



Krudttårnet

Søværnet i Frederikshavn

Maj 2002

Nr. 2

7. årgang



Indholdsfortegnelse

Chefen for 3. Eskadre byder officerer og besætninger i skibene i Division 33 velkommen til Frederikshavn - læs midtersiderne.



Der var rekordbesøg, da flådestationen 30. april inviterede til åbent hus for sine pensionister - læs side 14.

Læs på siderne 18 - 19 om nogle af de spændende oplevelser, Krudttårnets redaktør Erling Nielsen fik under sin afspadsering i palmernes skygge.



INDHOLD

Nr. 2 • 2002

3 Nye stationsfartøjer

4 STRONGE RESOLVE 2002

9 Status på arbejdsmiljøområdet

9 Flådestationens 40 års jubilæum

10 Søværnets Havaritjeneste i 50 år - skibes og besætningers sikkerhed bliver stadig videreudviklet

12 Velkomst til Division 33 - hovedparten af 3. Eskadres personel er nu samlet i Frederikshavn

14 Pensionistdag satte ny rekord

15 Stabsledelsen - personel og opgaver

16 Øvelse SORBET ROYAL 2002

17 Standerhejsning

18 Afspadsering i palmernes skygge

20 Idrætsforeningen får egen motorbåd

21 En strøtanke

22 Personelnyt

* FORSIDE

* BAGSIDE

Forside: Division 33 indflytning. Foto: Peter Broen, Nordjyske Stiftstidende.

Bagside: Foto taget af Fototjenesten, Flyvestation Aalborg under øvelse SORBET ROYAL.



Det første af to nye stationsfartøjer er efterhånden begyndt at ligne en rigtig slæbebåd.

Nye stationsfartøjer

*Af overmekaniker af 1. grad
Finn Reetz*

Bygningen af de to nye stationsfartøjer til søværnet er nu så langt fremme, at den første nybygning nr. 98 fra Hvide Sande Skibs- og Bådbyggeri er begyndt at ligne en rigtig slæbebåd. Skroget er samlet, hoved-

og hjælpemotorer er ved at blive klar-
gjort for ilægning.

Dækshus - det vil sige salon, lukaf og toilet - er meget langt fremme. Kiste-
bænk i ædel træsort og hjørnesofa i mørkt læder er ved at blive opsat. Køjer og skabe i lukaf er færdige, toilet og bad er næsten færdigt. I styrehuset er opsætning af instru-

ment- og betjeningspult påbegyndt. Vindueskarmer i mahogni er færdige. Fartøjerne bliver monteret med trådløs hydraulikkran og en stor brandkanon, der kan sprøjte mere end 65 m³.

Nybygning 98 bliver leveret i uge 36.

Fartøjets data:

Længde 16 m, bredde 6,5 m, dybdegang 3,1 m, displacement ca. 70 t.

Frederikshavn
Maigårdscentret, Tlf.: 98 43 99 88
www.2tal.dk/frederikshavn

2tal



Søværnets terminalhold i Polen - tv. Kurt og th. undertegnede.

STRONGE RESOLVE 2002

I forbindelse med øvelse STRONGE RESOLVE deltog Kattegats Marinedistrikt og Marinedistriktselement Korsør med terminalhold i både Danmark, Polen og Norge.

Et søværns terminalhold består typisk af en officer med rådighedskontrakt samt to eller tre MP'ere ligeledes med rådighedskontrakt. Et søværns terminalhold har kort fortalt til opgave at laste og losse materiel og køretøjer i skibe, der er chartret til at løse en given transportopgave for forsvaret. Terminalholdene arbejder herunder tæt sammen med skibets besætning og selvfølgelig med terminalhold fra hæren, der enten modtager eller leverer køretøjer og materiel.

Som sagt stillede Kattegats Marinedistrikt og Marinedistriktselement Korsør med rådighedspersonel til løsning af terminalopgaver i Kalundborg, Fredericia, Korsør, Stettin i Polen og Trondheim i Norge.

Marinespecialist Bo Tørslev Jensen fortæller her om sine oplevelser med søværnets terminalhold under øvelsen:

Terminaltjeneste i Stettin

Jeg skulle med kaptajnløjtnant Kurt Mathiesen til Stettin i Polen. Kurt havde i forvejen international erfaring med søværts terminaltjeneste, da han et par gange havde været udstationeret bl.a. i Grækenland og Afrika. Vi skulle være under operativ ledelse af 12. Host Nation and Rear Support Bataljon (12. HNRsbn), hvilket betød, at vi skulle have et tæt samarbejde med terminalholdene herfra, og da disse bestod af gamle erfarne "rødder", som vi kendte fra national terminaltjeneste og nye folk med gå-på-mod, kunne det kun gå godt.

Kurt og jeg startede vores tur onsdag den 20. februar 2002 med tog til Korsør, hvor vi overnattede, og var næste dag klar til at pakke bilen med det grej, vi skulle have med på turen. Herefter forskød vi til Vordingborg Kaserne,

hvor 12. HNRsbn havde til huse. Vi blev vel modtaget og briefet op med planen for turen.

Om morgenen den 22. februar gjorde vi klar til at rulle. Vi skulle køre i en kolonne på 13 køretøjer, der skulle med færgen fra Gedser til Rostock, og derfra på landevej med tvungen marchvej omkring Berlin, derefter Nordøst mod Pommeln grænseovergang, en for os uforståelig omvej på flere timer.

Vi nåede grænseovergangen ca. ved midnat, hvor polsk militærpoliti var klar til at eskortere os de sidste ca. 20 km til Stettin. Det tog dog omkring en time, før papirerne var ordnet med de polske toldere. Kolonnen blev eskorteret med fuld udrykning helt ind til Hotel Arkona, hvor vi skulle bo - hvilken service!

Nu går det løs

Selve operationerne "på" Stettin havn, forløb ganske godt, enkelte af de charrede skibe havde problemer med deres ramper og trim, hvilket forsinkede losningen nogen tid, hvorimod samarbejdet mellem 12.HNRsbn's ledelse, hærens terminalhold og søværnets terminalhold forløb særdeles tilfredsstillende, med god planlægning og hurtig indarbejdede procedurer for hvem gør hvad, hvornår, og en god styring og briefing af de soldater, der ankom med passagerskibe, så ingen var i tvivl om, hvad de skulle foretage sig.



Jakob Haugaard, der havde underholdt soldaterne på KOS under alle tre sejlads, blev mønstret af hæren og søværnet.

Arbejdsdagene var indimellem lange, 21 timer, så megen nattesøvn måtte springes over. At være turist i Polen blev der ikke rigtig tid til, men det var en rigtig god oplevelse.

Lange arbejdsdage

En arbejdsdag kunne se ud som følger:

Kl. 2200 briefing om ankomster og tidspunkter for det næste døgn, derefter var der detailbriefing om opgavefordeling, til losserampe på havnen, opmarchområde og kolonneafsendelsesområde. Ved midnatstid ankom vi til havneområdet og lavede en kontaktrunde til implicerede parter og check af marchveje fra rampe til opmarchområde, og derfra til afsendelsesområde.

En time senere ankom King of Scandinavia med personel til ombordvæ-

rende køretøjer og til næste skib Tor Maximas køretøjer. King of Scandinavia var langs kaj og klar til at losse i løbet af en halv time. De polske toldere frigav ret hurtigt personel og køretøjer, så losning af køretøjer kunne starte. Samtidig blev chaufførerne til næste skib briefet om forløbet af Tor Maximas losning. Losning af King of Scandinavia gik langsomt, fordi bovrampen ikke var i orden.

Kl. 0300 var færgen imidlertid losset og kunne sejle tilbage til Kalundborg for at afhente næste portion. Tor Maxima ankom umiddelbar efter men stødte på grund 100 meter fra rampen, og inden skibet kom fri af grunden og langs kaj, gik der nogle timer. Igen skulle de polske toldere frigive køretøjerne, og de i forvejen ventende chauffører sendtes om bord.

Kl. 0620 startede losningen, men blev

standset igen af loadmasteren om bord, da der var problemer med ballastpumper til skibets trim. Efter ca. 25 minutter kom losningen i gang i meget reduceret udgave, og yderligere et kvarter senere var problemet tilsyneladende løst, og losningen kørtes op på maksimum. Pludselig standsede losningen fra underlasten og kunne ikke fortsætte, grundet nedbrud på en lastbil. Vagthavende bjærgningsvogn sendtes ind på skibet, og i løbet af meget kort tid var den havarerende lastbil trukket ud, og losning fra underlasten kunne fortsættes.

Kl. 1000 var losningen slut, og Tor Maxima afgik til Kalundborg og afhentede næste last.

Sideløbende med alt dette blev køretøjerne opmarcheret, formeret til kolonner og afsendt løbende, med udrykningseskorte fra polsk politi og mili-



Lastning af M/S Belard i Surnadal, Norge.

tærpoliti til selve øvelsesområdet.

Kl. 1000 - 1200 løbende skafning og soignering af materiel, chauffører til M/S Aurora ankom med bus, blev briefet og sat i venteposition. En time senere ankom M/S Aurora med køretøjer fra Fredericia, og var hurtigt langs kaj. De polske toldere frigav køretøjerne i løbet af 10 minutter, og chaufførerne sendtes om bord. To timer senere var losningen slut, og Aurora lagde fra kaj. De sidste kolonner sendtes af sted. Derefter skafning på Hotel Arkona. Kl. 1815 debriefing af forløbet. Kl. 1900 på køjen efter en lang dag, næste briefing var først kl. 0300, hvorefter King of Scandinavia og Tor Maxima ankom igen med endnu en fuld last.



M/S Aurora klapper kajen på Stettin havn i Polen.

Efter fem døgn, nogenlunde som ovennævnte forløb, lærte storebror hæren, at man opererer ”på” en havn og ikke ”i” en havn, samt at man ikke ”lægger” et skib, men ”laster” og ”losser” det. Hvis nogen glemte dette og påstod, at de opererede ”i” havnen, var Kurt altid på pletten og konstaterede tørt: „Så bliver I våde“.

Hjem igen for en kort bemærkning

Efter ni dage, der gik ufattelig hurtigt, var min deltagelse forbi - jeg fik pakket og sagt farvel til både gamle og nye bekendtskaber. Sammen med hærens terminalhold forskød jeg hjem til Danmark, hvor familien ventede spændt på fortællinger fra ”den store

verden”, og dermed tilbage til det civile arbejde og dagligdagen, i hvert fald for en stund.

Terminaltjenesten i Norge

Denne stund var nærmere betegnet tolv dage, hvorefter jeg skulle på den igen. Mens jeg havde været i Polen, havde der kørt tilsvarende terminaloperationer i Kalundborg, Fredericia og Trondheim (Norge), og nu skulle jeg med min kollega Knud og premierløjtnant Mark Jepsen til Norge for at sende de danske styrker hjem. Knud var vores guide, da han havde været sammen med premierløjtnant

Peter Ulriksen og min kollega Teis Holmfjord under deployeringen til Norge.

I samme åndedrag havde kollegaerne Brian Oldhøj og Bo B. Jensen sørget for Fredericias andel i denne store øvelse, og Allan Jensen for Kalundborg.

Vi skulle flyve fra Kastrup lufthavn onsdag den 13. marts kl. 1500, og jeg glædede mig til at flyve med SAS i jetfly til Trondheim - hvilken nedtur - vi blev ganske enkelt sat af ved en gammel tomotorers propelmaskine med hønsepinde, og vi havde endda billetter til businessclass!

Turen blev derefter - reduceret mulighed for samtale, grundet kabinestøj. Vi skulle mellemlande i Oslo og håbede på, at vi skulle fortsætte til Trondheim med jetfly, men nej, vi skiftede blot til et andet fly af samme slags. Flyselskabet, der var forbundet med SAS, havde dog forudset evt. ulemper ved deres maskiner, og som compensation var stewarden utrolig frisk og snakkesalig, selvom han havde nok at se til. Slutteligt havde man sat en kvindelig kaptajn til at flyve for os, og hun havde stil, charme og et godt udseende, hvilket hjalp lidt - og hun fløj godt.



Trondheim

I lufthavnen Varnæs ved Trondheim blev vi hentet af to "flyvere", der havde lånt vores bil, i mellemprioriteten hvor vi var hjemme og passe vores civile arbejde. Hans og Jens, som de hed, inviterede os ud på deres hotel, hvor resten af besætningerne, til en af søværnets Lynx og flyvevåbnets Sikorsky, var installeret. Vi blev og sludrede nogen timer, hvorefter vi kørte til Trondheim og gik på køjen.

Næste dag blev brugt til kontaktbesøg hos civile og militære myndigheder i området, hvor vi lagde telefonnumre, i så fald vi kunne være dem behjælpelige med noget.

Samme dag fik vi tilbud om luftrejsse af området fra vore gode venner i flyvevåbnet. Det tilbud kunne vi ikke sige nej til.

Jeg havde ikke tidligere fløjet med Sikorsky S61, så den oplevelse blev jeg også rigere. Piloterne gav os en førsteklases flyvetur, og den øvrige besætning fik gode forklaringer på alle de spørgsmål, der måtte være, især "Flir'en" havde vores store interesse, da vi under feltmæssige opgaver også arbejder med termisk udstyr (for de som ikke kender til termisk udstyr, er det populært sagt et varmefølsomt kamera, der viser et billede i temperaturforskelle, så man kan se både nat og dag, f.eks. varme ansigter eller kroppe på en kold havoverflade). Efter luftrejsen tog vi til hotellet i Trondheim og fik lidt tid til at lege turist.

Man skal have en plan

Fredag var dagen, hvor vi skulle laste skibet med danske enheder. Vi stod tidligt op, da vi havde 120 km foran os, til Surnadal, hvor lastningen skulle foregå. Vejen derned er for det første snoet og trang, og for det andet krydret med hastighedsbegrænsninger ned til 40km/t. Vi ankom i god tid og nåede da også kontaktrunden, hvorefter vi blev kontaktet af ledelsen fra den "lette opklaringseskadron", her stødte vi ind i den (heldigvis snart udfasede) holdning om, at søværnets terminalholds tilstedeværelse ikke var nødvendig, da man var vant til at klare

sig selv. Den plan, opklaringseskadronen havde lavet, kunne vi, med vores mangeårige erfaring, hurtigt se bar præg af manglende styring, og derfor ville personellet sandsynligvis gå i "drift" på rampeområdet, sammen med en tæt kø af køretøjer, hvilket ville forhindre en bjærgning af nedbrudte køretøjer på selve rampen, og operationen ville gå helt i stå. Samtidig ville det kompromittere både person- og færdselssikkerheden.

Planen blev heller ikke sat i værk, da Mark og Knud venligt, men bestemt, satte vores plan i værk - denne blev yderligere forstærket, da fem mand fra hærens militærpoliti under ledelse af premierløjtnant B. Olsen mødte frem og ganske enkelt udviste fremtidsvisionær opgavefokus ved at tilbyde deres tjeneste til os så klart, at det næsten stod skrevet på himlen "vi er ikke hær og søværn med skarpe faggrænser, men Det Danske Forsvar, der løfter en opgave"!

Ren rutine

Så kom der rigtig gang i tingene. Køretøjerne blev opmarcheret på havnen, opad rampeområdet, delt op i små og store, med og uden trailer. Mark, der var inde på skibet sammen med Loadmasteren, gav løbende grønt lys via radio til Knud og jeg om at sende flere køretøjer om bord. Hærens militærpoliti sørgede for, at det personel fra køretøjerne, der ikke skulle med skibet hjem, fik deres oppakning stuvet ind i de ventende busser og herefter blev væk fra selve rampeområdet.

Hele operationen kunne være gjort på 40 minutter men tog en time, da én af dråberne var forsinket et kvarter.

Skibet lukkede sin hækrampe og forlod kajen, så der blev plads til de øvrige Nato-nationers skibe. Det skal i den sammenhæng nævnes, at hvis dette havde været en skarp situation, ville skibschefen sandsynligvis være paranoid, i al den tid han ligger ved kaj for at laste eller losse militært isenkram, da han er utrolig sårbar i en havn, og derfor helst vil have en sådan operation udført hurtigst muligt.

En lang tur hjem

Efter løsning af denne opgave forskød vi tilbage til Trondheim. Om aftenen aftalte vi næste dags forskydning hjemad - Mark skulle med fly ved middagstid, Knud og jeg skulle derimod køre fra Trondheim til Oslo (525 km ad samme type veje, som fra Trondheim til Surnadal).

Lørdag formiddag sagde vi farvel og tak for denne gang til Mark og begyndte vores forskydning over fjeldene mod Oslo.

Da vi kørte op over Dovrefjeldet, var jeg mildest talt stum af betagelse - så smuk en natur havde jeg aldrig set før, her var *ægte* bjerge, og ikke som derhjemme, hvor Himmelbjerget og Ejder Bavnehøj er store ting. Nej, mere end tusind meter over vandoverfladen, med det ene bjerg efter det andet dækket af sne, var pludselig en realitet.

Kunsten at rejse behageligt...

Oslo

Göteborg

Värberg

Frederikshavn

Genua

Bestil på internet
www.stenaline.dk

Stena Line

- vejen til Norge og Sverige

Tlf. 96 200 200



Feltkost på Dovrefjeldet - Knud tv. og undertegnede th.

Vi fandt en rasteplass i ingenmandsland, hvor vi fandt vores kokekar frem og tilberedte en gang paprikagryde med kartoffelmos og som tilbehør en varm kop kakao, derefter en god sludder over en smøg.

Vi ankom til Oslo midt på aftenen, jeg var utrolig træt, og kunne lige dele to øl med Knud, inden sengen kastede sig på ryggen af mig. Næste dag skulle vi med færgen til Frederikshavn, men inden da besøgte vi Akershus slot, hvor jeg, fra en øvelse i Oslo år 1986, vidste, at der lå en Militærpolitistation. Efter at have præsenteret os blev vi hjertelig modtaget og budt på kaffe og en rundvisning. Efter en afsluttende sludder kørte vi til færgen.

Næste morgen var færgen i Frederikshavn, og vort mål her var Kattegats Marinedistrikt, hvor vi aflagde midlertidig rapport, og forskød videre til Fredericia. Her skulle vi losse M/S Aurora, der kom fra Stettin i Polen, dette skulle foregå i samarbejde med 12. HNRsbn's terminalhold. Premierløjtnant Peter Ulriksen, Teis, Knud og jeg skulle løfte den søværtsdel, så der blev afholdt et lille planmøde med 12.HNRsbn. Skibet ankom kl. 2400, og efter losningen gik vi på køjen og sov til næste formiddag, hvorefter tu-

ren gik hjemad til familien og det civile arbejde.

Gode og lærerige oplevelser

Denne del af øvelsen har været utroligt lærerig og spændende. Selvom selve opgaverne ikke er meget anderledes end National terminaltjeneste, er det en anderledes oplevelse at skulle arbejde med udenlandske myndigheder på fremmed jord med de forskelle, der er forbundet hermed, og det er i sig selv en udfordring. Man skal være professionel i forhold til f.eks. andre nationer på stedet.

Jeg er sikker på, at når jeg siger "Vi er klar næste gang", så taler jeg ikke kun på egne vegne, men også på de kollegaer, der har haft berøring med denne øvelse i en eller anden sammenhæng.

Sideløbende har vi i Marinedistriktets Sømilitære Udrykningsgrupper andre opgaver, hvor løsning af disse måske kunne have interesse i forbindelse med international tjeneste.

Sluttelig en stor tak til kollegaer, 12. HNRsbn, DFDS og implicerede militære og civile myndigheder for godt og professionelt samarbejde.

Det er da hos ... man køber

A
2

KOPIMASKINER

TELEFAX

KONTORMØBLER

REGNE- OG SKRIVEMASKINER

KASSEAPPARATER

EDB UDSTYR OG TILBEHØR

KONTORARTIKLER

– til de rigtige priser

A
2

KONTORCENTER A/S

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

Status på arbejdsmiljøområdet

Af Verner Frydkjær
daglig leder af arbejdssikkerhed

Som det forhåbentlig er de fleste bekendt, foretog arbejdstilsynets militærinspektion et tilpasset tilsyn på flådestationen i november måned 2001. Resultatet heraf var flot. Vi blev kategoriseret som en niveau 1 virksomhed, hvilket betyder, at vi fremover har kompetence til at udføre egenkontrol af arbejdsmiljøet, selvfølgelig stadig i god dialog med arbejdstilsynet.

Vi skal imidlertid ikke hvile på laurbærrene. Arbejdsmiljøet skal også fremover være i en god og dynamisk udvikling. Den stadige forbedring af arbejdsmiljøet har høj prioritet og betydning.

Lad mig her citere resultat- og udviklingsmålsætningen for Søværnets Materielkommandos myndighedsområde:

- Der i årets løb optræder færre påbud, strakspåbud, forbud eller retslig tiltale fra Arbejdstilsynet end i 2001.
- Sikkerhedsorganisationen i myndigheden er velfungerende.
- Der i myndigheden findes en ajourført arbejdspladsvurdering, og at der bliver fulgt op på denne.
- Samtlige bygnings- og etablissemensmæssige arbejdsmiljøforhold er bragt i orden.
- Antallet af skadesanmeldelser halveres i forhold til 2001.

En af hjørnestenene er de netop gennemførte arbejdspladsvurderinger. Resultaterne heraf er for første gang samlet i et fælles edb-system kaldet IPL (Identificering Prioritering, Løsning). Vi har med dette system fået et godt værktøj til sortering og syste-

atisering af de mange forskellige oplysninger om arbejdsmiljøet hos de 700 ansatte. Den efterfølgende sagsbehandling med henblik på at kategorisere, prioritere, prisfastsætte m.m. bliver herved hurtigere og lettere. Sidst men meget væsentligt, resultatet bliver overskueligt.

Vi ved alle, at de økonomiske ressourcer ikke er uanede. Det betyder, at ikke alle opgaver løses med det samme, men indgår i en prioriteret og synlig handlingsplan dækkende en årække.

Arbejdsmiljøorganisationen kan og skal ikke selvstændigt løse alle disse opgaver. Det skal ske i et nært og godt samarbejde med linieorganisationen, bygningstjenesten, etablissemens-tjenesten, bedriftssundhedstjenesten m.fl. og frem for alt hver enkelt medarbejder.

Flådestationen har 40 års jubilæum den 2. oktober 2002

Det er da noget at fejre - ja, så sandelig. Det vil vi også gøre. Spørgsmålet er blot

hvordan?

De fleste ved, at der lige er foretaget en slags forbrugerundersøgelse, da alle flådestationens ansatte og pensionister/efterlønnere er blevet bedt om en forhåndstilkendegivelse af interessen for at deltage i arrangementet. Tilkendegivelserne vil give de arrangerende et fingerpeg om festens størrelse - 500 eller 1.200 deltagere.

Efter en beskæring i "festbudgettet" er det tanken, at jubilæumsarrangementet vil blive afholdt "inden for hegnet".

Det eneste sted, der kan rumme så mange mennesker, som der her forhåbentlig bliver tale om, er den nye containerhal.

Sedler i forbindelse med forhåndstilkendegivelse af interesse for en jubilæumsfest som angivet i det udsendte oplæg er nu modtaget på flådestationens sekretariat, og her er tilmeldingen (læs: interessen) opgjort til:

376 tilmeldinger, inklusiv 69 pensionister/efterlønnere. Dette efterlader os med 307 tilmeldinger, hvilket er ca. 150 interesserede ansatte. Det svarer til ca. 25 % af arbejdsstyrken.

Den udviste interesse sammenholdt med de midler, der skal til for at gennemføre den skitserede fest, står i klar

modsætningsforhold. Der er derfor indstillet til chefen for flådestationen, at 40 års jubilæet fejres på en anden vis, end der først var lagt op til.

Således er det nu besluttet, at jubilæet fejres med en stor reception i containerhallen, Christiania, med deltagelse af flådestationens samarbejdspartnere fra by og land, tidligere ansatte og alle nuværende ansatte, der meddeles fri til at kunne deltage.

Dette kan tages som et fingerpeg om den retning, vi bevæger os i. Invitation og endeligt program vil blive offentliggjort i september.

På "de der har den's" vegne
Hans Villadsen

Søværnets Havaritjeneste i 50 år

Det har altid været helt naturligt for søfolk at forsøge at redde skib og besætning, hvis skibets sikkerhed var truet. Brandslukning, lækstopning, brug af øse og pumper har været aktuelt, lige så længe mennesker har faret på havet. Bekæmpelse af skader i skibe er således på ingen måde noget nyt, og skibenes og besætningernes sikkerhed er til stadighed blevet videreudviklet.

De seneste års udvikling går i retning af at forsøge at forudse, hvilke skader et skib og dets besætning kan blive udsat for. På grundlag heraf opbygges en organisation, som gennem forebyggende foranstaltninger samt et personel- og materielberedskab skal sikre, at skibet længst muligt kan gennemføre pålagte opgaver.

Samtlige krigsførende mariner erfarede under anden verdenskrig, at en velorganiseret havaritjeneste til bekæmpelse af kampskader i høj grad kunne medvirke til at reducere tab af menneskeliv og skibe. Disse erfaringer har andre landes mariner draget nytte af, og i alle mariner finder man i dag en eller anden form for organiseret havaritjeneste.

Havaritjenesten

Søværnet oprettede således den 15. maj 1952 Søværnets Havaritjeneste. Denne tjeneste blev underlagt Kystflåden, og tjenestens formål var, gennem uddannelse og instruktion af personalet, at forberede indførelsen af havaritjenesten i søværnets skibe.

Som det så ofte er tilfældet, når nye tanker og ideer søges indført i et bestående system, var kårerne for Søværnets Havaritjeneste i begyndelsen meget trange. Havaritjenesten fik kontorer agter i kasernes skibet FYEN, der dengang lå fortøjet ved Elefanten (kaj-

plads) på Holmen. Teorilokaler lånte man på Fjernkendingsskolen, og et jernkar til praktisk undervisning i brandslukning blev opstillet på Bradbænken (kajplads tæt ved Elefanten). Det første materiel til havaritjenesten blev anskaffet for midler fra Mars-hall-hjælpen.

Det var dengang målet at uddanne ca. 900 militære og ca. 140 civile elever om året.

Røgen fra karrene på Bradbænken blev hurtigt en plage for store dele af Nyholm, ligesom elever på de omkringliggende skoler blev distraheret af slukningsøvelserne. Derfor flyttede man i 1956 såvel den teoretiske som den praktiske havariuddannelse til Margretheholm.

Havariskolen på Margretheholm

I forbindelse med omlægningen af søværnets organisation i 1959/60 ændredes navnet til Søværnets Havariskole. Havariskolen fik samtidig status som specialskele under Søværnets Skibs- og Maskininspektion, som havde ansvaret for, at de nødvendige havaritekniske installationer indførtes i søværnets skibe.

Med den nye skoles oprettelse steg elevtallet hurtigt. I 1960 gennemgik 1000 militære og 400 civile elever kurser ved Søværnets Havariskole. Desuden blev 3000 elever dette år undervist i brugen af redningsmidler.

Kort tid inden den nye skoles tilblivelse var USA's Atommonopol blevet brudt. USA's og Sovjetunionens udvikling af fremføringsmidler til atomare, biologiske og kemiske kampmidler var i voldsom udvikling. Den heraf stigende risiko for at blive udsat for følgerne af et af disse kampmidler resulterede i, at søværnet udvidede den oprindelige havaritjeneste til også at omfatte atomar, biologisk og kemisk forsvar med tilhørende uddannelse på disse område.

Søværnets Havariskoles tilhørsforhold til Søværnets Skibs- og Maskininspektion bestod til 1970, hvor skolen overgik til at være et kursus under den nyetablerede Søværnets Teknikskole. Skolen fik nu betegnelsen ændret til Søværnets Teknikskoles ABCD-kursus. Søværnets Teknikskole fik snart tillagt området "krigssanitetstjeneste", og det blev besluttet, at uddannelsen i krigssanitetstjeneste (SA-tjeneste) også skulle finde sted på ABCD-kursus, som derefter omdøbtes til ABCD/SA-kursus. Dette navn ændredes i



1994 til Søværnets Teknikskole, Havarikursus.

I de 50 år, som er forløbet siden oprettelsen af Søværnets Havaritjeneste, har en fortsat udvidelse af skolens arbejdsområder fundet sted, og det omfatter nu indsatsledelse ved, og bekæmpelse af store brande, lækstopning, kollektiv og personlig beskyttelse imod ABC-angreb, olieforureningsbekæmpelse og sanitetstjeneste til søs samt bedriftsværnsuddannelse for landtjenestesteders personel. Gennem instruktørernes og faggrupplederernes deltagelse i specialkurser, i såvel ind- som udland, er der gennem årene blevet tilført skolen mange værdifulde erfaringer til forbedring af undervisningens faglige og pædagogiske kvalitet.

Fra civil side er der endvidere i årene op til 1995 i stigende grad fremkommet ønsker om at måtte afprøve nyt materiel og nye produkter af forskellig art på Margretheholm, og skolens faciliteter har derfor været anvendt til flere demonstrationer af nyudviklet materiel på det skibssikkerhedsmæssige område. Demonstrationerne har i flere tilfælde været afholdt for et stort og internationalt publikum, hvilket har givet skolens personel gode muligheder for at diskutere aktuelle problemer med fagfolk fra andre lande. Mange af de stillede opgaver er kommet søværnet til gode i form af erfaringer, viden og omdømme, som kan nyttiggøres i den generelle uddannelse af søværnets personel.

Flytning til Hvims

Beslutningen om flådens udflytning fra Holmen nødvendiggjorde også en flytning af skolen, således at havariskolen var beliggende i nærheden af "kundedekredsen". Margretheholm, der oprindeligt var et fritliggende område, var i årenes løb blevet omgivet af civile virksomheder og en marina. Dette bevirkede et stigende antal klager over røggener mv. Alt dette var medvirkende til at finde en ny placering for skolen. Der blev omkring 1992

iværksat analyser og undersøgelser for at finde den bedste placering for en ny havariskole.

Mange steder blev bragt i forslag: Korsør, Sjællands Odde, Auderød og Frederikshavn. I november 1994 kunne skolens besætning læse i avisen, at en ny skole skulle bygges i Hvims.

Hvims

Hvor er Hvims? Ja, det var et godt spørgsmål. Efterhånden fandt man ud af, at det var i Nordjylland. Udflytningsplanlægningen gik i gang i januar 1995, og det første spadestik kunne tages i september 1995. Byggeriet gennemførtes med Frederikshavn Kommune som bygherre og stod klar til, at daværende forsvarschef general Lyng den 19. januar 1996 kunne holde indvielsestalen. På fem måneder var en ny havariskole skudt op på et stykke bar mark. Nok havde Søværnets Havariskole fået nye bygninger, men der var stadig langt til at kunne virke som en effektiv uddannelsesinstitution.

Med udflytningen til Hvims blev der indgået en samarbejdsaftale med bl.a. Nordjysk Brand- og Redningsskole om anvendelse af uddannelsesfaciliteter i Hvims og fordeling af elever således, at Nordjysk Brand- og Redningsskole uddanner civile elever, Søværnets Havariskole uddanner elever fra forsvaret og andre statsinstitutioner. Samarbejdet har senere udviklet sig til også at omfatte miljøforhold, herunder rensning af brandslukningsvand. De sidste seks år har været præget af stadig fremgang for Havariskolen. Dette er kendetegnet ved en stadig udbygning af faciliteterne og virksomheden i Hvims og en stabil og fagligt dygtig medarbejderstab.

Søværnets Havariskole år 2002

Skolen har i dag et elevgrundlag på ca. 1500 pr. år, fordelt på forskellige kursustyper fra 1 til 20 dages varighed.

I forbindelse med udsendelse af styrker til internationale missioner opstod et behov for brand- og røgdykker-

uddannelser til personel fra hæren. Disse gives nu ved Søværnets Havariskole, som uddanner ca. 120 mand for hæren pr. år.

Den internationale søfartsorganisation IMO ændrede i 1995 vilkårene for STCW konventionen (Standards of Training, Certification and Watch-keeping). Samtidig blev der stillet krav om, at søfartsuddannelserne blev standardiseret. For at sikre dette indførte havariskolen et kvalitetsstyrings-system udarbejdet efter retningslinier fra Søfartsstyrelsen. Efter implementering af dette system blev Søværnets Havariskole bemyndiget til at udstede civilt kompetencegivende beviser i brandbekæmpelse. Disse beviser er internationalt gældende.

Et tilbageblik på de forløbne 50 år viser, at der på skolen har været en stadig stigende aktivitet, som har sigtet imod at give såvel militært som civilt personel det bedst mulige grundlag for at kunne tage del i bekæmpelsen af skader i skibe, på virksomheder og institutioner i land.



Velkomst til Division 33

Af kommandør Per F. Hansen

I forbindelse med Division 33 indflytning på Flådestation Frederikshavn vil jeg gerne byde officerer og besætninger i skibene i Division 33 velkommen til Frederikshavn.

Jeg vil gerne fortælle om, dengang jeg selv oplevede en flytning af basehavn. Det var i foråret 1984, da jeg var chef for en minestryger i det som var forgængerens for Division 33 nemlig MSD 3. Her modtog jeg en dag et kort signal fra Søværnets Operative Kommando, som tilkendegav, at divisionen ca. 6 uger senere skulle flytte basehavn fra Holmen til Flådestation Korsør. En smule overrasket over ikke at kende noget til denne beslutning på forhånd gik jeg derfor over til divisionschefen og spurgte "Hvordan gør vi det?" Efter at have studeret signalet og en kort tænkepause svarede han: "Tja - vi sejler vel norden om!". Det



Kommandørkaptajn K.T. Madsen og kommandør A. Fiedler med patruljefartøjet HAJEN i baggrunden. Foto: Peter Broen, Nordjyske Stiftstidende.

var præcis, hvad vi gjorde i den anledning.

Sagen udviklede sig ikke umiddelbart til det bedre, for da vi på den planlagte dag ud på aftenen ankom til Korsør, måtte vi konstatere, at der ikke var en levende sjæl på kajen til at modtage os, og da havnekaptajnen lidt senere personligt mødte op, var det med ordene: "Hvad hulen vil I her, på dette tidspunkt af natten?"

Nuvel, fortids synder er glemt. Forholdene ændrede sig naturligvis hurtigt, og divisionen har befundet sig ved Flådestation Korsør i de efterføl-

gende 18 år. Men denne gang ønskede vi, at basehavnsskiftet og modtagelsen skulle være lidt bedre forberedt og en kende mere højtidelig, og jeg håber derfor, I følte jer mere velkommen i Frederikshavn.

I de 10 år og en dag der er gået, siden resten af eskadren flyttede fra Holmen og hertil, har det været skiftende eskadrechefers ønske at få alle eskadrens kampenheder hertil. Beslutningen blev truffet med det indeværende forsvarsforlig, og i snart 2 år har vi nu forberedt dens gennemførelse. Jeg er glad for, at besætningerne og eskadren fik dette lange varsel, selv om jeg ikke er 100% overbevist om, at det har været lige vel udnyttet af alle. Men jeg må konstatere, at vi med de to flådestationers hjælp har fået bragt de materielle og logistiske forhold omkring indflytningen på plads, samtidig med at vi har fået bragt forholdene på personelsiden i orden, og derved har undgået den nedgang i beredskab, som ellers var frygtet.

En stor del af æren for at dette er lykkedes må jeg tilskrive jer fra skibenes besætninger. I har ydet en stor indsats på begge fronter, samtidig med at I som sædvanligt har opretholdt det høje professionelle stade og beredskab i divisionen på trods af vanskeligheder på såvel materiellesiden som på personelsiden. Jeg skal især påskønne, at jeres altid positive holdning til tje-



Kommandør Per F. Hansen har selv prøvet at flytte basehavn.



Patruljefartøjet MAKRELENS topflag vajede i vinden. Foto: Peter Broen, Nordjyske Stiftstidende.

nesten også har kendetegnet jeres indstilling til dette skift af basehavn, på trods af de omvæltninger og ulemper, som det uvægerligt medfører at flytte med sin arbejdsplads fra den ene ende af landet til den anden.

Lad der heller ikke herske tvivl om, at I bliver modtaget af en by, en flådestation og en eskadre, som har set meget frem til denne dag, og som er indstillet på, at I her får de allerbedste betingelser for at udføre jeres opgaver.

De fleste af jer har sikkert allerede ved tidligere anløb oplevet, at Flådestation Frederikshavn har et meget højt serviceniveau. Jeg tror også, at jeg kan forsikre jer om, at byen og kommunerne i omegnen fortsat vil være behjælpelige med - og naturligvis meget interesserede i - at give jer og jeres familier service på den personlige front, såfremt I måtte vælge at slå jer ned heroppe.

Set fra eskadrestabens side må jeg konstatere, at med jeres permanente tilstedeværelse på flådestationen vil meget blive meget nemmere i daglig-

dagen. Umiddelbart vil I sikkert opleve det modsatte, men jeg er overbevist om, at I på sigt vil finde jer vel tilrette. Vi skal i hvert tilfælde gøre vores til, at det sker.

Som I alle ved, står 3. Eskadre i de kommende år over for en række store udfordringer. Indfasningen af de fleksible støtteskibe i perioden fra 2004 til 2007 vil formentlig blive den største. Herudover må vi forudse, at MCM koncepten og hele MCM systemet vil skulle underkastes en opdatering i årene herefter. Den stigende opmærksomhed omkring udviklingen på havmiljøområdet vil givet vis også få stor indflydelse på eskadrens opgaver og udvikling.

Derfor vil det være bydende nødvendigt, at vi kan sætte vores samlede kræfter ind på at løse disse opgaver. Så meget desto mere glædeligt er det derfor, at vi i dag kan samle hovedparten af eskadrens personel her i Frederikshavn, så vi opnår den bedst mulige fleksibilitet på personsiden og langt bedre kan udnytte de fordele, der er ved at kunne tilbyde en sammenhængende uddannelse og karriere for

alle i eskadren, på ét og samme sted.

Jeg vil gerne slutte med at takke alle, som har bidraget til planlægningen og gennemførelsen af denne indflytning, og jeg håber at få et fortsat frugtbart samarbejde om vores fælles opgaver.

Garant
Inspiration til gulve

Frederikshavn
Danmarksgade 8 · 9900 Frederikshavn
98 42 71 77
Fax 98 43 22 95

Pensionistdag satte ny rekord

115 pensionister valgte at gense den tidligere arbejdsplads, da flådestationen inviterede til åbent hus.

Tekst og fotos:
Chefsergent Erling Nielsen

Humøret var højt fra starten, da 115 tidligere ansatte valgte at bruge dagen på at besøge den "gam-

le" arbejdsplads. Som traditionen foreskriver, fandt begivenheden sted den sidste hverdag inden den 1. maj, så formalia blev overholdt.

De tidligere ansatte blev modtaget af



Forsangere er svære at finde, men heldigvis har vi Tage Mikaelson. Han var suveræn god, og næste år håber vi, at også et par harmonikaspillere vil supplere.



Kommandør Axel Fiedler gav en fyldig beretning om det passede siden sidste pensionistdag.

flådestationen chef, kommandør Axel Fiedler, der under morgenkaffen berettede om begivenheder og hændelser siden den sidste pensionistdag for et år siden. Pensionisterne fik også et indblik i de store arrangementer, som Flådestation Frederikshavn vil være vært for det kommende år.

Efter at have besøgt tidligere kolleger rundt omkring på værksteder og kontorer, samledes alle til frokost i flådestationens cafeteria, der på grund af de mange deltagere, nu var fyldt til bristepunktet. Frokosten er også en tradition, og der blev som altid serveret skipperlabskovs med tilbehør. Tilbehøret havde flådestationens klubber og foreninger sørget for, og det havde nok sin del af æren for den gode stemning.

Efter frokosten var der mulighed for at besøge søværnets brandskole i Hvims, og rigtig mange tog da også imod tilbuddet om at se, hvordan søværnets personel lærer at bekæmpe brande.

Resten valgte at hygge sig sammen i cafeteriet, og efter stemningen at dømme, så er der rigtig mange, der glæder sig til, arrangementet finder sted igen næste år.



Gamle arbejdskammerater mødtes til hyggeligt samvær. Tv. Richard Pedersen, ny som pensionist, der mødte John (Spantebukker) Andersen, som gik på pension for 20 år siden.

Stabsledelsen

Uddelegeringen af vedligeholdelsesopgaverne fra Søværnets Materielkommando har medført en række ændringer i bemanning og organisation af Teknisk Afdelings administration. Som nævnt i en tidligere artikel er der foretaget oprettelse og bemanning af Driftsledelsen.

Administrationen består således af følgende komponenter:

- Chefen for Teknisk Afdeling
- Driftsledelsen
- Stabsledelsen

Stabsledelsen består af:

- Chef for Stabsledelsen, orlogskaptajn Niels C.B. Christensen
- Planlægningsofficer, næstkommanderende for Stabsledelsen, ubesat.
- Daglig Leder Arbejdssikkerhed, værkfører Verner Frydkjær
- Leder af Kontrolpunkt, kontorfuldmægtig Elisif R.M. Ruth

Arbejdsopgaverne er mange og forskellige, men kan i hovedtræk samles i følgende hovedgrupper:

- Overordnet økonomi tilrettelæggelse og afvikling for Teknisk Afdeling, samlet total budget for afdelingen er i år ca. 50 mio. kr.
- Varetagelse af arbejdsmiljøtjenesten ved flådestationen samt tilhørende depoter, for ca. 700 ansatte.
- Kontrolpunktsvirksomhed herunder registrering af henvendelser (skrivelser, signaler, mails), telefonomstilling og AV-3 registrering.
- Overordnet sagsbehandling.
- Deltagelse i arbejdsgrupper.
- Ajourføring af afdelingens bestemmelser og procedurer.
- Overordnet koordinering af opgaver med de øvrige afdelinger ved flådestationen.

Uddelegeringen af opgaver fra Søværnets Materielkommando sammenholdt med tilførslen af personel til



Tre af de fire personer i Stabsledelsen - Niels C.B. Christensen, Elisif R.M. Ruth, Verner Frydkjær og chef for Teknisk Afdeling Jørn Ploug.

Driftsledelsen har i det sidste årstid bevirket, at arbejdsomængden støt og roligt er øget. Vi har endnu ikke set toppen af "isbjerget", men trods en til

tider hektisk hverdag bliver opgaverne løst i den rækkefølge, de er prioriteret, og med de ressourcer der er til rådighed.

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 • Bilmf. 3027 2273

Øvelse SORBET ROYAL 2002

Fra 20. til 31. maj gennemfører NATO en stor ubådsredningsøvelse med deltagelse af en række NATO lande og Partnerskab for Fred lande i farvandet ud for Frederikshavn.

Øvelsen gennemføres med COMSUBEASTLANT som exercise director og exercise commander og med chefen for 5. Eskadre som OTC.

Formålet med øvelsen er at demonstrere og øve NATO og Pfp landenes kapaciteter inden for ubådsbjærgning. Samtidigt giver det mulighed for at demonstrere disse færdigheder over for offentligheden, idet der vil være en særdeles aktiv pressepolitik i forbindelse med selve øvelsen.

Der vil i skrivende stund være deltagelse fra 10 nationer, der på forskellig vis bidrager med enheder og/eller redningsudstyr til afvikling af øvelsen.

Ubåde

Som figuranter deltager i alt tre ubåde fra henholdsvis Danmark, Norge og Sverige. Fra dansk side er det således planlagt, at ubåden SPRINGER skal deltage.

Ubådsredningssystemer

Af primære ubådsredningssystemer deltager Sverige med redningsubåden URF. England deltager med LR5, som de fleste allerede kender fra redningsoperationen i fm. den russiske ubåd KURSK forlis. USA deltager med en bjærgningsklokke (SRC), og Danmark deltager med et ubådsventilations-system fra Søværnets Dykkerskole.

Dykkerteams mv.

Under øvelsen vil der deltage dykker-teams fra flere nationer. Fra England og Italien deltager f.eks. "Submarine Parashute Assistance Groups", som er uddannet til at blive indsat med faldskærm fra luften med udstyr til at assistere personel fra en sunken ubåd,

der har gennemført fri udslusning. Som supplement vil flere lande deltage med undervandsdronesystemer eller såkaldte Underwater Remote Operated vehicles (UROV'er).

Moderskibe mv.

For at gennemføre redningsøvelserne deltager tre moderskibe for ubådsredningssystemerne samt et antal bjærgnings- og dykkerskibe til støtte for bl.a. dykkerteams og UROV øvelser.

Sverige og Danmark vil i tillæg stille med helikopterstøtte. Deres opgave vil sammen med et antal mindre fartøjer være transport af personel og udstyr mellem øvelsesområdet og Flådestation Frederikshavn.

Øvelsens indhold

Øvelsen indeholder samlet mange forskellige momenter, bl.a.:

- Logistik, herunder landevejstransport af URF fra Sverige via motorvejsnettet til Frederikshavn. Indflyvning af SRC fra USA til Flyvestation Aalborg og videre landevejstransport af SRC til Frederikshavn.
- Kombinerede momenter hvor forskellige lande opererer sammen eller med hverandres udstyr, herunder forskellige redningsteams anvendelse af forskellige modereller dykkerskibe.
- Egentlige redningsøvelser med ubådsredningsudstyr.
- Fri opstigning fra en neddykket ubåd, der ligger på bunden.
- Udholdenhedstest for en neddykket ubåd.
- Tilslutning af ekstern ventilation til en havareret ubåd.
- Overførsel af proviant, medicin eller andet til havareret ubåd (POD posting).
- Dykkerøvelser på attrapper, der simulerer tilslutning af ventilations-

eller højtryksluft samt bortsikring af materiel, der hindrer brug af redningsmidler.

- Dykkermedicinske serials vil ligeledes pågå under hele øvelsen.

Øvelsesledelse

Overordnet ledelse sker ved COMSUBEASTLANT i samarbejde med Søværnets Operative Kommando og Flådestation Frederikshavn. COMSUBEASTLANT stab og Søværnets Operative Kommandos personel vil være placeret i land og har fokus på medier, observatører, gæster, transport og logistik.

Chefen for 5. Eskadre vil med egen stab suppleret med forbindelsesofficerer fra de deltagende lande forestå øvelsen gennemførelse til søs.

Søværnets Operative Kommando har operativ kontrol over de deltagende ubåde, og har herunder ansvaret for al kommunikation til ubådene.

Hvad betyder det for Flådestation Frederikshavn og lokalområdet

Som det fremgår af ovenstående, er der tale om en stor øvelse, hvor Danmark er vært. Det forventes, at der vil være stor mediebevågenhed. Øvelsen vil helt givet påvirke lokalområdet gennem deltagelse af op til 400 - 500 personer, og der forventes i tillæg et meget stort antal øvrige gæster, observatører og mediefolk, som vil være i Frederikshavnområdet før og under de to uger, øvelsen pågår.

Fra 5. Eskadre glæder vi os meget til øvelsen. Vi er opmærksomme på, at øvelsen belaster søværnet, eskadren og flådestationen, men vi får også lejlighed til at vise omverdenen, at vi kan løfte en stor opgave i fællesskab.

Standerhejsning

Flådestationens sejlsportsafdeling fik nye medlemmer, da flaget gik til tops for at markere den kommende sejl sæson.

Tekst og foto:

Chefsergent Erling Nielsen

Selv om der blæste en kold vind fra sydøst, var det en tilfreds formand for den lokale sejlklub, der den 29. april beordrede flaget hejst for at markere, at sejl sæsonen nu er startet. Formanden, seniorsergent Preben Olsen, konstaterede med glæde, at blandt de omkring 25 fremmødte, var der 6 nye ansigter med lyst til at lære at sejle.

Preben Olsen oplyser, at ud over diverse jolletyper råder afdelingen over to folkebåde samt som noget helt nyt, nu også en motorbåd ved navn SIF POLARIS, der i øvrigt blev døbt samme dag, som standerhejsningen fandt sted. Det betyder, at man ud over at have mulighed for at erhverve et duelighedsbevis til sejl båd, nu også kan få et til motorbåd.

Medlemmerne glæder sig til den kommende sæson, for der er stolte traditioner at leve op til. Sidste år fik afdelingen bl.a. en 2. og en 3. plads ved søværnsmesterskaberne, så det er ikke uden grund, at man glæder sig til de kommende forsvarsmesterskaber, hvor rigtig mange dygtige sejlere er med. Preben Olsen fortæller, at begge folkebådene deltager i den hårde onsdagskapsejlads arrangeret af Frederikshavn Sejlklub - for at hævde sig i dette selskab, kræves der "hår på brystet", for de er virkelig professionelle derovre i naboklubben, men som formanden siger, så er det ved at deltage i den form for sejlads, at man bliver rigtig god.

Mindre kan dog også gøre det, for klubben arrangerer jævnligt udflugter i bådene. Her er det ikke så meget farten, der er afgørende, men derimod

det sociale der er i højsædet, og medvirkende til at man har det sjovt, og føler sig velkommen i klubben.

Nye medlemmer er altid velkomne, så

hvis læserne har fået lyst til at lære at sejle, så kontakt Preben Olsen, eller klik ind på flådestationens hjemmeside under idræt og SIF FRH.



Billede af standerhejsning: Seniorsergent Preben Olsen, formand for sejlklubben, beordrer flaget hejst for at markere, at sejl sæsonen nu er begyndt.



Heldigt for fotografen, var standerhejsningen et socialt arrangement, hvor medlemmerne efterfølgende hyggede sig med grillstegte pølser og sejl historier.





Båden, Erling sejlede med - en MØN 392 ved navn EJA.

Afspadsering i palmernes skygge

Tre måneders opsparet frihed blev tilbragt om bord på 40 fods sejlbåd i det Caraibiske Hav, omgivet af delfiner og med idylliske tropeøer til bagbord.

Det lyder som den rene ferie, hvilket det da også var. Da min chef sendte mig hjem for at afspadsere adskillige måneders optjent overtid, var gode råd dyre, for hvad foretager man sig i Danmark om vinteren. Det vidste min kone heldigvis, for efter at have hørt om min livsdrøm i 20 år, bad hun mig nu realisere den - nemlig en sejlerferie i Vestindien.

Jeg er medlem af Langturssejlernes Forening og fandt hurtigt et skib, der manglede et besætningsmedlem. For 100 kroner om dagen samt fællesudgifter til maden kunne jeg sejle med en MØN 392 fra midten af januar til midt i april.

Det var lidt af et kulturchok, da jeg landede på øen St. Lucia, hvor jeg påmønstrede. I modsætning til herhjemme var der solskin hver dag. Om dagen var der omkring 35 grader - lidt koldere om natten, hvor temperaturen gik ned til omkring de 30.

I begyndelsen var jeg overrasket over den disciplin, der herskede på øen. Bl.a. var skolebørnene iført uniformer. Når de gik hjem fra skole, var de hvide skjorter stadig lige kridhvide, og med knivskarpe pressefolder. De fleste voksne var analfabeter og stolte over, at deres børn havde mulighed for at gå i skole. Ungerne kunne vist også

lide det, for ikke en eneste gang hørte eller så vi et utilfreds barn, men kun deres glade stemmer og store smil.

Vi var mellem tre og fem personer om bord hele tiden. Det var passende, for vi var næsten aldrig nede i båden, men opholdt os på dækket, hvor vinden svaled, så det var til at holde ud. Vi havde altid et solsejl spændt ud for at beskytte os mod solen, for kun de indfødte fiskere kunne opholde sig ubeskyttet udendørs. Uanset hvor brune vi andre blev, kunne vi højst opholde os i solen et par timer om dagen. På grund af varmen badede vi ofte - også selv om vandet holdt de 27 grader, men alligevel føltes det køligt. Ved de fleste øer var der koralrev. Efter at have investeret i snorkeludstyr tilbragte jeg mange timer i vandet ved disse rev, hvor jeg svømmede rundt mellem de mange farvestrålende fisk - nok én af de største oplevelser.

Den største oplevelse havde jeg dog tilgode. Efter at have besøgt uendeligt mange øer, kom vi til Grenada, hvor vi kaprede en lokal guide, der tog os med ind i urskoven. Efter at have set sjældne træer og dyr mens vi bevægede os gennem skoven og en lille flod, som vi passerede flere gange ved at springe fra sten til sten, kom vi op til et af de berømte vandfald, som Grenada er så berømt for. Turen var så fantastisk, at det for mig var den største oplevelse.

Vi var også med til karnevallet på Trinidad. Den første nat dansede vi selv med, men om dagen var vi blot tilskuere, der så de flotte optog passere, mens de lokale steelbands sendte mange tusinde watt musik ud mod vores stakkels ører.

Efter seks uger var det slut med at ankre i de små laguner med turkisblåt vand - med en tovende bundet fast til en palme på stranden, for vi satte kurs mod Venezuela. Vi sejlede mod de små næsten ubeboede øer Los Testigos, der ligger godt 40 mil nord for Venezuelas kyst. Få dage før vi afgang,

Erling Christensen Møbler A/S

Hørmestedsvej 342, Hørmested . 9670 Sindal . Tlf. 96 63 61 55 . Fax 96936955

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

var fire både blevet angrebet af pirater inde under kysten, hvor en svensk sejler blev dræbt under angrebet, da han satte sig til modværge. Vi ville undgå sådanne episoder, og sejlede derfor langt udenom det pågældende område.

I Venezuela, specielt på Margarita, var alt billigt. Rommen til vores uundværlige sundowner kostede 14 kr. flasken. Dieselolie kostede 45 øre, benzin var dyrere - nemlig op mod 70 øre literen - vi købte nu mest rom. . . Eneste minus her nede var affaldet, der blev smidt overalt - selvom der var masser af skraldespande, var der ingen, der brugte dem.

Da præsident Chaves blev afsat, lå vi i havnen i Cumanà, hvor vi havde 10 politisoldater til at passe på os. Lederen af styrken havde egenhændigt skudt syv forbrydere, fortalte en af soldaterne stolt - så vi var i gode hænder. . .

Det var en fantastisk oplevelse, og jeg har da også skrevet et langt rejsebrev, med masser af billeder, der fortæller meget mere detaljeret om turen. Dette brev bliver lagt ud på flådestationens intranet, når det er færdigbehandlet.

EN



Vandfaldene i Grenada er imponerende - vi blev guidet gennem regnskoven af en efterkommer af de oprindelige vestindere.



Karneval i Trinidad.





Æresmedlem Viggo Nielsen dør i idrætsforeningens motorbåd i saltvand.

Idrætsforeningen får egen motorbåd

Tekst og foto:
Chefsergent Erling Nielsen

Stort fremmøde ved dåb af ny motorbåd til Søværnets Idrætsforening ved Flådestation Frederikshavn.

Medlemmer af sejl- og sportsfiskerne har nu vand under egen køl, idet Søværnets Materielkommando har foræret idrætsforeningen en fin lille motorbåd. Båden, der tidligere har tilhørt miljøstyrelsen, kan lånes af medlemmer i den lokale forening under SIF.

Dåben blev foretaget af mekaniker Viggo Nielsen, nyudnævnt æresmedlem i Søværnets Idrætsforening. På behørig vis døbte Viggo motorbåden i saltvand fra Kattégat, og han gav den navnet - **SIF POLARIS** - et stærkt navn til en flot båd.

For at kunne låne SIF POLARIS kræves det, at man er medlem af sejl- eller sportsfiskerne ved flådestationen, men også at man har aflagt prøve - altså udchecket, som det hedder i fagsproget. På den måde har foreningen sikret sig, at båden kun benyttes af erfarne brugere.



malerfirma emmering

Grønlandsvej 14
9900 Frederikshavn

Telefon 98 42 01 11
Telefax 98 43 94 23

En strøtanke

... fra én, der af og til kommer på flådestationen

Når man som udefrakommende er blevet indbudt til en reception eller er blevet indkaldt til møde, er mødestedet nu til dags ofte opgivet som Holger Drachmann, Erik Skjoldborg eller noget helt tredje. Eftersom man jo ikke har sin vante gang på stedet og ydermere er godt oppe i årene, kan det knibe med at huske fra gang til gang, hvorledes de enkelte mødelokaler er placeret.

Hvis nu hvert enkelt lokale udelukkende havde kunstværker udstillet af den kunstner, som havde lagt navn til stedet, ville der for det første være lidt konsekvens i navngivningen, for det næste ville man ved at erindre sig lokalets udsmykning tillige kunne erindre sig lokalets navn, og for det tredje, så kunne det være med til at bibringe gæsterne lidt kunstkendskab, idet det naturligvis ikke er alle, der kan skelne mellem et værk af Krøyer og ét af Ancher. Ideen hermed givet videre til rette instans.

PS: Jeg ved da godt, at der nu er bygget en fin reception i administrationsbygningen, men det ændrer ikke noget ved det smarte i min idé.

bkp

Vinder af februar-opgaven

og dermed af 2 flasker rødvin blev overassistent Pia Christiansen, Forsyningsafdelingen, som kan afhente gevinsten ved Kontakt- og Velfærdselementet.

Løsningen var 136 stillinger.

Redaktionen ønsker tillykke.

Annonce set i
„Gul&Gratis“:

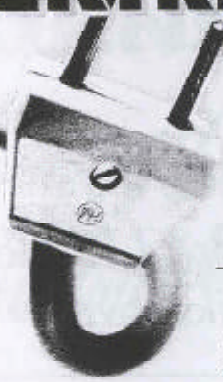
Sælges:

Lygter, 2 stk., forbord, bagbord, kr. 500 pr. stk.

- 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

Personelnyt

Tilgang

1. februar

Mekaniker Viggo Pedersen tilgået Havneelementet fra Torpedo-, Missil- og Ammunitionsdepot Ålbæk.

4. februar

Værnepligtig Anders B.L. Elf tilgået Infirmerisektionen.

12. februar

Oversergent Bo Volke tilgået Militærpolitielementet.

1. marts

Kommandørkaptajn Jørn Ploug tilgået Teknisk Afdeling fra Forsyningsafdelingen.

Kommandørkaptajn Kai O. Petersen tilgået Forsyningsafdelingen fra 1. Eskadre.

Marineoverkonstabel Michael K. Sørensen tilgået Kørsels- og Transportelementet fra 1. Eskadre.

Reservelæge af 2. grad Mads Primdahl tilgået Infirmerisektionen.

Susanne H. Nielsen ansat ved Etablementssektionen som rengøringsassistent.

Tommy K. Bager ansat ved Elektronik- og Elektrosektionen som elektronikmekaniker.

1. april

Lasse Christensen ansat ved Elektronik- og Elektrosektionen til uddannelse som elektronikfagtekniker.

2. april

Marinespecialist Finn A. Hansen tilgået Våbenteknisk Sektion fra 1. Eskadre.

1. maj

Arbejdsmand Vibeke Husbond Schjærlund tilgået Kattegats Marinedistrikt.

6. maj

Sergent Torben L. Nielsen tilgået Militærpolitielementet fra 1. Eskadre.

17. maj

Marineoverkonstabel Charlotte Stab-Nielsen tilgået Kattegats Marinedistrikt.

27. maj

Marineoverkonstabel Brian K.B. Larsen tilgået Kattegats Marinedistrikt.

1. juni

Gerda I. Stouby ansat ved Handelssektionen som kontorassistent.

Erik E. Bøgh ansat ved Lagersektionen som arbejdsmand.

Robert R. Pedersen ansat ved Driftsledelsen som værkstedsingeniør.

Jens C.S. Petersen ansat ved Driftsledelsen som skibstypeinspektør.

Afgang

1. februar

Sergent Jesper T.I. Oldenburg, Militærpolitiet, afgang.

16. februar

Elev Kim R. Jokumsen, Skibs- og Maskinsektionen, færdiguddannet skibsmontør.

28. februar

Kommandørkaptajn Lars P.N. Mikkelsen, Teknisk Afdeling, afgang.

Elev Jane Løth, Elektronik- og Elektrosektionen, færdiguddannet elektronikmekaniker.

Elev Jørgen S. Gustafson, Elektronik- og Elektrosektionen, færdiguddannet elektronikmekaniker.

31. marts

Mekaniker Jens Jørgen Jacobsen, Skibs- og Maskinsektionen, afgang med pension.

Maler Lene Kolding, Våbenteknisk Sektion, afgang.

Elektronikmekaniker Peter Christensen, Elektronik- og Elektrosektionen, afgang efter 6 måneders tjenestefrihed uden løn.

30. april

Arbejdsmand Christian Andreasen, Kattegats Marinedistrikt, afgang med pension.

14. maj

Værnepligtig Anders B.L. Elf, Infirmerisektionen, afgang.

27. maj

Marineoverkonstabel Jan B. Villadsen,

Kattegats Marinedistrikt, afgang.

Andet

1. februar

Signaloperatør Inger Sørensen, Operations- og Planlægningssektionen - 25 års jubilæum.

14. marts

Mekaniker Tom Krogh, Torpedo-, Missil- og Ammunitionsdepot Ålbæk - 25 års jubilæum.

2. april

Mekaniker Mogens T. Thomsen tildelt Fortjenstmedaljen i Sølv.

Mekaniker Viggo Nielsen, Våbenteknisk Sektion, tildelt Fortjenstmedaljen i Sølv.

9. april

Marineelev Kent Y. Kristensen, Infirmerisektionen, udnævnt til marinekonstabel.

12. april

Marinekonstabel Jesper Frandsen, Informatikelementet, udnævnt til marineoverkonstabel.

Marinekonstabel Peter S. Bjarnov, Kattegats Marinedistrikt, udnævnt til marineoverkonstabel.

13. april

Marinekonstabel Jacob G. Knudsen, Infirmerisektionen, udnævnt til marineoverkonstabel.

19. april

Marineoverkonstabel Jens Mogensen, Kattegats Marinedistrikt, udnævnt til marinespecialist.

25. april

Overassistent Margot Schuleit, Handelssektionen - 25 års jubilæum.

1. juni

Marinekonstabel Jesper Andersen, Militærpolitielementet, udnævnt til marineoverkonstabel.



Redaktionskomité

Ansvarshavende redaktør
Orlogskaptajn Knud Thomsen
Tlf. 9922 2775

Flådestation Frederikshavn

Ledende redaktør
Chefsergent Erling Nielsen
Tlf. 9922 2040

Layout

Overassistent Laila Pilgaard
Tlf. 9922 2081 • fax 9922 2105
Email: flsfrh@flsfrh.svn.dk

Repræsentant for civile

Rengøringsassistent Mette Lund
Tlf. 9922 2451

1. Eskadre

Seniorsergent Jack M. Plum
Tlf. 9922 2467

3. Eskadre

Chefsergent Kurt Mundt
Tlf. 9922 2499

5. Eskadre

Kaptajnløjtnant Jan Olsen
Tlf. 9922 2396

Søværnets Teknikskole, Havarikursus

Marinespecialist Ivan Østergaard
Tlf. 9848 9855, lokal 254

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

Hærens Materielkommando

Forsyner Passagen

Forsvaret er en virksomhed med en klart udtrykt målsætning og et godt offentligt omdømme, der signalerer kvalitet for de skattekrone, vi forvalter.

Men bedst som man tror, at Forsvarets værdier er klart kommunikeret, formørkes horisonten af en enkelt medarbejder, der på en utilladeligt kluntet måde får fokus fjernet fra det væsentlige.

Her tænkes selvfølgelig på den fæmøse "skiltesag" i Kabul, hvor en chefs uheldige optræden over for en journalist fra Jyllands-Posten helt fjernede interessen fra det, det hele drejede sig om - nemlig det ekstremt farlige arbejde med at fjerne ammunition og miner. Et arbejde, der netop da havde kostet 5 unge soldater livet.

Års arbejde med at opbygge og skabe et godt omdømme er i fare for at blive sat over styr på grund af en enkelt persons manglende forståelse for, hvorledes man omgås repræsentanter fra pressen.

At de berørte soldater fra Kabul lejren senere beskylder Jyllands-Posten for uredelig journalistik, og selv samme chef gør afbigt i form af en forklarende undskyldning, gør ikke skaden god igen - tværtimod.

Forsvaret afholder jævnligt kurser for presseofficerer, hvor basal viden vedrørende omgang med både de skrevne og elektroniske medier læres.

Med de stadig flere internationale opgaver, det danske Forsvar får, er det vigtigt, at alle officerer der herved kommer i berøring med pressen, bringes viden om og forståelse for, hvorledes man håndterer og bruger medierne.

Kurset kan varmt anbefales.

KT



KRUDTTÅRNET udgives 4 gange årligt - i februar, maj, september og november måned med et oplag på 1500 eksemplarer. Indlæg til bladet skal være redaktionen i hænde senest 4 uger før udgivelsen.

Næste blad udkommer september 2002

Eftertryk tilladt med kildeangivelse.



Indholdsfortegnelse