



Søværns- orientering



Nummer 3 . oktober 2004 . 34. årgang



Nyt fra Redaktøren

Alle organisationer ændrer sig, også Forsvaret.

Nærværende udgave af SØVÆRNSORIENTERING bringer - ud over de gode artikler, vi får tilsendt - også et par artikler med et aktuelt, historisk perspektiv. Fokus er denne gang på undervandsbåde og dykning med blandingsgas - dybdedykning. Med hensyn til det sidste er der set lidt tilbage på forgange tider, men også set lidt fremad på de perspektiver, der forhåbentlig vil kendetegne fremtidens dykkersystemer i Søværnet.

Det er jo ikke blot materiellet til Søværnet, der undergår store moderniseringer, men det er også organisationen, der ændrer sig med stor hast - for stor vil mange sikkert mene. Men det er nødvendigt, hvis vi skal følge med og fortsat kunne løse de pålagte opgaver på en så sikker måde, at Flåden og dens land-baserede etableringer kan være en attraktiv arbejdsplads for vore medarbejdere.

Søværnet mister med implementeringen af det kommende forlig en række kapaciteter, men vigtigere er, at vi får nye kapaciteter, der passer til fremtidens krav.

Søværnet er et meget gammelt foretagende med stolte traditioner og med erfaringer fra de sidste 1000 års færden på havet. Alt dette skal ikke glemmes, men læren udkrystalliseres og bringes med ind i den nye tid, hvor "plejer er mere død" end vanligt er - og det derfor er mere vigtigt end nogensinde at se fremad. De næste år vil ganske givet vise denne udvikling - og det vil blive afspejlet i de kommende numre af dette blad.

Sven Voxtorp

Indholdsfortegnelse

Besøg af Forsvarsministeren i SOK	3
Chefskifte på SÆLEN	4
SÆLEN i Hanstholm	7
2. Eskadres Efterårsseminar	10
SIKU på NIJU!	11
KNM HITRA atter i Danmark	13
Heliox dybdedykning i Søværnet	15
SWISS OPEN 2004	20
Combined Air Operations - Centre 1 fylder 10 år	21
Bog anmeldelse	22
Godt et år - et godt år i LINDORMEN	23
Sønderborg tog afsked med LOSSEN	25
Danmarks Undervandsbåde 1909-2005	26
Dansk Ubådsforening stiftet	27
Sænkningen af undervandsbåden HAVFRUEN 29. aug. 1943	28
Marinemaleren udstiller	31

Søværnsorientering

Bladet udgives af Søværnets Operative Kommando og dækker alle Søværnets kommandoer. Bladet udsendes siden 1993 til militært ansatte. Nuværende årgang er den 34.

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

Redaktion:

Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Orlogskaptajn Claus Holm Christensen,
Søværnets Operative Kommando

Redigering og layout: Redaktør Sven Voxtorp.
Telefon: 89 43 30 99 eller 23 71 35 72 (mobil)
Telefax: 89 43 31 41, E-mail: <lese@sov.dk>

Distribution: Kontorfuldmægtig Brit Kristjansson.
Telefon: 89 43 30 23

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere det indsendte materiale.

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

Tryk: Kannike Graphic A/S, Århus

ISSN 0907-5038, oplag: 8.000 eksemplarer

SVNORT kan også ses på: www.sok.dk

DEADLINE for næste nummer:

Torsdag 18. november 2004

Forsidebillede: Det Flexible Støtteskib ABSALON
på første prøvetur.

Foto: Forsvarets Fotoarkiv





Forsvarsministeren inspicerer skansevagtten fulgt af Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K.B. Jensen

Besøg af Forsvarsminister Søren Gade i Søværnets Operative Kommando

Fredag den 24. september 2004

Forsvarsminister Søren Gade blev ledsaget af Ministerens adjutant Kaptajn J.C. Alexa, kontorchef B.I. Bisserup, Hr. C. Stendahl og specialkonsulent N.C. Lorentzen alle fra Forsvarsministeriet. Programmet var delt i først et besøg ved Søværnets Operative Kommando i bunker I og II. Her blev ministeren orienteret om kommandoen og Søværnets nuværende organisation og opgavekompleks samt givet en rundvisning kommando og kontrolfaciliteterne i de to bunkere.

Det andet programpunkt bestod i et besøg ved fredshovedkvarteret, hvor der briefedes om fremtidens Søværn, herunder om den nye struktur og opgavekompleks, INTOPS, myndighedsopgaver / totalforsvar og Ny Værnepligtsuddannelse. Besøget afsluttedes med drøftelser på Chefen for Søværnets Operative Kommandos kontor.



Forsvarsministeren modtages af Stabschefen ved SOK, kommandør Pelle Cortes

Foto: J.O.R. Hansen, SOK

Chefen for Søværnets Operative Kommando med gæsterne Forsvarsminister Søren Gade og kontorchef B.I. Bisserup, på venstre fløj Stabschefen



Chefskifte på SÆLEN

Af premierløjtnant Martin Hjort, våbenofficer SÆLEN



I forbindelse med chefskifte på undervandsbåden SÆLEN blev der den 3. august 2004 holdt en parade på Flådestation Frederikshavn. Dette for at markere, at det rent faktisk er det sidste chefskifte i den danske undervandsbådseskadre.

Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy - manden, der skal føre SÆLEN gennem de sidste sejlads - er nyligt kommet hjem fra et 8 måneder langt chefkursus i Norge. Han overtog kommandoen fra kaptajnløjtnant Morten S. Vogelius. Ved paraden talte afgangende chef kaptajnløjtnant Morten S. Vogelius og takkede for en god og inspirerende tid ombord. Derefter blev chefstanderen skiftet. Tilgående chef sagde derefter: "Det er med stor glæde og samtidig med skuffelse jeg står her i dag.

Jeg er enormt glad for at kunne overtage kommandoen på SÆLEN og være med til at sætte kursen for SÆLENS fremtidige sejlads.

Det er samtidig en skuffelse, at SÆLEN og ubådsvåbenet ikke skal være en del af det fremtidige forsvar.

Ubådene nedlægges

Det politiske fravalg kan dog aldrig tage vores oplevelser, færdigheder, viden, omstillingsparathed og kompetencer om ubådssejlad fra os.

Det helt specielle sociale miljø og kammeratskab vi hver eneste dag oplever, når vi sejler, må vi gøre alt det vi kan for at videreføre på vores nye tjenestesteder.

En gang ubådsmand - altid ubådsmand.

Det er med stor ydmyghed og samtidig med stolthed, jeg står her i dag.

Jeg er ydmyg overfor opgaven, som jeg er blevet tildelt af Chefen for Søværnets Operative Kommando - Stillingen som

Tiltrædende chef, Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy taler til paraden

Alle fotos SÆLEN

Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy



chef for undervandsbåden SÆLEN.

Det at overtage kommando over SÆLEN indebærer at overtage ansvar for materiel, der repræsenterer store værdier. Ansvaret for en besætning, der til enhver tid skal vide, at jeg vil gøre mit yderste for, at de kan komme hjem igen. Jeg overtager ydmygt ansvaret over en af Søværnets mest potente og slagkraftige enheder til løsning af opgaver i såvel fred, som i krise og krig.

I dag er jeg stolt og tilfreds, fordi jeg kan overtage kom-

mandoen på SÆLEN efter at have gennemført og bestået ubådschefkursus i Norge. Et kursus, der udchecker mig til at kunne sejle SÆLEN. Kurset har været en konstant vekslen mellem pres, ekstreme oplevelser og enormt lærerige sejlads. Det glæder jeg mig til at bruge. Det vil være vores opgave til enhver tid og under alle tænkelige forhold at skabe rammer, der gør, at ubåden SÆLEN kan løse pålagte opgaver tilfredsstillende.

Dette indebærer, at alle til stighed skal have følgende for øje - og arbejde hen imod:

- at besætningen er vel motiveret og godt forberedt,
 - at alle har fornødne kundskaber og færdigheder og
 - at SÆLEN er i en teknisk god stand og ikke har forsyningsmæssige mangler.
- For at kunne sejle sikkert og kunne løse pålagte opgaver godt, skal der altid være en god "korsånd" i besætningen. Det er alles pligt at bidrage til og udvikle denne. Gennem en professionel tilgang til løsning af opgaver samt fokus på omgangstonen skal vi sikre opbygningen og udviklingen af den gode korsånd. Jeg forventer, at besætningen til enhver tid arbejder professionelt, engageret og motiveret for at løse pålag-

te opgaver. Derved kan den respekt, der står omkring ubådsvåbnet opretholdes og styrkes.

I og jeg skal de næste fire måneder sejle SÆLEN og løse de opgaver vi bliver pålagt. Samtidig skal vi alle have mest muligt udbytte af hver eneste øjeblik. Det skal være både sjovt og meningsfyldt at sejle med SÆLEN.

Jeg vil sætte målet - nogen vil sætte kurser i søkort, andre følge dem på deres vagter - nogen vil smøre maskineriet. Andre vil sørge for mad og drikke. Sammen vil vi alle bidrage til at nå målet.

Målet er at vise, at vi er de bedste til at sejle SÆLEN. Vi skal fortsætte helt til den sidste havnemanøvre som topprofessionelle og løse vore opgaver godt. Selv her til slut er "godt nok" langt fra godt. Husk det, når blyanten spidises eller kikkerten pudses.

Frem til kommandoen stryges på SÆLEN skal vi sejle et spændende program.

Vi skal færdiggøre systemkontrollen på SÆLEN.

Vi skal sejle med i den tysk - danske øvelse SEF i to uger.

Vi skal besøge SÆLENS adopti- onsby Hanstholm i september. Hanstholm kommune og marineforening glæder sig allerede.

Vi skal have en uges øvelse med danske og litauiske enheder.



Afgående chef kaptajnløjtnant Morten S. Vogelius og tiltrædende chef, Kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy

Tiltrædende chef taler til besætningen





Ja, jeg har den!

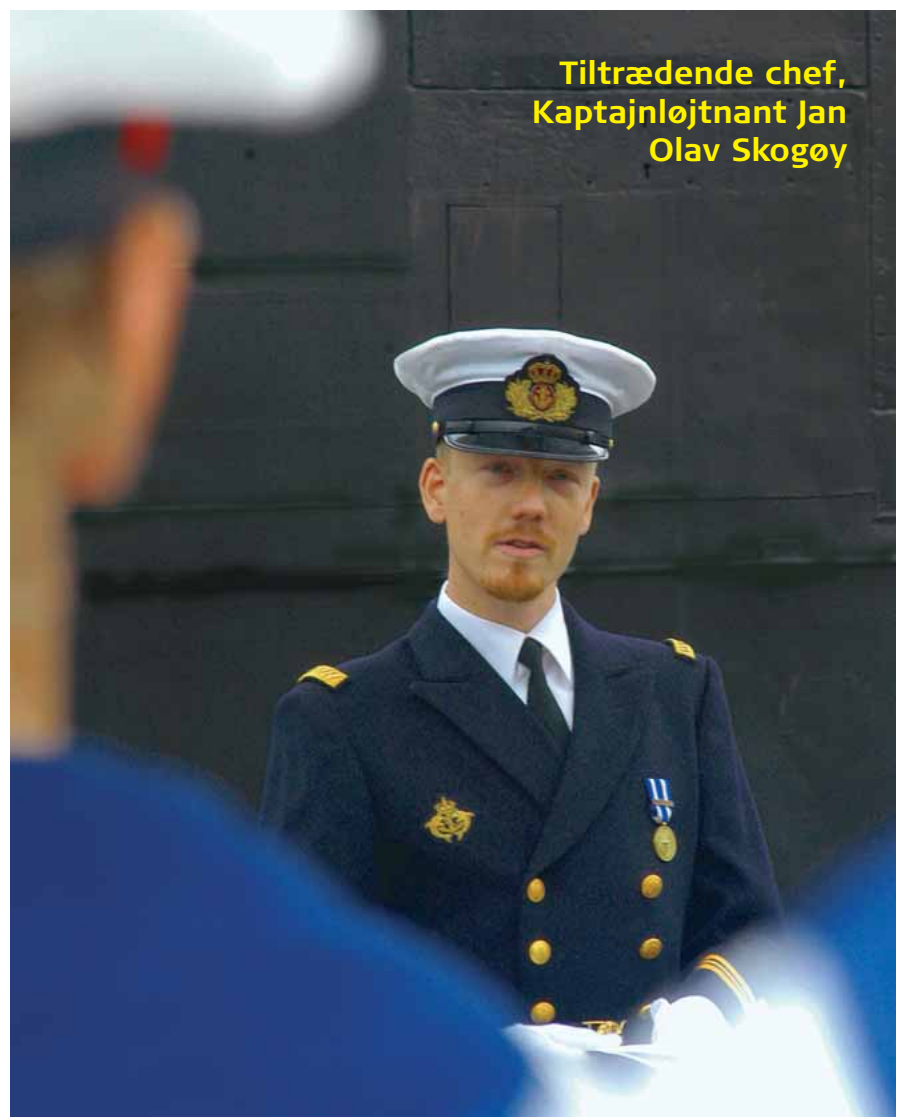


SÆLEN har besøg om bord

Og endelig skal vi deltage i efterårets store engelske øvelse nord og vest for Skotland i november måned.

Med ubådsvåbnets fremtid for øje forventer jeg, at der udvises loyalitet overfor løsning af pålagte opgaver på alle niveauer, således at vi sammen kan være med til at sikre delfinerne, ubådene og menneskene, der har stået bag i næsten 100 år, et ordentligt eftermæle. Med disse ord overtager jeg kommandoen over SÆLEN og ser frem til vore sejlads.

Afslutningsvis skal det siges, at vi i 5. Eskadre vil markere denne sidste tid på bedste vis og fortsætte i den specielle ånd, som har været kendetegnende for vores gren i Flåden.



SÆLEN i Hanstholm

Af SÆLENS besætning – med venlig hilsen

Der har gennem mange år været en tradition for adoption af Søværnets enheder. En tradition, igennem hvilken havnebyer rundt omkring i Danmark har mulighed for at knytte venskabsbånd med Søværnets skibe og deres skiftende besætninger. Det giver Søværnet mange muligheder for at kunne vise sig selv frem ude i lokalbefolkningerne.

For For SÆLENS vedkommende har disse besøg før i tiden været en årligt tilbagevendende begivenhed, som dog gennem den senere tid har været svære at gennemføre regelmæssigt på grund af udsendelse til Middelhavet og Den Persiske Golf. I september 2004 var muligheden der så igen og Under-

vandsbåden SÆLEN benyttede sig straks af chancen for at besøge sine "forældre" - Hanstholm kommune.

Hvileperiode fra øvelse med SEF

Besøget blev afviklet i forbindelse med SÆLENS deltagelse i den tyske øvelse SEF 2004,

som foregik i Skagerrak og Nordsøen. SÆLEN ankom således til Hanstholm fredag den 10. september 2004. (Se også omtale af denne øvelse i artiklen fra NIELS JUEL på side 11). Efter endt afrigning af båden og et kærkomment bad til bådens besætning var Hanstholm kommune vært ved



- sidste kig for Hanstholms borgere
Foto: Klaus Madsen

SÆLENS sidste besætning opstillet foran ubåden i Hanstholm



Foto:SÆLEN

en lille tete-a-tete på byens rådhus, hvor byens borgmester Ejner Frøkjær holdt en flot tale om byens historie og fremtidsplaner. Chefen for SÆLEN takkede byen for dets gæstfrihed, og siden blev der udvekslet gaver båden og kommunen imellem. Som kulmination på aftenen var den vagtfrie del af besætningen inviteret til en middag i marineforeningens lokaler med Hanstholm kommune som vært. Der blev spist godt og sunget mange ubådsange, så en stor del af besætningen var hæse dagen derpå. En meget hyggelig aften.



Vagt ved hullet - besøg om bord

Foto: Klaus Madsen - øvrige SÆLEN



SÆLEN VELKOMMEN -marineforeningen sender med flag

Ingen reservedele mere til den gamle maltknuser
Om lørdagen ville marineforeningen med Harry Josefsen i spidsen gerne vise deres tætte forbindelser med Thisted Bryghus, som var en af de mange sponsorer til besøget. Turen gik fra Hanstholm hotel

om morgenen med bus til Thisted, hvor Brygmester Peter Clemmensen tog imod os og viste os rundt i de gamle bygninger. Det var virkelig spændende at følge bryg processen trin for trin, og vi fik et indblik i, hvor mange faktorer der rent faktisk spiller ind, hvis man skal lave godt øl. Nogle af maskinerne på bryggeriet er over 100 år gamle og fungerer stadig til perfektion, blandt andet den gamle maltknuser, som hvis den gik i stykker, ville sætte hele fabrikationen i stå gennem længere tid, da der ingen reservedele findes mere til en sådan gammel maskine. Det kan nævnes, at hvis man har planer om som forening at besøge Thisted Bryghus, så skal man være i god tid med planlægningen. Der er 2 års ventetid til trods for, at der dagligt er rundvisninger derude, men da Clemmensen er medlem af Thisted Hanstholm marineforening, så blev vi knebet ind i programmet.

LYNX i Search and Rescue show som desværre var meget aktuelt
Eftermiddagen gik med åbent skib, og Søværnets Helikoptertjeneste kiggede forbi

med en LYNX helikopter og demonstrerede kunnen i Search and Rescue. Et show som desværre var meget aktuelt og gik over i real live anvendelse, da der natten til fredag og natten til lørdag blev sejlet to fiskekuttere ned. En fisker fra Thyborøn mistede livet. Forsvarets Oplysnings og Velfærdstjeneste var også repræsenteret med deres udstilling om Søværnets virke i internationale operationer, så der var virkelig noget at kigge på for de mange folk, der havde lagt vejen forbi Hanstholm havn den weekend. Senere på dagen gik SÆLENS besætning så i gang med tilrigning til aftenens arrangement, som var en grillfest på kajen foran SÆLEN, hvor byen og marineforeningen var inviteret. En vellykket aften hvor røverhistorier blev udvekslet på kryds og tværs.

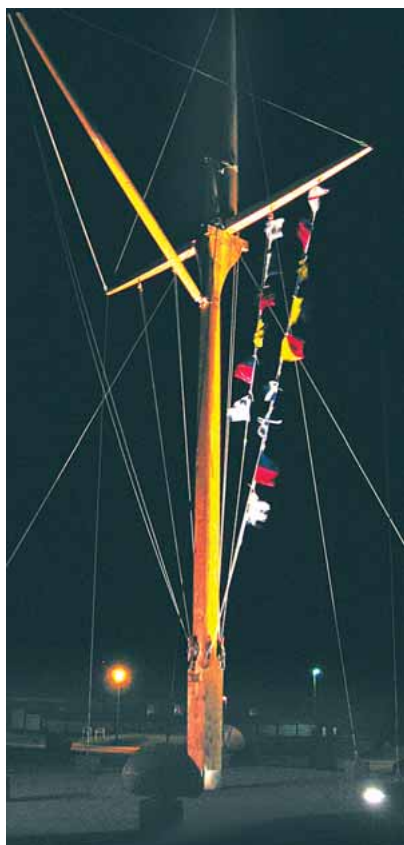
Bunkermuseet i Hanstholm - Nordeuropas største fæstningsanlæg
Søndag morgen var det så marineforeningens tur til at invitere SÆLENS besætning til sammenkomst i foreningens lokaler. Inden da besøgte vi Bunkermuseet i Hanstholm, hvor formanden Harry Josefsen er guide. Dette besøg gav et



Fra rundvisningen i den gamle bunker fra Nord europas største fæstnings anlæg



Udveksling af gaver - formanden for Hanstholm Marineforening Harry Josefsen og Chef SÆLEN



SÆLEN VELKOMMEN - by night

spændende indblik i byens lokalhistorie fra tiden under 2. verdenskrig, hvor tyskerne byggede Nordeuropas største fæstningsanlæg. De største kanoner, der var i dette anlæg, var 38 cm kanoner af den samme type, som sad på slagskibet Bismarck. Disse kanoner var i stand til at sende 800 kg tunge

granater ud i en afstand af 40 til 55 km. Af kanoner var der 4 i Hanstholm og 4 i Kristiansand i Norge. Sammen kunne kanonerne praktisk taget lukke huller i indsejlingen til Kattegat. Hver kanon havde en besætning på 90 mand og var bemandedt døgnet rundt. Kanonen var i stand til at sende en granat af sted hvert halvandet minut. Imponerende er vist den eneste rigtige beskrivelse af en sådan bedrift. Efter en levende og engageret rundvisning var der så mulighed for at kigge rundt i anlægget på egen hånd, inden turen gik op til marineforeningens lokaler, hvor den officielle del af besøget blev afsluttet. SÆLEN havde naturligvis også en gave til Hanstholm

Marineforening. Da medlemmerne godt kan lide at pudse messing, så overrakte SÆLEN en gammel dybdestyrestand til at pryde lokalerne. Om søndagen var der ligeledes åbent skib, og Søværnets Tamburkorps musicerede.

Synd at dette var det sidste besøg

Alt i alt var det et fantastisk besøg i Hanstholm, og alle var utroligt gæstfrie. Synd at dette var det sidste besøg for SÆLENS vedkommende. Det skal siges, at Hanstholm Kommune er på udkig efter et nyt bysbarn, og den kan klart anbefales. De har der levet fuldt op til deres forældreaansvar.



To glade "chefer"

2. Eskadres Efterårsseminar

Af 2. Eskadre KL L.W. HANSEN, CH TAK DIV, 2. ESK

Foto: 2. Esk

Der blev i uge 33 (9.-13. august 2004) afholdt et seminar i 2. Eskadre, hvor målgruppen og deltagerne var besætningerne på eskadrens enheder. Enkelte repræsentanter fra Søværnets Taktiske Stab dukkede også op, hvilket var meget glædeligt. Efterårsseminaret er det første af sin slags og et led i den nye aktivitetsplan for 2. Eskadre. En aktivitetsplan, der indeholder andet end sejlads.



Stemmingsbillede fra o-rummet - Nu skal den rigtige beslutning træffes.

Taktisk Seminar - i januar måned

2. Eskadre har igennem en årrække afholdt vintertræning – også benævnt TASEM (Taktisk Seminar) - i januar måned. Disse arrangementer har været opbygget således, at der bruges én uge til emnespecifik undervisning og orientering. Den første vintertræning blev så 14 dage efter fulgt op af et "Harbour Practice Programme" (HPP), hvor enhederne har trænet discipliner inden for "Above Water Warfare" (AWW), "Anti Submarine Warfare" (ASW) eller kommunikation. "Harbour Practice Programmes"

bliver afviklet ved kaj med simulerede øvelser eller som "rigtige" øvelser afviklet på dagssejladsbasis. Disse seminarer og havne-træningsperioder er af største vigtighed, idet 2. Eskadre har behov for kontinuerlig træning af enhedernes besætninger – også i de perioder, hvor der ikke er planlagt så mange operationer og øvelser til søs.

Efterårsseminaret blev afviklet over tre dage.

Den første dag brugte officererne til briefinger og diskussioner omkring udvalgte emner. Disse emner var BLUE GAME 2004, BALTOPS 2004 og Korvetten PETER TORDENSKIOLDS deltagelse i STANAVFORLANT

(Standing Naval Force Atlantic). Formålet var at orientere kollegerne og udveksle erfaringer, så 2. Eskadres enheder kan være endnu bedre forberedt til fremtidige operationer og øvelser. Ligeledes blev der orienteret om eskadreøvelsen SQUAD-EX 35.

Ud fra spørgelysten blandt tilhørerne kunne man konstatere, at det nok er noget, vi bør gentage.

Samtidigt med disse briefinger afholdt 2. Eskadres kommunikations- og kampinformationspersonel (KU/KI) konkurrence i fagrelevante discipliner. Kampinformationskonkurrencen indeholdt for eksempel 5 discipliner; færdighedsprøve, handlingprøve, platformskorrelering, Jeopardy og stress-test. Mange opnåede særdeles flotte resultater i konkurrencerne, og en del var af den overbevisning, at efter næste konkurrence står vandrepokalen på vores enhed.

Teknisk faglige emner

De to næste dage brugte de



Afslutningsparaden. Chefen for Divisionen aflægger melding

tekniske officerer til at drøfte teknisk faglige emner, medens alt operativt personel gennemgik forskellige øvelser inden for operationsrumstjeneste og kommunikation. Disse øvelser åbner mulighed for, at personel med lidt mindre erfaring kan få lov til at prøve sig selv af overfor de mere udfordrende opgaver – uden at personel eller materiel kan mistes, hvis noget skulle gå galt proceduremæssigt.

Stort udbytte for det implicerede personel

Samlet set gav seminaret stort udbytte for det implicerede personel, men der er altid mulighed for justeringer. En af ændringerne til næste seminar vil være, at også personel fra enhedernes tekniske divisioner deltager, da formålet ved et eskadreseminar – ud over det rent uddannelsesmæssige – også er, at øge kendskabet til og forståelsen af de kolleger, som sejler på de andre af eskadrens enheder.

Chefen for 2. Eskadre, kommandør Bent Fabricius ønsker vinderne af KI-konkurrencen marineoverkonstablerne H.G. Jensen og B. Ruskjær, NIELS JUEL tillykke og overrækker KI-vandrepokalen



SIKU på NIJU!

Afvikling af Sikkerhedspolitisk Kursus på korvetten NIELS JUEL
15. september 2004

Af Orlogspræst
Eigil Andreasen, NIELS JUEL

I tiden fra 13. september til 28. september 2004 deltog korvetten NIELS JUEL i den stort anlagte øvelse SEF, som er en forkortelse af den nationale tyske øvelse; STÄNDIGER EINSATZAUSBILDUNGSVERBAND FLOTTE. Øvelsen har gæster og gennemføres for danske flådeenheders vedkommende under formering af DANISH TASK GROUP

Vindene rasede

Mandag den 13. september var der afsejling fra Flådestation Korsør. I temmelig hårdt vejr forlagde vi sammen med andre flådeenheder nordover op gennem Store Bælt for at komme til skydeområdet ved Sjællands Odde, hvor vi skulle begynde vores øvelsesaktivitet.

Men desværre forhindrede hårdt vejr os i at gennemføre dele af det planlagte øvelsesprogram for både mandag og tirsdag. Vindene rasede hen over havet og bragte det i kog, så sejladsen måtte afstemmes efter den situation.

Programmet måtte revideres og nogle af aktiviteterne måtte aflyses. Blandt andet måtte en Sail Past for ubåden SÆLEN aflyses. Da SÆLEN senere på året skal udfases som følge af det nye forsvarsforlig, var der her god lejlighed til med en Sail Past at sige farvel med manér. Senere kan det sikkert nok lade sig gøre at gennemføre en Sail Past for SÆLEN.

Men nu til SIKU på NIJU.

Onsdag den 15. september var berammet til, at NIELS JUEL og

de andre enheder skulle gennemføre et specielt program i forbindelse med SIKU, som er Forsvarschefens sikkerhedspolitiske kursus, et kursus, der gennemføres hvert år. Deltagerne kommer fra et bredt spektrum af institutioner og virksomheder i det danske samfund lige fra Forsvaret, ministerierne, Folketinget, Folkekirken, faglige organisationer til erhvervslivet. Formålet med kurset er at give deltagerne et stærkt indblik i, hvordan Det Danske Forsvar virker, og hvordan dansk sikkerhedspolitik i praksis gennemføres. Kurset løber over fjorten dage - og kurset netop løber. Der er fart over feltet. Deltagerne farer fra den ene enhed til det andet tjenested i hele dronningeriget, og man skal da også lige en tur til Bruxelles for dér blandt andet at aflægge den danske NATO-mission et besøg. Der er tilrettelagt et tæt og indholdsrigt program med masser af oplysende foredrag og rundvisninger, hvor myndighedernes vigtigste funktioner demonstreres. Der levnes ikke deltagerne megen hviletid. Den 15. september var det Søværnets sejlene enhederstur til at vise deltagerne, hvad vi dur til.

Men elementerne rasede stadig

Hjemmefra havde vi naturligvis læst godt på lektien og tilrettelagt et tæt og instruktivt program for deltagerne. De skulle fordeles på de enheder, som medvirker i SEF. Også NIELS JUEL skulle modtage 12 gæster, som i løbet af dagen skulle få et godt indblik i livet om bord på en korvet, indblik i hvilke opgaver, vi er sat til at løse for Danmark, og

hvordan vi i praksis løser dem. Men elementerne rasede stadig onsdag morgen, og det blev hurtigt klart, at det var umuligt at gennemføre hele det store og fine program, vi havde med i mappen hjemmefra. Men vi lader os ikke sådan kyse i Søværnet. Vi har nemlig ikke problemer, vi har opgaver, der skal løses! Lynhurtigt blev programmet ændret. For det første besluttede vi at afvikle SIKU-dagen i den rolige Århus Bugt og Ebeltoft Vig i stedet for i det åbne farvand ud for Sjællands Odde og i Samsø Bælt; så kunne stormen rase her alt det, den ville! På grund af ændringen i geografien, måtte tidsplanen ændres, og derfor måtte der også skæres i aktiviteterne.

Hors d'oeuvre med formsejlad

Klokken 1400 ankrede vi op ud for Marselisborg Marina i Århus med udsigt til Marselisborg slot. GLENTEN bragte vore gæster ud til os, "startskuddet" lød, og så løb vi alle stærkt. Inden for ganske få timer skulle vore gæster fornemme, hvordan en korvet som NIELS JUEL løser sine opgaver, ja, hvordan livet er om bord. Efter at Chefen havde budt velkommen om bord i forbindelse med en kop kaffe i officersmessen, blev der serveret en hors d'oeuvre i form af en formationssejlad, som alle enheder

deltog i. Operationsofficeren fortalte her, hvordan enhederne ifølge traditionen, når de sejler forbi hinanden, skal hilse på hinanden og dermed vise, at man har fredelige hensigter. Den spektakulære sejlad kunne overværes fra broen. Derefter gik vi over til de tunge hovedretter. For øvelse gik vi i Klart Skib - gæsterne blev delt i to grupper, som blev ført rundt i skibet af henholdsvis Chefen og næstkommanderende. Operationsrum, forbindeplads, agterdæk, sidedæk og bro blev rigget til, som det skal det når man er klar til kamp - og vist frem. På de enkelte steder stod mandskabet korrekt iklædt og viste stedets udstyr frem og demonstrerede, hvordan det skal fungere. Under denne rundgang kunne gæsterne besigtige skibet, og man bemærkede, hvor lidt plads skibet egentlig levede til sit mandskab.

En krigsdans om korvetten

Efter klart skib for øvelse demonstrerede mandskabet iklædning og udstyr i forbindelse med havari. Hvordan er arbejdsgangen i den situation, og hvordan anvendes udstyret. Sidst men ikke mindst gennemførtes en "helorulle". En af Søværnets LYNX helikoptere fløj ud til NIELS JUEL, og gæsterne kunne nu overvære, hvordan LYNX'en stod stille over agterdækket og "hoistede" en mand

Korvetten NIELS JUEL på vej ind i Hamburgs havn under øvelse SEF



herfra op i helikopteren. Nu fik den mand sig ellers en ordentlig en på opleveren, og det samme gjorde gæsterne på NIELS JUELS dæk. LYNX'en opførte en sand krigsdans rundt om korvetten. Den foretog alle mulige manøvrer i luft rummet over os – frem og tilbage, op og ned og til siderne – dog ikke på hovedet – alt sammen i forskellige højder og med forskellige hastigheder, inden manden stille og roligt blev sat tilbage på agterdækket igen. Imponerende var det, og hele aktionen blev gennemført på trods af meget stærk vind.

Spændende og lærerigt

Efter en indholdsrig eftermiddag kunne gæsterne nu skaffe i officersmessen, og klokken 1915 var programmet slut. NIELS JUEL var tilbage igen på samme position i Århus Bugten, hvor vi tog gæsterne om bord, og GLENTEN var tilbage på siden af os for at sejle gæsterne ind til Århus. Forinden vi tog afsked med dem, gav de udtryk for at have haft en særdeles spændende og lærerig eftermiddag om bord på NIELS JUEL. De havde fået en god og grundig indsigt i livet om bord på en dansk korvet og i, hvilke opgaver en sådan skal løse. På trods af det dårlige vejr og det derfor reducerede program, var det alligevel lykkedes NIELS JUELS ledelse og skibets besætning i det hele taget at give gæsterne den oplevelse, som vi hjemmefra havde planlagt at give dem. Gæsterne kunne nu drage videre til flere spændende oplevelser på deres kursus, og vi kunne vende tilbage til SEFs program, som nu sagde, at vi skulle forlægge ned til Kielerkanalen og passere denne - ud i Nordsøen.

KNM HITRA - atter i Danmark

Af Søren Konradsen



HITRA langs kaj i København

I forbindelse med overrækkel- sen af dette års "Mindeankerfondspris" i København i juni lykkedes det



Chefen for Søværnets Operative Kommando overrækker anker- prisen med motivation

Hans Exelence, ambassadør Dagfinn Stenseth at arrangere et besøg af det legendariske norske orlogsfartøj HITRA – bedre kendt som "Shetlandsbussen". Fartøjet, der blev bygget som ubådsjager i USA i 1942-43 (ex. USN SC-718), blev overdraget i norske tjeneste i 1943. Her foretog det, sammen med to søsterski- be, 115 farefulde togter mellem Shetlandsøerne og Norge i de sidste krigsår, hvor man blandt andet transporterede flygtninge og sabotører. Alene HITRA udførte 45 af disse togter, der

– på trods af, at den tyske besættelsesmagt havde indsat betydelige luft- og marinstyrker for at overvåge Nordsøen – blev gennemført med succes.

Efter en krank og uvis skæbne blev HITRA fundet i rædsom til- stand i Karlskrona i 1981, tak- ket være den sovjetiske ubåds- kaptajn Gustjinn, der havde sat WHISKY -klasse ubåden "U-137" hårdt på grund i Karlskronas skærgård. Derved opdagede man - ved en tilfældighed – den halvt sunkne HITRA, og en omfattende bjærgnings- og restaureringsoperation blev iværksat.

Siden 1987 har fartøjet – under Norges Marinemuseum – gen- nemført en række vellykkede togter – ikke mindst til Danmark. Dermed er et ganske unikt stykke marinehistorie kommet ud i sit rette element, og HITRA udgør nu et levende og aktivt museum. Under opholdet i København i juni modtog besætningen adskillige gæster ombord, deri- blandt bestyrelsen for "Selskabet Danske Tordenskiold-Venner". Efter invitation fra direktør Rolf Scheen, Forsvarsmuseet Akershus, deltog Chefen for Forsvarsstaben, viceadmiral Tim Sloth Jørgensen,

Chefen for Søværnets Officersskole, kommandør Niels E. Sørensen, viceadmiral Jørgen F. Bork, kontreadmiral Marquard Orning, stabschef ved SHIRBRIG, oberst Arnt S. Lund, direktør Bent Fogh, overlæge Ole Siemssen samt deres udsendte som medsejlende gæster ombord i HITRA til Aalborg lørdag den 19. juni. Undervejs afgav man "Dansk Løsen" i forbindelse med passage af patruljefartøjet GRIBBEN i Kattegat. Ved ankomsten til Aalborg lørdag aften besvares HITRAs salut af Aalborg Marineforenings tre prægtige kanoner. Repræsentanter fra Aalborg By, Marinemuseum og Marineforening var derpå til modtagelse ombord. Søndag blev de tilrejsende gæster og HITRAs besætning officielt modtaget på Aalborg Rådhus, og senere på dagen var der arrangeret rundvisning på Aalborg Kloster og på Marinemuseet. Marineforeningens imponerende marinestue dannede rammen om aftenens middag, hvor blandt andet den nu tidligere chef for Flådestation Frederikshavn og Kattegats Marinedistrikt, kommandør Axel Fiedler, Garnisonskommandant, oberst Flemming Larsen og politimester Flemming Kjær deltog.



Dansk viceadmiralflag over top på norske HITRA

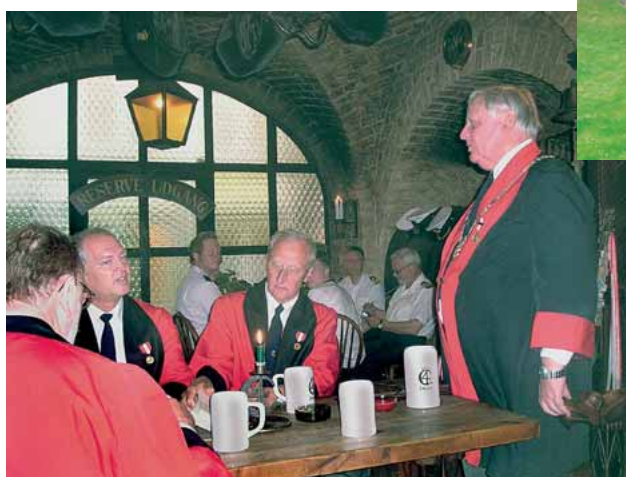


Norsk - dansk møde i rum sø.



Ovenfor:
Fra rundvisningerne i Aalborg

Mandag blev flere af gæsterne optaget i "Christian den Fjerdes Laug" – en oplevelse, der sent vil blive glemt.



Alle fotos; Søren Konradsen, Danmarks Marineforening

Heliox dybdedykning i Søværnet

Af Søværnets Specialskole, Dykkerkursus.



Dykkerne i overfladen, i gang med hurtig afklædning. Fra dykkeren forlader 12 meters dybde til de er på 15 meters dybde i trykkammer må der maksimalt gå 5 minutter.

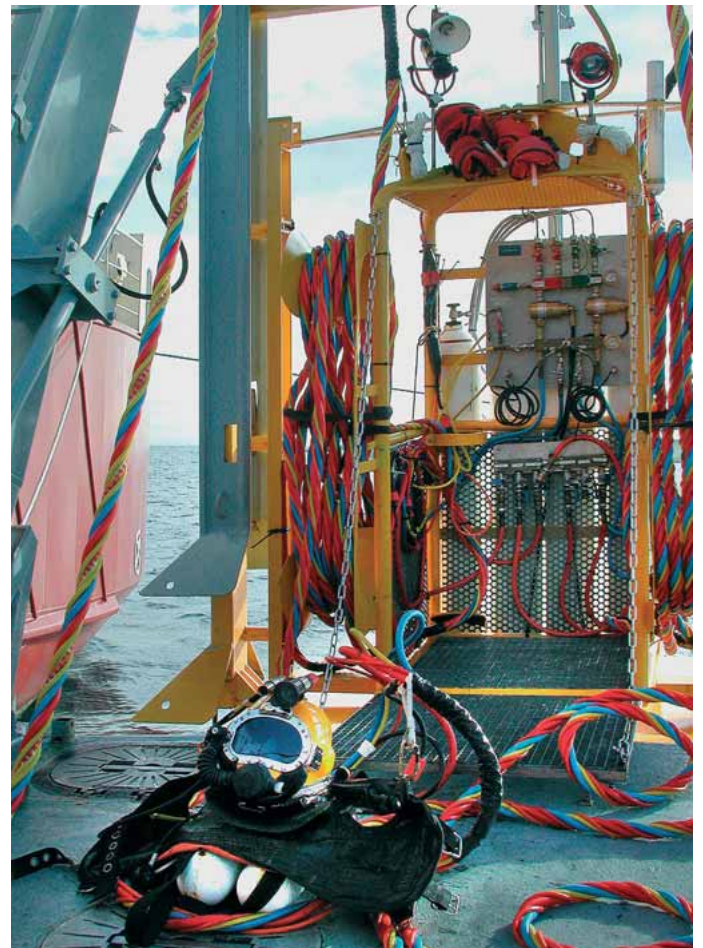
Fotos; Søværnets Dykkerskole

Udrustning og kurven er ved at blive klargjort. Panelet i giver giver dykkeren mulighed for at skifte til nødgasforsyning. Det er desuden mulighed for at aflæse gastrykket fra overfladen.

Siden maj 1939, hvor den amerikanske undervandsbåd SQUALUS sank under en prøvedykning på 73 meters dybde i Atlanterhavet, har dybdedykning med helium-ilt blandede gasser (heliox) været et kendt og anvendt fænomen. (Heliox = Helium og Oxygen). De indledende redningsdykninger dengang blev foretaget på atmosfærisk luft i tungdykkerudrustning, der på dette tidspunkt var eneste afprøvede middel til at kunne nå ned at bjærge besætningen. Ved mange af dykningerne, var personalet imidlertid så medtaget af giftvirkningen fra åndelufts indhold af kvælstof, at dykningerne måtte betragtes som resultatløse.

Hver 10 meter svarer til cirka 3 genstande

Normalt kan man kun dykke til 40 meters dybde inden "kvælstofrusen" begynder at sætte alvorligt ind. (En kendt dykkerregel siger ligefrem, at for hver ti meter man dykker ned mod bunden, svarer det til at have indtaget et ordentligt glas spiritus). Da SQUALUS ulykken indtraf, udførte U.S. Navy forsøgsdykninger i et kammeranlæg på en blanding af helium og ilt, i et forsøg på at undgå den giftige virkning af atmosfærisk åndelufts indhold af kvælstof, og havde under forsøgene nået en dybde på 150 meter. Disse forsøg blev nu i hast omsat til virkelige dybdedykninger på åbent hav for at redde besætningen fra SQUALUS. Trods mange yderligere problemer i forbindelse med bjærgningen af besætning og den forulykkede ubåd, lykkedes det for første gang i historien at fuldføre en bjærgningsoperation på så stor dybde.



Siden denne operation, har dybdedykning med "Heliox" gasser været anvendt i store dele af verden.

Stort ønske for Søværnets Dykkerskole

I Danmark har det ligeledes altid været et stort ønske hos Søværnets Dykkerskole, at kunne udføre dybe dykninger på Heliox blandingsgasser for at undgå kvælstoffets giftige virkning og belastning af kroppen, samt at kunne sikre dykkernes arbejdsevne i dybet. På grund af de store omkostninger ved indkøb af "Heliox" til dybdedykning, har Søværnet altid betænkt sig i sidste øjeblik og sagt fra, hvorfor ubådsluftfornyelse til 60 meters dybde indtil nu er udført på almindelig atmosfærisk luft, med flere tilfælde af "tæt på ulykker" til følge.



Orlogskutteren og dykkerskibet LÆSØ fotograferet på Flådestation Frederikshavn under ubådsbjergningsøvelsen SORBET ROYAL oo FOTO: RED.

kersystem i overensstemmelse med de amerikanske principper. Systemet er udviklet således, at i tilfælde af uheld eller fejl kan backup på alle områder kobles ind og sikre personellens liv, hvilket gør systemet unikt. Trykluftværkstedet på Flådestation Frederikshavn opbyggede de nødvendige dykkerpaneler til henholdsvis LÆSØs agterdæk og dykkerplatformen, medens smeden på Dykkerskolen ombyggede en

indkøbte fire nye dykkerhelme, samt et specielt helium kommunikationsanlæg, der kan oversætte dykkernes forvrængede heliumstemmer til normalt forståeligt sprog. Der blev endvidere anskaffet to nye oliemyndigheder og pumper til erstatning for skolens bedagede varmtvandsgenerator til forsyning af dykkernes varmtvandsdragter. Undervisningsmaterialet blev færdigt i sidste øjeblik, og med to dages forsinkelse kunne det årlige dybdedykkerkursus i Agersø Sund påbegyndes - med Søværnets Teknikinspektørens tilladelse til at dykke indtil 70 meters dybde.

Først med en ilt-beriget gas - "Nitrox"

De første dage blev dykket med en ilt-beriget gas ved navn "Nitrox" på Flådestation Korsør. Det skete med det formål at teste systemet og afprøve de forskellige sikkerhedsanordninger for dykkerne. Herefter blev udført to dybe dykninger på "Heliox" gasser til 67 meters dybde i det snævre Agersø Sund. Alle dykningerne forløb tilfredsstillende, men yderligere to dybe dykninger måtte desværre aflyses på grund af storm og høj sø.

Med en halv succes hjemme blev dybdedykkersystemet omskiftet på to dage til det traditionelle luft-dykker-system, der så skulle benyttes "i sommerferien" af Frømandskorpset ved Bornholm.



Læso's agterdæk set fra LØWENØRN

U.S. Navy Diving Manual

I 2003 besluttede Dykkerskolen sig til, at oversætte "U.S. Navy Diving Manual's" kapitel vedrørende overfladeforsynet dybdedykning på "Heliox", samt at opbygge et komplet heliox-dyk-

gammel Svitser dykkerkurv, der havde stået på Dykkerskolen de sidste 10 år, til "Heliox" dykkerplatform. Orlogskutteren og dykkerskibet LÆSØ har nu indbygget gasstorer til i sidetankene. Skolen

Dybdedykkersystemet skulle renoveres, og mindre ændringer foretages på de to dykkertavler. Systemet blev derfor adskilt og sendt land og rige rundt. Tavlerne skulle til Frederikshavn og varmtvandsgeneratoren til et firma i Middelfart for ombygning.

"Inge Birthe" fra Strandby Sidst i august 2004 forsvandt kutteren "Inge Birthe" fra Strandby i Kattegat. Efter et par døgn intensiv eftersøgning med Farvandsvæsenets skib Poul Løwenørn, redningshelikoptere fra Flyvevåbnet samt en del andre skibe, blev vraget fundet på 74 meters dybde øst for Læsø. Søndag den 29. august rettede Søværnets Operative Kommando henvendelse til Søværnets Dykkerskole, for at høre om muligheden for at søge efter omkomne i vraget. Hele det adskilte "Heliox" dybdedykkersystem blev i hast skaffet til veje, og dykkerskibet LÆSØ, der lå på Holmen for at gennemføre elevdykninger på atmosfærisk luft, blev i hast rigget om til atter at kunne udføre dybdedykning på skolens resterende "Heliox" beholdning.

LÆSØ omrigget på to dage Dykkerskibet blev omrigget på to dage, og der blev gennemført yderligere en testdykning på Holmen for at afprøve systemet, samt at gøre dykkerne helt fortrolige med dykkeprocedurerne, inden de dybe dykninger øst for øen Læsø skulle starte. 30. august klokken 1730 var skibet klar til afsejling. LÆSØ anvendes normalt kun som et dagsejladsskib beregnet til dykninger i kystnære farvande i uddannelsesøjemed under skolens kurser. Nu skulle den pludselig udføre en dybdedykkeroperation i åbent farvand uden læ fra kysterne, så det var bare at håbe på godt vejr. Skolens dykkerhold på 10 mand

samt en læge måtte sove, hvor de kunne finde plads, da skibet kun har 8 faste køjepladser. Nogle sov i trykammeret og andre oven på. De øvrige måtte ligge på dørken under bakken eller om læ. Chefen for LÆSØ havde ved briefing inden afgang givet tilladelse til, at folk kunne ligge, hvor de ville, undtagen på gangarealerne, da dette ville være et sikkerhedsmæssigt problem. Klokken 0400 onsdag morgen var LÆSØ i operationsområdet og ventede på, at Løwenørn skulle melde klar. Opvarningen tog tid, og først hen på formiddagen kunne Læsø gå på siden af Løwenørn. Det var værd at

Dykkerhold klar til at gå dybt - rigtigt dybt



vente på, idet Løwenørn lå præcist over vraget og kunne flytte sig indenfor få meter, når det var nødvendigt.

Kan sammenlignes med dykningerne på SQUALUS

Dykningerne kan sammenlignes med de dykninger, der blev udført på Ubåden SQUALUS i 1939. For at udføre en dykning til 74 meter, er det nødvendigt med fem forskellige gasser koblet til overfladedykkerpanelet:

- 1: Atmosfærisk luft: som nødback-up for det tilfælde at al gasforsyning skulle forsvinde.
- 2: Startgas: bestående af en kemisk ren gassammensætning

med samme ilt indhold som atmosfærisk luft.

Startgassen anvendes til klargøring og test af dykkerne på overfladen, samt til dykning indtil 6 meters dybde, hvor gassen skiftes om til bundgas. Startgassen anvendes endvidere som aflastningsgas, hvis dykkerne har tegn på iltforgiftning i dykkerforløbet.

3: Bundgas: anvendes til selve dykningen fra 6 meters dybde til dykkerne er på bunden og til dykkerne igen når op på 27 meters dybde, hvor der skiftes til dekompansionsgas. (Bundgassen indeholder så lidt ilt, at almindelige mennesker på overfladen ikke ville kunne

overleve på den).

4: Dekogas: anvendes til dekompansions fra 27 meters dybde til 12 meters dybde efter endt arbejdsdykning på havbunden.

5: Ren ilt: anvendes til slutdekompansions fra 9 – 6 meter i vandet, eller på 15 – 12 meter i behandlingskammeret på LÆSØ

Som at stå i et veltempereret brusebad!?

Dykningerne blev udført som platformdykninger med to mand per løb. (En arbejdsdykker og en sikkerhedsdykker). Platformen forsynes gennem to "hovedumbilicals", der hver består af 1 gasslange, 2 dybde-

målerslanger, 1 varmtvands-slange, 1 kommunikationskabel, 2 elkabler og 1 TV kabel.

Hver af "Umbilicalerne", er koblet til platformens dykkerpanel, og herfra er dykkerne forsynet gennem hver sin 40 meter "umbilical", med tilsvarende slangesammensætning.

Da Helium er en utroligt flygtig gasart, underafkøles dykkerne, hvis de ikke tilføres varmt vand på cirka 42 grader fra overfladen. Dragterne er forsynet med et netværk af gennemhullede tynde slanger der fordeler det varme vand over hele dykkerens krop. Det er som at stå i et veltempereret brusebad. Selv hjelmenes gastilførsel varmes ligeledes op af det tilførte vand, for at undgå at dykkerens lunger fryser til is, hvilket var en almindelig og katastrofal hændelse i dybdedykningens spæde start.

Undervandsrobotten Søuglen

Under dykningerne var Søværnets Minørtjenestes undervandsrobot ("Søuglen") også nede ved vraget for at filme og dermed søge efter de omkomne. Den virkede på dykkerne som en stor humlebi, der konstant var i vejen, og flere gange måtte befries fra trawl og andet løst tovværk. Føreren af Søuglen sad i container ovre på Løwenørn, hvilket besværliggjorde kommunikationen. Søuglen var dog til stor hjælp som guide fra dykkerkurv til vraget. Dykkeren skulle så bare følge kablet fra dykkerplatformen over til Søuglen ved den forliste kutter.

Bundtid - 40 minutter

Opgaven for det første dykkerhold var at frigøre Søuglen fra vraget og derefter undersøge styrehuset for omkomne. Bundtiden blev aftalt til 40 minutter med mulighed for forlængelse, hvis opgaven var tæt på at blive løst - eller der skulle opstå problemer.

Under første dykning til vraget meldte dykkerne to gange, at de nu var ved "Guideklodsen" - en bred metalklod på 1,2 tons der fires til bunden, inden dykningen påbegyndes. Den virker som elevatorstyr for dykkerplatformen.

Begge gange var det de håndbårne undervandsnødlygter, der "imploderede" på grund af det ekstra store tryk på den nye dybde. (Nu må Dykkerskolen indkøbe nye håndlamper, der kan klare disse større dybder).

Fire undervands Tv-systemer til overvågning

Under dykningerne blev hele forløbet overvåget gennem fire undervands Tv-systemer fra overfladen. Arbejdsdykkeren havde på sig sit hjelm-kamera, og et i hast fremstillet håndbåret kamera på et langt kosteskaft, så han kunne undersøge vraget indvendigt uden at gå ind i det, så udbændt og usikkert det var.

Efter at have frigjort "Søuglen", der sad fast i tovværk ude foran på vraget, fortsatte dykkeren agterefters til styrehuset. Sigtbarheden var cirka 1 meter for dykkeren og ingen strøm på bunden. Dykkeren turde ikke gå på selve dækket, da det virkede porøst på grund af kraftig brand, men fulgte styrbord lønning. Under selve dykningen blev alle mand anvendt - også lægen, som hjalp med at stuve "umbilical" med mere.

Dekompressionen i vand tager 70 minutter

Når dykkerne forlader overfladen sidder en sikkerhedsdykker klar på overfladen. Når dykkerholdet er dybere end 40 meter, kan denne dykker "forlade sin

post" og dykkerne i kurven må så hjælpe sig selv. På vej tilbage til overfladen sidder sikkerhedsdykkeren igen klar fra 40 meters dybde, indtil dykkeren er tæt på overfladen.

Dekompressionen i vand tager



Hurtig afklædning på dæk

cirka 70 minutter, hvorefter der fortsættes på overfladedekompressionen. Her kommer dykkerne så i trykkammer, hvor de ånder ren ilt på, hvad der svarer til 15 meters dybde. Der skal de opholde sig i cirka 2 timer. Fra dykkerne forlader overfladen, og er helt færdige med dykningen, går der 4 timer og 18 minutter. Derefter går der 18 timer før dette dykkerhold igen må dykke.

Maskinrummet også udbændt

Andet dykkerhold fik til opgave

at undersøge maskinrummet på vraget. Dykningen startede hen på aftenen og var færdig omkring klokken 0200. Wiren fra trawlet gik agten om styrehuset og spærrede for lugen ned til maskinrummet. Hvis der



var stort træk på wiren, ville det kunne give problemer med at få åbnet lugen. Heldigvis var der ikke så stort træk på wiren, som frygtet og lugen kunne åbnes. Maskinrummet var også udbændt.

Anden dykning var afsluttet klokken 0159, hvorefter der blev rigget af. Udstyret til dagens dykninger blev rengjort. Samme nat kunne 3 af dykkerne sove ombord på Løwenørn.

LÆSØ hoppede op og ned
På grund af LÆSØs ringe størrelse var det – med den

givne vind og sø - en utroligt bevægelig dykkerplatform. Når man stod på Løwenørn, var det som at stå stille, imedens LÆSØ hoppede op og ned. På et tidspunkt i løbet af natten sprang en af fortøjningstrosserne til Løwenørn, hvilke medførte en ekstra opgave med at få flyttet fendere og at få trosser tilbage på plads.

Tredje dykning

Torsdag eftermiddag skulle dykkerne på tredje dykning undersøge forreste beboelse, og derefter fortsætte agten ovre med at undersøge vraget. Dykkeren fik brækjern med til at åbne skylight til beboelsen, men det var ikke nødvendigt – alt var porøst efter branden. Gitteret (det som var tilbage af skylightet) kunne rykkes af med hånden, området var så udbændt, at intet sad særlig godt fast. Men der var ingen tegn på omkomne.

Med samtykke fra Søværnets Operative Kommando blev operationen stoppet efter tredje dykning, da hverken dykkerne eller føreren af "Søuglen" kunne finde flere områder, hvor de omkomne kunne befinde sig. De to savnede besætningsmedlemmer blev ikke fundet, og det var derfor overvejende sandsynligt, at de ikke var i vraget. Det vurderedes ikke sandsynligt at de savnede ville

blive fundet i vraget. Søværnets Operative Kommando besluttede derfor at indstille dykkeroperationen.

Dykkeroperationer dybere end 60 meter er mulige
Efter tre teknisk veludførte dykninger på vraget der desværre

ikke resulterede i fundet af de savnede, vendte LÆSØ tilbage til Holmen, for atter, på to dage, at blive omrigget til almindeligt luftdykkerskib. Søværnet har nu vist, at det er muligt at foretage dykkeroperationer dybere end 60 meter på luft. Det har kunnet lade sig gøre fra orlogskutteren LÆSØ, i høj grad fordi vejrguderne var med os i de tre dage dykkeroperationen foregik.

FREMTIDEN

Et komplet containeriseret helioxdykkersystem koster 10 til 15 millioner kroner.

Dykkerskolen har containere, der er fuldt udrustede til ombordtagning på miljøskibene GUNNAR THORSON og GUNNAR SEIDENFADEN, der begge har vist sig som stabile dykkerplatforme.

Begge skibe er yderst velegnet til at udføre dykkeroperationer fra. De har både tilstrækkelige underbringelsesfaciliteter for ret store dykkerteams, og de har store kraner, der er alfa og omega for en dykkeroperations heldige udførelse.

Som det er nu, uden et containerbaseret udsætningssystem, kan skolens personel enten kun dykke på bundtov til 40 meters dybde fra miljøskibene, eller i kurve til cirka 100 meter fra LÆSØ, hvortil vejr-situationen skal være meget gunstig, hvis en dykkeroperation skal kunne lykkes.

Godt samarbejde

Under dykkeroperationen havde Dykkerskolen et virkelig godt samarbejde med stabsvagten i Søværnets Operative Kommando, og de vagthavende officerer på de to flådestationer i forbindelse med tilrigningen.

SWISS OPEN 2004

Hundeførerbiathlon / Hundeførerkonkurrence af MP/SOK



Klar til konkurrence

Forsvarets Hundeførerbiathlon /Hundeførerkonkurrence blev afviklet i perioden 5. – 6. april 2004 med Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup som arrangør.

Formålet med denne konkurrence (Biathlon) er at give hund og fører mulighed for at demonstrere fysisk styrke og udholdenhed samt teamwork under fysisk belastning.

Alle tjenestehundeførere i Forsvaret kan deltage, hvis de er i god fysisk form og har deres hund under fuld kommando. Derudover skal de kunne betjene håndvåben sikkerhedsmæssigt forsvarligt. I år deltog henholdsvis 12 deltagere til hundeførerbiathlon og 7 til hundeførerkonkurrencen.

Den nationale konkurrence finder sted på en afmærket terrænbane på cirka 6 km længde gennem varieret terræn. Banen indeholder 18 – 20 forhindringer såsom vandpassager, rørgennemføringer, konstruerede forhindringer. Ved afslutning skal hunden foretage "stop af person". Påklædning er reglementeret kampuniform M/84 med skjorte eller jakke med lange ærmer (opsmøgede ærmer og løbesko tilladt). En af de mange forhindringer er skydning (10 skud) med M/49 mod fast mål på en konkurrenceskive. Hundene skal være under fuld kommando med eller uden line under hele turen.

Inden selve løbet har alle hunde mulighed for en undersøgelse af en dyrlæge, der hvis han skønner hunden uegnet til fysisk belastning, kan diskvalificere den.

Verdensmesterskab for tjenestehundeførere

Ovennævnte konkurrencer danner grundlag for udtagelse til International Hundeførerbiathlon /Hunde førerkonkurrence 2004 (verdens mesterskab for tjenestehundeførere).

Verdensmesterskabskonkurrencerne blev afviklet i Schweiz i perioden 18. – 20. juni 2004.

Der blev udtaget 3 danske hundeførere i Biathlon samt i Hundeførerkonkurrencen, der er en konkurrence i en blanding af lydighedsdiscipliner, eftersøgning og bid.

Biathlon i Schweiz gik i år gennem et cirka 9 km langt og ekstremt kuperet terræn med mange forhindringer - blandt andet vandpassager 4 steder og hundefaglige opgaver. Løbeturen slutter ved et stort vandbassin. Her skal både hund og fører hoppe i, hvorefter hunden skal bide sig fast i en flygtende figurant. Til de to Konkurrencer var der tilmeldt henholdsvis 90 og 96 deltagere. Biathlonkonkurrenterne var opdelt i tre alderskategorier.

Resultaterne:

Hundeførerkonkurrencen

Nr.	Point (max 300)		Hundefører	Hjemsted
1	289	-	U. Kohler	Tyskland
17	271	foks	Jens t. Ravn	Danmark
49	227	foks	Bo B. Andersen	Danmark
63	188	os	Carsten S. Hansen	Danmark

Biathlon kategori I (indtil 32 år)

Nr.	Tid (minutter)	Hundefører	Hjemsted
1	42:21	V. Bikovskis	Letland
6	47:03	Carsten B. Christensen	Danmark

Biathlon kategori II (33 – 42 år)

Nr.	Tid (minutter)	Hundefører	Hjemsted
1	40:18	A. Muhlfait	Tjekkiet
6	49:31	Otto K.S. Arvad	Danmark

Biathlon kategori III (43 år -)

Nr.	Tid (minutter)	Hundefører	Hjemsted
1	48:29	J. Waldner	Schweiz
4	52:42	Michael Johansen	SOK





Combined Air Operations Centre 1 fylder 10 år

Af premierløjtnant E.L. Hviid, CAOC 1, FINDERUP

Fundamentale ændringer

Den 1. oktober 1994 blev NATOs kommandostruktur ændret fundamentalt, og det var de vigtigste organisatoriske ændringer, siden NATO-hovedkvarteret i Danmark blev oprettet i 1961 og 1962. Ændringerne var den første større reaktion på den kolde krigs ophør og den nye sikkerhedspolitiske situation. Kommandovejene og kommandoernes opgaver og ansvarsområder blev ændret, gamle hovedkvarterer blev lukket og nye dannet. Et af de nye var Interim Combined Air

Central Europe (COMAAFCE) i Ramstein i Sydtyskland. Det vigtige var, at ICAOC samlede de tidligere adskilte strukturer for offensiv og defensiv krigsførelse under én chef, hvilket gav øget effektivitet og sammenhæng på luftoperationsområdet. Denne kommandostruktur, som blev indført for 10 år siden, eksisterer i princippet stadig, og det er stadig den mest effektive måde at organisere kommando og kontrol på luftoperationsområdet over enhedsniveau på.



Luft refuelling - K10 til F16 DK

de luftoperationskommando på det operative niveau, som nu kom til at hedde Commander Air Forces Northern Europe (COMAIRNORTH), den eneste chef for alle luftstyrker i Nordregionen. Som udtryk for at CAOC-konceptet var blevet godkendt, og at CAOC'erne skulle vedblive at være et vigtigt led i kommandovejen, blev det midlertidige 'I' fjernet fra deres navne.

Forskellig sammensætning for hver CAOC

I dag er CAOC 1 én af 10 CAOC'er i NATO. Det er en af de små CAOC'er med kun 66 stillinger, som rundes op til i alt ca. 75 medlemmer ved hjælp af frivillige nationale bidrag, specielt fra værtsnationen Danmark. Fra begyndelsen har CAOC'erne ikke været bemandede og finansieret af NATO som sådan, men af små grupper af 'deltagende nationer' med forskellig sammensætning for hver CAOC. For så vidt angår CAOC 1 er de deltagende nationer Danmark, Tyskland, Holland, Norge, Polen og Storbritannien.

Tæt sammen med den danske suverænitetsbevarelse

I fredstid har Chefen for CAOC 1 (COMCAOC 1) det daglige ansvar for luftrumskontrol i luftrummet over Danmark og de tilstødende farvande og skal være parat til at føre taktisk kommando og kontrol over tildelte luftstyrker i krise og krigstid.

Luftrumskontrollen hænger tæt sammen med den danske suverænitetsbevarelse, hvilket forudsætter, at chefen samt det



Dansk F 16 over Ertholmene

Fotos: Flyvevåbnet

Operations Centre 1 (ICAOC 1) i FINDERUP - vest for Viborg. Dette nye center skulle forbedre kommando og kontrol inden for luftoperationer fra hovedkvarterer på det operative niveau helt ned til enhedsniveau.

Øget effektivitet og sammenhæng

Ligesom sin forgænger, Commander Air Forces Baltic Approaches (COMAIRBALTAP), var Chefen for ICAOC 1 underlagt Commander Baltic Approaches (COMBALTAP), men funktionelt var han tættere knyttet til luftvåbenets kommandoveje - og især til Commander Allied Air Forces

Afløseren for BALTAP

I tidens løb blev der på grund af ændringer i den internationale sikkerhedspolitiske situation foretaget yderligere ændringer i NATOs strategi, opgaver og ansvarsområder, og i sidste ende også i kommandostrukturen.

I 2000 blev således NATOs nordvestlige og centrale region afløst af en større nordregion. Dette betød, at flere hovedkvarterer blev lukket, og atter andre fik nye navne og ansvarsområder.

Afløseren for BALTAP, den nye Joint Command Northeast, indgik ikke længere direkte i kommandovejen for luftoperationer. I stedet blev den reorganiseret

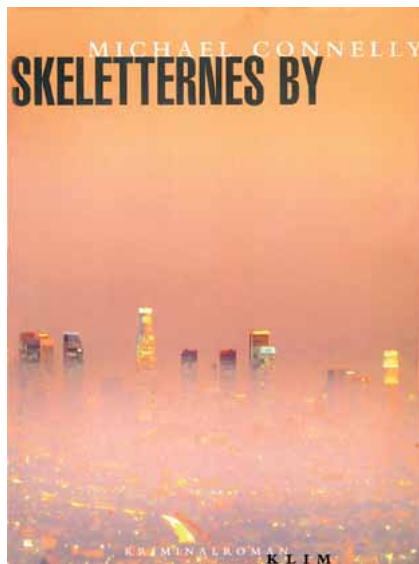
luftforsvarsmæssige nøglepersoner både skal have et dansk ansvar og et NATO-ansvar. I tilfælde af krise kan CAOC 1 personel enten deployere som et samlet hold med forstærkning fra andre CAOC'er eller som enkeltpersoner til forstærkning af andre organisationer. Sidstnævnte foregår i øjeblikket i forbindelse med den internationale stabiliseringsstyrke i Afghanistan (ISAF).

Stationær CAOC i Finderup

I NATOs nye planer for kommando og kontrol på luftoperationsområdet i de første årtier af det 21. århundrede indgår kun fire stationære og to deployerbare CAOC'er. En af de nye stationære CAOC'er vil blive bygget i Finderup inden år 2008 baseret på den nuværende CAOC. Opgaverne vil stort set være uændrede, men på grund af lukningen af andre CAOC'er vil luftrumskontrolområdet blive flerdoblet, og det forventes, at der vil blive et stærkt øget behov for deployering af personel til kriseoperationer til støtte for deployerbare CAOC'er. For at være bedre udrustet til det øgede ansvar vil CAOC'en i Finderup vokse til omtrent dobbelt størrelse på bemanningssiden. Det vil modtage nyt kommando- og kontrolmateriel, og et større byggeriprojekt vil blive igangsat. I forbindelse hermed vil NATO overtage ansvaret for bemanning og finansiering, hvilket kan betyde, at flere NATO-nationer bliver repræsenteret i Finderup.

Et lykkeligt 10-årsjubilæum

Så for CAOC 1 er det et lykkeligt 10-årsjubilæum. Kommando- og kontrolkonceptet for luftoperationer, som CAOC 1 er repræsentant for, har vist sit værd, og der venter CAOC'en i Finderup en fremtid med udfordringer i form af krævende udvidelser både med hensyn til fysisk størrelse og opgaver.



Boganmeldelse

Det er ikke hver dag redaktøren får tilsendt en krimi til anmeldelse, men når det så sker skal læserne ikke snydes for et par gode råd til afslapningslæsning. Livet er ikke stress og arbejde – og dårlig presse hele tiden!

På bogens omslag er handlingen ridset sådan op: "En hund finder en knogle i Laurel Canyon uden for Hollywood, en banal hverdagshændelse, der viser sig at blive indledningen til en af de mest hudløse og besættende sager, Harry Bosch nogensinde har arbejdet med. Knoglen stammer fra en dreng, der blev myrdet for mere end 20 år siden, men fundet af hans grav og undersøgelsen af skeletresterne afslører, at drengen har været udsat for grov og langvarig

mishandling. Sagen er kold for længst, men den puster til Boschs erindringer om at vokse op som forældreløs i Los Angeles, og mens han forfølger de kolde spor, tager sagen pludselig en uventet drejning, der får hele Los Angeles på den anden ende". Det drejer sig om Harry – ikke den beskidte, men Hieronymus forkortet til Harry med efternavnet Bosch - ikke boremaskinen men maleren fra 15-hundredetallet, som så verdens værste aspekter i menneskene. Det er også nok derfor forfatteren, Michael Connelly, har valgt navnet til den travle og skarpsindige detektiv i LAPD. I Los Angeles og det tilhørende Hollywood findes de fleste af ondskabens afskygninger rigt repræsenteret og Harry har en lang historie med løste sager og døde forbrydere bag sig i denne senest på dansk udgivne bog af den succesfulde forfatter til efterhånden mange kriminalromaner fra vestkystens "Sodoma".

Hvorfor læse om Harry Bosch, der er jo så mange andre gode forfattere – lidt nærmere på vores del af verden. Ja, selvfølgelig skal man have overstået forfatterne indenfor den lette og tunge Kanon, samt de engelske klassikere, lidt Maigrêt på originalsproget og Sjöwold og Waloö fra broderlandet før man opkaster sig til dommer over folk fra drømmefabrikkerne og deres alt andet end behagelige omgivelser over there!

Så man må kaste sig ud i det uden de store betænkeligheder – tænkningen som sådan får man nemlig rigeligt brug i bogens løb.

Michael Connelly tager alle de traditionelle hjælpemidler i brug. Han skaber troværdige figurer, miljøer og kriminelle forløb, som i høj grad udfordrer læseren – fra første side. I den foreliggende "Skeletternes By" opsummeres Harrys personlige udvikling ad to forskellige veje. Dels er hans skæbne bestemt af de tidligere bøgers voldsomme og opslidende begivenheder – og mange møder med pragtfulde mennesker i og udenfor korpset og det modsatte; dels er hans endeplatform rigeligt bestemt af det, selve denne bog præsenterer af input. Det er altså ikke nødvendigt at læse hele serien for at få det rigtige ud af denne bog, men naturligvis gør det oplevelsen dybere at kende alle Harrys tidligere bedrifter og besværligheder. Harry har været i Vietnam og havde der det lidet misundelsesværdige job at være med til at "rense" tunneller for vietconger – det giver livslange mareridt og adskillige fobier.

De sociale aspekter i krimier er normalt en stereotypisk sidegevinst – eller irritationsfaktor – alt efter læserens grundholdning til samfundsskabte problemer og almindelig ansvarsforflygtigelse. I disse bøger af Connelly får man et rimeligt objektivi indblik i det amerikanske samfunds måde at fungere på. Det er nemlig ikke så slemt som man får indtryk af ved at læse danske aviser og se danske Tv-kanaler. Harry er ikke uden appetit på livet og det lykkes Connelly at indflette nogle dejlige hunkønsvæsener iblandt Harrys kolleger. Man får næste lyst til at melde sig ind i korpset.

Læs selv og forær den væk til jul!

Af Redaktøren

Godt et år – et godt år i LINDORMEN

Tekst og foto; LINDORMEN

Hej. Jeg hedder LINDORMEN og er i min bedste alder, nemlig 27 år. Jeg har ikke noget efternavn, men derimod et type-navn, kabelminelægger - eller



Med delfiner for boven

rette kommandoskib, men det kræver nok en forklaring. Lad os starte i oktober 2001, hvor jeg blev sejlet til et hospital i Søby, som hed Søby Værft, for at få fornyet mit sundhedsbevis. Det, jeg troede var et normalt check, udviklede sig til en større operation. Jeg havde 7 dejlige drenge, som til daglig gik og passede på mig. Under hospitalsopholdet fik de overbevist direktøren (Søværnets Materielkommando) om nødvendigheden af en ansigtsløftning – og det så grundigt, at jeg rødmede over hele kroppen, men man skal jo så grueligt meget igennem for at blive rigtig flot. Det blev hurtigt februar og alle hævelserne var væk, sårene var helet, en ny makeup var lagt, og jeg kunne vende hjem til mit elskede hjem, Flådestation Frederikshavn.

Jeg følte mig rigtig stolt – en følelse af at være nyfødt – da jeg rundede hjørnet og parerede med en håndbremsevendning. Nu kunne jeg igen slappe af og blive nusset af mine drenge.....

Der begyndte dog hurtigt at komme flere mennesker om bord, end jeg havde været vant

til, og pludselig en dag begyndte de at fjerne det midlertidige kommandorum fra kabellasten. Endelig skulle jeg måske være en rigtig kabelminelægger igen, men nej! De byggede et nyt moderne kommandorum op og indrømmet - da det var færdigt - hvor var det flot. Jeg glemte helt at lægge mærke til, at der kom endnu flere personer om bord og 1. april 2003 var der 28!

Det rumsterede over alt. Alle mine gemmer blev fyldt op med forsyninger, køle- og fryserum blev startet og fyldt. Vi skulle endelig sejle igen. Jeg var også efterhånden blevet mere og mere grøn i bunden af misundelse på min søster, LOSSEN, der hele tiden var af sted på tur – nu måtte det så sandelig være min tur.

Der blev øvet, uddannet og trænet, der var nemlig kun

- også selv om vi i perioder var 37 mand (undskyld - der var også kvinder) om bord til kun 35 køjer.

Alle snakkede de om vores kommende periode som kommandoskib i Mine Countermeasures Force North (MFN), hvilket "BLUE GAME" havde været en lille opvarmning til. Og netop opgaven som kommandoskib i den multinationale mineskibsstyrke afstedkom, at Chefen for 3. Eskadre ville kontrollere, om jeg kunne mit arbejde. Da han var tilfreds, skulle både Teknikinspektøren og Taktik- og Våbeninspektøren med inspektionshold også afprøve mine evner, og til sidst kom Chefen for Søværnets Operative Kommando og gav mig det endelige blå stempel: Jeg var nu klar til at indgå i MFN – og alt blev klaret på 3 måneder.



Min vidunderlige besætning under palmerne udi Spanien

enkelte, der kendte alle mine luner. Vi skulle også på øvelse "BLUE GAME" med en hollandsk stab om bord - en stab, der ledte andre minestrygere og minejægere i kunsten at finde de miner, jeg havde udlagt. Det gik godt, og om bord gik det over al forventning

Jeg var nu i så fin form, at selv træningstilstandsprøven var blevet bestået med lethed. Chefen for MFN og hans stab gik om bord og regerede fra kommandorummet i mit indre fra 1. august 2003. De kom fra min søster - og hun kunne fortælle mange historier, men nu -

nu blev det min tur!
 Togtet i MFN tog mig over Nordsøen til Skotlands vestkyst, hvor vi havde 7 fantastiske uger med de andre flotte enheder fra Storbritannien, Norge, Holland, Belgien, Tyskland og Danmark. Jeg følte mig godt tilpas i selskabet, og selvom jeg blev lidt forelsket, undgik jeg behændigt at have nærkontakt. Det var ellers nærkontakt jeg søgte, når jeg fik lov til at besøge de små skotske byer. I Port Ellen var jeg dobbelt så stor som kajen, men jeg husker nu specielt Fort William, hvor slusen, der indleder Caledonian Canal, lige præcis kunne rumme mig. Tiden går alt for hurtigt, når man er væk hjemmefra, og jeg nød det i fulde drag, men staben skulle over på søster og

De tapre chefkokke - nu med ordener



trødent videre, og vejret blev bedre og bedre - og pludselig en morgen havde jeg selskab ved boven. De lignede delfiner og sprang og legede lige foran min stævn. Lidt senere var det

LOSSEN og jeg skulle vende næsen hjem. Som sagt så gjort; dog med gode ophold i Lissabon og i Saint Malo. Efter Saint Malo var der en Steam Past, så jeg for sidste



Caledonian Canal kunne lige præcis kunne rumme mig

I klemme mellem kolleger



derfor vendte jeg næsen hjem. Det gjorde nu ikke så meget, fordi jeg vidste, at de ville vende tilbage til mig til jul. I det nye år tog jeg så af sted igen med alle 35 mennesker om bord, jeg skulle mødes med de andre flotte skibe. I sne og kulde besøgte jeg Tyskland. Det var så koldt, at selv vandet frøs til is. Heldigvis skulle jeg igennem Kieler kanalen 14 dage senere og fortsætte sydpå til Spanien - og varmen. Da vi passerede Holland blæste det pænt, og jeg opførte mig lidt anderledes. Der var nogle, som sagde, at det næsten var som rutschebanen i Tivoli - andre sagde bare nogle underlige lyde. Jeg fortsatte dog ufor-

klumpfisk, der lå i overfladen og pænt hilste på og bød mig velkommen sydpå. Til at starte med lå vi i Rota, inden vi skulle på øvelse "Maritime Commitment 04". Det var en stor øvelse, men jeg fik mig placeret i forgrunden, så alle vidste, hvem jeg var! Der var nogle meget store skibe med, både fregatter, destroyere, forsyningskibe og ikke mindst min danske ven, korvetten PETER TOR-DENSKIOLD (der findes ikke noget bedre end at møde sine kollegaer så langt hjemmefra). Efter øvelsen tog vi til Cadiz og lå der i 5 dage i solskin og 25 °C, men igen begyndte staben at tale om, at de skulle over på

gang kunne sige pænt farvel til alle de dejlige skibe i MFN. Jeg tudede det bedste, jeg havde lært og tårene trillede, da jeg sagde farvel til de andre skibe. Det havde været to fantastiske ture i MFN og en helt fantastisk opkøring dertil. Det var et år jeg aldrig vil glemme. Nu ligger jeg igen ved min faste kaj på Flådestation Frederikshavn og ser staben gå over i min søster og hører, hvor meget hun glæder sig til at tage af sted efter påske - og jeg; jeg ser min vidunderlige besætning afmønstre en for en. Jeg føler mig som grantræet.....



Da Sønderborg tog afsked med LOSSEN

Af Rudi Hansen KP/GF ved Flyverhjemmeværnseskadrille 218

Lørdag den 18. september 2004 sagde kabelmi-nelæggeren LOSSEN far-vel, med maner, til sin adoptivby, Sønderborg.

Mellem klokken 1000 og 1400 var der Åbent Skib for sidste gang på LOSSEN i Sønderborg. Der var samlet en del mennesker til den vemodige begivenhed. Den nuværende borgmester i Sønderborg, A.P. Hansen, var mødt frem på den nyrenoverede slotskaj, som også bruges af kongeskibet DANNEBROG, når det er på visit i Sønderborg.

Mange syntes det var en skam, at LOSSEN udgik efter små 26 år - et relativt ungt skib. En ældre dame mente, at Sønderborg by kunne bruge det som museumsskib. "Så ville man da bevare noget som tilhørte byen, som var lidt gammelt - der er jo ikke meget tilbage af det gamle Sønderborg mere", mente hun.



- Ikke kun krigsskib
LOSSEN har ikke kun været krigsskib. Hun har også været vært for Sønderborgs børnehaver og spejdere, når hun var på

besøg. Hvis besøget faldt ved juletid, så var der æbleskiver, småkager og forskelligt farvet sodavand ombord til de mindre og kaffe og te til de større børn. Ind imellem også en lille tur på Als Fjord - eller tovtrækning på

Foto:
Rudi Hansen,
juni 1991
- LOSSEN
under
den nye
Alssundbro



kajen mellem besætningen og Sønderborg bys brandværn.

Min afsked med LOSSEN

Jeg tager næsten altid til Sønderborg, når der kommer orlogsfartøjer. For det meste er det tyske og danske skibe, men

18. september i år var det noget helt andet. Et skib skulle sige evigt farvel til sin "hjemmehavn".

Min kammerat Michael Hammeleff og jeg tog til Sønderborg for at tage afsked

med LOSSEN. Rundgangen på skibet kunne ind i mellem være trang, når gangene kun er en lille meters penge i bredden og når der kom "modgående trafik" under dæk. Det var dog lidt mere besværligt at komme op til broen, hvortil man kommer ad en fast udendørs metaltrappe henne agter. Det måtte jeg sande, da jeg "stangede" gummibåden på bagbords side - heldigvis skete der ikke gummibåden noget. Det blev kun til et kort ophold på broen, da der nok har været 10 mennesker plus et par stykker af besætningen deroppe. Det sidste jeg gjorde ombord, var at tage et fotografi af LOSSENS våbenskjold. Jeg har allerede et par aftagere af det billede.

Jeg har senest erfaret, at Sønderborg søger et nyt adoptionskib. Nogle mente at det

Foto:
Havnemester
Lasse Andersen
19. august 1978 -
dagen efter adop-
tionen

måske var L 16 ABSALON. Sønderborg er også partneronkel for det tyske forsyningskib A 511 ELBE.

Et tidligere besætningsmedlem på LOSSEN mindes

Jeg fik en kort snak med et tidligere besætningsmedlem på LOSSEN, som var med ved overdragelsen af skibet til Sønderborg by 18. august 1978. Han var da med i den første besætning, skibet havde. LOSSEN indgik i Flådens tal 14. juni 1978 og den pågældende påmønstrede 8 dage efter. Det var en stor oplevelse at få en "hjemmehavn". Det er så koldt kun at have et tilholdssted i en flådehavn.

Under samtalen gik han hen til stævnkanonen. "Ja her var mit domæne. Jeg var hjælper på 20 mm kanonen vi havde dengang. I dag bruger man jo 12,7 mm tungt maskingevær (TMG). Dengang var der kun en kanon på fordækket".

Han klappede den overdækkede affutage og sagde: "Ja, og nu er det forbi for LOSSEN her sidst på året - jeg kan stadig huske nogen af borgmesterens *) taler - At han var glad over, at Sønderborg fik en så køn adoptivdatter, selvom hun bar et lidt råt navn LOSSEN, men køn, det er hun!"

Jeg fik ikke talt mere med ham, da en eller anden kaldte på ham nede fra kajen - "LOSSEN" fik endnu et klap, før han gik fra borde.

*) Borgmesteren i Sønderborg var dengang den nu afdøde Hardy Christensen



Danmarks Undervandsbåde 1909-2005

Den 10. juni 2004 indgik et flertal af Folketingets partier et forsvarsforlig for perioden 2005-2009. I dette forlig besluttede man bl.a. at nedlægge det danske undervandsbådsvåben, og søværnet forventer derfor pt. at den sidste undervandsbåd udfases omkring årsskiftet 2004/2005.

For at markere nedlæggelsen og de vigtige opgaver, som undervandsbådene har varetaget i forsvaret af Danmark siden 1909, har jeg påtaget sig at skrive en bog om de danske undervandsbåde fra 1909 til 2005.

Bogen forventes at skulle udkomme i foråret 2005, og bliver til i et tæt samarbejde mellem undertegnede, en gruppe tidligere ubådsfolk og Tøjhusmuseet / Orlogsmuseet.

Jeg vil blive meget taknemmelig for enhver hjælp, som nuværende eller tidligere ubådsfolk kan give mig med bogen. Især perioden under Den kolde Krig og tiden derefter er forholdsmæssig uformidlet i litteraturen, og beretninger og/eller fotografier fra denne tid vil derfor blive modtaget med stor glæde.

Med venlig hilsen

Søren Nørby, cand. mag.

Hedebygade 4, 1. th., 1754 København V.

E-mail: soeren@noerby.net, Web: www.noerby.net





Yderligere oplysninger kan findes på foreningens hjemmeside: www.ubaade.dk

Indmeldelse kan ske til foreningens kasserer, Jørn Hansen, på telefon nr.: 45869742 eller E-mail adresse: joern@hansen.mail.dk

Dansk Ubådsforening stiftet

Med den politiske aftale om forsvarets ordning fra 2005 – 2009 er det besluttet at nedlægge Danmarks ubådsvåben efter næsten 100 års tro tjeneste.

Vi er en gruppe tidligere ubådsfolk, som mener, at der bør sættes et varigt minde for denne lange og stolte epoke. Samtidig har vi brug for at være i kontakt med andre for at dele vores fælles ubådsinteresse.

På en generalforsamling 2. september 2004 blev Dansk Ubådsforening stiftet. Foreningens formål er at virke for formidling af kendskabet til dansk ubådsvirksomhed samt at arbejde for etablering og opretholdelse af et dansk ubådsmuseum.

Som medlemmer kan optages enhver, der fremsætter ønske herom. Det årlige kontingent er 200 kr.

Foreningen vil arbejde aktivt for, at der etableres et museum på Holmen for Danmarks Ubådsvåben. Ubåden SÆLEN vil efter kommandostrykning blive bragt til Holmen i den stand og med den komplette udrustning, som ubåden har ved afslutning af sin sidste operative øvelse i midten af november måned. Snarest derefter vil ubåden blive taget på land og placeret i de to vugger, der blev fremstillet i forbindelse med ubådens operationer i den Persiske Golf. Sideløbende hermed planlægges en eksisterende bygning udlånt til udstillingsbrug. Udstillingerne skal bl.a. dække mest muligt af den danske ubådsvirksomhed og de mennesker, udstyr, våben og ideer, der har præget den gennem de knap 100 år.

Bestyrelsen består af tidligere ubådsfolk og civile med tilknytning til ubådsteknologi og museumsvirksomhed. Foreningens første formand er kontreadmiral Niels Mejdal. Næste generalforsamling finder sted til marts, hvor halvdelen af bestyrelsen er på valg.



**Billeder fra SÆLENS
deployering til
Golfen - nederst
havnemanøvre i
Bahrain**

Foto: SÆLEN

Sænkningen af undervandsbå- den HAVFRUEN 29. aug. 1943

Af Søren Nørby, stud. mag.
Orlogsmuseet

Danske undervandsbåde og
HENRIK GERNER på Holmen før
29. august 1943

Foto: Niels Erik Hansen



Som fortalt af Vilhelm Carl Tuxen, der i august 1943 var undermaskinmester af 1. grad ved Undervandsbådsdivisionen. Han indtalte i januar 1984 sine oplevelser ved Flådens sænkning på bånd. Båndet blev dog glemt, og først da sønnen sidste år oplevede markeringen af begivenheden, kom han i tanke om båndets indhold. Han kontaktede derfor Orlogsmuseet, der med glæde tog imod beretningen. Beretningen er baseret på Tuxens erindringer i 1984 og ikke understøttet af nogen samtidige, skriftlige kilder. Den stemmer dog meget godt overens med andre beretninger fra Flådens sænkning. Tuxen, der blev født den 19. januar 1901, døde den 15. september 1991.

Tuxens beretning:

Ifølge Tuxen begyndte den 28. august 1943 med et kommandoskift i Undervandsbådsdivisionen. Den hidtidige chef, kommandørkaptajn Gustav Paulsen, afgik om formiddagen og orlogskaptajn A. Linde blev udnævnt til ny funge-

rende chef. Paulsen skulle, så vidt Tuxen erindrede, overgå til en stilling hos Kronprinsen (1). Tuxen, der den 28. august var ældste tekniske officer i Underbådsdivisionen, havde som resten af Flådens mandskab fulgt de tiltagende spændinger mellem de danske og tyske myndigheder i august måned 1943. Han var derfor klar over, at tyskerne samme dag havde stillet den danske regering et skarpt ultimatum, men han blev alligevel overrasket, da begivenhederne tidligt om eftermiddagen begyndte at tage fart. Der kom besked om, at al landlov var indtaget, og alle officererne blev indkaldt til et møde, hvor eneste punkt på dagsordenen var sænkningen af Flådens enheder.

Ikke muligt at undslippe

Den 28. august lå samtlige Søværnets tolv undervandsbåde på Holmen. Kystflådens ledelse havde udarbejdet en liste over hvilke enheder, der skulle forsøge at nå Sverige, og hvilke, der skulle sænkes på Holmen. Ifølge

Tuxen blev det dog hurtigt klart for alle i Undervandsbådsdivisionen, at det ikke ville være muligt at undslippe til Sverige.

De otte af undervandsbådene var under kommando, og her fik de respektive chefer ordre til at gøre deres båd klar til sænkning. Samtidig blev ansvaret for sænkningen af de undervandsbåde, der ikke var under kommando, fordelt mellem de forskellige ubådschefer. Herefter forberede man sænkningen, og det tog det meste af lørdagen, før arbejdet var færdigt. Stemningen var trykket, men alle udførte arbejdet, som de skulle.

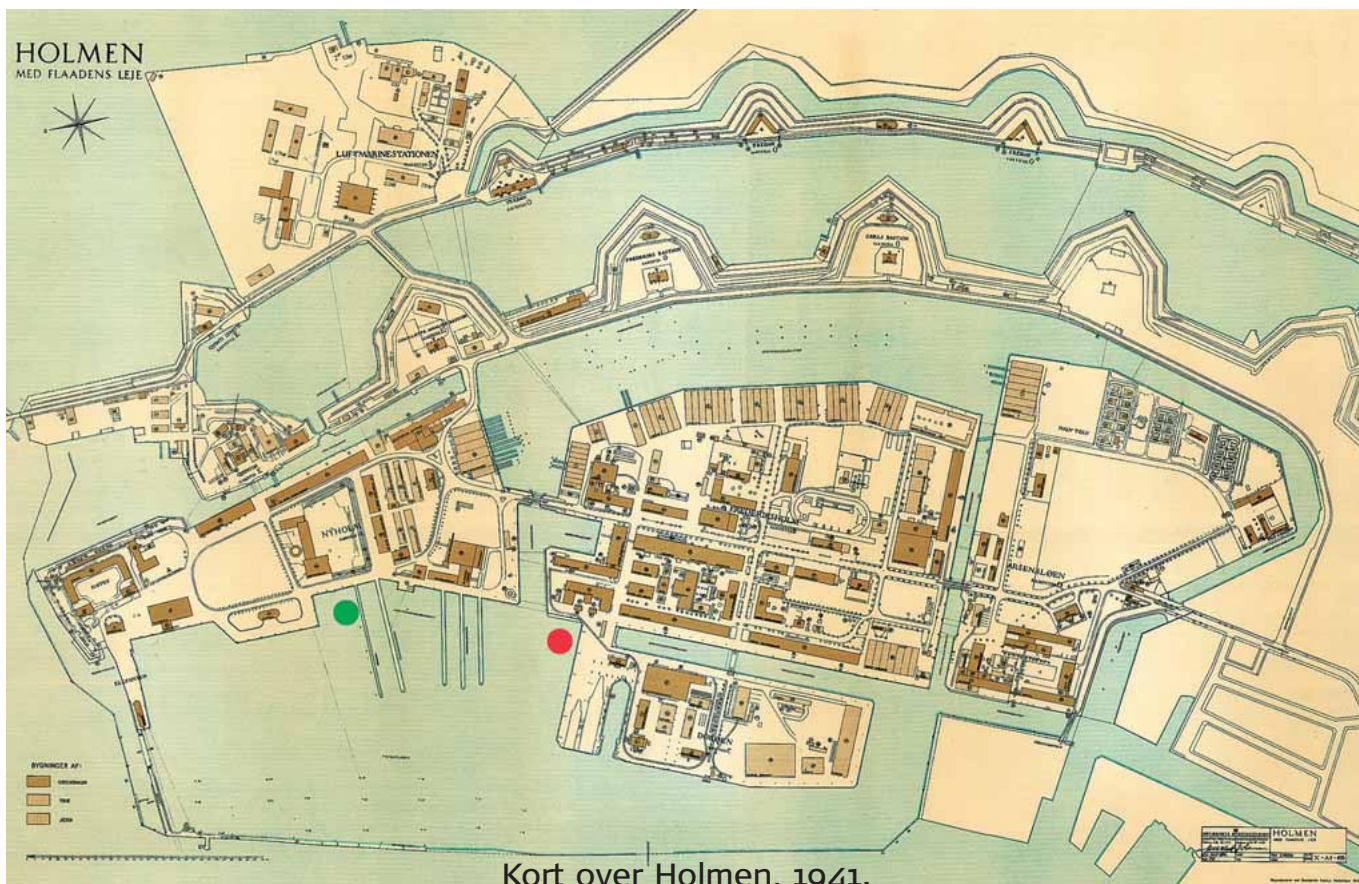
HAVFRUEN i Flydedok nr. 2

Elleve af Flådens undervandsbåde lå ved undervandsbådsbroerne, men den tolvte, H-klassens HAVFRUEN, lå til eftersyn i Flydedok nr. 2. Den var ikke under kommando, og Tuxen fik ordre til at stå for dens sænkning, hvis det skulle blive nødvendigt. Efter at have modtaget ordren gik Tuxen som planlagt til køjs ombord på logiskibet HEKLA. Han gav ordre til at han skulle vækkes, hvis der skete det mindste. Lidt over kl. fire blev han vækket og fik besked om, at Flåden var sænket! Trods ordre om det modsatte havde man glemt at vække ham, og HAVFRUEN var derfor ikke blevet sænket. Tuxen fik besked om, at



HAVFRUEN til søs i
1941 eller 1942

Foto: Niels Erik
Hansen



Den grønne prik symboliserer HEKLA's position mens den røde er Flydedok nr. 2 og HAVFRUEN.

alt personel skulle begive sig mod Planbygningen ved Mastekranen, men han besluttede sig for at gøre et forsøg på at udføre den pålagte opgave in-den. Da han forlod HEKLA, var alle de andre undervandsbåde sænket.

Mødte ingen tyskere

Tuxen sneg sig stille og roligt fra HEKLA og over til Frederiksholm og frem til de to flydedokke der. Hvad klokken præcist har været på dette tidspunkt vidste Tuxen i 1984 ikke, men han mødte ingen tyskere på turen - faktisk mødte han kun ét andet menneske, der var på vej mod Planbygningen. Ifølge Søværnets Generalrapport over begivenhederne på Holmen den 29. august 1943 blev HAVFRUEN sænket kl. 04.15, men noget kan tyde på, at dette ikke er helt korrekt. Det er mere sandsynligt, at klokken har været tæt ved halv fem før Tuxen nåede frem til Flydedokkerne. Tidsangivelsen i Generalrapporten tyder også på, at ingen af de ansvarlige officerer blev bekendt med, at Tuxen ikke var blevet vækket, og at sænkningen af HAVFRUEN derfor blev forsinket. .

I dok nr. 3 NARHVALEN

Flydedok nr. 2 og 3 lå ved siden af hinanden ved Frederiksholms nordside. I dok nr. 3 lå den gamle torpedobåd NARHVALEN, der nu var ombygget til ministryrger. Den var også til eftersyn, men da Tuxen kun havde ordre til at sænke HAVFRUEN, ignorerede han flydedok nr. 3, og gik i stedet ombord i dok nr. 2. Dokkens maskinhus befandt sig på dens styrbord side, og Tuxen måtte derind for at kunne udføre sænkningen. Da han ikke havde en nøgle til den låste dør, måtte han knuse dørens glas med sin albue, før han kunne få adgang til huset. Vel indenfor søgte Tuxen at regne ud hvilke knapper og håndtag, der ville få dokken til at synke. Efter lidt overvejelser fandt han de rigtige håndtag til åbning af bundventilerne, og da han nu kunne høre lyden af udsivende luft, vidste han, at dokken var ved at synke.

Melding til orlogskaptajn Linde

Derefter begav Tuxen sig hurtigt hen mod Planbygningen. På vejen så han i det tiltagende dagslys bla. den i Maskingraven

sænkede ministryrger M2 SØBJØRNEN. Han mødte ingen mennesker på sin vej hen mod Planbygningen. Vel ankommet til dertil afgav han melding til orlogskaptajn Linde om, at dokkens ventiler var blevet åbnet og at den derfor formodentligt var sunket.

Tuxen var blandt de cirka 1.000 danskere, der kort efter kl. 0500 blev fanget i krydsilden mellem de tyske soldater på Holmen og i Flådens leje. Han var blandt officererne, der gik forrest og kunne derfor - uden rigtig at være klar over hvem, der skød og hvorfor - nå i dækning i Spanteloftsbygningen. Tuxen husker ikke selv, hvordan han kom ind i bygningen, men her gemte han sig i nogen tid. Da han lidt senere hoppede ud af vinduet for at komme væk, blev han desværre straks taget til fange af tyskerne.

Alle tankdæksler, bundventiler m.v. afmonteret

Tyskerne samlede de danske officerer sammen igen og marchen fortsatte. Da den gruppe, som Tuxen befandt sig i, kom over Nyholms bro, kunne han for

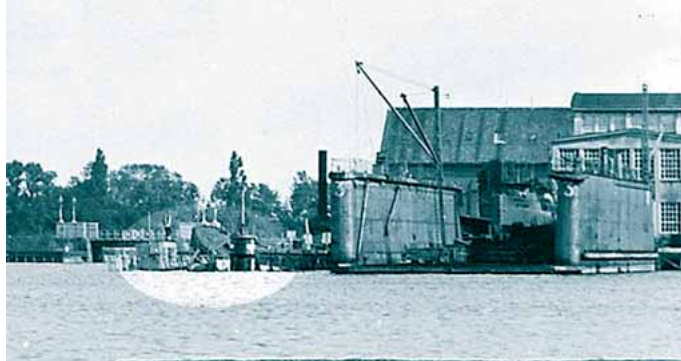


Undervands
båd af H-
klassen i
flydedok nr.
2 i 1941
eller 1942

Foto: Niels
Erik Hansen

første gang se, hvordan det var lykkedes ham at sænke Flydedok nr. 2 og HAVFRUEN. Da undervandsbåden var til tank-eftersyn, havde den ligget med alle tankdæksler og bundventiler med videre afmonteret. Havvandet var

han brugte ordet "schweinerei" så mange gange, at han fik tilnavnet "Schweinerei-Petersen". Tuxen og resten af officererne måtte - uden mad - tilbringe resten af dagen og natten i kontorbbygningen.



Her ses de to
dokker efter
sænkningen. Mens
dok 2 er næsten
helt væk og
HAVFRUENS tårn
kun lige anes, er
dok 3 med NAR-
HVALEN uskadt

Frihedsmuseet

derfor trængt ind og ødelagt båden.

"Schweinerei-Petersen"

De danske officerer blev bragt til Orlogsværftets kontorbygninger. Her mødte de den herostratisk berømte tyske Korvettenkapitän Petersen. Han, der var leder af det tyske angreb på Holmen, var meget vred over den danske sænkning af Flådens enheder, og Tuxen overværede en meget ophidset samtale mellem korvettenkapitän Petersen og kommandørkaptajn Kjølsten. Hvad Petersen præcis brokkede sig over, opfangede Tuxen ikke, men

Mønttelefonen ombord virkede

Dagen efter blev alle de interne-rede danskere samlet på Marsmarken ved Søofficerssko-

Maskinkommandørkaptajn Vilhelm Carl Tuxen

Dagen efter sænkningen kom orlogskaptajn Linde hen til Tuxen for at få detaljerne om sænkningen af HAVFRUEN. Disse skulle Linde bruge til sin rapport om sænkningen. Han og Tuxen blev enige om, at der kun skulle stå "sænket af en officer" ud for HAVFRUEN.

Tuxen huskede interneringen som en meget stille og rolig tid. Efter en otte dages tid fik man tilladelse til at de interneredes familier kunne komme på besøg,

Den sæn-
kede dok
fotografe-
ret fra
Nyholm

Orlogs-
museet





Vilhelm Carl Tuxen og frue, Irma Tuxen, fotograferet i 1946

og Tuxens kone Irma kom derefter på besøg ca. hver 14. dag. Efter endt internering forblev Tuxen og hans familie i Nyboder, hvor Tuxen fandt civilt arbejde. Efter krigen kom Vilhelm Carl Tuxen tilbage til Søværnet, hvor han forblev indtil han i 1963 gik på pension som maskinkommandørkaptajn. Inden da nåede han i 1960 at blive udnævnt til Ridder af Dannebrog af første grad.

Noter:

Ifølge Marineministeriets "Kundgørelser for Søværnet 1943" afgik Paulsen pga. sygdom. Pontoppidan og Teisens "Danske Søofficerer 1933-1982" nævner intet om, at Paulsen



HAVFRUEN i den sænkede dok. Her ses også tydeligt dokkens maskinhus, som Tuxen måtte bryde ind i for at få sænket dokken.

Orlogsmuseet

skulle overgå til en post hos Kronprinsen, men det er ikke usandsynligt at Flådens sænkning har medført, at sådanne udnævnelser blev sat i bero. Pontoppidan og Teisen nævner intet om, hvad Paulsen lavede fra 29. august 1943 og frem til 5. maj 1945, hvor han blev udnævnt til stabschef ved Kystflåden.



Marineforeningerne i Danmark bygger bro til Marinehjemmeværnet med julemærket 2004, som ses her. Kan købes i de forskellige marineforeninger

Marinemaleren udstiller:

"Fra Nuuk til Qaanaaq" Galleri SPOT Nørregade 10 1sal- 3300 Frederiksværk.
"Fra Nuuk til Qaanaaq" en særudstilling af Flådens maler, Pierre A.C. Auzias og fotograf Martin Lehmann.

Det er med stor glæde, at Galleri Spot vil vise en reportageudstilling med malerier og fotografier fra sommerens togt med Kongeskibet DANNEBROG.

Udstillingen varer fra den 31.10 til den 5.11. 2004

Pierre A.C. Auzias og fotograf ved Politiken, Martin Lehmann delte kahyt ombord på ledsagerskibet VÆDDEREN under togtet fra Nuuk til Qaanaaq. Undervejs fødtes ideen til denne udstilling.

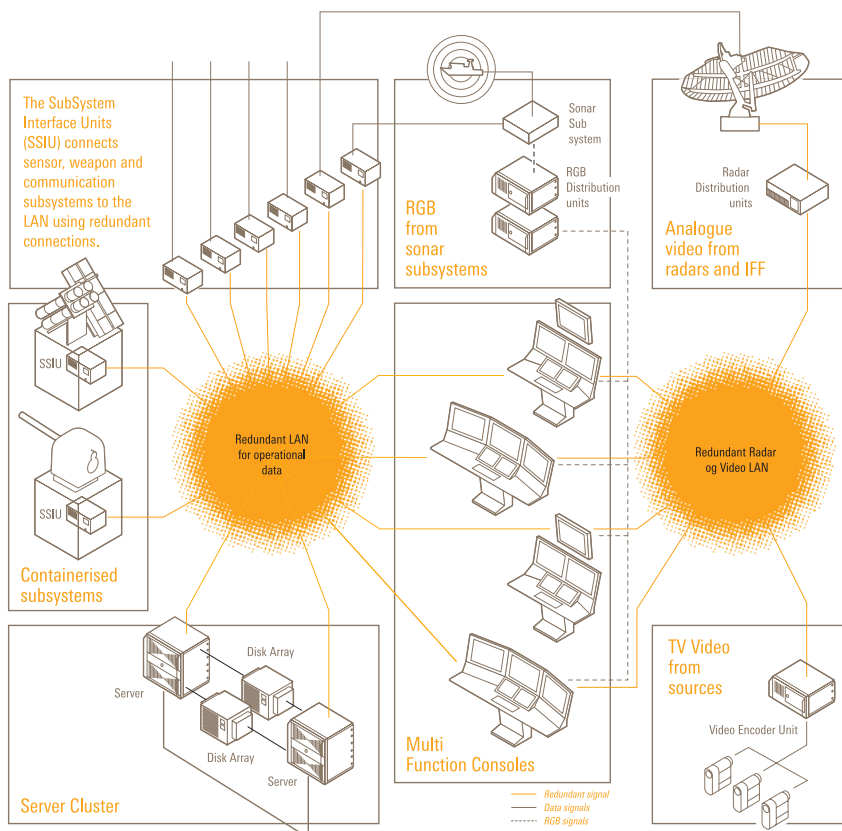
"Fra Nuuk til Qaanaaq" er en original sammensætning af de to kunstneres forskellige "metier", hvor fotografi støtter maleri og omvendt. Med marinebilleder, landskaber og portrætter byder Pierre og Martin publikum på en levende oplevelse i Kongeskibets kølvand langs Grønlands vestkyst.



Pierre Auzias foran et af de større, knapt færdige billeder til udstillingen



The New Generation of Terma C4I Systems



The C-Flex concept allows for continuous upgrade of ships with new or additional equipment without major software changes and waiting time for the next release. A concept designed for rolling replacements and running improvements rather than mid-life upgrades.