Søværnsorientering

Nummer 1 · april 2006 · 36. årgang

>> Arbejdsulykker – Søværnet siger nej tak >> Galathea 3-ekspeditionen
>> Nye tider for rådighedspersonel >> Good morning Kosovo!
>> Kongeskibet DANNEBROGs sommertogt 2005 >> Sejlkutterne SVANEN og THYRA

Nyt fra (den nye) redaktør

Der er fornyelse på mange fronter i Søværnet, hvilket bl.a artiklerne om Netbaserede Operationer og NATO Responce Force beskriver. Fornyelsen gælder også Søværnsorientering - for både lay-outet og redaktøren er ny!

Faktisk så ny, at hun blot har siddet som journalist i SOK siden 1. marts. Det er en spændende, og ny, verden at træde ind i. Pulsen på kontoret er høj, og mange spændende og vigtige opgaver er på dagsordenen hver eneste dag: Nyheder, Stop-olien kampagne, bladproduktion, pressekontakt, Galathea 3, øvelser, maritime arrangementer...

Ud over alt det nye og spændende har jeg mødt stor hjælpsomhed, godt humør og venlighed fra mine nye kolleger i SOK. Det er tydeligt at SOK-folkefærdet er holdspillere, som er vant løfte en opgave professionelt i fællesskab og trække på alle kræfter "om bord".

Jeg har også mødt nysgerrighed og interesse. Her tænker jeg på familie og venners reaktion på mit nye job: "Hvor mange arbejder der i SOK?", "Sidder du så ude i bunkeren?", "Har du uniform på?", "Er du dus med admiralen?", "SOK, er det de grå skibe?" – og mange siger: Jeg kender en, der arbejder i SOK, det skulle vist være en rigtig god arbejdsplads!

Flere af artiklerne i dette nummer bekræfter glæden og stoltheden ved erhvervet på søen. Og her handler det ikke kun om fornyelse men i lige så høj grad om tradition og håndværk.

Tilbage til dette nummer af Søværnsorientering, som er nyt på flere måder. Ambitionen er dog, at sjælen er bevaret trods den nye "indpakning".

Jeg glæder mig til samarbejdet fremover – god læselyst!

Indhold

Arbejdsulykker – Søværnet siger nej tak..... 3
Galathea 3-ekspeditionen 4
Nye tider for rådighedspersonel 6
NATO Responce Force moderniserer Søværnet 8
Good morning Kosovo! 12
Netværks Baserede Operationer på trapperne..18
HVIDBJØRNEN – en skibslæges oplevelser.....22
Marineforeningen Dannebrog 100 år..... 24
Kongeskibet DANNEBROGs sommertogt 2005.. 26
PEDER SKRAM– værd at værne om..... 30
Sejlkutterne SVANEN og THYRA 32
Boganmeldelse 38
Nyt SOK-domicil 39

Søværnsorientering

Bladet udgives af Søværnets Operative Kommando og dækker alle Søværnets kommandoer. Bladet udsendes siden 1993 til militært ansatte. Nuværende årgang er den 36.

Ardesse: Søværnets Operative Kommando
Att: SVN ORT, Postboks 483, 8100 Århus C

Redaktion:
Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Orlogskaptajn Claus Holm Christensen,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 2024 0288

Redaktør: Vivian Stampe, journalist,
Søværnets Operative Komando, tlf. 2371 3572

Distribution: Kontorfuldmægtig Britt Kristjánsson,
tlf 8943 3017, mail: lesek@sok.dk

Layout & tryk: Alpha Kannike A/S, Århus, www.alphakannike.dk
ISSN 0907-5038, oplag: 8.000 eksemplarer

SVNORT kan også ses på www.sok.dk

Fotos: Fotos til artikler bedes sendes til redaktionen på mail: lesek@sok.dk. Filen skal være en tiff eller jpeg fil og i 300 dpi, som er kvaliteten til tryk.

Forsidebillede: Inspektionsskibet VÆDDEREN på værft i Skagen for at blive ombyget til forskerskib til Galathea 3-ekspeditionen. Foto: SkagenMedia.dk

Deadline for næste nummer: 15. maj 2006

Arbejdsulykker – Søværnet siger:

NEJ TAK!

Af Leif Petersen,
Søværnets Operative Kommando

2005 var er rigtigt godt år for SOK set med arbejdsmiljø-øjne.

Kun 94 tilskadekomne ud af 3700 ansatte, og så er det kun 44 af anmeldelserne, som har medført fravær fra tjenesten.

Men er der godt nok? NEJ! Èn arbejdsulykke er èn arbejdsulykke for meget, så målet er nul arbejdsulykker.

Tallene kan selvfølgelig analyseres på mange måder, der kan stilles mange spørgsmål, men fakta er, at antallet af arbejdsulykker inden for SOK området har været jævnt faldende i de seneste år.

Hvordan har vi så gjort det – og har vi overhovedet gjort noget! Svaret er: Ja! - Vi har gjort noget: Uddannelse, oplysning og synliggørelse har været fokuspunkterne i alle årene, men det bliver en lang og sej kamp at komme til målet.

DET NYE VÅBEN

SOK tager nu et nyt middel i anvendelse; NEAR MISS (nærved og næsten ulykker). Registrering af Near Miss skal være med til at forebygge ulykker, så selv de små uheld kan stoppes, inden de sker.

Alt nyt er svært, og mange vil nok kikke skeptisk på det nye begreb. "Skal jeg nu fortælle hver gang jeg har lavet en bommet" og " Bliver jeg så fyret, når jeg fortæller, hvad der er sket".

Nej! Near Miss kan anmeldes anonymt, hvis man ønsker det, og planen er, at der skal opsættes arbejdsmiljøpostkasser og anmeldelsesblanketter rundt om på arbejdspladserne. Og alle skal have muligheden, derfor bliver blanketten udformet med afkrydsningsmuligheder, så man ikke skal hen og skrive en hel fristil. Postkasserne skal så tømmes af sikkerhedsrepræsentanterne inden sikkerhedsudvalgsmødet, hvor de indkomne sedler gennemgås og behandles af sikkerhedsudvalget.

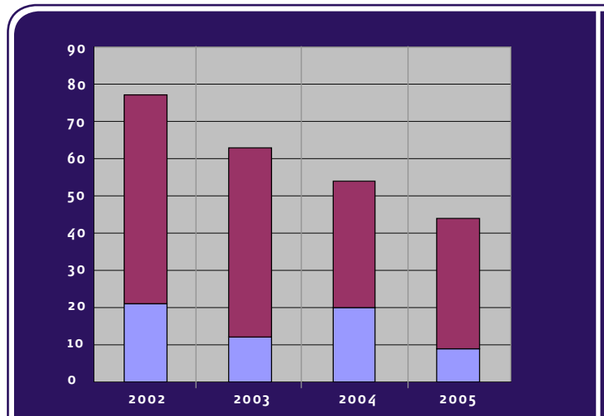
Hvad skal så anmeldes som Near Miss? "Bliver det ikke hurtigt noget pjat?" "Jeg var lige ved at falde i mit snørebånd! Er det det, I vi ha'?"

Nej! Men vi vil for eksempel gerne høre, hvis du er lige ved at falde ned af trappen, fordi gelænderet sidder løst, eller hvis du oplever eller ser andre lignende situationer.

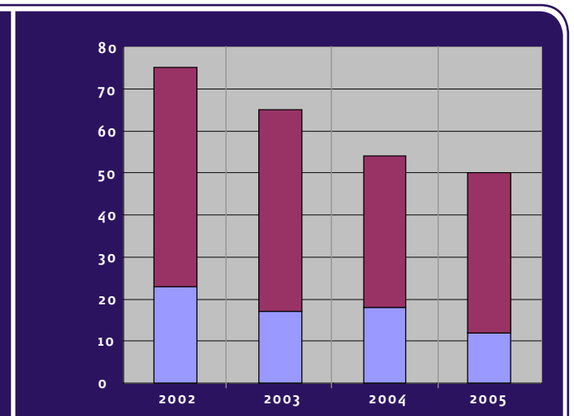
SYSTEMET VIRKER

1. januar 2005 indførte Forsvaret et arbejdsmiljøledelsessystem. Dette skulle også gerne medvirke til at forbedre arbejdsmiljøet og samtidig give cheferne et godt værktøj til at forbedre arbejdsmiljøet på den enkelte arbejdsplads. Værktøjet giver chefer og ledere et hurtigt overblik, således fokus kan fastholdes på arbejdsmiljøet.

Den vigtigste ressource i Søværnet er personellet. Det er derfor vigtigt, at personellet oplever, at der i Søværnet er et godt ▸



Anmeldte arbejdsulykker som har medført fravær fra arbejdspladsen.



Anmeldte arbejdsulykker som ikke har medført fravær fra arbejdspladsen.
(Arbejdet er forsat efter uheldet).

og sikkert arbejdsmiljø, og at forholdene omkring arbejdsmiljøet tages alvorligt.

Et godt arbejdsmiljø starter ved ledelsen. Det er ledelsens ansvar, at lovgivningen overholdes. Derfor er det vigtigt, at chefer og ledere på alle niveauer deltager aktivt i de arbejdsmiljømæssige forhold for på den måde at sikre personellet.

Den enkelte skal selvfølgelig også tage vare på sig selv og sikre, at andre ikke kommer til skade.

Søværnet skal være en sikker arbejdsplads, hvor der skabes trivsel.

DE TØRRE TAL

"Er det nu ikke, fordi der er færre værnepligtige, at antallet af ulykker er faldende?" eller måske, "Der er lang mindre aktivitet end de foregående år". Mange ting har indflydelse, men færre værnepligtige har vi ikke fået, tværtimod. Til gengæld er de der kortere tid end tidligere, og det er da rigtig, at aktiviteterne svinger fra år til år, men der bliver jo arbejdet det samme antal timer, uanset om skibene sejler eller ej.

KAN VI NÅ MÅLET

Ja, målet kan nås, men det kræver noget fra alle.

Chefer, ledere og ansatte, alle skal være med. I det daglige arbejde, når vi dyrker idræt og også i fritiden.

Vi skal også tænke på sundhedsfremmende foranstaltninger. SUND STAB og SUND SKIB er nogle af de projekter, som kører i Søværnet, hvor for eksempel personellet selv er med til at lægge en "grønt" kostplan eller planlægge fælles idrætsaktiviteter.

Alt dette er med til at gøre Søværnet til en sikker arbejdsplads, hvor der er trivsel. ■

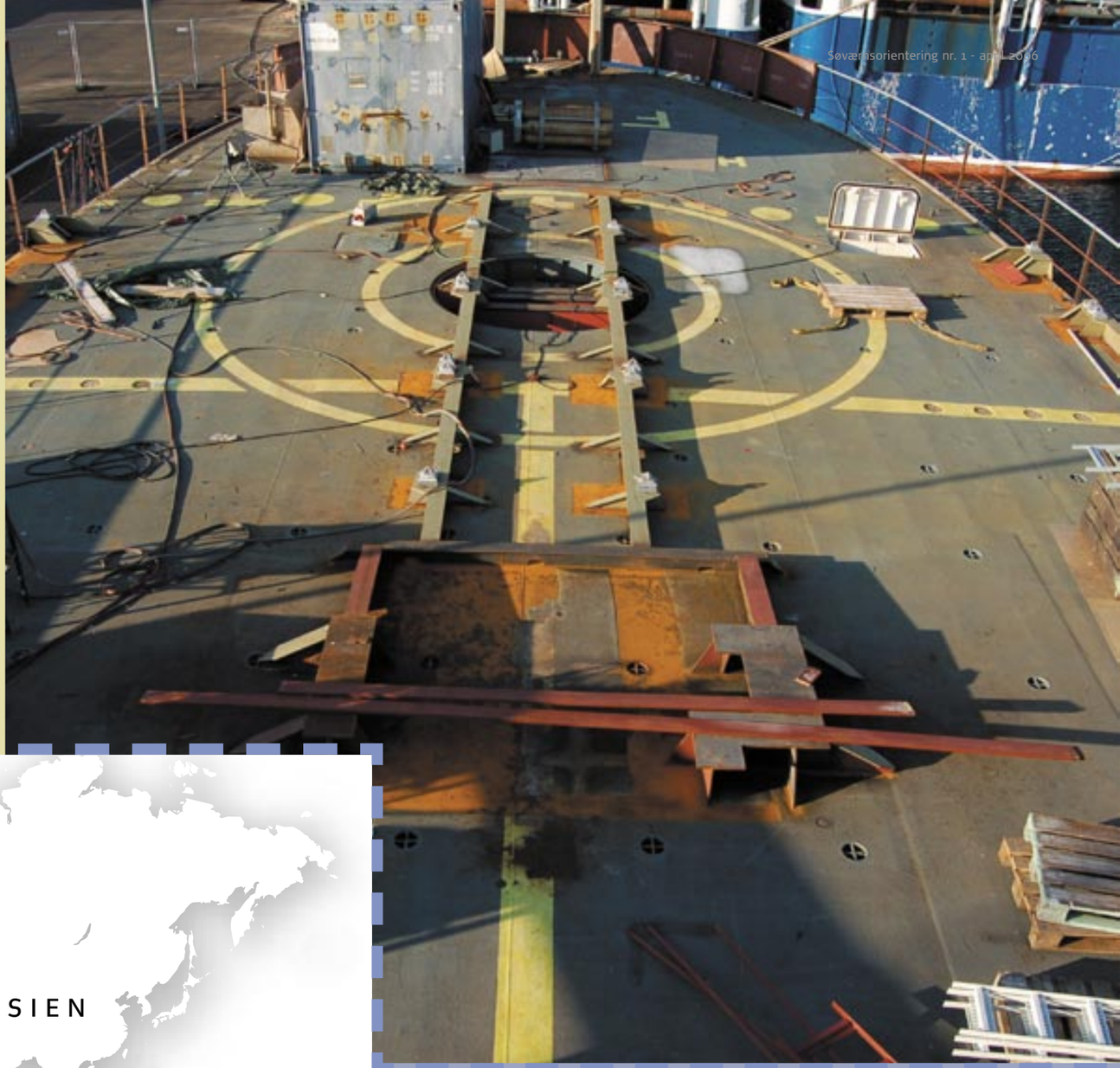
Galathea 3

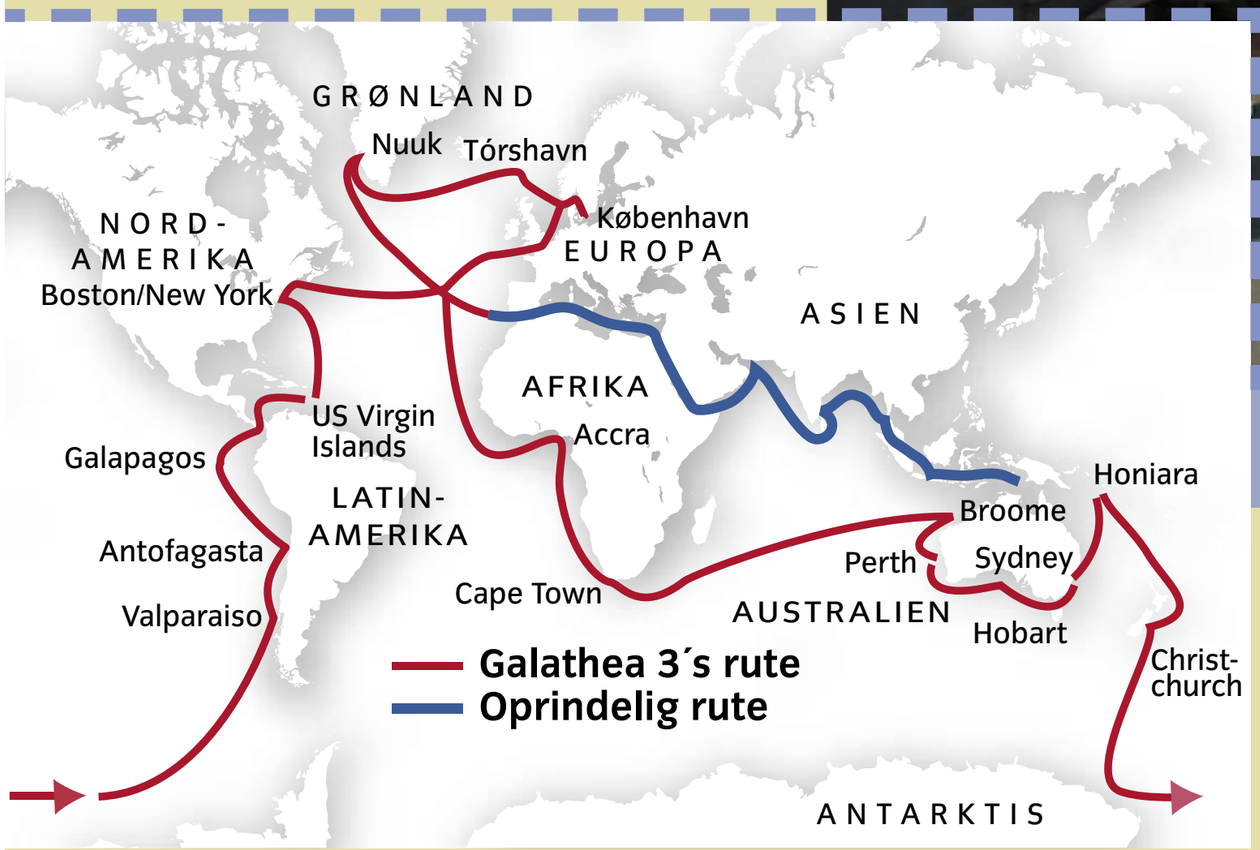
- Ruten lægges om, men eventyret fortsætter

Af kaptajnløjtnant Klaus Randrup
Billeder af SkagenMedia.dk
Copyright grafik www.galathea.nu

Ligesom resten af samfundet er også Galathea 3-ekspeditionen blevet påvirket af Muhammed-sagen. Dansk Ekspeditionsfond har besluttet, at ruten for ekspeditionen skal ændres. Istedet for at sejle igennem Middelhavet og Suez, skal Vædderen nu vest om Afrika og runde Kap det gode håb,inden ruten fortsætter imod Australien.

Ruteændringen har naturligt nok haft konsekvenser. Nogle forskningsprojekter har måtte udgå, mens andre er kommet til. Derudover har ændringen også betydet, at noget at det logistiske forarbejde har måtte gøres om.





Ændret sejlplan for Glathea 3. Muhammed-sagen betyder, at den planlagte rute for den danske forskningsekspedition 2006-2007 ændres.
(JP-grafik: LP/JN)

Samtidig med, at storpolitiske uroligheder har bevirket ruteændring for ekspeditionen, ligger VÆDDEREN tålmodigt og lægger skrog til, at ombygningen finder sted.

Der foregår lige nu arbejde i stort set hele skibet. I forskibet bliver der indsat ekstra lukafer. Helo-dækket er blevet til agterdæk med nye luger og en ny ræling. Hangaren er under forvandling til bl.a. et laboratorium. I forlængelse af hangaren bliver der bygget forskerområde, der består af containere. Fundamentet dertil er på plads og kan ses på billedet. ■

Søværnsorientering nr. 1 - april 2006

Nye tider

for rådighedspersonel

Af KL Aksel Primdahl,
Planlægningsafdelingen

Ligesom resten af Søværnet har rådighedspersonellet også oplevet konsekvenser som følge af implementeringen af forsvarsforliget. Rådighedspersonellet var en vigtig del af mobiliseringsforsvaret, som er nedlagt i det nye forlig. Det betyder, at mange funktioner er faldet bort, og mange rådighedsfolk har oplevet en stor uvished om, hvilken rolle de kunne spille i det nye Søværn.

FREMTIDENS RÅDIGHEDSPERSONEL

Overordnet kan man sige, at formålet med Søværnets rådighedspersonel tidligere var at bemande særlige funktioner i tilfælde af krise og krig. I fremtiden vil formålet være at støtte løsningen af Søværnets daglige opgaver ved at bidrage med særlige kompetencer eller ekstra personelressourcer.

Det betyder, at rådighedspersonellet fremover kan have særlige funktioner, hvor omfanget af opgaverne er for lille til ansættelse af fast personel, men dog for omfattende til at fast personel kan løse den ved siden af almindelig tjeneste.

Herudover kan rådighedspersonel bistå med at løse øvrige opgaver i det omfang, det ikke er muligt at finde fast personel med de rette kompetencer.

I fremtiden skal rådighedspersonel hjælpe Søværnet med at løse daglige opgaver ved at bidrage med særlige kompetencer eller ekstra personelressourcer.

STILLINGER FOR RÅDIGHEDSPERSONEL

På Forsvarets Personeltjenestes hjemmeside (FTP), www.FPT.dk, kan man se hvilke stillinger, der vil være for rådighedspersonel i fremtiden. Rådighedspersonellet skal ligesom det faste personel igennem en "rulleproces", hvor man bliver placeret i en stilling i det nye Søværn. Derfor findes der på hjemmesiden en "ønskeseddel", som rådighedspersonellet kan udfylde og fremsende til FPT. Skulle der være rådighedspersonel, der endnu ikke har udfyldt en ønskeseddel, så bør man gøre det hurtigst muligt, så kan FPT stadig nå at tage højde for ønskerne.

STILLINGERNE DÆKKER FØLGENDE OMRÅDER:

- Terminaltjeneste
- Naval Coordination And Guidance of Shipping (NCAGS)
- Pressetjeneste
- Teknikofficerer
- Logistikofficerer
- Militærjurister (MJUR)
- Præster
- Øvrige

TERMINALTJENESTE

Opgaven består i at assistere Forsvarets skibstransporter med lastning og losning samt andre havneaktiviteter både i Danmark og i udlandet. Omfanget af opgaverne afhænger af den internationale situation, hvilket gør, at der er behov for at kunne trække på en ekstra ressource som rådighedspersonellet. Personel i terminaltjenesten bør for officerernes vedkommende være navigatører eller maskinmestre og for stampersonel bør man have erfaring fra MP-tjeneste eller have erfaring fra våben- eller maskinområdet på sejlende enheder.

NCAGD

Opgaven består i at sikre koordination mellem civil skibsfart og flådestyrker i områder med maritime operationer. NCAGS bliver kun aktiveret ved større operationer, hvorfor Søværnet er afhængig af at kunne trække på en ekstra ressource som rådighedspersonellet. Personel i NCAGS bør for officerernes vedkommende være navigatører, og for stampersonel vil kendskab til den civile maritime verden være en fordel. For begge grupper er det vigtigt, at man kan tale engelsk.

PRESSE- OG INFORMATIONSTJENESTE

Opgaven består i at assistere det faste personel med den interne og eksterne informationstjeneste i forbindelse med større øvelser eller operationer. Personel til presse- og informationstjenesten bør have gode egenskaber indenfor skriftlig kommunikation – gerne journalistuddannelse. Herudover bør man beherske engelsk i skrift og tale.

TEKNIKOFFICERER

Opgaven består i at supplere de faste tekniske officerer ombord på miljøskibe i forbindelse med bekæmpelse af større forureninger eller ombord på skibe af samme klasse som FLYVEFISKEN-kl. som supplement til fast personel. Teknikofficererne skal have forrettet tjeneste som tekniske officerer i Søværnet og helst ombord på den pågældende skibsklasse.

LOGISTIKOFFICERER

Opgaven består i at assistere de Operative Logistiske Støttecentre (OPLOG) i forbindelse med logistisk understøttelse af udsendte enheder. Logistikofficererne kan være uddannede som navigatører, maskinmestre eller have relevant civil logistikuddannelse.

MILITÆRJURISTER (MJUR)

Opgaven består i at give juridisk rådgivning om krigens love til styrkechefer i forbindelse med større øvelser og operationer. MJUR skal være uddannede jurister.

ORLOGSPRÆSTER

Opgaven består i at være sjælesørger ombord på udsendte enheder. Herudover er der tilknyttet præster til de enkelte tjenestesteder. Orlogspræsterne er civile præster, der har modtaget ekstra uddannelse, så de kan fungere i en militær enhed.

ØVRIGE

Der vil desuden være puljer med særlige personelgrupper som f.eks. specialstyrker, sprogofficerer (samles under forsvarsakademiet), og sundhedspersonel (samles under Forsvarets sundhedstjeneste).

Herudover overvejer SOK, om der er andre funktioner, som det kan være nødvendigt at oprette i en overgangsperiode frem til den endelige struktur falder på plads.

Har du haft en funktion som rådighedspersonel, men er i tvivl om dine muligheder i fremtiden, så kan du henvende dig til din udstikker i FPT:

Officerer (R): MJ Henrik Knudsen, tlf. 3266 5276.

Stampersonel (R): OS Kit Svendsen, tlf. 3266 5277. ■

Søværnsorientering nr. 1 - april 2006

NATO Response Force moderniserer Søværnet

SNMCMG1 UNDSER FORLÆGNING

Tekst: SOK Planlægningsdivisionen (PL)

Efter en kort indkøringsperiode er NATO Response Force (NRF) konceptet ved at være færdigudviklet. Det betyder, at de af Søværnets enheder, der deltager fuldt ud fra næste rotation, skal kunne honorere de særlige krav, der er gældende for NRF enheder.

Når du har læst denne artikel, skulle du helst være blevet meget klogere på, hvad konceptet kommer til at betyde for DIG!

Umiddelbart kan de krav, som NRF-enhederne skal leve op til, virke en smule overvældende, men de er langtfra umulige at indfri. Og i virkeligheden ligger de tæt op ad de procedurer, som hidtil er benyttet ved udsendelse af enheder. Kravene er imidlertid skærpede. Derfor er der også behov for at stramme op på Søværnets procedu

EN STÆRKERE ALLIANCE

Som noget nye kræver NRF-konceptet, at enhederne før beredskabsperiodens start er nationalt certificerede og samvirketrænede. På den måde kontrolleres det, om enhederne er i stand til at honorere de for NRF gældende kvalitetskrav. Indførelsen af NRF-konceptet vil på den måde modernisere de væbnede styrker i de enkelte nationer, så NATOs samlede kapacitet bliver styrket.

NRF-CYKLUS

Nationerne bidrager på skift til NRF ved at tilbyde enheder til CJSOR1. SHAPE udvælger på en styrkegenererings-konference de mest egnede kapaciteter, som i beredskabsperioden skal være klar til indsats på det angivne varsel. For at indgå i styrken skal enhederne derfor have gennemført det særlige NRF-træningsprogram. Det sikrer, at enheden kan leve op til NRF-konceptets fastlagte krav til det operative niveau.

Tilmelding til NRF omfatter:

- Op til 1 års national opkøring og 1 års NATO NRF-periode

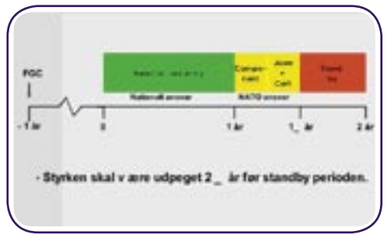
En NRF-periode omfatter således minimum 2 år. NRF-perioden underopdeles i:

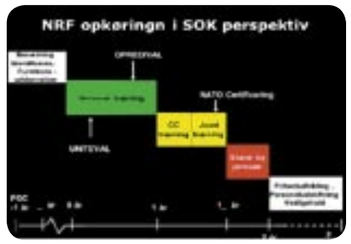
- 1 års national trænings- og øvelsesperiode indeholdende UNIT- og OPREDEVAL (GRØN)
- samt ½ års NATO samvirketræning samt certificering (GUL)
- og endelig ½ års beredskabsperiode (RØD)

FAKTA NRF KONCEPTET

NRF-konceptet udspringer af NATO topmødet i Prag november 2002, hvor NATO's statsledere besluttede at etablere en styrke, som hurtigt kan indsættes globalt. Styrken der består af ca. 25 000 mand skal være i stand til at gennemføre operationer i hele opgavespektret.

NRF opnåede en indledende operativ kapabilitet, benævnt "Initial Operational Capability" (IOC) oktober 2004, og den fulde operative kapabilitet, benævnt "Full Operational Capability" (FOC), skal være opnået senest oktober 2006.





AMBITION

En konsekvensanalyse af ambitionsniveauet, herunder de personel-, materiel- og træningsmæssige konsekvenser har vist, at det ikke fuldt ud er muligt at opfylde SOKs ambitionsniveau. Ambitionsniveauet var som udgangspunkt permanent deltagelse i NATO Stående Styrker. Men de høje kvalitetskrav betyder, at der imellem hver NRF-periode indlægges en operativ pause til personelomskiftning, uddannelse og vedligehold mv. Det betyder, at dansk tilstedeværelse i de stående NRF-styrker kan opnås i to ud af tre år. De perioder, hvor der ikke er dansk deltagelse i styrken, er det ambitionen, at Danmark lejlighedsvis besætter chefposten i de respektive styrker. Sammenfattende bliver resultatet, at den samlede NRF-cyklus for en enhed forløber over en 3-års periode:

- Senest et ½ år før den nationale opkøringsperiode udpeges enheden, hvorefter besætningen identificeres, således at personellet kan påbegynde efteruddannelsen.
- 1 års national opkøring – enhedsuddannelse.
- 1 år fordelt på ½ år til NATO samvirke og certificeringsperiode efterfulgt af et ½ år til selve beredskabsperioden.
- Minimum ½ år til personel omskiftning, overlevering og frihedsafvikling.

De ambitioner, der er beskrevet herover, tager højde for omkostningerne til Søværnets mange nationale og civilt relaterede opgaver. Ressourcerne skal fordeles, så både de hjemlige og internationale opgaver kan løses.

KONSEKVENSER

NRF-konceptet er i princippet designet til, at en enkelt kapacitet gennemfører hele NRF-perioden. Men udsendelsesperioderne for danske flådestyrker betinger, at besætninger og eller enhed friskes hver 6. måneder for større enheder og hver 3. måneder for mindre enheder. For et kunne opfylde konceptets kvalitetskrav vil det være nødvendigt at efterleve visse retningslinier, som er: ▸

NRF-KONCEPTETS FORMÅL

- At sikre, at Alliancen råder over en teknologisk avanceret, fleksibel, deployerbar, interoperabel og udholdende joint-styrke, der kan anvendes som en "first in – first out" styrke.
- At tjene som en katalysator for NATO transformationen ved anvendelse af certificering.

Ved certificeringen evalueres følgende 5 kerneområder:

- Readiness " Højt beredskab og hurtig indsættelse hvor det måtte være ønskeligt
- Capability and flexibility " Joint og Combined operations indenfor hele opgavespekteret
- Deployability and mobility " Kunne indsættes globalt som en first in - first out styrke.
- Sustainability " Selvstændigt medbringe logistik til minimum 30 dage
- C2- capability " Command and Control systemer herunder netværksbaserede operationer

SNMG1 I KØLVANDSORDEN

Søværnsorientering nr. 1 - april 2006

KONSEKVENSER – MATERIEL

Fra starten af den nationale opkørings-periode skal enheden være fuldt udrustet og have sejltid til en fuld NRF-periode. Derfor er det nødvendigt at justere den praksis, der hidtil har været benyttet til vedligeholdelse af skibene. Søværnet vil derfor i fremtiden tage udgangspunkt i civile krav til periodiske eftersyn, og har valgt at følge "Det Norske Veritas" (DNV) metodik og policy.

Udviklingen af den operative logistikstruktur (OPLOG) er også et afgørende fokusområde. OPLOG opbygges fra 1. januar 2006 til 1. juli 2006. Fuld mobil kapacitet forventes opbygget ultimo 2007.

For at kunne opretholde NRF-beredskabet er det ligeledes nødvendigt at råde over definerede "deployerings- og reservedelspakker", som afhængig af skibets størrelse kan være ombordtaget eller oplagt ved OPLOG.

KONSEKVENSER – PERSONEL

NRF-konceptet stiller store krav til forvaltningen af personel, fordi besætningen skal være tilkommanderet og have modtaget den relevante grundfunktions- og efteruddannelse ved NRF-periodens begyndelse. NRF-deltagelse kræver altså i højere grad end tidligere, at personellet er villige til at gennemføre det samlede NRF-forløb, der indbefatter træning og udsendelse. Det nytter ikke noget at træne personel, som pludselig afgår. Som en følge heraf er der fra NRF-periodens start til slut ikke indlagt mulighed for at rotere personel - ud over i ganske særlige force majeure tilfælde.

Det betyder ikke, at personellets forhold forringes. NRF-deltagelse medfører ikke et øget aktivitetsniveau for de enkelte enheder. Og selv om personellet i en ca. 2½ års NRF-periode ikke umiddelbart har mulighed for at skifte tjenestested, skønnes det, at der er tale om reelle forbedringer. Det skyldes, at den enkelte medarbejder i god tid kender enhedens sejlprogram, og at medarbejderens personlige karriere i langt større grad kan planlægges herefter til gavn for alle parter. Det er altså slut med den dråbevise udskiftning af personel – besætningsmedlemmerne skifter samtidig – umiddelbart før eller lige efter NRF-perioden, dersom de ikke ønsker at forpligtige sig til en ny periode.

KONSEKVENSER – TRÆNING

For at sikre, at de tilmeldte enheder har et højt operativt niveau, er der i NRF-konceptet indarbejdet en kontrol af den nationale træning. Kontrollen sikrer, at enhederne kan leve op til fælles standarder. Enhederne certificeres under den nationale opkørings-periode, og nationerne garanterer således, at enhederne kan honorere de operative krav inden udsendelse.

Den nationale certificering består af en enhedsevaluering (UNITEVAL) og en efterfølgende samvirkeevaluering (OPREDEVAL). Begge skal gennemføres med tilfredsstillende resultat. Da NRF-rotationerne tidsmæssigt ligger fast, er aktivitets- og øvelsesplanen tilpasset, så den understøtter de enkelte enheders opkøring og certificeringen.

Med andre ord: Implementeringen af NRF-konceptet betyder, at Søværnets samlede ressourcer i højere grad vil rettes mod de enheder, som forventes at skulle indgå i live operationer. Det vil give Søværnet som helhed et løft og puste nyt liv i forandringsprocessen, uden at det sejlende personels interesser og ansættelsesforhold forringes. Skønt enkelte af forskellige årsager kan være utrygge ved konceptet og måske er skeptiske over for konsekvenserne - så er der ingen tvivl om, at indførelsen af NRF-konceptet er endnu et skridt i den rigtige retning – mod et nyt, mere fleksibelt og mere professionelt Søværn, der kan operere globalt.

NOTER

1 CJSOR: Combined Joint Statement of Requirements – et katalog der viser de tilmeldte enheder.

2 Antallet af sejldage under den nationale opkøringsperiode ligger på mellem 70-90 døgn, og i NATO samvirke og certificeringsperioden incl. beredskabsperioden på mellem 30-150 døgn. Efterfølgende er der indlagt en periode til frihedsafvikling og personelomskiftning. ■

GOOD MORNING KOSOVO!

Denne artikel omhandler det sidste halvår af 2005, hvor jeg var udsendt på mission til Kosovo. Ikke-faktuelle synspunkter og vurderinger, som jeg fremsætter, står for min egen regning.

Tekst og fotos: Kommandørkaptajn Knud Leimand, STCH OPLOG KOR

FØRSTE SCENE – MOBILEN RINGER

Mandag den 6. juni klokken 1550 i dejligt sommervejr på Skagen Landevej. Mobilen ringer, og en stemme siger: "Det blev dig! Du skal stå i Kosovo på næste mandag!"

MELLEMAKT - FARVEL

Det skal retfærdighedsvis anføres, at jeg ikke var tilmeldt NATO Responce Force (NRF). Men da den oprindeligt udpegede var blevet syg, skulle jeg med kort varsel være stand in. Marchordren var ikke til at misforstå, og de næste dage gik med at afvikle lejemål, sige farvel til Flådestation Frederikshavn og mine medarbejdere i Forsyningsafdelingen, få udleveret i omegnen af 70 kilo militærgrøn udrustning og lægge krop til et utal af vaccinationer ved DANILOG. Og sidst men ikke mindst skulle der siges farvel til børn, hunde og kone. Sidstnævnte skulle også lige instrueres i hvis nu...

ANDEN SCENE – VARM ANKOMST

13. juni i Pristina Lufthavn i Kosovo i 30 graders varme, 200 kilometer fra det nærmeste hav og søbrise og iført grøn uniform og støvler - den såkaldte Balkan (en tyndere og luftigere sag end den vanlige kampuniform). I lufthavnen blev jeg og den kommende Joint Operation Centre Director, OB K. Byrnak, som jeg mødte i Wien, afhentet af ældste danske officer (ÆDO) og en chauffør, og så gik det ellers mod Pristina by. Nærmere betegnet Film City hvor KFOR (Natos Kosovo Force) HQ er beliggende. Navnet Film City stammer fra det, de oprindelige bygninger og lokaliteter blev anvendt til. Nemlig optagelse af "naturfilm" med mere eller mindre påklædte aktører. Film City er én stor by, som KFOR har anlagt med alt fra hovedkvarter, underbringelse i containere, eget vandværk, egen strømforsyning, spisefaciliteter, nationale støtteelementer, restauranter, nationale Intelligence Services og et utal af toldfri forretninger (PX´s) etc. Til at passe på det hele og forestå adgangskontrollen havde KFOR HQ et ungarsk detachement. Og rigtigt, ingen uden rent mel i posen kom indenfor. Heller ikke det store antal lokale civile som arbejdede for KFOR i Film City.

Typiske UCK (Kosovos Befrielseshær) krigsmonumenter.

MELLEMAKT - CONTAINEREN

Jeg tørrede sveden af panden, blev indlogeret i min CO-RI-MEC (forkortelsen for det italienske firma, der har udtænkt det uhyrlige i at indkvartere mennesker i 20 fods containere). Indholdet i min container var bad/toilet, en for kort køje, et for lille skrivebord, en stol og et klædeskab. Komforten blev dog underbygget af et velfungerende air-condition-anlæg. Fordi jeg var kommandør, blev jeg indkvarteret alene. På min vej ned til det danske nationale støtteelement, hvorover Dannebrog vajer kontinuerligt, mødte jeg kommentaren: "Du ligner en, der netop er beamet ned fra månen". Det kunne jeg ikke benægte. Det var varmt, luften var dårlig, og jeg svedte!

SCENEN SÆTTES - KOSOVO

Kosovo er en provins i Serbien, der søger uafhængighed. Ca. 2 mio. indbyggere (90 procent albanere og 10 procent serbere og andre). Den albanske befolkning er samlet i et tæt netværk af familier, klaner og parallelle forbindelser udover Europa. Kosovo er på størrelse med Fyn. Arbejdsløsheden ligger mellem 40-60 pct. Nationalindkomsten, som ikke kan opgøres, stammer for størstedelens vedkommende fra organiseret kriminalitet, narkotikasmugling, prostitution samt bidrag fra den vestlige verden.

Temperaturen svinger fra + 45 i juli/august til -30 i januar/februar. Luften i og omkring Pristina er stærkt forurenet af det nærvedliggende elektricitetsværk Obilic. Kun 60 procent af den kul, man skovler i ovnene, kan forbrændes. Resten stiger som en evig

gullig svovlstinkende os op mod himlen og forpester luften.

Flere områder i Kosovo er stadig utilgængelige på grund af ikke-ryddede minefelter samtidig med, at man stadig finder klyngebomber fra NATOs luftkampagne i 1999. På ugebasis findes der 10-15 våben af forskellig art med tilhørende ammunition, håndgranater, miner etc. Enten i biler ved trafikkontrol eller house search. Ugentligt er der flere tilfælde af likvideringer eller forsøg derpå. Ved festligholdelser, bryllupper eller lignende markeres disse med såkaldte "happy shootings" (skud i luften). Dette til trods for at det er forbudt, og at der ikke må være våben i omløb ude i befolkningen. Antallet af våbenfund og anvendelsen af samme samt typen af våben viser dog med al tydelighed, at ikke alle våben fra krigen røg i smelteovnen, samt at der stadig leveres våben til Kosovo over provinsgrænsen fra Albanien.

Det danske NSE, som står for Nationalt Støtte Element. Det vil sige de danske "opholdslokaler", hvor danskerne kunne samles og fx se dansk tv og læse danske aviser.

KOSOVO PROTECTION CORPS (KPC)

Kosovo kæmpede med fredelige midler for uafhængighed i 1990´erne. Men Kosovos Befrielseshær (UCK) savnede resultater og gik i kamp mod serbiske styrker. Konflikten, der gensidigt bar præg af både massemord, etniske udrensninger og andre uhyrligheder, greb om sig, og NATO greb ind og fik ro på gemytterne. I 1999 etableredes en fredsslutning. UCK blev demilitariseret, afvæbnet og forbudt brugen af navnet UCK. Blev i stedet navngivet Kosovo Protection Corps (KPC) som en ubevæbnet civilian emergency organization med en tre-stjernet general som commander (COM) og underlagt UN Mission In Kosovo (UNMIK) under ledelse af Special Representative to the Secretary General (SRSG) og UNMIK´s KPC Coordinator (to-stjernet general (UK)). UNMIK overtog provinsadministrationen, og NATOs Kosovo Force (KFOR) påtog sig at opretholde et safe and secure environment i Kosovo. SRSG Søren Jessen Petersen og chefen for Kosovo Police Service, Kai Vittrup, er de berømte danskere i Kosovo.

KOSOVO FORCE (KFOR)

I begyndelsen af år 2000 talte KFOR styrken ca. 40.000 mand. I sommeren 2005 var styrken på godt og vel 16.000 mand fordelt på 24 NATO-nationer og 11 non NATO-nationer. I KFOR HQ MAIN i FilmCity var der 361 tjenstgørende fordelt på 28 nationer. I sagens natur et noget hær-tungt hovedkvarter. Der var flere, der aldrig nåede at vænne sig til - endsige udtale - at jeg var captain i the Navy. KFOR HQ MAIN arbejdede på 24/7 (24 timer/7dage) basis. Danmark bidrog med 12 mand i KFOR HQ MAIN. Disse 12 var fordelt som følger. Tre officerer fra Hæren, to officerer (R) fra Flyvevåbnet, en officer og seks stampersoneller fra Søværnet. Alle placeret i nøglepositioner, som gjorde livet i "myretuen" lettere. Herudover bidrog Danmark med ca. 350 soldater i den danske bataljon, som var underbragt i Camp Olaf Rye i Mitrovica.

KFOR INSPECTORATE FOR KPC (KIKPC)

Min branche "The Kosovo Forces Inspectorate of the KPC" (KIKPC) bestod foruden af mig selv som branchechef af seks oberstløjtnanter, seks majorer og tre other ranks fordelt på 10 nationer. Jeg refererede direkte til Chief Of Staff (COS), men blev ofte tasket direkte af den tre-tjernede COM KFOR.

Mit job og funktion var af diplomatisk og politisk karakter. Jeg skulle bevæge branchen og mig selv i et "minefelt, hvor arbejdsopgaverne bl.a bestod i dels at holde KPC på ret kurs samt de forskellige politiske dagsordener, som de enkelte lande mere eller mindre åbenlyst lagde for dagen i Kosovo. Eksempelvis arbejdede UK stærkt på at få indlemmet Kosovo i NATO så hurtigt som muligt, USA arbejdede stærkt på at få gjort Kosovo uafhængigt men afhængig af USA, således at US-basen "Bondsteel" (25 kvadratkilometer base med alle faciliteter under hegn) i fremtiden kan bruges som kick off point østpå.

ARBEJDSFORM – FIRM, FAIR AND FRIENDLY

Måden KIKPC arbejdede på var, at vi med den professionalisme og

"KIKPC- Not Just Another Branch". Det er KK Knud Leimand til højre for kvinden i rødt. Hun er tolk.

viden, der var repræsenteret i branchen, hjalp og rådgav KPC i alt lige fra stabsmetodik, irettesættelser, uddannelse, logistisk opbygning til rådgivning. Vores tilgang til KPC var altid ud fra devisen Firm, Fair and Friendly, idet løsenet på Balkan er et fast håndtryk, et fast blik og konsekvens. Min branche og jeg havde som de eneste i KFOR tilladelse til, både varslet og uvarslet, at inspicere KPC´s 40 lejre, baser og HQ. En rettighed, der ikke altid passede nogle af de KPC-Commanders, som havde rødder i stærke familie- og klanrelationer. Men når jeg så fortalte dem, at min "klan" bestod af 16.000 mand med de mest moderne våben, så blev de medgørlige. Da jeg også stod for udstedelsen af WAC´s + våben og ikke mindst inddragelsen af samme, havde de ikke den store lyst til at lægge sig ud med mig eller nogen i branchen. På Balkan er det et macho must at gå med pistol. Jo større, desto bedre og selvfølgelig synlig. Af samme årsag gik jeg ikke med sidevåben. Jeg havde svært ved at sidde i møde med KPC og så skulle forklare dem, at man ikke behøver en pistol for at blive hørt, hvis jeg så selv sad med en 9 millimeter i bæltet. Til gengæld fungerede min chauffør, en hærdebred oversergent fra den tyske marine, også som close protection.

PÅ TUR

Da branchen og jeg havde frie hænder, metodefrihed og freedom of movement bød Kosovo på mange gode, særegne og specielle oplevelser. Vi kørte Kosovo tyndt, aflagde KPC mange besøg og besøgte mange naturskønne steder, som findes i yderkanterne af Kosovo, og som oftest har ypperlige restauranter beliggende der. Når livet i HQ blev for broget, branchen for "træt", eller der forestod JFC Naples inspektioner i HQ, beordrede jeg dørene låst, de fem firhjulstrækkere bemandet og tur i Kosovo. Herlige stunder og herlige gutter! Ikke uventet fik vi hurtigt prædikatet: "KIKPC-Not Just Another Branch."

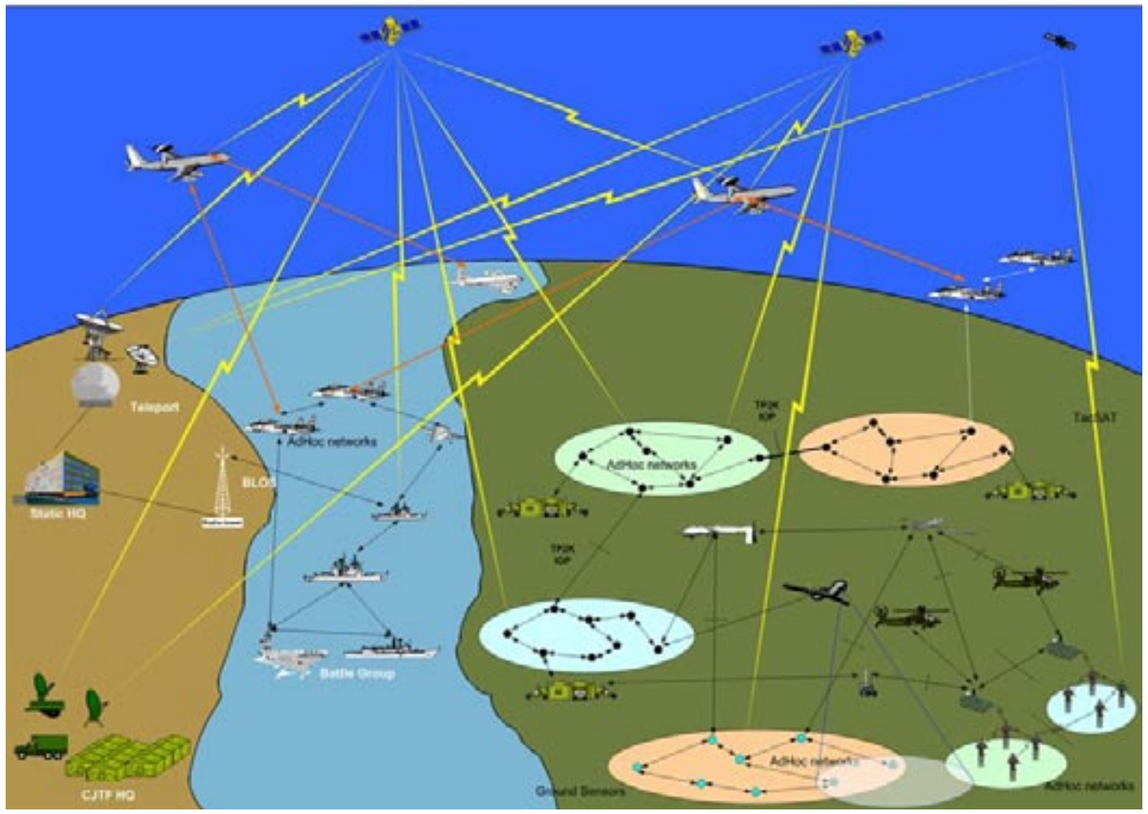
DANSK OG DANSKERE I INTERNATIONALE OPERATIONER

Når man som dansker står ude i den store verden og repræsenterer Danmark, bliver man på én og samme tid både glad og stolt. Glad, fordi man har den kulturelle og uddannelsesmæssige ballast, der skal til for at gøre en forskel. Stolt, fordi man repræsenterer en suverænt veladministreret nation med rødder i den dybe historiske muld og med verdens ældste flag. Vikingerne bliver heller ikke glemt i denne forbindelse. En anden stolthed, jeg blev grebet af, var kvaliteten og soliditeten af det stampersonel, Danmark råder over i forhold til andre nationer. Det er personel, der kan, vil og gør og det på en yderst professionel måde. Det er jo så også næsten unødvendigt at skrive, at de samtidig hermed er "gode skibskammerater". Det er også på sin plads at nævne kollegerne derhjemme. De fungerede som livliner og garanter for hjælp, både privat og tjenstligt, hvis behovet skulle opstå.

SIDSTE SCENE

Efter seks måneders udsendelse, to "kolde lungebetændelser", mange gode oplevelser og mange erfaringer rigere gik turen den 19. december tilbage til Danmark. Og indrømmet. Jeg blev fugtig i øjenkrogene, da Danmark tonede frem under flyet på denne disede decemberdag, og våd i øjnene, da jeg lagde armene om min kone i ankomsthallen.

Den 21. januar 2006 døde præsident Ibrahim Rugova og den 20. februar påbegyndte den tidligere finske præsident Martti Athisaari uafhængighedsforhandlingerne for Kosovo. Det er min vurdering, at Kosovo vil blive uafhængig af Serbien ved udgangen af 2006. Men Kosovo vil ikke blive uafhængig af den vestlige verden eller den vestlige verdens hjælp i lang tid fremover. Medio 2007 skal Danmark igen besætte stillingen "Chief KIKPC", så jeg håber dette var en appetitvækker for dem, der endnu ikke har været på mission In Service of Peace and Freedom. ■



Netværksbaserede

Operationer på trapperne

Evnen til at gennemføre Netværksbaserede Operationer (NBO) udvikles i det danske forsvar for at øge de militære styrkers kampkraft og effektivitet.

Tekst: Arbejdsgruppe Netværksbaserede Operationer Søvørnet

Det grundlæggende princip bag NBO er at opnå en fælles forståelse af en krigssituation –"situational awareness". Dette opnås ved at sammenkoble beslutningstagere, sensorer og våbensystemer i digitale netværk. Derved opnås en øget mulighed for at dele information, hvorved effektiviteten i gennemførelsen af militære operationer forøges, da alle i kraft af netværket bliver i stand til at se og forstå, hvad der foregår på selve kamppladsen.

NBO EN NØDVENDIGHED

Udviklingen frem mod NBO er en del af den generelle militære udvikling, såvel nationalt som internationalt. Det står allerede nu klart, at evnen til at indgå i Netværksbaserede Operationer er en forudsætning for deltagelse i internationale operationer.

NBO KRÆVER SAMARBEJDE

Det er vigtigt at holde sig for øje, at evnen til at gennemføre NBO er mere end udvikling af den nødvendige informationsteknologi. Såfremt man ønsker at udnytte NBOs fulde potentiale, kræves en forståelse samt harmonisering af alle netværksdeltagernes måde at operere på – herunder især doktrin, organisation samt teknologisk formåen.

NBO VISION

Forsvaret har udviklet en samlet vision for udviklingen af evnen til at deltage i netværksbaserede operationer. Visionen dækker alle dele af forsvarets virke, men har særlig fokus på de operative enheders udvikling: "Dansk forsvar skal kunne deltage i koordinerede og samordnede operationer i netværksbaserede miljøer såvel internationalt som nationalt i samarbejde med både militære og civile aktører."

IKKE COMPUTERSPIL

På trods af de nye teknologiske muligheder og langtrækkende våbens mulighed for at ramme præcist, så vil NBO ikke medføre, at operationer vil tage karakter af computerspil. Det vil fortsat være et grundlæggende krav at kunne påtvinge modstanderen vores vilje, og dette vil fortsat skulle ske på relativt tæt hold.

HVORFOR ER NBO VIGTIG

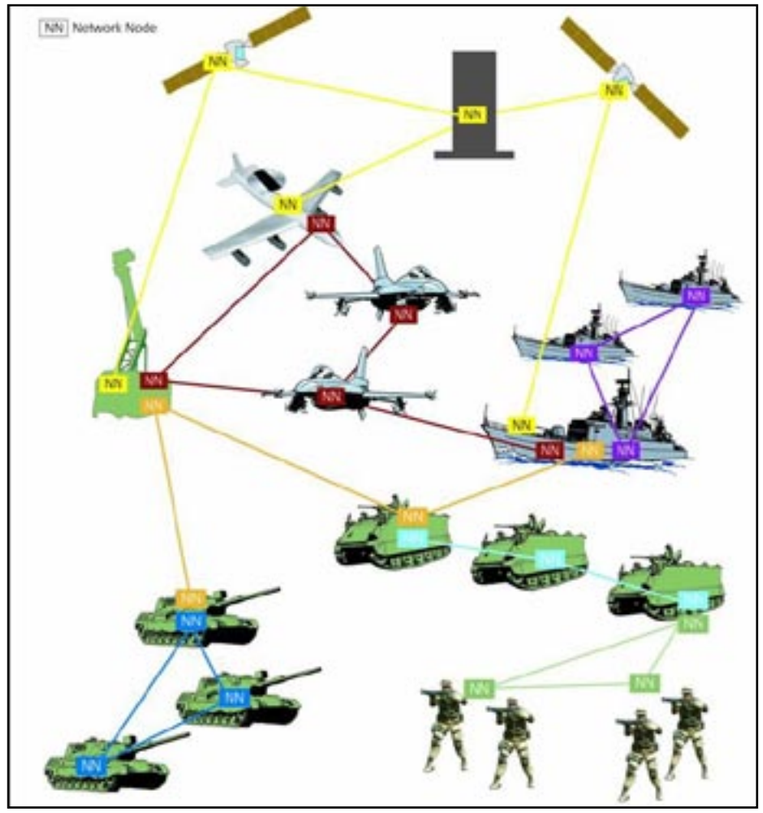
De nye muligheder, som NBO tilbyder de militære styrker, er mange. En af de bærende idéer bag NBO er tilvejebringelsen af et for alle synligt og klart operationsmiljø baseret på et fælles billede af den militære situation, der indeholder informationer fra alle tre værn. En sådan fælles forståelse vil gøre det muligt at decentralisere beslutningerne i organisationen. På den måde forventes hastigheden i operationernes gennemførelse at stige. Herved vil den part, der besidder den bedste evne til NBO, kunne reagere hurtigere end modstanderen, hvilket naturligt giver betydelige fordele.

Omvendt vil den nye gennemsigtighed i operationerne gælde alle niveauer. Herved har det strategiske niveau mulighed for at påvirke det taktiske niveau, altså ude på skibene. Set fra et militært synspunkt kan dette godt fremstå som et skrækscenarie, men ikke desto mindre er det en mulighed, som vil være til stede. Og det må vi som militære fagfolk forholde os til.

FOKUS PÅ MULTINATIONALE SYSTEMER

Et af de bærende elementer for deltagelse i NBO er evnen til at indgå i netværk. Dette stiller særlige krav til, at de forskellige systemer kan udveksle informationer sammen også kaldet interoperabilitet. Dansk forsvar har fokus rettet mod dette, men med multinationale løsninger som den drivende faktor. Dansk forsvar opnår nemlig ikke den ønskede kampkraft ved blot at have evnen til at indgå i nationale netværk, men må til stadighed holde fokus på ønsket om at indgå i Alliance- og koalitionssammenhænge. Løsninger, der tilgodeser begge behov foretrækkes.

Multinationale løsninger har længe været en del af det civile erhvervsliv, hvor integration og interoperabilitet er en selvfølge på tværs af nationale grænser. Dette faktum gør civile systemer anvendt i en militær sammenhæng interessant. Anvendelse af kommercielle systemer giver mulighed for billige løsninger med indbygget interoperabilitet - netop muligheder som er interessante for det danske forsvar. Den tid, hvor dansk forsvar udviklede nationale systemer, nærmer sig sin afslutning.



DE OPERATIVE BEHOV SKAL VÆRE STYRENDE

De nye teknologiske muligheder kan meget let fascinere folk. Men her er det vigtigt, at man holder sig for øje, at teknologien alene har til formål at understøtte de enheder, som anvendes til internationale operationer. Teknologi, der ikke tilfører forøget kampkraft, må derfor komme i anden række. De teknologiske udviklere må derfor til stadighed holde sig for øje, at det er de internationale operative krav og behov, der er styrende, og ikke lade sig besnære af den nye teknologis uudtømmelige muligheder.

HVOR ER SØVÆRNET PÅ VEJ HEN

Søværnet har generelt set altid været et højteknologisk værn. Enhederne har i vid udstrækning baseret sig på integrerede systemer, der gav den enkelte skibschef mulighed for at agere ud fra et situationsbillede, som han delte med den resterende del af enhederne i en given maritim styrke. Søværnets nuværende arbejde med udvikling af evnen til at indgå i NBO kan således ses som fortsættelse af en allerede igangsat proces. Foreløbig har arbejdet udmøntet sig i to rapporter, der angiver den overordnede vision og strategi for Søværnet.

SØVÆRNETS VISION FOR NBO – JOINT THROUGH COMBINED

"Søværnet skal med sine kapaciteter kunne operere "combined" såvel som "joint" i et integreret netværk med relevante samarbejdspartnere med henblik på effektiv beslutningstagen og størst mulig effekt af sensor- og våbensystemer".

VISION FOR SØVÆRNET

Som det ses af visionen (se boks), fokuserer Søværnet på såvel værnsfælles (joint) som multinational (combined) evne til at indgå i netværk.

På baggrund af visionen har Søværnet defineret de faktorer, som er styrende for udviklingen af Søværnet i NBO-sammenhæng:

- Operationstyper/miljøer – evnen til at kunne deltage i klassiske maritime operationer med særlig fokus på operationer i det kystnære miljø, herunder operationer, der indeholder indsættelse af kampkraft mod land i samarbejde med luft- og landenheder og specialstyrker.
- Primær fokus på Søværnets deployerbare enheder (fleksible støtteskibe, Søværnets taktiske stab, patruljeskibe, maritime helikoptere, patruljefartøjer i kamp- og minerydningsrollen samt Frømandskorpset).
- Doktrinmæssigt, organisatorisk og teknologisk at opnå et niveau, som sikrer fuld interoperabilitet med Søværnets primære strategiske partnere (USA og UK).

NBO FUNDAMENTAL I FREMTIDEN

Søværnets strategiske samarbejdspartnere, primært USA og UK, understreger i deres doktriner, at NBO i fremtiden vil være det bærende element i koordination og løsning af opgaver i en værnsfælles ramme. Informations- og beslutningsoverlegenhed er en forudsætning i expeditionary krigsførelse, da den fælles situationsforståelse er en forudsætning for hurtig og effektiv opgaveløsning.

NBO fordrer pålidelige og robuste kommunikationssystemer, som globalt og kontinuerligt kan formidle information. Systemerne skal kunne håndtere en bred vifte af data og spænder over telefoni, voice, datalink, situationsbillede og direkte fjensynsforbindelse. Rent praktisk skal kommunikationssystemerne primært benytte satellitkommunikation, idet det er den eneste reelle mulighed for at støtte skibenes stigende behov for båndbredde.

Fremtidige anskaffelsesprojekter skal tilgodese ønsket om, at de maritime enheder i højere grad skal kunne påvirke begivenheder på land. Dette ses afspejlet i såvel anskaffelsen af våbensystemer til ABSALON-klassen og patruljeskibene som i det faktum, at ABSALON-klassen har kapaciteten til at virke som kommandoplatform for stabe fra alle tre værn.

De fleksible støtteskibe er udpeget som Søværnets NBO testplatforme, hvor man afprøver NBO-konceptet. I kraft af erfaringerne forventer Søværnet at være i stand til at introducere systemet på patruljeskibene. De vil så være de første fuldt ud netværksbaserede enheder.

CHEFROLLEN

Ved indførelse af NBO er der for Søværnets vedkommende ikke tale om en afgørende ændring i grundlaget for ledelse og organisation. Mission Command vil fortsat være den styrende ledelsesfilosofi i Søværnet. Formidlingen af den militære chefs hensigt kan dog ikke længere stå alene. Den må suppleres af såvel formelle som uformelle adfærdsregler, så de forskellige enheder kan handle ensartet. Kun herved opnås en moralsk forsvarlig gennemførelse af militære operationer. Forståelse af vores samarbejdspartneres kultur, er derfor en forudsætning for at anvende Mission Command i en multinational ramme.

Indførelsen af NBO i Søværnet bliver gennemført trinvist og vil stille krav til Søværnets uddannelser, øvelses- og inspektionsvirksomhed, som skal levere grundlaget for viden, færdigheder og holdninger.

NRF SOM KVALITETSKONTROL

Søværnets deltagelse i NATO Response Force (NRF) vil fremadrettet blive brugt til at måle det operative niveau i forhold til de strategiske samarbejdspartnere. Det vil bidrage til at holde Søværnet på rette spor samt påpege områder, hvor indsatsen bør øges. NRF-deltagelse er således en kvalitetskontrol, hvor de indhøstede erfaringer og andre NBO-relaterede krav testes. ■

NBO-krav

til medarbejderne

Udvikling af evnen til at gennemføre NBO vil få indflydelse på alle dele af Søværnet og alle dele af maritime operationer.

Der vil være et krav til øget kendskab til informationsteknologi, herunder hvordan den bruges, hos alle medarbejdere. Det kræver uddannelse og stiller samtidig krav til de arbejdsforhold, der tilbydes den enkelte medarbejder. Således bør informationsteknologien i stor grad gøres til en del af den enkelte medarbejders hverdag for at sikre den fornødne fortrolighed.

Multinationalitet er et nøgleord i fremtidige operationer. Dette stiller specielt krav til de teknologiske medarbejderes viden og indsigt i udviklingen hos vores strategiske samarbejdspartnere – for at sikre det danske Søværns mulighed for at indgå i Alliance- eller koalitionssammenhænge. Interoperabilitet er altafgørende for Søværnets fortsatte relevans i internationale operationer.

Søværnets muligheder for at støtte andre værns operationer vil være stigende. Derfor vil Søværnet ikke alene skulle have kendskab til maritime operationers gennemførelse, men der vil være krav om forståelse for andre værns måde at operere på.

TÆNK ENS

Kulturforståelse, eller det at man tolker og handler ensartet i en given situation, er en forudsætning for at kunne udnytte alle dele af NBO. En fælles forståelse kommer ikke kun i kraft af de grafiske præsentationer, som jo er ens på alle enheders skærme. Den fælles forståelse kræver i lige så høj grad, at den enkelte tolker de informationer, som præsenteres, ens. Netop her kan der opstå problemer, da den enkeltes tolkning i høj grad baserer sig på medarbejderens kulturelle baggrund, samt de værdier man er opdraget med. Dette medfører en udfordring for Søværnets skoler, der må bibringe den enkelte medarbejder forståelse for andre kulturer såvel i andre værn som hos andre nationer.

Søværnet er inde i en god udvikling med hensyn til forbedring af evnen til at gennemføre netværksbaserede operationer. De planlagte materielanskaffelser understøtter denne udvikling. Men udviklingen er ikke kun teknologisk forankret. Den stiller i lige så høj grad krav til personellet. ■

HVIDBJØRNEN

– en skibslæges oplevelser

Begivenhederne finder sted 23. februar - 14. marts 2006.

Af skibslæge, Lasse Wissing Micheelsen, Rlg.1.R

Et inspektionsskib har to besætninger - en A og en B, der afløser hinanden ca. hver 3. måned. A-besætningen ankom til HVIDBJØRNEN den 23. feb. hvor skibet lå i Thorshavn. De første dage efter et besætningsskift går altid med en forskole, hvor alle skibets ruller indøves. Rulle er betegnelsen for den aktivitet, der foregår i forbindelse med visse begivenheder. Der er havarirulle, bjærgningsrulle, helikopterrulle, eftersøgningsrulle og mange andre ruller. Ved hver rulle har hver mand sin post at besætte. Lægen, for eksempel, møder i skibets hospital sammen med sin medhjælper „sanitten", en overkonstabel der har en ret omfattende sundheds-uddannelse. Foruden lægen og sanitten mønstrer også skibets sanitets-patruljer på hospitalet. Under et havari bevæger sanitetspatruljerne sig rundt i skibet, hvor de yder førstehjælp til kvæstede og sørger for, at de bliver bragt til hospitalet. Sanitetspatruljerne udgøres af personel fra skibets forvaltningsdivision, det vil sige kokke, proviantmesteren og et par skrivere fra skibskontoret.

Fastelavnssøndag havde skibet besøg af 401 glade børn.

TØNDESLAGNING PÅ HELIKOPTERDÆKKET

I fastelavnsweekenden lå HVIDBJØRNEN i Tværaa på den sydligste ø Suderø, også kaldet Lille Danmark, vist nok fordi befolkningen der har ry for at være særlig venlig stemte over for danskere. Det med færingers modvilje mod danskere er nu ikke noget , vi mærkede noget til, tværtimod mødte vi udelukkende venlighed, måske hjalp det, at flere af HVIDBJØRNENS besætningsmedlemmer er færinger.

Fastelavnssøndag havde skibet besøg af 401 glade børn til tøndeslagning på helikopterdækket. Fire tønder fyldt godt op med slik var hængt op på dækket. Efter behørig kåring af kattekonge og kattedronning var der et traktement i hangaren bestående af varm chokolade og fastelavnsboller, som skibets bager havde bagt til lejligheden. Der var bagt over 400 boller.

TRADITION

Tøndeslagning på inspektionsskibets helikopterdæk i Tværaa er en tradition, der går over 50 år tilbage, flere af børnenes forældre havde selv deltaget som børn. Dengang kørte man også gennem byen i lastbil med en af inspektionsskibets både på ladet, i båden sad de udklædte besætningsmedlemmer. Turen plejede at ende ved byens sygehus, hvor der blev uddelt slik til de indlagte syge børn. Traditionen ophørte efter en ulykke, hvor et besætningsmedlem desværre faldt ned fra lastbilen. Selv om HVIDBJØRNEN måtte afbryde forskolen, for at kunne fejre fastelavn for Suderøs børn, gjorde man sig gerne denne ulejlighed, så traditionen ikke blev brudt.

Tøndeslagning på inspektionsskibets helikopterdæk i Tværaa er en tradition, der går 50 år tilbage.

FØDENDE KVINDE OM BORD

Om aftenen den 1. marts fik skibet en anmodning om, at overføre en fødende kvinde fra Tværaa til Thorshavn. På grund af vejret kunne hverken den færøske eller HVIDBJØRNENs helikopter flyve den aften. Kvinden var gravid i 30. uge, og ville i værste fald føde et barn på 1500 g. ti uger før tiden. På sygehuset i Tværaa havde hun fået medicin, der skulle standse veerne samt binyrebarkhormon, der skulle forhindre, at barnet ville blive født med umodne lunger. I hast blev skibets hospital indrettet til fødestue. Der blev i den anledning udvist stor opfindsomhed om bord, eksempelvis fik vi rigget et såkaldt Sechers bord til, et lille bord hvor den nyfødte i givet fald kunne genoplives. Bordet bestod at en træplade spændt fast med skruetvinger på en håndvask. Oven på træpladen havde vi fastgjort et stykke madras med tape. Da kvinden og jordemoderen kom om bord, var alt således klart, der var også kommet en opvarmet kuvøse om bord til barnet. Sejladsen til Thorshavn tog ca. to timer og foregik for fuld damp mod vind og søer, hvilket gav en noget urolig sejlads, som gjorde at mange blev søsyge, også den arme jordemoder. Den gravide kvinde kom dog velbeholdent frem til Landshospitalet i Thorshavn.

FALSK BABYALARM

Den følgende weekend var en gruppe officerer, sergenter og menige inviteret til genvisit med frokost hos Tværaa kommune. Buschaufføren, der kørte os, viste sig at være den gravide kvindes far. Han kunne fortælle, at datteren slet ikke havde været i fødsel; men at hun havde blindtarms-betændelse, som hun et par dage senere var blevet opereret for på Landshospitalet i Thorshavn. Blindtarmsbetændelse hos en gravid kvinde kan erfaringsmæssigt være meget svær at erkende og kan få et særdeles alvorligt forløb, fordi den desværre ofte erkendes for sent. Heldigvis endte det godt i dette tilfælde, fordi hun blev opereret i tide.

GAVER OG VOLLEYBALL

Vi havde nogle meget hyggelige timer til frokost hos bystyret i Tværaa. Som det sig hør og bør, udvekslede skibschefen og borgmesteren taler samt gaver, og sygehusdirektøren overrakte gaver til skibet samt til skibslægen som tak for indsatsen for den gravide kvinde. Mens nogle spiste frokost, deltog skibets volleyballhold i en turnering med lokale hold. Vores hold vandt ingen medaljer; men havde nogle rare stunder sammen med færøske idrætsudøvere.

Som afslutning på besøget i Tværaa havde chefen inviteret seks personer fra byen til frokost, før det atter gik til søs.

AV MIN ARM

Desværre har vi været nødt til at sende en maskinmand hjem. Han var så uheldig at falde i det glatte føre og brække det højre håndled. Man kan ikke have en mand med armen i gips på et inspektionsskib, fordi han ikke kan holde fast ved urolig sejlads. Han var meget ked af at skulle sendes hjem.

I ARBEJDSTØJET

I de kommende uger skal skibet varetage sine egentlige funktioner, nemlig: fiskerikontrol, suverænitetshåndhævdelse samt redningstjeneste i den økonomiske zone omkring Færøerne. Indtil videre er vejret godt, og søen er næsten flad, hvilket gør det hele meget nemmere. Ikke mindst mindre risikabelt for skibets gummibådsbesætning, når den skal på kontrolinspektion i eksempelvis russiske, norske, franske eller færøske fiskefartøjer, hvilket ikke altid er ufarligt når søerne er høje. ■

Marineforeningen

DANNEBROG 100 år

Marineforeningen DANNEBROG kan 31. marts i år fejre sin 100 års stiftelsesdag.

Marineforeningen DANNEBROG, der er Danmarks ældste forening af sin art, har lige fra dens stiftelse haft til formål: "At vedligeholde agtelse for og kærlighed til det flag, vi alle har tjent under samt at sammenknytte og styrke det kammeratlige bånd blandt medlemmerne", som det står nedfældet i foreningens love.

Endvidere fremgår det: "Som medlem kan optages enhver hæderlig mand, som har tjent i Marinen" - og "... at et medlem skal være proponent".

Alle medlemmer går under betegnelsen "svabergaster".

Medlemsskaren forsøges delt ligeligt mellem nuværende samt tidligere tjenstgørende personel og personer, der har aftjent værnepligt i marinen.

MEDLEMSTALLET MÅ IKKE OVERSTIGE 50

Inden optagelse som medlem må de vordende "svabergaster" gennemgå en periode som "lærling", og såfremt lærlingetiden gennemføres "uden plet og lyde", kan den proponerede blive optaget som medlem. Denne optagelsesprocedure har fungeret godt i mange år, om end det har været nødvendigt at tillempe kravene til lærlingenes adfærd i takt med tiden. Det er for eksempel ikke mere et krav at lærlingene tiltaler svabergasterne med "De".

HISTORIEN BAG DEN EKSKLUSIVE FORENING

Foreningen kan føre sine rødder tilbage til fregatten JYLLAND, idet det var værnepligtige gaster fra sommertogtet med fregatten i 1881, der besluttede sig for at mødes igen 25 år efter deres indkaldelse på Holmen.

Der var tre hovedentreprenører i jubilæumsinitiativet, hvoraf især tegneren og forfatteren Axel Thiess skal nævnes. Han var ankermanden ved jubilæet og senere ved oprettelsen af marineforeningen DANNEBROG.

Jubilæumsfesten blev afholdt 31. marts 1906 på Den kongelige Skydebane.

Deltagerantallet var det imidlertid lidt sløjt med. Der mødte 12 af de gamle gaster samt en enkelt gæst, deres gamle befalingsmand, overkanoner Peter Andersen.

Man besluttede sig her for at formalisere de fremtidige sammenkomster og grundlagde foreningen MARINESAMMENSURIET. Hensigten var, at man skulle mødes ca. en gang om året, men der skulle komme til at gå fire år, før man mødtes igen på formaliseret vis. Det blev Sct. Hans aften 1910 på badehotellet Hulerød i Gilleleje. Denne gang var det 10 deltagere.

Derefter begyndte det at gå stærkt. MARINESAMMENSURIET mødtes igen i 1911 for at fejre 30-årsdagen for mødet med Marinen. Denne gang mødte hele 24 Jyllandsgaster op. Udflugten gik til Holmen, hvor man bl.a. besø den nylig opførte marinekaserne og spiste biksemad i "Makketutten".

Før omtalte Axel Thiess, som var foreningens formand og på alle måder primus motor i de første 20 år af foreningens liv, havde mange talenter. Bl.a. skrev han en folkekomedie "Gutter om bord" om livet på de gamle sejlbærende fregatter. Komedien blev en formidabel succes og opførtes på forskellige teatre i København. I 1912 gik foreningens udflugt til Casino Theatret, for at medlemmerne kunne nyde denne komedie.

I 1913 var tiden løbet fra foreningens oprindelige navn, og man benyttede samtidig lejligheden, nu hvor man skiftede navn, til også at nedfælde nogle fremtidssikrede love for foreningen. Af disse love, der med blot få justeringer er gældende den dag i dag, fremgår det at foreningens navn er: "Marineforeningen DANNEBROG".

På dette tidspunkt var der generelt grøde i foreningslivet, og en række initiativer blev taget til oprettelse af kammeratskabsforeninger for tidligere indkaldte og ansatte ved Flåden. Premierløjtnant H. Ewald skulle vise sig at være den initiativtager, der fik held til at samle disse forskellige foreninger i en konsolideret flådeforening under navnet MARINEFORENINGEN.

NEJ TIL SAMMENSLUTNING

Marineforeningen DANNEBROG blev inviteret til at gå sammen med MARINEFORENINGEN, så der kunne dannes en stor samlet forening. På en ekstraordinær generalforsamling i maj 1913 sagde foreningens medlemmer imidlertid nej til en sammenslutning, og en sådan har ikke siden været på tale.

Dette bragte dog ikke de to foreninger i modsætningsforhold til hinanden. Begge parter respekterede den holdning, at de to foreninger byggede på forskelligt grundlag. I dag er mange medlemmer af Marineforeningen DANNEBROG da også medlem af MARINEFORENINGEN.

FASTE RAMMER

Som årene gik kom foreningens sammenkomster ind i mere faste rammer; med en årlig generalforsamling, sommerudflugt og efterårssamling. Samtidig faldt flere og flere af Jyllandsgasterne fra – "de gik agterud til chefens kahyt, den høje" – men medlemstallet steg alligevel støt. Jyllandsgasternes pladser blev indtaget af andre med fortid og interesse i Flåden.

Ved foreningens 40 års jubilæum i 1921 blev den sang, der skulle blive foreningens varemærke, lanceret. Den var skrevet af en gammel Jyllandsgast, maskinmester Hans Nyborg (som boede i Korsør). Melodien er "Høje Nord", og teksten giver i fortættet form stemningen i foreningen og blandt dens medlemmer. Som illustration skal her citeres 4. vers:

DANNEBROG, minders hjem,
du gør gamle atter unge,
derfor vil din pris vi sjunge,
når til fest vi møder frem.
slægter kan med slægter strides,
strid er ikke vores sag.
vi vil holde sammen til vor sidste dag.

Ved den første formands død i 1926 sluttede en epoke, men de der blev tilbage forvaltede arven og sikrede foreningen en levedygtig fremtid. På årets generalforsamling modtog foreningen en gave fra et af medlemmerne, kaptajn Buus. Gaven var en model af fregatten JYLLANDs forskib og galionsfigur, flagspil samt foreningsemblem og en sølvplade med stifterens navnetræk. Siden da er der som en smuk tradition blevet tilføjet sølvplader med de forskellige formænds navnetræk.

25-års jubilæet i 1931 blev afholdt i Parkrestauranten på Østerbro og talte 40 svabergaster. Dagen indledtes med kransenedlægning ved stifterens grav på Vestre Kirkegård, og siden da har det været en tradition at nedlægge krans her ved foreningens jubilæer.

PÅ VÅGEBLUS UNDER BESÆTTELSEN

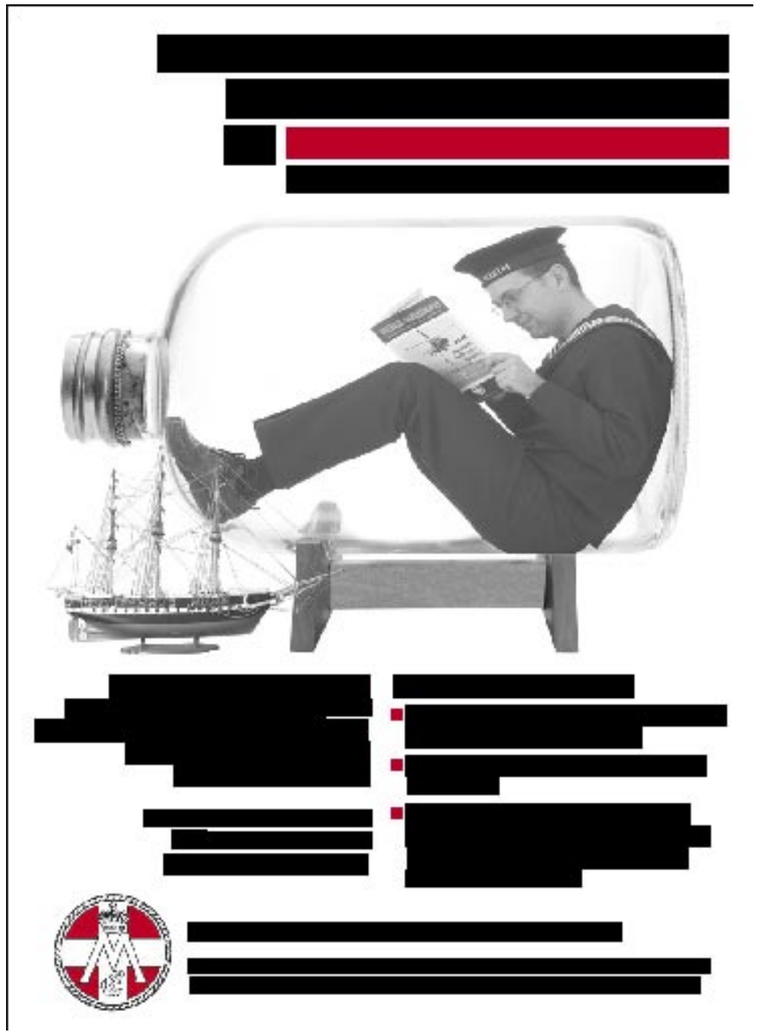
Danmarks besættelse begrænsede foreningens aktiviteter i 1943 og 1944, men de årlige generalforsamlinger og et enkelt møde blev holdt. I befrielsesåret derimod lykkedes det ikke at afholde generalforsamling. Sammen med aflysningen fulgte et girokort, så medlemmerne ikke skulle glemme at betale årskontingentet på 5,00 kr.

Efter besættelsen har foreningen virket i overensstemmelse med lovene og den kammeratlige ånd, det er forudsætningen for den særlige stemning, der hersker i foreningen. Der er blevet holdt 50-års og 75-års jubilæum indenfor meget smukke rammer, og initiativrige formænd og bestyrelsesmedlemmer har gennem årene skaffet medlemmerne mange flotte oplevelser inden for historie og kultur på de årlige udflugter. Formand for foreningen ved 100-års jubilæet er afdelingsleder ved Søværnets Materielkommando, Kurt G. Jensen.

EGEN FANE – OG FEST

Først i 1990 fik foreningen sin egen fane. Overdragelsen fandt sted i Holmens kirke 15. juni 1990, og blev forestået af orlogskaptajn, Greve Christian.

Således udrustet stiler foreningen nu mod sit 100-års stiftelsesjubilæum. Det afholdes på selve dagen, og alle sejl er sat til for at gøre festdagen mindeværdig. Alle foreningens gamle traditioner vil blive holdt i hævd. Efter festgudstjeneste i Holmens Kirke tager festdeltagerne på havne- og kanalrundfart. Turen ender ved Søkvæsthuset, hvor gallamiddagen skal stå i Søofficersforeningens lokaler. ■



Kongeskibet Dannebrogs sommertogt 2005

Af OK Martin Sort Mikkelsen, NK-DNBR

Kongeskibet DANNEBROG har i oktober afsluttet sit sommertogt 2005. Skibet har nu 73 år på bagen, og årets sæson kan rent sejladsmæssigt bedst karakteriseres som en "flot gennemsnitssæson". At det " gennemsnitlige" dog ikke er synonymt med "det kedelige" når det gælder Kongeskibet, kan forhåbentligt bekræftes af nedenstående korte beretning om årets sejlads med DANNEBROG.

SÆSONSTART

Når der ses bort fra den nødvendige tekniske vedligeholdelse af skibet, som forløber gennem hele vinterperioden, starter Kongeskibets sæson for alvor, når årets værnepligtshold i januar møder på Søværnets Grundskole i Auderød. I år var dette ventet med ekstra spænding, fordi de værnepligtige – troede vi – var fra "den nye ordning", hvilket vil sige, at de frivilligt har meldt sig til ni måneder tjeneste, mod at de var sikret DANNEBROG som tjenestested. At dette langtfra var sandheden viste sig dog snart; Flertallet af de værnepligtige var "gamle" ni måneders værnepligtige, der på grund af uddannelse og lignende havde fået udsat deres mødedato. Det viste sig dog hurtigt, at bare fordi man ikke er 100 % frivillig, er dette ikke ensbetydende med, at man ikke kan gå til opgaven med stort engagement og ansvarsfølelse. Som det vil fremgå senere i denne beretning, betyder det bestemt heller ikke, at man ikke kan blive fristet af en fremtid i Søværnet.

Det er en stor udfordring for den faste besætning at omskabe de værnepligtige til rigtige sømænd på få måneder.

FORSKOLE

Blandt Kongeskibets faste besætning; konstabler, sergenter og officerer med jagtkaptajnen i spidsen, er der kun en begrænset udskiftning fra år til år. For de værnepligtige gælder derimod, at inden de møder om bord, kan deres hidtidige karriere til søs principielt set begrænse sig til feriesejladser med Sveriges-færgerne. Det er således en stor udfordring for den faste besætning at omskabe de værnepligtige til rigtige sømænd på få måneder. Af samme årsag gennemførte DANNEBROG også i år et intensivt forskoleprogram, indledningsvis langs kajen på Flådestation Frederikshavn, senere til søs i de danske farvande.

DEN OFFICIELLE START

Efter første del af forskolen sejlede Kongeskibet til København, hvor det traditionen tro fortøjede i Bøje 1, mellem Nordre Toldbod og Sixtus. I Bøje 1 fortsatte uddannelsen af de værnepligtige, samtidigt med at skibets udrustning og klargøring kunne færdiggøres. Herefter skulle skibet skrubbes, skures og ikke mindst pudses, således at Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen den 19. april kunne gå officielt om bord i Kongeskibet – hvilket samtidigt markerer, at sæsonen 2005 officielt er startet. På ombordstigningsdagen blev regentparret i Marinestation Københavns store chalup afhentet på en festligt pyntet Nordre Toldbod. I chaluppen blev kongeflaget hejst, hvilket blev besvaret med en kanonsalut på 27 skud fra Batteriet Sixtus. I mellemtiden var DANNEBROGs besætning stillet op i skibets bagbord side, og da chaluppen var vel ude i havnebassinet, blev regentparret hilst med en paraderingsrulle. Paraderingsrullen kaldes i daglig tale for "jubelrulle", og foregår ved, at besætningen med huen i højre hånd råber et trefoldigt "hurra" for regentparret. Da chaluppen lagde til på Kongeskibets styrbord faldereb, kunne regentparret gå om bord, og kongeflaget kunne nu hejses her. Det blev atter besvaret med en 27-skuds salut fra Sixtus. Endnu en sæson var begyndt.

ET BRUD PÅ TRADITIONEN

Efter ombordstigningen fortsætter dagen traditionelt med, at DANNEBROG sejler mod Helsingør, hvor der skydes salut fra Kronborg, inden regentparret atter går fra borde. I år var alting dog ikke som det plejede at være; Kongeskibets værnepligtige besætning var indkaldt 14 dage senere end normalt, hvilket havde påvirket hele forskoleuddannelsen. Da sejlads med den kongelige familie kræver en fuldt uddannet besætning, blev denne tradition dog fraveget i år. DANNEBROG forlod derfor Bøje 1 uden regentparret ombord for at færdiggøre forskolen til søs. Forskolen kulminerede for besætningen i en stor brand- og havariøvelse, der blev gennemført ved Søværnets Havarikursus i Hvims den 25. august.

FØRSTE TUR MOD FRANKRIG OG ENGLAND

Efter afslutning af forskolen sejlede DANNEBROG den 29. april mod Frankrig og havnebyen Douarnenez, via Kielerkanalen. I Rendsburg gik Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen om bord og medsejlede til Frankrig. Skibet var forinden "atlanterhavsklargjort", men vejrforholdene under turen var dog venlige. Dog var der i den vestlige del af den Engelske Kanal en jævn dønning (resterne af et kraftigt blæsevejr længere ude i Nordatlanten), hvilket kostede en del af de mindre havvante værnepligtige nogle ufrivillige ture til skibets toiletter. Det gav dog de fleste de rette "sø-ben", så søsyge var generelt ikke noget problem på resten af togtet. Kongeskibet anløb Douarnenez 3. maj, hvorefter Prinsgemalen deltog i kapsejlads for dragebåde. Den 7. maj forlod DANNEBROG Douarnenez, og i modsætning til normalt valgtes den kystnære og meget strømfyldte rute gennem Chennal Du Four.

Efter et kort stop ved Guernsey, fortøjede Kongeskibet den 9. maj i "Britannia Bøjen" ud for Coves på Isle of Wight. I Coves deltog Prinsgemalen i drageregattaen "Prince Henriks Silver Trophy". På grund af en meget kraftig tidevandsstrøm samt kraftig blæst, var det en hel særlig oplevelse at være fortøjet i bøjen. Specielt når tidevandsstrømmen og den vindskabte sø gik i hver sin retning, blev der opbygget en meget stejl og voldsom sø, der vanskeliggjorde fartøjssejladsen til og fra skibets faldereb. Samtidigt opførte bøjen sig helt naturstridigt; Nogle gange lå skibet strakt efter bøjen, andre gange lå den tværs ud for boven, og atter andre gange kom den helt ind under skibet.

Alt i alt en meget håndgribelig lektion i sømandskab under vanskelige forhold. Efter et kort stop i Southampton gik turen atter mod danske farvande.

TILBAGE I DANSKE FARVANDE

Den 20. maj opankrede DANNEBROG med Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen om bord sammen med Korvetten NIELS JUEL ud for Ebeltoft, hvor Prinsgemalen deltog i markeringen af afslutningen af restaureringsprojektet på Fregatten Jylland.

Et par dage efter, den 23. maj, afgik Kongeskibet ved midnatstid fra Bøje 1. Forinden var Regentparret gået om bord med henblik på officielt besøg i Svaneke i anledning af byens 450- års købstadsjubilæum. Skibet ankom officielt til Rønne den 24. maj – en ankomst, der indebærer at hele besætningen er opstillet på skibet, og på kajen er der hornorkester, rød løber samt modtagelse ved særligt indbudte honoratiores. Dagen efter blev det officielle besøg afsluttet, og Hendes majestæt Dronningen gik fra borde. Kongeskibet med Prinsgemalen forblev dog i Rønne yderligere en dag for at deltage i den årlige kongejagt.

Den 3. juni sejlede DANNEBROG med regentparret tæt forbi Kronborg, hvorefter den salut, der normalt ville være afgivet på ombordstigningsdagen, endelig kunne afgives. Herefter sejlede Kongeskibet til Helsingborg, hvor Hendes Majestæt Dronningen afholdt et middagsarrangement om bord med deltagelse af størstedelen af såvel det danske som det svenske kongehus.

FÆRØERNE

Midt i juni forlod DANNEBROG atter Bøje 1, for efter et kort ophold i Frederikshavn at sejle mod Færøerne. Farvandene omkring Færøerne er ofte præget af hårdt vejr, men skibet og besætningen fik en særdeles rolig sejlads. Den 19. juni landede regent- og kronprinsparret på Færøerne og kunne køre de få kilometer til DANNEBROG, der lå langs kaj i Sørvaag. Dagen startede den officielle del af besøget i Torshavn, den 21. blev Sand, Vaag samt Tveraa besøgt, medens Klaksvig blev anløbet den 22. Færøtogtet blev afsluttet med atter at vende tilbage til Sørvaag, hvorefter regent- og kronprinsparret fløj hjem. Kongeskibet var efter endnu en rolig sejlads tilbage i Århus den 26. juni.

EN FESTLIG DAG OG ET USÆDVANLIGT KØBENHAVNSOPHOLD

Vel tilbage i Danmark skulle DANNEBROG den 28. juni være ramme om en af traditionerne ved forsvarets officersuddannelser; Hvert linieofficershold skal i forbindelse med deres udnævnelse til premierløjtnanter fremstilles for Hendes Majestæt Dronningen. Derfor var 46 nyudnævnte premierløjtnanter fra Søværnets Officersskole stået tidligt op for denne dag at køre fra Århus til København for at blive fremstillet for hendes Majestæt på agterdækket af DANNEBROG.

10. juli 2005 afgik Kongeskibet fra Århus mod København med Hendes Majestæt Dronningen om bord. DANNEBROG lå den næste uge fortøjet i Bøje 1 – det er der ikke noget usædvanligt i, det usædvanlige var, at i hele perioden havde Majestæten residens om bord. Årsagen til Majestætens ophold i København var arbejdet med at skabe scenografien til "Tommelise", som den 14. havde premiere på Pantomimeteatret i Københavns Tivoli. Forinden da var hele DANNEBROGs besætning inviteret i Tivoli for at overvære generalprøven.

SØNDERJYLLAND OG DANSKE FARVANDE

Hvert år når Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen skifter residens fra Marselisborg til Gråsten Slot, markeres dette med, at Regentparret ankommer officielt med DANNEBROG til en af de sønderjyske havnebyer. I år var det Haderslev, hvor skibets besætning fik lov at opleve den sønderjyske gæstfrihed, inden skibet et døgn senere fortsatte til Sønderborg og sin sædvanlige plads neden for Sønderborg Slot.

Den 27. juli afgik DANNEBROG fra Sønderborg med Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen om bord. I de næste par dage var Kongeskibet opankret ud for Kobæk Strand ved Skælskør, medens prinsgemalen deltog i DM i Dragesejlads.

TYSKLAND

Efter en august måned, som traditionelt er en stille tid for Kongeskibet, afgik DANNEBROG den 22. mod den lille tyske østersøby Neustadt in Holstein. Her gik Prinsgemalen gik om bord, hvorefter han i de følgende dage deltog i verdensmesterskabet i Dragesejlads.

DET SIDSTE OFFICIELLE BESØG

Tilbage i København kom Regentparret den 6. september atter om bord, hvorefter Kongeskibet efter det, der må karakteriseres som årets korteste sejlads, om morgenen den 7. ankrede op ud for Mosede Havn (ved Greve). Her blev samme dag gennemført officielt besøg i de fire strandkommuner Greve, Ishøj, Vallensbæk og Brøndby.

... OG DEN OFFICIELLE AFSLUTNING

Ligesom Majestætens ombordstigning om foråret markerer, at sæsonen for alvor er i gang, bliver den officielle afslutning af sæsonen markeret ved, at Regentparret gennemfører det, der benævnes som "den officielle ilandstigning". Dette skete i år den 13. september, og forløb som sædvanligt med afholdelse af en "Havnefrokost" om bord i Kongeskibet for særligt indbudte, hvorefter Regentparret sejles til Toldboden i Marinestation Københavns store chalup. I forbindelse med sejladsen afgives der fra Sixtus en salut på 27 skud for kongeflaget, DANNEBROGs besætning gennemfører atter en "paraderingsrulle", og på Toldboden er pyntet med rød løber og blomster.

DEN ENDELIGE AFSLUTNING – OG FOR MANGE EN NY BEGYNDELSE

Efter Majestætens ilandstigning er der for besætningen kun tilbage at rigge skibet af. Dette sker de første dage fortsat i København, hvorefter DANNEBROG sejler til Flådestation Frederikshavn, hvor den endelige afrigning finder sted. Når denne er færdig, er "vinterholdet" – Kongeskibets tekniske officerer, sergenter og konstabel - klar til at overtage skibet, hvorefter det i kommende vinterperiode gennemgår et intensivt vedligeholdelsesprogram – det kræver tid og kræfter at holde et så gammelt skib så flot

"Skiftedagen", hvor den værnepligtige besætning sendes hjem og vinterholdet overtager, er samtidig den dag, hvor kommandoen stryges. Kommandostrygningen markeres med en mindre parade og indebærer, at Jagtkaptajnens stander nedhales fra skibet – hvorefter det heller ikke længere kan føre orlogsflaget. Dette skete i år den 6. oktober i Frederikshavn.

Netop denne dag var dog ikke, som den plejer at være tidligere år; Gennem hele sommertogtet havde DANNEBROGs faste besætning gjort et stort stykke arbejde for at orientere de værnepligtige om mulighederne for at få job og uddannelse i Søværnet. Denne indsats havde båret frugt i en sådan grad, at ud af 35 værnepligtige valgte 19, at de gerne ville fortsætte i Søværnet. Nogle ville bruge deres faglige uddannelse, nogle ville gennemføre en af Søværnets specialistuddannelser, og atter andre søgte optagelse på Søværnets officersuddannelse. Derfor blev afskeden med mange af de værnepligtige ikke "farvel og tak", men "farvel og tak – og på gensyn rundt omkring i Søværnet"

Således sluttede en sæson, der målt på den udsejlede distance på 7.513 sømil var en, med jagtkaptajnens ord, "flot gennemsnitssæson". Den udsejlede distance siger dog ikke alt om et sommertogt med Kongeskibet, så forhåbentligt har denne beretning bekræftet, at på DANNEBROG er det "gennemsnitlige" ikke synonymt med "det kedelige" ■

Museumsfregatten PEDER SKRAM på sin faste kajplads langs "Elefanten" på Nyholm.

PEDER SKRAM

– værd at værne om!

Af Leif Rostgaard Sørensen, KK, formand for "Fregatten PEDER SKRAM´s Venner"

Museumsfregatten PEDER SKRAM har nu i nogle år haft sin faste kajplads langs "Elefanten" på Nyholm som nabo til Sixtus og Den gamle Mastekran. Med undervandsbåden SÆLENs placering på Brade-bænken, indretning af et maritimt museum i Den gamle Arrest og patruljebåden SEHESTEDs forventede oplægning i samme område, er der udsigt til, at der opstår et maritimt museumsområde.

Som bekendt udgik fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE endeligt af Flådens tal i 1992. Medens HERLUF TROLLE for længst er ophugget, blev skroget af PEDER SKRAM i april 1992 købt af fhv. viceadmiral Jørgen Bork og senere overtaget af "Fonden PEDER SKRAM". Fregattens skrog var gjort klar til ophugning. Elektronisk dataudstyr, ildledelsesudstyr, våbensystemer, navigationsudstyr, kommunikationsudstyr, antenner, gasturbiner og alt inventar, herunder alle udsmykningsgenstande var derfor udtaget. I årene siden 1992 er det lykkedes Fonden - med særdeles velvillig bistand fra Søværnet - at genvinde stort set al udrustning. En væsentlig del af udrustningen er nu geninstalleret, således at fregatten i dag nærmer sig samme udrustningsstade som i fregattens sidste aktive periode. Desværre når man næppe at afslutte arbejderne helt, inden fregatten den 26. maj 2006 kan fejre 40-året for sin første kommandohejsning.

Arbejdet med at genudruste PEDER SKRAM har taget sin tid. Fonden modtager ikke offentlig støtte. Arbejdet er derfor foregået udelukkende baseret på privat økonomi og på privat, delvis frivillig arbejdskraft.

En lang række fonde og andre sponsorer har gjort genudrustningen mulig gennem pengegaver.

MANGE MEDLEMMER

2. juli 1996 stiftede kontreadmiral Hans Dynnes Hansen, vagtmester Gerhardt Nørgaard og kaptajnløjtnant Børge Raasthøj sammen med en lille gruppe entusiaster foreningen Fregatten PEDER SKRAMs Venner. Formålet var" at støtte Fonden PEDER SKRAM med at istandsætte og bevare fregatten samt at gøre denne til et publikumsvenligt museumsskib". Året efter havde Venneforeningen allerede knapt 200 medlemmer bl.a. i kraft af en energisk indsats fra foreningens sekretær, orlogskaptajn Stephen Ditlevsen. Den er siden vokset, så der i dag er ca. 500 medlemmer.

MEDLEMSBLAD OG NYHEDER

Ind til Stephen Ditlevsens alt for tidlige død havde Venneforeningen fælles adresse med Søofficersforeningen med Stephen som en næsten uundværlig kontaktperson. Gennem årene er medlemmer udtrådt af foreningen på grund af alder eller sygdom. Men der er en fortsat tilgang af nye medlemmer, således at medlemstallet stort set opretholdes. Medlemmerne holdes orienterede om Venneforeningens virke gennem et medlemsblad, som udsendes fire gang om året. Det indeholder en række læseværdige artikler i en attraktiv opsætning. Bladet suppleres lejlighedsvis med et nyhedsbrev, som sendes til de medlemmer, der har oplyst deres e-mail-adresse.

ØKONOMI OG FRIVILLIGT ARBEJDE

Gennem årene har Venneforeningen kunnet bidrage til Fondens økonomi. Dels ved, at en væsentlig del af foreningens indtægter fra kontingentet er blevet overført til Fonden, dels ved at Venneforeningens medlemmer har bemandet en kustodevagt om bord i de perioder, hvor fregatten er åben for publikum med en-tréindtægter til følge. Nogle af Venneforeningens medlemmer har gennem årene deltaget i arbejdet med genudrustningen både med rengøring, malerarbejder og montering af udrustning. Fregattens radiosektion er gendannet af et antal tidligere telegrafister. Selve radiostationen er fuldt genmonteret i det store og hele med de originale apparater og fungerer som amatørradiostation med sendetilladelse.

ET STYKKE MARITIMT HISTORIE

Fonden og Venneforeningen deler den opfattelse, at museumsfregatten PEDER SKRAM repræsenterer et tidehverv i Søværnets historie på linie med fregatten JYLLAND. Da PEDER SKRAM hejste kommando den 26. maj 1966, var den det første større krigsskib på verdensplan med en fremdrift baseret på både diselmotorer og gasturbiner. Det var også det første større krigsskib med omstyrbare skrueblade. Og HERLUF TROLLE var det første danske krigsskib, som blev armeret med missiler - efterfulgt af PEDER SKRAM. Begge enheder nåede at blive udstyret med det dengang nyeste elektroniske udstyr bl.a. til kontrol af våbensystemerne og til datatransmission mellem enhederne i en flådestyrke. Fregatten var bygget til at kunne operere også i Atlanterhavet og kunne anvende sine våbensystemer også under friske vejrbetingelser.

Ind til kommandohejsningen i ABSALON, det første af de nye støtteskibe, var PEDER SKRAM Søværnets hidtil største enhed. Både PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE indgik periodevist i NATOs stående styrker i Atlanten (STANAVFORLANT) og vandt jævnligt styrkens konkurrencer i sømandskab og våbenbrug.

VÆR MED TIL AT BEVARE

Et formål med denne artikel er at opfordre alle med interesse i Søværnets historie til at melde sig ind i Venneforeningen og derved medvirke til bevarelsen af et af Søværnets historiske klenodier. En del af Venneforeningens bestyrelse og mange medlemmer er i pensionsalderen. Vi har brug for at forberede et generationsskifte både i bestyrelsen og i den gruppe medlemmer, som deltager i kustodevagten. Efterhånden som Søværnet i tiltagende omfang fortrænges fra sin hovedbase gennem århundreder, Holmen, vil PEDER SKRAM, sammen med SÆLEN, SEHESTED, Den Gamle Mastekran og et kommende maritimt museum, være det eneste maritime mindesmærke i Københavns-området. Der er behov for en markant støtte fra Søværnets personel til bevarelsen af dette maritime museumsområde på Nyholm.

Læs mere på Venneforeningens hjemmeside : "www.pederskramsvenner.dk". ■

Fregattens radiosektion er gendannet af et antal tidligere telegrafister.

Sejlkutterne klar til at modtage KTASP på FLS FRH – JUNI 2004

Skift af genua til fog – oktober 2004.

Sejlkutterne SVANEN og THYRA

Af kaptajnløjtnant Øivind Bach,
CH Skoleskibsdivision 3 og CH THYRA

Som optakt til den kommende sæson i sejlkuttere SVANEN og THYRA gives her en kort præsentation af sejlkutterne og deres opgaver samt et tilbageblik på sæsonen 2005. Sluttelig redegøres kort for planerne for sejlkutternes aktiviteter i 2006.

SEJLKUTTERNES OPGAVER

Sejlkutterne SVANEN og THYRA har siden de indgik i flådens tal i henholdsvis 1960 og 1961 fungeret som skoleskibe for kadetaspiranter (KTASP) på Søværnets Officersskole. Efter succesfuld gennemførelse af sergentuddannelse på Søværnets Sergentskole i Frederikshavn, er KTASP omkring 1. juni klar til at prøve kræfter med udfordringerne i sejlkutterne. KTASP er tilkommanderet sejlkutterne i 4-6 uger, og skal bl.a. i denne periode omsætte den teoretiske navigation til praktisk udførelse. Arbejdsbetingelserne er selvfølgelig helt anderledes end det normalt opvarmede klasselokale, hvor søkortet ligger fladt på bordet og det ikke er nødvendigt at anvende den håndholdte pejldiopter til pejling af fyr og andre terrestiske genstande, samtidig med at der kæmpes med at holde balancen i doghouse1 og en måske begyndende søsyge. KTASP får med andre ord også forståelsen for elementernes indvirkning på et skib.

Ud over den praktiske navigation ombord fokuseres der på KTASP evner og vilje til at tage et selvstændigt og kollektivt ansvar for de daglige rutiner ombord, herunder sejladsplanlægning, rengøring, opstart af motor/generator, pudsning af messing, hjælp i kabyssen, vask af dæk o. lign.

Ovennævnte opgaver iværksættes og udføres af KTASP ombord, hvorved den teoretiske ledelse afprøves i maritime omgivelser.

KTASP bliver ikke verdensmestre i at trimme sejl i perioden ombord, men det giver KTASP de grundlæggende færdigheder i sejlads med sejl, således at KTASP selvstændigt kan føre sejlkutteren sikkert fra punkt A til punkt B i ukompliceret farvand under anvendelse af principperne for sejlads med sejl (falde, skære, vende, bomme). Hermed bibringes KTASP også et detaljeret kendskab til de danske farvande.

I ugerne ombord arbejdes der også med de helt nødvendige sømandskabsmæssige færdigheder som håndtering af trosser, fortøjning, knob og stik, tilegnelse af "søben" o.s.v. – nødvendigheden af disse færdigheder er stadigvæk vigtige og afgørende i de nye højteknologiske skibe, som Søværnet får tilført i disse år.

Sejlkutterne ligner ikke et normalt orlogsfartøj, men deltager som alle øvrige enheder i den daglige farvandsovervågning med indrapportering af skibe samt i søredning og eftersøgning til søs.

Under sejlkutternes anløb i danske og udenlandske havne vækker enhederne stor opmærksomhed, og tiltrækker mange interesserede og spørgelystne gæster. Denne meget positive opmærksomhed er vi meget glade for og stolte over, og KTASP udfører som vagt ombord et meget vigtigt arbejde med at svare på spørgsmål og foretage rundvisninger ombord. Opgaven er meget afgørende for at promovere Søværnet på en positiv måde men også for at fortælle om de forskellige muligheder for job og uddannelse i Søværnet - her skal man ikke være blind for at forældre og bedsteforældre i mange tilfælde er med til at vejlede og inspirere de unge i karrierevalg.

Vi har i sejlkutterne udarbejdet en folder med billeder og information omkring uddannelsen til søofficer og om sejlkutter generelt. I sæsonen 2005 har vi uddelt ca. 4000 danske foldere samt 1000 på engelsk og tysk til interesserede besøgende.

SÆSONEN 2005

SVANEN og THYRA stævnede efter endt klargøring ud fra Flådestation Frederikshavn med det første hold KTASP mandag d. 30. maj 2005 og returnerede igen d. 19. oktober 2005 med hold 4, efter at have udsejlet ca. 4300 sømil og besøgt 41 forskellige danske havne, samt fem havne i Tyskland og Sverige.

Sæsonen bød på mange små og store oplevelser. Her vil jeg kort beskrive nogle få af dem. ▸

SVANEN OG THYRA

Længde overalt:	19,47 meter (ca.. 65 fod)
Bredde:	4,82 meter
Dybgang:	2,40 meter
Højde over vandlinie:	22,70 meter
Deplacement:	ca. 40 tons
Motor VOLVO PENTA:	78 HK (ca. 6 knob) 220 Volt generator
Sejlareal	
Storsejl:	70 m2
Genua:	108 m2
Mesan	16 m2
Mellemstagsejl:	74 m2
Advokat:	80 m2
Stagspiler	285 m2
Skæringsspiler	230 m2
Mesanspiler:	70 m2
Max sejlføring:	ca. 550 m2
Max fart m. sejl:	ca. 11
Gennemsnitsfart m. sejl:	ca. 6 knob
Besætning	
Chef:	(Kaptajnløjtnant)
Næstkommanderende:	(Oversergent)
Kok:	(MAKS/MOKS)
Dæksgast:	(MAKS/MOKS)
5-7 KTASP	

Heftigt regnvejr i Elben – KTASP Brix ved roret.

Skrivning af skibsjournal i doghause– KTASP Seidelin.

KIELER WOCHE – 17. – 20. JUNI 2005

SVANEN og THYRA deltog traditionen tro i kapsejladsen, Rendezvous der Klassiker, i Kieler Woche og de tilknyttede sociale arrangementer. Fredag aften var besætningerne inviteret til grillfest i British Kieler Yachtclub, hvor vi under indtagelse af tyske grillpølser "mit sauerkraut" og øl kunne lære besætningerne fra de øvrige sejlbåde at kende før lørdagens kapsejlads. Kapsejladsen afvikles i flere forskellige bådklasser – SVANEN og THYRA deltog i kapsejladsen for klassiske træbåde. De taktiske manøvre ved starten blev vanskeliggjort ved en svag vind som hele tiden ændrede retning, hvilket gjorde, at SVANEN og THYRA ikke fik den mest optimale start. Ruten er ca. 18 sømil og vindretningen gjorde at vi måtte starte på kryds2 mod vendepunktet.

SVANEN og THYRA fulgtes pænt ad med skiftende føringer, men stadigvæk foran vores evige konkurrent "GERMANIA IV" med det karakteristiske grønne skrog. Efter vendemærket forsvandt vinden totalt, og besætningerne på SVANEN og THYRA kunne iagttage, at konkurrenterne en efter en startede deres motorer og vendte stævnen mod Kieler Yacht Klub. På trods af gentagne forsøg lykkedes det ikke at få kontakt til løbsledelsen for at få klarlagt, hvorvidt kapsejladsen var indstillet eller ej. Da hverken KTASP på SVANEN eller THYRA ønskede at give op, blev begge enheder på vandet og kæmpede videre med spiler og øvrige sejl i næsten ingen vind. Efter flere timer uden at have tilbagelagt nævneværdige mange ½ sømil, blev der indledt forhandlinger mellem KTASP på SVANEN og THYRA omkring mulighederne for at starte motorerne – ingen af besætningerne ønskede at forsætte for motor, med mindre søsterskibet ligeledes gjorde det. Efter en times drøftelser blev der opnået enighed, og SVANEN og THYRA forlagde for motor mod Pier Royale ved Kieler Yacht Club. Her viste det sig, at kapsejladsen mange timer tidligere var blevet indstillet – dette var dog ikke blevet kommunikeret ud på den relevante VHF kanal. Besætningerne gik hermed glip af receptionen i den fashionable Kieler Yacht Club, men vi høstede stor anerkendelse hos vores konkurrenter og øvrige sejlere for vores sportsånd og blev budt varmt velkommen ved ankomsten. Heldigvis nåede vi Pier Royale før solnedgang, da det er blevet tradition for, at SVANEN og THYRA med salutkanonen markerer solnedgang og hermed giver signal til at nedhale flaget ombord i SVANEN og THYRA og i de øvrige sejlbåde i havnen.

Søndag formiddag tog besætningen i SVANEN sig en velfortjent fridag, mens THYRA havde fornøjelsen af at sejle en tur på Kieler Fjorden med Den danske Ambassadør i Tyskland og ambassadørens inviterede gæster. Efter et par timers sejlads, med indtagelsen af kokkens frokost undervejs, blev resten af søndagen brugt på almindelig afslapning og forberedelse til næste uges sejlads.

USA´S UAFHÆNGIGHEDSDAG
2. – 5. JULI 2005

SVANEN og THYRA blev i 2005 inviteret med til festligholdelsen af den amerikanske uafhængighedsdag under sejlkutternes anløb af Aalborg. Programmet var særdeles omfattende med talrige receptioner, koncerter, middage og besøg i Rebild Bakker. KTASP stillede æresvagt i forbindelse med kransenedlæggelsen og den efterfølgende mindegudstjeneste. Den amerikanske flåde var repræsenteret af USS NICHOLAS. Her var KTASP og den faste besætning inviteret til rundvisning og efterfølgende reception. Til gengæld havde vi inviteret 12 besætningsmedlemmer fra USS NICHOLAS med til en sejltur på Limfjorden. Sejladsen var begunstiget af en kraftig østenvind, som gav KTASP rige muligheder for at vise deres færdigheder i sejlads på kryds i snævert farvand og med søsterskibet på meget tæt hold. Som kompensation for det hårde arbejde havde vi en skøn sejlads med vinden i ryggen tilbage mod Aalborg.

BESØG I HVIDE SANDE
8. – 9. JULI 2005

SVANEN og THYRA besøger alt for sjældent havne på den jyske vestkyst, hvilket der blev rådet bod på med et besøg i Hvide Sande i begyndelsen af juli. Turen til Hvide Sande blev foretaget gennem Limfjorden med et stop i Thyborøn før sidste sejlads mod Hvide Sande. På turen fra Thyborøn til Hvide Sande havde vi pårørende med ombord, og vi oplevede en utrolig smuk tur ned langs den jyske vestkyst med spileren sat det meste af tiden. Ved ankomst blev vi modtaget af den lokale marineforening, som havde taget opstilling med fane og velkomstkomite – som svar på denne flotte gestus affyrede vi et par skud med vores salutkanon.

Fredag aften var vi inviteret til spisning i marineforeningen, hvor temaet var "alt godt fra havet" – og godt var det. En meget festlig aften med mange forskellige slags fisk og fiskeretter, og hvad dertil hører. Aftenen blev krydret med festlige fortællinger fra den lokale egn – ikke et øje var tørt.

De mest fornuftige gik på køjen omkring midnat, mens nogle lige skulle stifte bekendtskab med det lokale værtshus "Karkluden" eller i daglig tale bare "Æ´ klud" – hvad der helt præcist skete bliver aldrig helt klarlagt, men kedeligt var det vist ikke. Lørdag morgen var vi inviteret til reception på Rådhuset i Hvide Sande.

Besætningerne på vej over slusen til Ringkøbing fjord til - middag i Marineforeningen - CH SVANEN KL Palle Lauridsen forrest.

THYRA klar til havnemanøvre – Bremerhaven 2005.

KTASP Carsten Brix ved grillen med bøffer og friskfanget hornfisk. Skagen d. 11. juni 2005.

Byrådet var vært ved et velsmagende traktement, og borgmesteren fortalte levende omkring egnens historie og udvikling samt de udfordringer, egnen i dag står overfor.

Lørdag eftermiddag var afsat til sejlads med vores værter fra marineforeningen og byrådet. Vejret bød på en smule vind samt højt solskin, og vi fik nogle gode timer på havet ud for Hvidesande.

Søndag var der afgang fra Hvide Sande med kurs mod Skagen. Vejret kunne ikke leve op til de forrige dage, og KTASP fik således også oplevet Nordsøen med blæst og høj sø. Skagen blev dog anløbet i det smukkeste sommervejr den efterfølgende aften, hvor grillen hurtig blev rigget til og klargjort med bøffer og eftermiddagens fangst af hornfisk.

SAIL BREMERHAVEN
11. – 14. AUGUST 2005

Sail Bremerhaven gennemføres hvert 5. år, og i 2005 satte mere end 200 sejlskibe fra 24 nationer hinanden stævne i Bremerhaven. Årets arrangement blev samtidig brugt til at festligholde 50-års dagen for oprettelsen af det tyske forsvar. Med så mange sejlskibe og mere end 1.5 millioner besøgende i området var der med tysk grillmad, øl og tilhørende "schlagermusik" lagt op til en stor folkefest.

Turen til Bremerhaven blev foretaget igennem Kieler Kanalen, Elben og Tyske Bugt for slutteligt at sejle ad floden Weser mod Bremerhaven.

Sejladsplanlægningen for denne tur gav KTASP nogle gode udfordringer, da der i planlægningen skulle tages højde for tidevandet og tidevandsstrømmen, således vi kunne ankomme til Bremerhaven med indadgående tidevand.

Turen igennem Kieler Kanalen må ikke foretages for sejl men skal gennemføres v.h.a. motor. Efter passage af sluserne i Brunsbüttel i den vestlige ende af Kieler Kanalen, blev SVANEN og THYRA mødt af kraftig modvind og en heftig skibstrafik i meget snævert farvand. Vagtcheferne havde hænderne fulde og fik også lidt sved på panden. Sveden blev dog godt skjult af et vedvarende og heftigt regnvejr. Efter at have været på kryds i Elben nåede vi Cuxhaven sent tirsdag aften. Det blev dog ikke til mange timers søvn, da vi skulle af sted igen kl. 0430 for at komme med den udadgående strøm i Elben for senere at nå den indadgående strøm i floden Weser.

I Tyske Bugt fik vi for alvor vores sag for. Stærk vestenvind og høj sø kombineret med intensiv skibstrafik stillede vagtcheferne på en vanskelig opgave – at dette samtidig var på kryds, gjorde ikke opgaven lettere, og de øvrige ombord måtte virkelig arbejde intensivt, når der skulle hives hjem i skøderne. Enkelte erfarede også, at det ikke kun er på Grønland, at søen kan rejse sig. Ombord på hver af sejlkutterne havde vi en US NAVY kadet – Chang - ombord på THYRA optrådte i et kort øjeblik som en bordtennisbold i doghouse, hvor kun skotterne holdt kadetten indenbords.

Ved ankomsten til Bremerhaven gengældte SVANEN og THYRA de mange tilskueres velkomst med afgivelse af salut fra vores salutkanon. Dette vakte stor glæde blandt tilskuerne - dog sporedes mindre begejstring hos det tyske politi, som meddelte "nicht mehr Kanon".

Dagene blev brugt til besøg på andre sejlskibe, hvor der i stor stil blev udvekslet historier og erfaringer. Nogle af KTASP var blevet inviteret til cocktailparty på det Italienske skoleskib lørdag aften af deres kvindelige italienske kollegaer, (de mandlige italienske kadetter var dog mindre begejstrede for den danske deltagelse). At dømme efter de saglige smil og efterfølgende beretninger fra dette cocktailparty, havde jeg en lille mistanke om, at flere KTASP et kort øjeblik havde overvejret at skifte til den Italienske Officersskole.

Søndag formiddag kulminerede festlighederne med en sejlparade på floden Weser. For at få alle sejlskibene igennem sluserne inden starten kl. 1400, måtte SVANEN og THYRA forlade havnen kl. 0500 for at gå til ankers i floden.

Sejlskibene sejlede i paradeformation forbi den tyske fregat HAMBURG, hvorfra den tyske forbundskansler overværede paraden.

Efter paraden forsatte SVANEN og THYRA mod Danmark. Vejret var blevet bedre, og vi havde en god sejlads mod Kieler Kanalen, som vi nåede i løbet af næste morgen.

YDERLIGERE INDTRYK FRA SÆSONEN 2005

Hver enkelt KTASP og medlem af den faste besætning har forhåbentlig haft nogle helt specielle oplevelser på havet eller i land, som de har taget med sig fra sæsonen 2005.

Jeg hæfter mig selv ved en utrolig spændende og lærerig sejlads omkring Mors med en tilhørende gudstjeneste til ankers med udsigt til landskabet på Mors. Andre husker måske sæsonen for den utrolige gæstfrihed og interesse, der blev os tildelt i f.eks. Ebeltoft og Nykøbing Mors. Eller hvad med "Fest i Hvalen" i Juelsminde, hvor sejlkutterne tilbragte to festlige dage sammen med RAVNEN. Øvrige hæfter sig måske ved sejladsen som førte os fra Juelsminde igennem Lillebælt, Årøsund, Svendborg Sund og Storebælt for til slut af ankre op ud for Kerteminde - en distance på 115 sømil og en gennemsnitsfart på ca. 8 knob.

Summen af disse store og små oplevelser har sammen med positive og engagerede KTASP gjort sæsonen 2005 til en meget positiv oplevelse, som jeg her i de mørke vintermåneder ser tilbage på med stor glæde.

SÆSONEN 2006

Fredag d. 24. april 2006 hejses der igen kommando på SVANEN og THYRA. Vinterens vedligeholdelsesarbejder har været omfattende med udskiftning af doghouse med tilhørende dørk og udskiftning af træ i cockpittet. Udskiftningen har været nødvendig pga. tiltagende råd i træet. Yderligere har der vist sig ressourcer til montering af en skødeskinne på fordækket til brug for fok og stormfok. Derudover kan kokkene ombord glæde sig over nye komfurer i kabysserne.

I sæsonen 2006 skal SVANEN og THYRA igen deltage i kapsejladsen i Kieler Woche. Ud over denne kapsejlads er vi inviteret til at deltage i en sejlads fra Kiel til Warnemünde i forbindelse med 50-års jubilæet for oprettelsen af den tyske flåde.

Jeg vil sluttelig benytte lejligheden til at takke den faste besætning for et meget kompetent og dedikeret stykke arbejde i sæsonen 2005 og ser frem til at møde Jer igen medio april, hvor forberedelserne påbegyndes til dette års togt med SVANEN og THYRA

NOTER

1 Halvtag hvor søkortet er placeret og hvorfra KTASP navigerer.

2 Da sejlskibe ikke kan sejle direkte mod vinde sker dette ved at "zigzagge" mod vinden i en vinkel på ca. 45 grader. ■

Anmeldt af Kaptajnløjtnant, cand.jur. N-O.G. Mannerup

Titel: Krigeren - K.B. Martinsen, officer og landsforræder
Forfatter: Frank Bøgh
Forlag: Documentas
Sider: 284

Måske er historien om Frikorps Danmark udtømt; måske er vi ligeglade; eller måske er Frikorps Danmark fortsat en så kontroversiel del af vor (militær-) historie, at vi fortsat har et problem med at vedkende os Frikorps Danmarks eksistens. Selvom antallet af militære konflikter siden 1945 er stort, interesserer Den anden Verdenskrig mig fortsat - herunder historien om Frikorps Danmark - og derfor var det med stor iver og spænding, at jeg gav mig i kast med "Krigeren" ikke mindst for at supplere Erik Haasts hidtidige beretninger.

"Krigeren" handler om den danske officer K.B. Martinsen, hvis dygtighed sikkert kunne have bragt det vidt. I stedet fik hans liv sin afslutning i 1946, hvor han blev henrettet - dømt for landsforræderi grundet bl.a. deltagelsen i Frikorps Danmark - efter ellers at være kommet helskindet hjem fra kampene på østfronten.

Den tidligere kriminalassistent Frank Bøgh afdækker på forrygende og medlevende vis K.B. Martinsens liv. Side efter side vendes i hast - uagtet, at slutningen er lige så bekendt som Titanics forlis. Der gives en viden om forhold, nok kun de færreste i dag har kendskab til - herunder fx Danmarks militære observatørmission i Frankrig i forbindelse med Den spanske Borgerkrig. Endvidere får man indsigt i en mand og hans på enhver måde bristede illusioner om tro, politik og liv, da krigens gang og privatliv ikke udvikler sig, som han havde ønsket sig det og planlagt det.

"Krigeren" er en gribende bog, idet det ikke gør nogen forskel, at hovedpersonerne er landsforrædere; og havde de unge danske mænd kæmpet i en anden uniform, ville deres handlinger sikkert have været at hædre.

De mest gribende beretninger findes sidst i bogen i tiden omkring den ganske udramatiske arrestation af K.B. Martinsen og det efterfølgende retsopgør. Der er ikke tale om en mand, der flygter fra sit ansvar og sin deltagelse i Frikorps Danmark. I stedet er der tale om en mand, der accepterer, at historien ikke altid udvikler sig, som det var forventet, og alligevel er troen på autoriteterne - og ideologien - intakt. Sidstnævnte illustreres måske bedst med flg. citat:

"... det var tydeligt, at han ikke selv anså sig skyldig i nogen som helst forbrydelser. Han ville fastholde, at hans handlinger havde været nødvendige i en krigssituation... Martinsen sagde ofte nærmest nonchalant, at han var helt på det rene med, at han ville blive dømt til døden og henrettet. »Samfundet vil kræve en dødsdom over mig... og det er vinderen af krigens ubetingede ret at afsige sådan en dom. Sådan er det bare...«".

Uanset de bedst tænkelige konventioner om, hvorledes (de retfærdige) krige skal udkæmpes, så er det nu engang ikke ukorrekt, at vinderen af krigen har det noget nemmere i forhold til at forfatte historiebøgerne. Det er et historisk faktum - uanset, om man kan lide det eller ej!

Frank Bøgh har bidraget til historien uden at tage stilling til, hvad der er rigtigt eller forkert. Det er op til den enkelte læser. Tilbage står dog fortsat en masse uafklarede juridiske og følelsesmæssige aspekter omkring netop Frikorps Danmark i samarbejdspolitikkens ånd, men det er en ganske anden historie.

"Krigeren" er en forrygende bog, der absolut er værd at investere sine penge og sin tid i. Det kan godt være, at Den anden Verdenskrig ligger langt tilbage i historien; at danske soldater siden da har og fortsat er engageret i konflikter af langt større betydning for vor nutid, men Den anden Verdenskrig vil aldrig blive glemt - fordi, vi vil huske den! ■

Titel: Twin Otter – Flyvning og rejser i Grønland
Forfatter: Peter Schmidt Mikkelsen

Sider: 336
Forlag: Aschehoug
Pris: 299 kr.

OMTALE FRA FORLAGET:

Der findes ingen landeveje i Grønland.

Geografiske og samfundsmæssige forhold gør det urealistisk at forbinde landets byer og regioner via et traditionelt vejnet. Uden flytransport og Twin Otter-flyet ville store dele af Grønland være afskåret fra samfærdsel.

Denne bog handler ikke kun om det lille og hård-føre Twin Otter-fly, men fortæller også historien om flyvning og rejser i Grønland. Fra de tidligste tider har det været en stor udfordring at bevæge sig rundt på den store, sneklædte ø på grund af klimaet, de enorme afstande og den arktiske natur. Hundeslæden, kajakken og konebåden har i dag fået konkurrence i form af motoriserede køretøjer og både samt naturligvis flyet, der har givet mennesket langt større muligheder i udforskningen af Arktis. Men der er stadig store udfordringer forbundet med arktiske rejser.

Peter Schmidt Mikkelsen fortæller historien om Twin Otteren, dets oprindelse og anvendelse. Han tager udgangspunkt i, hvordan rejser i Grønland har formet sig gennem tiden med særlig fokus på flyvningens historie og dens betydning for udviklingen af den grønlandske infrastruktur. Endvidere stiller han nogle spørgsmål og forslag omkring flyvning i fremtidens Grønland.

Peter Schmidt Mikkelsen er tidligere medlem af Slædepatruljen SIRIUS og har udgivet bl.a. Nordøstgrønland 1908-60 og SIRIUS gennem 50 år. ■

Nyt SOK-domicil

Af Vivian Stampe, journalist (SOK)

Kasernebygningen på Sumatravej, som har været SOK´s hjemadresse siden 1973, er blevet for trang og utidssvarende. Så omkring 1. april 2007 sker det. SOK´s 300 medarbejdere, på nær personalet i bunkerne i Havreballeskoven, flytter adresse. Det nye domicil ligger i Brabrand med facade ud til Silkeborgvej og tæt på motorvejsnettet.

Men i virkeligheden er flytningen til de nye og lyse omgivelser allerede i gang. For der ligger selvsagt et stort planlægningsarbejde før selve flyttedagen. Den ambitiøse plan er, at alle medarbejdere skal kunne pakke deres personlige kontorting på Sumatravej, møde op på kontoret i Brabrand, pakke ud og gå i gang med arbejdet. Parkering af bilen den første dag skulle heller ikke skabe problemer, da SOK vil råde over rigeligt med båse.

Før indflytningen bliver der etableret garager og hegn. Visse andre ombygninger komme også på tale, så alle sikkerhedsforanstaltninger kan overholdes. Fx i forbindelse med receptionen og MP´ernes overvågning af passage ind og ud af huset.

SOK-cheferne får kontorer på tredje sal og ifølge Stabschef, Kommandør Henrik Andersen, kommer de til at svede over arbejdet – i hvert fald i sommerperioden, hvor glasfacaden vil få temperaturen til at stige oppe under taget.

Så er det godt, at gårdhaven måske byder på skygge!

Men inden alle mand går om bord i "akvariet" på Sødalsvej, 8220 Brabrand omkring 1. april næste år, er der sved på panden til de fleste, når den indre "Flyttemand Olsen" skal findes frem, og programmet står på oprydning, arkivering og pakning i kasser.

Pyha – og held og lykke til (os) alle!

Lejekontrakten løber i første omgang til 2014. ■

CH SOK lærer kadetaspirant at binde et dobbelt halvstik med een hånd!

MAGASINPOST
Id-nr. 46332

Returadresse/afsender
Postbox 1325
8210 Århus V

POST B DANMARK PP

Stop olien..!
- før den breder sig

Olieindsmurte fugle, fedtede, forladte badestrande. Det kan blive følgerne af olieudslip ude af kontrol. Men hurtig handling begrænser skaderne - og det er her, du kommer ind i billedet.

SOK
89 43 30 99

Jo hurtigere der sættes ind over for et olieudslip – des mere kan skaderne begrænses. Derfor er din reaktion af afgørende betydning for havmiljøet, dyre- og fuglelivet samt kyster og strande.

Som erhvervssejler har du pligt til at indberette til Søværnets Operative Kommando (SOK), hvis du ser olie eller kemikalier i danske farvande. Uanset om det stammer fra eget eller andre skibe. Vi vurderer herefter udslippets størrelse og karakter, og sætter ind med den nødvendige bekæmpelse.

SOK er i døgnberedskab og kan skride til handling med kort varsel. Når vagthavende modtager en melding om olieforurening, vurderes og prioriteres meldingen, og det besluttes om der skal sendes et skib eller et overvågningsfly til området for at bekræfte og vurdere forureningen.

Uanset om et olieudslip skyldes kollision, grundstødning, lækage eller bevidst udtømning, så kan de miljømæssige og økonomiske omkostninger begrænses ved en hurtig indsats. Derfor er det afgørende, at du kontakter os straks, du ser olie på vandet.

Ring til SOK på 89 43 30 99, send en mail til 89433099@sok.dk eller besøg os på www.89433099.dk

Søværnets Operative Kommando
i samarbejde med Søfartsstyrelsen · Miljøstyrelsen · Danmarks Rederiforening
Danmarks Fiskeriforening · Farvandsvæsenet . Danske Havne