

Søværnsorientering

Nummer 4 · december 2006 · 36. årgang



[Integrationsprojekt](#) >> [Kommunikationsseminar](#) >> [Søværnets internationale engagement](#) >>
[Evakueringen fra Beirut juli 2006](#) >> [Jeg har ikke tidligere bemærket pigtråden](#) >> [SMK Inspektionsfartøjer](#) >>
[Galathea Ekspeditionen](#) >> [Chefprøve i Div. 19](#) >> [Rapport fra en fuldrigger](#) >> [Joint and Combined](#) >>
[Portræt af en arbejdsplads](#) >> [Profil af en skibsbygger](#) >> [Kjeld de Hemmer Mortensen](#) >> [Mindeskrift for Saaby](#)



Nyt fra redaktøren

Borgeren i det moderne samfund bombarderes konstant med information. Pod-casting, gratisaviser, nye radiostationer og flere kanaler i kabel-tv-pakken end nogensinde før, oversvømmer mediebilledet. Man kan se og læse om præcist det emne, man lyster – når man det lyster. Ligeledes kan tv-skærmen opdeles mellem børnenes julekalender og tekst-tv, så både nyhedsstrøm og husfred holdes intakt på samme tid.

Valget er ikke, om man vil have information eller ej, men derimod fra hvilken kilde informationen skal komme.

Dette har naturligvis konsekvenser. Avisernes oplag bliver mindre for hvert år, og sammen med tv-kanalerne opruster de til mediekampen. Senest har TV2 lanceret den første danske 24 timers nyhedskanal, og har indkøbt en heli-

kopter til at kæmpe i frontlinien. Endvidere har udviklingen også en anden konsekvens, der af mange journalister vurderes som endnu mere alvorlig. I takt med, at seer- og læsertallene daler for de mere traditionelle medier, daler også deres ressourcer. Derfor skal journalisterne i dag producere væsentligt flere nyheder end for blot få år siden, med manglende dybde og specialisering som direkte følge.

Vores brød – de andres død. Mens udviklingen er ubarmhertig for mange medier, åbner det samtidigt op for store muligheder for søværnet. Vi har en unik mulighed for at synliggøre vores firma, igennem de nyhedshungrende medier. En synliggørelse, der er nødvendig for borgernes forståelse for, hvad deres skattekrone bruges til, og sam-

tidigt også er hele forudsætningen for rekruttering.

Den store mulighed for øget synliggørelse, følges dog hånd i hånd med en stor udfordring. En udfordring, der kun kan løftes i flok, og som alle har en forpligtelse til at deltage i. For selv om der, både fra centralt hold i Forsvaret og søværnet, gøres meget på denne front, er der brug for alle som formidlere. Alle de gode historier, der hver eneste dag foregår, skal findes og fortæles. Ikke en umulig opgave, når dét der er dagligdag ombord, bestemt ikke er dagligdagen for flertallet af danskere. Det uanset om dagligdagen er øvelsen, søredningen, assistancen til en grønlandsk bygd, eller den »vanskeligt tilpassede« unge mand, der fik en fremtid i søværnet.

Indhold

De »vanskelige« unge	3
1 ESK uddanner agenter	4
En æra er snart slut	5
Kommunikationsseminar – Hvorfor?	6
Søværnets stigende internationale engagement ..	7
Evakueringen fra Beirut juli 2006	10
Jeg har ikke tidligere bemærket pigtråden	12
De nye inspektionsfartøjer til Nordatlanten	16
Prøvedyk i Odense	20
Galathea 3-ekspeditionen	22
Baderuller og Baghåndsknob	28
Chefprøve i Division 19	31
Rapport fra en fuldrigger	34
Joint and combined	36
Ubåde i taktisk kontrol	37
Op til Færøerne og ned til Australien	38
Nostalgiske streger og prikker	40
Profil af en »skibsbygger«	41
Et Liv med Søværnet	42
Mindeskrift for Saaby	47

Søværnsorientering

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

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

Redaktion: Ansvarshavende overfor medieansvarsloven:
Kommandørkaptajn René Fuglsig,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 8943 3005.

Redaktør: Martin Poul Pedersen,
Søværnets Operative Kommando, tlf. 51 88 44 58.

Distribution: Kontorfuldmægtig Jette Margit Nielsen,
tlf. 8943 3017, mail: leseks@sok.dk

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

SVN ORT kan også ses på www.sok.dk

Fotos: Fotos til artikler bedes sendes til redaktionen på mail: leseks@sok.dk Billedfilen skal være en tiff- eller jpeg-fil i 300 dpi, der er kvaliteten til tryk.

Forsidebillede: Ravnen ved indsejlingen til Limassol på Cypern.
Foto: Knud Mortensen, Forsvarets Mediecenter.

Deadline for næste nummer: 15. februar.
Nummer 1 udkommer i marts 2007.





Søværnet har erfaring med at hjælpe såkaldt utilpassede unge på ret køl. SOK inviterede til fællesmøde i Gellerup i Århus.

De »vanskelige« unge?

TEKST: ORLOGSKAPTJEN LEIF PETERSEN,
SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO
FOTO: ALPHAKANNIKE A/S

Vi har vel alle et ansvar, når man taler om integration af unge i det danske samfund?

Dette være sig 2. generationsindvandrere eller etniske danskere, som kan have svært ved at finde den rette plads i samfundet.

Søværnet vil gerne være med til at hjælpe her. Vi har et system, vi har faciliteterne og vi har sidst men ikke mindst lyst til at hjælpe.

Derfor indgår søværnet nu et samarbejde med Århus Kommune hvor unge 2. generationsindvandrere får mulighed for at prøve kræfter med »det våde element«.

Helt nyt er dette ikke for søværnet. Der kører allerede et projekt med unge kriminelle, som kommer til søs i de grønlandske farvande. For tiden er en ung mand fra Vestegnen ombord på en af søværnets inspektionskuttere, hvor

han skal være en del af besætningen i 6 uger.

Så lang tid er det nu ikke planen, at de unge 2. generationsindvandrere fra Århus skal være hos os.

I første omgang planlægges der et tredags ophold med en dag på Søværnets Grundskole i Auderød ved Frederiksværk, en dag ombord i et af søværnets skibe og en dag på Søværnets Havarikursus, der til dagligt uddanner brandmænd og røgdykkere til søværnets skibe.

VI TROR PÅ DET!

Det sammenhold der er i indvandrefamilierne og det sammenhold der er på et skib, er slet ikke så fjernt fra hinanden.

I indvandrefamilien holder man sammen og alle hjælper hinanden. Det samme er tilfældet ombord i skibene, hvor alle er nødt til at hjælpe hinanden for at kunne få et skib til at fungere.

Efter offentliggørelse af ovennævnte

blev SOK inviteret til et fællesmøde i Gellerup.

Invitationen kom fra Multikulturel Forening i Gellerup og dagsordenen for mødet var ideer og initiativer, samt en evt. »natteravn« ordning.

Ud over SOK var også Århus Kommune, Århus Politiet, Gellerup Boligforening og andre etniske foreninger fra området, inviteret til mødet.

SOK ideoplæg blev modtaget meget positivt fra alle sider og spørgelysten fra de etniske foreninger til projektet var stor.

SOK har nu, via Århus Kommune, fået kontakt til Vejledningscenteret for Uddannelse og Arbejde i Brabrand, som skal stå for kontakten til de unge i området.

Målgruppen vil i første omgang være unge som ikke er under uddannelse og som ikke har arbejde.

Herefter vil vi (SOK) tage ud og møde de unge på deres »hjemmebane«. Fortælle om vores ideer, og så må vi se, om de ikke også vil være med.

1 ESK uddanner agenter

Trods blæst og regn begiver det første kuld kommunikationsagenter sig ud på opgaven. Der bliver skudt fra mange vinkler og med forskellige objektiver. Målene er alt fra vagthavende MP til praktikanten og budskaberne er lige så forskellige.

TEKST: PREMIERLØJTNANT MARIA MARTENS.
CHEF FOR PERSONELSEKTIONEN
VED 1. ESKADRE
FOTO: 1. ESKADRE

KOMMUNIKATIONSSEMINAR

Bevæbnet med digitale kameraer og en god portion kreativitet, er agenterne ude for at skyde den bedste fotoserie, den fotoserie som senere ville blive ud-råbt til vinder.

Rammerne er Flådestation Frederikshavn (FLS FRH) og anledningen er 1. Eskadres (1 ESK) Kommunikationsseminar, det første af sin slags – og ikke det sidste.

Seminaret foregik i dagene 25.-27. oktober og havde til formål at etablere et netværk på tværs af rang og speciale.

Opgaven er at fungere som ambassadører for den gode kommunikation, bl.a. styrkelse af den interne kommunikation, viden deling mellem enheder og eskadre samt udbredelse af »den gode historie« gennem f.eks. artikler til Søværnsorientering.

Deltagerne var primært fra 1 ESK, men også 2 ESK og Frømandskorpset var repræsenteret.

TO FLUER MED ET SMÆK

Baggrunden for seminaret er dels resultatet af en Arbejdsklimamåling (AKM), som 1. ESK gennemførte i starten af året. Her var udviklingsområderne blandt andet viden deling mellem enhed, eskadre og pårørende, samt intern kommunikation med fokus på Medarbejderudviklingssamtaler. Det var den ene flue.

Den anden er Forsvarets Kommunikationspolitik som udkom i starten af året.

Forsvarets Kommunikationspolitik er særdeles gennemarbejdet, og samtidig så generel, at den kan passe på alle enheder i Forsvaret. For at den ikke blot skal pryde bogreolen, må hver enhed dog aktivt definere hvilken betydning ordene har for netop deres enhed.

Med resultatet af AKM'en og Forsvarets Kommunikationspolitik i hænderne, blev seminaret født. Dag 1 omhandlede intern kommunikation, dag 2 ekstern kommunikation og dag 3 var opsamling og fokusering på fremtiden.

INTERN OG EKSTERN

Skuespiller Berrit Kvorning var inviteret på 1. dag. Hendes evne til på en meget elegant facon at provokere og perspektivere gik rent ind. Vi ved det godt, vi har hørt det før – og alligevel fik vi alle noget at tænke over. Og hvem ved så noget om det skrevne ord og om det at formidle i billeder? Ja det gør naturligvis en journalist. Derfor var Torben Julius inviteret på dag 2.

Her fik vi travlt. Der skulle skrives artikler, overholdes deadlines og tages billeder. Torben guidede os på rekordtid

igennem de grundlæggende principper for god formidling.

SUPER PROCES – MEN HVAD MED PRODUKTET?

Bedøm selv. Enkelte af artiklerne er bragt på de følgende sider, og de resterende kan læses på 1 ESK hjemmeside.

Derudover blev der arbejdet på videreudvikling af Intranettet, struktureret viden deling og beskrivelse af 1. ESK principper for god kommunikation. Alt sammen noget der vil fremgå af den reviderede Personel- og lønpolitik, som udkommer i starten af det nye år.

Så for dem der ønsker indflydelse, er muligheden til stede.

Til spørgsmålet om hvor vidt seminaret skal gentages, var svaret fra deltagerne et klart ja. Ligeledes var der et udpræget ønske om et udvidet seminar, hvor vi bygger ovenpå de nuværende kompetencer.

Så dette var de spæde skridt i en ny retning for 1. Eskadre og søværnet som sådan. En retning hvor åbenhed og ytringsfrihed er både accepteret og værdsat.



Holdet, der medvirkede i 1. Eskadres kommunikationsseminar. Opgaven er nu at fungere som ambassadører for den gode kommunikation og udbrede »den gode historie«.

En æra er snart slut

Efter 36 års aktiv tjeneste, kan man snart se en ende på grønlandskutternes virke i de kolde og til tider barske farvande omkring Grønland.

TEKST: PER SKOV MADSEN
OG AKSEL VEST HANSEN
FOTO: ARKIV

SKIBET

De er ikke ret store (32 meter og 330 ton) i forhold til det farvand de besejler. De er nogle rigtige arbejdsheste, som sjældent viger tilbage for selv krævende opgaver på grønlands vestkyst. Igennem 36 år, har de nu patruljeret farvandene tyndt, både hvor søkortene dækker, men så sandelig også hvor der ingen optegnelse findes om dybde og bundforhold.

Med tiden er omfanget af opgaver, som løses af kutterne vokset, så de nu dækker over noget så forskelligt som: suverænitetshåndhævelse, fiskeriinspektion, søredning, isbrydning og til transport af forskere, besejling af bestemte områder med ornitologer, udlægning af depoter samt opmåling af iskantens udbredelse.

BESÆTNINGEN

Besætningen består af 14 mand fordelt på chef, næstkommanderende, teknikofficer, kok, hovmester, radiogast, maskinmand, elektriker samt 6 dæks-gaster. Disse 14 mand udskiftes "dråbevis" således, at man undgår lange overleveringsperioder og således, at alle der er tilknyttet enheden har et nært tilhørsforhold til hinanden. På denne måde har man undgået rivalisering mellem en A og en B besætning, og har en mere kontinuert drift af skibet. Et kon-

cept mange håber fortsætter på de nye enheder.

Venskaber på livet knyttes ofte på grønlandskutterne, da enhedens størrelse samt afstanden til hjemmet, har den effekt at besætningen, som helhed, ofte betragter sig som én stor familie på godt og ondt.

Omgangstonen er mere kammeratlig end oplevet noget andet sted i søværnet, og grænser meget tæt op til far/søn samt bror/bror forhold. Denne egenskab er med til at "beskytte" den enkelte mod længslen hjem. Dette kan især i de mørke vinternætter give voldsomme humørsvingninger og derved uro i besætningen. Sker det alligevel, er der altid en omsorgsfuld kollega i nærheden klar til at få læsset nogle af bekymringerne over på sine skuldre.

PROFESSIONALISME

Under den daglige rutine ser man med det samme, at hver mand har mange års erfaring på området.

At det er erfarne folk ser man f.eks. når der kommer en op fra frivagt, kigger sig omkring og uden overhovedet at skele til søkortet konstaterer, - Nå, vi er nok kommet til "abegrotterne", så går det jo efter planen og der er kun 4 timer til Grønnedal!

Lige så sikkert er det, at kokken af sig selv har udskudt skafningen, når han under en af sine ture på broen har erfaret, at en havnemanøvre eller fiske-riinspektion er sammenfaldende med SOK's timeskema.



Mange vil savne de gode gamle inspektionskuttere og hvad de stod for, men skibet er blot en ramme, det er besætningen der gør den til noget unikt.

Skulle man få lyst til at afprøve skibets beredskab ved at slå en havarirulle, erfarer man igen, at besætningen præcist ved hvor de skal møde og hvad de skal foretage sig. En ting man yderligere hurtigt erkender, er at alle går forsigtigt rundt uden en eneste overflødig bevægelse, men alligevel formår at være tilrigget på utrolig kort tid.

NYE SKIBE

Den første afløser for kutterne er i skrivende stund allerede søsat på et værft i Polen, og vil snart blive slæbt til Skagen for at blive færdigbygget og udrustet. Det er et betydeligt større skib (62 meter og 1720 ton), men alligevel kun med en besætning på 18 mand. At skibet er så meget større, giver nye sejladsmonstre samt krav, hvilket besætningerne skal omstille sig til.

At skibet måske i fremtiden skal udsendes til internationale operationer er ligeledes et forhold, som der allerede nu skal tages hensyn til, og kræver nøje overvejelser ved sammensætningen og uddannelse af besætningerne.

At kutterbesætningerne står overfor store omstruktureringer og udfordringer, er ikke til at tage fejl af, men når man ser på den ildhu hver enkelte med tiden har lagt i sit arbejde, er der ingen tvivl om, at også denne udfordring vil blive taget imod med løftet pande.

Mange vil savne de gode gamle inspektionskuttere og hvad de stod for, men skibet er blot en ramme, det er besætningen der gør den til noget unikt.

En æra er snart slut, men vil blive afløst af en ny, som igen vil blive formet af de værdier besætningen overfører.

Kommunikationsseminar – Hvorfor?

TEKST: LOUISE DAUM, TINA, LARS N. JACOBS

FOTO: 1. ESKADRE

Efter en nylig foretaget arbejdsklimamåling (AKM) i søværnet stod det klart, at størstedelen af de ansatte er utilfredse med kommunikationen i værnet.

Efter at forsvaret har gennemgået de største omstruktureringer i mere end 50 år, er mange medarbejder efterladt med en følelse af usikkerhed. Meget tyder på, at det er kommunikationen, det er galt med. Det var konklusionen af en Arbejdsklimamåling foretaget blandt alle ansatte i 1. Eskadre. Afsnittet om kommunikation og informationsformidling var den absolutte bundscorer blandt en ellers meget positiv måling af 1. eskadresarbejdsklima. Formangemedarbejdere har det ikke været selve omstruktureringen af søværnet, men i højere grad den mangel på oplysninger og hvilke konsekvenser det vil få for den enkelte i fremtiden, der har været det største problem.

1. Eskadre har taget konsekvensen af denne AKM-måling og taget initiativet til at afholde det første kommunikati-

onsseminar for medarbejdere på tværs af grad og tjenested.

Kommunikationsseminaret foregår på flådestationen i Frederikshavn med omkring 20 deltagere fra staben i 1. Eskadre, Frømandskorpset, Søopmålingen og flere af de sejlede enheder. Seminaret løber over tre dage og omhandler så forskellige emner som intern og ekstern kommunikation, verbal kommunikation, kropssprog, artikelskrivning og fotografering. Til at hjælpe deltagerne med at blive mere bevidste omkring kommunikation har 1. Eskadre hyret skuespiller og konsulent Berrit Kvorning til at undervise i verbal og nonverbal kommunikation og Journalist Torben Julius til at hjælpe deltagerne med artikelskrivning og billedkommunikation.

Til trods for at vi i dagligdagen konstant kommunikerer, fandt vi ud af at kommunikation er en endog meget kompliceret sag. God kommunikation omfatter mange ting, og det kræver at formidleren har gjort sig klare tanker omkring bl.a. målgruppe, budskab, formidlingsmetode og sprog. Dette giver stof til eftertanke.

Overraskende har interessen for seminaret været meget lav i forhold til den utilfredshed, der kom til udtryk i AKM-målingen.

Til trods for den generelle utilfredshed med kommunikationen i søværnet har tilmeldingen til kommunikationsseminaret ikke været overvældende. Dette kan man undres over, da der netop her er skabt mulighed for at dele problemer og erfaring med andre medarbejdere og lære mere om kommunikation og på den måde være med til at påvirke den fremtidige kommunikation i en mere positiv retning.

Arrangør af kommunikationsseminaret PL Maria Martens udtrykker det såle-

Arbejdsklimamåling

- Arbejdsklimamåling er en undersøgelse, der viser hvordan arbejdsklimaet på arbejdspladsen er.
- Arbejdsklimamålingen er foretaget ved hjælp af et spørgeskema, der omfatter en række forskellige målepunkter med det formål at udpege udviklingsområder.

des, »Det er nyt og anderledes at medarbejdere i hele organisationen sættes sammen og bliver bedt om at bidrage konstruktivt til forbedring af problemer«.

Der sidder muligvis medarbejdere, der spørger, »Hvad får jeg som deltager ud af det her« og vælger af den grund at sige det kan de andre klare.

Hun er ikke utilfreds med deltagerantallet og kommer med denne forklaring, »kommunikationen internt i enhederne har måske ikke været for god og derfor har nogle medarbejdere sikkert ikke været klar over at dette seminar bliver afholdt«.

Hun håber at interessen bliver større, efter at dette første hold af »pionerer« fortæller deres kolleger om seminaret og alt det gode, som forbedret kommunikation kan gøre for det fremtidige søværn.



Journalist Torben Julius hjælper en arbejdsgruppe med deres artikel.



Arrangør af kommunikationsseminaret PL Maria Martens.



GLENTEN og RAVNEN ankom til Cypern den 3. oktober. Først i december blev skibene afløst og HDMS VIBEN udgør nu det danske bidrag til UNIFIL.

Søværnets stigende internationale engagement

TEKST: SOKS

INTERNATIONALE OPERATIONSAFDELING

FOTO: ARKIV

Før 1990 var deltagelse i internationale operationer stort set begrænset til de to stående styrker STANAVFORLANT og STANAVFORCHAN. Der var især stor fokus på søværnets opgaver i nærområdet og territorialforsvaret, hvorfor de internationale operationer, deltagelsen i de stående styrker, skal ses i sammenhæng hermed, STANAVFORLANT og STANAVFORCHAN opgaver var jo først og fremmest at sikre forsyningsvejene over Atlanten.

Et markant skift ses i 1990 med Berlinmurens fald og korvetten OLFERT FISCHER første tur til Golfen. Herefter er det gået slag i slag, med deltagelse i MARITIME MONITOR og SHARP GUARD

i Adriaterhavet samt ALLIED HARVEST med Minerydningsfartøjet MAKRELEN også i Adriaterhavet. De to stående styrker har skiftet struktur og hedder nu Standing NATO Response Force Group 1 (SNMG1) og Standing NATO Response Force Mine Counter Measure Group 1 (SNMCMG 1). Denne ændring skal ses i sammenhæng med, at NATO ønsker, at styrkerne skal kunne indsættes globalt og ikke kun regionalt.

Den nyere historie, der egentlig skrives på lige nu, er de operationer som blev iværksat efter angrebet på World Trade Center den 11. september 2001, en lang række af disse har haft deltagelse fra dansk side. Som det første militære skridt i amerikanernes »krig imod terror« indledte USA en operation i Afghanistan, der havde til formål at vælte landes Taliban-regime. I den

anledning blev Frømandskorpset indsat i Afghanistan. Det var første gang Frømandskorpset er blevet indsat i kamp i forbindelse med en operation.

I forbindelse med OPERATION IRAQI FREEDOM og ACTIVE ENDEAVOUR bidrog søværnet med flådeenheder og logistik, og leverede hermed en meget værdsat støtte til operationerne i den Persiske Golf, hvor større krigsskibe havde vanskeligt ved at operere. Da USA og koalitions partnere havde afsat Iraks diktator Saddam Hussein i foråret 2003, besluttede Folketinget, at Danmark skulle bidrage til at opretholde freden. I den anledning støttede og støtter Søværnet blandt andet med personel til Protection Team Bagdad og Basra som har til opgave at beskytte blandt andet personel fra Udenrigsministeriets Styringsenhed.



På vagt for freden i Middelhavet. Udsigt over det tunge maskingevær.

ARK-projektet

På NATO topmødet i Prag 2002 blev det besluttet, at alliancen skulle gøres mere mobil. Blandt andet skulle nationernes tilmelding af landstyrker i NRF ledsages af en forøgelse på transportkapaciteten.

Danmark er gået i front med dette og startede i foråret 2003 ARK projektet.

I maj 2003 tog forsvaret Roll-on/Roll-off skibet TOR ANGLIA ind i fuldtidscharter, og

baseret på de positive erfaringer med dette skib chartrede forsvaret i 2004 yderligere skibet TOR FUTURA. Skibene har været beskæftiget i ca. 90 % af tiden.

Skibene bruges til transporter for det danske forsvar og for alliancepartners forsvar. Herudover kan skibene – når der ikke er behov for dem til forsvarsrelateret sejlads – gå tilbage til rederen mod at forsvaret ikke betaler charterhyre i den pågældende periode.

ARK skibene har blandt andet udført opgaver for NATO, Norge, Belgien, England, Frankrig, Tyskland, Holland, Spanien og Italien.

ARK projektet bestyres af en lille enhed ved SOK, som dels varetager den daglige og langsigtede drift af skibene, dels har etableret et solidt netværk med allierede nationer.

En af konsekvenserne ved det stigende internationale engagement er oprettelsen af SOK Internationale Operationsafdeling. Denne afdeling har ansvaret for sagsbehandling, planlægning og indsættelse af søværnets styrker i internationale operationer og øvelser. Afdelingen varetager ligeledes SOK kontakt til udenlandske nationale operative stabe samt NATO hovedkvarterer. Siden oprettelsen har Den Internationale Operationsafdeling haft en række meget forskellige opgaver. En af de større opgaver, som afdelingen har ansvaret for, er den detaljerede planlægning for Galathea 3 ekspeditionen.

ET ØJEBLIKSBILLEDE

Søværnet har i 2006 været involveret i en lang række internationale operationer, og de næste afsnit og indlæg er eksempler herpå.

PROTECTION TEAM BASRA OG BAGDAD

Søværnet har siden 2003 udsendt Protection Teams til Irak. Såvel Frømandskorpset som Søværnets Militærpoliti har deltaget i løsning af denne opgave. For nærværende er der udsendt to Protection Teams til hhv. Bagdad og Basra. Forsvarskommandoen (FKO) forventer, at behovet for Protection Teams i 2007 vil være på samme niveau som i 2006 hvorfor den Internationale Operationsafdeling er dybt involveret i planlægningen udsendelserne i næste år.

EVAKUERINGEN AF DANSKE STATSBORGERE I LIBANON

Den 12. juli blussede den nuværende krise i Mellemøsten op, da Hizbollah-militsfolk trængte ind over den israelske grænse fra det sydlige Libanon dræbte otte og tog to israelske soldater til fange. Israel angreb herefter Libanon den samme dag med kampvogne og 6.000 mand.

På baggrund af ovennævnte forhold gik en lang række lande i gang med at evakuere deres statsborgere fra Libanon. I den anledning blev SOK anmodet om at undersøge mulighederne for at fremskaffe et skib med henblik på at evakuere danske statsborgere ud af Libanon ad søvejen til Cypern. SOK tog den græske katamaranfærge ALKIONI i timecharter til løsning af evakueringsopgaven, og det blev det besluttet at sætte en forbindelsesofficer om bord på ALKIONI. Søværnet havde på det tidspunkt kaptajnløjtnant Tue Lippert, fra Søværnets Taktiske Stab, som forbindelsesofficer til en PfP øvelse om bord på den amerikanske krydser USS BARRY i det østlige Middelhav. Denne forbindelsesofficer blev sat om bord på ALKIONI og blev bindeledet mellem færgen og SOK. Færgen ALKIONI blev indsat mellem Beirut og Cypern (Larnaca/Limassol). Sejladsmønstreret var komprimeret mest muligt for at skabe en hurtig og fleksibel evakuering. Færgen ankom typisk til Beirut midt på dagen, tog de evakuerede ombord og afgik sidst på eftermiddagen. Efter sejladsen over Middelhavet ankom den til Cypern



om natten, satte de evakuerede i land til den videre hjemrejse med støtte og hjælp fra Udenrigsministeriets. Færger tog så brændstof ombord og ville typisk afgå om morgenen mod Beirut for en fornyet tur. Færger foretog i alt fem anløb af Beirut og i alt 3122 personer blev evakueret heraf 1119 danske statsborgere.

UDSENDELSE AF STABSOFFICER TIL TASK FORCE 150

Task Force 150 foregår i rammen af OPERATION ENDURING FREEDOM. Det geografiske operationsområde for Task Force 150 er stort, idet det omfatter mere end 6000 sømils kyststrækning fra Det Røde Hav til Hormuz-strædet samt fra Hormuz-strædet og ned til grænsen mellem Somalia og Kenya.

Opgaven for Task Force 150 er at udøve Maritime Security Operations, hvilket er et omfattende begreb, men det inkluderer blandt andet bekæmpelse af illegale aktiviteter til søs. Denne opgave har haft en vis indflydelse på de illegale aktiviteter i området. På baggrund af dette er opgaverne i stigende omfang fokuseret på at skabe basale og fungerende organisationer til at varetage kyststaternes egen myn-

dighedsudøvelse i omkring det Indiske Ocean, hvilket igen danner grundlaget for en øget og ikke mindst sikker søværts handel med kyststaterne og dermed på lang sigt velstand og sikkerhed for befolkningen. Støtten er eksempelvis uddannelsesmæssig støtte til kyststater som f. eks Djibouti, således at deres kystvagt selv bliver i stand til at udøve kontrol på deres eget territorium. Andre opgaver kunne være støtte til opbygningen af en fungerende fiskerikontrolorganisation og havmiljøtjeneste. Søværnets Taktiske Stab bidrager til styrken med en stabsofficer.

UNIFIL

På baggrund af konflikten mellem Israel og Hizbollah vedtog FN resolution 1701 af 11. august 2006 med det overordnede formål at genskabe fred og sikkerhed i Libanon. Resolutionen udvider UNITED NATIONS INTERIM FORCES IN LIBANON (UNIFIL) styrken til maksimalt 15.000 mand og giver samtidigt mandat til at assistere den libanesiske regering med at forhindre indsmugling af våben og våbenrelateret materiel til Hizbollah og bevæbnede grupper i den sydlige del af Libanon.

Operationsområdet er det libanesi-

ske territorialfarvand med tilstødende farvandsområde i det østlige Middelhav primært i farvandet mellem Libanon og Cypern. Den maritime del af operationen er underlagt en tysk Maritime Component Commander til søs, som er direkte underlagt UNIFIL Force HQ. En dansk forbindelsesofficer indgår i MCC staben.

I forbindelse med opstilling af styrken bad FN en række lande, herunder Danmark om at tilvejebringe styrker til at løse opgaven. Danmark meddelte, at vi kunne stille med korvetten PETER TORDENSKIOLD samt missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN.

De danske enheder forlod Flådestation Korsør den 10. september for at forlægge mod Wilhelmshafen. Efter et givtigt havneophold forlod de danske og tyske enheder Wilhelmshafen den 21. september. Samme aften meddelte FN, at der ikke ville blive behov for korvetten, hvorefter PETER TORDENSKIOLD returnerede til hjemhavnen.

De to missilfartøjer bliver støttet af den operative logistiske enhed i Limassol på Cypern. Støtteelementet består af 20 mand. GLENTEN og RAVNEN ankom til Cypern den 3. oktober og forventes at deltage i operationen indtil primo december, hvor afløsning vil finde sted. Missilfartøjerne GLENTEN og RAVNEN afløses af missilfartøjet VIBEN primo december, således at GLENTEN og RAVNEN besætninger kan være tilbage i Danmark i god tid før inden jul. I forbindelse med omskiftning af enhederne fragtes VIBEN til Limassol om bord på CONDOCK 1. VIBEN besætning flyves imidlertid til Limassol primo december, inden rotationen påbegyndes, for overlevering med GLENTEN og RAVNEN indtil VIBEN meldes klar i operationsområdet.

FREMTIDIGE OPERATIONER

Der har været bud efter Søværnets enheder i 2006 og der er ingen tvivl om, at der også i 2007 vil være opstået behov for at sende skibe, stabsofficerer og støtteelementer ud i forskellige missionsområder. Så der er nok at se til.



Evakueringen fra Beirut juli 2006

TEKST OG FOTO:

KAPTAJNLØJTNANT TUE LIPPERT

Klokken er omkring 0100 fredag den 21. juli 2006. Den danskchartrede færge ALKIONI ankom til Limassol på Cypern for en halv time siden og den mest kaotiske situation i mit liv udfolder sig foran mig. I hall'en på den Cat-Link lignende katamaran færge står ca. 650+ flygtninge fra den britiske evakueringen af Libanon og skal sorteres i EU borgere og resten af verden. Jeg står alene foran den eneste nedgang fra skibet og får stukket det ene bundt pas i hånden efter det andet. De danske flygtninge kom hurtigt fra borde - efter hårdt pres fra Udenrigsministeriet - og sammen med dem forlod den danske læge og sygeplejerske, samt en engelsk deling let infanteri, der havde hjulpet under overfarten fra Beirut. Tilbage er

nu de resterende flygtninge og den cypriotiske immigrationskontrol, der har stillet sig på bagbenene og vil kontrollere alle ikke EU-borgere. Til venstre for mig sidder en ældre mand med svær Alzheimers syndrom. Hans hustru har et britisk pas, men hans er olivengrønt Libanesisk, og med intervaller af ca. 5 minutter glemmer han, at hustruen står i kø nede midt i skibet og venter på, at den cypriotiske immigrationsfunktionær får sat sine stempler. Den ældre mand rejser sig igen - skubber og puffer; bander og skaber urolighed i den tæt pakkede ventende mængde. Nogle venlige, men trætte fædre får ham bakeset på plads igen under protest. Skibet genlyder af en hæs uhyggelig skrigen fra en patient med Down-syndrom, der ligger ude i den forreste del af skibet. Han har også et olivengrønt pas, og hans værge står i den stadigt voksende

kø foran den enlige funktionær. Patienten med Down-syndrom kommer først fra borde mellem to og halv tre. Endnu 20 pas bliver rakt til mig fra en familiefar. De første 19 er ok - det 20. er olivengrønt. »Jamen vi er EU borgere« - »det kan jeg se, men det er deres hustru ikke, og du vil vel ikke efterlade hende alene ombord?« - Det vil de fleste ikke

Ved tretiden kommer en kommandør fra det britiske immigrationskontor. Han oplyser, at der er ca. 250 »problematiske flygtninge« ombord, som Cypern ikke vil tage imod. Han fortsætter med at antyde, at eftersom skibet er dansk chartret, er det et dansk problem. Jeg fortæller ham, at alle danske flygtninge problemfrit er kommet fra borde, og at briterne under dette charter, er ansvarlige for befragtingen. Herefter orienterer jeg SOK om denne potentielt me-



De evakuerede går ombord i Beirut - UK Infanteri hjælper på kajen og ombord.

get uheldige drejning situationen har taget, og SOK kontakter Udenrigsministeriet, der tager bolden op. Kort tid efter dukker en embedsmand op fra den britiske højkommisær, og det sætter lidt skub i processen. Min Alzheimers ven er i mellemtiden begyndt at vandre igen. Hen og have fat i ham – tilbage på plads – sid ned. Klokken 0550 er sidste flygtning fra borde og fra agter-rampen ser jeg den sidste bus køre flygtningene op til færgeterminalen og endnu en solopgang over Cypern. Hvile er en vigtig ingrediens i enhver operation, men det har der stort set ikke været tid til de sidste fire dage. Var ellers ombord på en amerikansk destroyer undervejs til Sortehavet, for at gennemføre en Ukrainsk-amerikansk øvelse, men pludselig skiftede fokus og så blev det Beirut i stedet. ALKIONI har bunkret olie i løbet af natten fra en tanker på siden, men nu nægter maskinmesteren at skrive under på modtagelsen af fuel. Både den græske mester og den græsk-cypriotiske tankskibs-kaptajn snyder uden tvivl med deres aflæsninger, men efterspørgslen efter olie på Cypern i disse dage er i sælgers favør, og efter maskinmesterens voldsomme protester da vi bunkrede i går, har olieselskabet truet med ikke at ville levere olie overhovedet. Efter en intens envejsdialog får jeg mesteren til at skrive under for modtagelsen af olie, og kort efter er tankeren klar af ALKIONIs side, så vi kan sejle planmæssigt kl. 0700. Da agter-rampen er næsten lukket ser jeg til min overraskelse, at en journalist fra CNN er smuttet ombord som blindpassager. Han blev smidt på lodsåden uden for havnen og anholdt af Cypriotisk politi, da han når kajen.

I alt blev der gennemført fem sejladsere med MV ALKIONI og bragt ca. 3200 danske, europæiske og commonwealth borgere ud af Libanon. En enkelt gang var der optræk til en mindre diplomatisk krise, da en bus fra et nærtstående EU land dukkede op på kajen i Beirut med ufuldstændige passagerlister. De 49 passagerer blev nægtet at forlade bussen før listerne var i orden. Det var ikke en nem beslutning, da der var mange kvinder og børn ombord på bussen, og landets medfølgende diplomat



Kaptajnløjtnant Tue Lippert på kajen i Beirut.

prøvede på alle måder at presse på og få flygtningene med færgen, bl.a. ved at slukke for bussen (og dermed for airconditionen), hvilket skabte en højst ubehagelig temperatur i bussen med de +35 grader udenfor. Souschefen på landets ambassade ringede også på min telefon og var ualmindelig ubehagelig, men Udenrigsministeriets folk i Beirut bakkede 100 procent op om min beslutning. Der havde tidligere været problemer med dette lands passagerlister, og som vi havde oplevet bare få dage før, kan det have store konsekvenser for resten af operationen, hvis papirarbejdet ikke er i orden. Situationen blev i øvrigt løst gennem Udenrigsministeriet og det pågældende lands hovedstad og efter tre timer, kom en sort Mercedes ned på kajen med de korrekte lister.

Det var en stor og meget intens oplevelse, at deltage i denne operation og arbejde så tæt sammen med dedikerede og professionelle mennesker fra Udenrigsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Politiet og Beredskabsstyrelsen. Det var utrolig tilfredsstillende at se det meget konkrete resultat af ens indsats, og mærke den taknemlighed mange af de evakuerede udtrykte samt ikke mindst opleve det teamwork på tværs af »det offentlige Danmark« ar-

bejde gnidningsløst sammen. Men det var også hårdt at opleve mange af de historier og oplevelser fra krigszonen de evakuerede havde at fortælle. Særligt børnenes oplevelser samt udmattelsen hos forældrene og fortvivlelsen hos dem, der havde mistet kærester eller familie under krigshandlingerne, skabte den mosaik, der tilsammen udgør bagsiden af krigen.

FAKTA

Evakueringsoperationen af Libanon i perioden 18. – 29. juli 2006, under ledelse af Udenrigsministeriet, støttede SOK med indchartringen af en græsk katamaranfærge og Søværnets Taktiske Stab stillede med indledningsvis én, senere to forbindelsesofficerer ombord. Evakueringen – der foregik i tæt samarbejde med de engelske myndigheder og således til tider var en del af den engelske operation HIGHBROW - fik i alt 3122 personer ud fra Beirut på fem overfarter. Operationen, der var den største af sin slags i nyere dansk historie, var en stor succes, og en lang række erfaringer er i den forbindelse tilgået SOK, STS og søværnet.



Franjo Stojanovski foran Burgerking i Afghanistan.

Jeg har ikke tidligere bemærket pigtråden på muren

TEKST OG FOTO: FRANJO STOJANOVSKI

Men som den ligger der – i kontrast til den orange horisont og solopgangen på den anden side – skærer den sig tydeligt ind i min bevidsthed. Der er stille på helikopterlandingspladsen i det britiske brigadehovedkvarter i Afghanistans sydlige provins Helmand. Kl. er 06.05 om morgenen. Det er koldt og mørkt og lejren er kun langsomt ved at vågne.

I det fjerne afbrydes stilheden af Chinook helikopternes hule dunk. Termmanden beordrer de cirka 30 soldater, som venter, op i to rækker klar til at løbe

op i helikopteren, når han giver tegn, da den kun lander i få minutter.

Jeg og den britiske militærjurist skal begge til Kandahar og vi stiller os bagerst i køen, da vi så kan brede os over eventuelle ledige sæder samt nydesigtet ud af helikopterens åbne bagrampe. Jeg har uniform, fragmentationsvest og hjelm på og min riffel i hånden.

Jeg kan stadig ikke se helikopteren. Men lyden fra dens propeller bliver højere og højere og overdøver nu alt. Pludselig kommer den store maskine i lav højde ind over lejrens mur i en elegant bue, som en balletdanser i spring, for et

øjeblik efter at omdanne det nærmeste af lejren til et ragnarok af støv og sten, der blandet med larmen tvinger én til at sætte sig ned på knæ og kigge ned i jorden. Helikopterens rampe bliver sænket og omkring femten soldater løber ud med rygsække og kasser, som de smider i en klump på jorden, hvorefter de lægger sig ovenpå og holder fast, så det ikke blæser væk, når helikopteren kort efter letter igen.

Soldaten foran mig rejser sig op og begynder at løbe. Jeg følger tæt efter ind i støvskyen, den intense varme fra jetmotoren og dunkene fra helikopte-

ren op ad rampen, hvor helo crew råber GO GO GO!, inden de hæver rampen. Ud af bagrampen får jeg lige et kort glimt af folkene på jorden, som klammer sig til deres kasser og rygsække, mens helikopteren i nogle få sekunder svæver et par meter over jorden for så pludselig at sætte af op i mørket.

Helikopteren er helt fyldt op, så folk sidder skulder mod skulder. Da det stadig er mørkt udenfor og der kun er ganske lidt lys i kabinen, er det svært at se de andres ansigter. De nærmeste virker fokuseret, men alligevel fjerne i blikket; klar til at reagere, nu hvor vi forlader lejren, men alligevel med tankerne langt væk.

Jeg tænker på, hvordan hver af disse soldater under skyggen fra deres hjelm, bag den skudsikre vest og med geværet foran sig ligesom jeg selv har familie, venner eller kæreste derhjemme. Ligesom jeg selv tænker de måske på en familiemiddag, inden de tog af sted. Eller afskeden med kæresten, der med tårerne løbende ned af kinderne sagde farvel på togstationen, mens man selv prøvede at virke glad og ubekymret. Måske skulle man have sagt bedre farvel til dem derhjemme. Sagt, hvor meget de betyder. At man vil tænke på dem hver dag og tæller uger og dage til, man ser dem igen.

Nu sidder jeg i en Chinook helikopter i det sydlige Afghanistan med min militærudrustning og cirka 30 andre soldater.

Jeg er militærjurist og en del af International Stabilization Assistance Force (ISAF). ISAF er en NATO styrke med mandat fra FN's sikkerhedsråd og invitation fra den demokratisk valgte afghanske regering. Vi er her for at hjælpe den afghanske regering med at skabe sikkerhed og stabilitet i Afghanistan.

Min funktion er at rådgive chefen for det danske kontingent (DANCON) om vores nationale mandat samt internationale forpligtelser, herunder særligt krigens love og ISAF policy.

Jeg skal være i Afghanistan i cirka fem måneder, og har nu været her i seks uger. De første uger færdiggjorde jeg direktiver og underviste soldater i grænserne for magtanvendelse under

ISAF. Nu deltager jeg sammen med det danske operationselement i planlægning og overvågning af operationer i Helmand provinsen i United Kingdom Task Force Headquarter (UKTF HQ). Endelig støtter jeg vores CIMIC (Civil Military Cooperation) enhed, som arbejder med opbygning af lokal infrastruktur og institutioner, med at udarbejde projektbeskrivelser og kontrakter.

Mit primære fokus er fremadrettet at sikre overensstemmelse mellem danske operationer og krigens love. Derfor bruger jeg meget tid på løbende at følge med i planlægningen og udførelserne af operationerne. Operationsplanlægning foregår ved gentagende – nærmest cirkulære – månedlig, ugentlige og daglige rutiner. Her opstilles, udvikles og tilpasses operationer til de skiftende vilkår, så man opnår den effekt, som er fastsat ovenfra som ISAF, UKTF og DANCON's målsætning.

For at følge med i denne proces sid-

der jeg til daglig ved UKTF HQ, som er et brigadehovedkvarter, som består af en Commander og hans stab på ca. 150 mand. Her planlægges og overvåges operationer for hele Helmand provinsen, hvor den danske opklaringseskadron opererer.

Fire uger efter jeg ankom til UKTF HQ flyttede vi fra lejren i Kandahar, som er på størrelse med en mellemstor dansk provinsby. Nu opererer vi fra en mindre lejr i provinshovedstaden Lashkar Gah i hjertet af Helmand. Dermed er vi kommet tættere på vores Area of Responsibility, Camp Bastion, hvor den danske spejdereskadron hører til, og vores civile samarbejdsparter, dvs. de afghanske myndigheder og diverse NGO'er

Lejren i Lashkar Gah har status af et Provisial Reconstruction Team (PRT). PRT'erne er hjørnestenene i udvidelsen af ISAF og den afghanske regerings indflydelse udenfor Kabul. De er særligt sammensat ud fra de specifikke



»Pludselig passerer vi en flod, hvor solens stråler reflekteres i vandspejlet – og landskabet ændrer fuldstændig karakter.«

trusler, terræn og socio-økonomiske vilkår i regionen. I Helmand arbejder vi overordnet med 3 strenge: Governance, development og security, som alle hænger sammen. Eksempelvis bliver der hver måned bare i Helmand provinsen anvendt over en million dollars i ISAF regi til ren udviklingshjælp. DANCONs primære opgave er dog at skabe sikkerhed.

Det som først slog mig, da jeg ankom til lejren efter fire uger i ørkenen, var springvandet og den fint anlagte have: en kæmpe luksus i en militær lejr her i det sydlige Afghanistan. Lejren er ikke særlig stor og har to mure, da den er blevet udbygget for at gøre plads til UKTF HQ. De oprindelige huse er stenhuse og i forbindelse med disse er der nogle hyggelige terrasser, hvor vi holder nogle af vores daglige stabsmøder.

Vi i UKTF bor og arbejder dog i store telte, som er opstillet til formålet. De er sparsomt indrettet, men fungerer.

En almindelig dag i UKTF HQ starter med deltagelse i morgenbriefing, hvilket er en update, hvor de enkelte sektioner i staben briefer stabschefen i UKTF inden for hvert deres område fra alt fra vejrforhold og logistik til efterretninger og mediereaktioner. Dermed skabes et samlet og opdateret situationsbillede på planlagte eller igangværende operationer, inden dagens arbejde går i gang.

Efter morgenbriefing er færdig, taler vi i det danske operationselement kort sammen, så vi ved, hvad resten af gruppen laver i løbet af dagen. Derefter udveksler jeg planer for dagen med den britiske militærjurist, inden jeg går i gang med at læse op på operationer og deltager i de stabsmøder, hvor selve operationerne planlægges.

Efter middag laver jeg egentlige opgaver, som kan være alt fra selv at briefe, udarbejdelse af direktiver, svar på konkrete spørgsmål eller kontraktudkast.

Tidligt på aften har vi så en aftenbriefing, som er en grundig briefing for Commander med opdatering af situationbilledet samt det aktuelle resultat af dagens arbejde.

På samme måde er der ugentlige og månedlige cykluser, hvor der foregår

mere overordnede udvikling og tilpasning, igen. Disse procedurer sikrer, at information og efterretninger samles og anvendes optimalt, således at anvendelse af ressourcer hele tiden står i forhold til vores resultater. Staben består således af folk med en række forskellige kernekompetencer indenfor det militære område, men også af folk med baggrund fra eksempelvis statistik, statskundskab og jura, hvis kundskaber alle bidrager til en effektiv ledelse af indsats.

Arbejds- og kommandosproget i ISAF og UKTF HQ er engelsk, men langt fra alle taler det engelsk, man er vant til fra tv, hvilket måske hænger sammen med det britiske forsvars rekruttering. Især i starten var det en udfordring at forstå de særlige dialekter, og det blev ikke lettere af, at jeg heller ikke kender samtlige militære udtryk på dansk. Med lange arbejdsdage og stort set kun briter omkring os, samler man dog hurtigt de rigtige udtryk op.

Samtidig er det en stor fornøjelse at arbejde sammen med briterne, som er erfarne og dygtige soldater, og også venlige og imødekommende. Meget af mit arbejde i forbindelse med operationer kører i tæt parløb med den britiske militærjurist. Vi har et rigtig godt samarbejde, og via ham inddrages jeg i alle britiske operationer og problemstillinger af betydning. Det gør, at jeg får en rigtig god erfaring fra kørende britiske operationer og afhøringer, og løbende får vendt problemstillinger med en erfarende militærjurist.

At forstå regelgrundlaget herude hænger tæt sammen med en forståelse af ISAF organisationen, som grundlæggende er baseret på NATO-doktrin. Derfor bruger jeg meget tid i møder med militærjurister ved ISAF HQ i Afghanistans hovedstad, Kabul, og ved Regional Command South i Kandahar. Endelig er jeg jævnligt i Camp Bastion, hvor chef DANCON og størstedelen af den danske stab arbejder fra.

De mange ture væk fra lejren kan til tider være trættende. Samtidig er de dog et kæmpe privilegium, idet jeg her får mulighed for at komme lidt udenfor hegnene og se noget andet. Til gengæld

bliver jeg mindet om, hvad det er for en virkelighed, vi arbejder i, når vi inden selv den korteste køretur skal anlægge hjelm og fragmentationsvest samt lade op.

Fritid er der ikke meget af. I hvert fald ikke hvis man tænker på som derhjemme. Til gengæld er der som regel tid til at stoppe op i løbet af dagen og tage en lur eller træne.

Således prøver den britiske militærjurist og jeg at træne hver dag. På den måde kommer vi lidt væk fra arbejdet, som ellers fylder meget. I den forbindelse har vi væddet, hvem af os der har det bedste vaskebræt den 1. februar. Væddemålet gælder én Afghani, og det bliver op den sødeste pige i lejren i Lashkar Gah at afgøre, hvem der vinder.

Efter træning spiser vi frokost. Maden er altid et interessant samtaleemne, men efter min mening rigtig god. Når vi ikke har travlt med opgaver, sætter vi os sidst på aftenen udenfor og får en kop kaffe og snakker, eller vi ser en film.

Vi arbejder alle ugens dage, men har nogle små rutiner, der gør, at der er forskel på hverdage og weekend. Om søndagen sover jeg således en time længere om morgenen og spiser engelsk morgenmad i modsætning til havregrød. Om lørdagen ser vi Matador med kaffe og småkager.

Helikopteren snart fremme ved Kandahar Airfield og monotone dunk fra propellerne afløses af lyden fra speakersystemet med Guns'N'Roses »Welcome to the Jungle«. Folk sætter sig op, retter på hjelmen eller tager en sidste tår vand, inden flasken sættes tilbage i kampvesten. Af taktiske grunde flyver vi nu tæt på jorden med siden og rampen bagtil åben og maskingeværskytte begge steder.

Det er lyst udenfor nu, og det går op for mig, hvor meget jeg sætter pris på disse øjeblikke for mig selv, hvor jeg bare kan sidde og slappe af og kigge ud over landskabet. Landskabet minder om savannen i Afrika, bare med kameler og geder i stedet for giraffer og løver. I lange stræk er der bare ørken med røde sanddynger efter sanddynger. Derefter



Udsigt fra Chinookhelikopterens agterrampe

jord, som tidligere har været marker, men nu er forladt og skoldet af solen så langt øjet rækker.

Pludselig passerer vi en flod, hvor solens stråler reflekteres i vandspejlet – og landskabet ændrer fuldstændig karakter. I floden er der børn, der bader og i nærheden geder og huse og små grønne makker med stengærde omkring. Det giver en fantastisk følelse af, hvor smukt og enkelt livet er, og jeg lover mig selv at huske denne følelse, også når jeg er tilbage i Danmark.

Gør det så en forskel? Ofte tvivler jeg på, at det Afghanske samfund vil kunne gennemgå en udvikling på få år, som har taget vores eget samfund århundereder.

Men så betragter jeg de afghanske bygningsarbejdere spise frokost, grine

og betragte os soldater med samme nysgerrighed, som jeg betragter dem. Og jeg tænker, at det er en fejl, at tro, at de er anderledes end os. Det, som adskiller dem fra mig, er de muligheder, de er blevet givet.

Eller jeg ser Makedonske soldater, som selv skylder sit demokrati til den fredsbevarende indsats i Makedonien i 90'erne. Jeg ser veluddannede danske soldater sammen med briter, hollændere, canadiere, australiere, franskmænd og rumænere og soldater fra mange andre nationer. I alt bidrager 37 forskellige nationer til ISAF udover Afghanistan egne sikkerhedsstyrker. Alle medbringer erfaringer fra egne nationale eller regionale konflikter. Og jeg er ikke i tvivl om, at Afghanistan med NATOs hjælp vil kunne løfte opgaven.

Virkeligheden er nok, at det kan gå begge veje. At den militære indsats hænger sammen med Afghanistans evne til at opbygge velfungerende statslige institutioner, og at der sker en økonomisk udvikling, som kan forbedre levevilkårene for den almindelige afghaner.

Nu hvor helikopteren lige er landet, er det dog ikke dette, som optager mest plads i mine tanker. Jeg er glad for at være kommet sikkert frem og tænker på at få noget at spise. Jeg tager jeg min rygsæk, sikrer mig, at jeg har husket mit øvrige udstyr og bevæger mig ud af helikopteren. Midt på rampen stopper jeg til tonerne fra Bruce Springsteens »It's a beautiful day«, smiler og nyder et øjeblik den milde afghanske morgen.



Det første af to nye inspektionsfartøjer søsættes i Polen. Efterfølgende blev skroget bugseret fra via Østersøen og op gennem Øresund til Skagen.

De nye inspektionsfartøjer til Nordatlanten tager form

Ved udgangen af næste år modtager Søværnets materielkommando det første af to nye inspektionsfartøjer. De nye skibe vil kunne løse en bred vifte af militære og civile opgaver i Nordatlanten.

TEKST: RENE RASMUSSEN,
SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO
FOTO: SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO

Søværnets Materielkommando (SMK) indgik 20. december 2004 kontrakt med Karstensens Skibsværft i Skagen

om levering af 2 Inspektionsfartøjer som første element til erstatningen af inspektionsskibet BESKYTTEREN, der som bekendt allerede er udfaset og doneret til Estland samt de tre grønlandskuttere af AGLEK-klassen.

19. oktober 2006 blev det første af

de to nye inspektionsfartøjer søsat i Polen og efterfølgende blev skroget bugseret fra Polen via Østersøen og op gennem Øresund til Skagen hvortil det ankom sikkert natten mellem den 10. og 11. november 2006. Nu tager værftsarbejderne så fat med at færdig-

gøre udrustningen af enheden så den er klar til aflevering til søværnet i december 2007.

Karstensens Skibsværft producerer ikke længere selv stålskrogene til værftets nybygninger, men lader typisk disse bygge hos underleverandører bl.a. i Polen, som det er tilfældet for skroget til søværnets inspektionsfartøjer.

De nye inspektionsfartøjer skal anvendes til løsning af et bredt spektrum af militære og civile opgaver i det nordatlantiske område, herunder overvågning, suverænitetshævdelse, fiskeriinspektion, patruljetjeneste og søredning. Fartøjerne skal endvidere yde støtte for det civile Grønlandske samfund.

Fartøjerne forberedes endvidere for en eventuel fremtidig deltagelse i internationale opgaver. Sådanne opgaver kan bl.a. tænkes at omfatte katastrofehjælp, herunder assistance og støtte til evakueringer af civilbefolkning samt personel- og materieltransporter. Endvidere forberedes fartøjernes indretning således, at de efter en mindre tilpasning også vil kunne indgå som kommando- og støtteskib for en mindre flådestyrke i NATO- eller internationalt regi.

Som noget nyt i søværnet vil enheden blive udrustet med et særligt SAR fartøj, som under høj fart og med stor udholdenhed vil kunne indsættes for løsning af eftersøgningsopgaver indenskærs og i de grønlandske fjorde. Indretningen af udsætnings- og bjærgningsarrangementet for SAR fartøjet har i konstruktionsfasen udgjort en udfordring for skibsskrogeingeniørerne. SAR fartøjstypen er kendt fra ABSALON klassen og er bygget og leveret fra STOREBRO værftet i Sverige.

De nye inspektionsfartøjer konstrueres og bygges i stål til Det Norske Veritas klasse (DNV) for uindskrænket fart, herunder for sejlads i arktiske og tropiske farvande, samt sejlads i is med en tykkelse på op til 70 cm. Enhederne vil endvidere opfylde Søfartsstyrelsen civile bestemmelser samt søværnets standarder og forskrifter, herunder relevante NATO standarder.

Fartøjernes maskinanlæg består af 2 ens dieselhovedmotorer der over et

fælles gear driver en vendbar propeller.

Af øvrige forhold kan bl.a. nævnes, at fartøjerne udrustes med 4,8 og 7 meter gummibåde, 3 cm og 10 cm navigationsradar, FLIR samt den nye SCANTER 4100 varslingsradar som er en videreudvikling af kystradarprojektet (KYRA).

MODELFORSTØG

SMK gennemfører i disse år som bekendt nyanskaffelse af en lang række nye fartøjer og skibe som skibsbygningsmæssigt alle udgør en store udfordringer, ikke mindst fordi de operative krav til fart og søgenskaber fordrer optimering af skrogformer og i enkelte tilfælde også udvikling af helt nye skroglinier. SMK har i de seneste 5 år haft ansat professor Hans Otto Holmegaard Kristensen. Professoren har bl.a. forestået det meget omfattende modelforsøgsprogram som det seneste år er gennemført for inspektionsfartøjerne ved fire forskellige modelforsøgsanstalter – FORCE i Lyngby, MARINTEK i Trondheim, SSPA i Gøteborg samt HSVA i Hamburg. SMK har aldrig tidligere gennemført så omfattende et modelforsøgsprogram som for de nye inspektionsfartøjer og de valgte forsøgstyper, herunder forsøg i is har nødvendiggjort brugen af det store antal forsøgsanstalter, der hver især har ekspertise indenfor de forsøgstyper som SMK efterspurgte. I det følgende gennemgås i korte træk forsøgsrækken:

FREMDRIVNINGSMODSTANDSFORSØG I STILLE VAND

Indledende forsøg for fastlæggelse af fartøjets fremdrivningsmodstand blev udført på FORCE i Lyngby. Forsøgene i Lyngby omfattede foruden bestemmelse af fremdrivningsmodstanden og fastlæggelse af fremdrivningseffekten også fastlæggelse af vandtilstrømningen til propelleren til brug for propellerleverandøren – B&W Alpha – arbejde med at udformning af den endelige propellerform. På baggrund af såkaldte selv fremdrivningsforsøg med en modelpropeller i det endelige design kunne det fastslås at fartøjerne kan for-

Inspektionsfartøjer

Længde PP	61,00 meter
Bredde VL	14,60 meter
Bredde Helodæk	14,00 meter
Dybgang max	4,95 meter
Deplacement	1720 tons
Fart	17 knob
Aktionsradius	3000 sømil
Besætning	18 mand

ventes at opnå en prøvetursfart på ca. 17,3 knob ved fuld motoreffekt, hvilket vil sige samlet for de to hovedmotorer 5440 kW.

KAVITATIONSFORSØG

Kavitation er et fænomen, som optræder på en skibspropeller ved, at der dannes dampbobler af større eller mindre omfang som følge af lokalt undertryk på propelleren, når den arbejder i vandet. Dampboblerne skyldes at vandet koger lokalt og når disse bobler bryder på propellerbladet under dets gang i gennem vandet giver det anledning til trykimpulser på skibsskroget. Afhængig af hvor på bladet kavitationen optræder og i hvilket omfang og styrke kan det ved forsøgene fastslås om de vil kunne skade propelleren eller vil være harmløse.

Kavitationsforsøgene blev udført ved SSPA modeltanken i Sverige, hvor der rådes over en særlig kavitationstank med en prøveopstilling der muliggør bestemmelse af propellerens særlige kavitationsbillede samt størrelsen af de trykimpulser som propelleren medfører på skibsskroget.

Forsøgene viste at der ved maksimalt fart udviklede sig en propellertiphvirvel som ramte roret i top og bund og her »imploderede« (fagudtryk for at dampboblerne kollapser eller bryder sammen). Fænomenet blev af eksperterne vurderet, at kunne medføre risiko for kavitationssskader på roret.

Det besluttedes derfor imidlertid

at løfte roret, så »tiphvirlen« ikke vil ramme top og bund af roret.

SØDYGTIGHEDSFORSØG

Fartøjsskroget blev ligeledes afprøvet under påvirkning fra bølger kommende fra forskellig retning ved såkaldte sødygtighedsforsøg, som blev gennemført i et stort off-shore bassin hos MARINTEK i Trondheim. Følgende 5 bølgeretninger blev testet:

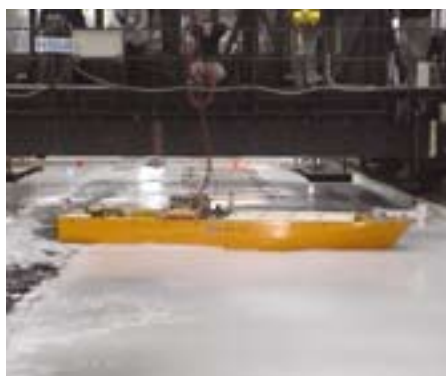
- Modso (180 grader)
- Søen ind foran for tværs (135 grader)
- Sø fra siden (90 grader)
- Søen ind agten for tværs (45 grader)
- Medløbende sø (0 grader)

Bølgehøjderne blev varieret fra 1,25 m, som specielt blev anvendt til afprøvning af fartøjets agterrampe, over 3 m og 5 m til 7 m.

Under forsøgene blev fartøjets rulleperiode registreret til ca. 9,3 sek.

RULLEDÆMPNINGSFORSØG OG SEJLADSFORSØG MED FINNESTABILISATORER

For at vurdere virkningen af skibets finnestabilisatorer blev flere af fremdrivningsforsøgene også udført med aktive finnestabilisatorer, ligesom der blev udført rulle-dæmpningsforsøg hvor modellen af fartøjet sættes i svingninger for



For første gang i SMK historie blev det for inspektionsfartøjet besluttet at udføre modelforsøg for sejlads i is. Forsøgene blev udført ved den tyske forsøgsanstalt Hamburgische Schiffbau-Versuchs-Anstalt.

SAR fartøjerne, hvis skrog er bygget i kulfiber materiale har følgende hoveddata

Længde	11,88 meter
Bredde	2,90 meter
Dybgang	0,70 meter
Deplacement	8,20 tons
Fart	37 knob
Aktionsradius	> 100 sømil
Besætning	3 mand
Pax	12 pers. eller 4 pers. +4 båre

at registrere hvor mange rulninger skibet foretager før rullebevægelsen dør ud. Forsøgene blev udført ved 0 knob, 13 knob og 17 knob med og uden aktive finner.

Ved sejladserne i forskellige bølgehøjder og bølgeretninger viste stabilisatorfinnerne en meget stor dæmpende virkning. Ved 3 m høje bølger, var skibsbevægelserne således næsten nul og rulle-dæmpningen var også markant ved henholdsvis 5 m og 7 m bølgehøjde.

Forsøgsprogrammet blev endvidere efterfølgende gentaget uden finnestabilisatorer indkoblet og selv uden aktive stabilisatorfinner viste skibet at det generelt bjerger sig godt.

Der blev således kun observeret grønt vand på fordækket i meget få tilfælde og kun ved de højeste bølger på 5 m og derover. Med søen agten for tværs var der overhovedet ikke tendens til »udskridning«, såkaldt broaching.

FORSØG MED AGTERRAMPE FOR SAR FARTØJ

Da SAR fartøjet skal kunne udsættes ved SØ 3, svarende til en bølgehøjde på 1,25 m, blev der udført 5 forsøgsserier, hvor fokus var på bølge- og strømningforholdene ved agterskibet og særligt ved agterrampen. Modellen var blevet forsynet med en 4,5 m agterrampe på forslag fra byggeværftet.

Den mest stabile situation blev observeret ved 6 knob fart, hvor der ikke blev

iagttaget nogen særlig forskel hverken ved søen ind foran for tværs, fra siden eller agten for tværs. Det var karakteristisk at rampen på intet tidspunkt blev løftet ud af vandet og at der således ikke vil være risiko for at SAR-fartøjet kan blive klemt fast under rampen.

Sammenfattende kan det konkluderes baseret på de visuelle iagttagelser under sødygtighedsforsøgene samt den efterfølgende rapport fra MARINTEK, at skibet ville klare sig godt under stort set alle konditioner og der var derfor ikke behov for markante ændringer af den valgte skrogform.

MANØVREFORSØG

Med henblik på at fastslå at inspektionsfartøjet har tilfredsstillende manøvreegenskaber er udført systematiske manøreforsøg som samtidig er brugt til at bestemme belastninger på skroget under forskellige manøvrer. De udførte forsøg viste at det nye skib til fulde opfylder de manøvrekrav som kræves i henhold til såvel søværnets specifikationer som de krav der formelt stilles for skibe af samme størrelse og type i henhold til civile bestemmelser.

ISFORSØG

For første gang i SMK historie blev det for inspektionsfartøjet besluttet at udføre modelforsøg for sejlads i is. Forsøgene blev udført ved den tyske forsøgsanstalt Hamburgische Schiffbau-Versuchs-Anstalt og på grundlag af forsøgene var det muligt at fastlægge fremdrivningsmodstand og effektforbrug under gang i is med varierende fart.

Der blev i modeltanken opbygget is svarende til forekomster af is i det aktuelle operationsområde omkring Grønland og forsøgene omfattede bl.a.:

- Brydning af rende ved såvel frem som baksejlads,
- Drej væk fra brudt rende
- »Star manøvre« som omfatter en vurdering af skibets evne til at ændre kurs 360 grader ved manøvrering frem og tilbage i isen.
- Dejecirkelforsøg.

Forsøgene viste at fartøjet uden problemer vil kunne foretage en vendemanøvre i den specificerede is tykkelse og samtidig viste forsøgene, at fartøjerne uden problemer med den installerede motoreffekt vil kunne bryde pakis med tykkelse på 2,0 meter. Samtidig kunne det konkluderes at der ikke vil forekomme problemer med is omkring propelleren, ligesom der ikke vil forekomme nævneværdige forekomster af is omkring undervandsinstallationer, herunder sonar og undervandstelefon

VINDTUNNELFORSØG

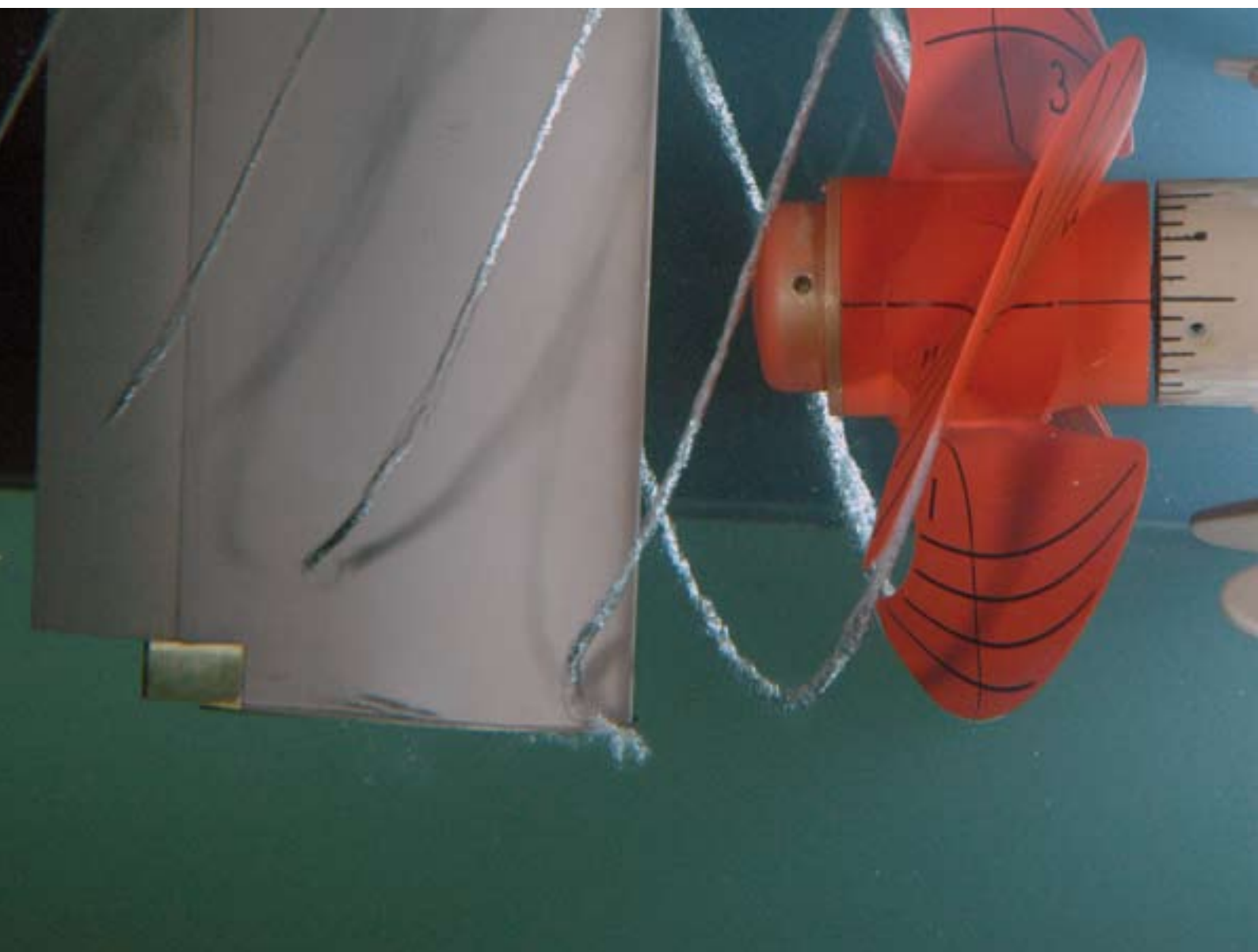
Endeligt blev der bygget en model af

den del af skroget, som er over vandlinien som blev afprøvet i en vindtunnel hos FORCE i Lyngby. Formålet med disse forsøg var at eftervise at der med den valgte »topside« konstruktionen ville forekomme nedslag af røg fra dieselmotorudstødet på kritiske områder af dækket eksempelvis ved indtag af ventilationsluft og på agterdækket under helikopteroperationer. Forsøgene gav ligeledes mulighed for at fastslå den optimale placering af vindmålere som ligeledes har afgørende betydning for helikopteroperationer.

Vindtunnelforsøgene viste, at skibet har en relativ lav vindmodstand og på baggrund af forsøgsresultatet blev der

foretaget en række mindre justeringer af ventilationsindtagene for at sikre at der ikke indtages skadelige røggasser i averteringen.

Den samlede vurdering af resultaterne af det omfattende modelforsøgsprogram indikerer at søværnet kan forvente at modtage et på alle måder godt »søskib« og SMK ser derfor med stor fortrøstning frem til at modtage det første inspektionsfartøj fra Karstensens Skibsværft med udgangen af næste år for efterfølgende afprøvning i dets rette element i Nordatlanten i første halvdel af 2008.



På baggrund af såkaldte selvrem-drivningsforsøg med en modelpropeller i det endelige design kunne det fastslås at fartøjerne kan forventes at opnå en prøvetursfart på ca. 17,3 knob ved fuld motoreffekt, hvilket vil sige samlet for de to hovedmotorer 5440 kW.



Mange voksne og flere unge mennesker fik smag for dykningens oplevelser, og overvejede alvorligt jobmulighederne som skibsdykker i søværnet.

Prøvedyk i Odense

Søværnets Dykkerkursus deltog i september i den maritime festival For Sejl i 1000 år. Her kunne besøgende prøve kræfter med dykning på kajen i Odense havn.

TEKST OG FOTO:

SØVÆRNETS DYKKERKURSUS

Søværnets Dykkerkursus deltog i september i den maritime festival For Sejl i 1000 år. Her kunne besøgende prøve kræfter med dykning på kajen i Odense havn.

Søværnets Dykkerkursus deltog sammen med dykkerskibet LÆSØ i DANEX 2006 havneophold i Odense 30. august-3. september. Det primære formål med dykkerkursets deltagelse var rekruttering til søværnet, og som »trækplaster« tilbyd dykkerkurset prøvedyk i et opstillet bassin på kajen. Dykkerskibet LÆSØ

med dens dykkerklokke og trykkammer blev også flittigt besøgt og vakte nysgerrighed blandt de besøgende.

Der var arrangeret dyk for Odenses skolelever onsdag til fredag, og i weekenden for alle besøgende. Der var stor interesse for dykningerne, mange besøgende valgte kun at se på, men cirka 120 publikummer (børn og voksne) tog springet ud i bassinet iklædt søværnets nye skibsdykkerudrustning, SCUBAPRO.

Bassinets størrelse tillod to publikummer at dykke samtidig og med hver deres instruktør ved siden. For cirka halvdelen af publikummerne var dette deres

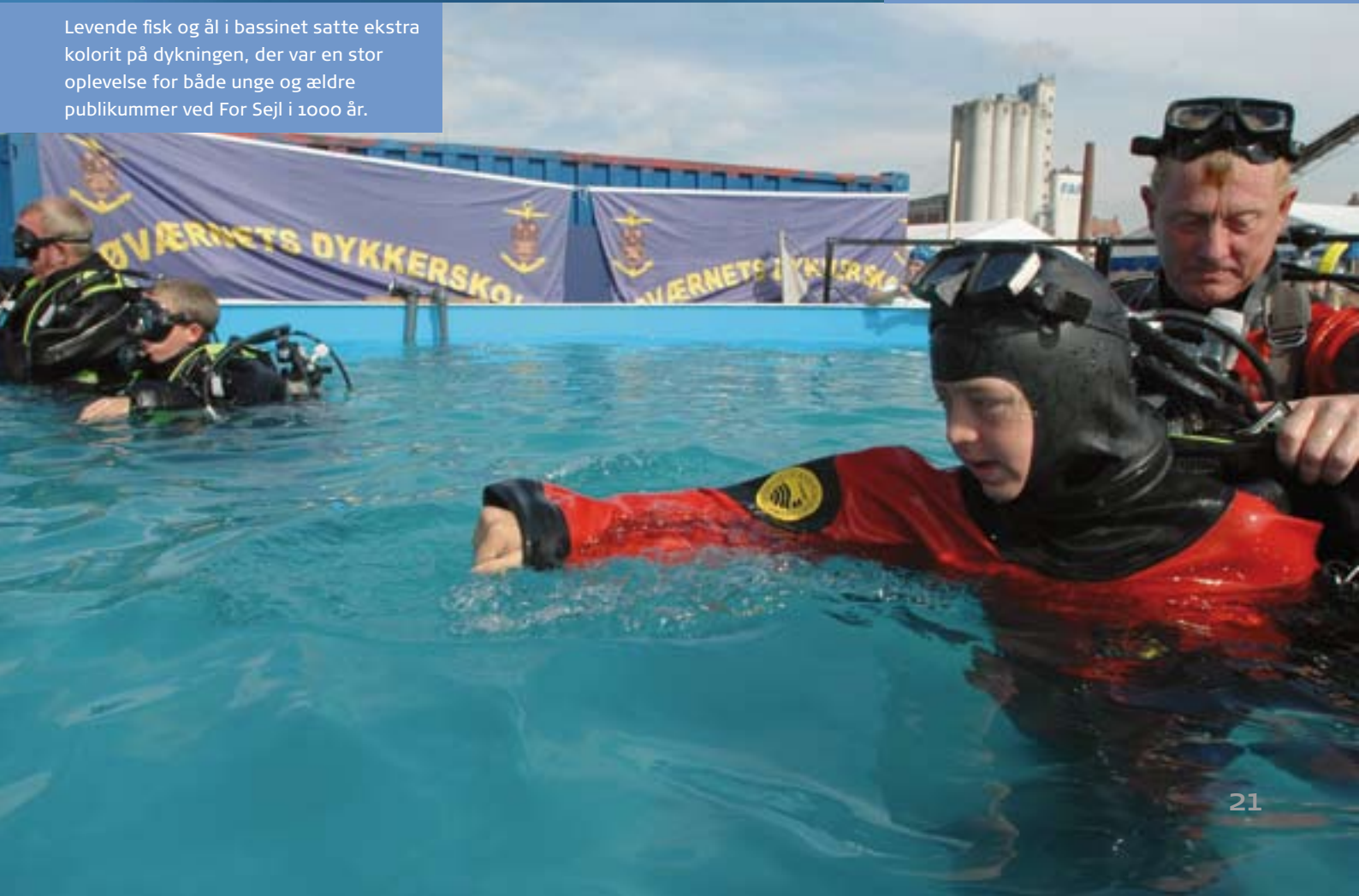
første møde med SCUBA-udstyr og dyk med komprimeret luft, og afgjort en stor oplevelse for alle, også selv om vandybden kun var ca. 1½ meter. Levende fisk og ål i bassinet satte ekstra kolorit på dykningen, og navnlig børnene indledte en undervandsjagt (med hænderne) efter fiskene.

Mange voksne og flere unge mennesker fik smag for dykningens oplevelser, og overvejede alvorligt jobmulighederne som skibsdykker i søværnet. Skibsdykkeruddannelsen er et 6 ugers kursus på Søværnets Dykkerkursus på Holmen og på dykkerskibet LÆSØ.



Dykkerkurset på kajen i Odense. Det 1,5 meter dybe bassin gav mulighed for at få en smagsprøve på livet som dykker.

Levende fisk og ål i bassinet satte ekstra kolorit på dykningen, der var en stor oplevelse for både unge og ældre publikummer ved For Sejl i 1000 år.



Galathea 3 – Eventyret er halvvejs

Horisonten står knivskarpt i udkiggens kikkert, mens han rutinemæssigt melder endnu et skib ind til vagtchefen, der afslappet sammenholder meldingen med sit radarbillede. Messegasten er samtidigt ved at rydde af efter frokosten i sergentmessen, og et par af sergenterne sidder med en kop kaffe, og gennemgår eftermiddagens forskningsprogram. Dagligdagens rytme har igen sænket sig over VÆDDEREN, der nu er halvvejs i den største danske ekspedition i mere end 50 år.

TEKST: KAPTJNLØJTNANT KLAUS RANDRUP,
PRESSEOFFICER SOK

Siden VÆDDEREN stævnede ud fra Amalieshaven i København, den 11. august, er mere end 20.000 sømil blevet tilbagelagt. Den karismatiske chef, kommandør Carsten Schmidt, og resten af besætningen er netop aftrådt i Sydney, efter mere end 120 dage ombord. Den nye forventningsfulde besætning er tiltrådt, med kommandør Lars H. Hansen i spidsen, og skal sørge for de trygge rammer for forskere, mediefolk og skoleelever, indtil hjemkomsten den 25. april.

Ekspeditionsskibet og besætningen har været vidt omkring inden ankomsten til Sydney. Først gik turen nordover, til VÆDDERENS normale græsmarker ved Færøerne og Grønland, kun afbrudt af en kort dokning. Dernæst gik ruten sydover og imod det ukendte. Efter besøget ved de nordlige dele af rigsfællesskabet, var næste stop Azorerne, der siden europæerne begyndte at krydse Atlanten, har været et yndet og nødvendigt stop for mange sørejser. Efter et velfortjent hvil, fortsatte rejsen mod Afrika, nærmere bestemt Accra i Ghana.

Inden ankomsten til Afrika, skulle ækvator dog lige krydses, hvilket ikke

gøres ubemærket af Kong Neptun – havets ubestridte hersker. Der blev derfor traditionen tro gennemført ækvator-dåb. Fra Accra fortsatte ekspeditionen mod Cape Town, hvor blandt andet ærkebiskop Desmond Tutu ventede. Forinden skulle Vædderen dog lige tilbagelægge ca. 3300 sømil.

Med Taffelbjerget i køjerne anduvede Ekspeditionsskibet Cape Town, hvor det igen var tid til at få fast grund under fødderne for besætning, mediefolk og forskere. Lige som ved resten af havneopholdene, var det samtidigt tid til at sige farvel til nogle og velkommen til nogle nye. Størstedelen af mediefolk og forskere har nemlig kun haft kortere tid ombord, mens søværns besætningen kun har skiftet én gang, i Sydney.

Efter Cape Town var det tid til det absolut længste togten på ekspeditionen, nemlig tværs over det indiske ocean til Perth i Australien. En tur på ikke mindre end 6.575 sømil, hvilket svarer omtrent til at køre fra Frederikshavn til Rom seks gange! Et togten, hvor især de nyankomne fri afprøvede deres uøvede søben. Turens længde var dog ikke den eneste prøvelse for den blandede besætning. Mens der blev gennemført forskning ved nordkysten af Australien var den største belastning uden tvivl temperaturen. Med en temperatur på

dækket oppe omkring 50 grader, var der fuldt tryk på aircondition, kildevand og det nye badebassin, bygget på dækket.

De erfaringer rigere ankom Vædderen til Perth den 20. november, efter mere end en måned søs. Tre dages hvil kunne det blive til, før Vædderen atter måtte af sted, i forskningens og formidlingens tjeneste. Inden det næste større havneophold i Sydney, skulle Hobart på Tasmanien dog lige besøges.

Endeligt blev det Sydney, som var sidste havn for den første Galathea-besætning fra søværnet. Efter fire måneder og en oplevelse for livet, var det atter tid at vende hjem. Flere af besætningsmedlemmerne kunne dog ikke vente med at se familien og kæresterne, og har arrangeret, at de i stedet tog til Australien. Så de kunne holde en meget velfortjent ferie, hvor der er sommer-sæson, inden hjemrejsen til Danmark.

Ekspeditionen fortsætter. Ombord i Vædderen venter i de fire næste måneder mange nye steder og oplevelser, for den nye besætning. Turen går fra Sydney, via Stillehavet og det antarktiske farvand, til Sydamerika og Galapagos. Derefter igennem Panamakanalen til Caribien og endeligt USA's østkyst, inden ekspeditionen er retur i København den 25. april.

Klar til en halv omgang med Galathea

Da VÆDDEREN ankom til Sydney, ventede en frisk besætning på kajen. Klar til at overtage jobbet med at styre Galathea 3 rundt om jorden. Søværnsorientering talte med en af gasterne få dage før afrejsen.

TEKST: MARTIN POUL PEDERSEN

INTERVIEW

Der er ingen tvivl om, hvad han ser mest frem til at opleve. Inden spørgsmålet overhovedet er udtalt, lander en udstrakt finger nederst på kortet over ruten. På togbenet Christchurch-Valparaiso kommer VÆDDEREN forbi Antarktis, hvor der blandt andet skal forskes i dybhavsfisk og antifryse proteiner.

– Det bliver helt fantastisk. Antarktis er jo ikke ligefrem et sted man ville tage hen på ferie, så det glæder jeg mig rigtig meget til at se.

Marineoverkonstabel Ronni Krogh Haahr Fornitz er 23 år gammel. Han er en del af Galathea 3 anden besætning, og han er overbevist om at de næste mange måneder bliver hårdt arbejde spækket med uvurderlige oplevelser. Han ser frem til at opleve eventyrlige steder, som kun få mennesker opsøger på egen hånd.

KUN ÉN GANG I LIVET

Ronni sejler normalt på inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, hvor togterne er af tre måneders varighed. Han er for nyligt blevet gift, så da han fik tilbuddet om at være væk i næsten fem måneder på VÆDDEREN, måtte han lige »vende den« derhjemme.

– Jeg var ikke i tvivl om hvad jeg gerne ville, og som min kone også sagde, så er det her en chance man kun får én gang i livet, fortæller han. I løbet af en time kunne han ringe tilbage og sige ja tak til tilbuddet om en halv jordomrejse. Et ja, der står ved magt på trods af at hans

kone kort tid efter blev gravid.

– Det er selvfølgelig hårdt at skulle af sted, når man lige har fundet ud af, at vi skal have et barn, siger Ronni. Heldigvis når han dog at komme hjem i de sidste par måneder af graviditeten, og tiden op til afrejsen bliver brugt til forberedelse:

– Jeg prøver at involvere mig, så meget som jeg kan nå. Har blandt andet været med til jordemoder, så jeg har en ide om, hvad der skal ske. Hans kone tager med til Sydney for at sige farvel, så de får et par dage sammen i den australske storby.

– Det at vi skal være væk fra hinanden halvanden måned længere end normalt, kan godt komme til at betyde meget, siger Ronni. Han er dog godt tilfreds med at VÆDDEREN ikke er et almindeligt inspektionsskib. Under sejlads i Grønland kan der godt gå langt imellem, at der kommer nyheder hjemmefra, men på VÆDDEREN er der lidt bedre mulighed for kommunikation.

FEJRER JUL PÅ TORS DAG

Juleaften skulper VÆDDEREN rundt et sted mellem Australien og Salomonøerne, og selvom der nok skal blive arbejdet for den rette julestemning ombord, bliver det aldrig helt det samme som herhjemme. Men det er der råd for.

– Vi fejrer Jul på torsdag sammen med min familie. På en måde er det en af mine forberedelser til at skulle være længe væk, fortæller Ronni. Efter tre år som konstabel i søværnet gruer han dog ikke for at skulle være væk fra familie og venner i nogle måneder.

– Normalt går det først op for mig en uge efter vi er kommet af sted, at der pludselig er meget langt hjem, siger han.

NOK AT SE TIL

Ronni Krogh Haahr Fornitz er uddannet tjener, og ombord på VÆDDEREN er han sergentmesse-gast. En vigtig og travl funktion:

– Alle ombord skal jo have mad hver dag, så der bliver helt sikkert masser at lave hver dag. Under forskolen fik vi også at vide, at vi vil få opgaver, der ikke ligger indenfor vores eget job, og det krav til fleksibilitet er egentlig også en af de ting, jeg ser frem til, fortæller Ronni.

I det hele taget glæder han sig til at se, hvordan det går med at få et krigsskib til at fungere med 50 civile ombord.

– Det bliver en udfordring, men jeg tror det kommer til at gå fint. Når man er tæt sammen på et skib, bliver folk lidt mere tolerante – det er også en af de ting, jeg godt kan lide ved søværnet, siger han.

På spørgsmålet: Hvad er det bedste ved at skulle med på Galathea 3, svarer Ronni uden tøven:

– Muligheden at skabe Danmarks-historie. Det her er jo ikke noget, der sker hvert år, og jeg er stolt over at give forskerne en hjælpende hånd med at komme frem til nye opdagelser, siger han, og tilføjer med et bredt smil:

– Og så bliver det rart at sejle nede sydpå, hvor der ikke er så hundekoldt hele tiden.



▲ SKILDPADDERULLE!! Det er ikke alle, der føler sig lige trygge, Første gang de stævner ud med LILLEBROR.

▼ Skildpaddejagten lykkedes. Læderskildpadden er nok ikke helt tilfreds med at ligge på skjoldet, men fangsten bliver dog sluppet fri igen, når forskerne er færdige.

▼ Da Galathea 3 krydsede Ækvator fik det stolte ekspeditions-skib besøg af kong Neptun og hans hof. Så alle kunne blive behørigt døbt.





- ▲ Tid til en slapper. VÆDDEREN's badebassin bruges flittigt i den intense varme.
- ▼ Indsejling til Cape Town i Sydafrika. I baggrunden ses det berømte Taffelbjerg.





Et kig i medierummet under en morgenbriefing ved NK. Der er godt fyldt op, og især den dag, fordi Bertel Haarder var på besøg i medierummet i nogle timer.

På usikker grund - en personlig beretning

De manipulerer og skriver deres egen version af sandheden. Fordomme om medierne trives blandt søværnets mandskab og forskningsinstitutionernes udsendte på Vædderen. Det er en udfordring for dem som en del af Galathea-ekspeditionen at stå ansigt til ansigt med pressen døgnet rundt. Men det er også en udfordring for medierne at leve på et skib og formidle forskningsstof.

TEKST: LÆRKE MORELL

FOTO: MORGENAVISEN JYLLANDS-POSTEN

På redaktionerne derhjemme er vi forkælet med en fri tone, selvbestemmelse

og fleksible arbejdstider, hvor vi planlægger og styrer vores eget liv og vores egne historier. Vi sidder i et miljø med andre journalister, der bekræfter os i, at den måde vi tænker og arbejder på

er rigtig. Men som medie-deltager på Galathea-ekspeditionen bliver du revet ud af den trygge hverdag på redaktionen og tvunget ind i et nyt liv blandt skeptikere.

Hver dag starter med en briefing af medierne om, hvad der skal ske på Vædderen i dag. Dagens forskning er planlagt. Der skal tages prøver, laves ruller og siddes i containere. Til hverdag sidder vi i medierummet når der er briefing. Det varmeste og mest larmende lille rum på hele skibet. Fordelen ved rummet er at der ikke vipper så meget, som i resten af skibet, fordi det ligger lige midt i. Men så er de fordele vist også listet op.

DEN PARALLELE VIRKELIGHED

Der er meget at blive forvirret over, når du bliver revet ud af din trykke hverdag på redaktionen og sat på et krigsskib. Omgivet af mænd i uniform, skal jeg vænne sig til sømandssprog, en bevægelig arbejdsplads og ikke mindst at indordne mig.

Det er ikke længere mig der bestemmer, hvad jeg vil lave hvornår og hvordan. Nej, nu er det sømændene, der har magten over mig, min sikkerhed og over dagens forløb.

Nu er det sådan, at mediefolk har en naturlig kritisk holdning til autoriteter. Det ligger ligesom i vores tilnavn "vagthund". Så når en ung gast instruerer os i brugen af sikkerhedsudstyr og surring af udstyr, synes vi, det virker en smule oppustet og lidt i overkanten.

Men efter et døgn, hvor alting falder ned omkring ørerne på mig. Computere, glas og hvad der ellers kan stå på et bord ligger og roder rundt på gulvet sammen med mig, forstår jeg vigtigheden af at surre. Og efter gentagne gange at have banket ind i skottet med lidt for mange ting i favnen, forstår jeg, hvorfor jeg skal have en hånd fri "til skibet". Jeg må bare acceptere at alting er mere besværligt og at det tager den dobbelte tid at gøre klar til f.eks. tv-optagelser, fordi jeg skal gå frem og tilbage med udstyr flere gange. Der er en mening med galskaben og sømændene har prøvet det hele før. Vi mediefolk er bare gæster i denne parallelle virkelighed.

En parallel virkelighed, hvor der kun sker de ting der sker. Vi kan ikke gå derfra og finde på noget andet og mere spændende, vi er nødt til at blive og få



Lærke Morell deltog i Galathea-ekspeditionen fra Nuuk til Cape Town som fotograf og tv-billedjournalist for Morgenavisen Jyllands-Posten. Pt. arbejder hun som journalist på Forsvarets Mediecenter.

det bedste ud af, det der er. En udfordring for normalt flagrende og egenrådige mediefolk. Men også med mulighed for storslåede og euforiske øjeblikke når pukkelhvalen eller havskildpadden endelig er der, eller de særeste fisk dukker op fra havets dyb.

OMVANDRENDE FAGBØGER

Der bliver taget vandprøver hele tiden. Forskere og besætning bruger flere timer hver dag på at hive vand op af de store have. Det er sket hver eneste dag siden Galathea-ekspeditionen startede i august. Så står man der, som udsendt fotograf for en af landets største aviser og tænker: gad vide, hvor mange forskellige billeder, man kan tage af vandprøver?

Forskerne beretter ivrigt, hvad det er, de søger og hvorfor. Men så er det

problemerne opstår igen. Journalister er jo dumme. Vi ved meget lidt om en hulens masse, men vi er jo ikke omvandrede fagbøger. Det er forskerne der er det. Det er dem der ved tingene, forstår sammenhængene og har teorierne. Derfor er det jo godt, vi har lært at dræbe vores forfængelighed, tage udfordringen op og stille dumme spørgsmål. Men selvom man tidligere har tænkt om sig selv, at man da er et forholdsvist intelligent menneske, står man pludselig overfor en af de her talende fagbøger og opdager, at man ikke har forstået et eneste af de sidste 10 ord, der er blevet ytret. Forskerne er interesserede i fakta og hvad der for os mediefolk ligner petitesser. Vi synes, tingene skal simplificeres, så de kan modtages nogenlunde letfordøjeligt af alle derhjemme. Men selv efter halve timers samtale med fagbøgerne kan man stadig være i umådeligt meget tvivl om, hvordan man nogensinde skal forklare det til andre, når man ikke engang selv er med på historien

Men det lykkedes trods alt ind i mellem og livet gik sin gang på skibet. Efter knap 1½ måneds ophold på Vædderen har jeg lært en del om livet til søs og faktisk også om naturvidenskab.

Vædderen

Besætningen på Vædderen består af 99 personer fordelt på:

50 besætningsmedlemmer

30-35 forskere

10-15 mediefolk/skoleelever

Baderuller og Baghåndsknob

- En menigs indtryk fra Dannebrog's Middelhavstogt i foråret 2006



TEKST: SKRIVEREN, DANNEBROG

FOTO: JESPER RAUNDALL CHRISTENSEN

»Du har fået brev fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering«, udbød min mor med slet skjult entusiasme.

»Smid det på skrivebordet; jeg kigger på det senere«, svarede jeg henkastet med ansigtet begravet i bøger om aztekernes samfundsstruktur og religionsdyrkelse. Med en historieeksamen truende ude i den alt for nærmeste fremtid, skulle der mere end ligegyldig brevpøst til at fjerne min opmærksomhed fra læsepensum, kommende hestevognsture og afslutningsfester.

»Det handler jo nok om Dannebrog«, fortsatte hun insisterende.

»Dannebrog?... Nå, ja! Kongeskibet for dølen«. Jeg flåede kuverten op... Som sædvanligt havde hun ret i sin forudsigelse. Det var Dannebrog. Og jeg var med! Det var ærligt talt en drøm. En ære af de helt store. Kunne man overhovedet forestille sig et bedre sted at aftjene sin værnepligt? Næppe. Så jeg så frem til januar og indkaldelsesdatoen med stor spænding. Og efter alle eksamenerne, studentergilderne samt et efterår i solbeskinnede Californien, stod jeg der så: I Auderød, sammen med godt 40 andre vinterblege civilister. Hver og én uden nogen forudsætning for at vide, hvilke store oplevelser den kommende tid skulle bringe.

De små to måneder vi tilbragte i den sneklædte nordsjællandske landsby bød på mange interessante oplevelser, men

kan vel bedst beskrives som et surrealistisk samsurium af utallige pælestik, FUT, skydetræning, middelmådigt cafeteria, søvnforstyrrende nattevagter, førstehjælp og kolde morgenmønstringer i fugtig vintertåge.

Hurtigt begyndte der dog at florere rygter om et muligt Middelhavstogt i forbindelse med regentparrets allerede offentliggjorte statsbesøg i Grækenland. Så vi krydsede vores frostblå fingre i håbet om, at rygterne talte sandt, mens vi utrætteligt marcherede videre på Grundskolens isglatte veje og øvede os på omkringvendinger og dobbelte flagknob. Ugerne gik, og dagene blev langsomt lysere. Og så blev spændingen endelig udløst. Jagtkaptajnen var mødt op i auditoriet med sin ordonnans og næstkommanderende, som åbenbart bare hed »NK«; og efter at have givet os alle et fast håndtryk, kunne han løfte sløret for et togt, som ganske rigtigt bød på en Middelhavstur med besøg i Douarnenez, på Malta, i Athen og på Korsika for blot at nævne hovedtrækkene. Pragtfuldt! Retfærdigheden havde sejret: Nu skulle kolde, vindblæste morgenmønstringer i Auderødleiren og snevåde strømper på sanitetsøvelsen veksles til sydeuropæiske fristelser, hvide sandstrande og solbrændte kinder.

Og præcis som lovet kunne Dannebrog den 24. april sætte kursen mod Middelhavets bølger umiddelbart efter Majestætens og Prinsgemalens traditionsrige ombordstigning ved Nordre Toldbod med et dertilhørende trefoldigt leve, som vi værnepligtige selv mente kunne høres helt ude i Valby – i al ydmyghed, forstås. Men inden vi kunne sætte vores blanke, hvide paradeflag på Nordfrankrigs kyster, som skulle være

turens første destination, var der dog en mindre bagatel, som skulle overstås; nemlig Den Engelske Kanal, eller bare »Kanal«, som HKH Prinsgemalen senere gjorde opmærksom på var farvandets egentlige navn. Om de høje døninger i Kanalen skyldes engelsk-franske stridigheder om dens navn skal være usagt, men utallige, uforskammede døninger skyllede i hvert fald vores vej – og vi værnepligtige havde det elendigt.

Uden at komme ind på detaljerne var duften i forskibet på ingen måde en royal yacht værdig, og et stadigt stigende antal gaster måtte overgive sig til de små, altafslørende søsygeplastre. At atlantehavsdøningerne på ingen måde syntes at påvirke skibets faste personel gjorde bare den kollektive søsyge i forskibet endnu mere pinefuld. Intet er simpelthen så øretæveindbydende som en befalingsmand, der selvsikkert postulerer, at søsyge bare er »et psykisk onde«, når man for Gud ved hvilken gang har forsøgt at tømme sin i forvejen udtømte mavesæk ud over lønningen. Med smagen af kvalme i munden og dopet på lægeordineret søsygemedicin nåede vi dog til sidst frem til Nordfrankrigs kyster og kunne den 3. maj anløbe havnebyen Douarnenez, hvor HKH Prinsgemalen skulle deltage i dragebådssejladserne »Le Petite Navire«.

Douarnenez skulle vise sig at være en noget søvrig fransk provinsby, hvor indbyggerne mest bedrev tiden med at fiske efter små, uappetitlige blæksprutter, lige præcis omkring den havneplads vi var blevet tildelt. Ikke videre sindsoprivende, men de lokale syntes ikke desto mindre yderst optaget af sprutefiskeriet; faktisk så optaget, at de med slet skjult fransk arrogance valgte

at overse vores ellers ganske iøjenfaldende hvide afspærring opsat i hele skibets længde. Så personligt brugte jeg for det meste tiden som ordonnans på fordækket til høfligt at pege på afspærringen og bruge mit rustne skolefransk til at sige:

»Excusé moi, mesouir... øh... le limite mesouir, le limite... mesouir? Mesouir?!«.

Byen som sådan var egentlig ikke togtets største oplevelse, men det bakkede terræn og de smalle brostensbelagte gader, som snoede sig ind mellem de små, gamle fiskerhuse havde i den grad sin charme. Det skulle også vise sig, at byen i helt særlig grad egnede sig til spændende løbeture. Ned langs snoede veje nær kysten og op langs frodige skovstier på den anden side af byen. Afvekslende, idyllisk og helt igenem fransk. En oplevelse, som ikke kan købes eller sættes en pris på for dens sags skyld – selv var jeg dog så uheldig at tabe 40 gode Euro ud af mine løbebukser på sådan en tur. Bittert... Den slags løbeture kunne dog ikke lokke vores altid storsmilende dæksofficer, som i stedet benyttede Douarnenez til at introducere os for den noget mere afslappende FUTdisciplin, der kendes som stavgang. Men på trods af de ellers yderst velmenende idéer, som lå til grund for indkøbet af vandrestavene, var tilmeldingen til stavgangsarrangementerne ikke ligefrem overvældende, hvilket ikke kun skal ses i lyset af stavgangsportens noget blakkede ry, men måske i lige så høj grad som konsekvens af de meget iøjenfaldende røde overtrækstrøjer (med reflekser), som deltagerne måtte iføre sig. De, som accepterede den strenge dresscode og alligevel deltog i stavgangsturen, blev dog på halvvejen belønnet for deres brave indsats med en dejlig is.

Inden vi fortsatte længere sydover blev opholdet i Nordfrankrig afsluttet med en indbydelse til reception hos arrangørerne af dragebådssejladser for flere heldige gæster, som så kunne føre sig frem i hvid paradeuniform blandt officerer og kongelige. Men videre skulle vi, og den 6. maj kunne vi så vinke farvel til Douarnenez for at forlægge mod Spaniens østlige kyster. Men inden Spa-

nien fik chancen for at byde på skønne sandstrande og spændende landlovsudskejler havde vi lige 5 dages sejlads, som bl.a. skulle føre os gennem Gibraltarstrædet. Efter noget tids sejlads begyndte kompasnålen efterhånden at balancere omkring 180°, og turen gik nu for alvor sydover med Portugals kyster i syne på bagbordsside. Som udkig strejfedede tanken mig, at det netop var ved disse kyster, at historiens store søfare i Europas middelalder havde sat kursen mod vest og ændret det daværende verdensbillede. Men nu var det altså vores eget lille eventyr det handlede om, og vi valgte fornuftigt nok ikke at gøre Columbus eller Magellan kunststykket efter, og satte i stedet kursen mod øst, efter vi havde rundet Spaniens sydligste forbjerger. Og ikke lang tid efter kom Nordafrika til syne om styrbord. Dette betød ikke kun, at vi stiftede bekendtskab med dette sagnomspundne kontinent for første gang (for de flestes vedkommende); vi fik også straks en dosis realisme, da vagtplanen blev ændret, så den indeholdt en ekstra udkig. Vi kunne på denne måde holde ekstra øje med afrikanske bådflugtninge, som i desperation og afmagt forsøgte at nå Europas kyster på mere eller mindre sødygtige fartøjer. Vi slap dog gennem Gibraltarstrædet uden at opleve afrikanernes elendighed på tættest hold og nåede som planlagt Alicante smukt belyste havn den 11. maj sent om aftenen.

Opholdet i den sydspanske by kom mest til at handle om proviantering, men besøg ved byens vartegn, den højt placerede og iøjnefaldende fæstning, Santa Barbara, der kan dateres næsten 1000 år tilbage, blev det dog til. Efter solnedgang blev besøget også krydret med lidt socialisering hos de lokale, spanske beværtninger, som kunne tilfredsstille ganen hos selv den bedst vante danske sømand. Jo, spanierne behandlede os særdeles godt, men vi måtte efter tre dages ophold i Alicante begive os videre mod en af de mere vigtige destinationer på Middelhavstogtet: Malta. På forlægningen mod miniputstaten blev vi for første gang bekendt med de meget imødesete baderuller, som i den grad kom til at præge hele turen.

Glæden var da også særdeles stor, da vi alle sammen havde været i vandet første gang; velvidende at dybden nærmede sig 3000 meter. Ved officererne ikke, at man kun må gå ud til navlen? I hvert fald nød vi hvert sekund vi fik i det varme vand.

Efter tre dages forlægning nåede vi Maltas hovedstad Valletta til planlagt tid. Og vi kunne nyde den maleriske indsejling til vores havneplads, som skulle vise sig at være en havneterminal tiltænkt krydstogtskibe. Vi måtte således hurtigt indse, at Dannebrog i sammenligning med de store cruisingbåde ikke optog megen kajplads.

Midtbyen lå ikke længere væk end en rask gåtur, og »Valletta Waterfront« med hyggelige restauranter og caféer lå bogstaveligt talt lige henne om hjørnet, hvilket vi absolut ikke var sene til at udnytte. De forskellige spisesteder blev besøgt gentagne gange; hvilket man også roligt kan sige om Vallettas naboby Sct. Julian, som skulle vise sig at være stedet, hvor unge turister og indfødte maltesere valgte at tilbringe deres nattelev. Desuden kunne byen også tilbyde en strand. Noget som faktisk var meget svært at opdrive omkring Valletta, så vi betalte gerne de 7 maltesiske Lire, som det kostede for at få en taxa til Sct. Julian. Vi blev dog hurtigt

DANNEBROG har strøget kommando

Sæsonen 2006 er slut. 189 dage er fløjet af sted. Skib og besætning har tilbagelagt 10.543 sømil. 35 unge mennesker har afsluttet 9 måneders værnepligt. 35 værnepligtige har populært sagt »fået en på opleveren«! Hvad det indebærer, samt meget andet, beretter VPL Jesper Raundall Christensen om efterfølgende. J.R. Christensen er udover at være skribent i denne forbindelse også en af mange, der har søgt kontrakt med Forsvaret efter endt værnepligt. 21 personer i alt ud af de 35 VPL ombord har søgt ansættelse og har fået den. Vi i den faste besætning ønsker alle god vind!

PL Dorthe Skov-Lindquist,
Dæksofficer.

trætte af at sige Lire, så den maltesiske møntfod blev efter kort tid omdøbt til det noget mere mundrette: »Funny Money«. Malta skulle også vise sig at gemme på en ganske spændende kultur og historie, som vores stedkendte skibslæge gav os et interessant indblik i med en velfærdsvandretur rundt i Valletta. »I Tempelridderens Fodspor« var turen på forhånd døbt, og DOC gjorde virkelig en god indsats som turguide rundt til byens seværdigheder. I det hele taget udnyttede vi vores tildelte frihed på Malta til fulde. De mest virkelige lagde turen forbi øens nordside, hvor de brugte en eftermiddag på at svømme med delfiner til vi andres udtalte misundelse. Vi kunne så i stedet nyde Maltas mange andre muligheder og så selvfølgelig det helt exceptionelt gode vejr, som skulle vise sig at følge os nærmest lige meget hvor vi end sejlede hen. Personligt vil jeg dog sige, at den største oplevelse i Valletta utvivlsomt var at sejle Diva med HKH Prinsgemalen i blændende solskinsvejr og med 30 knob, mens en gummibåd fyldt med jakkesætsklædte sikkerhedsfolk forgæves forsøgte at følge med. Men den lille »miniferie« kunne naturligvis ikke vare ved, og den 21. maj gik HM Dronningen ombord, og vi forlod modvilligt den tidligere engelske Middelhavskoloni senere samme aften. Målet var Athen og det foranstående statsbesøg.

Forlægningen mod den græske hovedstad bød på flere baderuller samt en paradering fra korvetten Peter Tordenskjold, der havde koblet sig på os, mens vi lå til kajs på Malta. Og med den gamle



Dannebrog i Grækenland.

korvet i slipstrømmen samt diverse græske marinefartøjer til alle sider ankom vi standsmæssigt til oldtidens kulturelle højborg, Athen. Til de, som måske ikke er helt klar over det, vil jeg her viderebringe, at Athen har udviklet sig en del siden Perikles og Aristoteles huserede i byen. Men selvom byens æstetiske udtryk kan diskuteres, må man sige, at

Athen langt hen af vejen forstår at bevare de historiske elementer, som gør byen spændende. Og vi fik selv syn for sagen, da velfærdsudvalget arrangerede en guidet tur til Akropolis og det gamle olympiske stadion sammen med drengene fra vores følgeskib. Desværre havde vi ikke al den tid i Athen, som vi måske kunne have ønsket os. Vi lå kun i den græske hovedstad i tre dage, inden vi sluttede af med en større reception og en pressekonference på agterdækket. Til gengæld kunne vi glæde os over, at alt bare forløb, som det skulle; og vi kunne således forlade Athen med en rigtig god smag i munden velvidende, at hele statsbesøget på alle måder havde været en ubetinget succes.

De næste destinationer på togtet var større og mindre græske byer langs kysten indtil vi anløb havnen i den noget industrialiserede by Kalamata, hvor Majestæten sagde farvel til skibet og fløj hjem for at blive opereret i knæet. Til gengæld havde HKH Prins Henrik tænkt sig at blive på Dannebrog for at komme lidt rundt i og omkring Italien. Så vi sejlede mod Taranto, som var den første havn vi skulle besøge. Halvvejs på ruten var det så tid for mig selv at være rorgænger. Jeg havde på det tidspunkt været så uheldig at have vagt på broen de to sidste gange den gyldne præjning »Kantinen åben« havde lydt. Og ganske rigtigt, netop som man betrådte brodækket, sagde Provi de magiske to ord! Jeg skal ikke kunne sige om min skuffelse lyste ud af mig, da jeg havde sat mig til rette som rorgænger, men jagt-



Kongeskibet DANNEBROG på officielt besøg i Athen maj 2006.

kaptajnen kiggede i hvert fald på mig og spurgte: »Ville du ha' været nede og handle?« Slukøret måtte jeg svare ja. »Okay, så tager jeg din rorgængervagt, indtil du er tilbage«. Og således gik det til, at Chefen styrede skibet i 15 fantastiske minutter, mens jeg selv kunne bruge tiden på at fylde depoterne med chokolade og cola. Det er hårdt arbejde at være værnepligtig i 2006... Med slikskuffen fyldt til randen var næste stop Taranto efterfulgt af Messina, inden vi sejlede mod den lille vulkanske dannede øgruppe kendt som De Lipariske Øer.

Her ventede en af de absolut mest mindeværdige oplevelser på hele togtet. De små italienske øer fylder ikke meget i et søkort, men fylder utvivlsomt noget i vores hukommelse efter årets togt. Vi havde ikke sejlet længe omkring øerne, før vi var vidner til et af de mest fascinerende naturfænomener overhovedet: En aktiv vulkan. Til dette show af gas og sprudlende lava havde vi fra søsiden virkelig første parket. Og som mørket langsomt faldt på, blev vulkanens små sprøjt blot endnu tydeligere. Et uforglemmeligt syn.

Men vi kunne naturligvis ikke blive ved med at sejle rundt om vulkanen, så vi lod den langsomt forsvinde agterud, mens vi satte kursens nordover for at aflægge et par korte visit på henholdsvis Sardinien og slutteligt smukke Korsika. På den måde sluttede vores Middelhavstogt, som det var begyndt: På fransk grund og vi kunne sejle hjem mod København.

Nærværende artikel er skrevet på opfordring af Chefen for 1. Eskadre for at give et indblik i de krav der stilles for at blive skibschef, i dette tilfælde i Division 19, AGDLEK-klassen.

Chefprøve i Division 19

Chefprøver har altid stået som en af de ultimative hårdeste og mest krævende eksaminer man som operativ officer kan komme ud for. Som både Navigationsofficer, Kommunikationsofficer og Taktisk Divisionsofficer i Division 24 har jeg deltaget på sidelinien i op til flere chefprøver og fået et godt indblik i de krav der stilles til en skibschef.

TEKST AF KAPTJANLØJTNANT

DENNIS ARMAND VAD

FOTO: PRIVAT

Selvom division 19 er under rekonstruktion, med udfasningen af AGDLEK-klassen og implementeringen af Inspektionsfartøjerne, så sejler I/K TULUGAQ videre noget tid endnu, og kunne være et springbræt til en chefpost i Inspektionsfartøjerne.

Om end væsensforskellig på mange områder, levede Chefprøven i AGDLEK-klassen til fulde op til de chefprøver jeg tidligere har været en del af.

Der er ingen tvivl om at de to divisioner er to sømilitære miljøer helt for sig selv. Der bliver løst vidt forskellige opgaver, og hvad angår det sømilitære, vil nogle nok mene at der i Division 19 er mere sø end militær. Og med rette. Division 19 opgaver, som divisionen ser ud nu, spænder fra suverænitets-hævdelse, søredning og isbrydning til fiskeriinspektion og mange andre civilrelaterede opgaver. Et opgavekompleks der stiller store krav til særligt de sømandskabsmæssige kundskaber. Og som chef, i lige så høj grad, forståelse for en kompleks juridisk fiskerilovgivning, analyse af vejr herunder is og

vind, som på disse kanter kan være alfa og omega at kunne forudsige, og ikke mindst planlægning generelt under forhold hvor hjælpen befinder sig på den anden side af Atlanten.

Der er bred enighed om, at under de ofte barske arktiske forhold stilles der særlige krav til skibschefen, som således er reflekteret i 1. Eskadres Chefprøve.

OTTE MODULER

Chefprøven i Division 19, er beskrevet i 1. ESKBST100-1. Prøven er modulopdelt i otte moduler, og hver enkelt modul vurderes individuelt med følgende graduering:

- meget tilfredsstillende,
- tilfredsstillende,
- mindre tilfredsstillende og
- ikke tilfredsstillende.

For at bestå den samlede chefprøve må intet modul være bedømt ikke tilfredsstillende, og kun ét må være bedømt mindre tilfredsstillende. Til sidst giver bedømmelseskomiteen en samlet vurdering samt indstilling til CH SOK.

Bedømmelseskomiteen består typisk af to chefer i Divisionen, en repræsentant fra Grønlandskommando (GLK), ty-

pisk kommandoens Fiskeriofficer (FIO), Eskadrens Operationsofficer samt Eskadrechefen. Derudover deltager et mål-skib, oftest et af søsterskibene.

Uddannelsen foregår som såkaldt »on the job training«, og det er som hovedregel personel der tidligere har gjort tjeneste som Næstkommanderende i divisionen, der hentes ind som chefelever (CHEL). Men, det ses også at CHEL hentes fra Division 11, THETIS-klassen. Det springende punkt er, at CHEL allerede har et vist grønlandskendskab.

CHEL-periodens varighed er typisk to måneders uafbrudt sejlads, hvilket sejlads mæssigt ækvivalerer en typisk CHEL-periode i Flexerne på typisk seks måneder.

Modul 1, administration kræver af CHEL at denne er godt inde i skibets økonomistyring, materielforvaltning, samt mere generelle bestemmelser. Dette modul evalueres løbende af uddannede chef og afslutningsvis foretages der en vurdering.

Modul 2 er den skriftlige prøve, der varer tre timer, og består af en lang række spørgsmål omhandlende alt fra operative bestemmelser til mere skibstype relaterede spørgsmål.

Modul 3, som er den mundtlige over-



Inspektionskutteren AGDLEK i Grønland. Division 19 opgaver spænder fra suverænitetshævdelse til fiskeriinspektion og mange andre civilrelaterede opgaver. Et opgavekompleks der både stiller store krav til sømandskab og til forståelse for en kompleks juridisk fiskerilovgivning.

høring pågår under hele chefprøven fra det øjeblik bedømmelseskomiteen træder om bord. Derudover er der en seance udelukkende med komiteen, hvor CHEL skal demonstrere sit kendskab indenfor »Search and Rescue«, grønlandske samfundsforhold, forsvarets sammensætning, enhedens navigations- og kommunikationsudstyr osv. Der er så vidt vides ikke begrænsninger for hvad der kan spørges om. CHEL skal yderligere forestå en rundvisning i hele skibet og give en tilbundsgående briefing om udstyr, skibet vandtætte opbygning, udstyrets funktionalitet, og i det hele ta-

get kunne redegøre for alle detaljer om bord.

Modul 4 omhandler fiskeribestemmelserne og fiskeriinspektion(FI). Denne del af prøven er lavet som et såkaldt FI-spil. Prøven foregår til kaj, men udføres som et »spil« hvor bedømmelseskomiteen påtager sig de forskellige roller, og således gennemfører en hel fiskeriinspektion lige fra kontrolholdet går om bord i et fiktivt fiskeskib, til der konstateres en ulovlighed eller flere, samt den efterfølgende afhøring og udenretslige afgørelse. Prøven kommer således hele spektret rundt, og giver bedømmel-

seskomiteen et godt grundlag for at kontrollere at CHEL har den juridiske forståelse for fiskerilovgivningen, og at denne kan omsætte den i praksis, samt håndhæve lovgivningen og gennemføre en afhøring korrekt. Fiskerilovgivningen er ganske kompleks, og en chef har vide beføjelser i kraft af dens politimyndighed, og kan, udenretsligt, erkende ganske store bøder. Derfor er der meget fokus på denne del af Chefprøven, og der sættes ganske store krav til CHEL.

Modul 5 og 7, er manøvre, navigation og indenskærsejlad. Forberedelserne

til prøverne foregår langs vestkysten, i de mange indenskærstruter Division 19 har benyttet i nu snart mange år. Det er ganske anderledes at sejle i Grønland indenskærs end derhjemme. Der sejles meget tæt på klipperne, ofte i uopmålt farvand, og CHEL får her lejlighed til at opnå den rutine der skal til og det farvandskendskab der kræves for at føre skibet sikkert. Ruterne er dog langt fra altid isfri, og dette kan stille store krav til skibschefen. I snævre farvande, ikke alene at skulle følge planlægningen, men også samtidigt at manøvrere for is der ligger i vejen, af og til i uopmålt farvand og måske endda i dårlig sigt, kan sætte enhver navigatør på prøve. CHEL-tiden giver CHEL disse udfordringer og dermed de værktøjer der skal til for at træffe de rigtige beslutninger i svært navigabelt farvand.

Selve modulet evalueres under en patrulje, tilrettelagt af CHEL. Forudgående har CHEL briefet om skibets beholdninger, personel, om sejladsen, særlige forhold, og alle andre oplysninger af vigtighed for den foranstående patrulje. Under patruljen presses CHEL af bedømmelseskomiteen, med relevante, og af og til irelevante spørgsmål, for at kunne bedømme CHEL stresstærskel, dennes kendskab til skibet og generel viden om søværnet og andre myndigheder.

CHEL bedømmes også for sine havnemanøvrer og tillægning med et andet skib på siden, samt mand-over-bord. Tillægning med skib på siden, er en god udfordring, i de ofte overfyldte grønlandske havne. Derudover overhøres CHEL i isforekomster, vejanalyser, isdrift, overisning, tidevand og stabilitet.

Tillægning med skib på siden er sammenkædet med modul 6 og er opbygget som et scenario, hvor et skib har været udsat for en brand og derfor er ude af stand til at komme i havn ved egen kraft. Følgelig slæbes det nødstedte skib mod havn hvorefter CHEL demonstrerer sin evne til at gå-på-siden af et skib der driver, og derefter manøvrere det til kajs.

Modul 6 er interne havariøvelser samt assistance til andet skib. Under de interne havariøvelser lægges der

vægt på CHEL forståelse for organisationen om bord, CHEL omstillingsevne, samt forståelse for sit eget skibs opbygning, når skibet er ramt af enten brand eller en læk, samt ikke mindst CHEL handlekraft. Modul 5 og 6 er som nævnt sammenkædet, som ét langt scenario og foregår successivt. CHEL kommer igennem nødstyring og nødmanøvrering af eget skib, og almindeligvis vil skæbnen under prøven, at en ulykke sjældent kommer alene. Oftest kræves det af CHEL, at han forstår at prioritere. Hvad er vigtigst, at få slukket branden eller bjærget manden som er faldet over bord, eller kan man det samtidigt!! Dette er nogle af de beslutninger CHEL skal træffe og få organiseret samtidig med at bedømmelseskomiteens repræsentanter stiller et utal af kontrolspørgsmål som stresser CHEL yderligere. CHEL kommer igennem de fleste af skibets ruller, lukningstilstande, samt arbejdssikkerhed. Dernæst bedømmes CHEL på sin evne til at yde assistance til andre skibe. Det vil sige skibets organisation når det drejer sig om assistance såsom brandslukning, lækstopning, evakuering og slæbning.

Modulerne 5, 6 og 7 giver CHEL lejlighed til at demonstrere sit kendskab til

Modulerne er som følger

Modul 1:

Administration

Modul 2:

Skriftlig prøve

Modul 3:

Mundtlig overhøring

Modul 4:

Fiskerikontrol

Modul 5:

Manøvrer og navigation

Modul 6:

Havariøvelse/assistance
andet skib

Modul 7:

Indenskærsejlad

Modul 8:

Skydning

skibstypen, til farvandsgeografien, til skibets organisation, samt viser bedømmelseskomiteen om CHEL har de evner der skal være til stede for at bestride jobbet som skibschef i divisionen når det drejer sig om, primært, den praktiske del af chefjobbet.

Modul 8 er skydning med 12,7 mm, herunder tilrettelæggelse mht. relevante sikkerhedsbestemmelser, samt praktisk gennemførelse af en Trawlerskydning.

MENTALT OVERSKUD ER ET KRAV

Chefprøven kommer igennem hele spektret af de sømilitære krav der stilles til chefvirket. Det uforudsigelige bliver man rustet til gennem et tilbundsgående kendskab til sit skib og den med tiden oparbejdede rutine. Rutine giver som bekendt overskud til at løse det uforudsete.

At være CHEL er absolut hårdt arbejde og kræver indsigt, interesse og ikke mindst mentalt overskud både op til og under prøven, men der er ingen tvivl om at man bagefter er godt rustet til at få sin første kommando. Derudover er der ingen tvivl om, at den agtelse man opnår hos besætningen, kommer en til gode når man bliver deres chef. Besætningen er klar over hvad man har skullet præstere og alt andet lige giver det den grundlæggende respekt man naturlig skal have fra sin besætning for at skabe et godt skib, resten er op til en selv. Chefvirket i Division 19 er udfordrende og anbefalelsesværdigt hvis man ønsker et chefjob i en mindre enhed, med et stort ansvar og i en virksomhedskultur der består af mange dygtige søfolk. Opgavekomplekset er interessant og varieret og hvem synes ikke man har gjort en forskel når man har deltaget i en vellykket redningsaktion eller løftet en anden af skibets mange opgaver. Derfra er mulighederne uanede. I den nærmeste fremtid er der nye udfordringer i form af de nye Inspektionsfartøjer, der bliver ganske store og med helikopterdek, og om end en anden modus operandi, så med samme krav til sømandskabsmæssig dygtighed og kendskab til de særlige arktiske forhold.

Rapport fra en fuldrigger - 36 små kadetaspiranter

TEKST: KTASP VLP LAURA BRÆDSTRUP

FOTO: PRIVAT

Vi befinder os på Søværnets Grundskole i Auderød. Udenfor bygning 16 er der opstillet 36 køjesække, pakket og klar til at flytte ind på banjerne på skoleskibet Georg Stage. Det bliver nemlig vores hjem de næste fire uger. Et hjem, der skal bringe os ind på den anden side af det gamle jerntæppe, nemlig til Tallinn i Estland og derefter videre til Kalmar i Sverige, for at mærke historiens vingesus af en 700 år gammel union.

Alt dette virker dog meget fjernt, da bussen svinger ind mod Holmen og de 31 meter høje master kommer til syne. Det er nu vi skal bevise, at vi har hørt efter de sidste seks uger. Det første bevis kommer da en kvik kadetaspirant får øje på en kompasafmærkning øst. Næsten samtidig får en anden kvik KTASP øje på en kompasafmærkning nord. Ikke overraskende var der også en syd og en vest. Vi skal jo være navigatører, de fleste af os. Alt dette fandt sted kort efter vi havde ladet ankeret falde på Københavns Red - historien igen.

Nu vi er ved det med historien, kan man jo undre sig over hvorfor fremtidens officerer skal sejle fire uger på en 72 år gammel fuldrigger med 800 m² sejl. Så vidt jeg er informeret gik Søværnet væk fra sejlskibe i linien for mange år siden. Jeg har nu indset at der næppe er noget bedre sted at lære praktisk sømandskab samt lære 35 mennesker at kende på meget kort tid. Det er muligt, at vi ikke har lært at kombinere sejlads med Søværnets opgaver, men vi har lært at bo tæt sammen og arbejde og leve under forholdsvis primitive forhold. Eksempelvis har vi lært at 12 mennesker, et skifte, sagtens kan være stille når man går til køjs efter en vagt, og der allerede sover et andet skifte på banjen. Det krævede dog et par forsøg at finde hemmeligheden ved den manøvre...

Turen handlede ikke kun om at lære at samarbejde, men også om at flytte grænser. Det var der rig mulighed for, når der skulle sættes eller bjærges sejl. Nogen kunne slet ikke få nok af at være til vejrs, andre havde det bedst med begge ben solidt plantet på dækket. For de sidstes vedkommende var turen en lang mission for at få dem så højt op som muligt. Mange af dem, der havde tøvet under den indledende rigtræning kom helt til tops. Andre blev positivt overraskede over hvor hurtigt de blev vant til det begrænsede fodfæste, 27 meter over vandlinien. Der var også en lille men tæt flok, som troede de ville kunne lide at være til vejrs, men som måtte sande at det ikke var tilfældet. Uanset hvordan man havde det med riggen, kom alle op mindst en gang og havde man været oppe en gang, kunne man gøre det igen! Det er i hvert fald hvad undertegnede jævnligt fik at vide.

EN HELT ALMINDELIG DAG

Heldigvis var der meget andet ved Ge-

org Stage end master og rær. Dem der mente de havde gjort meget rent i Auderød fik sig en slem overraskelse. Hver morgen blev hele skibet gjort rent i brun sæbe og grøn lurifax. Det var alt fra kaptajnens salon til dækket. Med dette veloverstået var det tid til at begynde dagens undervisning. Vagtskiftet havde praktisk sømandskab på dækket, mens de to andre skifter havde undervisning på banjerne. Fagene var skibsteknik, arbejdssikkerhed og vedligeholdelse. Dertil kom et par lektioner om maritime institutioner, som selveste kaptajnen stod for. Lektionerne var af 45 minutters varighed og gik, udover undervisning naturligvis, med at spise slik. På en dobbelt lektion omsatte mit skifte i gennemsnit; to kander kaffe, en kande te, tre plader Ritter Sport og en pose Haribo. Hvis lektionerne lå omkring kl. 15.00 blev dette suppleret af 12 stykker frugt. Man lever godt til søs!

Under sejlads, hvad enten det var for motor eller sejl, er rærene altid brast ind til enten styrbord eller bagbord halse afhængig af vinden. Op til hav-



Turen handlede ikke kun om at lære at samarbejde, men også om at flytte grænser. Det var der rig mulighed for, når der skulle sættes eller bjærges sejl - 27 meter over vandlinien.

neophold skulle der brases firkant. Når rærene står vinkelret på masterne ser skibet nemlig lidt større ud. Derudover skulle der pudses messing. Man tænker ikke over det til daglig, men når man står med Dollar og klude, er der pludselig utrolig meget messing på sådan et lille skib. Det er lettere sagt end gjort at holde Georg Stages messing skinnende. Alle tovender skal tages af naglerne, i én side af gangen, så skal der pudses løs, hvorefter alt skal gøres fast over nagle igen. Flot ser det jo ud, men man bliver slemt skuffet, når man næste dag kan konstatere, at der allerede er små pletter at se igen og efter tre-fire dage kan man slet ikke se at det nogensinde har været pudset.

LAND I SIGTE

For manges vedkommende var denne tur, den første længere sejltur. Det betød, at mange ikke var helt klar over hvordan de ville reagere på bølger og deres, til tider, letsindige leg med skibet. Jeg var overrasket over hvor få, der faldt i søsygens vold. Faktisk var det kun i forbindelse med skorstensbranden, og de efterfølgende timer uden styring, at der for alvor udbrød søsyge ombord. Det var også den nat, hvor vagthavende skifte oplevede, hvor hurtigt Carlsvognen kan flytte sig fra styrbord til bagbord side uden at nogen har givet ordre til at ændre skibets kurs.

Vel ankommet til Tallinns red var alle optaget af det forestående havneophold, hvilket fik os til at glemme strabadserne lidt. Nu kunne vi se frem til fast grund under paradeskoene, og ikke mindst vores mobiltelefoner, som vi ikke havde set siden København! Det skulle ligeledes vise sig at en halv liter Coca Cola stod i meget høj kurs, sammen med chokolade og chips; og den næsten obligatoriske fadøl på en fortovscafé. Under opholdet på reden fik vi lejlighed til at øve MOB-rulle – for alvor. Ikke fordi der lå en person i vandet, men fordi en uheldig KTASP skulle på skadestuen efter at være trådt ned i et ankerklys. Det havde hans fod ikke været glad for. Skaden viste sig at være så alvorlig at den uheldige sømand måtte flyves hjem.



36 glade kadetaspiranter.

Da vi igen stod ud i Østersøen oplevede flere en midtvejs krise. Turen til Tallinn havde været lang og vi var kun halvvejs. Ifølge planen skulle der gå fire dage før vi igen kunne se land, denne gang vores broderland, Sverige. Vi kom hurtigt ind i rutinen igen og snart var krisen glemt. Nu så vi frem til et par dage i Kalmar. Vi fik et hurtigt bonusophold i Visby, da vi skulle bunkre. Det er den slags der sker når der er rigelig, men forkert, vind.

Opholdet i Kalmarunionens hjemby blev, grundet et kulingvarsel, forlænget med et halvt døgn. Denne gang blev der shoppet en del og flere lagde vejen forbi Kalmar slot for at komme helt tæt på den historiske aftale fra dengang Danmark var stormagt. Generelt var opholdet mere præget af kultur og afslapning end de tidligere ophold havde været. Ligeledes lå vi, i modsætning til Tallinn, denne gang på en meget attraktiv havnefront. Det betød at kajvakterne måtte besvare mange spørgsmål fra nysgerrige svenskere. Hvis man spurgte pænt, kunne man evt. overtale en fra vagtholdet til at give en rundvisning på skibet.

Inden afgang fra Kalmar fik vi fint besøg. Selveste CH og NK fra SOS sluttede sig, for et par timer, til besætningen. De skulle ligeledes fungere som dommere i en konkurrence, som især de tekniske kadetaspiranter havde arbejdet med siden Tallinn. Bilvæddeløb på kajen med hjemmebyggede biler trukket af en rottefælde. Første pladsen gik til 3. skifte. Tillykke med det! Efter en dag præget af praktisk sømandskab på dæk, hovedsageligt wiresplejs, skulle gæsterne

sættes i land. Fire gaster blev udstukket til at ro travaljen godt halvanden sømil ind til land og tilbage igen, mens vi andre lå for anker. Nu skulle vi hjem! Næste gang vi ankrede ville vi have udsigt til Danmark! En udsigt der absolut ikke blev overset!

Under indsejlingen til Københavns havn stod besætningen vanen tro langs lønningen. Denne gang var det ikke til parade, for vi skulle blot ind på Kongeskibets plads i bøjle 1; vi stod der, eller måske mere præcist hang der, for at se på Danmark. Der var også bred enighed om at Dannebrog aldrig havde været smukkere end Rigets Flag var den eftermiddag i oktober! I to dage lå vi til udstilling mellem Holmen og Den Lille Havfrue. Hvis nogen skulle være i tvivl, er turisterne helt vilde med at man vinker til dem når de sejler forbi på havnerundfart.

Med eksamen vel overstået fik vi udleveret vores mobiltelefoner og bakken blev hurtigt omdannet til en telefonboks, hvor kadetaspiranterne ringede hjem til kæresten og selvfølgelig mor for at fortælle hvordan det var gået.

Nu kunne vi snart ikke trække den længere, togtet var slut. Den sidste dag gik med at sejle de få hundrede meter ind på skibets faste plads på Holmen og derefter rigge skibet af. Efter at have strøget kommando, blev der taget gruppebillede og så var der landlov for vagtfrit personel. Stille og roligt sagde vi farvel og tak for en god tur, hvorefter vi forsvandt i forskellige retninger for at holde en velfortjent efterårsferie med de mennesker vi ikke havde set en hel måned.

Joint and combined

TEKST OG FOTO: MICHAEL CHRISTIANSEN,
SPAØ DATG UNDER ØVELSEN NEPTUNE
WARRIOR 063

Udfordringerne for Danish Task Group (DATG) var store, da øvelsen Neptune Warrior 063 blev indledt i farvandet omkring Skotland. Flotilleadmiral Palle Cortes fik som Commander Mustardian Task Group kommandoen over skibe fra Danmark, England, USA og Grækenland. Det var første gang, en chef for DATG fik taktisk kontrol over ubåde fra Norge og England, og anden gang i Søværnets historie. Under øvelse DANEX 06 havde DATG en tysk og en polsk ubåd i »direct support«.

DATG's faste stab på 20 mand var til den 14 dage lange øvelse suppleret med danske og udenlandske specialister fra hær, søværn og flyvevåben dækkende bl.a. flystøtte, maritim flyovervågning, ubådskrigsførelse, jura og medie-operationer. Staben arbejdede ombord på kommandoskibet THETIS, der sammen med korvetterne OLFERT FISCHER og

DANISH TASK GROUP

Søværnets Taktiske Stab – eller Danish Task Group som er stabens internationale navn – blev oprettet 1. oktober 2000.

Det er en operativ stab, der udelukkende skal koncentrere sig om at uddanne, træne og føre maritime styrker i fred, krise og krig.

Staben er hjemmehørende på Flådestation Korsør.

Til daglig har staben ikke tilknyttet skibe permanent. I stedet sammensættes styrken afhængig af opgaven, når staben deltager i danske eller udenlandske øvelser.

Opgaverne for stabens spænder bredt. Fra krisestyring over fredsbevarende og fredsskabende operationer til reelle krigsopgaver.



Udfordringerne for Danish Task Group (DATG) var store, da øvelsen Neptune Warrior 063 blev indledt i farvandet omkring Skotland.

PETER TORDENSKIOLD indledte øvelsesdeltagelsen med et besøg i Edinburgh.

Første del af øvelsen var en træningsfase, hvor staben og skibene øvede samarbejde i at løse maritime krigsopgaver. Samtidig var det en fase, hvor kommunikationen mellem skibene blev testet og justeret, så ordrer og meldinger ikke blev forsinket af dårlige eller manglende forbindelser. Kommunikationen foregik både på radio, telefon og via internettet. Endda to typer internet: lukkede militære kredsløb, der kunne rumme klassificerede signaler, og det civile internet.

Ud over de maritime opgaver var vejret en stor udfordring for deltagerne. Med et øvelsesområde strækkende sig geografisk fra området Atlanterhavet nord for Skotland gennem The Minches til Hebriderne og i en årstid, hvor lavtryk normalt afløser lavtryk, var der flere perioder med høj sø og stærk vind. Faktorer som en Task Group-chef må tage med i sine overvejelser for at kunne opbygge og vedligeholde kampkraft hos sine enheder.

Netop vejret var en faktor, som de danske skibe på overbevisende måde mestrede. Mens fregatten USS MITTSCHER måtte opgive at gennemføre Replenishment at Sea (RAS) – overførsel af bl.a. brændstof fra et skib til et andet – på grund af vejret, så klarede den noget mindre korvet PETER TORDENSKIOLD opgaven til UG under nøjagtig de samme vejrforhold.

En anden og krævende øvelsesopgave var at håndtere medierne. Medieoperationer var et integreret øvelsesmoment, hvor journalister og fotografer håndplukket til øvelsen blev indkvarteret på kommandoskibet for at

dække den politiske og militære udvikling i øvelsens fiktive scenario. Der var spændinger mellem Mustardia og Brownia, samtidig med, at terrororganisationen An Quach opererede med selvmordsaktioner i hurtige både og langsomtgående fly

Chefen og stabsmedlemmer blev sammen med skibets ledelse med jævne mellemrum opsøgt af journalisterne til live interviews om den aktuelle situation. Ofte kun få minutter efter væsentlige ting skete på den internationale arena. Mellem disse interviews ombord på skibene ringede andre journalister fra land for at få en kommentar til den seneste udvikling i den spændte situation.

Øvelsesleder er den engelske Joint Maritime Operation Training Staff med hovedkvarter i Northwood. Øvelsen, som de selv betegner Kurset, gennemføres tre gange om året med forskellige deltagere. Det er tredje gang, DATG deltager i kurset. Hver gang har det indtil nu været om efteråret, hvor vejret som tidligere nævnt kan være en betydelig med- eller modspiller.

– Øvelsesscenariet er meget komplekst med en naturlig prioritet til operationer til søs. Samtidig deltager fly på begge sider, og de suppleres med landbaserede luftforsvars- og hærenheder. Det er en øvelse, hvor rigtig mange aspekter af maritime operationer bliver testet, fortæller flotilleadmiral Palle Cortes.

Han kan med rette være stolt af sin stab. Stabens forberedelser til og indsats under øvelsen viste, at DATG til fulde lever op til de omfattende og strenge krav, der stilles til en stab på Task Group-niveau.

Ubåde i taktisk kontrol



Søværnets Taktiske Stab fik under NEPTUNE WARRIOR den taktiske kommando over en engelsk atomubåd.

TEKST OG FOTO: MICHAEL CHRISTIANSEN,
SPOA DATG UNDER ØVELSEN NEPTUNE
WARRIOR 063

Søværnet har fortsat ekspertise til at indsætte og lede undervandsbåde. Under øvelsen Neptune Warrior 063 i farvandet nord og nordvest for Skotland fik Commander Danish Task Group (COM DATG), flotilleadmiral Palle Cortes, i perioder tildelt taktisk kontrol over den norske HNOMS UREDD og den engelske atomdrevne angrebsubåd HMS SCEPTER.

Der var deltagelse af flere undervandsbåde i øvelsen. For overfladeski-

bene gav det mulighed for dels at anvende tildelte ubåde til løsning af stillede opgaver samt til at søge efter og lokalisere fjendtlige ubåde.

– Ubåde anvendes bl.a. til ISR-opgaver, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance. Altså at overvåge og advare om fjendtlige skibes bevægelser. De kan også anvendes til nedkæmpelse af overflademål, fortæller kaptajnløjtnant Jan Olav Skogøy.

Jan Olav Skogøy er stabsofficer i DATG med speciale i ubåds-operationer. Han har syv års erfaring med sejlads i ubåde, heraf det sidste år som chef for SÆLEN. Han har desuden bestridt funktioner som navigations-, våben- og operationsofficer samt som næstkommanderende i danske ubåde.

DATG-staben blev under øvelsen støttet af to engelske officerer med specialuddannelse i kontrol af ubåde.

– Øvelsesledelsen (Joint Maritime Operation Training Staff (JMOTS)) tildelte os kontrollen over de to ubåde i en længere periode. Det var et meget spændende øvelseselement og kunne bl.a. ske, fordi jeg som tidligere chef for en dansk ubåd støttet af de to engelske kontrollører havde den fornødne bag-

NEPTUNE WARRIOR 063

Mustardian Task Group var sammensat af:

HDMS THETIS

HDMS PETER TORDENSKIOLD

HDMS OLFERT FISCHER

USS SAMUEL B. ROBERTS

USS MITSCHER

USS ROOSEVELT

USNS PATUXENT

HS PSARA og

HMS NORTHUMBERLAND

grund for at løse opgaven, fortæller Jan Olav Skogøy.

Det er første gang, en dansk maritim stab udøver kontrol over engelske atomdrevne ubåde.

Kommunikationen mellem kommandoskibet THETIS og ubådene foregik via radio- og internet-forbindelser.

– Jeg blev hele tiden opdateret med de informationer, ubådene indhentede gennem deres forskellige sensorer. En ubåd kan både lytte og se samt opfange elektroniske signaler, forklarer Jan Olav Skogøy.



KL Jan Olav Skogøy (tv) fik under Neptune Warrior 063 støtte af LtCdr Elizabeth Church og LtCdr Paul Pearson, Royal Navy.



Marinespecialisterne Peter Larsen og Bodil Harbo på vagt i kommunikationsbunkeren.

Portræt af en arbejdsplads: **Op til Færøerne og ned til Australien**

Under jorden i Århus sørger en lille gruppe mennesker i SOKs kommunikationscenter for at søværnets skibe kan snakke med omverdenen. En af målsætningerne er at kunne følge VÆDDEREN hele jorden rundt på HF.

En lav klikkende lyd sendes rundt i lokalet, og i samme takt kommer bogstaver til syne på en computerskærm. En af mange skærme i rummet under jorden.

For en der befinder sig her for første gang, giver rækken af tal og bogstaver på den blå skærm kun begrænset mening, men for operatøren er det hverdag. Hun kvitterer lynhurtigt for den indkomne besked, og signalet sendes automatisk til den rigtige modtager.

– Det er nu ikke så kompliceret, vi ved jo hvad vi skal kigge efter, siger marinespecialist Bodil Harbo. Hun bliver afbrudt af to computerskærme. Et tysk skib og en polsk ubåd skal have videregående deres signaler. Noget den erfarne operatør klarer i en håndvending.

KUNDEN KOMMER FØRST

Udover computernes summen er der bemærkelsesværdigt stille. De over to meter tykke betonvægge der omgiver kommunikationscentret giver sammen med det uniformerede personale og de tunge blå ståldøre et lidt dystert indtryk af en militær arbejdsplads. Bunkeren er en del af det kompleks som den tyske besættelsesmagt efterlod i 1945. Nu tjener den som Søværnets Operative Kommandos kommunikationscenter, og det er faktisk slet ikke så dunkelt. Kommunikationscentret er en servicevirksomhed. Det løber glat det meste af tiden, og de fleste signaler kører helt automatisk. Men der kan opstå problemer, og så er de landbaserede søfolk på vagt:

– Vores job kan sammenlignes med en Falckstation. Forhåbentlig får vi ikke travlt, men vi skal hele tiden være klar til at rådgive skibene, forklarer marinespecialist Peter Larsen.

De fleste ansatte hernede har været i søværnet i mange år, og den lange erfaring resulterer i kompetente operatører.

– Karriereforløbet er jo tit sådan, at man starter i de sejlede enheder, og

får et job i land, når man er blevet ældre. Det giver en erfaring som gør, at vi alle er godt rustet til at yde hjælp, når skibene har problemer, forklarer Peter Larsen, der har været ansat i kommunikationscentret i 20 år. Han slår fast, at arbejdet handler om at yde den bedst mulige service over for kunderne.

– En operatør i Århus kan selvfølgelig ikke reparere noget ude ombord, men vi kender systemerne, og prøver at guide besætningsmedlemmerne, når der opstår problemer, forklarer han.

JORDEN RUNDT PÅ HF

Den teknologiske udvikling giver mulighed for at kommunikere på talrige nye måder, og satellitter dækker næsten hele jordens overflade. Men det er dyrt at snakke sammen via satellit, og derfor holder man fast i HF kommunikation. Det er effektivt og billigt. Desuden kan satellitter skydes ned, og så er det slut. På HF kan man opretholde kommunikationen uden en satellit i kredsløb.

Søværnets Operative Kommando råder over sendere i hele landet, og fra bunkeren i Århus kan operatørerne oprette forbindelse til skibe i alle dele af verden.

– Vi skal helst kunne følge VÆDDEREN hele jorden rundt på HF, siger Bodil Harbo, og som Peter Larsen tilføjer: – det kan vi også.

PAPIRLØS LØSNING

Marinespecialisterne i bunkeren kan fortælle om en ikke så fjern fortid, hvor kommunikationscentret larmede noget mere, end det gør i dag. Dengang snakkede man sammen via prikker og streger, og fjernskrivernes udskrifter kom til verden med en karakteristisk støj. Det sluttede dog, da man gik over til at bruge computere først i 1990'erne.

– Da jeg startede hernede, var der papir overalt. Det så noget mere kaotisk ud, men der var styr på det hele, husker Peter Larsen.

I dag kører kommunikationen på skærme, og det eneste papir i nærheden, er dagens Stiftstidende. Sammen med den obligatoriske kaffekande holder avisen hof på bordet i midten af rummet. Når mængden af signaltrafik tillader det, kan de vagthavende slappe af med lidt nyheder og en kop. Lige nu er der dog en hel del at se til. Øvelsen Neptune Warrior er i fuld gang ud for Skotland, Vædderen nærmer sig Australien, og RAVNEN og GLENTEN er på arbejde i UNIFIL. Kommunikationscentret har oprettet en særlig broadcast til de to danske krigsskibe i Middelhavet, så de ikke forstyrres af de mange øvelsessignaler.

Alt sammen en del af den gode betjening som »kunderne« forventer og fortjener. Et servicekrav som folkene i bunkeren lever op til. I hvert fald ifølge de mange udenlandske skibe der, inden de forlader danske farvande, sender en hilsen med et »tak for god service.«

Commcenter

- kommunikationscentret i Søværnets Operative Kommando varetager driften af de kommunikationsfaciliteter, der er placeret rundt i kongeriget.
- Bunkeren er i dagtimerne bemannet af 6 operatører, og i nat-timerne af 4.



Chefsergent Kurt Følde Hansen sender det sidste signal til Flåderadio Thorshavn.

Nostalgiske streger og prikker

Som en hyldest til den nu lukkede Flåderadio Torshavn, blev det sidste signal sendt pr. telegrafi, der ellers officielt er ophørt.

TEKST: MARTIN POUL PEDERSEN

FOTO: PRIVAT

Det er flere år siden Søværnet gik væk fra at bruge morsekode, men de pålidelige streger og prikker er ikke gået helt i glemmebogen.

Da Flåderadio Torshavn på Færøerne lukkede den 21. juni i år, blev udstyret fundet frem igen, og kommunikationscentret i Århus sendte deres afskedshilsen til kollegaerne på »gammeldags maner«.

– En dygtig telegrafist kunne før i tiden morse 125-200 tegn i minuttet. Dengang var der lidt mere håndværk over faget. Mere faglig stolthed, og i hvert fald mere konkurrence, husker chefsergent Kurt Følde Hansen. Han er daglig leder af kommunikationscentret i Søværnets Operative Kommando, og det var ham, der sammen med MSPC Jørgen Nedergaard sendte det sidste signal til Flåderadio Torshavn.

Kurt Følde Hansen har arbejdet med søværnssignaler i 38 år. Blandt andet

som leder af Flåderadio Torshavn. Han indrømmer, at det er lidt nostalgisk at tænke tilbage på tiden med telegrafi, men han slår samtidigt fast, at den digitaliserede papirløse kommunikation har mange fordele:

– Jeg har altid haft det princip, at man ikke skal gå imod udviklingen. Vi har fået meget bedre og hurtigere systemer, det betyder, at vi kan afvikle større trafikmængder på kortere tid samtidig med at vi har fået bedre og sikrere forbindelser til enhederne. Det er kun positivt, siger chefsergenten.

Da det sidste signal skulle sendes til Færøerne, var det flere år siden, at han havde haft med morsekode at gøre, men erfaring fornægter sig ikke:

– Det var som var det i går. Det sidder i kroppen, og det var sjovt at prøve igen.

DEN SIDSTE GNIST

Signalet der blev sendt som en hyldest til Flåderadio Torshavn. På Færøerne

sad telegrafisterne Carsten Hansen og Erolf Olsen klar til at oversætte prikker og streger til ord og sætninger.

p 210755Z jun 06
fm navcomcen aarhus
to flr toh

bt
ukl.

kaere kolleger.

tak for et godt samarbejde. vi er klar til at overtage. vi vil forsøge at yde samme gode service til vores kunder, som i har gjort det. god vind til alle paa flr toh.

hilsen fra alle ved comcenter aarhus

bt

nnnn

tor ovk cw/eli, carsten og erolf

Fakta om Flåderadio Torshavn

- Der har været en flåderadio på Færøerne siden 1946.
- I en kort periode havde fyrvæsenet ansvaret for radioen, men siden 1951 har søværnet stået for drift og vedligeholdelse.
- I juni 2006 blev Flåderadio Torshavn lukket og slukket. De funktioner, der blev udført her, fjernbetjenes nu fra Århus.

Profil af en »skibsbygger«

TEKST: RENE RASMUSSEN, SMK

FOTO: PRIVAT

Der er nu næsten 5 år siden det bankede på døren til teknisk chefs kontor i Søværnets Materielkommando (SMK) på Holmen.

»Undskyld men hvad har I gang i søværnet?« Sådan indledte civilingeniør og professor Hans Otto Holmegaard Kristensen sin henvendelse. Efter få minutters snak om kunsten at bygge skibe og om søværnets nybygningsprogram i tiåret frem mod 2010 stod det klart, at kemien passede mellem SMK og professoren. Der blev straks givet håndslag på, at SMK i sin medarbejderstab fremover ville råde over en af verdens bedste »skibsbyggere«.

Hans Otto Holmegaard Kristensen har siden sin ansættelse stimuleret udviklingen af søværnets nye generation af krigsskibe – Fleksible Støtteskibe, Patruljeskibe, Standardfartøjer og Inspektionsfartøjer. Han har medvirket til at genoplive det udviklingsmiljø, der gennem århundreder har præget forskningen og udviklingen indenfor dansk skibsbygning på Holmen.

Hans Otto Holmegaard Kristensen, der i 2000 blev udnævnt til adjungeret professor på Danmarks Tekniske Universitet, er født i 1953. Han læste efter studentereksamen fra Kalundborg Gymnasium til civilingeniør med speciale i skibsbygning på Danmarks Tekniske Universitet (DTU), hvorfra han dimitterede i 1979.

Efter et par års arbejde med udvikling af software for skibstekniske beregninger på Institut for Skibs- og havteknik på DTU, efterfulgt af arbejde som projektleder for modelforsøg for skibes fremdrivning og sødygtighed på Dansk Maritim Institut, blev Hans Otto Holmegaard Kristensen i 1981 ansat ved Dwiner Marineconsult. Her var han i næsten 15 år involveret i design og projektering af en lang række specialskibe med vægt på løsning af opgaver omkring fremdrivning og stabilitet.

Han forestod blandt andet analysearbejde for Farvandsvæsenets redningsfartøjer af MRB-typen og havde ansvaret for de skibstekniske beregninger for DSB færgerne Peder Paars og Niels Klim ligesom han forestod fremdrivnings- og manøversystemer for færgen Tycho Brahe og ledede arbejdet med at løse manøvreproblemerne på DSB færgerne ASK og URD.

Hans Otto Holmegaard Kristensen var under sin ansættelse ved Dwiner Marineconsult i slutningen af 1980'erne med i udviklingen af søværnets inspektionsskibe af Thetis-klassen og forestod bl.a. det omfattende modelforsøgsprogram.

Både under sin ansættelse hos Dwiner Marineconsult og under sine efterfølgende ansættelser hos Scanlines (1995-1997) og i Rederiforeningens nautiske afdeling (1997-2001) og senest nu under sin ansættelse ved Søværnets Materielkommando har Hans Otto Holmegaard Kristensen gjort sig bemærket indenfor den nationale og internationale maritime forskning og udvikling. Han har gennem årene deltaget i et utal af Søfartsstyrelsen og Trafikministeriets nedsatte råd, kommissioner, undersøgelser, analyse- og opklaringsgrupper og han deltager som dansk repræsentant i diverse tekniske komiteer i FN søfartsorganisationen IMO.

Hans Otto Holmegaard Kristensen er aktiv som medlem

af adskillige maritime institutioner og foreninger, bl.a. Royal Institution of Naval Architects (RINA), The Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME) og Schiffbautechnisches Gesellschaft (STG), hvor han bestrider en post som Council Member af RINA, medlem af RINA's Safety Committee og High Speed Craft Committee og er europæisk vice chairman for SNAME's Marine Safety and Environmental Protection Panel.

Hans Otto Holmegaard Kristensen har han siden 1991 varetaget posten som generalsekretær i Skibsteknisk Selskab og er aktiv som forelæser og foredragsholder. Han har gennem årene udgivet en lang række maritime publikationer omkring skibdesign, herunder om fremdrivning, propellerdesign, stabilitet og lækstabilitet.



Professor Hans Otto Holmegaard Kristensen har siden sin ansættelse ved Søværnets Materielkommando stimuleret udviklingen af søværnets nye generation af krigsskibe.



Inspektionsskibet INGOLF i diskobugten.

Et Liv med Søværnet

TEKST: KJELD DE HEMMER MORTENSEN

KAPTJNLØJTNANT

TIDL. INGOLF OG FRØMANDSKORPSET

FOTO: PRIVAT

Hvad enten jeg bryder mig om det eller ej, må jeg vel efterhånden betragte mig selv som en af veteranerne blandt Atlantsejlerne i Nordatlanten med Flådens inspektionsskibe.

Min første udkommando til søs overhovedet var med salig NIELS EBBESEN, en River Class fregat, vi havde arvet fra englænderne efter krigen, og som mildest talt ikke var behagelig at sejle med i Nordatlantens bølger om vinteren. Året var 1959. Vi tilbragte efter-

året, jul og nytår på Færøerne og kom så i januar 1960 omsider tilbage til Holmen, de fleste af os, følte vi, mere døde end levende af søsyge om bord på den slanke, rullende og huggende fregat. Vores skibschef var kommandørkaptajn Hertz, også kalder Ballehertz eller Klokkebøjen på grund af hans noget karakteristiske fysiognomi. Flåden har jo aldrig gennem århundrederne været kendt for at være just fintfølede med sin barske humor, og den fornægtede sig heller ikke om bord i NIELS EBBESEN.

Nå, tiden gik, de af os, som var tilbage efter prøvelserne i Nordatlanten og sergentskolen på Margretheholm samt

det efterfølgende sommertogt med ÆGIR, kunne så omsider med stolthed kalde os søkadetter fra efteråret 1960. Det var omkring 10 procent af det antal, der var startet som håbefulde søofficersaspiranter på Søværnets nye Eksercerskole i Avderød den foregående sommer.

Uddannelsen på Flådens berømte og traditionsrige officersskole var lang, krævende og hård dengang, frafaldet undervejs stort, og det har givetvis ikke ændret sig siden. Som briterne har sagt i århundreder: I alle lande findes de bedste mænd i Flåden.

I sommeren 1963 indgik den da splinternye HVIDBJØRNEN for første gang

som kommandoskib i skoledelingen for kadetter. Vi var på det tidspunkt A-kadetter, gik altså i afgangsklassen på officersskolen med få måneder tilbage før udnævnelse til søløjtnant af første grad af linien, som det hed dengang – en betegnelse, jeg i øvrigt aldrig har forstået man afskaffede. Dengang kunne man se og høre, hvilket værn en ung officer kom fra og hvad han lavede – en søløjtnant på havet, en flyverløjtnant i luften og en premierløjtnant på landjorden, i stedet for det generelle og dødkedelige premierløjtnant over hele linien, som siden blev indført, og som ikke fortæller andet end graden!

Kadettogtet i 1963 bragte os som vanligt vidt omkring. Det var svenskernes tur til at afholde det årlige kadetstævne, som den sommer foregik i Kalmar. HIVDBJØRNEN med den kæmpemæssige radar på toppen blev behørigt beundret af de andre landes officerer og kadetter, og vi havde traditionen tro nogle særdeles fornøjelige dage sammen med vore nordiske brødre.

Fra Kalmar gik turen videre nord om Skotland gennem det berømte/-rygtede Pentland Firth til Dublin. Nogle dage her med den sædvanlige rutine – cocktailparties, besøg om bord osv. – og så sydpå mod varmere himmelstrøg, idet næste anløbshavn var Casablanca i Nordafrika på den marokkanske atlantehavskyst. En lille uge her med viftenede palmer og hvide sandstrande og det sydende, pulserende liv i den arabiske bydel var en oplevelse for livet.

BRANDSTORM I BISCAYEN

Det var hjemturen nær også blevet. I Biscayen løb vi ind i en brandstorm, som jeg kun har oplevet værre i Nordatlanten om vinteren. I kadetdelingen indgik, udover HIVDBJØRNEN, de to små SDC'ere DAPHNE og DRYADEN, og jeg var i mellemtiden skiftet over på DAPHNE. Vejret var så hårdt, at vi en nat sammen med DRYADEN blev beordret ind i den portugisiske havneby Leixoes blot for at få nogle timers hvile, eftersom ingen af os stort set havde lukket et øje, siden vi forlod Casablanca.

Til vores store fortrydelse var Flåden

i de år ved at indføre faste køjer overalt i skibene i stedet for de vidunderlige hængekøjer, vi havde sovet i, så længe depotskibet ÆGIR var kommandoskib på sommertogterne, og som var langt at foretrække for faste køjer, når der var »buler på vandet«. Meget hvile på frivagterne i det hårde vejr blev det således ikke til – vi lå mere i luften over køjen end på den og var til sidste helt udkørte og mørbankede.

Nå, vi fik en god nats søvn, og videre nordpå gik det næste dag. Vejret stilnede af, og vi fortsatte gennem Kielerkanalen til København. Vi ankom Holmen en lun sommeraften og blev her med den triste nyhed, at en af Flyvevåbnets Catalinaer netop var fløjet ind i en klippe ved Kap Desolation på Grønland og alle ombordværende var omkommet.

LIDT SKRAPPERE

Vores klasse, som altså var årgang 1963, var god. Ved det traditionelle atletikstævne mod Hærens Officersskole havde vi hvert eneste år banket dem efter noder, og vi havde et ubrydeligt sammenhold. Rigtig mange fra klassen fik senere hen smukke karrierer. Vi mødes stadigvæk hvert år den 1. november til en hyggelig frokost Under Kronen.

Ved en sådan frokost i 2002 var vi blevet enige om, at vores 40 års officersjubilæum året efter skulle holdes med stil. I dag kan jeg roligt sige, at det blev det så sandelig. Officersskolen havde velvilligt og med veneration for lang og tro tjeneste – et par admiraler havde nok trukket lidt i trådene – stillet hele skolen til vores rådighed, og vi havde en fantastisk festaften. Damerne i lange rober og de af os, som stadig kunne presse sig ned i den, i messeuniform med guldben, mange med de i mellemtiden erhvervede kors og bånd og stjerner på. En aften, man ønskede, aldrig ville slutte. Men vi har billederne derfra og ikke mindst minderne.

Én eneste ting slog mig dog, så snart jeg trådte ind i hall'en ved ankomsten. Der manglede noget. På den nederste repos promenerede i vores tid stolt og meget synligt en smuk bronzebuste

af vores øverste chef, Hans Majestæt Kong Frederik den Niende. Øjet søgte den, så snart jeg trådte ind ad hovedindgangen, men væk var den, af naturlige årsager, forstås.

Nå, vi unge kadetter dengang var jo ikke anderledes end andre unge mennesker, bare lidt skrappere og lidt sejere, og på en eller anden måde havde der udviklet sig en vane i kadetkorpset med, at hver gang man passerede Hans Majestæts buste på nederste repos, så fik hans næse lige et svar med uniformens jakkeærme med det resultat, at Majestæts næse efter nogen tid meget synligt og meget opsigtsvækkende skinnede som det pureste guld i forhold til resten af bustens mørke bronzeoverflade og faktisk var det første, man uvilkårligt lagde mærke til, når man trådte ind ad Officersskolens hovedindgang. Til sidste blev det så påfaldende, at skolens næstkommanderende, kommandørkaptajn Johannes Jørgensen, også blandt kadetterne kaldet Onkel Widescreen, fordi han skelede en smule, ved en landlovsparade lørdag middag i noget forblommede vendinger så sig nødsaget til at formane vi kadetter om at udvise sømmelig adfærd og respekt over for Majestæten i alle situationer, her som hisset. Men vi misundte ikke næstkommanderende hans nænsomme reprimande, og så vidt vi kunne se, trak det da også en del omkring hans mundvige, da han afleverede den.

KONGELIG AFSKEDSSALUT

Hans Majestæt Kong Frederik den Niende var i øvrigt og med rette uhyre populær blandt Flådens søofficerer. Han var jo med al respekt en af vore egne, havde gennemgået den samme uddannelse og tjent sig op gennem graderne og bar sin admiralsuniform, fordi han var søofficer, ikke fordi han havde giftet sig til den. Jeg husker endnu hans afskedssalut til vi unge søløjtnanter, da vi var i audiens på slottet i anledning af vores udnævnelse. Efter at have trykket hver enkelt af os i hånden og spurgt lidt til vore respektive fremtidsplaner, vendte Hans Majestæt sig om i døren, gjorde honnør og sagde så: »Mor jer

godt, drenge, men lad være med at lave skandale!» Og det har vi så prøvet at leve efter siden.

SØLØJTNANT

Den 1. november 1963 blev vores klasse så udnævnt til søløjtnanter af 1. grad – SL1 – af linien. Før udnævnelsen udfyldte vi hver især et skema – en slags ønskeseddel – med henblik på vores fremtidige tjeneste.

Som første prioritet havde jeg skrevet helikopterpilot, hvorfor jeg som min første udkommando som ung linieofficer røg direkte tilbage til Inspektionsskibeskadren. HVIDBJØRNEN-klassen havde jo de dengang helt nye jetdrevne Alouette 3 helikoptere om bord, og det første hold unge danske søofficerer var netop vendt hjem efter endt flyveruddannelse i USA for at påbegynde tjeneste i inspektionsskibene. Det var også, hvad jeg havde lyst til. Flyvning har altid interesseret mig, og var jeg ikke blevet udtaget til Flåden, var jeg nok endt i Flyvevåbnet som jetpilot.

Så efter det afsluttende SL-1 kursus på nogle måneder påmønstrede jeg sammen med en klassekammerat (der senere blev U-bådschef) i februar 1964 det endnu nyere inspektionsskib INGOLF – i en tørdok på Svendborg Værft. Begyndelsen var ikke lovende. Ganske vist blev vi, grønne som vi var, budt pænt velkommen i officersmessen, men enhver, der har ligget i dok med et skib (jeg prøvede det igen julen efter i IN-

GOLF som vagtchef i dok 4 på Holmen juleaften) ved, hvor ulideligt det er. En øredøvende hamren og banken og larmen fra tidlig morgen til fyraften i et møgbeskidt skib. Og så, som ved et trylleslag, fyraften og en dødlignende stilhed indtil næste morgen, så man henne agter kunne høre et toilet blive skyllet ud helt oppe i forskibet. Ikke den mest opmuntrende start på en påtænkt fremtid i eskadren.

Nå, men alt for en ende, også et dokophold, og efter nogle dage slog frihedens time – vand under kølen og Adieu Svendborg og Bon Voyage. Første anløb Holmen for proviantering og klargøring, og derefter nordover i »fregatsporet« mod Færøerne, hvor vi skulle afløse VÆDDEREN, som skulle hjem for at skifte besætning.

BESVÆRLIGE FISKERE OG GROVKORNET HUMOR

Det blev en særdeles travl måned på eller rettere rundt om Færøerne for INGOLF og ikke mindst mig selv som nyudnævnt fiskeriofficer ombord. Netop i den periode blev øernes fiskerigrænse udvidet fra 6 til 12 sømil, og vi havde det største besvær med at holde ikke mindst de engelske og skotske trawlere ude, hvor de måtte fiske. Stemningen var ret krigerisk. RED CRUSADER-af-færen med NIELS EBBESEN nogle få år i forvejen var stadig i frisk erindring hos alle parter. Så det var noget af en ild-dåb at få, men opgaven blev løst.

Når sandheden skal holdes i hævd, må det siges, at forholdet til den færøske lokalbefolkning heller ikke var det hjerteligste i de dage. Klaksvigaffæren en god halv snes år tidligere var ikke glemt. Omvendt mente INGOLF's besætning, at når vi døgn efter døgn i al slags vejr lå ude og passede på deres fiskerigrænse og kom deres fiskere til undsætning, hver gang de var i nød, så skulle vi vel ikke også mødes med en direkte fjendtlig holdning, når vi endelig kom i havn, hvilket ofte var tilfældet.

Nå, helt uskyldshvide var vi nu heller ikke. En aften i Thorshavn kom en af vore gaster således i ikke helt ædru tilstand tilbage til skibet efter at have

været i land. Uniformen sad ikke helt efter forskrifterne, huen manglede, håret strittede, og det ene øje var hastigt ved at lukke til efter nærkontakt med en færøsk fiskernæve. Da vagtassistenten gik ham på klingens, mumlede han noget om manglende humoristisk sans på disse kanter. Det viste sig, at han – noget uforsigtigt – i selskab med en del færingere havde lufttet, at hver gang de danske inspektionsskibe omsider til besætningernes øredøvende jubel igen forlod Færøerne og drog sydover, tog vi alle sammen den største sten, vi overhovedet kunne bære, og bar om bord. Så måtte de helvedes øer de slippe op en dag! Vi forstod på den uheldige gæst, at man ikke havde fundet det morsomt.

Det vakte heller ikke ligefrem jubel hos de lokale, når vore gæster trods befalingsmændenes reprimander fortalte dem, at vi om bord for nemheds skyld havde opkaldt alle øerne efter en enkelte lille ø oppe nordpå og så i stedet havde nummereret øerne fra nummer et til nummer atten. Den lille ø hedder Svinø.

Igen – Flådens barske, nedarvede og lidet ømfindtlige form for humor faldt ikke rigtigt sammen med, hvad øernes befolkning syntes var morsomt. Det fandt vi i øvrigt aldrig rigtigt ud af, hvad var.

GRØNLAND I BLODET

Efter en måned blev vi på ny afløst af VÆDDEREN, som var det egentlige »Færøskib«, mens INGOLF var decideret »Grønlandsskib«. Vi sejlede tilbage til København, fik ny besætning om bord, provianterede, og gjorde søklar og stod så endelig lidt nord- og mest vestover mod INGOLF's hjemmehavn – de grønlandske farvande. Det var i maj måned 1964.

Det første møde med Grønland er for de fleste en stor oplevelse. Når det ydermere sker på en strålende solrig majdag på et roligt hav med kæmpe-mæssige isbjerge og blændende hvid stori og Grønlands sorte klippekyst som baggrund, kan billedet og erindringen simpelthen ikke viskes bort. Ople-

Søværnet har igennem tiderne tiltrukket mænd og kvinder af en særlig støbning. På de følgende sider fortæller en af dem sin historie. Kjeld de Hemmer Mortensen startede sin karriere i Søværnet i 1959. Efter flere togter i den barske nordatlant fulgte fire år i søværnets dengang helt nye eliteenhed, Frømandskorpset.

Læs første del af hans beretning her. Anden og sidste del af historien følger i næste nummer af Søværnsorientering.



Keld de Hemmer Mortensen som fiskeriofficer på INGOLF's styrbord brovinge. »Stemningen var ret krigerisk. RED CRUSADER-affæren var stadig i frisk erindring hos alle parter, så det var noget af en ilddåb. Men opgaven blev løst.«

velsen er for altid. Man har fået Grønland i blodet.

Resten af året og de første måneder af 1965 gik med sejlads op og ned ad Grønlands vestkyst, fiskeriinspektion og patruljetjeneste i sommerhalvåret, vagt- og søredningstjeneste i det stormfulde vinterhalvår. Efter nogle måneder blev jeg forfremmet, så at sige, så jeg foruden at være fiskeriofficer nu også var SCO – signal- og kommunikati-

onsofficer med bl.a. ansvar for skibets radiostation. De mange, mange timer som vagtchef på broen gav jo en kolossal rutine. Vi sejlede og sejlede. Jeg vil ikke sige, at vi til sidst kunne undvære søkortene, men det var lige før. Man fik den sikkerhed og det overblik, som skolen jo ikke havde kunnet give én. Der findes ingen genvej til erfaring og rutine.

Jeg mener, at Christianshåb (vi brugte

stadig de gamle danske navne dengang) er den eneste havn på Grønlands vestkyst, jeg ikke har ligget i. I vinterhalvåret var Godthåb vores faste basehavn. Vi skulle kunne komme hurtigt ud for isen, når en trawler eller andet fartøj kom i vanskeligheder derude i vinterstormene, hvilket skete flere gange. Det kunne vi ikke altid regne med, hvis vi lå i Grønnedal. Mørke, is og storm på én gang er en skidt cocktail, hvilket HANS



Daværende chef for frømandskorpset søløjtnant 1 Keld de Hemmer Mortensen.

HEDTOFT-katastrofen ved Kap Farvel nogle år tidligere så sørgeligt havde demonstreret. Til nød to af faktorerne, men aldrig alle tre på samme tid.

TAKNEMMELIGE SØMÆND

Ved en bestemt lejlighed reddede vi i sidste øjeblik en stor tysk trawler, som i hårdt vejr havde fået sit trawl i skruen og var ved at drive ind på klipperne. Vi fik en trosse over til ham og fik ham bugseret ind i smult vande, hvor jeg

blev sat over på ham med gummibåd og fik ham lodset ind til en sikker ankerplads lidt nord for Arsukfjorden, hvor han kunne smide krogen og reparere. Om de var taknemmelige? De var grædefærdige. Det var i øvrigt første gang, mit navn blev nævnt i den grønlandske radioavis. Desværre forbød reglementet mig at modtage de gaver, skipperen ville overøse mig med. Men hele INGOLF's besætning burde have haft en medalje ved den lejlighed. En fremragende og yderst risikabel sømands-

mæssig præstation blev udført den nat i mørke og storm på et overiset, spejlglat skibsdæk. Vi fik dog noget, der for os var mere værdifuldt end alverdens medaljer. Da vi forlod den tyske trawler sikkert til ankers og i læ for vind og vejr, stod hele dens besætning linet op langs skibssiden med huerne i hånden – en stille tak, respekt og beundring fra professionelle søfolk til professionelle søfolk. ...

*Fortsættes i
Søværnsorientering nummer 1, 2007.*

Mindeskraft for Saaby

TEKST: NÆSTKOMMANDERENDE SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE,
KOMMANDØRKAPTJEN POUL-ERIK LARSEN

Det var med stor beklagelse, at Søværnets Officersskole modtog meddelelsen om, at Cand.phil. Torben Saaby Nielsen var død 60 år gammel.

Han var født den 26. februar 1946 og blev den 6. august 1977 ansat ved Søværnets Officersskole som timelærer i engelsk – for klasse 2B.

1. november 1981 blev han fastansat som adjunkt i engelsk i »Forsvarsministeriet med tilhørende myndigheder og institutioner«, og 1. februar 1987 blev han udnævnt til lektor ved Søværnets Officersskole, og han fortsatte som sådan lige indtil februar 2004.

Saaby, som han oftest blev kaldt, var således i utrolig mange år indbegrebet af undervisning i engelsk – ikke mindst engelsk i militær sammenhæng – på søværnets officersskole.

Langt de fleste søofficerer, som i dag er ansat i forsvaret, har derfor stiftet bekendtskab med »Saaby« som engelsklærer ved Søværnets Officersskole og kan sikkert huske hans ækvilibristiske omgang med det engelske sprog, hans brændende entusiasme for sproget, undervisningen og ikke mindst for de militære fagområder.

Saaby gjorde en fantastisk indsats for at lære mest muligt om krigsskibe, taktik, strategi, våbensystemer og alt andet, som relaterede sig til de militære og især de sømilitære fagområder, hvilket gjorde hans kompetence enestående.

Mange gange har man kunne opleve voldsomme diskussioner om militær taktik i engelsktimerne. Ikke mindst, når kadetterne tog deres viden om søkrig med ind i billedet, kunne bølgerne gå højt. Og det var ikke altid, at det var søkrigslærerens argumenter, der vejede tungest i sådanne tilfælde.

Der var heller aldrig tvivl om, at Saabys timer blev imødeset med stor glæde, for der var altid masser af humor i undervisninger, og selv halvgarvede kadetter måtte se sig overgået i vovede anekdoter. Saaby var en mester i anvendelse af ironien, og de fleste vil sik-

kert også huske, hvorledes Saaby talte engelsk som en indfødt italiener.

Anvendelsen af engelsksprogede, militært relaterede film blev også inddraget i undervisningen, og det var nok derfor, at Saaby til en julefrokost måtte optræde som biografdirektør med kastet og billetapparat.

Torben Saaby havde haft polio som ung, han var ikke ret høj, og man kunne godt se, at han nok var lidt mindre mobil end nogle af de andre lærere, men så snart han gik i gang med en lektion, gik det helt tabt i hans entusiasme og karisma. Der var fuld fart på i timerne.

Uden for klasseværelset var Saaby en utrolig forstående, venlig og empatisk lærer, som interesserede sig for hver enkelt kadet, og uanset hvornår man atter mødte ham igen efter afsluttet officersuddannelse, var man straks på bølgelængde med ham.

I staben var Torben ligeledes særdeles vellidt. Også her skinnede hans venlige og imødekommende væsen igennem og ikke mindst var hans humoristiske sans med til at holde humøret højt og samarbejdsklimaet i top.

Torben Saaby var ærkekøbenhavnervner, men sammen med sin kone Helle bosatte han sig i en lille gård på landet, og han kom til at holde meget af naturen og af jagt.

I løbet af de seneste år begyndte hans polio desværre atter at volde ham problemer og i februar 2004 var det blevet så slemt, at han ikke længere var i stand til at fortsætte med sin undervisning på officersskolen, hvorfor han måtte trække sig tilbage til livet på gården.

Det var med stor sorg, at Søværnets Officersskole måtte sige farvel til Torben som lektor, og det var med endnu større sorg, at skolen modtog oplysninger om, at han den 29. marts 2006 døde i en alder af kun 60 år.

Torben har efterladt sin hustru og sin datter, Marina, som nu bor i USA sammen med sin datter.

Torben Saaby vil blive savnet i Søværnet.

Returadresse/afsender
Postbox 1325
8210 Århus V



Forsvaret

FÅ FLERE UDFORDRINGER. NYT JOB NU?



Bliv professionel soldat
Bliv konstabel i søværnet og
få løn under uddannelsen



Spring værnepligten over • Gode muligheder for karriere - ikke kun i Forsvaret, men overalt • Job der giver mening • Brug hovedet og hænderne • Få venner for livet • Forsvaret er en af landets største uddannelsesinstitutioner og rummer med sine næsten 30 uddannelser en mangfoldighed af muligheder.

For mere information, klik ind på www.forsvaret.dk
eller ring til Forsvarets Rekruttering på 4489 5000.