



Krudttårnet

Søværnet i Frederikshavn

Oktober 1998

Nr. 5

3. årgang





1. Eskadre er også isbrydere, der i isvintre hjælper såvel store som små skibe - læs mere på *siderne 8 og 9*.

Fleksibel udnyttelse af inspektionsskibene for eksempel som kommando-støtteskib. Læs om en oversergents oplevelser og hendes nye hjem i en standardcontainer på *side 11*.



Kutterne i Division 19, der består af 3 enheder af AGDLEK-klassen, udfører ud over tjenstlige opgaver en lang række civile opgaver. Da Grønne dal holdt sommerfest, var Michael Falck inviteret op med band og familier, og dagen efter sejlede Division 19 dem alle til en lille bygd. Læs *side 12 - 13*.

Som en del af den Tysk-Polsk-Fransk-Danske ubådsøvelse BALTIC PORPOISE '97 i Østersøen sidste november var kaptajn løjtnant Jan Heine Graven Larsen den danske observatør i en af de mest hemmelige ubåde i verden - en KILO-klasse ubåd. *Side 17*.



Forsidebillede: Inspektionsskibet VÆDDEREN

INDHOLD

Nr. 5 • 1998

3 Tak for lån
Kongeskibet afleveres pænt tilbage efter sommerens togt.

4 Øjenvidneskildringer
fra besætningsmedlemmer om bord i Artilleriskibet Niels Juel.

8 1. Eskadre
En præsentation af eskadren.

10 Staben bag skibene

11 Stab Danish Task Group
om bord i HVIDBJØR-NEN

12 Division 19 - grønlands-kutterne
en præsentation af 1. Eskad-res „lilleput-enheder“.

14 Inspektionsskibet THETIS
der bl.a. laver seismiske undersøgelser.

17 Velsignet dansk ubåds-chef
fortæller om nogle af sine indtryk fra en meget spændende og lærerig tur.

19 Åbent hus
- en bragende succes med ca. 12.000 besøgende.

20 Et dansk troværdigt forsvar
folketingskandidat for det Konservative Folkeparti, Peter Lykke Henriksen, giver sit bud på et troværdigt forsvar.

22 Personelnyt

Tak for lån

Af orlogskaptajn Harald Joensen

Kongeskibet højeste kommando på Flådestation Frederikshavn 24. april 1998, og et spændende program ventede forude. Skibet var i den forgangne vinter klargjort og vedligeholdt af flådestationen og Sæby Værft, der sikrer skibets repræsentative udseende og det bedst mulige materielle beredskab om bord, således at besætningen kan opfylde sin opgave: At være til rådighed for Hendes Majestæt Dronningen og kunne udføre pålagte opgaver.

Inden afgang til søs slog velfærdstjenesten til - stærkt tilskyndet af direktør Mogens Hoven fra Sæby værft - med et besøg på Voergård Slot. Det var et forbløffende indtryk at finde dette smukke renæssanceslot i Vendsyssel. Af klenodierne på Voergård Slot er en malerisamling af Europas kendteste malere som Rubens, Rafael og Goya! Regentparret gik officielt om bord 6. maj kl. 1200 i småregn og til akkompagnement af redningsberedskabets og politiets årlige demonstration af varslingsystemet. Regentparrets landgang i Helsingør samme dag blev præget af sol, sommer og pigearde med fuld musik.

Allerede 9. maj indledte DANNEBROG forlægningen i det smukkeste sommervejr til Island, hvor Majestæten skulle åbne sin udstilling af kirkearkitekturer. Udstillingen åbnede samtidig med den islandske hovedstads kunsthøjtid, og den skal ses som en optakt til festlighederne i år 2000 i anledning af tusindåret for kristendommens indførelse i Nordatlanten. Det blev til nogle gode dage i Island. Herefter besøgte Rønne, og 1. juni fik HM Dronningen og HKH Prinsen besøg om bord af Kejser Akihito og Kejserinde Michiko ud for Louisiana ved Humlebæk. Kongeskibet var forfærdet i Sønderborg under Prinsesse



Alexandra og Grev Jeffersons bryllup i Gråsten. Læsø og Skagen blev besøgt sammen med Kong Harald og Dronning Sonja om bord i kongeskibet NORGE. 12. juni aflagde regentparret officielt besøg i Frederikshavn og Sæby.

Majestæten indviede Storebæltsforbindelsens motorvejsbro, og i Aabenraa blev Tysklands forbundspræsident modtaget om bord. Bayonne i Frankrig og Portugals hovedstad Lissabon blev anløbet, hvor Prinsen besøgte EXPO 98 og sejlede Gold Cup for drager. Året afsluttede med NATOs Militærkomité om bord i audiens 13. september og regentparrets officielle ilandstigning dagen efter.

Kongeskibet fortøjede på Flådestation Frederikshavn 22. september i smuk septembersol, og afrigning blev indledt. Kommandoen stryges 7. oktober 1998, hvorefter den værnepligtige besætning hjemsendes. Sommeren forløb problemfrit takket være flådestationen og værftets effektive arbejde om vinteren samt hurtige indsats om sommeren, når havarier opstod. Skibet tilbagelagde 9.599 sømil i år. Tak for lån, Flådestation Frederikshavn, og pas nu godt på "hende" til foråret 1999, hvor vi kommer igen!



Krudttårnet nr. 4/august 1998 bragte en artikel af Gunner Larsen, hvori han beretter om sin tjeneste om bord i Artilleriskibet Niels Juel den 29. august 1943. Bl.a. nævnes skibets 2. artilleri-officer, daværende søløjtnant I, senere kontreadmiral Franch Petersen. Artiklen og særligt dens efterskrift - kalder på øjenvidneskildringer fra andre besætningsmedlemmer.

*Af René Rosenstand,
Søværnets Materielkommando*

Den 4 SEP 1943 afgav Franch Petersen skriftlig rapport om begivenhederne. Fra Søartilleriets gamle arkiver er rapporten fundet frem. Den bringes nedenstående i sin fulde udstrækning, som den fremstår med datidens retskrivning og forkortelser mv. Forhåbentlig kan den give læseren et lidt mere nuanceret billede af begivenhederne hin dato. Modsat Gunnar Larsen vil mange nok mene, at flådens optræden - situationen taget i betragtning - var en værdig måde at vise omverdenen og politikerne, at samarbejdspolitikken og årtiers nedskæringspolitik havde spillet fal-lit.

Søofficersskolen, den 4' September 1943.

Vedrørende „Niels Juels“ Forsøg paa Udbrud fra Isefjorden Søndag den 29' August 1943.

„Niels Juel“ var oprindeligt bestemt til at skulle tilbringe Week-end'en i Nykøbing Bugt efter at have foretaget Vandfyldning i Kyndby Torsdag med Afgang herfra Fredag. Paa Grund af manglende Kajplads i Kyndby blev Bestemmelsen imidlertid ændret derhen, at Skibet i Stedet for afgik til Holbæk Fredag Eftermiddag for Vandfyldning. Opholdet i Holbæk skulde vare til Mandag den 30' August. Allerede fra den foregaaende Uge havde der været givet „skærpet Opmærksomhed“ paa Grund af forskellige Uroligheder som Følge af Sabotage-

handlingerne rundt om i Landet med deraf følgende Divergenser mellem Regeringen og Tyskerne.

Der blev givet normal Landlov Fredag til Kl.2400. Fredag Aften Kl. ca.2330 blev Chefen ringet op fra Marineministeriet i Anledning af en Forværring af Situationen, og informeret om, at Situationen faktisk var „skærpet Beredskab“. Der blev truffet forskellige Foranstaltninger for det Tilfældes Skyld, at Skibet pludselig skulde løbe ud. Saaledes blev der fyret op under Kulkedlerne med Damp paa et Kvarters Varsel, og en Trosse blev ført fra Bakken ud i den E-lige Varpetønde i Havnen. Endvidere blev der sat Dobbeltposter ud på Kajen og Landgangen surret los, saaledes at den hurtigt kunde smides ind i Land. Folk, der kom fra Land, fortalte at man

satte Maskingeværposter ud ved Holbæk Kaserne og iøvrigt traf Forberedelser til at imødegaa et evt. Angreb.

Lørdag den 28' August var der almindelige Lørdagsarbejder med paafølgende Omklædning i Paradedragt og dgl.blaat. Umiddelbart efter at Omklædning var beordret, blev Ordren ændret derhen, at alle klædte om i dgl.blaat. Der afholdtes Parade og Inspektion.

Chefen samlede Officererne i Messen og meddelte dem, at Tyskerne havde stillet Krav, som Regeringen i Øjeblikket behandlede. Chefen meddelte senere paa Dagen, at Regeringen blankt havde afslaaet alle de tyske Krav med den Motivering, at de ikke var i Overensstemmelse med dansk Mentalitet, og at man ikke kunde tage Ansvar for Befolkningens Reaktion, saafremt Kravene blev imødekommet.

Kl. ca. 16-17 blev Vagtchefen, Søløjtnant I Jack Nielsen, ringet op fra E-Stationen, hvor Orlogskaptajn Kiær gav følgende Meddelelse: „Vil De informere Chefen for Niels Juel om følgende: Der indskræpes i Søværnskommandomeddelelsen af 30/5-43 det Afsnit, der omhandler, at Søværnskommandoens (Regeringens) Ordre skal indhentes i hvert af de forskellige Tilfælde“.

Søndag den 29' August Kl.0410 lykkedes det Radiostationen fra en meget svag Station, hvor Tegnene var vanskelige at skelne, at opfange følgende Telegram:

„Skærpet Beredskab“
x 0400.

og 1 Minut senere fra samme Station:

„Alarmberedskab“
x 0410.

Der blev beordret „Klart Skib“ og givet Ordre til Afgang. Kl. 0420 opfangedes følgende Telegram:

„Søg svensk Territorium“
x 0420.

Radiostationen bemærker i Journalen følgende vedrørende de tre Telegrammer: „Stationen er ikke den oprindelige Flaaderadio. Stærk generet“.

Paa Dækket gik man straks i Gang med Skytsets Klargøring. 47 mm. Instruktionskanonerne blev taget ud og lagt i Rendestenene og i Magasinerne gik Besætningerne i Gang med Iskruning af Detonatorer. En i Havnen liggende Slæbebaad „Maagen“, der assisterer ved Arbejderne i Kongsøre, blev anmodet om at sætte Dampen op. Da „Maagen“ kun havde Tørv til Fyring, blev Fyrbrænde og Kul bragt over fra „Niels Juel“. Føreren af „Maagen“ mente, at det vilde tage ca. 1 Time inden man var klar, men det varede alligevel omtrent 1 Time. Slæbebaaden blev rekvireret, da det blæste en stiv Kuling fra N. ind paa Kajen, hvilket efter Chefens Skøn umuliggjorde Afgang ved egen Hjælp. Medens Slæbebaaden fyrede op, forsøgte man selv at hale Skibet fra Kaj, men da Vinden var saa kraftig, at man var sikker paa, at Trossen til Varpetønden ikke kunde holde til Trækket, blev Vedetbaaden beordret til at sætte en Wire over i Varpetønden. Da Vedetbaaden var godt Halvvejen smut-

tede Wirens frie Ende udenbords, kom i Skruen og man maatte straks i Gang med at klare denne. Imidlertid var det løjet saa meget, at det blev besluttet at tage Chansen med at hale i Trossen, og det lykkedes langsomt at hale „Niels Juel“ fra Kajen. Sammenknobningen af Trosserne standsede imidlertid den videre Udhaling, hvorfor „P 37“, der havde haft Besvær med at komme ud af Fiskerihavnen, blev beordret til at tage en Slæber fra Bakken. „P 37“ kunde hale saa meget ud, at Sammenknobningen kunde passere Kæben. Umiddelbart herefter var „Maagen“ klar og overtog Slæberen fra „P 37“.

Under Klargøring til Afgang kom en Politimand om Bord og meddelte Forlydende om, 1) at Flaaden havde sænket sig selv, 2) at Slotsholmen og Sorgenfri var besat, samt meddelte for sikkert 3) at Politiet havde Ordre til at overgive deres Stationer uden Kamp og 4) at Roskilde og Nykøbing S Politistationer var besat.

Det var i Mellemtiden blevet saa lyst at man overgik til „Klart Skib om Dagen“. Under den sidste halve Time af Klargøringen var „Niels Juel“ under Observation af et eller to tyske Luftfartøjer. Chefen havde beordret Telefonforbindelsen holdt saa længe



TØMRER- OG SNEDKERMESTRE

Værksted: Højrupsvej 23 - Anholtvej 8
98 42 28 47

G. Degn Jensen, Højrupsvej 23, tlf. 98 42 28 47
P. Degn Jensen, Lyngsvej 1, tlf. 98 43 20 90



FREDERIKSHAVN NY
TØMMERHANDEL 4/5

Højrupsvej 19 • Tlf. 98 42 12 11 • Telefax 98 43 43 34
9900 Frederikshavn

som muligt, og Telefonen var etableret lige til Kablet sprængtes ved Afgangen fra Kajen. Da Vedetbaaden havde klaret Skruen beordredes den i Havn, og Besætningen overtoges af „P37“, der senere (Kl. 0640) satte den om Bord i Niels Juel“. En civil Mand tilbød sin Assistance med at lade Trosserne gaa. Arrestanterne var blevet løsladt kl. 0455. Da den sidste Fortøjning blev bjerget, var Klokken ca. 0620. Kl. 0640 lod „Maagen“ Slæberen gaa. „Niels Juel“ fortsatte ud gennem Holbæk Fjord og derfra videre N. paa gennem Orø vestre Løb mod Hundested. Kl. 0716 passeredes Orø NW tre-kost

Under Klargøringen til afgang og Sejladsen op gennem Isefjorden var Besætningens Moral glimrende og alle talte i spændt Forventning om Muligheden for at komme i Kamp med tyske Søstridskræfter eller i hvert Fald for at faa Skibet Ødelagt, saa det ikke faldt i Tyskernes Hænder. Under Sejladsen kunde Besætningen i Hold gaa ned for at skaffe, men Kanonbesætningerne foretrak at hente Pro-

vianten op og skaffe på Klartskibsposterne. Skibets Fart var „Fuld Kraft“, ca. 14-15 Knob over Grunden. Vinden: N, Vindstyrken, maalt på Anemometret i underste Mær, da Skibet laa omtrent stille, 9m/sec. Af og til lette Regnbyger.

Fra Mærset observeredes tre tyske Orlogsfartøjer, hvilke man først, i Regndisen, troede var en let Krydser og to Jagere, men siden, da Afstanden mindskedes, viste det sig, at det drejede sig om et Mineudlægningsfartøj eller - stryger og to Motor-torpedobaade. De sædvanlige Ordre til 15cm-Batteriet blev udgivet, og da „Gør færdig“ blev givet, hørtes en Bifaldsmumlen rundt om ved Kanonerne. I første Omgang var Bb. Batteri og K.1 koblet til Centralskydning Mær og Stbd. Batteri til A.T.. Noget senere overtog Mærset hele Batteriet. Hele A.L.-Batteriet var besat, ladet og sikret med ca. 10 opladte Magasiner ved hver 20 mm.R.K. De 4 Stk. 20mm R.K., der ifølge Rullen ingen Besætning havde under „Klart Skib“, var blevet bemanded saaledes, at Besæt-

ningerne fra de to 8mm R.G. paa Kommandobroen bemandede de to forreste 20mm R.K. og Besætningerne til K.9-10 afgav Mandskab til de to agterste 20mm R.K. Hver Kanon i 15cm-Batteriet havde 5 Skud Forhaandsammunition paa Dækket. Gennem den gravede Rende over Lynæs Sand var Farten slaaet noget ned.

Kl. 0830 modtoges følgende Signal med Aldis fra Kajen i Hundested: „Tyskerne har givet Kystpolitiet Melding om en Mineudlægning udfor Isefjorden“. Ved Trekostene N for Hundested blev der slaaet Stop. „P31“, der var kommet ud af Hundested Havn, havde i Mellemtiden været paa Prajehold og givet ovennævnte Meddelelse om Mineudlægningen samt yderligere meddelt at Orlogskaptajn Pontoppidan vilde ankomme med Tysk Luftfartøj i Løbet af 10 Minutter. 5-6 tyske Luftfartøjer var blevet observeret, og to af disse kunde identificeres som Bombeluftfartøjer (He 111 ell. Ju 88) og to som Stukas (Ju 87).

Kl.0855 gik en Ju 87 i Angreb på Stbd. Side. Maskinen kastede to Bomber og beskød Skibet med Maskinskyts. Bomberne tog Vandet ca.30 m agten for „Niels Juel“ og detonerede. Ved Rystelsen gik lyset om Bb (110 V) ud, men bragtes i Løbet af faa Minutter atter i Orden. Umiddelbart efter angreb et Luftfartøj atter om Stbd. Luftfartøjet antagelig en He 111 eller Ju88. A.L.-Batteriet gav Ild, og fra Mærset observeredes at Luftfartøjet ramtes i Forkant af venstre Vinge, hvorved et Stykke af denne løsnedes og faldt ned. „Niels Juel“ blev nu atter angrebet af et Luftfartøj og Skibet gav Ild med 20mm R.K. Inden dette Angreb var der slaaet halv Kraft paa begge Skruer og med Roret haardt Stbd. over drejede „Niels Juel“ rundt og stod ned mod Renden. Personellet paa Broen flyttedes ned i Kommandotaarnet og Besætningerne til A.L.-Batteri og 15cm-Batteri beordredes ned om Læ. Kl.0935 angreb en Stuka

Erling Christensen Møbler A/S

Hørmestedvej 342, Hørmested . 9870 Sindal . Tlf. 98 93 61 55 . Fax 98936955

**MØBLER . TÆPPER . GARDINER
TAPET . FARVER . BELYSNING**

Garanti for

GODE GULVE

OG MØBELPOLSTRING



jul'nielsen

Grønnegade 7 . 9900 Frederikshavn . Tlf. 98 42 03 66



(Ju 87) om Bb. og kastede to Bomber, der tog Vandet 20-30 m tværs af Skibet ved Fyrpladserne. Kort Tid efter at Bomberne havde taget Vandet rystede to voldsomme Detonationer Skibet. Hele Belysningen, 110 V saavel som Nødbelysningen samt Strømtilførslen til alle Motorer faldt ud. I Mærset mærkedes en kraftig Rystelse der knuste Ruder og Dæksglas og Inclinometret blev løftet ud af Sokkelen og faldt ned. Artilleritaarnet rystede kraftigt. Folk der befandt sig paa Dækket, kastede sig ned i Rendestene for ikke at blive ramt af evt. Sprængstykker, en mægtig Vandsøjle rejste sig og Søløjtnant (R) Born, der paa dette Tidspunkt befandt sig i Hundested med „P37“ fortæller, at kun Stævnen af „Niels Juel“ var synlig og at det for ham saa ud som hele Skibet løftede sig af Vandet. I Torpedorummet gik begge Torpedoer i Gang i Rørene, og Lyden af Skruerne bevirkede, at man baade her og i Dieselummet troede at Skibet var Læk, og da man i Mørket ikke kunde faa dette afkræfter, blev Besætningerne sendt op for ikke at blive spærret inde af Vandet. Efter nogle Minutters Forløb var Lysnettet atter i Orden, og man kunde konstatere at Skibet var tæt.

Kl.0945 blev der givet Signal (HF) til „K.7“: „Gaa paa Bb.Side og Orlogskaptajn

Pontoppidan kom om Bord med Ordre til Chefen. „Niels Juel“ fortsatte S. over Lynæs Sand, Kl. 1005 var Pladsen Lynæs Sand Trekost. Signal(B1) til „K.7“: „Kom paa Siden“, hvorefter Orlogskaptajn Pontoppidan gik fra Borde. „Niels Juel“ fortsatte derefter over i Nykøbing Bugt og tog for fuld Kraft Grunden ved Tvangs-rutens Vager ud for Annebjerggaard.

Beskydningen af „Niels Juel“ blev foretaget med 8mm og 25mm Maskinskyts. Et 25mm Projektil ramte Taget af K.8, hvor den detonerede. Et Sprængstykke ramte Reden til 40mm Nr.2, gik gennem Klædningen og fortsatte rundt paa Indersiden af Reden, hvor to Buler tydeligt viste

dens Bane. Artillerikvartermester III Andreasen blev endvidere alvorligt saaret af et Sprængstykke. Mindre Sprængstykker saarede endvidere Besætningen ved 20mm R.K. Nr.4 og en Splint trængte ind i Magasinet paa Kanonen, saa at dette maatte kastes udenbords. Mærker efter Splinter eller muligvis 8mm Projektiler kunde endvidere iagttages paa Klædningen til Ildlederbro agter. Et andet 25mm Projektil ramte Dækket om Bb. ved Reserveophejsningsbrønden til Magasin agter, hvor den detonerede og rev Dækket op. En Splint herfra har antageligt overrevet Løberen til Ophejsningskurven, idet denne raslede ned i Magasinet. Et tredje 25 mm Projektil traf Vinkeljernet om Bb. paa Baad-dækket agten for K.6, gennemborede Jernet, detonerede, hvorefter et Sprængstykke fortsatte over og ramte agterste, Bb. Hjørne af Officerskabyssen. Et andet Sprængstykke saarede Sideretteren ved K.6 i den ene Skulder. Talrige 8mm Træffere kunde observeres, bl.a. i Bb. Redningsbaad og i Motorbaaden. Transporten af de saarede vanskeliggjordes af Beskydningen og Matroskvartermester I Jørgensen saaredes herunder i venstre Kind. De saarede bragtes ned i agterste Lazaret, hvor Overlægen arbejdede.

Der var givet Ordre til, at naar første Skud i „Niels Juel“ løsnedes skulde „Kong Christian“ spilles i Højtaleranlægget, og da A.L.-Batteriet gav Ild, hørtes Nationalmelodien over Skibet, og bragte Stemningen til at stige yderligere hos Besætningen.

Ved K.7 havde Besætningen under Beskydningen kastet sig ned ved Kanonen, og da Træsplinter og Sprængstykker fra den 25 mm, der ramte Dækket om Bb. fløj rundt, bemærkede en af Kanonbesætningen til Kanon-Kommandøren: „Fy for Fanden, det regner jo“.

Paa Kulfyrpladsen mærkedes, da det andet Bombesæt detonerede, en meget kraftig Rystelse, Lyset gik ud,

Sikkerhedsventilerne begyndte at blæse, saa Sod og Støv stod ud fra Utætheder i Lemme og Rør. Overfyrbøder Skov, der selv stod om Stbd. paa Fyrpladsen, fortæller, at man mærkede „ligesom et Tryk fra Bb. Kulkasse“ saa Støv og Kulstykker stod ud fra Kulkassen. Besætningen samledes ved Lejderen, og Overfyrbøderen gik, da Akkumulatorlamperne ligeledes var ubrugelige, op for at hente en Lygte. Ved Hjælp heraf konstateredes, at der iøvrigt ikke var sket Havari paa noget. Temperaturen nede paa Fyrpladsen var 57° Celcius og oppe paa øverste Ristværk antagelig 70°.

I Magasinerne arbejdede Besætningerne med at skrue Detonatorer i. Magasinlederen i agterste Magasin, Artilleriunderkvartermester Christensen, fortæller, at man, da man hørte Detonationen af det første Bombesæt, troede, at det var 15cm-Batteriet, der gav Ild, og man arbejdede blot videre. Detonationen af det andet Bombesæt mærkedes som en voldsom Rystelse. Lyset gik ud, Ladningerne sprang frem paa Hylderne, idet Tværdragerne fløj op af Beslagene, Værktøj til Iskruning af Detonatorer, Krudttavler og Termometre faldt ned. Da Løberen til Bb. Ophejsningskurv blev revet over, raslede Kurven ned i Magasinet. Samtidig trængte Krudtrøg fra Sprængningen ned og Magasinlederen bemærkede: „Nu er de i hvert Fald i Gang deroppe, saa nu gælder det bare om at faa noget Krudt op til dem“. Besætningen havde taget en Kande kold Kaffe med ned i Magasinet, og da en Mand bemærkede: „Nu aabner de Ilden deroppe“, svarede en anden: „Saa kan vi da faa Kaffekanden varmet“.

Sign. Franch Petersen



1. Eskadre

Af kommandør Axel Fiedler

Alle på flådestationen kender 1. Eskadres enheder, på hvis hæk der ville stå „hjemmehørende“ i Frederikshavn“, hvis søværnet havde haft samme tradition som i handelsflåden om at markere skibenes tilhørsforhold. Men det er nu ikke, fordi eskadrens skibe slider specielt meget på kajerne på flådestationen, når der ses bort fra isbryderne. Inspektionsskibene og -kutterne skal helst være af sted på patrulje i Nordatlanten ved Grønland og Færøerne, og jo længere perioder de kan holdes ude, desto større udnyttelse af de investerede statsmidler får vi. Når der alligevel næsten altid ligger et eller to inspektionsskibe ved kaj, skyldes det enten eftersyn, eller at et skib ligger i beredskab til at kunne indsættes til supplering eller afløsning af skibene i Nord.

Men de skibe, som er ude, har tætte forbindelser tilbage til Frederikshavn. Eskadrestaben er i kontakt med skibene om personelforhold, deres økonomi og om prioritering af reparationer.

Flådestationens værksteder rådgiver skibenes besætninger om udførelsen

af reparationer og vedligeholdelse, og hvis man ikke selv kan klare tingene om bord, sendes der håndværkere til nærmeste havn for at udføre reparationen. Posttjenesten afsender regelmæssigt postsække til udpegede havne, så besætningen kan få nyt fra koner, kæresten og vennerne derhjemme. Firmaet Damsgaard leverer proviant til skibene med skibsfragt til specielt Færøerne og Island, eller med flyvevåbnets C-130 Herkules fly til Grønland.

I 1. Eskadre er der ingen tvivl om, at Frederikshavn er en central lokalitet i vores virksomhed ude som hjemme.

Jeg har nu været eskadrechef i 1. Eskadre i mere end 2° år. En periode, hvor der er sket store forandringer i eskadrens virksomhed, og hvor vi i eskadren har fuldstændt en udvikling fra at være ”inspektionsskibseskadre” til at være en operativ eskadre, der er

aktiv på alle fronter lige fra deltagelse i NATO og Partnerskab for Fred øvelser til at kunne indgå i den almindelige farvandsovervågning i danske farvande på lige fod med andre af søværnets enheder.

Den 1. januar 1996 blev isbryderne overført til søværnet og indplaceret i eskadren. Det var så heldigt, at der blev isvinter det år, således at isbryderpersonellet og eskadren kunne indhøste erfaringer. Disse er blevet brugt i rigt mål, og resultatet er, at isbryderne nu er blevet opdateret med nye radar-systemer, ny radiostation og en ny telefoncentral som de store klumper. Sammen med flådestationen og Søværnets Materielkommando har vi udarbejdet en udviklingsplan løbende over de kommende år, således at isbryderne er med i den løbende tekniske udvikling.

ELBJØRN ligger stille hen, men den er ikke opgivet. Forsvarsministeriet har bestemt, at den skal vedligeholdes og ikke må forringes i de kommende år. Derfor blev ELBJØRN i august slæbt over i dokken på Ørskov Skibsværft for bundbehandling.

I marts 1996 blev et nyt sejlads mønster for inspektionsskibene godkendt af Søværnets operative Kommando. Ved Færøerne og Grønland skulle der fremover være skibe, som ville være borte fra Frederikshavn i otte til ni måneder. Til hvert skib ville være tilknyttet to besætninger, der med mellemrum af ca. 2° til 3 måneder ville blive skiftet med fly. Dette nye sejlads mønster er nu helt kørt ind, og inspektionsskibsbesætninger skiftes i Sørvåg - Vagar flyveplads, i Reykjavik eller i Narssarssuaq på Grønland.



malerfirma emmering

Telefon 98 42 01 11
Telefax 98 43 94 23

Grønlandsvej 14
9900 Frederikshavn

Eskadren har en løbende kontrakt med flyveselskabet MAERSK AIR om at udføre flyvning op med afløsende besætning minus et lille overleveringsteam, som er rejst op i forvejen. Efter et kort ophold på ca. et par timer rejser den samlede afløste besætning til Danmark for afvikling af ferie og frihed.

Inspektionskutterne er eskadrens arbejdsheste, og normalt vil alle tre være tjenstgørende på Grønlands vestkyst med en mod Nord, en i Midten og en mod Syd.

For nuværende er TULUGAQ blevet trukket til Danmark før planlagt inden hovedeftersyn, da den skal indgå som en farvandsovervågningssenhed i danske farvande.

I eskadrestaben er der sket løbende justeringer, hvoraf de væsentlige er, at der i eskadrenes Fællesdivision og Regnskabsførende Myndighed 75 er blevet bragt overensstemmelse mellem personelressource- og opgavebelastningen. Fællesdivisionen kan nu honorere de krav, som myndighederne kan stille om god service og overholdelse af tidsfrister for godkendelse af regnskaber. Desuden har eskadren styrket sin ekspertise på elektronikområdet som en følge af, at elektronikofficersstillingerne om bord i de store skibe er blevet konverteret til mellemliderniveau.

I det kommende år vil eskadren fokusere på fortsat udvikling af inspektionsskibet HVIDBJØRNEN som kommandoskib for en Commander Task Group, forbedring af skibenes evne til at finde undervandsbåde, samarbejdet med andre helikopteroperatører i Nordatlanten og en fortsat materielmæssig udvikling af eskadrens enheder på det operative område.

Nye Aalborg-vikinger

Grønlandske topfolk skifter harpunen ud med vikingesværd

Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt og tidligere landsstyreformand Lars Emil Johansen har fået Aalborg Bys og Erhvervsråds Vikingepreis.

Prisen er givet som en anerkendelse af deres betydning for erhvervsud-

viklingen i Aalborg og deres indsats for at styrke venskabsbåndene mellem Grønland og Aalborg. Prisen er et certifikat og et vikingesværd. Herefter må de to grønlandske topfolk kalde sig Aalborg-vikinger.

Politiken 12. september 1998

Jørgensen & søn 

Erik Bang Nielsen
Aut. GVS-Installatør

Gærumvej 3 - 9900 Frederikshavn - Tlf. 98 42 04 05 - Biltlf. 30 99 54 05 - Fax 98 42 30 06

**Det er da hos ...
man køber**

**A
2**

- KOPIMASKINER
- TELEFAX
- KONTORMØBLER
- REGNE- OG SKRIVEMASKINER
- KASSEAPPARATER
- EDB UDSTYR OG TILBEHØR
- KONTORARTIKLER

**A
2**

– til de rigtige priser

KONTORCENTER A/S

Hjørringvej 165 • 9900 Frederikshavn
☎ 9843 8822 • FAX 9843 8823

Staben bag skibene

Af seniorsergent Jack Plum

Såvel fra søs som land lægger man mærke til søværnets skibe, når de ligger på flådestationen, de runde „isvafler“ på inspektionsskibenes mastetoppe og de gule overbygninger fra isbryderne. Bag disse skibe er der et stort apparat af personer og materiel uden hvilke, skibene ikke kunne udføre deres opgaver. Mange af opgaverne, herunder forsyning, reparation og vedligeholdelse udføres ved flådestationens foranstaltning, men eskadrene har hver sin stab samt en fællesdivision, der udfører opgaver for skibene.

1. Eskadre har en stab på 11 personer, operativt, teknisk og administrativt personel samt eskadrens orlogspræst. Personalet udfører sagsbehandling på deres respektive sagsområder samt deltager i inspektioner om bord i enhederne for at kontrollere besætningernes og skibenes operative og materielmæssige niveau. Eskadrechefen, kommandør Axel Fiedler, har kommandoen og er ansvarlig for eskadrens organisation og ledelse.

Eskadreoperationsofficeren er sagsbehandler for skibenes operationer, herunder aktiviteter, sejlads, fiskeriinspektion, farvandsovervågning, øvelse

og uddannelse. Han assisteres i disse funktioner af en kampinformationsbefalingsmand.

Det tekniske område ledes af eskadreteknikofficeren, der samtidig er stedfortræder ved eskadrechefens fravær. Han er ansvarlig for skibenes operative status, materielberedskab, eftersyn og vedligeholdelse, arbejdssikkerhed, redningsudstyr samt sanitets-tjenesten. Han assisteres af en sanitetsbefalingsmand, der varetager områderne sanitet, forsyning, miljø og arbejdssikkerhed.

Under teknikområdet er eskadreelektronikofficeren, der er sagsbehandler for data-, radar- samt sonarsystemer, elektronisk navigationsmateriel, ildledelses- og våbensystemer samt edb og øvrigt elektronisk materiel. Han assisteres af en elektronikbefalingsmand.

Den økonomiske og forvaltningsmæssige virksomhed styres af en forvaltningsofficer, der udfærdiger budgetter og styrer arbejdstid- og ydelsessystemet. Han planlægger flyvende udskiftninger af besætninger på Grønland, Færøerne eller Island.

Funktionen som personelmyndighed udføres af en chefsergent, der beordrer personalet inden for eskadren til tjeneste på enhederne eller på andre

tjenestesteder herunder uddannelse på skoler.

Eskadrens sekretær udfører administrativt arbejde, udarbejder skrivelser og rapportering og er tillige kontrolpunkt. Eskadren er tilknyttet en orlogspræst, der periodevis forretter tjeneste ved eskadrens enheder, specielt på enhederne på Færøerne og Grønland.

For at forenkle de administrative opgaver er de tre eskadrer i Frederikshavn fælles om et forvaltningsselement med 19 ansatte, herunder 10 civile, der også administrerer søværnets skoler i området.

Fællesdivisionen ledes af en orlogskaptajn, der er ansvarlig for den regnskabspligtige virksomhed, gennemfører kasseeftersyn og rådgiver enhederne i forvaltningsmæssige spørgsmål. Han assisteres af en befalingsmand, der fungerer som leder af administrationssektionen.

Divisionen har et bogholderi, kassekontor, lønningskontor, rejsekontor, sekretariat, forplejningssektion, personalesektion samt en edb-tjeneste. Alle kontorerne/sektionerne udfører mangeartede opgaver til støtte og vejledning for enhederne og enkeltpersoner.

For få år siden blev 1. Eskadre ringet op af en orlogspræst, der stod i Sønderstrøm Lufthavn på Grønland. Han var kommet i land fra ét af skibene, men havde ikke nået planlagt flyafgang og havde hverken billet eller penge til ophold. Det vides ikke, om han samtidig havde forsøgt at kontakte højere magter, men 10 minutter senere blev han ringet op i lufthavnen af fællesdivisionens rejsekontor med besked om at gå hen i skranken og opgive et reserveringsnummer, hvorefter han ville komme med flyet en time senere.

Der er dog gange, hvor selv de bedste intentioner fra fællesdivisionen ikke hjælper, som den unge mand der ringede efter forgæves at have eftersøgt et inspektionsskib og fik besked på at læse rejseordren en gang til - han ringede fra Frederiksværk havn.

JENS MUNCH's
EFTF.

-en god
EL-
forbindelse..

Aut. el-installatør
Frederikshavn

DØGNVAGT

98 42 34 55

Arenfeldtsvej 1
9900 Frederikshavn

Stab Danish TASK GROUP om bord i HVIDBJØRNEN

Under øvelse STRONG RESOLVE i perioden 9. - 21. marts 1998 var staben i Danish Task Group sammensat af personel fra 1., 2., 3. og 5. Eskadre. Chefen for 2. Eskadre, kommandør Søren Lund var Commander Danish Task Group. Staben med hjælpere omfattede i alt 15 personer, der alle var om bord i HVIDBJØRNEN.

Af oversergent Doris C. Jensen

Vi havde i forvejen været ude at teste både skib og det at være sammen under øvelser i slutningen af februar. Vi sejlede fra Flådestation Frederikshavn torsdag 5. marts med kurs mod Trondheim for at deltage i forskellige briefinger med de øvrige deltagere i weekenden 7. - 8. marts. Mandag formiddag startede vi fra Trondheim og gik til Vestfjorden, hvor vi deltog i øvelser med alle de enheder, der skulle deltage i STRONG RESOLVE de næste 5 dage. Derefter overgik vi til en ny fase, hvor vi i 1^o uge samarbejdede og kørte øvelser med de enheder, som var med i Danish Task Group. Den afsluttende fase bestod af ikke skemalagte øvelser, hvor vi reagerede på den situation, øvelsesledelsen havde „planlagt“ skulle udvikle sig. HVIDBJØRNEN var bl.a. beordret til at yde støtte til landstyrkerne ved at klare områder op helt inde under land samt udføre kanonbeskydning af forskellige mål inde på land.

Gennem de forskellige faser fik vi prøvet, hvad det vil sige at være TASK GROUP sammen med norske, tyske og canadiske enheder. Det var både lærerigt og hårdt. Øvelsen sluttede i Bodø 22. marts.

Under hele øvelsen var der nogle, der bemandede „stabscontaineren“ - en 40 fods container, anbragt på forsyningsdækket i styrbord side. Containeren er indrettet med taktiske datasystemer og kommunikation, PC'er til signalskrivning samt en masse tavler, der bruges som toter. Der var desuden næsten plads til hygge derude. Tilsvarende stod en anden 40 fods contain-

ner i bagbord side udstyret med ekstra kommunikationsudstyr.

Da vi startede på øvelsen, var omtalen bare „containeren“, men jo længere vi kom ind i øvelsen, blev omtalen mere og mere „kærlig“ og blev hen af vejen både til „kassen“ og sluttede

med „skuret“. På det tidspunkt havde flere fra staben også opholdt sig ufattelig mange timer derude. Sejladsen med HVIDBJØRNEN var en kærvkommen oplevelse for en „ikke nordpå sejlede“ og nok også en lærerig periode for både den faste del af besætningen og os andre „tilløbere“. Efterhånden fik vi slebet hinandens skarpe hjørner en smule af, også hvad angik HVIDBJØRNENS sødygtighed og den „blå fugl“, der ofte hang ude omkring helodækket. Jeg vil ønske HVIDBJØRNENS besætning god tur resten af perioden som kommandostøtteskib og en god tur nordover til efteråret.



Mit kærlige hjem under STRONG RESOLVE, en 40 fods container på dækket af HVIDBJØRNEN, men efterhånden både hyggelig og med et godt arbejdsklima. Skibet fører styrkechefstander for Danish Task Group.

DIVISION 19 - grønlandskutterne

*Af marineoverkonstabel
Christian V. Andersen*

Division 19 består af tre enheder af AGDLEK-klassen, og det må forholdsmæssigt siges at være 1. Eskadres „lilleput“-enheder. AGDLEK, AGPA og TULUGAQ der bygget i henholdsvis 1974, 1975 og 1979. Fælles for alle tre er størrelsen: En længde på 31,4 m, bredde på 7,70 m, dybgang på 3,60 m og displacement på 330 tons. Topfarten afhænger nok mest af, hvilken enhed, den adspurgte sejler på, men i snit ca. 12 knob.

Kutternes navne, der ofte udtalemæssigt skaber en vis forvirring, er fuglenavne på grønlandsk. AGDLEK

(udtales *aslerk*), havlit - AGPA (udtales *apa*), lomvig - TULUGAQ (udtales *duluak*), ravn.

Besætningen er på 14 mand og for god ordens skyld kvinder, fordelt som chef, næstkommanderende, teknikofficer, telegrafist, kok, hovmester, to maskinfolk og seks dæksmænd.

Kutterne opererer på vestkysten af Grønland og er under OPCON (operativ kontrol) af Grønlands Kommando. Der er dog lejlighedsvis afstikkere, som da AGDLEK i august 1997 var i Angmagssalik på østkysten, og ultimo august 1998 sejlede TULUGAQ hjem for farvandsovervågning og sejlads med kadetter i indre danske farvande samt værftophold. Vestkysten er opdelt i tre områder - syd, midt og nord - og enhederne er i hvert område ca. en måned ad gangen.

Opgaver

Kutternes opgaver er, set i forhold til andre enheders, meget forskelligartede og afhængig af årstid og vejr. I hovedtræk fordeler opgaverne sig som følger:

- Suverænitetshævdelse/farvandsovervågning,
- fiskeriinspektion,
- search and rescue,
- transport af gods/personel for Grønlands Kommando samt
- diverse civilprægede opgaver.

Suverænitetshævdelse og farvandsovervågning virker måske umiddelbart selvforklarende men omfatter eksempelvis også udskiftning af flag på et af rigsfællesskabets nordvestligste punkter, Hans Ø. I forbindelse med den årlige tur til Thule for Danmarks Meteorologiske Institut sejles der, hvis isen tillader, omkring Hans Ø, hvor den godt slidte las fra sidste år udskiftes, og der indtages én Gammel Dansk.



Fjeldet Kunai ud for Grønnedal. Foto: Marineoverkonstabel Christian V. Andersen.



Meteoritekspedition ankommet om bord i Narsarssuaq. Foto: Marineoverkonstabel Christian V. Andersen.

Derudover gennemsejles de kystnære områder, hvor inspektionsskibene ikke kan gå ind.

Fiskeriinspektion foretages i det kystnære område og ligeledes til havs med vejret som den eneste begrænsning. Selve boarding af en trawler forstås af næstkommanderende og to fiskeriassistenter, som kan være dæksfolk eller evt. kokken.

Ud over kontrol af net, fangst og diverse tilladelser og licenser kontrolleres også, om skibet er i en sikkerhedsmæssig lovlig stand. Disse trawlere er til havs i en til fire måneder, afhængig af størrelse og fangstmuligheder. Det kan af denne grund ofte knibe med friske varer af forskellig art. Skulle kokken eller hovmesteren lige den dag være i et godt lune, bagges der rigeligt, således at der er mulighed for at bytte sig til eksempelvis nogle kilo rejer, hellefisk eller fileteret rødfisk.

Search and rescue dækker over det redningsberedskab, som kutterne er en del af, i fællesskab med inspektionsskibene, de grønlandske politikuttere samt Luftgruppe Vest i Søndre Strømfjord. I modsætning til politikutterne, der kun bemannes i tilfælde

af en search and rescue, er kutterne på et vedvarende varsel på to timer. Oftest er det fritidssejlere, som glemmer at melde ind om ændringer i sejlturen eller mangel på brændstof, hvilket i sig selv er alvorligt nok, da vinter-temperaturerne og vandtemperaturerne ikke ligner noget, vi kender i Danmark.

Ligeledes foretages der sygetransport af folk fra små bygder eller skibe til sygehuse i de større byer.

Dramatisk redning

AGDLEK havde en mindre dramatisk search and rescue midt i juli i år. Under forlægning fra Nuuk mod Grønnedal hørte vi på kanal 16 et opkald fra en fritidssejler til politiet i Sisimiut (Holsteinsborg). Fritidssejleren, fire voksne og to små børn var gået på et skær og havde slået hul i glasfiberskroget omkring kølen. Da vi havde fået en cirkaposition i form af en ø, gik vi mod denne. Politikutteren var fremme en anelse før os og sendte en jolle ind til de nødstedte, som i mellemtiden havde formået at redde sig i land og trække båden så meget ind, at den ikke længere tog vand ind. Teknikofficeren sejlede sammen med to andre mænd ind med lænsepumpe, tæpper og andet grej i gummibåden. I

fællesskab med politikutterens folk lykkedes det at ligge en presenning ned omkring hele skroget og få lænset af. Derefter tog båden stort set ikke vand ind, og det blev besluttet at gå mod Sisimiut med båden og AGDLEKs gummibåd sejlede efter, for alle tilfældes skyld.

Efter 40 - 45 minutter kom begge fint i havn, og AGDLEK, der tidligere havde fået de uheldige sejlere om bord, kom ind lidt senere. Alt i alt en succes.

Kutterne mødes indimellem i Narsarssuaq, da den månedlige milflight benyttes til udskiftning af personel og afhentning af friske varer fra Danmark. Den af kutterne, der er tildelt område syd, foretager ligeledes transport af ferskvarer og personel fra Narsarssuaq til Grønnedal. Da der ikke kan købes andet end langtidsholdbar mælk på Grønland, består en stor del af ferskvarerne af almindelige mælkeprodukter. Ellers er det almindelige husholdningsvarer med en kort holdbarhed. Personellet, der udskiftes, er fortrinsvis tjenstgørende i Grønnedal, samt deres pårørende.

Ud over tjenstlige opgaver udfører kutterne en lang række civile opgaver for grønlandske og danske myndigheder, institutioner og firmaer. Der sejles bl.a. med erhvervspraktikanter fra grønlandske folkeskoler, diverse opmålingsopgaver og som tidligere nævnt en årlig tur for Danmarks Meteorologiske Institut i det nordligste område helt op til Thule. Undervejs servicerer instituttet de målestationer, der er placeret langs kysten, og alt imens foretager kutteren farvands- overvågning, fiskeriinspektion og evt. search and rescue.

Brahe og Falck

Af de lidt mere ualmindelige opgaver har AGDLEK transporteret en ekspedition fra Tycho Brahe Planetariet, der skulle lave undersøgelser omkring en meteorit, der faldt ned i området omkring Paamiut (Frederikshåb) sidste år.

Da Grønnedal holdt sommerfest i juni, var Michael Falck inviteret op med band og familier og gav koncert i gymnastiksalen, hvilket blev en succes. Dagen efter, da alle havde fået øjne, sejlede vi Falck, band og familier til den lille bygd Arsuk, hvor der i fælleshuset var grønlandsk korsang og musik. Falck og Co. gav et par numre sidst på dagen, hvorefter det gik retur til Grønnedal.

Medio juli var chefen for 1. Eskadre på „tjenestestedsbesøg“ i Division 19, hvor der blev foretaget diverse samvirkeøvelser, havariøvelser samt skydning med 20 mm. Besøget forløb meget tilfredsstillende for alle parter.

Som det gerne skulle fremgå af ovenstående, er der sjældent to dage, der ligner hinanden, hvilket også betyder, at meget af personalet har været om



Samvirkeøvelser i forbindelse med chefen for 1. Eskadres besøg. Foto: Marineoverkonstabel Christian V. Andersen.

bord i mange år.

Da kutterne er ved af have en del år på bagen, er der indbyrdes små særheder, der skal tages hensyn til. Det

gør kutterne til noget specielt hver for sig. Det bliver nok bedre på de nye kuttere.

Inspektionsskibet THETIS

Inspektionsskibet THETIS blev leveret til søværnet i 1990 og højeste kommando i 1991.



THETIS blev i 1991 ombygget ved Århus Flydedok for at kunne udføre seismiske undersøgelser ved Grønland.

Beboelsen agter blev fjernet, og et seismisk dæk samt et recordingrum blev tilføjet.

Når THETIS ikke laver seismiske undersøgelser, returnerer det til de oprindelige opgaver som inspektionsskib.

Til brug i denne rolle er den forsynet med en OTO Melara 76 mm „Super rapid firing Gun“ med tilhørende ildledelsessystemer.

Fremdrivningsmaskineriet består af 3 identiske Alpha Diesel motorer, der

gennem et reduktionsgear driver en enkelt skrue med variabel skruetigning. Maskineriet er opbygget således, at skruesakslen kan drives af henholdsvis en, to eller tre motorer, og der er samtidig mulighed for at indkoble en akselgenerator.

Maskineriet har en maksimal konstant ydelse på 3 x 2.940 kW.

Skibet er udstyret med et integreret

maskinkontrol- og overvågnings-system (SCSS), der gør det muligt at kontrollere alle systemer fra enten kontrolrummet eller broen.

THETIS på arbejde

En af de mest synlige opgaver for inspektionsskibene i Nordatlanten er fiskerikontrol og redningstjeneste. Når THETIS ikke sejler som seismisk op-

målingsskib, deltager hun, på lige fod med hendes 3 søsterskibe, i farvands- overvågning og suverænitetshævdelse, herunder fiskerikontrol inden for den færøske og grønlandske fiskerizone.

Hvis man antræffer et fiskefartøj, der ønskes kontrolleret, vil kontrolholdet blive overført med gummibåd eller helikopter. Kontrolholdet består normalt af 2 - 3 mand.

Fiskeriofficeren er leder af kontrolholdet og vil efter ankomst om bord i fiskefartøjet identificere sig over for skipperen, præsentere sit kontrolhold samt meddele formålet med kontrol- len.

Om bord i fiskefartøjet kontrolleres alle skibspapirer, produktionsdæk, trawldæk, lastrum samt ombordværende fiskeredskaber. Har skibet evt. et trawl i vandet, bedes dette bjærget for kontrol. Man undersøger maskestørrelser og andet udstyr, som kan være påmonteret fiskeredskaberne. Under hele forløbet holdes THETIS underrettet om, hvad der foretages, og hvad der evt. findes af ulovligheder. Såfremt der konstateres ulovligheder om bord, er det fiskeriofficerens opgave at indsamle og bevare bevismateriale til brug i en evt. retssag.

Ud over de egentlige kontrolbesøg sejler THETIS rundt i fiskerizonen og observerer/rapporterer al aktivitet. Der overvåges både på indre og ydre territorialfarvand. Denne overvågning kan også foretages med skibets helikopter.

Flyoperationer



Alle enheder af THETIS-klassen er udstyret med en helikopter af typen Westland Lynx. Denne helikopter er meget alsidig og derved specielt vel-

egnet til operationer fra skibsbaserede helikopterdek. Helikopteren kan bl.a. bruges i forbindelse med opgaver som eftersøgning og redning (SAR), patientevakuering, overvågning og områdeopklaring, fiskeriinspektion, person og godstransport mv. Helikopteren er også udstyret med en række taktiske systemer, der gør den anvendelig som kampenhed, den er dog ikke udstyret med våben af nogen art. Helikopteren har 2 Rolls Royce motorer på hver 1.140 hk, hvilket giver den en tophastighed på 150 knob (277 km/t), en almindelig forlægningsfart på 120 knob (222 km/t) og en flyvetid på 2 timer og 15 minutter. Helikopteren kan maksimalt medbringe 8 personer inkl. pilot.

Dykning



THETIS er normalt bemanded med en dykkergruppe bestående af mindst 4 marinedykkere og en dykkerleder. Marinedykkerne er uddannet på Søværnets Dykkerskole på Holmen i København, og deres uddannelse svarer nogenlunde til en civil erhvervsdykkeruddannelse.

Dykkergruppen anvendes til rutinemæssig dykning for kontrol af THETIS skrog, skruer og ror, men kan også anvendes i forbindelse med assistance til et andet skib.

Når helikopteren deltager i søredningsoperationer, er der altid en dykker med, der fungerer som livredder. Skibet er udstyret med moderne dyk-

kergrej til dykning i såvel varmt som koldt vand.

Det Flydende Hospital

THETIS råder over et lille hospital, som består af sygestue, konsultation og operationsstue.

Sygestuen har adgang til bad og toilet samt sengeplads til 4 patienter.

Konsultationen er indrettet med udstyr som i enhver lægeklinik i land, endvidere med et mindre apotek.

Operationsstuen har udstyr til såvel mindre som større kirurgiske indgreb. THETIS er altid bemanded med mindst én sanitetsgast (sygehjælper), og når skibet er på togt, altid en læge. Når skibets helikopter flyver med syge/tilskadekomne, er lægen normalt med om bord.

THETIS som seismisk undersøgelsesskib

THETIS blev ombygget til seismisk opmålingsskib ved Århus flydedok i forsommeren 1991. Skibet blev godkendt af klassifikationsselskabet Norsk Veritas og er i stand til at foretage seismisk opmåling ved Grønland og Færøerne.

Skibet fik ombygget hele agterenden. Man fjernede det normale udstyr på agterdækket og monterede en stor hækport samt en større mængde seismisk udstyr. Der blev monteret to store tromler til opmålingskablet (streameren). Hver streamer er ca. 4.000 meter lang og indeholder ca. 10.500 hydrofoner. Endvidere er der opsat fire tromler med hver ca. 150 meter luftslanger/kabler til 28 luftkanoner, som får leveret et tryk på 120 bar 3 gange i minuttet fra 5 kompressorer. Der er yderligere indrettet diverse seismiske rum, hvor data fra streameren kan opsamles og bearbejdes. Slutteligt er opstillet to stk. 20 fods containere, der indeholder reservedele til det seismiske udstyr.

På broen er THETIS også blevet udrustet med en del ekstra navigatorisk udstyr. Der er blevet installeret en SLAR modtager (Sidelooking Airbor



ne Radar), der kan modtage data fra et af Flyvevåbnets G-III fly, som er udstyret med ovennævnte radar. Denne radar er velegnet til monitorering af issituationen. Der er også monteret udstyr til modtagelse af satellitbilleder (WEATHERTRACK).

Dette ekstra udstyr er med til at forøge skibets operabilitet, således at THETIS også kan foretage seismisk opmåling under mindre gunstige vejrforhold, her tænkes specielt på nedsat sigtbarhed.

Når opmålingsområdet er nået, og der er nogenlunde isfrit, kan streamer og luftkanoner udsættes. Farten reduceres til ca. 3 knob, og det seismiske grej køres i vandet. Under udsætning bliver der monteret styrefinner (birds) for hver ca. 250 meter. Disse birds bruges til at styre den dybde, hvori streameren skal trækkes. Normal dybde er 8 meter, men det er muligt at dykke streameren helt ned til 30 meter.

Når alt udstyr er sat, kan skibet gå ind på den ønskede opmålingslinie. Farten afpasses nu til ca. 4,5 knob og maksimum for kursændringer er 6° pr. minut under hele opmålingsfasen. Styling af skibet foregår hovedsageligt ved hjælp af selvstyrer samt ved hjælp af en speciel „Trackplotter“, der er monteret på vagtchefens pult. Her kan vagtchefen se, hvordan skibet ligger i forhold til den seismiske linie, der ønskes opmålt. Opgaven er at holde skibet så tæt til den planlagte linie som isforholdene tillader.

For hver 25 meter skibet sejler, affyres luftkanonerne samtidig, hvorefter de af undergrunden reflekterede lydbølger opfanges af hydrofonerne i det seismiske kabel. Via kablet sendes data til skibet og optages på bånd i det såkaldte recording-rum. Efter endt sæson behandles alle data i land. Det er ved hjælp af disse data muligt at danne sig et billede af undergrunden under havbunden og derved lokalisere områder med mulige olieforekomster.



THETIS har været af sted hjemmefra ca. 4 måneder hver sommer siden 1991 (undtagen i 1993, hvor issituationen ikke muliggjorde det) for at foretage seismisk opmåling. Ved afslutning af seismisk togt 1997 var der opmålt ca. 30.000 km seismiske linier ved Grønland og Færøerne.

THETIS besætning

består af 60 personer, fordelt på 12 officerer, 8 sergenter og 40 menige. I forbindelse med seismisk sejlads er sammensætningen dog ændret, da der her er en del civile personer med ombord.

De ombordværende er hovedsagelig indkvarteret i 1- eller 2-mands lukker (værelser) med eget bad og toilet. Besætningen er inddelt i flere hovedgrupper (divisioner) med hver deres virkeområde.

Taktisk division

planlægger og forestår bl.a. inspektionsvirksomheden, navigations- og kommunikationstjenesten.

Teknisk division

vedligeholder fremdrivningsmaskineri samt hjælpe- og udenomsmateriel. I tilfælde af brand, lækage eller lignende tilfælde er det ligeledes teknisk divisions opgave at sikre skibets fortsatte manøvreedygtighed og stabilitet.

Forvaltningsdivisionen

forestår al administration i forbindelse med kasse-, regnskabs- samt posttjeneste, kantine- og kostforplejningsvirksomhed, personel- samt lønrapportering.

Helikopterdivisionen

forestår alt vedrørende helikopteren og er chefens rådgiver i meteorologiske spørgsmål.

Inspektionsskibet THETIS

Velsignet dansk ubådschef

*Af kaptajnløjtnant
Jan Heine Graven Larsen*

Som en del af den Tysk-Polsk-Fransk-Danske ubådsøvelse **BALTIC PORPOISE '97** i Østersøen sidste november var kaptajnløjtnant Jan Heine Graven Larsen den danske observatør i en af de mest hemmelige ubåde i verden - en KILO-klasse ubåd.

Det hele startede engang i 1994 på admiralsniveau i Tyskland. Den daværende tyske flådechef havde besøg af sin polske ligestillede, og sent ud på natten, længe efter alle officielle pligter og samtaler var overstået, fik man den lysende idé, at Tyskland og Polen skulle lave en ubådsøvelse inden for Partnerskab for Fred samarbejdet.

Alle tilstedeværende var helt med på ideen, og de besluttede, at øvelsen skulle løbe af stablen året efter. Man var allerede langt henne på året, og den tyske flåde havde lavet deres årsprogram. Enden på dette blev, at man udskød og udskød, indtil man bestemte at udvide øvelsen til også at omfatte en dansk ubåd.

Alt var klart og man gik i gang med forberedelserne - pludselig kom der en klar henvendelse fra Frankrig. De ville også være med og ville meget gerne stille et par fregatter. Tyskerne takkede nej på alles vegne og stillede i udsigt, at "man" kunne få lov til at deltage, hvis man deltog med en ubåd. Franskmandene slog sig noget i tøjret men besindede sig alligevel og besluttede, at de ville deltage med en AUGUSTA-klasse ubåd. Selve øvelsen blev planlagt med ægte tysk grundighed ved et par planlægningskonferencer i løbet af foråret/sommeren '97 - og så var vi klar.

BALTIC PORPOISE '97

Ubåden TUMLEREN samt undertegnede var det danske kontingent ved øvelsen. Selve øvelsen var opdelt i fire faser med henholdsvis uofficielt be-



Forfatteren hjemme igen. Foto: Seniorsergent Erling Nielsen.

søg, en "workshopfase", en havfase og sluttelig en såkaldt "post exercise discussion", hvor deltagere havde lejlighed til at udveksle erfaringer og andre emner af fælles interesse vedrørende øvelsen.

Under "workshopfasen" var det min opgave som observatør "at svæve over vandene" - en meget sjælden oplevelse for en ubådsmand - og være mine polske ubådskolleger behjælpelig med spørgsmål af enhver art. Tilsyneladende havde vores polske kolleger ingen problemer hverken af praktisk eller forståelsesmæssig karakter. Set i bakspejlet var den sproglige barriere et mindre problem, idet næsten alle vore polske kolleger kunne tale et brugbart engelsk.

Der var, ud over undertegnede, yderligere 2 observatører. Min franske kollega havde været chef for den selvsamme franske ubåd, der skulle deltage, og min tyske kollega var næstkommanderende i en tysk ubåd. En pudsig detalje var, at han havde en fortid i den tidligere østtyske flåde som næstkommanderende på en PARCHIM ubådsjager. Han kendte det polske system til bunds, hvilket skulle vise at være en større hjælp for os. Denne mikstur af 4 forskellige nationaliteter i en ubåd på bunden af Østersøen gav sig udslag i mange fornøjelige timer i messen om bord på ORZEL.

Dagen oprandt, hvor vi skulle gå om bord til selve øvelsen. TUMLEREN havde medbragt egen orlogspræst, og der var ikke noget mere naturligt end

at knæle foran ham og modtage vel-signelsen inden jeg gik om bord på ORZEL. Den polske besætning, der stod oplinet kun 50 meter derfra, må have gjort store øjne.

De første par timer om bord gik med diverse briefinger om daglige rutiner, sikkerhed, præsentation af mandskabet og båden og meget andet.

Maden et kapitel for sig

Dagliglivet om bord adskiller sig ikke væsentligt fra vores egen flåde. Der "hyggesnakkes" i messen på fridonten, man forbereder sig på næste vagt/serial, læser interne instrukser/dygtiggør sig til sin tjeneste og så videre. Den eneste store forskel er maden. Morgenmad og aftensmad ligner hinanden til forveksling; tørt hårdt hvedebrød med indtørret ost og marmelade, der matcher en bedre cementblanding. Sommetider blev der tillige serveret kødpålæg. Alt var portionsanrettet og altid i rigelige mængder. Middagsmaden var et helt kapitel for sig; hver dag en ny type suppe til forret, og hovedretten var som regel en kødret for eksempel schnitzel mit alles. En dag grinede vores polske kolleger noget lumske, da vi steg ind i messen til frokostskafning - chefen fortalte skælmst, at vi skulle have "Eisbein" til middag. "Alle" polakkerne slikkede sig om munden og gned deres hænder forventningsfuldt - der blev kastet lange blikke ud i stirrids, og så blev maden båret frem. Det var en slags grisetær indkapslet i gen-

nemsigtig gelé. UHA - så gjaldt det om at holde gode miner til slet spil - specielt min franske kollega var helt ude i tovene her - men det gik da. Set i bagspejlet vil jeg sige, at konsistensen var som et koldt, kogt færøsk fårehoved - jeg har smagt det - men smagen var mere udefinerbar.

Følte sig meget velkomne

Efter denne kulinariske oplevelse til noget helt andet. Vores polske kolleger gjorde et stort job for at få os til at føle os velkomne, og de var meget villige til at besvare spørgsmål. Samtidig var deres egen spørgelyst ligeså stor, og de var meget interesserede i at vide noget om os - ubåde, NATO, løn, danske piger, politik, karrierer, mad, uddannelser, kultur, musik, „hvad koster dit ,og hvad koster dat i Danmark“ osv.

Selve øvelsen forløb fint og i overensstemmelse med øvelsesordren. Mine to observatørkolleger og jeg var i kommandorummet under samtlige serials og ligeså den polske ubådschef. Imellem de forskellige serials fik vi sneget os til lidt søvn, men det var ikke meget - det pudsige var, at chefen om bord var oppe hele tiden også i de perioder, hvor der ingen øvelsesaktivitet var! Da båden fire et halvt døgn senere forlagde mod havn, var han meget træt. Den polske måde at føre kommando på er vidt forskellig fra vores; hvor vi uddelegerer, hvad der kan uddelegeres, tenderer polakkerne til det stik modsatte. Den polske chef styrede sin båd med en fast

hånd og mikro-management. Adskillige gange hvor vi spurgte vagtchefen eller vagthavende bestikstyrmand, hvad der skulle ske næste gang, eller hvad de var i gang med nu, kendte de tilsyneladende ikke svaret og henviste til chefen. Som observatører kendte vi programmet og vidste hele tiden nøjagtig, hvad der var i gang og vidste især, at der hverken var noget hemmeligt eller fordækt undervejs. Jeg tror, at især de yngre officerer fik noget at tænke over, da vi fortalte dem om vores måde at gøre tingene på.

Uddannelsespukkel

Polen indtræder i NATO til april næste år, og især de yngre officerer er udmærket godt klar over, at der er meget langt endnu. De er meget ihærdige og prøver med "det forhåndenværende søms princip", hvilket vil bringe dem et godt stykke af vejen - men den polske flåde/forsvar står over for en massiv uddannelsespukkel samt ganske betydelige materielinvesteringer.

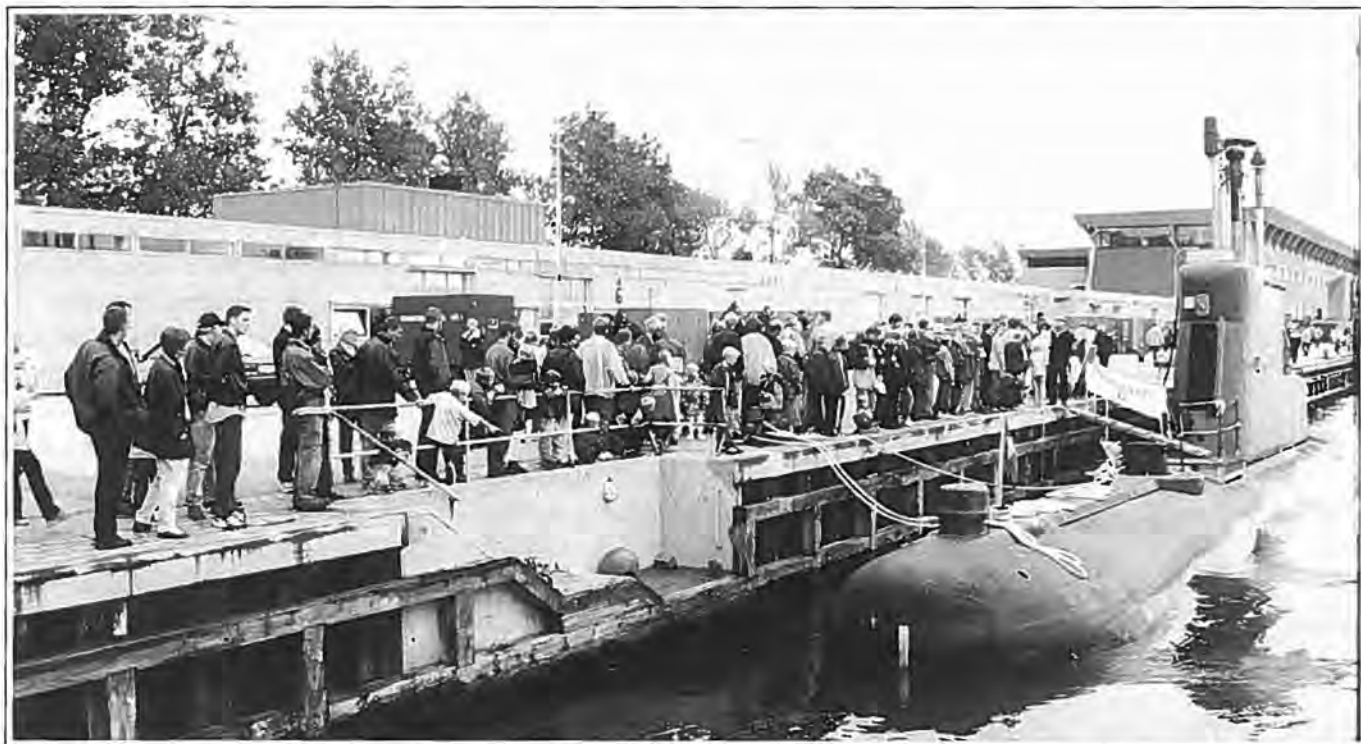
Dette var bare en brøkdel af mine indtryk fra den meget spændende og lærerige tur.

2tal Frederikshavn

Maigårdsvej 2 C, 9900 Frederikshavn, tlf. 98 43 99 88

Bang & Olufsen Center

2tal



I forbindelse med det netop overståede åbent hus arrangement bringes her chefen for flådestationen, kommandør Jes P.A. Thomsens tak:

„Velkommen tilbage til hverdagen!

modtage og underholde ca. 12.000 gæster på flådestationen.

Mange af gæsterne har efter besøget udtrykt, at det havde været en fornøjelig lørdag eftermiddag med mange gode oplevelser.

pladser i Nordjylland, hvor alle med entusiasme påtager sig en ekstra arbejdsbyrde, når søværnet planlægger og udfører et arrangement ud over den normale arbejdsrutine.

Jeg vil gerne udtrykke min store tak til alle, som har gjort det muligt at

Det er mig en stor glæde at være chef for en af de største arbejds-

WELL DONE“.

Løsning på opgaven i sidste nummer

Redaktionen har trukket lod blandt de mange rigtige løsninger, der er indkommet i forbindelse med august-opgaven. Den første flaske rødvin er vundet af kommandørkaptajn Erik Månsson, Søværnets Materielkommando, mens den sidste flaske deles mellem arbejdsmand Laurits Madsen, depotarbejder Arne Christensen og arbejdsmand Paw Nielsen, alle tre fra Skibs- og Maskinsektionen. Vi ønsker tillykke til jer alle.

- Industri-installationer
- Landbrugsinstallationer
- Bolig-installationer
- EDB-installation (Netværksløsninger)
- Tyverisikring (SKAFOR-godkendt)
- Brandalarm (DBI-godkendt)
- Overvågningsanlæg
- Telefon og omstillingsanlæg
- Døgnvagt

ELEKTRISKE ANLÆG

En sikker samarbejdspartner



MARIENDAL®
GRUPPEN

AALBORG • FREDERIKSHAVN • HJØRRING
98 12 97 00 98 42 62 11 98 90 22 66

Et dansk troværdigt forsvar



Af Peter Lykke Henriksen (C)

Hvad forstår man ved et troværdigt forsvar? Nogle mener et stærkt og omfangsrigt forsvar, som kan imødekomme enhver tænkelig trussel. Andre mener, at forsvaret skal klare opgaver af i går, og hvad der skal ske i morgen, tager vi stilling til i overmorgen. Begge dele er lige forkerte efter min mening.

Jeg mener selv, at et troværdigt forsvar er

- at være omstillingsparat til at imødegå de ændringer, der sker i omverdenen,
- at være realistisk,
- at være fremsynet,
- at politikerne ved et forlig fremlægger et klart idegrundlag og nogle overordnede mål,
- at lederne har visioner og følger en fælles strategi - et fælles mål,
- at medarbejderne har et job med anseelse og respekt i samfundet.

Det er flotte overskrifter, men hvordan får vi dem „ned til jorden“, så de kan bruges til noget. Andre politikere

(V og S) har tidligere haft indlæg i dette blad, hvor de begge arbejder helt på plan med jorden (eller som søværnet vil sige - ved havoverfladen).

Dette mener jeg, er en forkert måde at angribe tingene på. Det er ikke politikernes opgave at bestemme, om vi skal have en, to eller tre ubåde, om vi skal have to eller 100 flyvemaskiner eller om antallet af kampvogne.

Hvornår følger vi trenden i samfundet og private virksomheder? At lade de personer, som har forstand på noget træffe beslutninger på sit område. Forsvaret har nogle af landets bedste uddannelser. Både inden for ledelse, forandring, udvikling og omstilling, og blandt medarbejderne er der også et meget højt fagligt niveau.

Med hvad mener jeg så helt præcist med de „fine“ overskrifter, jeg listede op ovenover? At være omstillingsparat til at imødegå de ændringer, der sker i omverdenen betyder, at det danske forsvar skal være fleksibelt. At vi skal se forsvaret som en helhed og en samlet enhed, og ikke som „grene af et træ“. Søværnet har de sidste år bygget flex-skibe, som med kort varsel kan ændre udrustning til en aktuell (uforudsigelig) opgave. Det er flot. Jeg kan ikke lade være med at tænke på en oplevelse, jeg havde i Københavns Lufthavn, mens jeg var ung politibetjent: Et fly fra Areoflot landede med passagerer. Det var ikke et helt almindeligt fly, idet det var forberedt til bombning med udgik, lemme osv. Se, det var fleksibilitet - når der var fredstid, fløj man med passagerer, og når der blev krigstid, blev stolene smidt ud og bomber ind. Piloterne fik deres rutine, jordpersonellet fik deres vedligeholdelse, og alt blev udnyttet effektivt. Man kan formentlig ikke overføre konceptet umiddelbart, men tanken om . . .

At være realistisk betyder at være klarsynet. „Vi gør, som vi plejer - det

har vi prøvet før, og det virkede heller ikke - hvem siger, at der ikke . . .“. Alt er modstand mod forandringer. Verden ændrer sig, og det samme skal forsvaret gøre. Vi har altid haft ubåde, så det skal vi blive ved med at have - hvorfor? Vi skal måske have ubåde også i fremtiden, men til hvad? Er det for at afholde en mængde øvelser, eller for at de har en realistisk berettigelse? Ubåde kan udmærket have en berettigelse - også i en fleksibel sammenhæng med det civile. Det har vi sidst set i forbindelse med et flystyrt ud for Canada. Her blev en ubåd indsat for at søge efter den „sorte boks“. Andre kunne formentlig ikke gøre det, men kræver det en fast ubådsstyrke i beredskab „hvis nu . . .“.

At være fremsynet betyder at kunne skue ud over dagen i morgen. Hvor går kursen i verdenssamfundet henimod. Hvilke opgaver skal vi løse i morgen, til næste år og om fem år. Ingen ved det helt præcist (det kom jo også som en overraskelse, at muren faldt), men at skue frem i tiden betyder, at hvis vi planlægger at bygge et skib i dag, så er det færdigt om to år. Hvordan ser verdenen ud om to år, når skibet er klar til indsats. Disse to ting skulle gerne stemme overens.

Bøgerne er gratis og kan hentes i Unibank.

**Der findes en bank,
hvor man kan få
gratis hushjælp.**

Unibank

At politikerne ved et forlig fremlægger et klart idegrundlag og nogle overordnede mål betyder, at man fra politisk hold giver hinanden håndslag på, hvad vi vil med forsvaret. Skal det forsvare Danmark, skal det indsættes internationalt, skal det kunne løse civile opgaver - kort sagt HVAD ER FORSVARET, OG HVAD SKAL DET BRUGES TIL.

Her kan så indsættes nogle overordnede mål - langsigtede - som udtrykker, hvor vi vil hen med forsvaret og dets opgaver de næste mange år. Og så skal politikerne ellers stoppe sin indflydelse.

At lederne har visioner og følger en fælles strategi - et fælles mål - betyder, at når politikerne har sagt, hvad de vil med det danske forsvar, må lederne i forsvaret udforme nogle mål, en strategi, nogle politikker og handlingsplaner til *hvordan vi kommer derhen*. Ikke kortsigtede lappeløsninger men planer som omhandler hele forsvaret i en fremtidig ønskværdig tilstand.

En organisation er et monument over tidligere chefers forhandling. Dette er ikke visionært.

At medarbejderne har et job med anseelse og respekt i samfundet betyder, at hvis forsvaret får mulighed for - og magter opgaven - at kunne omstille sig i trit med samfundet, så har den enkelte medarbejder også et respektabelt job med anseelse. Det er ikke et job, der foregår bag tykke mure med „røvere og soldater“ og bruger en mængde energi på luftkasteller. Medarbejderen er ansat i en virksomhed, der som en integreret del af det øvrige samfund, løser opgaver i helheder og ikke kun som en enhed. Som dagen i dag er, lyder det ofte „Sidst Danmark var i krig - det var i 1864 - der tabte vi også ...“ det er ikke motiverende.

Dette var mine overordnede betragtninger om det danske forsvar i fremtiden. Hvis jeg selv skal være bare lidt fremsynet fastholder jeg, at Flådesta-

tion Frederikshavn skal forblive, hvor den er. Dette ud fra en overordnet betragtning omkring arbejdspladser i Vendsyssel, strategisk beliggenhed mv., men nu er jeg ved at bide mig selv i halen. Er jeg ikke ved at blande mig i de militære chefers beslutningsmulighed set ud fra et totalforsvar?

Skal jeg som politiker bestemme hvor, hvordan og hvor mange enheder, der skal placeres rundt omkring i landet? Har jeg kompetence til at træffe beslutning ud fra en politisk synsvinkel og ikke ud fra et troværdigt forsvar - en militær strategisk vurdering?

Faren ligger i, at topcheferne sætter sig til et forhandlingsbord, og hver især ønsker mest muligt til egen fordel - til egne værn - og dermed opbygger en organisation ud fra forhandling og ikke ud fra en helhedsbetragtning. Hvem af de tre værn vil afgive ressourcer til andre ud fra en logisk, fremsynet helhed?

Ting tager tid. Der skal finde et kulturskifte sted, før ovennævnte bliver realistisk, men lad os allerede nu begynde at arbejde hen mod **et dansk troværdigt forsvar**.

Kunsten at rejse behageligt...

Tlf. 96 200 200

Stena Line

- vejen til Norge og Sverige

Stort kørekort?

Kontakt GRØNs KØRESKOLE og få et uforbindende tilbud. Alle former for kørekort udstedes:

- ♦ LASTBIL
- ♦ ANHÆNGER
- ♦ BUS
- ♦ ERHVERV
- ♦ HVIDT KVALIFIKATIONSBEVIS
- ♦ BLÅT KVALIFIKATIONSBEVIS
- ♦ MOTORCYKEL

Undervisningen foregår på et af Nordjyllands mest moderne køretekniske anlæg, hvor det også vil være muligt at få trænet dine reaktionsevner på glatførebane.

Teori- og kørselsundervisning når DU har tid!



Jørn Grøn • Wenbovej 3 • 9300 Sæby • ☎ 9846 7888 • Biltlf. 3027 2273

Personelnyt

Tilgang

17. juli

Løjtnant Jannik Bertelsen tilgaaet Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Løjtnant Michael G. Haas tilgaaet Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

23. juli

Seniorsergent Bjarne J.D. Petersen tilgaaet Vagt- og Inspektionssektionen.

25. juli

Marineoverkonstabel Lars Ulrik Eiset-Andersen, Infirmeriet, tilgaaet 3. Eskadre.

Marineoverkonstabel Nils Jakobsen, Infirmeriet, tilgaaet 1. Eskadre.

3. august

Premierløjtnant Peter Gottlieb tilgaaet Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Oversergent Lotte Bak tilgaaet Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

17. august

EU-elev Kim R. Jokumsen ansat ved Skibs- og Maskinsektionen til uddannelse som skibsmontør.

EU-elev Jan O. Rasmussen ansat ved Skibs- og Maskinsektionen til uddannelse som skibsmontør.

1. september

Reservelæge af 2. grad Birthe J. Haugegaard tilgaaet Infirmeriet.

5. september

Marineoverkonstabel Mads K. Damsgaard, 5. Eskadre, tilgaaet Hoveddepot Dråby.

Afgang

20. juli

Seniorsergent Søren Henning Jensen afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

31. juli

Arbejdsmand Jørn G. Andersen afgaaet fra Lagersektionen med pension.

Arbejdsmand Arne J. Sørensen afgaaet fra Skibs- og Maskinsektionen med pension.

Værkstedsarbejder Peter H. Sørensen afgaaet fra Skibs- og Maskinsektionen med pension.

Elektronikmekaniker Palle L. Nysted afgaaet fra Elektronik- og Elektrosektionen.

1. august

Kaptajn løjtnant Steen Frølund afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

6. august

EU-elev Peter H. Jørgensen afgaaet fra Skibs- og Maskinsektionen som uddannet skibsmontør.

EU-elev Bonny B. Nielsen afgaaet fra Skibs- og Maskinsektionen som uddannet skibsmontør.

EU-elev Thomas U. Nielsen afgaaet fra Skibs- og Maskinsektionen som uddannet skibsmontør.

11. august

Arbejdsmand Henning N. Pedersen, Skibs- og Maskinsektionen, afgaaet ved døden.

14. august

Kaptajn løjtnant Claus H. Christensen afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

31. august

Premierløjtnant Rasmus S. Pedersen afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Løjtnant Michael K. Rømer afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Løjtnant Christian Klynge afgaaet fra Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole.

Arbejdsmand Susanne Stubben, afbrudt tjenestefrihed uden løn og afgaaet fra Lagersektionen.

Maskinarbejder Bruno Jepsen afgaaet fra Våbenteknisk Sektion med pension.

EU-elev Allan P. Andersen afgaaet fra Elektronik- og Elektrosektionen som uddannet elektronikmekaniker.

EU-elev Richard B. Carlsen afgaaet fra Elektronik- og Elektrosektionen som uddannet elektromekaniker.

EU-elev Jonas U. Olsen afgaaet fra Elektronik- og Elektrosektionen som uddannet elektronikmekaniker.

30. september

Reservetandlæge af 2. grad Izabella Vest Hansen, Infirmeriet, afgaaet.

Marineoverkonstabel Lars F. Møller, Flådestation Frederikshavn, hjemsendt.

1. oktober

Seniorsergent Karl-Erik Nielsen, Hoveddepot Dråby, afgaaet.

Andet

1. august

Marinekonstabel Thyge V. Olsen, Militærpolitielementet, udnævnt til marineoverkonstabel.

1. september

Rengøringsassistent Anna Møller, Etablisementssektionen, 25 års jubilæum.

18. september

Mekaniker Mogens S. Larsen, Etablisementssektionen, 40 års jubilæum.

2. oktober

Mekaniker Tage Povlsen, Hoveddepot Grelshede, 40 års jubilæum.

13. oktober

Mekaniker Willy Kristiansen, Driftssektionen, 25 års jubilæum.

17. oktober

Mekaniker Ingo B. Pedersen, Hoveddepot Grelshede, 25 års jubilæum.

Gør det nemt
for Dem selv

Forsikringer, pension,
lån og realkredit
i Den Danske Bank



DEN DANSKE BANK



Peters
Kontorservice
Reparation af
kontormaskiner

Assensgade 10 • 9900 Frh.
☎ 9842 7271 • biltlf. 3099 2271

Redaktionskomité

Ansvarshavende redaktør
Orlogskaptajn Knud Thomsen
Tlf. 9922 2775

Flådestation Frederikshavn
Ledende redaktør
Seniorsergent Erling Nielsen
Tlf. 9922 2040

Layout
Assistent Laila Pilgaard
Tlf. 9922 2081 • fax 9922 2105

Repræsentant for civile
Maskinarbejder Carsten Mathiasen
Tlf. 9922 2639

1. Eskadre
Seniorsergent Jack M. Plum
Tlf. 9922 2467

3. Eskadre
Oversergent Claus Rendeman
Tlf. 9922 2261

5. Eskadre
Oversergent Lars Dalsgaard
Tlf. 9922 2403

Søværnets Teknikskole, Havarikursus
Oversergent Søren B. Olesen
Tlf. 9848 9655, lokal 221

**Søværnets Sergent- og
Reserveofficersskole**
Seniorsergent Hannibal Nielsen
Tlf. 9922 2914

**Søværnets Taktik- og Våbenskole,
Kampinformationskursus**
Seniorsergent Jens Munk Nielsen
Tlf. 9922 3030

Kattegats Marinedistrikt
Marinespecialist Bjarne Krogh-Pedersen
Tlf. 9922 2982

Redaktionsadresse
Kontakt- og Velfærdselementet
Flådestation Frederikshavn
Postboks 711, 9900 Frederikshavn

Tryk
pk-reklame & tryk ApS
Knivholtvej 2C, 9900 Frederikshavn
Tlf. 9842 7899

Hverdagens helte

Søværnet udfører sammen med Flyvevåbnet fiskeriinspektion og hævder suveræniteten i Færøske og Grønlandske farvande. For søværnets vedkommende løses opgaven af enheder fra 1. Eskadre, der omfatter store inspektionsskibe med helikopter og mindre inspektionsskuttere. Inspektionsskibene er i dag af god standard og meget velegnede til løsning af opgaven, de fire inspektionsskibe af THETIS-klassen er nye. BESKYTTEREN må betegnes som et lidt ældre skib. Inspektionsskutterne er i god stand men er også ældre.

Opgaven er meget omfattende - og udføres uden den store mediebevågenhed, der er ikke altid den sensationelle historie i hverdagens slid. I 1997 udførte enhederne i 1. Eskadre 268 inspektionsopgaver samt 62 redningsaktioner og patientevakueringer ved Grønland og Færøerne. Inspektionsskibet THETIS udførte i 1997 olieeftersøgning for KANUMAS i knapt 100 dage. KANUNUS er det Grønlandske olieselskab, der ejes Hjemmestyret og den danske stat. Desuden deltog inspektionsskibet HVIDBJØRNEN i flere nationale og internationale øvelser herunder flere Partnerskab for Fred øvelser. Denne deltagelse var indledningen til funktionen som kommando- og støtteskib i begyndelsen af 1998.

For at optimere anvendelsen af inspektionsskibene foretager eskadren i dag besætningsskift ved Grønland og Færøerne. Besætningsskiftene udføres med cirka 10 ugers interval. På

den måde spares forlægning til og fra Danmark, og skibene kan operere i de nordlige farvande i omkring 9 måneder ad gangen. For besætningen medfører det, at både deres tjeneste og frihedsafvikling bliver mere kontinuerlig, en fordel for såvel personellet som deres familier. Forholdene minder lidt om det civile rederier anvender. Inspektionsskutterne ved Grønland har allerede i mange år benyttet fremgangsmåden.

Fiskeriinspektionen udføres i dag integreret i løsning af forsvaret opgaver overvågning og suverænitets-hævdelse. Opgaver som en fri og uafhængig nation ikke kan nedprioritere for at opnå en kortsigtet og tvivlsom besparelse. Fra 1953 har alle dele af det danske rige været ligeberettigede deltagere i et gensidigt forpligtende rigsfællesskab. Som følge heraf vil forsvarets aktiviteter være præget af, at det fortsat skal overvåge farvandet og luftrummet omkring også Grønland og Færøerne, herunder hævde suveræniteten på søterritoriet og i luftrummet.

Det Grønlandske hjemmestyre udtrykker tilfredshed med udførelsen af fiskeriinspektionen og de øvrige af forsvarets aktiviteter ved Grønland. Som reaktion på danske politikeres besparelsesiver har Landsstyreformanden sagt, at når opgaven er løst, må vi drøfte fordelingen af udgifterne imellem Danmark og Grønland. Om tilbuddet fremsættes med tomme lommer, har jeg ikke efterprøvet. Derimod er det sikkert, at rigets yderste dele ligesom de marginaliserede områder i det sydlige Danmark ikke giver overskud i statskassen.

JM

KRUDTTÅRNET udgives 6 gange årligt - i februar, april, juni, august, oktober og december måned med et oplag på 1300 eksemplarer. Indlæg til bladet skal være redaktionen i hænde senest 4 uger før udgivelsen.

Næste blad udkommer december 1998

Eftertryk tilladt med kildeangivelse.

