



Søværns- orientering



Nummer 4 . december 2004 . 34. årgang



Nyt fra Redaktøren

Endnu et år er gået og julen stunder til. Søværnet ser noget anderledes ud end sidst vi havde julen foran os. Flåden og dens støtte på land er ved at blive rettet ind til de fremtidige opgaver.

Flådens ubåde og minelæggere har strøget kommando og ABSALON er indgået i Flådens tal. Søværnets transformation mod nye tider blev således skudt i gang inden det nye forsvarsforlig træder i kraft.

De næste år vil derfor blive præget af store organisatoriske ændringer samt nye skibe og helikoptere til Søværnet.

Søværnet vil med de nye skibe være i stand til at løse både daglige myndighedsopgaver indenfor rigsfællesskabet og deltage i operationer fjernt fra hjemmet.

Selv om det har gjort ondt, at Søværnet har mistet nogle vigtige dele af rygraden, så har de nye stykker rygrad samlet styrket Søværnets evne til at løse fremtidens opgaver.

Vi kan derfor glæde os i julen - med ro i sindet - og se fremad på de spændende opgaver, der venter på os.

God jul og godt lykkebringende nytår til alle.

Sven Voxtorp

Indhold

Om implementeringsplan for Forsvarsforliget	3
DANNEBROGs sommertogt 2004	4
GEORG STAGE -platform for Søværnets aspiranttogt 2004	10
Den sidste dans	18
Dieselboats Forever	20
Militærpolitiets historie	22
MØENs 40 års jubilæum, Aalborg	24
Kommandostrykning i de egentlige Minelæggere	25
Orkanen Ivan ramte Pensacola	28
KFOR/ Film city / 2004	30

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 3. februar 2005

Forsidebilledet: DANNEBROG ved isbræen,
luftfoto af Martin Lehmann, Politiken



541 Tryksag 227



Chefen for Søværnets Operative Kommando udtaler i anledning af planen for implementering af det seneste Forsvarsforlig

I anledning af offentliggørelsen af godkendelsen af Forsvarets implementeringsplan for Forsvarsforliget af 10. juni i år udtaler Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K.B. Jensen følgende:

Forligspartierne har i dag (7 december 2004) godkendt Forsvarets Implementeringsplan for Forsvarsforliget af den 10. juni 2004.

Godkendelsen af implementeringsplanen fastholder forholdene, som de er beskrevet i forligsteksten fra 10. juni 2004. Søværnet fortsætter dermed den udvikling, der blev sat i gang forud for det indeværende forsvarsforlig, og vil i fremtiden i højere grad blive orienteret mod deltagelse i Internationale Operationer i forhold til deltagelsen i det territoriale forsvar af Danmark under den Kolde Krig. Det er jeg meget tilfreds med.

Betydningen for Søværnet er allerede kendt af de fleste ansatte, og de overordnede punkter fremgår af Forsvarskommandoens udsendte informationspamflet, der er til rådighed for alle medarbejdere.

På nuværende tidspunkt kan jeg konstatere, at Søværnet allerede har iværksat udmøntningen af Forsvarsforliget på enkelte områder. Det drejer sig om nedlæggelsen af ubådsvåbnet og udfasningen af de egentlige minelæggere, ligesom ændringer i Søværnets skolestruktur blev iværksat pr. 1. september 2004.

Den tidlige iværksættelse af ændringerne i skolestrukturen blev gennemført på baggrund af behovet for at frigøre bygningsmasse på Marinestation Holmen, hvorfor Søværnets Taktik- og Våbenskole og Søværnets Tekniskole blev sammenlagt til Søværnets Specialskole. Denne sammenlægning medførte endvidere, at embederne for henholdsvis Søværnets Taktik- og Våbeninspektør og Søværnets Teknikinspektør blev nedlagt og Søværnets Specialtjenesteinspektørembede oprettet i forbindelse overførslen af visse af fagskolernes opgaver til Søværnets Operative Kommando. I samme forbindelse oprettedes endvidere Uddannelses- og Inspektionsdivisionen ved Søværnets Operative Kommando.

Forliget medfører, at Søværnet i løbet af de kommende år vil styrke de operative kapaciteter og flytte personel fra land til sø, og i den forbindelse vil store dele af Søværnets struktur blive justeret. Dette medfører ændringer i såvel overordnede stabe, som i de sejlede enheder, skolestrukturen og den logistiske støttestruktur, og det kan ikke undgås, at størstedelen af Søværnets personel vil blive berørt. Personellet er Søværnets vigtigste ressource, og det er mig magtpåliggende at de ændringer der sker, tager hensyn til personellet i størst muligt omfang.

I forbindelse med udmøntningen af forliget er det tilsvarende min forventning, at den enkelte bidrager til den fælles løsning af opgaverne. Jeg vil derfor opfordre alle medarbejdere i Søværnet til at bidrage til en så smidig og effektiv implementering som muligt.

Hendes Majestæt Dronningens Jagtkaptajn, Kommandør Kai Rasch Larsen udtaler:

Det stod i vintermånederne meget tidligt klart, at Kongeskibet DANNEBROG i sæsonen 2004 ville blive pålagt nogle helt specielle og omfattende opgaver. På mit første møde med den menige del af besætningen på Søværnets Grundskole i Auderød i marts 2004 sagde jeg derfor til dem, at programmet var så omfattende, at hvis man var nyforelsket eller absolut ikke kunne undvære sin mor, så var det ikke i 2004, man skulle sejle med Kongeskibet DANNEBROG. Til gengæld kunne jeg så love dem oplevelser på Grønland, såsom store bølger, kæmpe isbjerge, hvaler og sæler, og i Middelhavet; delfiner, der springer foran skibet.

Næstkommanderendes summeriske gennemgang af togtet er i år suppleret med beretninger skrevet under togtet skrevet af to medlemmer af skibets værnepligtige besætning. Artiklen er derfor ikke i sin helhed kronologisk i sin opbygning.

(Red.)

Jubelrulle og 27 skud

Kommandoen blev hejst om bord 15. april klokken 0900 på Flådestation Frederikshavn. DANNEBROG sejlede allerede samme dag ud fra flådestationen for at indlede forskole til søs. Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen gik officielt om bord i København onsdag den 4. maj, hvor Batteriet Sixtus salutede Kongeflaget med 27 skud, og besætningen på Kongeskibet hylkede Regentparret med hurraråb ved den traditionelle paraderingsrulle (jubelrulle). Dagen efter, den 5. maj, hylkede Forsvaret det kommende Kronprinspar ved Langelinie med parader af både Hæren, Søværnet



DANNEBROG i isen (luftfoto af Politikens fotograf Martin Lehmann)

DANNEBROGs sommertogt 2004

Af Ole B. Pedersen, orlogskaptajn, afgående næstkommanderende på Kongeskibet DANNEBROG, suppleret af Velfærdsofficer, premierløjtnant Dorthe Lindquist

Foto: Hvor intet andet er angivet - DANNEBROG

og Flyvevåbnet med efterfølgende reception om bord på Minelæggeren MØEN, der lå fortojet ved Langelinie. Ved den lejlighed var det også første gang, at Miss Mary Donaldson - den kommende kronprinsesse - var om bord på DANNEBROG - det flydende slot, som i fremtiden vil få meget stor betydning for deres liv og virke. Det blev, som bekendt en meget flot og vellykket dag for Forsvaret.

De kongelige bryllupsgæster ombord

På bryllupsdagen fredag den 14. maj lagde DANNEBROG til kaj ved Amalievåben lige neden for Amalienborg, hvor Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte var vært om bord ved en frokost for et antal af de kongelige bryllupsgæster. Ved den kirkelige højtidelighed deltog flere besætningsmedlemmer, idet de skulle ledsage en del af de kongelige gæster ind i Vor Frue kirke. Enkelte var også med i det espalier, som et antal nære kolleger til Hans Kongelig Højhed

Kronprinsen etablerede uden for kirken. Jagtkaptajnen havde også flere opgaver under den vellykkede kirkelige handling.

Jagt og navngivning - og jubilæum på Grønland

Hans Kongelige Højhed Prinsen gennemførte den årlige kongejagt med et godt jagtudbytte. 4. juni anløb Kongeskibet Lindø værft i styrtende regnvej, hvor Hendes Majestæt Dronningen navngav Søværnets første nye Fleksible Støtteskib - ABSALON. Kongeskibet sejlede i starten af juni mod Grønland, hvor regentparret og det nygifte kronprinspar deltog i det Grønlandske Hjemmestyres 25 års jubilæum 21. juni i Nuuk. Herefter indledtes en omfattende sejlads langs Grønlands vestkyst, hvor en række byer blev anløbet, herunder Sukkertoppen, Holstensborg, Egedesminde, Godhavn og Uummannaq. Den Kongelige familie gik fra borde ud for Qaarsut ved Uummannaq den 30. juni for at fortsætte Grønlandsbesøget i Thule samt senere østkysten.



Gittes indlæg:

Af Værnepligtig Gitte Glamsø

Så kom dagen, hvor togtet skulle begynde. Klokkeren 1500 blev der prajet "mønstring efter manøvrerregulering", og så forsvandt DANNEBROG ud af Flådestation Frederikshavns havn.

Samme formiddag havde vi lastet proviant til 7 uger. Der var faktisk rigtig meget, men vi dannede en kæde gennem hele skibet, så det gik relativt hurtigt - mængden taget i betragtning. Nogle gange endda lidt for hurtigt. Der blev for eksempel tabt en pøs med sild på lejderen ved banjerne, så der lugtede rigtig "dejligt" af sild i det meste af forskibet. Men der gik ikke lang tid, før der var gjort rent efter uheldet, så vi kunne arbejde videre.

De første tegn på søsyge

Tirsdag eftermiddag sejlede vi ud på det åbne hav. Vejret var utrolig flot - solen skinnede fra en næsten skyfri himmel, og der var ingen vind af betydning.

Da vi blev purret onsdag morgen klokken 0700 var himmelen imidlertid blevet grå, og vinden var taget til. Klokkeren 0815 da gik vi i gang med daglig rengøring, begyndte de første tegn på søsyge at vise sig hos nogle enkelte. Ved frokosttid var der flere, der havde været på besøg hos DOC for at få søsygepiller. Et par stykker havde også kastet op, og derefter havde de været nødsaget til at lægge sig på køjen.

Ellers gik dagen med at søsurre, og da bølgerne om eftermiddagen tog til, fandt man hurtigt ud af, hvilke ting der ikke var gjort ordentlig klar. Blandt andet væltede indholdet af flere af køleskabene ud på dørken, og så skulle der jo gøres rent. Men så gik tiden med det - og arbejde er nu den bedste kur mod søsyge!



DANNEBROG ved isbræen 1 (luftfoto af Politikens fotograf Martin Lehmann)

Fysisk uddannelse og træning - første gang

Velfærdsudvalget havde i år besluttet at købe et dartsplil, og 10. juni åbnede DANNEBROG's første dartbane nogensinde. Der blev holdt åbningsceremoni med tale af både vores velfærdsofficer og Jagtkaptajnen.

Samme dag blev der - også for første gang i skibets historie - afholdt FUT (fysisk uddannelse og træning) på agterdækket ledet af to menige; så man må sige, at der blev gjort meget for, at vi skulle kunne få tiden til at gå med noget godt.

Fredag var vejret atter blevet fantastisk. Solen stod højt på himlen, og der var igen ingen vind af betydning. De, der i starten havde været en smule søsyge, var atter på benene - de glædede sig, ligesom resten af os, til at komme i land på Vestmannaøerne ved Island. Vi havde nu prøvet at være ude på "det store hav" - Nordatlanten. Lige pludselig forstod man virkelig, hvor lille man egentlig er i forhold til havet. Samme dag begyndte vi også på undervisning til vores duelighedsbevis. Vi var blevet inddelt i to hold á 10 personer, og vi blev undervist af henholdsvis vores dæks- og operationsofficer.

Vestmannaøerne

Om aftenen klokken 1900 ankom vi til Vestmannaøerne - Island - og det er helt umuligt at beskrive, hvor smuk en oplevelse, det var. Himlen var lyseblå, og øerne - ja, det var en helt utrolig oplevelse.

Klokkeren 1000 lørdag morgen var der arrangeret FUT i form af en rask lille løbetur rundt på Vestmannaøerne, og henholdsvis klokken 1200 og 1400 var der så bustur rundt på øen. Desværre havde vejret ændret sig til overskyet og tåget med dårlig sigtbarhed til følge, men det var alligevel utroligt flot. Naturen er en helt anden end den, vi er vant til i Danmark.

Søsygen slog til igen

Da vi så søndag morgen klokken 0900 sejlede fra Vestmannaøerne, var der mange, der ikke var helt på toppen. Tømmermændene var at mærke hos de fleste. Uheldigvis blæste det op, og lige da vi var kommet ud af havnen, blev de første søsyge - efter kun et kvarter på havet. Efter et par timer havde størstedelen af de værnepligtige lagt sig. Det dårlige vejr fortsatte, og vi fik lov til at sove på dørken i den kongelige spisesalon om aftenen. Vi rykkede næsten alle derop med vores madrasser og dyner, og vi gled rundt, fordi skibet vippede og krængede så meget. Den dag blev der altså ikke lavet så meget skibsvedligeholdelse. De fleste - både befalingsmænd og menige - skulle lige vænne sig til det dårlige vejr.

15. juni rundede vi Kap Farvel, som er sydspidsen af Grønland - og ellers gik dagen ligesom de foregående med daglig rengøring og vagt. Om onsdagen besluttede en af de værnepligtige, at han gerne ville stå af, når vi kom i land og overlade pladsen til en, der ikke havde så let til søsyge som han -



Skrå vægge - stor hygge - på opholdsbanjen

så da vi kom til Grønnedal, tog han hjem til Danmark. Vi andre måtte vente med at se hans plads udfyldt med en ny mand (m/k), indtil skibet kom hjem til Danmark. Tirsdag blev der for første gang set hvaler fra skibet.

Grønnedal - en lille militær flådestation

Vi nåede til Grønnedal, en lille militær flådestation, om onsdagen. Torsdag og fredag klargjorde vi så skibet til Regentparrets ankomst om lørdagen. Vi skulle have hentet dem i Narssarsuaq, men der var for meget is, så de blev i stedet fløjet med helikopter til Grønnedal. Da vi så sejlede fra Grønnedal klokken 2000 samme aften, blev der afgivet salut, 27 skud, inde fra flådestationen og inspektionsskibet VÆDDEREN samt en marinekutter, der skulle følge os på vores sejlads længere nordpå. De to skibe lavede paraderingsrulle for Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen. Det var en flot oplevelse med Grønlands smukke natur som baggrund.

Nuuk og Sukkertoppen

21. juni ankom vi til Nuuk, og vi fik første reception den mandag. Det gik godt med den, og de følgende receptioner gik bedre og bedre, efterhånden som vi kom ind i rutinen med hvad man skal og ikke skal. Tirsdag lå vi stadig i Nuuk og havde endnu en reception og sejlede klokken 2200. Om mandagen ankom vi til Sukkertoppen, hvor vi

havde vores tredje reception, og så sejlede vi derfra igen klokken 2200 - ligesom i Nuuk. Torsdag den 24. juni krydsede vi Polarcirklen og vi begyndte at opleve midnatssolen - optakten til vores polardåb kunne begynde - det skulle dog vise sig at blive ret så uskyldigt.

Holsteinsborg, Egedesminde og Godhavn - hundeslædetur

Klokken 1000 ankom vi til Holsteinsborg og havde den fjerde reception. Vi sejlede igen klokken 2100. Fredag var vi i Egedesminde klokken 1000, afholdt den femte reception og sejlede igen klokken 2200.

Vi var på det tidspunkt begyndt at vænne os til receptionerne, og det gik hurtigere og hurtigere fra gang til gang med at rigge til og fra, før og efter receptionerne.

26. juni klokken 1000 ankom vi til Godhavn, og klokken 1100 var der

møn-string for personel, der havde meldt sig til hundeslædetur - vi var i alt 19 personer. Vi havde hver betalt 1200 kroner. Instruksen lød på, at vi skulle gå i 2 fi time for at nå frem til slæderne, og det lød da godt nok som en lang tur, men hyggelig nok. Vi fandt så ud af, at vi skulle vandre op i 800 meters højde - næsten ad bjergskrånninger - og det var virkelig hårdt; men en smuk oplevelse.

Det var dog utrolig overskyet og slet ikke varmt, selvom vi alle havde godt med tøj på. Da vi kom op i skyhøjde, var det helt umuligt at se mere end 10 meter frem, og det var fugtigt og koldt. Efter 2-1/2 time kom vi til snegrænsen og så en lille hytte, hvor det var rigtig dejligt at komme indenfor at få varmen.

Vi sad i hytten i en times tid og ventede på hundeslædeførerne, og langsomt begyndte det at klare op. Vejret blev helt fantastisk, ren lyseblå himmel, snetoppe overalt, og den mest fantastiske udsigt over bjergskrånninger og havet, hvor der flød isbjerge rundt - og så en masse hunde, der stod i sneen. Det var så fantastisk og helt umuligt for mig at beskrive med ord. Lige inden vi startede vores tur nedad, kom de Kongelige med helikopter, de skulle ud på samme tur, som vi lige havde været på. Det var pudsigt at se dem deroppe, væk fra skibet og alle receptionerne. Vi kom hjem fra turen klokken 2200, og havde altså været væk i 11 timer.

Et isbjerg ville have vores plads

Vi lå for anker natten over, men da klokken blev seks søndag morgen den 27. juni var vi nødt til at sejle ud af bugten, da et isbjerg ville have vores plads; men vores følgeskib VÆDDEREN overlod sin plads

Søsyge i spisesalonen efter afgang fra Vestmannaøerne



til os, så vi atter kunne komme ind i bugten. Klokkeren 1100 fik vi taget besætningsbilledet med de Kongelige i grønlandske nationaldragter. Så kom polardåben. Klokkeren 1400 mønstrede alle kagler (udøbt personel) på fordækket og alle havkarle (døbt personel) var klædt ud. Det blev en sjov og underholdende eftermiddag.

Uumannaq

29. juni ankom vi til Uumannaq, hvor vi om onsdagen tog vi afsked med de Kongelige, som fortsatte resten af grønlandseventyret uden os. Vi forlagde sydover og havde udover en nats ophold i Grønnedal 2. juli ingen stop, før vi nåede Falmouth i Sydengland.

Dagene var lange og ens, især når man vidste, at vi skulle sejle 7 døgn uden at komme i land. Velfærdsudvalget afholdt traditionen tro "storno-banko", og hele skibet hyggede sig den eftermiddag med at spille.

Duelighedsundervisningen kom også i gang igen, og vi havde lidt at tage os til på de lange dage på søen. Vi havde også under hele turen haft en tipsklub ombord på skibet. Det var en af de værnepligtige, der arrangerede det, så vi kunne satse på alle de forskellige EM-kampe. Der blev altså gjort en del for, at dagene ikke skulle føles så lange, og lige pludselig - nærmere bestemt fredag den 9. juli ankom vi til Falmouth.

Vi fik Hans Kongelige Højhed Prinsen samt et ægtepar af hans venner ombord om lørdagen. Vi lå i England i en uge og havde kun en enkelt reception. Om fredagen, en uge efter, sejlede vi Prins Henrik til Esbjerg. Vores grønlandstur - efterfulgt af en uge i England - var slut, og vi var atter kommet til Danmark.



DANNEBROG og Skoleskibet DANMARK

Intermezzo –

- tilbage til næstkommanderendes rapport

Efter Grønlandstogtet forlagde Kongeskibet til Falmouth i England, som Gitte har beskrevet. Her deltog Hans Kongelige Højhed Prinsen i en international kapsejlad for drager i midten af juli. Heldet og vinden var ikke helt med, men det blev alligevel til en flot placering i den bedste fjerdedel af feltet. 23. juli ankom Regentparret officielt til Aabenrå med DANNEBROG. Residensen var dermed forlagt til Gråsten slot.

I slutningen af juli sejlede Kongeskibet på bryllupsrejse med Kronprinsparret til Århus, Aalborg, Odense og Sønderborg. Her oplevede DANNEBROG en enorm interesse og varme for Kronprinsparret, specielt for den nygifte Kronprinsesse Mary.

Middelhavstogtet

I starten af august forlagde Kongeskibet til Middelhavet, hvor den kongelige familie besøgte Grækenland i forbindelse med sommerolympiaden i Athen.

Malta, Olympiade og oldgræske øer

Kongeskibet anløb Malta efter næsten 10 døgn til søs. Her ankom Kronprinsparret og sejlede med fra Malta.

DANNEBROG ankom to dage senere den 22. august til Athen. Undervejs passeredes Korintherkanalen, hvor skibet sidste gang sejlede igennem for 40 år siden i forbindelse med daværende Prinsesse Anne Maries formæling med Kong Konstantin af Grækenland.

Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen ankom efterfølgende til Athen, og hele den kongelige familie deltog med stor interesse og indlevelse i olympiaden med hovedvægten på kvindehåndbold, ridning og sejlsport.

Flere af de danske deltagere var om bord til en reception på DANNEBROG, hvilket var en meget stor oplevelse for de unge sportsfolk - og os.

Efter olympiaden gennemførtes en sejlad i det græske øhav, hvor et antal mindre øer blev anløbet - og hvor Hendes Majestæts interesse for arkæologi fik ny næring.



Halen af en hval



Runes indlæg:

Delfiner, flyvefisk og hvaler

Med DANNEBROG i Middelhavet
Vi afgang Sønderborg en tidlig mandag morgen med kurs mod Middelhavet. Vi skød genvej gennem Kielerkanalen, hvilket var en utrolig stor oplevelse for de fleste af os værnepligtige.

Baderulle på 3000 meter vand
Vi havde rolig sø hele vejen, hvilket betød, at der var rig mulighed til at nyde det dejlige vejr og indhente noget af det, den danske sommer ikke havde bragt. Ud for det sydlige Portugal stiftede vi for første gang bekendtskab med Søværnets baderulle. Det var en fantastisk oplevelse at bade i havet med dybder så store som 3.000 meter - og intet land i sigte. Resten af turen til Malta stod i hyggens tegn, vi lavede en del arbejde, og ud over det havde vi indimellem baderuller.



Kronprinsparrets Danmarkstur med fyrværkeri i Århus havn

Besøg i OL-byen - Håndbold



Efter Malta forlagde vi østover og ankom senere til Athen.

Håndboldpigernes triumftur
I Athen var vi så privilegerede at kunne få lov at overvære de danske håndboldpigernes triumftur. Det endte da også med, at mere end halvdelen af besætningen en tidlig søndag morgen fik den storslåede oplevelse at overvære alle 90 minutter af håndboldfinalen (k). De fleste fik også besøgt Akropolis og de mange strande i området. Bylivet blev også afprøvet i "bedste DANNEBROGs stil".

Efter Athen besøgte vi en del små og store øer, deriblandt Kreta, hvor vi alle fik en dag fri - for at opleve stemningen fra den sommerferie, vi ikke fik i år. Turen i Middelhavet var generelt præget af fantastiske naturoplevelser. Vi havde jævnligt besøg af delfiner, flyvefisk, hvaler og havskildpadder. Der blev taget nok billeder og optaget nok film til, at "Animal Planet" - naturfilmkanalen kunne holdes forsynet de næste mange måneder.

Kong Neptuns ubarmhjertige dønninger

Turen hjemover var noget mere strid end turen herved. Der var store dønninger fra vest som gjorde livet besværligt her om bord. Desværre kom vores kære

DOC til skade, da hun blev kastet gennem officersmessen - en af Kong Neptuns ubarmhjertige dønninger kastede skibet ind i en næsten ustoppelig rulning. Men intet ondt uden godt, så da vi drejede nordover, hjalp dønningerne med at sætte lidt fut i "dampere", så vi kom 1 1/2 døgn tidligere hjem end planlagt.

Alt i alt kan man sige, at turen sydpå lige gav det sidste spark til sammenholdet ombord, som blev bedre end nogensinde før. Vi er også det hold værnepligtige, der har sejlet det længste togt nogensinde, og det er vi stolte af.

Velfærdsofficeren, premierløjtnant Dorte Lindquist skriver om afslutningen af togtet:

Sidste stop i Middelhavet var Malaga på den spanske feriekyst. Her havde Velfærdsudvalget arrangeret en bustur, så man kunne se Malaga og omegn - men, men! Den måtte aflyses.

Besætningen var simpelthen blevet mættet af oplevelser, så opholdet i Malaga blev blot benyttet til strand- og spadsereture på egen hånd.

DANNEBROG ankom til København 17. september, og den 21. gik Regentparret officielt i land fra Kongeskibet.

Kommandoen blev strøget fredag den 12. oktober i Frederikshavn, hvorefter besætningen blev hjemsendt efter et meget langt og anstrengende, men også meget oplevelsesrigt togt.

Jagtkaptajnen udtaler efter ankomst til Københavns Havn, bøje 1:

DANNEBROG vil, når vi ankommer til Flådestation Frederikshavn, have sejlet 17.800 sømil. Udtrykt i olympisk sprog, så har der ikke skullet bruges målfoto for at se, at en ny rekord er sat. Det er ikke tiendedele eller hundredele, rekorden er forbedret med, men hele 21 %. Udtrykt på en anden måde, så svarer den udsejlede distance i 2004 til cirka 4/5 af en tur jorden rundt på ækvator eller en tiendedel af distancen til månen.

Personelmæssigt er status efter 6 måneders hårdt arbejde til søs den, at blandt de 36 værnepligtige har fire valgt at starte som officersaspiranter og andre fem som marinekonstabler i Søværnet.

Besætningsbilledet 2004

Foto: JJ-Film



GEORG STAGE - platform for Søværnets aspiranttogt 2004

Retrobølgen eller hvad?

Af seniorsergent Søren Henning
Jensen og Anna Seidelin



Kaptajnen til rors

Midt i september mønstrede et halvt hundrede håbe-fulde kadetaspiranter ombord på skoleskibet GEORG STAGE. 4 ugers intensiv uddannelse og sejlads ventede, og alle var spændte. Både os fra Søværnet, men selvfølgelig også GEORG STAGES stambesætning og folkene bag den private stiftelse, som driver skoleskibet.

Det var også et lidt stemningsfuldt øjeblik, da vi et par timer efter at være kommet ombord sejlede fra Holmen. GEORG STAGE har jo i hele sin 70 års levetid haft et nært forhold til Søværnet. Ikke kun ved at have en mere eller mindre hævdvunden ret til en plads i Flådens Leje, men også fordi den første GEORG STAGE rent faktisk fra første færd var bemanded med Søværnets officerer og gennemførte grunduddannelsen for mange hundrede drenge, hvoraf et stort antal senere indgik i Flådens faste stok.

Søværnet har chartret GEORG STAGE

Hvad sker der her? – var der mange, der spurgte, da de første gang hørte, at Søværnet havde chartret GEORG STAGE som uddannelsessted for kadetaspiranter årgang 2004.

I denne tid, hvor gamle skibe udgår af Flådens Tal, og nogle hidtil uset højteknologiske mastodonter kommer ind, er det så vigtigt at lære at sejle fuldrigger igen? Nu har vi prøvet det, og spørgsmålet kan besvares med et klart; Ja, men.

Rorgaengeren overvåges



Først ja

En af Søværnets ledelses intentioner var at give den sømandskabs-mæssige uddannelse et løft. Dette er uden tvivl opnået. Indholdet af uddannelsen – ligesom den, der foregik på skoleskibet MØEN, er den samme som den, der foregår på de civile skoleskibe og søfartsskoler – som dikteret af Søfartsstyrelsen. Skeptikere har jo spurgt, om en bådsmandsstol ikke er en bådsmandsstol, hvad enten den hænger på et krigsskib eller en fuldrigger.

Men nej, det er ikke det samme. På gamle MØEN foregik undervisningen i en skolestue eller på et idrætsdæk – "vise, forklare, øve". Og det var det. – Men på GEORG STAGE har eleverne anvendt alt, hvad de har lært. De har siddet på stillingen på skibssiden, arbejdet med rusthamre, vinkelskrabere, personlige værnemidler og malinger af forskellige slags - og det



På vej mod toppen

giver en anden slags indlæring. Tilsvarende mange andre ting indenfor det håndværksmæssige, som man lærer i Søværnet, men sjældent anvender – splejsning på trosser og wirer, bændsler og anden skibsvedligeholdelse af forskellig slags. Nu har eleverne prøvet det på deres egen krop, og som følge deraf, har sømandskabet, som sådan fået en mærkbar saltvandsindsprøjtning. Eleverne lærte også at sejle med sejl, men det var blot en sidegevinst, og ikke et nyt uddannelseskrav.

Så men - !

Skeptikere kan igen spørge; - hvad nytter det at give alle Søværnets

kommande officerer en optimeret sømandskabsmæssig baggrund, hvis man glemmer konstabel- og sergentgruppen, som jo reelt skal have tingene i hænderne. Sandheden er, at mange marinekonstabler rekrutteres direkte fra værnepligten – nogle tilmed fra andre værn - og de har som sådan heller ikke engang Søværnets sædvanlige grundskole i rygsækken. Men i skrivende stund arbejdes der på højtryk for at finde en tilsvarende løsning for marineelever.

Et andet "men" er - og det er nok det væsentligste - at den "real Navy Life experience" kadetaspiranterne før fik på det grå skoleskib, som jo altid var en kombinati-

on af skoleskib og operativ enhed, er væk. Det vil sige, at alt hvad der hedder deltagelse i større og mindre øvelser, ruller og deltagelse i vagter af forskellig slags, hele rytmen ombord i et krigsskib med alt hvad dertil hører på lyd- og lyssiden - som normalt skræmmer et par stykker væk hvert år - mangler totalt i uddannelsesforløbet. Mange vil først opleve det flere år henne i uddannelsen. Det er en væsentlig mangel, der forhåbentlig kan rædes bod på i fremtiden. Men når dette er sagt, skal der ikke herske tvivl om, at GEORG STAGE har leveret den vare, der var bestilt. - Det kan ikke gøres bedre.

Faktaboks:

GEORG STAGE:

Fuldrigget stålskib, bygget på Frederikshavn Værft i 1934, som afløser for et skoleskib af samme navn, bygget i 1882. (Det skib hedder nu "Joseph Conrad" og findes på marinemuseet i Mystic Seaport i Connecticut, USA).

Hvem var GEORG STAGE? - En ung mand, der døde af TB i 1880, søn af skibsreder Frederik Stage, som i sin sorg oprettede stiftelsen til minde om sønnen og skænkede en formue til formålet.

Ejer: Stiftelsen GEORG STAGES Minde.

Længde 54 m inkl. bovspryd
Mastehøjde 31 m
Dybgang 4,2 m

20 sejl, i alt 800 m²

7 km. løbende gods fordelt på 210 tovender

Hovedmaskine 200 Hk Alfa Diesel

Yderligere information kan fås på

www.georgstage.dk

Rapport fra en tovende

Af kadetaspirant
Anna Seidelin

Togtet med GEORG STAGE vil uden tvivl komme til at stå som noget helt specielt for os alle. Det var det sted, vi tilbragte en måned med grænseoverskridende højder, grænseoverskridende boformer og masser af slikspising, hjemme og søsyge!

Udfordringer på det personlige plan

Vi har alle forskellige meninger om, hvordan togtet forløb, og holdningerne til hvorvidt det var et godt eller skidt tiltag til officersuddannelsen er derfor også forskellige. Når det hele er overstået, er det dog heldigvis sådan, at nogle af de rigtig sure ting er glemt (eller fortrængt) og det overvejende er det positive, der står tilbage.

Vores tur med GEORG STAGE bød på så mange udfordringer på det personlige plan både godt og skidt, at vi alle er kommet ud af det med lidt ekstra i rygsækken.

Den daglige trummerum

Hverdagen ombord skiftede mellem at være enten en anelse trivial eller også skete der en masse på kort tid. Til de faste rutiner hørte morgenrensning af hele skibet, undervisning og vagt. Den faste besætning udgjorde 11 mand. Kaptajn og overstyrmand, 1., 2. og 3. styrmand, 3 kvartermestre, som hver fulgte et bestemt skifte hele togtet igennem, "Mester" og sidst, men bestemt ikke mindst, hovmesteren Benny og kabuseleven Dennis (som på mistænkelig vis mindede helt ubeskriveligt om Halfdan på det gode skib Martha, hvorfor han da heller aldrig blev kaldt andet blandt os).

+ 5 stærke tøser

Vi udgjorde ved afgang fra Holmen 43 friske fyre og 5 stærke tøser, samt seniorsergent SH (Søren Henning Jensen) og kaptajnløjtnant Thagaard.



Arbejde i riggen

En enkelt afgang efter eget ønske i Visby. Vi var inddelt i tre skifter, og hvert skifte var igen inddelt i 2 bakker. Disse skifter deltes om vagterne, og når vi ikke lå til ankers eller i havn, var alle mand fra vagtskiftet på dækket - uanset om man rent faktisk havde vagt eller ej. Fysisk vagt havde de 4 personer, der på skift var beskæftiget med at holde udkig, stå ved roret, holde udkig efter overbordsfaldne (bjærgemær) og ordonnans/radiovagt.

Fordelagtig kabystjans

Om dagen var også to gaster i kabyssen og hjælpe hovmester Benny med at skrælle kartofler, servere i messen eller vaske op. Denne kabystjans kunne vise sig at være rigtig fordelagtig, idet man havde krav på at få et bad, hvis man havde haft kabystjansen den pågældende dag - hvilket kunne resultere i, at man kom i bad to dage i træk. Badeforholdene er en historie for sig - om dem senere. Det tidsrum man havde vagt om dagen, blev brugt til undervisning i praktisk sømandskab, bjærgning og sætning af sejl, sejlmanøvrer, men ikke mindst til lektielæsning eller vedligeholdelse. De to skifter, der ikke havde vagt i tidsrummet 1030 til 1600 var beskæftiget med undervisning i arbejdssikkerhed, maskin-

kendskab, maritime institutioner, vedligeholdelse eller skibsteknik. I slutningen af togtet skulle vi skriftligt eksamineres i arbejdssikkerhed og skibsteknik samt levere en praktisk prøve i sømandskab.

- i skåret fra en lille lampe

Når skoledagen sluttede, havde vagtfrit personel fri og man kunne da fordrive tiden indtil aftenskaftning med læsning, kortspil, skakspil eller ren afslapning. Efter aftenskaftning havde man igen et par timers frihed før der klokken 2000 var vagtskifte og køjemønstring. Alle der ikke havde vagt, fandt køjerne frem og gik ret hurtigt herefter til



Kartoffelskrælning i solskin

Udkiggen
på bakken

køjs. Der var ikke rigtig mulighed for at blive siddende oppe, medmindre man ville være på dækket, idet man på banjerne ville komme til at forstyrre dem, der gerne ville sove. Desuden var der vist ikke mange, der havde hang til at blive siddende oppe længe, da man enten havde vagt klokken 0000 eller klokken 0400 og derfor havde god brug for søvn. Nattevagterne blev brugt til at genopfriske det man havde lært om dagen, til diverse sejlmanøvrer, øvelse af MOB (mand over bord) rulle eller lidt te-hygge. De, der om dagen havde haft fysisk vagt, havde temmelig travlt. Alt hvad vi andre havde lært på fire timer i dagslys, skulle nu indhentes i skæret fra en lille lampe ude i borde og undervisningen stod vi andre for. Det var op til os selv at indhente det forsømte, men indimellem kunne det godt knibe med motivationen, når man skulle lære første indstik i et wiresplejs i lyset fra en lille lampe med isfrosne fingre. Der blev drukket en del kander te og fortæret mange nutellamadder på sådan en vagt.

Søgalskab, rig entring m.m.

Undervisningen foregik som sagt i

dagtimerne for de skifter, der ikke havde vagt. Al undervisning stod de tre styrmænd for. De forsøgte af al magt at gøre det spændende og kunne få flere lektioner til at gå med at fortælle, om dengang de sejlede på banaskib fra Sydamerika med flygtninge og dræberedderkopper i lasten. De fik faktisk gjort det meste så interessant, at der siden opstod interesse i at kunne opklare, hvilken slags skibe vi passerede - om det pågældende skib nu fragtede gas, olie eller bananer. Dog var der indimellem nogle, der måtte forlade undervisningen til fordel for rendestenen, der indimellem lignede

den rene offerplads med alle de knælende kadetter med popoen i vejret.

At klatre rundt i riggen

Den faste besætning syntes vist, vi var lidt pivsede. Dette bevirkede blandt andet, at vi lå en del for anker.

Tiden, hvor vi lå stille, blev brugt til at øve rig entring. Vi skulle jo gerne kunne bjærge og sætte sejl, selvom vejret måske ikke bød på solskin og havblik.

Det med at klatre rundt i riggen kan måske synes let. Det er det også, men man skal lige være fortlørlig med det, før man med sikre skridt kan forcere mærs og salling.



Magsvejret nydes i et af de korte hvil



Tovværksarbejder på sidedækket

Det er de to platforme, der er placeret henholdsvis 15 og 25 meter over dækket - det er dem riggen er fæstnet på. Sallingen er den øverste. Det skulle gerne kunne gøres uden at skulle samle mod først. Vi blev forsikret om at ville juble over at have valgt en højt placeret rå (de "bjælker", der går på tværs af masten, hvorpå sejlet er fæstnet), når vi kom længere hen i forløbet og var blevet mere fortrolige med at gå til vejrs.

Ja, ja! Det var svært at forestille sig, da man første gang kom over mærset. Der er langt ned, når man indimellem fejlagtigt kommer til at tænke på, at hvis man slipper med hænderne, så falder man i suppen og tager eventuelt et par af de andre med i faldet. Desuden er mærset og sallingen indrettet så smart, at man bliver nødt til at kravle skråt udad for at komme over. Der skal jo være en vis hældning på riggen for at gøre det lettere at komme til tops, men det gør, at man i nogle sekunder hænger med måsen i faretruende vinkel ud over suppen og kun kan bede til, at fingermullerne og modet holder. Det gjorde det sjovt nok for alle - for når man hænger dér, holder man fast. RIGTIG godt fast!

Det med at entre riggen blev til sidst hverdag, og så måtte man jo give den faste besætning ret. Det var fantastisk at stå så højt oppe, helt i ro og fred og med den mest pragtfulde udsigt fra arbejdet.

Baderulle - eller mangel på samme?!

Jeg nævnte tidligere, at det ikke var muligt at opholde sig på banjen, når de andre sov. Boligforholdene ombord på GEORG STAGE var en anelse anderledes end det konstabler og overkonstabler var vant til, og man kunne indimellem fornemme, at der skulle sluges nogle kameler. Vi var delt ud på to banjer. På forbanjen boede 1. og 2. skifte (32 mand) og agterbanjen husede 3. skifte. Da jeg selv var i 2. skifte kan jeg bedst berette, om hvordan boligsituationen udformede sig på forbanjen.



6 på en rå

Forbanjen er vel gode 50 m² stor. Her boede vi som sagt 32 mand. Det giver 64 fødder. - Hvis nogen stadig ikke ved, hvor jeg vil hen, kunne jeg godt begive mig ud i en længere udredning om stanken, der med lynets hast bredte sig allerede, når den første afklædte sig sine sikkerhedssko. Det vil jeg imidlertid lade være op til læseren selv at forestille sig, men jeg kan sige så meget, at stort set alle syntes at have udviklet en taktik. Det gik i al sin enkelthed ud på at sørge for at have tisset af for natten og børstet tænder INDEN køjemønstring. Så slap man nemlig for at forlade banjen og blev i stedet ufatteligt hurtigt immun overfor stanken af sure tær og sovelugt.

Forsøge sig med påpasselighed
Grundlaget for sure tær kan muligvis tilvejebringes af to faktorer. 1; at mange kun skiftede strømper,

når de var i bad. 2; - og den vigtigste - skal nok findes i en af de mange bizarre, men indimellem nødvendige traditioner, de har ombord.

Vi måtte, af ferskvandsbeholdningsmæssige grunde, kun gå i bad hver tredje dag, og som i eventyrene, skulle symbolikken med de evige tre ikke stoppe her. Man måtte også kun trykke tre gange på vandknappen. Alle forsøgte sig med påpasselighed, men det var indimellem virkelig svært ikke "at komme til" at læne sig op ad knappen på bruseren.

Men det var skam ikke fordi vi ikke havde mulighed for at bade. Hver morgen blev der fremsat vaskefade, så man kunne blive barberet og få vasket den værste søvn af sit legeme før dagen begyndte. I starten var der en god del af os, der benyttede os af tilbuddet, men i takt med temperaturfaldet, faldt åbenbart også behovet for den

slags. Det var bidende koldt at stå der under bakken i næsten ingen-ting og plaske vand under armene, så man satsede på, at dem man sov ved siden af kunne holde lugten af armsved ud og sprang i stedet morgenbadningen over.

De hellige traditioner

GEORG STAGE er en omsejlede tradition. Enkelte følte nærmest traditionerne som decideret frihedsberøvelse. Bad, men kun hver tredje dag, ingen køjestrækning før køjemønstring, ingen cigaretrygning og bestemt ingen mobiltelefoner! Vi var bekendt med cigaret- og mobilforbuddet hjemmefra. I stedet for cigaretterne var rygerne blevet opfordret til at medbringe pipe og pibetobak. Der gik på det nærmeste sport i det – i starten. Nogle meldte sig dog hurtigt ud af klubben igen. Så hellere undvære! Når vi var i land, måtte vi gå op på kajen og brænde tobak, hvis vi da ikke havde vagt. Det blev flittigt benyttet, og samtidig kunne man så lige foretage et opkald til lille-mor, som sad derhjemme og var nervøs for, om man var faldet i suppen eller om vi nu fik noget ordentligt at spise.

Exkok på D'Angleterre

Det med maden var ikke noget problem. Skibets hovmester, Benny, er ex-kok fra D'Angleterre og ex-tjener fra Søllerød Kro. Maden var 1. klassen. Indimellem kunne man godt mistænke ham for at være lige lovligt opfindsom, når man til aftensmad fik suppe, der i mistænkelig grad mindede om det spaghetti og kødsovs, man havde fået dagen i forvejen. Men det hørte bestemt til sjældenhederne, at der var skuffede miner over maden og som oftest var der både hovedret og dessert. Specielt chokolademousse og is var populært.

Selve sejladsen

Undervejs på vores togt, nåede vi både at være i havn to gange med dertil hørende og tiltrængt landlov - men også at have fornemt besøg.

Vi lagde ud med at sætte kursen mod Visby på Gotland. Det gik

imidlertid en anelse stærkt, så vi tog en enkelt tur omkring Christiansø. Bortset fra søgalskab gik turen fantastisk, og besætningen forsøgte at lære os sejlmånøvrer og tovender at kende. Det gik en anelse trægt, men til Visby kom vi da!

Et par dages hårdt tiltrængt landlov blev spenderet i den smukke by. Mange ærgrede sig over, at endnu en tradition satte en naturlig stopper for festlighederne, nemlig den med det faste hjemkomsttidspunkt. Allerede klokken 2200 skulle vi stå klar på dækket til køjemønstring. Da vi igen afgik fra kajen i Visby var næste stop Stralsund, men inden vi kunne komme dertil, var vi nødt til at krydse ned langs Gotland og at lægge os i læ syd for Karlskrona. Da vi lagde til kaj i Stralsund kom en forbindelsesofficer ombord. Han efterlod diverse brochurer og kort, som senere blev nærmere studeret. Blandt andet lå Gorch Foch overfor os. Det er et kæmpe skoleskib - set i forhold til GEORG STAGE.

Nogle benyttede muligheden for gratis at komme ombord og se det imponerende historiske, men komplet gennemrustede skib.

Vandland og diverse kurbade

Stralsund bød også på et gigantisk vandland hvor nogle valgte at forkæle sig selv med diverse kurbade. Når vi lå i havn, blev en del tid brugt på at ro i travaljer. Denne velkendte form for fysisk udfoldelse blev lagt ind i skemaet, når ikke andet forefaldende lå nærmere for - eksempelvis messingpudsning. En af de sidste dage skulle vi sent om aftenen lægge til i Århus havn. Næste morgen ville Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral K. B. Jensen komme ombord sammen med blandt andre formanden for GEORG STAGES stiftelse.

De skulle med ud på en lille tur, hvor vi skulle vise, hvad vi havde lært på de 3 uger, vi på daværende tidspunkt havde været ombord. Sejladsen foregik under høj sol, få skyer og med perfekt vind. Vi sejlede og fik lavet nogle halsninger og



Til kajs i Visby, Gotland



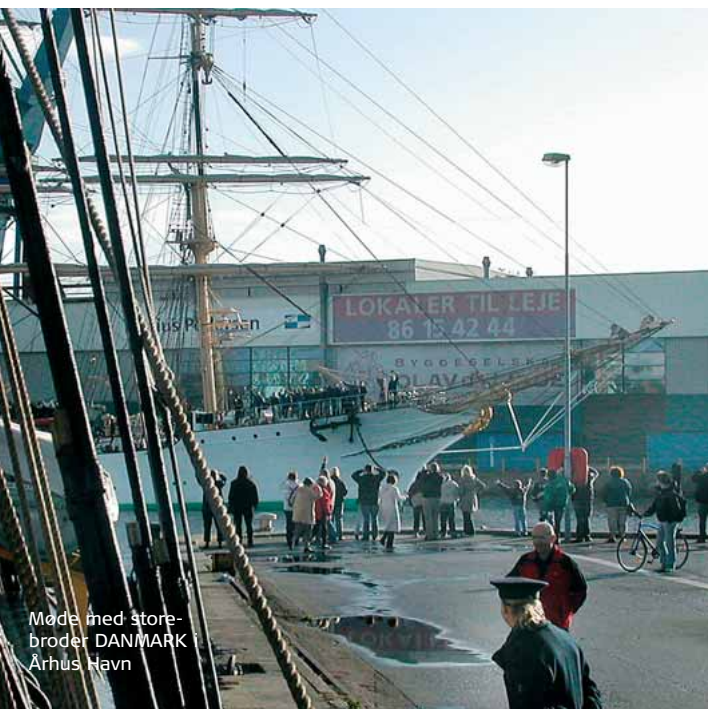
Den gamle borgmur i Visby



Ved kaj i Stralsund



Anna Seidelin paa rælingen



Møde med storebroder DANMARK i Aarhus Havn



Sprørgsmål til Chefen for Søværnets Operative Kommando, eleverne på dækket

stavvendinger, smukke maritime ord, der bare betyder, at man drejer med skibet.

Rigge en bådsmandsstol

Vel tilbage ved kaj spiste alle mand frokost, og tidligt på eftermiddagen gik Chefen for Søværnets Operative Kommando igen fra borde. Vi kunne nu vende fuldriggen mod Holmen, og næste morgen ankrede vi lige nord for Sjællands nordøstligste spids. Umiddelbart herefter skulle der afholdes eksamen. På skift aflagde vi som sagt praktisk prøve i sømandskab bestående af en knob og stik-del og en del, hvor vi på halvanden time skulle præstere et øjesplejs på en wire, en kvadrattross eller rigge en bådsmandsstol og stilling til.

Derudover kunne man også trække treslået tovværk, der bød på lidt flere forskellige former for splejs. Herefter fulgte en skriftlig prøve i arbejdssikkerhed og en i skibsteknik. Med alle bestået kunne vi om aftenen gå til køjs velvidende, at næste dag ville byde på gensyn med kæresten, børn, familie og ikke mindst en almindelig seng!

Men hvad skal det nu gøre godt for?

Næsten alle man fortæller om togtet, stiller de samme spørgsmål. Hvad har vi fået ud af at være ombord på et skib, hvor mange ting foregår helt anderledes end i Flådens skibe? Er det ikke lidt

gammeldags? Hvad kan vi bruge det til i vores senere uddannelse? Jeg skal blankt indrømme, at jeg stillede mig selv de samme spørgsmål, da jeg blev bekendt med, at vi skulle sejle med GEORG STAGE i stedet for skoleskibet MØEN. Da det for mig var en gammel drøm at komme ud at sejle med netop GEORG STAGE, kompenserede glæden heldigvis for skuffelsen over ikke at få lov til at stifte bekendtskab med min kommende arbejdsplads.

Det, der virkelig betyder noget

Med GEORG STAGE kom det hele til at handle om andet og mere end jeg – og åbenbart de fleste andre egentlig havde forestillet sig. Det, der virkelig betyder noget ombord og som vi senere kan trække på, er det sammenhold og de mentale udfordringer, vi alle er blevet stillet overfor. Vi har fået et rigtig godt billede af hvem, vi samarbejder godt med, vi kender mange af hinandens stærke og svage sider, og vi har måske endda fået en idé om, hvad vi kan forvente os af hinanden. Dette vil muligvis senere kunne gøre en presset situation lettere at tackle. Der var nogle, der brugte meget tid på at brokke sig, og andre, der forsøgte at se positivt på sagerne – selv når det virkede allermost håbløst. De, der havde overskuddet, forsøgte at give lidt af det videre til dem, der syntes det hele var noget rigtig

skidt, fordi de både skulle gå baks-tørn (vaske op efter skafning), have fysisk vagt, ikke at kunne lide pipetobakken og desuden ikke at have været i bad i 2 dage!

Alt det kædet sammen med et ikke-eksisterende privatliv, irriterende støj, underlige lugte på banjerne og søvnunderskud kunne indimellem få selv den mest fundamentale optimist til at miste fatningen. Modgangen gjorde imidlertid stærk og man indså, at der var nogen, der rent faktisk havde det værre end en selv – og så slap man for at falde i selvmedlidenhedens sorte hul, og det hele gled lidt lettere herefter!

Det er det, der efter min opfattelse, fyldte mest.

En gedigent og godt sammenhold

Altså en gedigen opbygning af et godt sammenhold kadetaspiranterne imellem – samt en udvikling af hensyntagen og hjælpsomhed. Det lyder så smukt, og det føltes da bestemt heller ikke alle dage, som om det var det, der var i højsædet – for man skal ikke glemme, at det indimellem virkelig er svært at sluge alle de kompromisser, man er tvunget til at indgå, når man ikke har mulighed for at lukke (eller smække) med en dør og være alene!

Hvordan er det i de grå skibe?

Der er meget, jeg imidlertid føler, jeg er gået glip af som værneplig-



fig. Jeg har stadig ikke den fjerne-
ste idé, om hvordan det er at være
ombord i et af de grå skibe. Jeg
ved ikke, hvordan man begår sig,
hvilke termer, der bruges, hvordan
det hele foregår med diverse ruti-
ner og ruller, hvem, der har ansva-
ret for hvad osv.

Alt det må jeg nu sidde at lære i et
klasselokale på landjorden - og det
får jeg naturligvis ikke det samme
ud af. De, der har været i systemet
i et stykke tid, må derfor svare på

helt basale spørgsmål som eksem-
pelvis; hvordan bor man? Afholder
man mønstring? Hvad laver en KI -
er? Hvordan foregår det, når man
lægger til kaj?

Det er ærgerligt, at der skal gå så
lang tid før vi reelt får lov til at se,
hvad det er vi arbejder os frem
imod! Risikoen for at nogle mister
noget af motivationen, er helt klart
til stede, men det lader til, at der
er ved at blive fundet en løsning
på dette problem!

Rigere menneskeligt

På trods af det, har vi alle lært meget
på denne tur! Det lyder sukkersødt
og muligvis som en kliché, men jeg
tror, at der er blevet overskredet og
flyttet mange grænser, bygget et godt
socialt sammenhold op, og vi har lært
noget om vigtigheden af samarbejde.
Vi er alle blevet rigere på det menne-
skelige plan.

Til rors - Århus nye krananlæg i containerterminalen i baggrunden





Den sidste dans

Af freelance fotojournalist Jens Diederichsen

Billeder fra SÆLENS indre - herunder skafning med mulje fra SVN's mindste kabys

Ubåden SÆLEN er planmæssigt stævnet ud fra Frederikshavn mandag den 18. oktober klokken 1100. På vej mod Edinburgh, som er første stop på SÆLENS sidste øvelse, før det definitivt er slut med danske ubåde efter en konstant indsats siden 1909 - kun afbrudt af en mindre forstyrrelse mellem 1940 og 45

Den ultimative øvelse begynder med solidt blæsevej, som ideligt sender kaskader af vand ind over et par frysende og våde marinere oppe på på broen. Her modtages med jævne mellemrum beskeden fra kommandorummet; "- ryst lige vandet ud af mikrofonen", når meldingerne oppefra bliver for svære at tyde for folkene nede om læ i tørvej og varme. Tårnlugen er forlængst lukket aldeles tæt.

Dansk vand

"En ubåd er ikke noget skib, den er et bemandet våben", er det blevet sagt. Denne konstatering holder dog ikke helt her på falderebet for 5. Eskadres endelige farvel. Måske passer udtrykket på forholdene for besætningen på broen i

havevej og de trange pladsforhold for folkene i øvrigt - forhold, som ville kunne give selv en systematisk plaget og tilvænnet burhøne en klaustrofobisk sindslidelse - men det med bevæbningen holder ikke længere.

SÆLENS otte torpedorør ude for er ikke længere fyldt med torpedoer, men med proviant til besætningen. På rør VIII hænger et skilt med ordene "Dansk vand". Et forsigtigt drej på thetishanen giver dog ikke en dråbe. Rør VIII er fyldt til randen med Ramlösa på dåse. Importeret fra Sverige. Nøjagtigt som danske torpedoer i øvrigt har været det siden slutfirserne, da arbejdet og dermed kompetencerne med at vedligeholde og afprøve torpedoer blev udliciteret til svenskerne, og anlægget i Kongsøre lukket. På den måde kan det spidse af den spidse ende i Søværnet - og hermed i hele Forsvaret - i den grad siges at have fået "studset sporerne". Her ude fra torpedorummet kunne man med en enkelt torpedo, bragt til eksplosion under kølen, løfte en fjende på størrelse med en mid-delstor storebæltfærge halvt ud af vandet - med sikker og fuldstæn-



Skafning

dig ødelæggelse som resultat. Nu er eneste bevæbning et par 9 mm. pistoler behørigt gemt væk i et eller andet skab, menes det i befalingsmandsmessen, mens frokosten skylles ned med - Ramlösa.

Efterretninger

Men ubåde kan noget, som er måske endnu mere betydningsfuldt i denne verden af ufred og trusler. Denne evne handler om indsamling af information. Efterretninger båret af elektromagnetiske bølger med lille rækkevidde, men med stor betydning. Det var denne egenskab, som var efterspurgt i Middelhavet og i Golfen under den seneste uenighed på de kanter. SÆLEN er en lille undervandsbåd

sammenlignet med gennemsnittet i de større flåder. Så tilpas lille, at den kan operere tæt under land, hvor ingen nok så snedig fjende forestiller sig, at nogen sidder under vandet og lytter til, hvad han siger i sin mobiltelefon.

Eller ubåden kan gennem periskopet simpelthen følge med i, hvad der foregår på overfladen og inde på land. Uopdaget i dage, uger eller måneder for den sags skyld. Eller som kaptajnen, der med en for ubådsfolk så typisk underdrivelse, plejer at sige: "Vi bestemmer selv, hvornår vi vil opdages".

Det er her hele styrken i det danske ubådsvåben ligger. Ubådene er små, de er usynlige, og de kan noget som store atomdrevne ubåde fra England eller USA end ikke kommer i nærheden af at kunne.

Det er disse evner, SÆLEN skal ud at øve sig i og demonstrere i den igangværende øvelse i farvandet vest for Skotland. Og går det, som det plejer, vil store styrker af fregatter og destroyere ivrigt danse rundt oppe på overfladen i en foræves bestræbelse på at holde

SÆLEN væk fra deres hangarskibe og andre højt prioriterede enheder. På denne øvelse er det for eksempel USS HARRY S. TRUMAN, et amerikansk hangarskib af NIMITZ-klassen, der er i farezonen.

Balkortet

Danmark har også overfladeenheder med til øvelsen, men det som for alvor interesserer vore øvelsespartnere er SÆLEN og det at øve sig mod en enhed, som er unik i NATO-sammenhæng.

Her er det, at den politiske beslutning om at nedlægge ubådene i den danske flåde forekommer uforståelig. Hvorfor nedlægge den gren af Søværnet, som gør en virkelig forskel – også i den nuværende verden? Kaptajnen på SÆLEN ser beslutningen som analog med en situation, hvor alle angriberne på et fodboldhold sættes på bænken. Hvem skal nu gøre den virkelige forskel – den, der ses på måltavlen?

Svaret kan ikke findes ombord i SÆLEN her 40 meter under Nordsøens ret bulede overflade. Overalt fornemmes en lidt sam-

menbidt stædighed og en vilje til at vise, at de knap hundrede års erfaring med at sejle små undervandsbåde er intakt til "det sidste fløjt" ved kommandostrygningen på Flådestation Frederikshavn den 25. november.

Ikke at man praler med sin kunnen. Det er der ikke nogen grund til. Her ved alle i besætningen, at de kan noget særligt. De er de sidste af en elite, en særlig gruppe med en helt speciel kunnen – de sidste, som skal bære eskadrens traditioner og viden frem til målet, som nu er afslutningen på 5. Eskadres eksistens.

Til næste år er folkene spredt for alle vinde. En vil søge til "VTS – organisationen", der holder øje med, at sejladsen omkring og under Storebæltsbroen foregår i orden og sikkerhed. Nogle vil til Grønland, og en vil søge ind som underviser på en brandskole. Men først gælder det øvelsen i Atlanten. Det store bal, hvor SÆLEN nok skal blive budt op. Balkortet er faktisk allerede fuldt tegnet –

- til den sidste dans.

Fra manøvrengangen



Dieselboats Forever

Af orlogskaptajn og ansvarshavende redaktør Claus Holm Christensen, SOK



Eskadrechefen Kommandørkaptajn Steen Petersen foran paraden
Foto: CSG Claus Gustafsen, FLS FRH

**Kommando-
strygning
i
alle ubåde
i
5. Eskadre**

En æra er slut

Kommandoen "Åbn luftafgangene og kom til 11 meter" og det sidste hyl fra clactonhornet har lydt for sidste gang. En æra i dansk forsvar er slut med kommandostrygningen på ubådene SPRINGEREN og SÆLEN 25. november på Flådestation Frederikshavn.

De sidste ubåde

Under deltagelse af blandt andet Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Kurt

Birger Jensen og Chefen for Søværnets Materielkommando, Kontreadmiral Kristen Winther tog Søværnet en tårevædet afsked med de sidste ubåde – enheder, der er en del af et helstøbt forsvar.

I clactonhornets ekko!

Der var bemærkelsesværdigt stort fremmøde af nuværende og tidligere "ubådsbisser" til kommandostrygningsceremonien, som billederne viser. Måske netop fordi de alle har brugt så meget tid i "røre-

ne", var det samme spørgsmål på deres læber – HVORFOR? – hvorfor skal vi sige farvel til SPRINGEREN og SÆLEN nu – kun kort tid efter SÆLEN havde vist sit værd i OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR og i krigen mod Irak. Dette spørgsmål står stadig i Clactonhornets ekko. Danmark fik sin første ubåd, DYKKEREN, hjem fra Italien i september 1909. DYKKEREN indgik i flådens tal 29. september og højeste kommando 05. oktober 1909. Danmark nåede således at have



ubåde i godt 95 år. Vi har selv produceret ubåde fra 1912, hvor den første af i alt 21 dansk producerede ubåde blev søsat fra Orlogsværftet. Den sidste var **NORDKAPEREN**, der højeste kommando i 1969. Udover de dansk producerede ubåde, har Søværnet også haft ubåde der var produceret i udlandet; senest **KRONBORG**, der blev leveret tilbage til Sverige 27. oktober.

SÆLEN eneste til at gennemføre Ubådene og ikke mindst deres besætninger, har altid været omtalt med respekt og ordet professionalismisme har altid været uløseligt forbundet med de danske ubåde. Senest har **SÆLEN** under øvelsen JMC 043 i perioden 25. oktober - 4. november ydet en ganske særlig indsats, da **SÆLEN** var den eneste af i alt fire tilmeldte ubåde, der kunne gennemføre øvelsen.

Springende delfiner som symbol
De særlige forhold, som er kendetegnende for sejlads med ubåde har givet besætningerne en særlig aura, men også en særlig tilladelse - retten til at bære de springende delfiner. En delfin som de danske ubådsbesætninger "fortsat kan bære med ære og værdighed og



Eskadrechefen Kommandoerkaptajn Steen Petersen taler

som et symbol på den værdifulde tjeneste I har forrettet." Citat fra Chefen for Søværnets Operative Kommandos tale i forbindelse med kommandostrygningen.

Goddag til Dansk Ubådsforening
25. november var således dagen, på hvilken besætningerne skiltes for sidste gang. Efter kommandostrygningsceremonien fik de mulighed for en sidste afsked med hinanden og for at tale om forgangne tider ved den efterfølgende reception. Samtidig var der også mulighed for at sige goddag til Dansk

Ubådsforening. Foreningens formål er at formidle kendskabet til dansk ubådsvirksomhed samt for at arbejde for etablering og opretholdelse af et dansk ubådsmuseum. Fælles for mange af samtalerne var; - kan du huske da og så videre. Men fælles for dem alle var, at svaret på det tilbagevendende spørgsmål - **HVORFOR?** - stadig udestår.

*Noter: Clactonhorn: Lydgiver i danske ubåde. (Ford A horn)
Dolphin 38: Dieselboats forever.*

SPRINGEREN - klar til flagnedhaling



Flaget hales ned



KRONBORG afleveredes tilbage til svenskerne i Karlskrona
Foto; Peter Nilsson, Kockums

Militærpolitiets historie

Af chefsergent Erling Nielsen, Flådestation Frederikshavn

I dag er stort set alle vagtfunctioner nedlagt. I stedet er der opsat alarmer og tv overvågning, der overvåges fra alarmcentralen på flådestationen. Præventiv patruljekørsel kan dog ikke erstattes af ny teknologi

Baggrund

Søværnets Militærpoliti stammer tillige med Hærens Militærpoliti helt tilbage fra Profossen og hans medhjælpere – de såkaldte "stokkeknægte", der var en fast bestanddel i de forskellige regimenter af lejede landsknægte under religionskrigene i det 16. århundrede.

"Stokkeknægtene" var hadet og frygtet – specielt på grund af Chr. III (1534-1559), der fastsatte endog meget hårde straffe til de, der ikke på forlangende ydede profossen hjælp, eller som krænkede ham. Dengang var man ikke så blødsøden, så når der står "hård straf" i de gamle optegnelser, så var den virkelig hård.

I løbet af nogle århundreder forsvandt profossen, og næste gang man hører om politi inden for Forsvaret, er under 3-årskrigen, der brød ud i 1848. Under denne krig oprettedes en afdeling, kaldet "Den Interimistiske Politiinspektion". Historikerne mener, at den blå stribe rundt om Militærpolitiets hjelme er en reminiscens herfra.

Flåden havde aldrig haft en militærpolitiorganisation. Det har sikkert ikke været nødvendig med en sådan separat organisation ombord i skibene, hvor der herskede en streng mandstugt, som kvalte enhver uro i fødselen. Desuden havde Flåden altid haft nationalt rekrutterede besætninger – modsat Hærens udenvælts lejede "Landsknægte".

Militærpolitiet, som vi nu kender det, har virket i færre end 50 år. Da



Danmark efter 2. Verdenskrig oprettede Brigaden i Nordtyskland, var det et ufravigeligt krav fra de allierede, at der med Danmarks styrker også fulgte et Militærpolitikorps til at håndhæve lov og orden. Korpsset skulle være særligt uddannet til at varetage opgaver på linie med det civile politi og samtidig være kamptrænede som elitesoldater.

Det var noget af en opgave at binde an med, men Forsvarsministeriet fik en aftale i stand med politiledelsen, der udlånte et antal overbetjente med over 20 års erfaring til at uddanne og lede de danske MP-ere under deres første tjeneste i Tyskland.

Det første hold startede på Lundtofte Flyveplads 8. marts 1947 med 42 færdiguddannede korporaler, 23 underkorporaler og 24 menige. Sidstnævnte skulle gøre tjeneste som motorvognsførere. Lærerne var de førnævnte overbetjente og en del civile lærere udtaget fra Rigspolitiets skole.

Tiden var knap, for 9. juni samme år skulle korpsset være klar til indsættelse i Tyskland. Der var ingen slinger i valsen, for man krævede,

at styrken kunne stå mål med både det britiske og det amerikanske militærpoliti.

Styrken skulle kort og godt uddannes til et elitekorps – koste hvad det ville. Det havde dog den omkostning, at rigtig mange forlod skolen i stilhed, for prøverne var svære at bestå.

Det lykkedes dog at få et hold ud af det, og efter en lille afskedsparade 9. juni 1947, var der afmarch til brigadeområdet i Nordtyskland.

Samarbejdet dernede med de andre landes militærpoliti var forbilledligt – selv samarbejdet med de ubevæbnede tyske politifolk, der var underlagt militærpolitiet, gik perfekt. Det var en god start, så da man den 4. juli 1958 afviklede Kommandoet i Tyskland, var MP-korpsset blevet en del af Hærens hverdag, og der blev oprettet militærpolitistationer ved de to landsdelskommandoer.

Søværnets Militærpoliti

Søværnets Militærpoliti så dagens lys i 1957, idet Søværnet indså, at en MP organisation også ville være praktisk i dette værn. Derfor udtog man 18 værnepligtige fra januarholdet i 57, og lod dem påbegynde uddannelsen til det, man dengang

kaldte "korporal marine politi" (KPAR MP)

Uddannelsen blev delt op i to afsnit – en befalingsmandsuddannelse og en funktionsuddannelse, og den varede godt et halv år. Efter skolen blev man sendt ud til en af de 5 MP-stationer, der så nød godt af de resterende 9 måneders nytteteneste. Opgaverne var de samme som for Hærens Militærpoliti – det vil sige; opretholdelse af ro og orden, bevogtning af anlæg, eskortering af personel og materiel, eftersøgning og efterfølgende anholdelse af udeblevet personel samt mange andre gøremål som dem, vi ser militærpolitiet udføre i hverdagen. Da korporalerne omkring 1980 blev afløst af konstabelgruppen, blev uddannelsen lagt om, og befalingsmandsuddannelsen forsvandt. Dog holdt man fast ved, at en MP'er skal kunne kommandere, og derfor indførtes faget "førervirksomhed", der giver den enkelte MP'er baggrund for at kunne virke som befalingsmand. Som supplement til dette fag fungerer eleverne som "sergent", idet man på skift har kommandoen over de andre i klassen i de 7 måneder, som uddannelsen varer.

Selv om konstabelgruppen i Søværnets Militærpoliti ikke har en egentlig befalingsmandsuddannelse, så er beføjelserne de samme som for en sergent i korpset. Dette at en korporal kan beordre er sommetider kommet bag på folk - specielt fra Hæren, hvor man jo har

mere formelle omgangsformer end i de to andre værn.

I Søværnet er der i 2004 cirka 150 tjenestegørende MP-ere fordelt på de to flådestationer, Marinestation Holmen og i Søværnets Operative Kommando. En del af folkene er dog udsendt på internationale missioner eller på baser rundt om i Europa.

Det grundlæggende MP-arbejde har ikke forandret sig, men meget nyt er kommet til. Blandt andet har MP fået sin egen hundetjeneste, der er en stor fordel ved ulovlig indtrængen på et af flådestationens depoter. Det, der før var en næsten umulig opgave, klarer hundene nu på få minutter. Hundene bliver også brugt ved krigsfangeøvelserne. De "undvegne" krigsfanger, der gennem flere dage bliver jagtet, har næsten ingen chancer for at snige sig forbi hundenes følsomme snuder, og de bliver altid fanget. Også ved demonstrationer og i forbindelse med optøjer har hundene vist deres værdi, for alle har en sund respekt for hundenes skarpe tænder.

Fremtiden.

I dag er det MP, der står for bevogtning af flådestationerne – og det vil korpset sikkert også gøre i fremtiden. Vagterne på depoterne er nedlagt, og der er i stedet opsat alarmer, der terminerer ved MP. Stationerne er normeret med 2 patruljevogne, hvoraf én altid er i patruljeområdet. De kan lynhurtigt omdirigeres i tilfælde af alarm. Fra

stationen kan vagthavende dirigere de udsendte styrker, idet alarmsystemet er så fintfølede, at eventuelle indtrængende kan følges, når de bevæger sig gennem en bygning. Når patruljen når frem, ved den altså nøjagtigt i hvilket rum de uønskede personer befinder sig - og kan pågribes på "fersk gerning".

Søværnets Militærpoliti er stadig et elitekorps – ikke mindst på grund af de mange, der har gennemgået bodyguarduddannelsen ved politiet. Det er en ekstrem hård uddannelse, hvortil der kræves daglig, hård træning for at bibeholde denne status.

I øjeblikket arbejder en gruppe i en international mission, men på grund af missionens særlige karakter, kan den ikke omtales nærmere her.

Andre MP-ere udsendes ved større flådebesøg i udlandet, hvor de søger for ro og orden. Andre igen er udsendt til henholdsvis Kosovo, Irak eller Afghanistan, hvor de indgår i den pågældende mission sammen med Hærens Militærpoliti. Dette samarbejde er af nyere dato, og det bunder i Hærens behov for aflastning af tilsvarende personel, som er overbebyrdet. Uddannelsen som MP er ens i begge værn, og fagligt kan alle det samme - så dette samarbejde vil helt sikkert fortsætte i fremtiden under mottoet "Sine ira et studio" hvilket betyder "Uden had og forærlighed".

Billedet af den sønderskudte bygning viser med al mulig tydelighed behovet for International indsats



Søværnets Militærpoliti indsættes sammen med Hærens Militærpoliti i Internationale operationer rundt om i verdens brændpunkter



Minelæggeren MØENs 40 års jubilæum i Aalborg

Af: Vagtchefeleverne

Torsdag 29. april 2004 besøgte MØEN sin adoptionsby Aalborg for sidste gang og markerede samtidigt skibets 40 års operative jubilæum.

Det er kun få af Søværnets skibe, der i så lang tid har været indskrevet i "Flådens Tal" som operativ enhed. Alderen til trods var MØENs udseende og tilstand på dagen dog ganske god.

Ankomsten

MØEN ankom til Hals Barre om morgenen for at tage lodsen ombord i overensstemmelse med traditionen. Udover lodsen blev skibet gæstet af en 5. klasse fra en ålborgensisk skole. Alle børnene blev sejlet med motorbåd op til faldrebet. Det var en god udfordring for vagtchefeleverne.

Ved ankomsten til Aalborg afgav MØEN Det Danske Løsen (tre skud fra salutkanonen - Red.), som blev besvaret af Kanonlauget fra Aalborg, flankeret af faner fra Aalborgs Marineforening. Herefter var der musik ved Søværnet Tamburkorps og vindsmæld i flagene, der vajede over toppene.

Viceborgmester og skibschefer

Senere på dagen var der parade med deltagelse af Chefen for Søværnets Operative Kommando, Aalborgs viceborgmester samt tidligere skibschefer for MØEN.

Viceborgmesteren fremhævede i sin tale, at byrådet allerede havde gjort tiltag til at få lov til at adoptere et nyt skib fra Søværnet, når MØEN nu ikke skulle sejle mere. Om aftenen var der inviteret til stort cocktailparty på det tidligere minedæk, der til lejligheden var blevet forvandlet til et flot receptionsdæk. Her havde Forsyningsdivisionen fremtryllet en overdådig buffet.

Den officielle del af festen sluttede med tapto og et imponerende festfyrværkeri, der nok havde kunnet gøre Tivolis direktør grøn af misundelse.

Besøg rundt omkring i Aalborg

Fredag var den store besøgsdag for skibets besætning. Medens en del af besætningen var på virksomhedsbesøg, var der optagelse i Chr. IV's Laug for udvalgte besætningsmedlemmer.

Virksomheden var De Danske Spritfabrikker og turen en stor succes - men da man nåede til smagsprøverne var interessen dog relativt begrænset, idet besætningen aftenen før havde været ude og kigge lidt på Aalborgs natteliv i den nok så berømte Jomfru Ane Gade! Stemning og humør var højt, da besætningen senere på eftermiddagen kunne drage af sted som spillere og heppekor i dagens fodboldkamp mod AaB's superligahold fra mesterskabssæsonen 94/95. "MØEN Vikings" var ikke uden evner og kampen sluttede næsten uafgjort - 3 - 1 i AaBs favør.

Det kunne dog ikke være gjort uden opbakning fra de mange besætningsmedlemmer, der var mødt op. Specielt skal MØENs linnedommer fremhæves, der til trods for sin AaB sympati, gjorde et fremragende stykke arbejde. Om aftenen var der middag på Rådhuset med Borgmesteren som vært. Det var en stor oplevelse, som ikke blev mindre af at samme borgmester kårede en "årets kammerat" ombord i MØEN.

Marineforeningen og åbent skib

Lørdag var der besøg i Aalborgs Marineforening, der er en af landets største med over 400 medlemmer.

En større del af den vagt- og arbejdsfri del af besætningen var inviteret til sild, snaps, øl og skipperlabskovs samt en hyggelig snak med foreningens medlemmer. Demonstration af brandgrej ombord på MØEN havde vagtholdet og den øvrige del af besætningen travlt med at klargøre til "åbent skib" senere på eftermiddagen.

Der var således planlagt en demonstration af brandgrej, hvor tilskuerne havde mulighed for at dygtiggøre sig i brandslukning samt at se skibets udstyr til brandbekæmpelse. Derudover var der en demonstration af, hvordan det ser ud når en selvoppustelig flåde kastes over bord. Efterfølgende blev flåden entret af to af MØENs besætningsmedlemmer, der så senere blev hejst op i en af Søværnets Lynx-helikoptere, som satte dem ned på kajen. Derefter landede helikopteren på kajen og gav de fremmødte gæster mulighed for besigtigelse på klods hold. Endelig var der åbent skib på selve MØEN, hvor de besøgende kunne få indblik i dagligdagen til søs under såvel operationer som i havn. Desuden var der tattoo ved Søværnets Tamburkorps. Alt i alt et godt arrangement med over 300 besøgende på en 1. majdag.

Afgang og mineombordtagning.

Søndag stod på klargøring til sejlads og mineombordtagning. Ved afgang fra havn, blev der fyret salut fra Aalborg Kanonlaug og viceborgmesteren sejlede med ud til Hals, hvor der blev givet det sidste lange blæs i hornet. Besætningen var i fuldt vigør efter gode dage i Aalborg, ledsaget af lidt vemod, fordi det var sidste adoptionsbesøg i Aalborg. - I hvert fald med minelæggeren MØEN.

Kommandostrygning i de egentlige Minelæggere

Af Chefen for 3. Eskadre, kommandør Carsten Munck



CH MØEN overgiver paraden til CH 3. Esk
Fotograf: CSG Claus Gustafsen, Flådestation Frederikshavn

Det nye forsvarsforlig

Som det vil være alle bekendt, medfører det nye forsvarsforlig, at der ikke længere er behov for en decideret minelægningskapacitet. De tre tilbageværende minelæggere strøg derfor kommando fredag den 22. oktober på Flådestation Frederikshavn efter henholdsvis 40 og 26 års tjeneste. Det skete i overværelse af Chefen for Søværnets Materielkommando, kontreadmiral Kristen H. Winther og Chefen for Søværnets Operative Kommando, kontreadmiral Kurt B. Jensen, en del civile gæster samt skibenes besætninger.

Lidt tilbage i tiden

I den anledning finder jeg det på sin plads at se lidt tilbage i tiden. I tilslutning til forsvarsforliget i 1989 blev det besluttet at udflytte Søværnets enheder og myndigheder fra Holmen. Den daværende Mineskibseskadre blev udflyttet til Frederikshavn i foråret 1992, og 10 år senere blev eskadrens MCM-enheder (minejagt-enheder) flyttet fra Korsør til Frederikshavn. Eskadren blev samlet, lige bortset fra de to miljødivisioner, der fortsat ligger på henholdsvis Holmrn og i Korsør.

Længere tilbage i tiden

Hvis vi går endnu længere tilbage i tid, nemlig til de store minelæggeres barndom, så blev to minelæggere af FALSTER-klassen bevilget bygget i 1959, og i 1961 blev yderligere tre enheder bestilt under "Cost sharing" programmet med USA. Minelæggeren MØEN, der var blandt de sidst bestilte, blev bygget i Frederikshavn, hvor den nu må stryge flaget. Den indgik i Flådens Tal 29. april 1964. Minelæggeren var hermed ét af de fem krigsskibe, der var udviklet og bygget specielt til udlægning af selvvirkende miner i farvandsspæringer. Den femte blev under det samme amerikanske hjælpeprogram leveret til Tyrkiet under navnet NUSRET, og den sejler stadig i Middelhavet. Set med datidens øjne var minelæggerne ganske godt udrustede med to dobbelte amerikanske 3" kanoner, der senere blev opgraderede med beskyttelsesskjolde til pjecebesætningerne, radarsigte og tilhørende ildledelsesanlæg M/64. Det anlæg fandtes også i fregatterne af PEDER SKRAM-klassen, og var et fremragende ildledelsesanlæg.

288 selvvirkende bundminer

Minekapaciteten for de store minelæggere var på 288 selvvirkende bundminer på standard minevogne, der tillod skibenes nyudviklede minelægningssystem at operere automatisk ud fra de data, man valgte at forsyne anlægget med. Altså kunne skibene populært sagt selv lægge minerne i det rigtige mønster, svarende til de planer, der nu var valgt ud fra trussel og topografi.

MØEN og skoleskibssejladsen

Efter kommandostrygning i det gamle skoleskib ÆGIR i 1967 manglede Søværnet et skoleskib til erstatning af den gamle dame, der var bygget i Tyskland, som torpedopotskib. Valget faldt på en stor minelægger – den der ikke var på højeste operative niveau. Til dette brug blev der så investeret i beboelses- og undervisningscontainere, der kunne "køres" ind på minedækket af minelæggerne og tilsluttes skibets vand og el-systemer. Karakteristisk for disse containere var også, at de kunne udtages ekstremt hurtigt, hvis der skulle blive akut brug for minelægningskapaciteten.

Minelæggeren MØEN har sammen med minelæggeren FYEN været eksponenterne for skoleskibssejladsen i Søværnet efter ÆGIR oplægning. Talrige er de kadetter, konstabelelever og marineelever, der i årenes løb er gået igennem disse enheder, hvoraf specielt MØEN har været skoleskibet. Det har været medvirkende til at sikre en høj grad af ensartethed i uddannelserne og særligt i kravene til kadetter i forbindelse med udcheckning til vagtchefer.

Adopteret af Aalborg

Skoleskibet MØEN blev adopteret af Aalborg kommune august 1976. Det må konstateres, at der blev skabt et stærkt sammenhold mellem kommune og skib. Sagt med andre ord har det været en særdeles heldig adoption. (Se også artiklen om det sidste adoptionsbesøg på side 24 her i bladet.)

MØEN var den sidste

MØEN var den sidste af FALSTER-klassen til at stryge kommando. De to første, FALSTER og SJÆLLAND, udgik af Flådens Tal 1. januar 2000, og FYEN har, siden kommandostrykning i 2002, ligget oplagt her ved Flådestation Frederikshavn.

LINDORMEN og LOSSEN

Bygning af kabelminelæggerne af LINDORMEN-klassen blev autoriseret i forsvarsforliget i 1973, og allerede den 16. februar 1978 blev der hejst kommando i LINDORMEN. Den 14. juni samme år hejste LOSSEN kommando. Hermed havde Søværnet fået fuldgyldig erstatning for gamle kabelminelæggere af LOUGEN- og LANGELAND-klassen. LINDORMEN og LOSSEN var to hypermoderne kabelminelæggere med overdækket minedæk, hvilket betød væsentligt forbedrede forhold for arbejdet med minekablerne. Kabelminelæggerne var samtidig i stand til at medføre og lægge op til 60 selvirkende miner til de mindre minefelter.

Kommandoplattform for STANAVFOR-CHAN

Enhederne skulle snart vise sig særdeles anvendelige til et helt andet formål. I 1982 stilledes LOSSEN til rådighed for NATOs stående kanalstyrke, Standing Naval Force Channel eller STANAVFOR-CHAN, som kommandoplattform for styrkechefen. Dette første forsøg faldt overordentligt heldigt ud, og der har

Chefen for Søværnets Operative Kommando bliver pebet ombord for sidste gang



siden været stærke ønsker fra andre nationer om at få Danmark til at stille kommandoplattform for STANAVFOR-CHAN til rådighed gennem deltagelse med et af de to velegnede skibe.

I takt med udviklingen og indførelsen af en ny type kabelkontrolleret mine, minetype 19, var der ikke længere et så udtalt behov for en kabellast som tilfældet var til den gamle type 15. Der blev puslet med ideen om at indrette en form for kommandorum i den eksisterende kabellast, og der blev nu klargjort

operationsrum til en styrkechef i begge enheder, idet der dog ikke blev anskaffet fuld udrustning til begge enheder.

Sønderjyske adoptioner

Kabelminelæggeren LINDORMEN blev adopteret af Åbenrå Kommune den 18. august 1978, og kabelminelæggeren LOSSEN blev adopteret af Sønderborg Kommune samme dag. I begge tilfælde har der, som for MØENS vedkommende, været tale om særdeles velfungerende adoptionsforhold, som, efter min opfattelse, begge parter har været til-



Chefen for Søværnets Operative Kommando taler til besætningerne

fredse med, bl.a. ved de mange besøg gennem årene. LINDORMEN besøgte Åbenrå for sidste gang i juni 2003, og LOSSEN har aflagt en fransk visit i Sønderborg i september måned dette år. (Se artiklen om dette besøg i Søværnsorientering nummer 3 – 2004.) 3. Eskadre sætter stor pris på den indsats, byerne gennem årene har gjort for at være gode adoptionsbyer for skibene.

Stor fremgang for 3. Eskadre
 Afslutningsvis vil jeg anstændigvis benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at der ikke kun er tale om tilbagegang for 3. Eskadre. Sammen med enhedene fra division 33, der udgøres af nogle af verdens mest effektive minerydningsfartøjer, ligger eskadrens sidst tilkomne fartøj, Støtteskibet ABSALON her i Frederikshavn. ABSALON ankom 20. oktober hertil,

efter at Søværnet overtog skibet fra Odense Stålskibsværft dagen forinden. Det er et skib med fremragende egenskaber, og vi glæder os til den gradvise ibrugtagning af de forskellige komponenter, der skal installeres i løbet af de kommende cirka 2½ år. Glemmes skal heller ikke miljøfartøjerne, kongeskibet og sejlkutterne. Alt i alt må jeg derfor konkludere, at Søværnet går en løfterig fremtid i møde.



Admiralen skridter fronten af ledsaget af CH 3. Eskadre

Orkanen Ivan ramte Pensacola

Af premiereløjtnerne Jesper N. S. Jensen og Pierre F. Bork

Profil af en dræber

Natten mellem 15. og 16. september 2004 passerede orkanen Ivan den nordvestlige del af Florida. Orkanen ramte lidt vest for byen Pensacola. Her var to pilotelever fra Søværnets Helikoptertjeneste under uddannelse. Det var premiereløjtnerne Jesper N. S. Jensen og Pierre F. Bork. Heldigvis slap begge uskadte igennem orkanens rasen, hvorimod deres bolig og ejendele led betydelig skade. Orkanen Ivan betegnes som den værste orkan, som har ramt området i nyere tid.

Forberedelserne til stormen

Ivan var den tredje orkan, som var projekteret til at ramme Pensacola i 2004. De to foregående var begge gået øst om, og havde ikke forårsaget nogen skader i området.

De to danske piloters træningsbase heder Whiting Field. Det er den base hvor piloter fra den amerikanske flåde, Marine Corps og Coast Guard har deres træning på fastvinge fly og den videregående træning i flyvning med helikoptere.

Forberedelserne på basen til imødegåelse af skadevirkninger fra orkaner var hver gang de samme. De fly, der var plads til, blev kørt i hangarer og shelters - resten blev fløjet i sikkerhed oppe nord på. Det var flere hundrede fly, som skulle flyttes rundt ifølge planerne, der er nøje udarbejdet svarende til de forskellige "States of Hurricane Alert".

Orkanens forventede spor kunne følges både på TV og Internet, og man kunne se, at sandsynligheden for at den ville ramme Pensacola blev større

og større efterhånden som Ivan avancerede op igennem Den Mexicanske Golf.

Tvungen evakuering

Der blev udstedt en ordre om tvungen evakuering af lavt liggende områder tæt ved vandet. Risikoen for store skader er størst i disse områder, da orkanen skubber en destruktiv flodbølge foran sig. Folk havde dog lov til at blive i disse områder. De skulle blot skrive under på, at det var på eget ansvar, og at de ikke skulle forvente at få nogen hjælp, når orkanen ramte. Størstedelen af huse og forretninger i Pensacola fik spånplader for vinduer og døre. Utroligt at opleve, at spånplader kunne blive en mangelvare i en by. Udover at sikre husene hamstrede folk batterier, lommelygter, radioer, propangas, vand og konserves.

Afslappet stemning

I byen var der oprettet beskyttelsesrum, hvor folk kunne søge ly, hvis de mente, at deres huse ikke ville kunne klare stormen. Til sidst bredte der sig en slags afslappet stemning i byen, og flere folk havde overskud til at skrive en lille munter hilsen til orkanen.

Onsdag morgen var der ingen tvivl om, at Ivan ville ramme tæt på. Vinden begyndte så småt at tage til, og vandstanden steg. Først på eftermiddagen lukkede broerne, som forbinder strandområdet med resten af Pensacola på grund af den kraftige vind.

Begge pilotelever havde da forladt området og søgt sikkerhed oppe nord på i henholdsvis Enterprise, Alabama og Atlanta, Georgia.

Ilvans "land fall"

Da Ivan ramte kysten lidt vest for Pensacola, var den en kategori 3 Hurricane - på en skala fra 1 til 5. Middelvinden var på det tidspunkt 115 knob med stød op til 140 knob. Den medfølgende flodbølge var noget nær 4 meter høj forstærket i sin virkning af de ikke ubetydelige bølger, der fulgte med. Derudover blev området også ramt af et antal tornadoer - skypumper. Skaderne viste sig at være enorme. Inde i Pensacola Bay blev elementer fra en motorvejsbro løftet af. Eksperter har beregnet, at det krævede en bølge på mindst 15 meter. I et område med samme indbyggertal som Århus, var 85% uden strøm. Over 50% af husene, som lå ud til vandet, blev beskadiget. Indtil videre er der fundet 13 døde i området, og der meldes stadig om savnede.

En by i undtagelsestilstand

De følgende dage prøvede folk at komme tilbage til deres huse, men Pensacola var en by i undtagelsestilstand. Ingen strøm, ingen benzin, mangel på mad og vand og et nedbrudt vejnet, som besværliggjorde al transport. Flere områder var fuldstændigt lukket for civile. Der var meget politi i gaderne, der sammen med hjemmevernet - National Guard - sørgede for ro og orden. Der var udstedt udgangsforbud fra solnedgang til solopgang, for at forhindre plyndringer. Efterhånden som veje og broer blev åbnet, fik folk tilladelse til at komme hen til deres boliger. For mange var det ikke noget kønt syn, som mødte dem. Personlige ejendele af alle slags,



PL Jesper N.S. Jensen ved et af træningsflyene (NEU)



PL Pierre Bork (FYR)

inklusive billeder, var spredt udover hele nabokvarteret. Flere steder var husene helt forsvundet. Det eneste, som stod tilbage var fundamentet. Ved de få tankstationer, hvor det var muligt at holde åbent, holdt folk i kø i flere timer for at få benzin - ikke til deres bil, men til nødgeneratorene til husene.

Hjælpen kom fra nær og fjern. Helt fra Ohio og Texas kom der arbejdere, som kunne reparere el-nettet. I løbet af en uge, var store dele af nettet oppe og køre igen.

Boligen fuldstændigt raseret

Jesper N. S. Jensen og Pierre F. Borks bolig var fuldstændigt raseret af flodbølgen. Vandet var trængt ind i huset i op til to fods højde og havde anrettet store skader. Møbler og personlige ejendele var beskadiget eller simpelthen skyllet væk. Vandet var gået ret gennem stuen og videre ud i garagen. Det store skyl havde medbragt flere af naboens ejendele og billeder, der blev fundet inde i huset.

I forbindelse med Ivans passage steg vandstanden så meget, at alle kloakkerne løb over. Inde i husene var det første vand derfor det, der kom op af toiletter og gulvafløb - så det var vel at mærke ikke kun rent vand, der havde flyttet om på tingene.

Lugten såvel udendørs som indendørs var ubeskrivelig, og et utal af ubehageligt stikkende fluer havde kronede dage. Da vandet havde trukket sig tilbage var veje, gulve, rester af møbler og andre ejendele smurt ind i en blanding af mudder og kloakslam.

Priser sig lykkelige

Begge priser sig lykkelige over, at de ikke var blevet i huset, hvilket nok ville have kostet dem livet.

Selve basen Whiting Field blev ikke ramt af flodbølgen, eftersom den ligger et stykke inde i landet. Til gengæld blev basen voldsomt raseret af tornadoer. Forklaringen er, at den øverste højre kvadrant af en orkan, den kvadrant, der ramte omkring Pensacola, danner kraftige tornadoer, når orkanen rammer land.

Disse skypumper have væltet træer, flået tage af bygninger og ødelagt adskillige ting på Whiting. En hangardør, som vejede i omegnen af 20 tons, blev således flået af hangaren og forsvandt. Ved afrejsen var den stadig ikke fundet, formodentlig begravet i en af de omkringliggende skove. Træningen på Whiting Field stod stille et par uger, hvorefter den kørte videre på normal vis.

Det er ikke mere end 10 år siden den forrige orkan ramte området, så livet går videre uden de store armbevægelser i det samfund, som allerede nu rent statistisk må forberede sig på at blive ramt igen inden for de næste 10 år.

Baggrund

Uddannelsen til helikopterpilot i Søværnet foregår ved den amerikanske flåde i og omkring Pensacola i det nordvestlige Florida.

Pensacola er arnestedet for hele den amerikanske flådes flyvning. Hertil har Søværnets Flyvetjeneste (nu Søværnets Helikoptertjeneste) siden oprettelsen sendt deres pilotelever, kun afbrudt af en årrække, hvor man sendte elever til Fort Rucker, Alabama.

Uddannelsen omfatter omkring 100 flyvetimer på et fastvinget fly af typen T-34C samt omkring 100 timer på en TH-57 helikopter.

Inden man kommer til USA, skal man have gennemgået skibsføreruddannelsen og Søværnets officersuddannelse. Derudover skal man have bestået en optagelsesprøve ved Forsvarets Værnepligt og Rekruttering samt Flyveskolen på Flyvestation Karup.

Uddannelsen i USA varer cirka 14 måneder og indeholder en blanding af teori, overlevelsestræning, svømning og naturligvis flyvning.





KFOR/ Film city / 2004

Af Jesper Marcher, MP i SOK - egne fotos

I perioden fra 19. april til 28. oktober 2004 var jeg udsendt til KFOR, ikke som de fleste andre danskere i "camp Olaf Rye" i Mitrovica, men i hovedkvarteret i Pristina. Min funktion var at fungere som chauffør og "close protection" for en britisk forbindelsesofficer - en stilling der varetages af Søværnets Militærpoliti.

Lidt om KFOR hovedkvarteret
Hovedkvarteret (som i resten af artiklen betegnes med det almindeligt brugte: HQ) er bygget op omkring et gammelt filmstudie, og området er derfor blevet døbt "Film City". KFOR HQ (main) understøttes af et andet hovedkvarter, som har base i Makedonien i hovedstaden Skopje. Det kaldes i daglig tale HQ Rear. HQ (main) er sammensat af repræsentanter fra cirka 36 af de lande, som udgør KFOR, heriblandt KFORs øverstkommanderende (COMKFOR) og hans stab. Mange opgaver varetages af HQ (main), som derfor er opdelt i en del større eller mindre sektioner (branches). Den branch jeg var underlagt hedder KIKPC. Bogstaverne står for KFOR Inspectorate for KPC og varetager stort set alle sager, der havde med KPC at gøre, hvor KPC er Kosovos Protection Corps. Dette korps, KPC, består for en

stor del af det, der under krigen hed UCK, eller på engelsk KLA, Kosovos Liberation Army. Kosovos Protection Corps ledes af Lieutenant General Ceku, der er tidligere UCK officer og betragtes som en meget stor og respekteret mand i Kosovo.

KPC hovedkvarteret i Pristina
KIKPC, min branch, bestod i HQ af 12 personer, heriblandt "LNO-teamet" - forbindelsesleddet mellem KFOR og KPC. Dette teamet bestod af tre 3 mand; nemlig min chef, som var britisk Oberst, jeg selv og vores lokale tolk. Vi havde vores eget kontor i KPC hovedkvarteret, som også ligger i Pristina, og det var herfra vi primært opererede. LNO-teamets opgave var blandt andet at eskortere Lieutenant General Ceku rundt i hele Kosovo til ceremonier, indvielser, møder, receptioner, parader og mange andre begivenheder - og i samme forbindelse rapportere om KPCs engagement og opgaver. Mit job som chauffør og bodyguard kunne til tider være meget krævende, men også utroligt spændende og oplevelsesrigt. Da vi skulle nå alle arrangementerne, skete transporten tit i høj hastighed og i kortage med mellem 2 og 5-6 køretøjer - på Kosovos ikke altid lige jævne veje.

Fakta-Boks

KFOR HQ MAIN er Kosovo styrkernes hovedkvarter i Pristina, Kosovo. Understøttes af et hovedkvarter i Skopje - i daglig tale HQ Rear.

COMKFOR - KFORs øverstkommanderende

KIKPC - KFOR Inspectorate Kosovos Protection Corps.

UCK, eller på engelsk **KLA** - Kosovos Liberation Army.

KPC - Kosovos Protection Corps

LNO-teamet er forbindelsesleddet mellem KFOR og KPC

Hurtigt ud af bilen

Som bodyguard har man oftest en chauffør til at tage sig af selve køretøjet, så man kan komme hurtigt ud af bilen - klar til at passe på sin "VIP", og ligeledes så man hurtigst muligt kan få ham eller hende ind i køretøjet igen ved afgang.

Hvis man både skal køre og passe på VIP samtidig, kan man godt få lidt travlt ind i mellem.



KP Jesper Marcher, MP i Kosovo ved sit normale køretøj



KP Jesper Marcher med nogle af de børn, der bliver passet på

En normal dag ude som bodyguard foregik ved, at vi parkerede køretøjerne ved at stedligt KPC etablissement, og fortsatte til fods til stedet, hvor det pågældende arrangement skulle finde sted. Lieutenant General Ceku havde altid sin egen bodyguard med, og alt efter omgivelserne og folkemængden, dannede vi en tommands formation for at holde folk på afstand.

En busulykke i Albanien

En begivenhed står lidt klarere i min hukommelse end andre - en af de mindre sjove.

En bus fuld af Kosovo-albanske skoleelever kørte galt i Albanien, og 14 af dem blev dræbt. Eleverne kom fra en skole i Malisheva, der ligger cirka 40 km fra Pristina. KPC var selvfølgelig hurtig til at tilbyde hjælp, dels i form af psykologisk krisehjælp og dels hjælp til at arrangere og gennemføre begravelsen, der skulle finde sted nogle dage senere.

På begravelsesdagen ville Lieutenant General Ceku naturligvis også være til stede og vise sin respekt for de pårørende, så LNO-teamet skulle så til begravelse. Set fra den rent menneskelige side, var dette jo i sig selv en ganske ubehagelig oplevelse - dybt tragisk - forstærket af synet af en hel by med over 15 000 mennesker i sorg.



To af de lidt barske bodyguards

Set fra en professionel synsvinkel var det heller ikke den mest spændende opgave at passe på en person, der bevæger sig gennem en så stor folkemængde.

Tre bodyguards og 15.000 sørgende

Ikke bare det, at der var mange mennesker, men også, at de var meget følelsesmæssigt påvirkede og tynget af sorg, og derfor kan finde på hvad som helst i deres frustration.

Befolkningen på de kanter viser deres følelser på en noget anden og mere intens måde end den, vi er vant til - det gælder også deres glæde eller vrede. Igen forsøgte vi at danne en slags kæde rundt om vores hovedperson. Godt nok var vi tre bodyguards denne gang, men da folk sluttede sig om os, som vand om kroppen, kom vi vir-

kelig på arbejde.

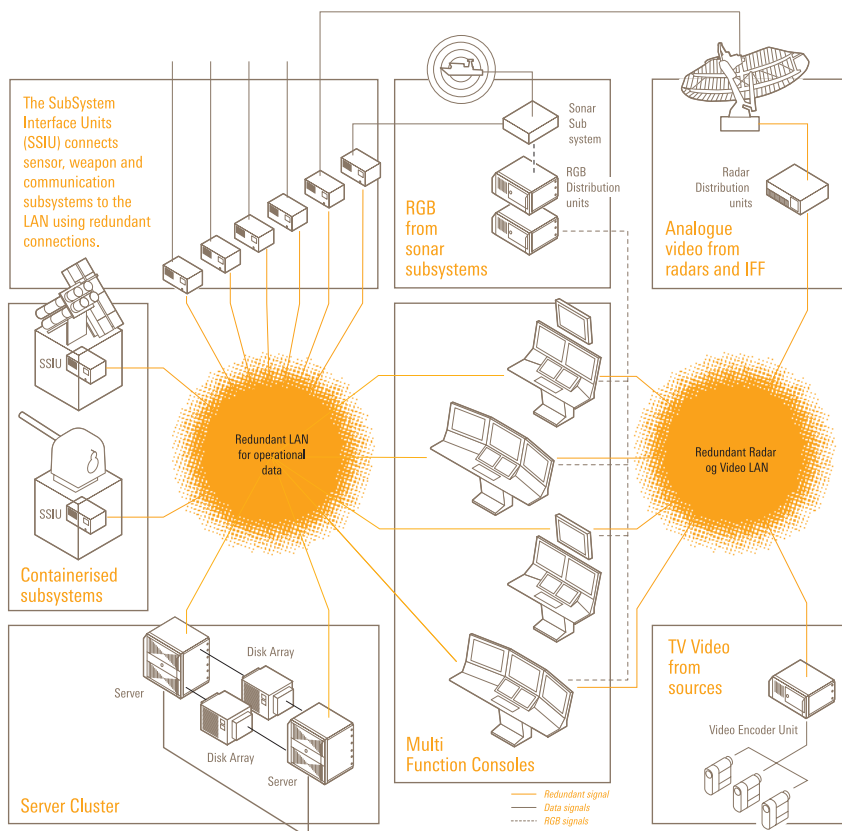
Mange ville dog bare hilse på Lieutenant General Ceku og os andre, men nogle enkelte havde ikke lige så meget lyst til at se KFOR på sådan en dag. Efter cirka to timers begravelseshandlinger og gåture gennem "kødranden" af mennesker nåede vi heldskindet tilbage til vores køretøjer. Min chef havde, trods den tragiske skygge, der hvilede over begivenheden, haft en god oplevelse af dagen. Men det var jo heller ikke ham, der havde kæmpet som en gal for at holde folk på afstand. Lieutenant General Cekus bodyguard og jeg blev dog enige om, at hvis vores chefer havde følt sig trygge, måtte vi jo have gjort vores arbejde godt nok. Tilbage var der så kun turen retur mod Pristina til at fordøje dagens oplevelser. Oplevelser som denne var heldigvis af de få, men det er stadig en oplevelse, man vil huske.

Det bedste job!

Jeg syntes selv, at mit job var blandt de bedste i hele KFOR, men jeg har selvfølgelig heller ikke prøvet alle de andre forskellige job. Med under alle omstændigheder har jeg en kæmpe ballast med hjem - en masse erfaring, og en masse nye venner - godt rustet til den næste udfordring.

CFlex

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.