontor i Dar Es Salaam 1914

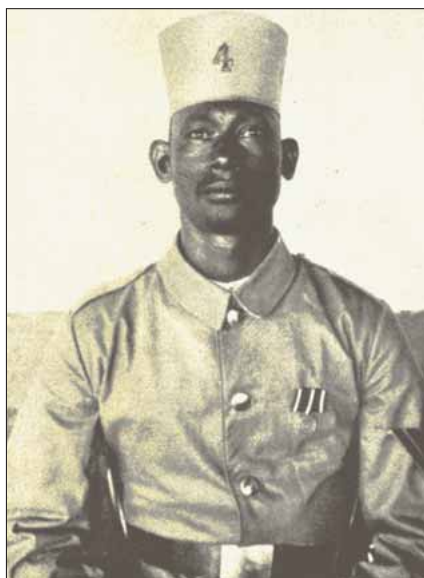
lerigranater, geværer, geværammunition, sanitetsmateriel, medicin, tropeuniformer og 3000 tons kul. Kaptajnen indviede om-sider besætningen i operationsplanen. Be-stemmelsesstedet for alle disse forsynin-ger var Rufijiflodens munding på kysten af Tysk Østafrika. I Rufijiflodens delta lå den lette krydser Königsberg og ventede på forsyninger.

Efter at have udholdt hårdt vejr under det meste af turen nord om Island, lykkedes det »KRONBORG« at snige sig ubemærket gennem den britiske blokade. Under fredeligere former forlagde RUBENS, ali-as KRONBORG, langs Vestafrikas kyst, og nåede endelig frem til Østafrika. Britiske patruljefartøjer var et problem – det var umuligt at sejle uset ind i Rufijiflodens munding, som var spærret. Under forføl-gelse forlagde man til Mwansabugten læn-gere mod nord. Her fik kaptajn Christian-sen manøvreret sit fartøj ind i en bugt om-givet af mangrovesumpe. Forfølgende britiske fartøjer beskød og beskadigede »KRONBORG« kraftigt, men det lykke-des mandskabet at redde sig i land. Tyske indfødte soldater, khakiklædte askarier, kom mandskabet til undsætning ... M' bwana kommandeuri tuna kwenda ... wir geben Dir Feuerschutz ... De talte tysk blandet med swahili.

Det lykkedes at redde »Kronborgs« last. Dykkere fra den lette krydser Königs-berg blev sendt op til Mwansabugten med hundreder af indfødte bærere. Efter ugers hårdt arbejde kom lasten i land. Da alle forsyningerne var rensat og tørret, blev de fordelt på feltkompagnerne i hele kolonien. »KRONBORG« måtte opgives og mandskabet blev fordelt på enhederne i kolonien, således deltog danskerne i den lange guerillakrig under General Paul von Lettow-Vorbeck.

Det lykkedes endnu et skib at sejle forsyn-inger til Tysk Østafrika. Fragtskibet »Marie« under sønderjyden Kapitan zur See Sørensen havde held til at nå koloni-en og vende velholdent hjem. (Men det er en anden historie)

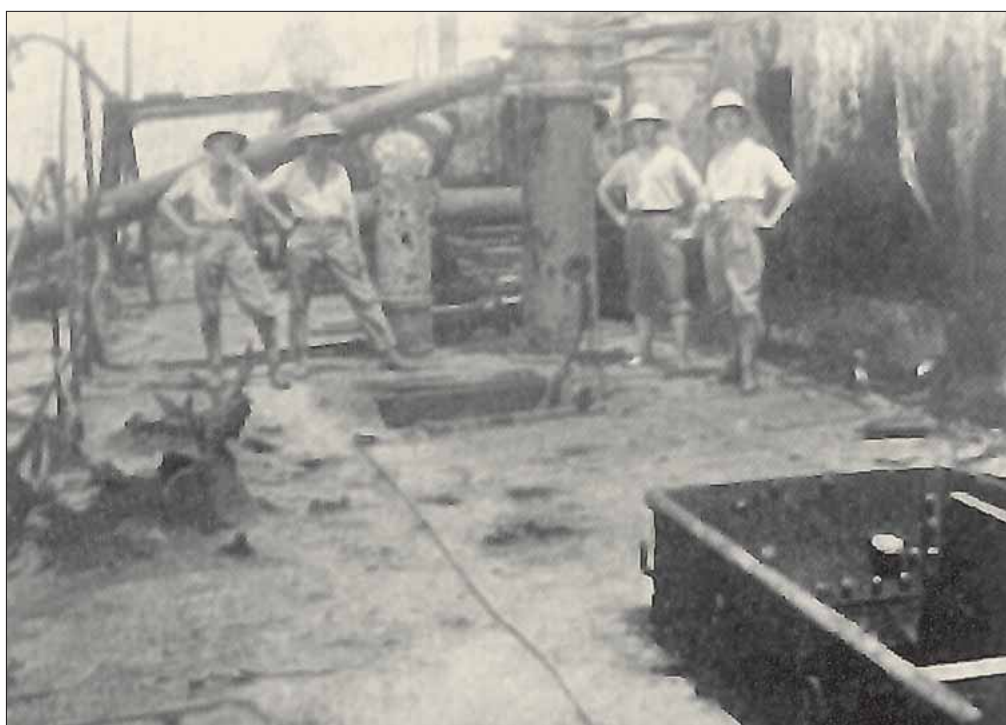
Den lette krydser Königsberg måtte opgi-ves i Rufijideltaets mangrovesumpe. Det var Nis Kocks fortjeneste, at Königsbergs kanoner blev sat på hjul, og indtil krigens slutning blev brugt som feltartilleri. En af disse kanoner står den dag i dag, påmon-teret Nis Kocks lavet, som krigsmonument midt i Tanzanias hovedstad Dar-es-salaam. Mange af sønderjyderne faldt i kolonien,



Tysk underofficer 1914



S/S KRONBORG (RUBENS)



SMS KÖNIGSBERG skilles ad til genbrug i Rufijideltaet 1915

nogle kom i løbet af krigen i fangenskab og førtes til Indien af briterne. Nis Kock, som var blandt dem, som overgav sig ved Abercorn blev sat i fangelejr i Alexandria. De tilfangetagne sønderjyder fra kampag-nen blev løsladt fra det britiske fangen-skab i Ægypten og returneret til Sønder-jylland via Århus i 1919. De overlevende skulle ifølge International aftale være klar til at deltage i afstemningen om Sønder-jyllands tilhørsforhold i 1920.

Supplerende litteratur:
Sønderjyder Forsvarer Tysk Østafrika
1914-18
Chr. P. Christensen
Martins Forlag København 1937

Die Kapitäne Christiansen
Verlag E. G. Mittler & Sohn Berlin 1933

Deutsche Kolonialgeschichte
in Daten und Bildern
Graudenz / Schindler
Südwest verlag München 1984

Dronefører i div 33

Af oversergent Nikolaj B. Jacobsen

»MSF 2 her er SVÆRDFISKEN. Dit navigationslys er gået ud«

En sådan melding kan normalt ikke få en navigatørs blodtryk til at stige i væsentlig grad. Men lige netop i den pågældende, mørke efterårsnat var der ikke noget normalt ved minerydningsdronen MSF 2's situation.

Sammen med sit moderfartøj, SVÆRDFISKEN, var MSF 2 på eftersøgning i farvandet øst for Skagen. Opgaven var at lokalisere vraget af en fiskekutter, som nogle dage i forvejen var gået ned i området omkring »Bøje 1A« i »rute TANGO«. Nu er dette farvand jo ikke kendt for sin mangel på skibstrafik – og det følte da også som om den samlede skibstrafik til og fra Østersøen havde valgt at passere på dette særlige sted på netop som vi skulle være der. Yderligere havde alle de fiskefartøjer, der sejlede ind og ud af Skagen Havn åbenbart valgt at krydse trafikruten lige der, hvor MSF 2 havde opereret hele aftenen og det meste af dagen. Dette til trods havde vi om bord på MSF 2 undgået de helt farlige situationer ved flittig brug af den civile VHF kanal 16. Men nu da ministrygningslysene var gået ud var betingelserne værre. Og det næsten 100 meter lange kabel agten for dronen med side scan sonaren, værd et tocifret millionbeløb, svævende cirka 11 meter over havbunden, gjorde at jeg nu godt kunne mærke pulsen. Præmien for at få det kabel i nærkontakt med et fisketrawl eller en skibsskrue er ikke af de positive.

Mens en af dronegasterne stod med hovedet inde i et el-skab for at løse problemet med navigationslysene, følte jeg en indædt trang til at tænde en cigaret og reflektere lidt over den nye situation. Vi skal holde en minimumsfart på 5 knob. Kommer side scan sonarens fremdrift gennem vandet under 3 knob, så synker den. Dertil kommer, at eventuelle drej foretages i 30 graders trin – for ikke at sejle ind i kablet. Efter en kort, men intensiv eftersøgning, lykkes det at finde lidt »ledig plads« på radarskærmen, hvor vi havde mulighed for at holde den gående, medens der arbejdedes på at løse de tekniske problemer.

Kystskipper

Det var ikke ligefrem sådanne billeder jeg havde haft i hovedet, da jeg 1½ år tidligere havde bladret »beffen« (Søværnets ugentlige personelbefaling, Red.) igennem i noget fredeligere omgivelser i messen på inspektionsskibet VÆDDEREN.

Over en kop kaffe stødte jeg dengang på et opslag om uddannelse til »kystskipper med henblik på tjeneste som dronefører i Division 33«.

Jeg havde på daværende tidspunkt ikke det fjerneste begreb om, hvad det vil sige at være dronefører. Ej heller havde jeg nogen ide om, hvad de fik tiden til at gå med dernede i MCM-divisionen under 3. Eskadre. Men jeg var ved at løbe sur i den evige kamp mod løberust i Nordatlanten, og følte at det var tid til luftforandring. Så jeg satte mig gladelig til at forfatte en ansøgning.

Inden jeg havde set mig om, lå der en rejseordre i posten – at møde ved Skagen Skipperskole med henblik på gennemgang af uddannelsen til kystskipper.

Kystskipperuddannelsen er en udelukkende civil uddannelse med en varighed på 5 måneder. Den munder ud i en eksamen og giver et civilt sønæringsbevis, såfremt man har den af søfartsstyrelsen godkendte, civile sejltid.

Sønæringsbeviset giver ret til at føre skibe op 500 Brt. i begrænset fartområde. Undervisningen er modulopdelt, dels som klasseundervisning og dels som kurser ude i byen. I forløbet får man prøvet sine færdigheder af som navigatør ude i det elektroniske hav på Dansk Maritimt Institut i Lyngby ved København.

Modulopdeling bryder den monotone rytme, som et uddannelsesforløb på 5 måneder ellers let kommer til at bære præg af, og man når ikke at blive træt af klasseundervisningsformen. Den forholdsvis korte og komprimerede uddannelse giver en den viden og de færdigheder indenfor skibs-

teknik, meteorologi og søret med flere, som bevirker at man kan gøre sig realistiske forhåbninger om at kunne gebærde sig ud til havs og føre sit skib og besætning sikkert i havn.

Det skal for en god ordens skyld indskydes, at det uddannelsesforløb jeg gennemgik i DIV 33 nu er erstattet med et mere gradueret uddannelsesforløb.

5 måneder senere efter veloverstået eksamen, følte jeg mig godt rustet til for alvor at begynde at lære. For ligesom med så meget andet, er der et stykke vej fra teori til praksis. Og man lærer ikke at føre skib bag et skrivebord – søkort at forstå!

DIV 33 MCM

Som nybagt havpilot stadig med tavlekridt i håndfladerne, troppede jeg så, ildsprudende, op hos DIV 33 i Korsør. Jeg havde nok været lidt naiv, hvis jeg havde troet, at søværnet sådan uden videre, ville udnævne mig til dronefører og kaste en minerydningsdrone på 130 tons dødvægt – til mange millioner kroner – i nakken på mig. Det blev da også hurtigt klart for mig, at der stadig lå et stykke vej – og god portion arbejde – foran, før jeg kunne få hånd på eget ror.

Funktionsuddannelsen i DIV 33 består i høj grad af oplæring ved en fungerende dronefører. Dronerne og det dertil hørende MCM-system er stadig så relativt nyt, at der ikke eksisterer noget decideret kursusforløb.

Andet delmål for denne del af min uddannelse skulle gennemgås før den endelige udcheckning som dronefører til selvstændig sejlsads og side scan sonar operation



Minerydningsdronen MSF 2



Side scan sonar billede af et vrage fundet under operation i Middelhavet

var i hænde indeholdt en maskinteknisk del og en navigatorisk del.

En minerydningsdrone er et forholdsvis kompliceret stykke mekanik for en tidligere dæksbefalingsmand – og som fører er det ikke ubetydeligt, hvad der ligger under dørkbrædderne og ikke helt ligegyldigt, hvad der sker når man rykker i håndtagene.

En drone indeholder det samme virvar af maskintekniske installationer som enhver anden af søværnets enheder – dimensionerne er bare lidt mindre. Dertil kommer et avanceret MCM-system, som er et helt kapitel for sig. Det tekniske bliver absolut ikke mindre kompliceret af, at såvel drone som MCM-system skal kunne fjernbetjenes fra moderenheden, således dronen kan operere ubemandet.

Efter nogle måneder på jobbet, så det tekniske virvar mere overskueligt ud. Men selv nu, som udchecket dronefører, kan det stadig undre én, hvordan i alverden alt navigationslysene sådan uden videre kan forsvinde.

Navigatorisk set er der meget lidt forskel på en drone og en Standard Flex-300 enhed – den eneste umiddelbare forskel er, at man normalt kan komme lidt tættere på land, før man sidder fast.

Den endelige udcheckning til selvstændig sejlads og side scan sonar operation forestår skibschefen. Udcheckning er høj grad lig den kendte chefprøve, blot med en ikke uvæsentlig MCM-del. Min endelige udcheckning fandt sted 5 måneder efter jeg var mødt i divisionen, under en MCM FORNORTH-deployering i udenlandsk farvand. De danske minerydningsenheder deltager som bekendt, i kraft af sin IRF-status, med jævne mellemrum i den stående NATO minerydningsstyrke.

En dronefører i DIV 33

Men hvad laver en dronefører? Det er lige ved, at det er lettere at svare på, hvad en dronefører ikke laver! Jobbets mangfoldighed er legio. Men det er i høj grad også det, der gør det så spændende og udfordrende. Man er KI'er, KU'er, TKO og Chef på én gang. Det kan selvfølgelig sammenfattes til, at jobbet består i at holde såvel drone som MCM-system i et så højt operativt niveau, at enheden kan opfylde sine beredskabsforpligtelser. Indenfor denne ramme er der utroligt stor frihed – og dermed også store krav til droneførernes selvstændighed og ansvarsfølelse. En MCM-enhed er efter min mening generelt et spændende sted at gøre tjeneste. Det være sig lige fra messegast til chef i kraft af den brede vifte af opgaver der er tildelt.

Lige fra at lokalisere nedstyrtede flyvrage til minerydningsoperationer i de baltiske lande.

Personligt finder jeg det meget udfordrende at arbejde med et MCM-system, der stadig er under udvikling. Et MCM-system og en måde at »hunte« miner, som i verdenssammenhæng er unikt, og som tillige har vist sig at være uhyre effektivt. Det kan også andet end at finde miner på havbunden. Lidt længere ude i fremtiden lægger arbejdet med at integrere en minestrykningskapacitet, muligvis med anskaffelse af endnu større droner.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det til tider kræver nogle solide søben at være en del af en dronebesætning. Med et oprejende moment som en babykop, kan dronerne være ganske livlige. Blandt andet derfor er der implementeret et mere gradueret uddannelsesforløb for droneførere, herunder en assisterende dro-

neføreruddannelse ved Søværnets Sergeant- og Reserveofficersskole, således at der skabes mulighed for at afprøve jobbet før man gennemgår de mere omfattende uddannelser.

Fordi MCM-enhederne har vist sig særdeles effektive til at lokalisere andet end miner på havbunden, forekommer der med jævne mellemrum sejlads udenfor det planlagte sejladsprogram og ofte med forholdsvis kort varsel. Dette fordrer per definition en betydelig fleksibilitet hos det tjenestegørende personel.

Tilbage til den pågående virkelighed

Efter nogle minutters intensiv fejlfinding lykkedes det udbedre fejlen med en ny sikring – og fornyet blus på lanternerne – er MSF 2 igen klar til at kaste sig ind i kampen med den øvrige trafik om retten til pladsen i rute TANGO. Og om formiddagen den næste dag glider omridset af et vrage, der passer til beskrivelsen af den forliste fiskekutter, hen over sonarbilledet. Ovre på moderfartøjet SVÆRDFISKEN gør de sig klar til at foretage den afgørende visuelle identifikation ved at sende undervandsrobotten SUSANNE ned til vrage. På MSF 2 forbereder vi os på at bjærge side scan sonaren og planlægge sejladsen tilbage til Flådestation Korsør.

Nogle minutter senere er det bekræftet, at der er tale om det rigtige vrage og dermed er opgaven løst for SVÆRDFISKEN og dens drone MSF 2. Foran os ligger nu 14 timers forlægning til Korsør og derefter et par uger med klargøring til tre ugers minerydningsoperation i farvandet ud for Tallinn i Estland. ■

Flådens Friske Flexer

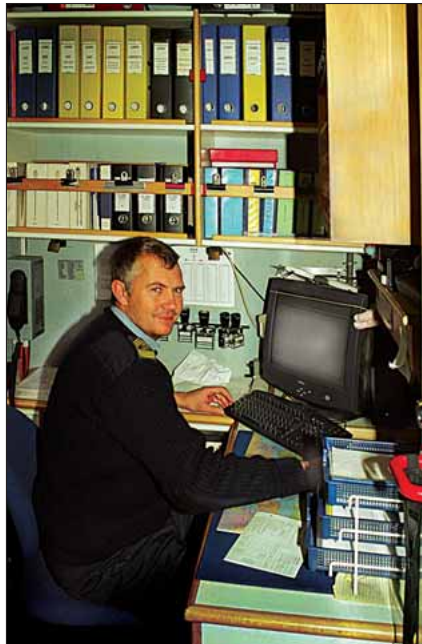
Journalist Helle Kolding, der normalt deltager i Søværnets pressecentre under større øvelser, tog med LAXEN i et døgn for dels at følge dagligdagen og dels se skibets fleksibilitet i praksis til søs

Det er ikke uden grund at det hedder et Standard Flex-fartøj.

Denne grå og tågefyldte morgenstund i Korsør, er der travlt på P553 LAXEN. I går var skibet et minerydningsfartøj, der blev brugt til farvandsovervågning i Storbælt og Kattegat, men i dag skal det tjene som miljøskib og være klar til at inddæmme en olieplø ude midt på havet indenfor ganske kort tid.

– Sådan er vilkårene og vi skal klare disse funktioner indenfor ganske få timer, fortæller kaptajnøjntant Ove Mortensen, chef på LAXEN, der dog ikke lægger skjul på at minerydningsfunktionen nok er det, der personligt står hans hjerte nærmest.

– Men søværnet må forberede sig på nye opgaver og mange forskelligartede opga-



Banjermesteren arbejder

ver, hvor miljøovervågning og eksempelvis olieforureningsbekæmpelse ikke bliver en af de mindste, tilføjer han.

Mandskabet bakser med materiellet ude på agterdækket. Der skal fjernes gummi-båd og ræling for at give plads til den store tromle med de tre gange hundrede meter spærreflåde. Den, der i givet fald skal inddæmme en olieplø, så den ikke når ind mod kysten før et andet miljøskib med lastrum og pumper kan nå frem og suge den forurenende olie op.

Søværnet råder over 14 fartøjer af Standard Flex-typen, under betegnelsen FLYVEFISKEN-klassen, og de har alle hver deres daglige funktioner. Men samtidig kan de også alle sammen med kort varsel vise deres fleksibilitet ved at blive omdannet til andre funktioner, det være sig patruljefartøj, kampskib, minerydningsfartøj, minelægger, eskortefartøj eller miljøskib.

– Selvom vi nu sejler ud for at kunne lægge en flydespærring, så er vi stadig klar til at påtage os andre opgaver undervejs såsom overvågning eller søredning, hvis der skulle opstå behov for vores assistance, forklarer Ove Mortensen.

Selvom funktionerne ændres, så er besætningen stadig den samme. På LAXEN er der i alt 29 mænd og kvinder, når alle er mønstret og det gælder officerer, befalingsmænd, konstabler, menige og værnepligtige. Hver har deres faste opgaver ombord.

Denne grå morgen får de et ekstra besæt-

ningsmedlem om bord. En journalist, der skal prøve livet til søs i et døgn tid og straks bliver indrulleret med skibsnummer 401 og får at vide, hvor hun skal møde i tilfælde af havari, brand eller andet alvorligt. Sikkerhedsudstyret er det næste, der gennemgås og så er hun ellers klar til de næste 24 timer. Vel forsynet med søsygepiller og viden om hvor eventuelt søsygeplaster befinder sig, kan hun lige placere sin bagage i det tildelte værelse, der på søen hedder et lukaf.

– Vi har valgt banjermesterens lukaf til dig, fordi det ligger i bunden af skibet. Her vipper det ikke så meget som i de øverste lukafer, lyder det med et stort smil fra chefen.

Komforten er fin nok, der er både bad og toilet og skrivebord og en bred køje med seler, så man kan binde sig fast, hvis det skulle blive nødvendigt. Så er der ellers



Kokken hekser

dømt skafning. Og har man set den gamle danske film »Martha«, – og det har man, hvis man nogensinde har sejlet før, så ved man også, at maden betyder en del for danske søfolk. Søværnets raske gutter – og gutinder ikke undtaget.

På LAXEN er det grilldag, og det betyder burgerboller med oksebøffer og ribbensteg som det lune, og velpyntet smørrebrød som »klemmer«.

Brøtsjøsild er der dog vist ikke nogen af, man må »nøjes« med de marinerede. Først



Dæksarbejde på LAXEN



LAXEN samarbejder med et af Flyvevåbnets redningsfly

ud på eftermiddagen er alt endelig klapet og klart til sejladsen, og LAXEN støvner ud fra Korsør. Normalt har skibet hjemhavn i Frederikshavn sammen med resten af 3. Eskadre, men på grund af det ti-dages togt skibet er i gang med, har man altså gjort stop i Korsør undervejs. Og med Storebæltsbroen som en imponerende port til verden derude, sætter LAXEN af sted med kursen ret nord.

LAXEN kan skyde en fart af 30 knob, men her og nu skyder den vel en 18-20 stykker og man vænner sig snart til bølgenes slag mod skroget og den jævne vuggen gennem vandet. For en landkrabbe kan det være forvirrende med alle de »ruller«, man har til søs, men i hvert fald øves først noget der hedder havariulle og siden brandrulle. Det foregår mestendels på dækket, og næppe er det overstået, før der skal øves med miljøberedskabet igen. Der skal lægges flydespærring, og det sker denne gang både hurtigt og effektivt agter, mens vagten på broen holder øje med farvandet og den lokale trafik, der denne dag er forholdsvis beskeden. Når ikke der ligefrem øves eller man er på SAR, er det faktisk kun vagten, der er fast beskæftiget på Broen. I kabyssen bakser kokken og koksmaten med aftensmaden, der allerede sender lovende dufte ud i gangene, og i mandskabsmessen kører en videofilm mens officersmessens Tv i øjeblikket er sporet ind på Danmarks Radio. Kaffe og colaer er obligatorisk i rigelige mængder.

– Det er også nu, at mange benytter lejligheden til et par timer på køjen. Det er med at få hvilet, mens man kan.

– Vi kan hurtigt få brug for vågne folk, forklarer Ove Mortensen. Selv har han en del signaler, der skal udfærdiges, og banjermesteren har travlt i sit kontor ved computeren med regnskaber og mandskabslistor.

Aftensens film på videoen bliver netop førnævnte »Martha«, som de fleste kun har

set 117 gange før, men som alligevel bliver flittigt kommenteret og grinet af. Og mens vagtholdet skifter og lysene dæmpes til det aftenrøde over hele LAXEN, kaster journalisten sig på køjen og slumrer ind til bølgenes evige skulpen.

Chefen sover dog ikke endnu. Der skal lige afleveres antenneudstyr og andet grej til radaren på Anholt. Endnu en opgave blandt mange undervejs. Radaren har haft problemer og LAXEN fik grejet med fra Korsør. I natten skifter kursen sydover mod Samsø. Morgenvækningen foregår over højtallerne med en alarm, der kan vække døde.

Så har man lige akkurat tyve minutter inden skafningen, morgenmaden, der byder på hjemmebakte boller og blødkogte landæg. I dag skal LAXEN så vise, hvad den allerhelst vil. Være en minerydder – også i hjemlige farvande.

– Der findes faktisk stadig et par tusinde miner i danske farvande, og det sker at de dukker op i fiskernes garn. Derfor har vi også en væsentlig opgave herhjemme med at rydde miner, forklarer chefen. Af andre steder LAXEN har sejlet og ryddet miner er den østlige Østersø ud for de baltiske randstater – og de tidligere østlande et stort og meget tæt mineret farvandsområde at slås med.

– Flere steder har man bare dumpet minerne i massevis, og nu kan vi så have besværet med at uskadeliggøre dem, men det er et vigtigt job, erkender chefen videre. For at klare disse opgaver bedst muligt, skal der øves hele tiden.

I dag er det dykkerne, der skal indøve de vigtige rutiner og den orangerøde gummibåd sættes i vandet klar til aktion. Med en motorkapacitet på 60 heste flyver den nærmest over bølgetoppene som et lavtgående missil, i tilpas afstand fra såvel kystlinje som LAXEN selv. Normalt vil fartøjets fjernstyrede drone, MSF'en være med ved en minesøgning, men ikke i dag, hvor dykkerne selv leverer »minen« i

form af en 10 kilo tung pakke TNT. Kattegat viser sig fra sin roligste side med et stålgråt vandspejl under den tågede grå morgenhimmel. Langt borte flakser en måge bort i horisonten og bag os ligger LAXENs gråblå silhuet som en lille prik. Der sprænges, brøler chefen, og så tælles der ned fra ti. Et knald af dimensioner vælder op fra havbunden, fulgt af brusende vand, småsten og en vandsøjle, der rækker mod himlen. Da den vælter tilbage mod havoverfladen følges den af ujævne bølger, der slår ivrigt mod gummibåden.

Så er der stille igen, bortset fra det tilfredse brøl fra bådens besætning. Well done – fristes man til at sige. Perfekt timet og tilrettelagt, og mens chefen og journalisten pænt sættes af igen på LAXEN, fortsætter dykkerne med deres oprydning og øvelse godt 13 meter under havoverfladen på bunden af Kattegat.

Alt sammen klaret på under en time. Og mens overlevelsesdragterne og redningsveste igen tages af og lægges på plads, fyldes havoverfladen med bedøvede småfisk.

– Det kan næsten ikke undgås efter en sprængning. Det er tit vi fisker nogle af dem op og bruger som madding, til senere fiskeri i havnen, fortæller Ove Mortensen.

I dag er der dog ikke tid til den slags, hvor LAXEN skal til Århus for at slutte trop med tre andre miljøskibe, der skal på opvisningsopgave for Folketingets Forsvarsudvalg i morgen.

– Men i aften skal der være lov til at slappe lidt af i havnen, lover chefen, der dog selv først lige skal et smut over og hilse på de øvrige fartøjschefer. – Og så klarer vi rengøringen i morgen tidlig, lyder det inden han forsvinder over dørken. Men da er besætningsmedlem 401 afmønstret. Rig på oplevelser og indtryk af et hverdagsdøgn til søs.

Helle Kolding

Søværnets Kommunikationskonkurrence 2002



Vinderholdet



Holdet på 3. pladsen



Holdet på 2. pladsen

I dagene 7. og 8. november 2002 afvikledes Søværnets Kommunikationskonkurrence 2002 ved UFS. I konkurrencen deltog 46 kommunikatorer (KU) fordelt på 12 hold fra 1., 2. og 3. eskadre, Søværnets Operative Kommando, Flådestation Korsør og UFS.

Kommunikationsbefalingsmænd fra de operative tjenestesteder assisterede med afvikling af den praktiske gennemførelse og Den mobile base, MOBA, stillede en radiovogn til rådighed.

Formålet

Konkurrencen har til formål at give Søværnets Operative Kommando et redskab til at kunne måle kommunikationspersonellets faglige standard og at stimulere personellets interesse for fagområdet. Hertil kan tilføjes, at deltagerne bliver trænet og øvet både om bord i deres enheder og ved UFS i tiden op til konkurrencen. Der er mulighed for alle til at få opdateret viden og færdigheder.

Sidst og ikke mindst giver dette arrangement korpsånden inden for denne specielle tjenestegren et årligt og værdifuldt løft – her hvor alt kommunikationspersonel i søværnet kan mødes og udveksle erfaringer og oplevelser. Det at kende hinanden har en stor social værdi og skærper lyst til at vise hinanden hvad man kan og så giver det færre fejl, når det hele brænder på.

Indholdet

Det er tilstræbt, at konkurrencens momenter ligner situationer, som operatørerne vil blive stillet over for i det daglige virke, men der bliver også fokuseret på de dele af kommunikationsgrunduddannelsen, som ikke ligefrem anvendes hver dag fx alternative kryptosystemer og telegrafi. Konkurrencen består af:

- En handleprøve, hvor holdet skal demonstrere færdigheder i korrekt brug af alle kommunikationsmetoder og alt kommunikations- og kryptomateriel. I prøven er indlagt overraskelsesmomenter.
- En anden handleprøve, hvor holdet skal demonstrere færdigheder i taktisk kommunikation afviklet på radiotelefonti og
- en teoretisk prøve, hvor holdet får stillet 20 spørgsmål i emner fra alle til rådighed værende kommunikationspublikationer.

Vinderne

Vinder af kommunikationskonkurrencen 2002 blev et hold fra

Søværnets Operative Kommando, nummer 2 blev et hold fra TRITON (i øvrigt vinderholdet fra 2001) og nummer 3 blev et hold fra 2. Eskadre.

Søværnets Operative Kommando har deltaget i kommunikationskonkurrencen mange gange og har tidligere opnået flotte placeringer, heraf mange andenpladser, hvor det har været meget tæt på at vinde. Det er første gang, at kommandoens hold kunne drage hjem til Århus med vandrepokalen. Herfra skal lyde et stort og velfortjent TILLYKKE.

Ved den afsluttende parade uddelte Chefen for UFS præmier og diplomer. Bagefter spiste alle, der havde haft noget med konkurrencen at gøre, skipperlab-skovs i Bræddehytten.

Udviklingstendensen vendt

Til slut skal det anføres, at konkurrencen viste, at kommunikationsstandarden, efter et par år med nedadgående tendens, nu er på vej op.

UFS

C-Flex

A New Generation of
Terma Naval C3I Systems



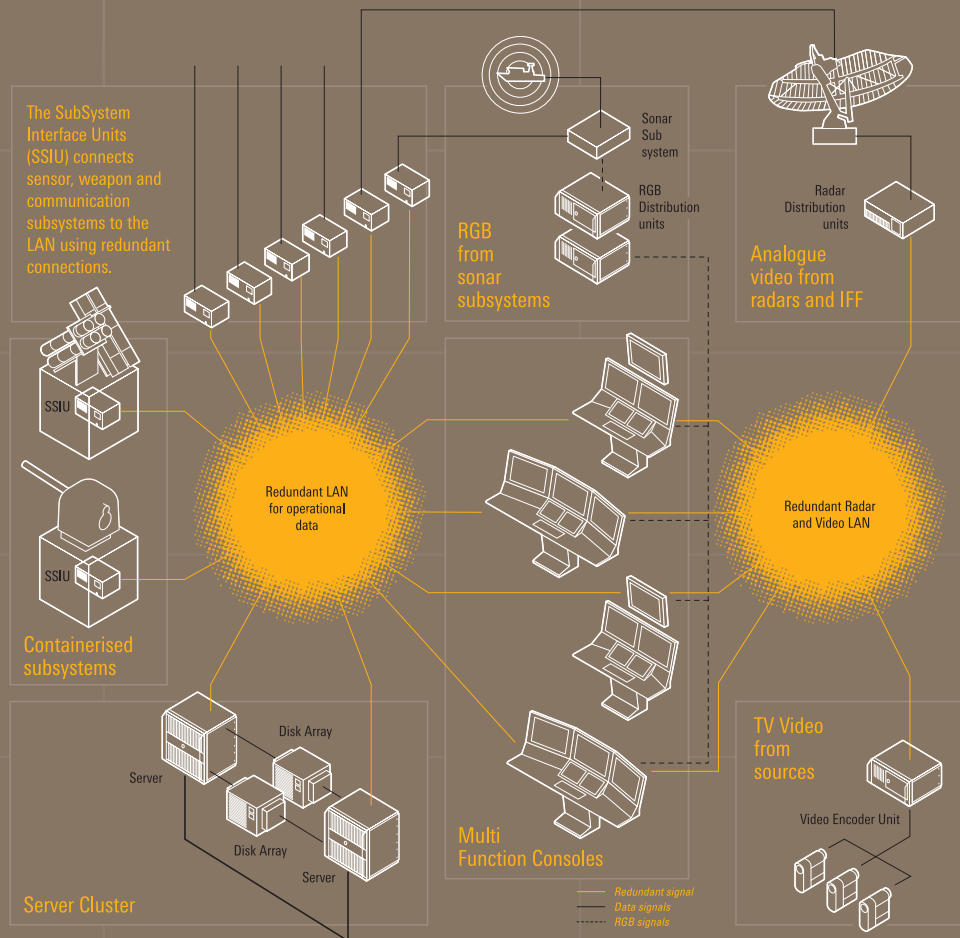
Total Sensor and
Weapon Integration

Maximum Commercial-
Off-the-Shelf Hardware

LAN Distributed TV
and Radar Video

Component-based
Software Architecture
providing:

- Configuration flexibility
- Reduced test requirements
- Reduced maintenance costs
- Open interface to third party software



The C-Flex concept allows for continuous upgrade of ships with new equipment without major costs and waiting time for a new software release. A concept designed for a continuous improvement of the technology rather than mid-life upgrades.