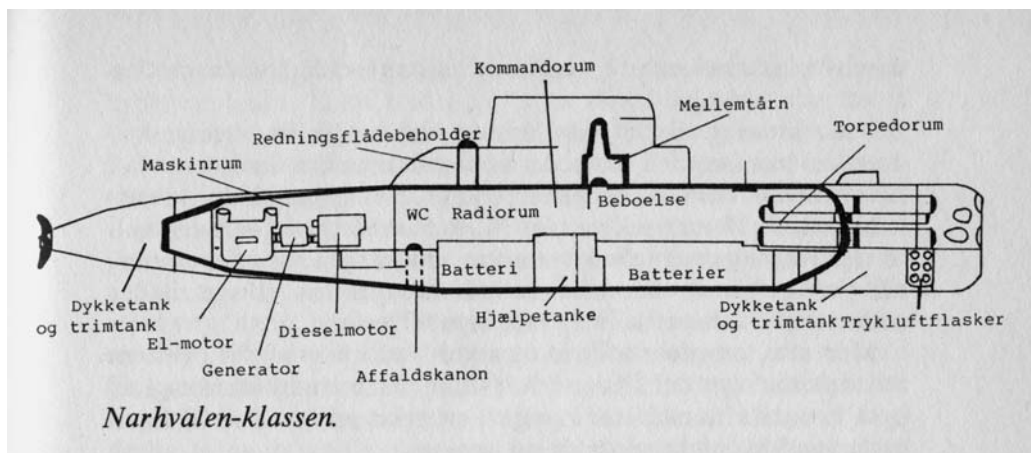


## S321 Nordkaperens sidste togt BALTOPS 2001.

Af Søren Nørby, stud. mag.  
[soeren@noerby.net](mailto:soeren@noerby.net)

Som led i Orlogsmuseet fortsatte bestræbelser på at dokumentere Søværnets dagligdag, deltog to af museets ansatte i slutningen af maj 2001 på et togt med 5. eskadre. Ubåden Nordkaperen skulle deltage i den årlige BALTOPS-øvelse i Østersøen, og da dette samtidig var Nordkaperens sidste togt inden den skulle lægges i mølpose, mente museet, at det var oplagt at foranstalte en dokumentation af netop dette togt.

Nordkaperen blev bygget på Orlogsværftet i 1968 og var således den sidste enhed bygget på det nu hedengangne værft, der endnu var i aktiv tjeneste i 2001. Nordkaperen var ligesom søsterskibet Narhvalen på ca. 500 tons; 44 meter lang, 4,5 meter bred og med en



dybgang på 3,8 meter. Den indgik i flådens tal i 1970 og var i 1974 den første danske ubåd, der neddykket krydsede Polarcirklen.

I denne artikel vil jeg berette om de iagttagelser undertegnede og museumsinspektør Jakob Seerup gjorde under togtet. Vi deltog i øvelsens første fire dage, hvilket var en overfladeforlægning fra Frederikshavn til Gdynia i Polen. Fra Gdynia skulle Nordkaperen på yderligere 14 dages øvelse i den østlige del af Østersøen, men det var af rent praktiske årsager ikke muligt for os at deltage i denne del af togtet.

Vores mål var at dokumentere dels det daglige liv om bord, og dels hvordan fartøjet fungerede som arbejdsplads. Undersøgelsen foregik gennem både interviews, og gennem simple iagttagelser. Båden og dens besætning blev fotograferet i funktion, og vi foretog lydoptagelser for at fange stemningen ombord. Slutteligt skulle vi holde øjenene åbne efter genstande til museets nye udstilling om tiden efter 1945.

### BALTOPS 2001

Der deltog 41 fartøjer i BALTOPS 2001, herunder syv fartøjer fra den danske flåde. "Danish Task Group", der blev oprettet ved årsskiftet 2000/01, var i funktion for første gang under BALTOPS 2001. Denne Task Group befandt sig fysisk ombord på inspektionsskibet Hvidbjørnen, hvorfra den havde kommandoen over de danske skibe, der deltog i øvelsen.

BALTOPS-øvelsen er en direkte fortsættelse af de øvelser, som NATO -alliancen under den Kolde Krig afholdte i Østersøen. Dengang var det en demonstration fra NATO af, at

Østersøen ikke var et lukket Warszawapagt-område. I dag er budskabet praktisk samarbejde med vores nye allierede.

Besætningen på Nordkaperen så meget frem til at komme til Polen og både se Gdynia og møde besætningerne fra de andre deltagende søværn.

### Afsejling fra Frederikshavn

Inden vi overhovedet kom ombord på Nordkaperen, måtte vi gennem et længere sikkerhedskursus ved Nordkaperens tekniske officer (TKO'en). Han gennemgik de forskellige slags havarier som ubåden kunne komme ud for, og hvordan vi skulle reagere hvis uheldet var ude. Ombord på båden fandtes der både redningsveste, åndedrætshjælpere og masker, og på "vinterhaven" (det forreste dæk) var der placeret en redningsflåde, der havde plads til hele besætningen. Det var lidt af en oplevelse at få skitseret alle disse ulykker, lige inden vi skulle ombord, men det var trods alt rart at opleve at der var tænkt på det hele. Gennemgangen blev fuldt op af en haveriøvelse, kort efter afsejling fra Frederikshavn. Her skulle alle møde på deres haveripost og teste de såkaldte "BIBS" (Build-In-Breathing-System); åndedrætsaggregat og briller, der beskytter mod gasser, kulilte, vand m.v..



Da vi ankom til Frederikshavn var man stadig i gang med at laste ubåden til det lange togt. Der skulle tages meget ombord og al ledig plads blev udnyttet.

Nordkaperen var trods dens 33 år i god stand, men skulle som følge af forsvarsforliget i 1999 oplægges. Båden var fuld ud operationsklar, og den var efter besætningens påstande både den hurtigste (20-22 knob neddykket) og mest stille af de 4 danske ubåde i tjeneste. Grunden til at det blev Nordkaperen, der skulle i mølposen var bl.a. at forholdene for besætningen var bedre på de andre både. Trods ubådens høje alder havde ingen ombord forbehold overfor at dykke i den. I fredstid måtte man ikke dykke dybere end 100 m., men i *Ladning af Nordkaperen foregik gennem forreste luge* krigs-

tid var grænsen 250 m. Flere af Nordkaperens besætnings-medlemmer mente dog, at den kunne gå væsentligt dybere.

Besætningen skulle efter oplægningen overgå til andre ubåde - hovedparten til den nyindkøbte svenske ubåd Näcken. Der var en del snak ombord om dette kommende skift, og en

del gæt på Näckens navn, når den overgik til dansk tjeneste. Rygterne pegede dog alle på navnet Kronborg, hvilket der dog ikke var udelt begejstring for, bl.a. fordi ingen dansk ubåd tidligere har båret dette navn.

Inden afsejlingen mønstredes besætningen på kajen. Næstkommanderende holdt en kort tale, hvor han bl.a. indskærpede, hvordan besætningen burde forholde sig under opholdet i Polen. Han lagde især vægt på at besætningen skulle passe på ikke at blive "rullet" både i byen og i mere mørke dele af selve flådebasen.

Den første del af udsejlingen foregik på batterikraft. Det var en meget behagelig og stille sejlad – nærmest som at sejle med sejskib. Der blev sejlet på batterier, indtil de var nede på ca. 40 procents ydelse. Derefter overgik man til dieselsejlad, til batterierne var genopladet, hvorefter man igen gik på batterier. Det blev gjort for at holde skibets 90 tons batterierne i live. Besætningen var generelt glade for, at der blev sejlet så meget på batterier, da dieselmotorerne både larmede, lugtede og skabte træk i båden.

Det var vores indtryk, at arbejdsklimaet ombord på Nordkaperen ikke var præget af hård disciplin. Alle optrådte rimeligt afslappede og alligevel meget professionelt. Det hele gav indtryk af, at alle kendte deres pladser og arbejdsrutiner til bunds, og at der kun i meget få tilfælde var behov for at kaptajnen udspecificere en ordre. Dette skulle dog ses i lyset af at en overfladesejlad var meget mindre krævende end neddykket sejlad, og vi fik efterfølgende at vide, at under dykning var forholdene noget mere disciplineret.

På Nordkaperen var man vant til at have gæster ombord. Lige siden man begyndte at snakke om at nedlægge ubådsvåbenet havde Ubådseskadren på næsten hvert togt haft journalister, politikere, forsvarsansatte og sågar Hendes Majestæt Dronningen ombord. Vi fandt også besætningen meget venlig og imødekommende.

Nordkaperen sejlede uden torpedoer på dette togt. I december 2000 havde Nordkaperen haft en testaffyring, hvor øvelsestorpedoen pga. en motorfejl eksploderede ca. 40-60 m. efter affyring, og da man på pågældende tidspunkt stadig arbejdede med at forhindre en gentagelse, sejlede ingen danske ubåde med torpedoer. I stedet var torpedorørene fyldt til bristepunktet med diverse mad- og drikkevarer. Havde rørene været fyldt med "fisk", havde man haft store problemer med at få plads til alle varerne. Nordkaperens to torpister skulle hver dag kontrollere rørene for lækager o. lign., men ellers havde de ikke overvældende meget at lave. De indgik dog som en almindelig del af besætningen med rorvagter o. lign.

Nordkaperen havde kun torpedorør i forstavnen. En interessant detalje var at ladning af torpedorørene foregik ved at torpedoerne blev taget ind i båden via bådens to øverste torpedorør. Derefter skulle de bakses rundt inde i båden, så man kunne få dem ind i deres respektive torpedorør. Det var efter sigende et meget hårdt arbejde.

Som et af de sidste søværn i verden indførte man ved årsskiftet 2000/01, af hensyn til ikke-rygerne, rygeforbud ombord på ubådene. Dette betød at rygere skulle op på den åbne bro, når de ville ryge. Derfor var der ved overfladesejlad næsten konstant forsamlet en til to rygere ud over brovagten og udkiggen på broen.

Under måltiderne skaffede vi i to hold. Dette skyldes både at der konstant skulle være folk på vagt, men også pladsproblemer, da der simpelthen ikke var plads til at alle kunne spise samtidig. Derudover var Nordkaperen kun udstyret med 18 køjer til den 25 mands store besætning, hvilket betød at besætningen måtte deles om køjerne. De eneste, der havde deres egne køjer var chefen, kokken og TKO'en. Generelt var der meget lidt plads ombord, og man skulle hele tiden passe på ikke at stå i vejen for folk, der ville forbi. Når besætningsmedlemmerne ikke var på vagt opholdt de sig enten i deres køje eller på broen. Det skyldtes, at der ikke ville være til at være ombord, hvis alle rendte rundt mellem hinanden.

Manglen på køjer gjorde at besætningen i Gdynia skulle indlogeres på hotel. Kun vagterne skulle sove ombord. Dette er kotume for ubådene, men noget anderledes end hos resten af søværnets skibe. Det ville dog ændre sig med den nye ubåd Kronborg, hvor der er køjer til hele besætningen.

Der var kun et toilet ombord, og man vaskede hænder og skyllede ud i saltvand. Ferskvandet blev hovedsageligt kun brugt til madlavning. På toilettet var der dog en pose med vådservietter, så man kunne få rene hænder...



"Potten" som Wc'et blev kaldt, blev "skudt" når tanken var fuld. Normalt blev potten skudt på hundevagten, men var tanken fuld, kunne "skydningen" fremskyndes. Samtidig blev alt affald ombord sorteret, og det organiske blev skudt ud sammen med "potten", mens det uorganiske blev samlet sammen til *Det organiske skrald smi-*

*des i potten inden "skydning"*

*udsmidning i Gdynia.*

Efter togtets første aftensskafning var der en ret hektisk stemning ombord mens alle baksede med at få madvarerne m.v. pakket ud og stuvet på plads. Dette tog et par timer og især de tomme torpedorør blev fyldt til bristepunktet. Overalt blev der stuvet ting og sager til brug på turen. Man medbragte madvarer til alle togtets 18 dage. Der var lidt frostvarer ombord på Hvidbjørnen, som vi skulle mødes med i Gdynia, men ellers var ubåden pakket med mad til 25 mand i 18 dage. Dette betød også, at der ville blive bedre og bedre plads ombord efterhånden som man fik spist sig igennem forsyningerne.

Efter endt udpakning overgik besætningen til deres vante arbejdsopgaver, og vagtturnuser. Besætningen stod selv for fordelingen af rorvagter o. lign. ombord. Den ældste "udtjekkede" konstabel ombord stod for den konkrete vagtfordeling, der dog skulle godkendes af næstkommanderende.



Tonen mellem besætningen var lidt hård. Især kokken var ”prygelknabe”, og tonen var ikke altid lige urban.

Da mørket sænkede sig, blev lanterne og den blinkende blå lygte, der er det særlige ubådssignal tændt. Kl. 2200 blev TV’et beordret slukket, og den del af besætningen, der ikke var på vagt gik til køjs. Der blev meget roligt ombord på skibet, kun afbrudt af snorkelyde fra forskellige køjer.

Kort tid efter at lanterne blev tændt, observeres et fartøj på nær kollisionskurs. Nordkaperen måtte derfor ændre kurs. I mange tilfælde må ubådene ændre kurs, selv når de egentlig har forretten ifølge søfartsreglerne. Fartøjerne bliver ofte overset, ikke blot fordi de er sortmalede og fylder lidt i synsfeltet, men også fordi de ikke fylder mere end en stor speedbåd på skibenes radarskærme.

Klokken 2400 blev hundevagten purret fra deres køjer. Vagtskiftet foregik meget stille. Søvn blev gnedet ud af øjnene, og personalet pakkede stille deres køjer sammen, før de gik til deres pladser.

I løbet af natten kom vi klar af Jyllands kyst, og vinden friskede op til kuling. Det kunne føles på skibets rulning, men da ubådens stævn lå under vandet, huggede skibet ikke. Det nøjes med at rulle, hvilket gav samme følelse som at ligge i en kæmpe vugge.

Kokken ombord havde en hård tjans med vagt fjorten timer hver dag. Han var værnepligtig og kokkeudlært. Det var dog vores indtryk, at han ikke havde det helt store imod at være blevet indkaldt. Han var udlært på en 5-stjernet fransk restaurant, og måtte tilstå, at han ikke var vant til at lave ”almindelig” mad. Derfor så han opholdet i flåden som lidt af en udfordring – også selv om det betød, at han lønmæssigt var gået fra 14.000 til blot 4000 kr. om måneden!

Maden var meget vigtig for moralen ombord, og vi må sige, at den kom i rigelige mængder. Flere af esætningsmedlemmerne gav udtryk for, at de ofte nøjedes med at spise to måltider om dagen, da det jo var svært at finde plads til at motionere ombord, og det derfor var let at tage på under et længere togt som dette. En ting, der dog ikke blev sparet på var kaffen, som alle nød med stort velbehag og i rigelige mængder.



På togtets andendag begyndte både officererne og besætningen at planlægge, hvad der skulle ske efter ankomsten til Gdynia. Det var planen, at der skulle afholdes ”åbent skib”, og det skulle officererne forberede nærmere. Blandt besætningen var der flere, der havde været på biblioteket inden afsejling, og låne ”Turen går til Polen” og ”Lonely Planet” og der

var en stadig diskussion om, hvornår man skulle på sightseeing i Gdansk, og hvad man skulle se. Det var svært at finde et tidspunkt, hvor alle interesserede kunne komme med, da mange skulle på vagt, mens båden lå i Gdynia. Samtidig henvendte næstkommanderende sig til besætningen med en efterlysning af to frivillige til en sightseeingtur til en lokal middelalderborg, og to til en reception ombord på Hvidbjørnen. NK gjorde opmærksom på, at såfremt der ikke var nogen, der meldte sig frivilligt, ville man udvælge nogen til at fylde pladserne. Det viste sig dog ikke nødvendigt.

Efter endt middagskafning blev der gjort rent. Dette var teamwork, hvor alle, der ikke var på vagt eller sov, hjalp til. Udover rengøringen var der "baksning". At "bakse" er en forkortelse for "bakstørn", hvilket er at vaske op. En eller to besætningsmedlemmer blev i ro og mag udpeget til at hjælpe kokken med at vaske op.

Efter rengøring mødtes 3 sergenter i sergentmessen til lidt FUT – Fysisk Uddannelse og Træning. For at få plads til dette blev bordet i sergentmessen fjernet, hvilket gav plads til at en mand af gangen kunne ligge på gulvet i fuld længde.

Mens sergenterne lavede FUT blev der på banjemessen skrællet "roer" (kartofler). Her blev vi noget overrasket over at opdage, at det var en fast tradition at der under denne aktivitet blev vist en såkaldt "stjernefilm" (pornofilm) på tv'et i banjemessen. Præcis hvordan og hvorfor denne tradition var opstået kunne ingen rigtig svare på....

Alle messerne var udstyret med tv og video, men det var vores oplevelse, at de ikke blev



brugt overvældende meget. Dette skyldes både at tv'et forstyrrede sovende, og at signalet kunne være svært at fange til søs. Der var dog en stor samling videofilm med, og undervejs blev der tid til at se en hel del film. Det var skibets "velfærdsofficer" der inden togtet havde fået et lille budget til indkøb af nye film til messen. Flere af Nordkaperens ældre besætningsmedlemmer gav udtryk for, at det sociale samvær havde været bedre i tiden før der blev installeret video og fjernsyn i hver messe. Dengang sad folk mere og snakkede sammen og spillede spil end i dag. Det foregik dog stadig og selv chefen gik ikke af vejen for deltage i et slag kort.

Der foregik løbende uddannelse af skibets besætning undervejs til Gdynia. Om aftenen på andendagen blev en ny rorgænger indkørt. Som led i hans træning koblede man, uden hans vidende, hydraulikken til roret fra, hvilket betød at Nordkaperen mistede styringen. Rorgængerens skulle så snart han opdagede dette give melding derom, og efterfølgende blev Nordkaperen stoppet, mens der blev rigget et nødror til.



Der blev givet udtryk for, at ubådseskadren var præget af en stadige mandskabsmangel. Den skyldtes både, at der ofte var folk afsted til videreuddannelse i Norge, Sverige og England og at mange af eskadrens ansatte, med den høje uddannelse, som mange af stillingerne kræver, kunne få et job med både bedre løn og 9-16 arbejdstider i det private erhvervsliv. Derfor brugte chefen også megen energi på at forklare hvad og hvorfor, han gav de forskellige ordre, for på denne måde at lære fra sig. Det var simpelthen nødvendigt, da der hele tiden var nye folk ombord.

Undervejs i vores dokumentation af kommandorummet opdagede vi til vores store overraskelse at Nordkaperen, fra Søværnets MaterielKommandos side og til besætningens store moro, var blevet udstyret med lommeregnerne, der var drevet *Nordkaperens stævn i den rolige sø* af sol-

lys. Måske ikke den heldigste investering til en ubåd!

På togtets tredjedag begyndte der at sprede sig en markant lugt af mand overalt på skibet. Den vagthavende i maskinkontrolrummet var skibets bademester. Kun når man sejlede på dieselmotorerne var der efterfølgende mulighed for at lave varmt vand til badning. Ville man i bad på et andet tidspunkt kunne det kun ske i koldt saltvand. Det var meget individuelt, hvor meget mandskabet gik i bad. Maskinfolkene, der rendte rundt i varmen fra maskinerne, forsøgte at holde en standard med bad hver tredje dag, mens andre ombord indrømmede at de godt kunne gå 10 dage uden bad. Et bad var dog som oftest noget af det vigtigste at få overstået, når man kom i havn.

I maskinrummet holdt man tal på Nordkaperens samlede antal snorklinger siden den indtrådte i flådens tal. I maj 2001 var tallet 1284 og hver gang man rundede 100, fejrede man jubilæet. Før i tiden tog maskinbesætningen sig en cigar men pga. rygeforbudet måtte man nu nøjes med en skrå.

Om morgenen på tredjedagen blev der foretaget en simuleret dykning til ære for Orlogsmuseets to udsendte. Simuleringen inkluderer bl.a. et simuleret angreb på en polsk fiskerbåd, der dog sejler videre uden at opdage, hvilken fare han havde været i. Under krigsforhold ville man dog næppe spille en torpedo på et så lille mål, men som øvelsesmål var det brugbart, og vi fik både gode billeder og lyd af et velgennemført angreb.

Efter middagsskafningen var der udbetaling af penge til dagene i Gdynia, hvilket Gnisten stod for. Hvorfor det var hans job, var der ikke rigtig nogen, der kunne svare på – ”det havde bare altid været gnistens opgave”. Til de tre dage i Gdynia fik besætningen hver ca. 950 kr., udbetalt i zloty. En af sergenterne modtog pengene med en humoristisk kommentar.



tar om at der var lige akkurat nok til en luder og en burger... og at i Skotland kunne pengene række til 40 pints og to burgere...



Fredag morgen kl. 0330 mødte vi resten af den danske eskadre, der skulle deltage i BALTOPS. De var afsejlet en dag efter os, men havde ikraft af deres højere fart som planlagt indhentet os ud for Gdynia. Nordkaperen lagde sig sidst i rækken af skibe, og samlet sejlede vi ind til Gdynia. Under indsejlingen havde Nordkaperen lidt besvær med at holde pladsen og der måtte et par gange kommanderes fuld kraft frem. Chefen mente, at det ikke vil være overraskende, hvis de andre skibe begynder at omtale Nordkaperen som Jo-Jo'en!

Ved fuld kraft blev lugen op til broen lukket. Det skete for at fjerne enhver risiko for at Nordkaperen skulle tage vand ind via lugen, hvis skibet pludseligt pga. den høje fart skulle finde på at dykke.

Da vi nærmede os indsejlingen til selve flådebasen fik vi en stedkendt polsk officer ombord til at guide os i havn. Nordkaperen lagde til ved kajen som det sidste af de danske fartøjer. Der blev *Mødet med*

*den danske eskadre*

hurtigt opstillet en vagt, behørigt iklædt flot uniform, ved landgangsbroen, hvorefter der var generel rengøring af båden. Som nævnt skulle der være åbent skib om lørdagen og søndagen, og det krævede rengøring af alle områder. Det var dog ikke alle, der deltog i rengøringen. Skulle alle 25 mand rende rundt samtidig under dæk ville de som beskrevet blot gå i vejen for hinanden, så en større gruppe af besætningen fordrev tiden på kajen med snak og iagttagelse af de andre landes flådeenheder, der lå i havnen.



Efter endt rengøring var der mønstring på kajen, hvor NK bød velkommen til Gdynia,



og fortalte lidt om resten af dagens begivenheder. Han gentog de advarsler omkring nattelivets fristelser som blev sagt i Frederikshavn. Efter en omgang "ankomstpils" forlod de af besætningsmedlemmerne, der ikke skulle på vagt ubåden for at forlægge til hotellet og det eftertragtede varme bad.

*Mønstring på kajen i Gdynia*

### **Afslutning:**

Det var to trætte og lettere ildelugtende medarbejdere fra Orlogsmuseet, der tog afsked med Nordkaperen ved kajen i Gdynia. Efter endt deltagelse i BALTOPS var det planen at Nordkaperen skulle på værft og klargøres til oplægning. Oplægningen indebar at en del af skibets udstyr bliver taget ud, og motorerne blev tømt for alle væsker, så de ikke ruste. Derefter kan Nordkaperen ligge oplagt i en del år indtil det sandsynligvis bliver skrottet i forbindelse med det næste forsvarsforlig i 2004.

Undertegnede og Jakob Seerup vil slutteligt takke 5. eskadre, og herunder især den daværende besætning på S321 Nordkaperen for god behandling og for den store oplevelse, det var at være med på Nordkaperens foreløbig sidste togt.

Jakob Seerup og undertegnede indsamlede en række genstande, der sammen med et par centrale fotografier nu indgår i Orlogsmuseets udstilling om ubådsvåbnet.

For yderligere oplysninger om ubådsvåbnet vil jeg henvise til 5. Eskadres hjemmeside på [www.5eskadre.svn.dk](http://www.5eskadre.svn.dk) eller til følgende publikationer:

Bjerg, H. C. "U-både gennem 75 år : det danske Ubådsvåben 1909-84"  
København 1984.

Olsen, Gunnar "Flådens skibe & fartøjer 1945-1995"  
København, 1995.